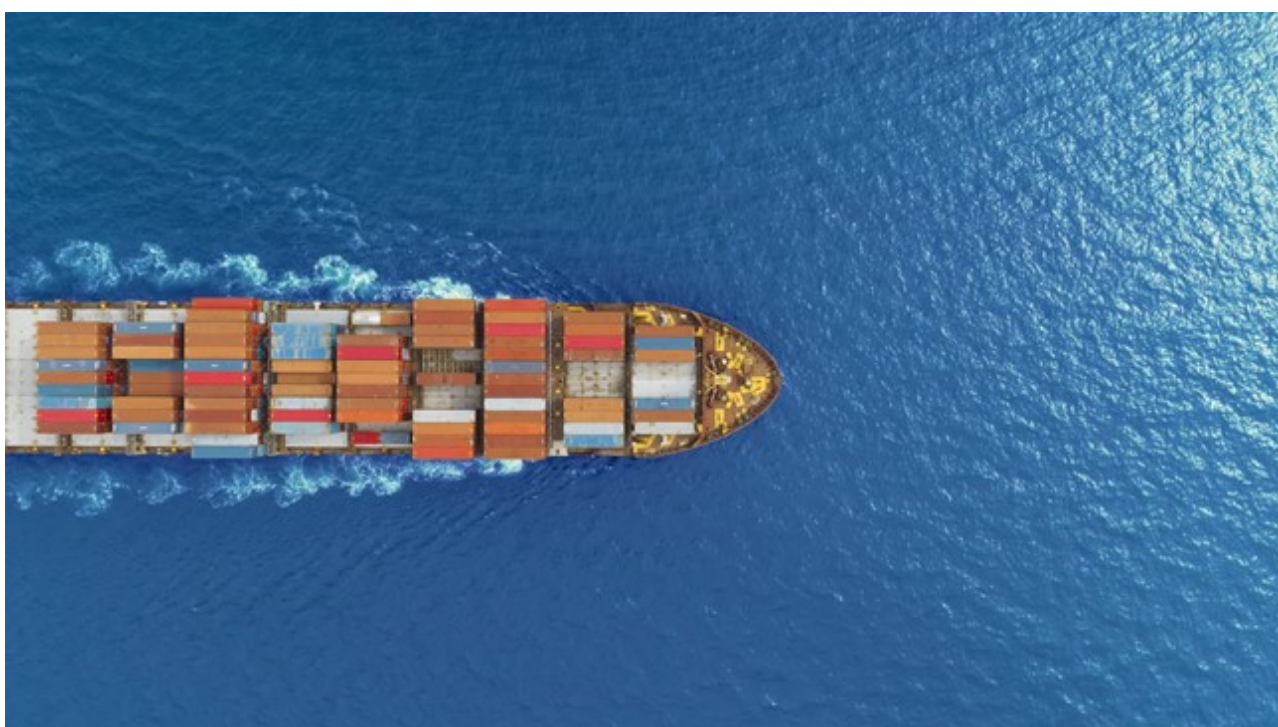




Hafnasambandsþing 2020

27. nóvember 2020 í netheimum

42. þing Hafnasambands Íslands
Haldið rafrænt 27. nóvember 2020



Þinggerð

Þann 27. nóvember 2020 var 42. þing Hafnasambands Íslands haldið rafrænt þar sem ekki var unnt að halda hefðbundið þing sökum Covid-19.

1. Þingsetning.

Gísli Gíslason, formaður stjórnar Hafnasambands Íslands setti þingið og bauð fulltrúa og gesti velkomna á þingið við þær óvenjulegu aðstæður sem samfélagið hefur tekist á við á síðustu misserum.

Í ávarpi Gísla kom fram að það hafi verið mjög krefjandi að gæta hagsmuna hafna í gegnum árin en að þetta ár hafi verið sérstaklega krefjandi. Spilar Covid veiran stóran þátt í því og hefur hún haft mikil áhrif á hafnir landsins. Það ástand sem varað hefur meira og minna allt þetta ár hefur reynt verulega á hafnirnar eins og samfélagið allt.

