



**KARMSUND
PORT
AUTHORITY**

Næring- og fiskeridepartementet

Karmsund Havn IKS
Killingøy, 5515 Haugesund
Postboks 186, 5501 Haugesund
T: +47 52 70 37 50
F: +47 52 70 37 69
E: post@karmsund-havn.no
Org nr: 963 706 820

Innspill til regjeringens arbeid med en melding til Stortinget om den maritime politikken

CO2 avgift på LNG

Vi ber myndighetene om å gjeninnføre fritaket for CO2 avgift på naturgass og LPG for gods og passasjertransport i innenriks sjøfart, samt for offshorefartøy.

Det foregår en betydelig omstilling for godsskip og cruisefartøy, hvor det registreres en vesentlig økning i antall skip som vil bruke naturgass. Per i dag bunkrer de fleste skip utenriks, for å unngå CO2 avgiften, noe som gjør at det er vanskelig å investere i bunkringsanlegg for naturgass i Norge.

Landstrøm for cruiseskip – støtte via Enova

Cruisenæringen kommer med stadig flere skip som er tilrettelagt for å kunne ta landstrøm under kailigge. Det er svært kostbart å etablere landstrømsanlegg for cruiseskip, en typisk kostnad for et 16 megawatt anlegg er mellom 40 og 60 millioner kroner. Det er helt avgjørende for en elektrifisering av cruisearten, at Enova gir betydelig støtte til etablering av landstrømsanlegg for cruiseskip. Det er ikke realistisk å få til et omfattende antall havner med landstrøm for cruiseskip, uten at Enova har gode ordninger for støtte til tiltakshaver.

Støtteordning for effektive og miljøvennlige havner

Tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner skal bidra til å øke effektiviteten i logistikk-kjeden gjennom tiltak i havner. De norske havnene er i en kraftig omstillingsperiode, med krav til digitalisering, grønne løsninger og økt effektivitet. Det er viktig at dagens støtteordning opprettholdes og styrkes over tid. Gods fra vei til sjø er en viktig miljømålsetning for myndighetene og støtteordningen er et effektivt verktøy for å oppnå denne målsetningen.

Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

Tilskudd til godsoverføring skal bidra til regjeringens mål om å legge til rette for en konkurransedyktig nærskipfart slik at godstransport på vei overføres til kjøler der dette er mulig. Karmsund Havn anmoder myndighetene om å opprettholde og styrke ordningen. Karmsund Havn er kjent med at det er stor interesse for ordningen og at flere rederier ønsker å benytte seg av den. Vi anser det som kritisk viktig for å øke sjøtransporten at ordningen opprettholdes og styrkes.

Bedre veitilførsel til viktige godsknutepunkt

For de største godshavnene i Norge er det svært viktig at tilførselsveiene til havnene utbedres og gjør transport inn og ut av havnene mer effektive. Vi anbefaler myndighetene å prioritere arbeidet med å fjerne disse flaskehalsene, gjerne med mulighet for havnene til å forskuttere finansieringen av prosjektene. Det er flere havner med behov for bedre tilførselsveier, blant annet gjelder dette Karmsund Havn.

Single Window

Det er viktig for effektivisering av både havnedriften og skipsdriften at «Single Window Reporting» inkluderer alle relevante aktører og myndigheter innenfor maritim næring. Per i dag er det et flertall myndigheter som har sett viktigheten av dette, mens det er flere som fortsatt holder seg utenfor og etablerer egne systemer for innrapporteringer etc.

Det er ikke lenge siden Miljødirektoratet skulle pålegge alle eiere av havneanlegg å rapportere søppel levert fra havneanlegg via egen plattform, og delvis også gjennom avfallsdeklarerings.no. Skipene rapporterer allerede hvor mye avfall de har tenkt til å levere ved anløp til en norsk havn gjennom Safe Sea Net Norway (SSN-N), det vil være naturlig at man da heller ser på integrasjonsmuligheter til Safe Sea Net, om man har reelle behov for ytterligere informasjon e.l. Det er ikke effektiviserende om man i havnene skal sitte manuelt å rapportere informasjon som allerede er innrapportert til «Norge».

Det er videre utviklingsmuligheter i SSN-N, i form av alle de avtaler og lignende som inngås med skip som trafikkerer langs norskekysten. Om man får på plass muligheten til å inngå DoS og andre eventuelle relevante avtaler via Single Window, så forenkles arbeid både for skip og land.

Per i dag pålegges havner gjennom forskrift å kun ta imot skip uten ISSC til havneanlegg som ikke har ISPS sertifikater. Havneanleggene har i lengre tid etterlyst muligheter til å kunne få informasjon fra offisielt hold om sertifikat status på ISSC for skip som anløper kaier. Hverken Sjøfartsdirektoratet eller Kystverket som fagdirektorater kan bistå havnene i dette arbeidet, og offisielle data om ISSC er ikke tilgjengelig for havnene. Det er utenkelig å forestille seg at havneanlegget skal stille med en «mini Port State» for hvert anløp for å verifisere om skipet har oppgitt ukorrekte opplysninger i sin frivillige deklarerings av ISPS status. Det er reaksjoner opplistet i forskrift for havneanlegg som tar imot skip med ISSC til kaier uten ISPS sertifisering, men havnene har ikke hjelpemidler eller annet til å kunne verifisere dette. Nasjonalt er det ikke etablert systemer til å kunne verifisere slike data, ei heller til å kunne gi korrekte data om nasjonale fartøy som er «non-commercial Governmental operated».

Hver enkelt havneanleggseier må etablere og bekoste systemer som sørger for integrasjoner og hente r informasjon om lastegods og mengder på skip som anløper kaier i distriktet. Dette bør håndteres på et nasjonalt nivå gjennom Single Window, slik at opplysningene er tilgjengelige for de som skulle ha behov av disse data (SSB), og i det formatet de ønsker.

Haugesund den 28.10.19



Tore Gautesen
Havnedirektør