



Sjøfartsdirektoratet

Vår ref.: 17/1283-1

Dykkar ref.:

Arkiv:

Dato: 25.09.2017

Sjøfartsdirektoratet - svar på spørsmål om mottaksanlegg for avfall og prosedyrer for bestilling

Vi viser til brev av 19.09 2017 til Stranda kommune. Stranda hamnevesen svarer på vegne av kommunen.

- 1. Har dere mottaksanlegg for avfall fra skip, herunder kloakk og gråvann(vaskevann)?**
- 2. Hvilke muligheter finnes for å etablere slike mottaksanlegg i kommunen deres?**
- 3. Når ser kommunen at nødvendige mottaksanlegg kan være operative?**

Kommunalsjef plan- og utvikling Einar Lied, svarer slik:

«Stranda kommune har i dag ikkje mottaksanlegg (for skip) for avfall, kloakk og gråvatn. Avfall frå skip er næringsavfall der ein må vende seg til private aktørar i markedet som tilbyr slike tenester. Når det gjeld mottak av kloakk og gråvatn må ein finne gode stadar å ta dette på land, samt investere i pumper og leidningar for å få det på renseanlegg. Det er vanskeleg å seie noko om tidspunkt for når dette eventuelt kan vere på plass.»

Vidare kan Stranda hamnevesen supplere med følgjande opplysningar:

Sidan Geiranger er ei ankerhamn er det vår vurdering at det er lite miljøvenleg og nærast umulig å ta i mot å ta i mot avfall frå cruiseskip. På Hellesylt kai tek vi i mot avfall sporadisk, då etter avtale med private aktørar om henting. Under finn ein informasjon frå våre heimesider som også er sendt til agentar og rederi:

Solid waste/ garbage: not available

Fresh water : not available

Grey/ black water : not available

Washing with fresh water: confirmed

Permit of touch with paint: confirmed. Consideration must be given to the environment

Maintenace work: confirmed. Hot work on request due to fire preparedness

Fuel: not available

Tender-boats must stop engines at ship's side and alongside jetty.

Allereie så tidlig som i 2014 gjorde Stranda hamnevesen KF ein del forarbeid. Spørsmålet vi stilte til Sjøfartsdirektoratet og Fylkesmann var å få ei juridisk oversikt over det konkrete lovmessige spelerommet som gjaldt miljøtiltak i hamneområdet, inkl. definisjon på hamneområdet.

Vi viser vidare til brev til Sjøfartsdirektoratet 25.11 2014, der vi i tillegg ba om svar på korleis ein kan setje avgrensingar på f.eks cruisetrafikk innanfor gjeldande hamnelovgivning. Utdrag av breva er vedlagt.

Spørsmål vi stilte til Kystverket i 2014 var blant anna på kva måte kan ein setje avgrensingar på f.eks. cruisetrafikk, med dei føresetnader og rammer som ligg i hamnelova og det faktum at Stranda hamnevesen KF allereie har ei eiga forskrift om oppankring og dirigering i Geiranger. Utdrag av brev er vedlagt.

Ein ser at det er stor mangel på analyser og fakta som gjeld miljø og forureining av sjø og luft. Miljødebatten i dag er i stor grad prega av synsing og lite basert på fakta. Ein har fortsatt ikkje «verktøy» for å gjere dei rette tiltaka.

Stranda kommune v/ Stranda hamnevesen KF har allereie innført ei rekke tiltak og har ei medviten haldning til regulering av trafikk på sjø og til miljøutfordringane. Stranda hamnevesen har tydelige forskrifter og informasjon som syner kva som er tillatt og kva som forbudt i vårt sjøområde, jfr. våre offentlegrettslege plikter altså , sakleg grunnlag og inga forskjellsbehandling .

- Logistikken og anløpa til ISPS godkjende hamnenalegg i Geiranger og Hellesylt fungerer utan problem. Vi har eit godt samarbeid med Kystverket/ los og lokale turopertørar/ agentar.
- Cruisetrafikken utgjer 1/3 del av den totale trafikken fordelt på Hellesylt og Geiranger. Regulering av skipstrafikk idag er basert på antal meter skipslengde og antal passasjerar. Ein opererer med ca. 6000 passasjerar pr. dag i Hellesylt og Geiranger, avhengig av om det er lav-, mellom eller høysesong og mengde landbasert trafikk (erfaringstal). Dette kan til dømes tilsvare 1 skip til kai i Hellesylt og/eller 2 skip i Geiranger.