Í lok janúar hófu hafnir undirbúning að sóttvarnaraðgerðum en notast var við viðbragðsáætlun um sóttvarnir hafna og skipa sem var unnin 2017. Viðbragð hafnanna var faglegt og öruggt á grundvelli áætlunarinnar og eftirtektarvert að á grundvelli markvissra aðgerða hefur engin röskun orðið á hafnarstarfsemi eða siglingum kaupskipa með vörur til og frá landinu. Þessi árangur hefur ekki sérstaklega verið í kastljósi fjölmiðla eða stjórnvalda, en ljóst að ef samgönguöryggi siglinga og flutninga með vörur hefði verið í hættu þá er viðbúið að það hefði haft veruleg áhrif á samfélagið.

Tekjufall vegna stöðvunar á siglingum farþegaskipa var mikið. Á síðustu 20 árum hafa hafnirnar náð vaxandi markaði í siglingum farþegaskipa til Íslands, sem hefur sífellt orðið stærra hlutfall tekna vaxandi fjölda hafna, en á augnabliki hrundi þessi markaður með tilheyrandi áhrifum. Þetta bakslag er þó ekki varanlegt því hafnirnar búa nú að góðri reynslu og þekkingu, sem án vafa mun skila sambærilegum árangri og áður náðist, þegar farþegasiglingar hefjast á ný.

Þegar horft er yfir helstu verkefni hafnanna á liðnum árum þá má nefna eftirfarandi:

1. Umhverfismál hafna hafa verið í sífelldri þróun enda fá málavíð með jafn mikla aðkomu að fjölbreyttum umhverfisþáttum og hafnir.
2. Öryggismál hafna hafa sífellt verið til umfjöllunar á vettvangi hafnanna. Þar hefur orðið mikil breyting á síðustu árum ekki síst með tilkomu laga um siglingavernd, en einnig hafa hafnirnar bætt öryggi sitt og skipa með kaupum á sífellt öflugri lóðs- og dráttarbátum.
3. Fjárhagur hafna er grunnþáttur í starfsemi hafnanna sem á sinn fasta sess. Þar höfum við séð ýmsar sveiflur í gegnum árin, en síðustu ár hefur hagurinn heldur vænkast þó svo að heildar tekjur hafna séu í raun ótrúlega litlar miðað við mikilvægi málaflokksins.
4. Framlög ríkis til framkvæmda hafa á síðustu árum verið örlítið vaxandi en eru að jafnaði nú liðlega einn milljarður. Framkvæmda- og viðhaldsþörf hafnanna eru þó mun meiri og áfram verður glímt við ríkisvaldið um framlög til hafna.

Framangreind verkefni má flokka sem fjóra megin hornsteina í starfsemi og umfjöllun hafnanna síðustu ár. Það sem ef til vill hefur skort er aukin umræða um hagnýtingu á mun meiri möguleikum hafnanna í þágu atvinnusköpunar. Þar eru vannýtt tækifæri m.a. á sviði umhverfismála og framleiðslu sem hefur í för með sér lágmarks umhverfisáhrif.

Þegar kreppir að er brýnt að leiða hugann að nýjum tækifærum og þau orð laukrétt, að þegar birtir til þá má fyrst sjá það á vettvangi hafnanna.

Til þess að ná árangri þurfum við hins vegar að skipuleggja hafnarstarfsemina á Íslandi sem eina heild með það að markmiði að á hverju landshorni verði bestu kostir nýttir markvisst og uppbygging hafnanna miðuð við arðbær og atvinnuskapandi verkefni. Það hefur verið, er og verður mikilvægt verkefni að styrkja stöðu hafnanna innan samgöngukerfis landsins, auka skilning á mikilvægi þeirra og skapa þeim þau

starfsskilyrði að þar megi áfram þróast fjölbreytt athafna og atvinnulíf. Sú fullyrðing að þróun efnahags hefjist í höfnunum styðst við þá staðreynd að þegar kreppir að verður þess fyrst vart í flutningum um hafnirnar, en með sama hætti má þar fyrst sjá merki um hagvöxt þegar birtir til.

Tvennt er það sem helst er til umfjöllunar á vettvangi hafnamála. Annars vegar fyrirhuguð breyting á hafnalögum og hins vegar hugmyndir um breytingu á reglugerð um vigtun sjávarafla. Um þessi málefni skal eftirfarandi sagt:

- 1) Við samþykkt hafnalaganna árið 2003 voru talsverðar breytingar gerðar á starfsumhverfi hafnanna. Almenn reynsla af lögunum er góð, en vissulega má finna ákvæði sem reynslan sýnir að megi laga. Í fyrirhuguðu frumvarpi er m.a. kveðið á um:
 - a) Nýtt ákvæði í 17. grein hafnalaga um eldisgjald af eldisfiski, sem er hagsmunamál hafna á Vestfjörðum og Austurlandi.
 - b) Ákvæði um samráð við notendur hafna og heimild til að kæra gjaldskrárákvarðanir hjá höfnum sem falla undir skilgreiningu að vera innan samevrópska flutninganetsins.
 - c) Ákvæði um rafræna vöktun.

