



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Narvik, den 19. juni 2018

Narvik havnestyres enstemmige vedtak i sak 29/2018 - Høringsuttalelse knyttet til NOU 2018:4 – sjøveien videre. Dette er også oversendt Narvik kommune v/ bystyret.

Oppsummering

Vårt innspill vil illustrere hvordan Narvik Havn KF arbeider med ansvar i farvannet og behovet for lokalt kostnadseffektivt oppsyn med å legge til rette for sikker og miljøvennlig havnevirksomhet.

I mandatet gitt av Samferdselsdepartementet for forslag til ny havne- og farvannslov var «Anløpsavgiften» ikke en del av det gitte mandat.

I lovforslaget foreslås likevel at anløpsavgiften skal fjernes, noe som vil føre til at norske skattebetalere må betale sjøsikkerhetsregningen istedenfor internasjonale råvareforedlere (som allerede betaler lite i dag sammenlignet med havneavgiftene i andre internasjonale bulkhavner).

En eventuell statlig overtakelse av ansvaret i farvannet vil også føre til at Narvik Havn KFs bidrag til inngått avtale med Forsvaret/FLO og totalforsvaret vil bli påvirket negativt.

Forøvrig vil den nautiske breddekompetansen forsvinne fra denne og andre norske havner, som konsekvens av lovforslaget. Utover dette vil forslaget føre til en redusert beredskap mot akutt forurensing, spesielt hva angår potensielle utslipp fra krigsvrak.

Narvik kommune mener at bestemmelsene om ansvar i farvannet må utredes nærmere, da forslaget legger opp til en uhensiktsmessig ordning for Narvik havn og andre tilsvarende havner som står i sterk kontrast til foreslått formålsparagraf.

Dagens lov har kun virket over relativt få år (siden 2010). Narvik Havn KF er imidlertid positiv til en gjennomgang av bestemmelsene, men mener at en må inkludere problemstillinger som lovutvalget ikke kan ha fått kjennskap til gjennom sitt arbeid.

Blant annet bør det utredes om havner slik som Narvik havn bør overta noe ansvar fra staten. Eksempelvis for Narvik sin del bør en vurdere ansvaret for ankringsplassene i en lite benyttet biled mot Bjerkvik, som staten i praksis ikke holder oppsyn med i dag.

Innledning

Narvik Havn KF har siden etablering i 1899 vært mer internasjonal rettet enn nasjonal. Det er den tunge jernmaltrafikken fra Kiruna i Nord-Sverige som fraktes via jernbane til Narvik som gjør dette.

Med sine vel 20 millioner tonn skipet hvert år gjør det Narvik Havn KF til Norges og Skandinavias største havn for tørrbulk. Og veksten fortsetter.

Denne tunge trafikken både på land og sjø som dette utgjør krever kompetanse av solid karakter. Det krever også kontinuerlig kontroll og årvåkenhet fra vårt maritime personell.

Det krever lokalkompetanse på vind -og værforhold. Det kreves rask handling. Hvorfor?

Jo fordi tunge fartøy i «Cape Size» størrelse (200.000 dwt eller 95.000 BT) i ulike værtilfeller kan bevege seg – «dregge». Et slikt fartøy kommer til Narvik ferdig oppbunkret og betyr at disse kan ha mellom 5 og 8 millioner liter tungolje om bord. Som kuriositet kan nevnes at da «Full City» gikk på grunn i Grenland for noen år siden lakk ca 120.000 liter tungolje ut. Det ble karakterisert som en katastrofe.

Vi ønsker ikke lignende situasjon i vårt havneområde i Narvik og region. Ut fra et «føre var prinsipp» ønsker vi derfor økt fokus på beredskap og sikkerhet.

I forslaget til ny havne –og farvannslov foreslår lovutvalget at staten i hovedsak skal overta ansvaret for fremkommeligheten, avgrenset geografisk mot havnene. Et flertall i lovutvalget mener at dette vil få "...relativt små konsekvenser for staten,..." (s. 20) og videre at "...det ikke lengre vil være grunnlag for at kommunene skal kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten." (s.20).

Anløpsavgiften

Narvik Havn KF har i dag betydelige kostnader til oppsyn og overvåkning av havnen, finansiert over anløpsavgiften.

Oppsynet og overvåkingen retter seg primært mot store bulkskip til ankers i havnens sjøområde.

Behovet for dette er vel dokumentert til både departement og Kystverket i løpet av årenes løp, men for ordens skyld vises det til vedlegg¹, som viser noen av de mer alvorlige hendelsene som har inntruffet i havnen siden 2011.



Bilde: Kartutsnitt som viser nesten-ulykke med MS Cape Unity den 24. mars 2011.

Forholdet til Staten

Narvik Havn KF utøver sin primære myndighet gjennom forskrift om bruk av og orden i havner, Narvik §10, hvor det blant annet fattes enkeltvedtak om tillatelse til ankring i Narvik Havn KFs sjøområde. Disse forskriftsreglene bunner i et behov for å stille strenge vilkår til oppankring, blant annet med krav om ballastkondisjon, skipets beredskap og vær-situasjoner hvor taubåt skal være i beredskap.