Hafnasambandið hefur skilað umsögn sinni um frumvarpsdrögin en í henni er óskað eftir ýmsum lagfæringum og skoðunum á einstökum ákvæðum.

- 2) Hitt atriðið sem skal nefna er fyrirhuguð breyting á reglugerð um vigtun sjávarafla. Hið einfalda verkefni að vigta fisk er nú að verða umfangsmikið eftirlitstæki í höndum stjórnarsýslunnar á kostnað hafnanna. Hafnasambandið hefur sent frá sér óvenju harða umsögn þar sem fyrirhugaðri reglugerð er mótmælt m.a. á þeim forsendum að farið sé framhjá samstarfsyfirlýsingu Hafnasambandsins og Fiskistofu um samráð og úrlausn umsaminna verkefna, gert sé ráð fyrir verulega auknum verkefnum hafnanna við eftirlit og framkvæmd vigtunar sem kallar á aukinn fjölda starfsmanna og loks gerð krafa um talsverða fjárfestingu í myndavélakerfum sem kalla á verulegan stofnkostnað og aukinn rekstur. Þessi framganga stjórnvalda er ekki ásættanleg og vonandi að málið verði tekið upp með formlegum hætti áður en skrifað verður undir verulega íþyngjandi reglugerð, sem ætlað er að leysa vandamál ríkisins á kostnað hafnanna.

Að lokum kom fram hjá Gísla að hann hafi verið hafnarstjóri frá árinu 1987. Fyrst á Akranesi sem bæjar- og hafnarstjóri, en frá árinu 2005 sem hafnarstjóri Faxaflóahafna. Þessum starfstíli fylgdi eftirsóknarverð þátttaka í starfi hafnasambandsins – fyrst Hafnasambands sveitarfélaga og síðar Hafnasambands Íslands. Þar var undirritaður varamaður í stjórn frá 1987-1994, en í stjórn frá 1994 – 2004 og síðan formaður stjórnar frá þeim tíma til þessa fundar. Þessi tími hefur verið einstaklega skemmtilegur – einkum vegna samskipta við allt það góða fólk sem unnið hefur að málefnum hafnanna. Sérhver samverustund hefur verið einstaklega gefandi og flestar – ef ekki allar - varðaðar skemmtilegum viðburðum og sögum. Nú skilja leiðir – því miður á fundi þar sem ekki er tækifæri til fallegrar samveru með tilheyrandi og hefðbundinni gleðistund. Það er því tímabært og fullt tilefni til að þakka fyrir liðnar stundir um leið og hafnafólk er hvatt til dáða og óskað velfarnaðar á komandi árum.

2. Kosning þingforseta, ritara og nefnda

Þingforseti var kosinn Jón Björn Hákonarson

Þingritari var kosinn Valur Rafn Halldórsson.

Jón Björn Hákonarson tók síðan við stjórn þingsins.

3. Fjárhagsáætlanir og tillögur um árgjöldum

Kosning stjórnar, varastjórnar og skoðunarmanna til tveggja ára.

Fyrir tillögu kjörnefndar mælti, Kjartan Már Kjartansson frá Reykjaneshöfnum, sem var stýrimaður kjörnefndar. Með honum störfuðu Kristín Soffía Jónsdóttir frá Faxaflóahöfnum og Hlynur Jónsson frá Hafnasamlagi Norðurlands.

Í stjórn var tillaga um eftirfarandi aðila.

Aðalmenn:

- *Lúðvík Geirsson, Hafnarfjarðarhöfn*
- *Magnús Þór Ásmundsson, Faxaflóahafnir*
- *Guðmundur Kristjánsson, Hafnir Ísafjarðarbæjar*
- *Eydís Ásbjörnsdóttir, Fjarðabyggðarhafnir*
- *Pétur Ólafsson, Hafnasamlag Norðurlands*
- *Rebekka Hilmarsdóttir, Hafnir Vesturbyggðar*
- *Hanna Björg Konráðsdóttir, Reykjaneshöfn*

Varamenn:

- *Björn Arnaldsson, Hafnir Snæfellsbæjar*
- *Ólafur Snorrason, Vestmannaeyjahöfn*
- *Alexandra Jóhannesdóttir, Skagastrandarhöfn*

Gerð var tillaga um að Lúðvík Geirsson tæki við sem formaður Hafnasambands Íslands.

Skoðunarmenn:

Aðalmenn:

Lilja Magnúsdóttir, Tálknafjarðarhöfn

Vignir Júlíusson, Hornafjarðarhöfn

Varamenn:

Kolbrún Jóna Pétursdóttir, Reykjaneshöfn

Helgi Laxdal, Faxaflóahafnir

4. Fjárhagsáætlanir og tillögur um árgjöldum

Ólafur Snorrason gerði grein fyrir fjárhagsáætlun hafnasambandsins 2021-2022 og kynnti tillögur stjórnar hafnasambandsins um árgjöld 2021-2022.

Í tillögu fjárhagsáætlun ársins 2021 er gert ráð fyrir að lækka árgjöldin úr 0,22% af tekjum hafnasjóða í 0,11% og árinu 2022 er gert ráð fyrir að árgjöldin verði 0,16% af tekjum hafna. Er þetta gert til að mæta tekjufalli hafna en einnig hefur gott eigið fé myndast hjá hafnasambandinu á seinustu árum sem stjórn leggur til að verði nýtt.

Að öðru leiti var ekki gert ráð fyrir breytingum í rekstri hafnasambandsins á árunum 2021-2022.

Að þessu loknu gaf þingforseti orðið laust og vísaði fjárhagsáætlun, tillögu um árgjald, kjöri stjórnar, kjöri formanns og kjöri skoðunarmanna í kosningu í rafrænu kosningakerfi.

5. Ávarp samgöngu- og sveitastjórnarráðherra

Sigurður Ingi Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, flutti ávarp þar sem hann lagði áherslu á þjóðhagslegt mikilvægi hafna.

Í máli ráðherra kom fram að hafnir hafi verið eitt af hans áherslu málum á kjörtímabilinu og að það megi sjá þess merki í samgönguáætlun. Búið er að stórauka fjárveitingar til hafna og mikilvægra sjóvarna og eru ýmis stór verkefni á teikniboðinu.

Fram kom að frumvarp um breytingu á hafnalögum sé á lokametrum í ráðuneytinu og að breytingar sem lagðar eru fram séu þrennskonar

1. Í fyrsta lagi er verið að skapa lagagrundvöll til að innleiða reglugerð evrópusambandsins um veitingi þjónustu í höfnum og gegnsæi í fjármálum hafna. Reglugerðin tekur gildi hjá höfnum sem eru innan samevrópska flutninganetsins.
2. Í öðru lagi er í frumvarpinu ákvæði um umhverfistengingu í gjaldskráum hafna.
3. Í þriðja lagi er verið að taka á þeim ágreiningi sem hefur verið í gjaldtöku af fiskeldi.

Að lokum óskaði hann þingfulltrúum velfarnaðar í sínum störfum við að gera hafnastarfsemi öruggari og skilvirkari höfnum landsins til góða.

6. Úttekt og greining á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2019

Sigurður Ármann Snævarr, sviðsstjóri hag og upplýsingasviðs Sambands íslenskra sveitarfélaga kynnti úttekt og greiningu á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2019.

Fram kom að 34 hafnarsjóðir eigi aðild að Hafnasambandi Íslands og að alls séu 70 hafnir innan vébanda hafnarsjóðanna. Upplýsinga um stöðu sjóðanna var, líkt og í fyrra afluð beint frá hafnarsjóðunum en ekki ársreikningum.

Afkoma sjóðanna batnaði umtalsvert milli ára 2017 og 2018 en rekstrarniðurstaða fór úr 14,9% af tekjum 2017 í 25,2% 2018. Rekstrarniðurstaðan 2019 helst áfram góð. Rekstrarafgangur hækkar um rösk 3% og 25% af tekjum.

Skuldir hafnarsjóða hafa lækkað ár frá ári en árið 2009 var skuldahlutfall hafnasjóða 270% en er komið niður í 103%.

Tekjur af aflagjöldum hafa hækkað verulega eða um tæp 20% frá árinu 2017-2019.