Staten på den annen side har ikke valgt å stille slike krav til oppankring i bileden utenfor Narvik.

¹ Se vedlagt oversikt over hendelser

Hvis flertallets innstilling til ny lov skulle bli vedtatt vil en i realiteten nullstille flere år med sjøsikkerhetsarbeid. Dette står i sterk kontrast til lovens formål².

Kostnadseffektivt oppsyn i dag – godt nok statlig oppsyn i morgen?

Så er spørsmålet om staten likevel kan komme på banen og overta oppsynet med blant annet skip til ankers på Narvik havn for eksempel gjennom AIS-overvåkning.

Narvik Havn KF har imidlertid i dag et kostnadseffektivt oppsyn som forsterkes i takt med trafikkbildet og vær-situasjonen.

For å kontrollere vilkårene til oppankring undersøkes rutinemessig en del forhold (ballastkondisjon og neddykket propell) som vanskelig lar seg overvåke fra en trafikk-sentral.

I tillegg er reaksjonstiden ved hendelser meget kort, da skipene blant annet ligger oppankret ”midt i byen”, og raske forandringer i vær-situasjonen (på grunn av lokale topografiske forhold) krever at en har lokal tilstedeværelse.

Hvis staten overtar – skattebetalerne må finansiere og vi må vurdere overtallighet

Hvis forslag til ny lov skulle gå igjennom og staten likevel kan komme på banen og overtar oppsynet med blant annet skip til ankers, så vil staten selvsagt måtte benytte ressurser på dette.

I motsetning til at brukerne (internasjonale stålprodusenter) må finansiere dette gjennom anløpsavgiften vil det være norske skattebetalere som finansierer overvåkning av internasjonale skip som anløper Narvik.

Her ser vi bort ifra hvis staten skulle velge å opprette et sjøtrafikk-område (VTS-område) for å kreve VTS-gebyr, noe vi forstår er lite aktuelt.

”Kostnadene til å sikre fremkommelighet i havn er det naturlig at havnen tar som del av sin kommersielle virksomhet, og beregner inn i de ordinære vederlag som kreves.” (s. 20). Det er mulig at dette vil fungere for havner, hvor det kommunale havneforetaket eier all infrastruktur. Da kan en i prinsippet bare «bake inn» anløpsavgiften i f.eks. kaivederlaget.

For Narvik havn sin del, hvor de største eksportkaiene i denne sammenhengen er i privat eie, vil det ikke være anledning til å ta et slikt vederlag som lovutvalget foreslår.

Derfor vil konsekvensen av et bortfall av anløpsavgiften at Narvik Havn KF må avvikle sin maritime avdeling (herunder vurdere overtallighet) og i realiteten kun vil stå igjen som et eiendomsselskap som forvalter kaier og bygg på land.

Narvik havn – billigst i verden

En kan forstå at det fra politisk hold er ønskelig å redusere avgiftsnivået til skipsfarten for å oppnå økt nærskipsfart.

Imidlertid anløpes Narvik havn hovedsakelig av skip i internasjonal fart. Narvik Havn KF har ikke mottatt klager på avgiftsnivået fra disse brukerne i nyere tid, og våre sammenligninger med andre store internasjonale bulk-skipshavner³ viser at havnens andel av fraktkostnadene ligger langt under andre havner som har anløp av samme type tonnasje.

Vrak

På Narvik havn og tilstøtende fjordsystemer befinner det seg en rekke vrak, hovedsakelig fra andre verdenskrig. Noen av vrakene er tømt for olje, blant annet ble det gjennomført en større tømmeaksjon i regi av Kystverket for omlag 10 år siden.

² Formålet til ny havne –og farvannslov er ”Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann” (NOU 2018:4, s. 188)

³ Se vedlagt rapport fra Sintef Nord AS

Kystverket har imidlertid satt enkelte av vrakene, som ikke er tømt, på en overvåkingsliste. Disse befinner seg i kategorien ”riskovurderte vrak langs norskekysten”⁴.

En oppsummering viser i følge Kystverkets oversikt at disse vrakene fortsatt inneholder 484 tonn olje, noe som tilsvarer om lag en halv million liter hvis en tar utgangspunkt i at oljen er av type tungolje (0,98 kg/l). Det er ikke mulig entydig å slå fast hvilken type olje som eventuelt befinner seg igjen i vrakene, men det er grunn til å tro at en viss mengde brunkullolje (som er mer skadelig/giftig enn øvrig bunkersolje) er tilstede.

Kystverkets tiltak er overvåkning. I en e-post til Narvik Havn KF 15. juni 2016 opplyses det at vrakene overflys med Kystverkets overvåkingsfly (LN-KYV) 8-10 ganger årlig. I den samme korrespondansen bes Ofoten Interkommunale Utvalg mot Akutt forurensing (Ofoten IUA) om på eget grunnlag å vurdere tiltak som minker responstiden. Dagens overvåkning med noen overflyvninger i året er kanskje et adekvat tiltak kombinert med Narvik Havn KFs løpende havneoppsyn, men vil være utilstrekkelig hvis staten skulle overta ansvaret i farvannet uten et tilsvarende oppsyn.