Staða hafnasjóða var almennt góð og hefur farið batnandi á seinustu árum. Umsvif og staða sjóðanna er þó afar mismunandi og þarf að hafa það í huga þegar reynt er að gera fjármálum hafnarsjóða skil. Nokkrar hafnir glíma við mikinn vanda og víða er þörf á viðhaldi og nýframkvæmdum

Að þessu loknu gaf þingforseti Gísli Gíslasyni orðið og fór hann yfir þær áskoranir og ályktanir sem stjórn hafnasambandsins lagði fyrir þingið.

7. Áhrif Covid-19 á hafnir

Sesselía Dan Róbertsdóttir, hagfræðinemi og sumarstarfsmaður hjá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, fór yfir áhrif Covid-19 á fjárhagsstöðu hafna og bar þau áhrif saman við efnahagshrunið 2008.

Helstu niðurstöður voru að Covid-19 hafi haft veigamikil áhrif á tekjur hafnarsjóða og þá helst tekjur af skemmtiferðaskipum. Áætlað tekjutap hafna árið 2020 vegna Covid-19 skv. hennar könnun eru rúmir 2,6 ma.kr. og vegur tekjufall vegna skemmtiferðaskipa um 60% af þeirri fjárhæð.

Rekstrargrundvöllur hafna er í heildina litið betri árið 2019 en árið 2007. Skuldastaða er töluvert lægri, tekjur hærrí og rekstrarniðurstaðan betri. Efnahagshrunið hafði veigamikil áhrif á skuldir en áhrif Covid-19 hafa hingað til aðallega að komið fram í lægri tekjum.

Í máli hennar kom fram að enn ríki þó óvissa með framhaldið þó svo að hjartari tímar séu framundan með tilkomu nýrra rannsókna á bóluefni. Ljóst er þó að fjárhagur hafna árið 2020 mun litast verulega af áhrifum Covid-19 líkt og fleiri atvinnugreina.

8. Ályktanir umræður og afgreiðsla

Þingforseti gerði grein fyrir niðurstöðum kosninga.

- *Tillaga að fjárhagsáætlun 2021-2022 var samþykkt með 98,68% atkvæða.*
- *Tillaga að árgjöldum 2021-2022 var samþykkt með 100% atkvæða.*
- *Tillaga að stjórn hafnasambandsins 2020-2022 var samþykkt með 98,67% atkvæða.*
- *Tillaga að formanni hafnasambandsins 2020-2022 var samþykkt með 97,3% atkvæða.*
- *Tillaga að varastjórn hafnasambandsins 2020-2022 var samþykkt með 98,67% atkvæða.*
- *Tillaga að skoðunarmönnum 2020-2022 var samþykkt með 100% atkvæða.*

Alls sátu 97 einstaklingar þingið og af þeim voru 87 með atkvæðisrétt.

Að því loknu gerði þingforseti stuttlega grein fyrir og vísaði eftirfarandi áskorunum og ályktun til kosningar í rafrænu kosningarkerfi.

Áskorun til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra um breytingu á hafnalögum.

Hafnasambandsþing, haldið 27. nóvember 2020, samþykkir að beina þeirri áskorun til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að við fyrirliggjandi frumvarp til breytinga á hafnalögum og tengdum lögum verði tekið fullt tillit til þeirra sjónarmiða sem Hafnasamband Íslands hefur komið á framfæri við ráðuneytið. Í ábendingum hafnasambandsins er m.a. bent á eftirfarandi atriði:

- a) Skilgreiningu á valdheimildum hafna á hafnarsvæðum á sjó.
- b) Ákvæði um skyldu til notkunar á hreinni orku í höfnum og umhverfisafslætti í tengslum við ákvæði laga og reglna um eldsneyti skipa og orkuskipti á sjó.
- c) Ákvæði um hafnsöguþjónustu, m.a. hver hafi heimild til að veita þjónustuna og skilyrði fyrir að bjóða þá þjónustu m.a. m.t.t. til trygginga, þjálfunar og réttinda.
- d) Ákvæði um mönnun og lögskráningu áhafna á dráttar- og lóðsbáta, sem taka ekki í dag mið af eðli starfseminnar.
- e) Ákvæði um skilgreiningu á því hvaða skilyrði skuli að vera fyrir hendi til þess að hafnir falli undir og verði hluti af samevrópska flutninganetinu, hvað slíkt hefur í för með sér og hvernig tilkynnt sé um slíka stöðu.
- f) Nauðsyn þess að skilgreina betur ákvæði hafnalaga um álagningu farþegajalds.

- g) Ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum og viðaukum þeirra laga í því skyni að einfalda regluverk varðandi nauðsynlega innviði hafna svo sem dýpkanir, sem tryggja örugga siglingu skipa og viðlegu þeirra.
- h) Nauðsyn þess að styrkja ákvæði hafnalaga varðandi lögveð til tryggingar hafnargjöldum. Skipagjöld og lóðarleiga á skipulögðu hafnarsvæði njóta nú lögveðsréttar, en útfæra þarf nánar lögveðsrétt skipagjalda þar sem ýmis fleiri gjöld fylgja þjónustu hafna við skip og báta.

Hafnasambandsþing ítrekar fyrri ályktanir um mikilvægi hafna í samgöngukerfi landsins og telur einsýnt að það mikilvægi endurspeglit í þeirri löggjöf sem gildir varðandi hafnir.

Áskorunin var samþykkt með 98,41% atkvæða

Áskorun til stjórnvalda um orkuskipti í höfnum

Hafnasambandsþing, haldið 27. nóvember 2020, minnir á að á liðnum áratugum hafa hafnir unnið að landtengingu skipa. Nú blasa við nýjar áskoranir um öflugri landtengingar vegna stærri skipa, sem eru kostnaðarsamar. Hafnasambandið lýsir áfram yfir vilja til þess að nýta endurnýjanlega orku í enn frekara mæli til að landtengja skip, en minnir á að árangur í þeim efnum byggji á samstarfi hafna, stjórnvalda, veitufyrirtækja og fleiri aðila. Því skorar hafnasambandsþing á stjórnvöld að tryggja samstarf og þátttöku allar þeirra aðila sem að þessu máli koma þannig að á næstu árum verið stigin stór skref í því skyni að mæta skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum.

Áskorunin var samþykkt með 96,77% atkvæða.

Ályktun um vigtarmál

Hafnasambandsþing, haldið 27. nóvember 2020, samþykkir eftirfarandi ályktun varðandi fyrirhugaða breytingu á reglugerð um vigtun sjávarafla: Hafnasamband Íslands hefur sent umsögn sína um fyrirhugaðar breytingar á reglugerð um vigtun sjávarafla. Um áratugaskeið hafa hafnir landsins annast vigtun sjávarafla, en við lögfestingu fiskveiðistjórnunarkerfisins hefur ríkisvaldið nýtt sér endurgjaldslaust aðstöðu og mannafla hafnanna til eftirlits með lönduðum afla. Á árinu 2018 gerðu Hafnasambandið og Fiskistofa með sér samstarfsyfirlýsingu um hvernig mætti best standa að vigtun sjávarafla. Með fyrirhuguðum breytingum á reglugerðinni er gengið verulega á hlut hafnanna með stóru auknum kostnaði og ábyrgð og í raun gegn þeirri samstarfsyfirlýsingu sem undirrituð var milli aðila.

Hafnasambands Íslands mótmælir harðlega þeim tillögum sem fyrir liggja um breytingu á reglugerð um vigtun sjávarafla og hvetur sjávarútvegsráðherra að endurskoða rækilega fyrirbyggjandi drög í samvinnu við Hafnasamband Íslands.

Ályktunin var samþykkt með 93,44% atkvæða.

13. Þingslit

Lúðvík Geirsson, ný kjörinn formaður Hafnasambands Íslands, tók til máls og fyrir hönd allra viðstaddra þakkaði hann Gísla Gíslasyni fyrir hans störf í þágu hafnanna og hafnasambandsins á umliðnum árum og áratugum. Í máli Lúðvíks kom fram að Gísli væri búinn að vera fremstur í stafni sem málsvari hafna gagnvart stjórnvöldum og öðrum samstarfsaðilum og að hann hafi treyst hlutverk og stöðu hafnasambandsins og lagt sig fram um að skapa breiða samstöðu meðal hafna.

Lúðvík hvatti aðildarhafnir til að koma sínum sjónarmiðum, fyrirspurnum og hugmyndum á framfæri við stjórn hafnasambandsins til að tryggja áframhaldandi góða og breiða samstöðu og samvinnu um hagsmunamál hafna. Upplýsti hann um að hafnafundur yrði haldinn næsta vor hjá Hafnarfjarðarhöfn og hafnasambandsþing 2022 í Höfnum Snæfellsbæjar.

Að lokum þakkaði hann þingforseta og starfsfólki fyrir sitt framlag og sleit 42. Hafnasambandsþingi Hafnasambands Íslands kl. 10:50.

Þingritari

Valur Rafn Halldórsson