Ettersom årene går kan en legge til grunn at skrogkvaliteten til vrakene stadig blir dårligere. Det som tidligere var kvalitetsstål, av en viss tykkelse, er i dag kanskje redusert til plater tynne som «knekkebrød». Over tid må en anta at strukturer vil kollapse og magasinerings av eventuell olje vil endre seg.

Narvik Havn KF er i dag sekretariat i Ofoten IUA. Hvis lovforslaget går igjennom er det ikke naturlig at Narvik Havn KF skal fortsette å inneha denne rollen eller bidra inn i dette utvalget utover det andre vanlige industriaktører i kommunene gjør (som i dag er minimalt). I så måte vil det være belegg for å hevde at beredskapen mot akutt forurensing vil bli redusert i denne regionen.

Ny §27 Beredskap i havner og havneterminaler - Forsvaret

”Utvalget peker på at sikkerhet og beredskap er et prioritert område, og utvalget mener at havne –og farvannsloven må bidra til at Forsvaret kan løse sine oppgaver på en hensiktsmessig og god måte innenfor den sektoren loven har som formål å regulere” (NOU s. 61).

Narvik Havn KF har i dag som eneste havn, «Rammeavtale om sikker tilgang til Narvik Havn i fred, krise, konflikt og krig» med Forsvaret (Forsvarets Logistikkorganisasjon – FLO), tilknyttet mottak og håndtering av personell og materiell i ulike sammenheng gjennom hele året om behovet er der.

Avtalen spesifiserer en rekke forhold som forutsettes oppfylt til enhver tid slik vi er oppsatt i dag. For å kunne fylle vilkårene i denne avtalen er Narvik Havn KF avhengig av å ha en oversikt over normalsituasjonen i farvannet. Dette oppnås gjennom utøvelse av havnemyndighet og oppsyn («det hjelper ikke å ha ledig kaiplass hvis havneinnløpet er blokkert»).

Vi anser det som viktig at disse funksjonene er lokalt forankret, da kommunikasjonslinjer er det noe av det første som faller ut i en krise -eller krigstilstand.

Utøvelse av havnemyndighet og et aktivt havneoppsyn bidrar også til en større interaksjon med øvrige myndigheter og etater som inngår i totalforsvaret, slik som kystvakt, tollvesen, brannvesen, helseetater, politi med videre. Hvis staten skulle overta ansvaret for hele farvannet, vil evnen lokal koordinering av ressurser i krise og krig bli sterkt redusert innenfor lokale havnespørsmål.

Breddekompetanse

En viktig forutsetning for å kunne ivareta beredskap gjennom vår avtale med Forsvaret er derfor at havnen har en breddekompetanse, utover ren kompetanse knyttet til eiendomsforvaltning og kaikonstruksjoner.

⁴ Se vedlagt oversikt fra Kystverket som omhandler «Risikovurderte vrak langs norskekysten og anbefaling om videre tiltak»

Havnen er avhengig av den maritime kompetansen som tilegnes gjennom å drive aktivt havneoppsyn.

Narvik havn er internasjonal.

Dette bekreftes daglig i vår kontakt med anløpende skip.

Når skipene kontakter oss på VHF, for å be om tillatelse til å gjennomføre livbåt-drill, gjøres dette på samme måte som når skipene f.eks. anløper Rotterdam.

I Narvik Havn KFs sjøområde håndteres disse rutinemessige forespørslene på en kurant måte, men når vi forsøker å forklare at de må kontakte Kystverket for å be om tillatelse til det ene eller andre på ankringsplassene i billeden, nærmest et «steinkast» unna ankringsplassene i Narvik Havn KFs sjøområde, så forstår ikke den internasjonale skipsfarten dette.

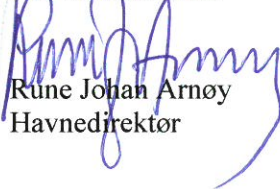
Vårt inntrykk er at skipsfarten forventer at havnen er organisert som en «skikkelig internasjonal havn» og ikke ved at havnemyndigheten eksempelvis er delegert til et kommunalt saksbehandlingsorgan, som ikke har noe forhold til terminalenes daglige aktivitet.

Det er med andre ord fortsatt behov for en offentlig operativ havnemyndighet som kan ivareta interessene til skipsfarten og til samfunnet forøvrig.

Vi mener at det for Narvik havns del er dette som i størst grad vil fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann.

Rett utskrift bekreftes

Narvik Havn KF



Rune Johan Arnøy
Havnedirektør

Vedlegg:

- a) Oversikt over hendelser
- b) Rapport fra Sintef Nord AS
- c) Oversikt fra Kystverket som omhandler «Risikovurderte vrak langs norskekysten og anbefaling om videre tiltak»