- Om eigar, dvs Stranda kommune vil fastsetje dette i ei lokal forskrift, må dette vere opp til eigar å bestemme, jfr. Havne- og Farvannsloven § 39, 1 ledd. Stranda hamnevesen KF, med delegert mynde frå Stranda kommune, ynskjer å oppretthalde trafikken i sjøområdet slik den er i dag, men på same tid ha fokus på, og ta omsyn til miljø og naturmangfald.
- Stranda kommune sitt sjøområde ligg dessverre utanfor ECA grensa, men vi anbefaler likevel at skip som bruker scrubber skal imøtekomme SECA-kravet om maks 0,1% svovel. Alle skip som har slikt utstyr installert skal køyre Closed Loop i havnen. Dette er fordi vi ikkje kjenner til effekta på det marine miljøet, av slike utslepp.
- Stranda hamnevesen har eit godt og transparent system for rapportering av avvik, eller mistanke om avvik, til ansvarlig mynde. Blant anna har Sjøfartdirektoratet fått oversendt meldingar som gjeld observasjonar av utslepp til luft.
- Stranda hamnevesen skal forbetre eit system for prisdifferensiering basert på sesong og miljø. På same tid må ein forhalde seg til lov om mottakspflicht jfr. § 39. Ordlyd og innhald i eit nytt forslag må ikkje vere i strid med foretaket sine offentlegrettslige plikter. Det må vere tilstrekkelig grad av likehandsaming. Forskjellshandsaming må ha eit sakleg grunnlag og ein kan heller ikkje drive med ulovlig subsidiering.
- I Geirangerfjorden gjeld Forskrift om tilvisning av plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal. Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 7. desember 2004 med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann § 6, annet ledd. I tillegg har ein eigne retningslinjer utarbeidd av losoldermann, oppdatert 25.02 2016.
- Ny Fartsforskrift for inste del av Geirangerfjorden er ferdig der ein anbefaler ei fartsgrense på 5 eller 8 og 3 knop i inste del av Geirangerfjorden. Vil gjelde frå 2018, forutsett godkjenning frå Kystverket.
- Landbasert trafikk er lite forutsigbar, men kan kontrollerast. Kartlegging og måling må utførast på same måte som for sjøbasert trafikk. Det er viktig å ta hensyn til heile transportsystemet i området (sjø og land) Det er ikkje utført målingar på land. Landbasert trafikk auka i perioden juni – juli – august med heile 44 % frå 2015 til 2016 og frå 2016 til 2017 er auken på 16 %. Det har på same tid vore nullvekst i antal cruiseskip anløp i 2015 – 2016 – 2017.

- Ny reguleringsplan for Geiranger er under arbeid. Denne vil påvirke både sjø- og landområde og utfallet vil ha vesentlig betydning for Geirangerfjorden og Stranda kommune. Ein reguleringsplan skal legg til rette for eksisterande trafikk, ta hensyn til eit berekraftig fjordsystem, samtidig som ein skal sikre næringsverksemd og busetnad.
- ECA grensa på 62 grader må utvidast til å gjelde heile landet frå 2018.
- Arbeid med landstraum for cruiseskip er ei kostbar investering og krev fleire med på laget – det må vere ein internasjonal “dugnad.”
- Stranda hamnevesen KF vil ha dei mest miljøvenlige skipa, altså skip med god miljørating. Det er inngått ei uforpliktande samarbeidsavtale (juli 2017) med dei største norske cruisehamnene. Bergen og Omland havnevesen er prosjektansvarlig. DNV-GL er engasjert for å utvikle ein metode og utarbeide eit forslag til **Environmental Ship Index** (EPI)som skal presenterast innan oktober 2017. Målsetjinga med prosjektet er å få fram ein indeks som **ikkje** er basert på frivillig deltaking frå rederia, men som skal basere seg på tilgjengelig informasjon, samt kunnskap frå uavhengige ekspertar. Indeksen skal beskrive eit skip sitt fotavtrykk innanfor fleire områder, som omfattar utslepp til luft og til sjø, samt effekt på klima. Korleis ein diffrensierer vederlag og avgifter er opp til kvar enkelt hamn. Formålet med ein indeks er å gje ei felles objektiv miljørating av kvart enkelt skip som grunnlag for prisdifferensiering.
- Stranda hamnevesen har bidrege til at prosjekt «An integrated sustainability appraisal methodology for transportation in rural tourism pressure areas - SUSTRANS» har fått innvilga kr 9,5 mill av Forskningsrådet under Transport 2025 programmet. SUSTRANS= Forskningsbasert kunnskap. Iniativtaker og deltakar i SUstrans (2017-2020) er NTNU Bærekraft (prosjekteigar). Øvrige partnere er Høgskulen i Volda, Sintef og Universitetet i Bonn. Prosjektet skal:
 - ✓ Kartlegge og involvere interessentar–interesse og meiningar
 - ✓ Utvikle indikatorer for bærekraft i Geirangerfjord-området
 - ✓ Kartlegge transportsystemet
 - ✓ Utvikle transportmodeller for (rurale) områder med turisttrafikk som varierer i forhold til sesong
 - ✓ Utvikle metoder for å vurdere korleis ulike tiltak knytta til transportsystemet vil påvirke bærekraft i området
 - ✓ Utvikle matematiske modeller for å få fram korleis ulike tiltak vil slå ut for bærekraft (og for ulike aktører)

Prosedyre ved mottak av bestillingar av anløp i Stranda kommune sitt sjøområdet.

Sjøbasert trafikk er forutsigbar og det vert heller aldri overbooka ikkje slik det vert gjort på overnattingsbedrifter. Når det gjeld innkommande cruisetrafikk, så har hamna og operatør kontroll på alle bestillingar. Lister over cruiseanløp er publisert i god tid og opptil 2 år i forkant. Her finn ein både tidspunkt og cirka antal personar. Altså ein har ei lokal avgrensing på sjø og ei medviten haldning til sjøbasert trafikk.

1. Bestilling/ forespørsel vert sendt frå norsk agent på vegne av rederi.
2. Nye anløp og aktuelle datoar i bestillinga blir kontrollert mot våre liste over tidlegare bekrefta anløp.
3. Om det er ledig kapasitet i Geiranger eller Hellesylt i samsvar med bestilling, vert anløp bekrefta.
4. Dersom det ikkje er ledig kapasitet (**eller på dagar med stor trafikk/fleire anløp**), vert det gjeve tilbakemelding til agent om situasjon. I fellesskap prøver ein å endre anløp, enten ved å endre dag, justere ankomst og/ eller avgangstider eller endre heile seglingsruta til skipet.
 - Kontakt mot rederi om seglingsplan kan endrast.
 - Kontakt mot hamner i nærområdet ang. endring/bytte av dag.
 - Utnytte ledig kapasitet på Hellesylt cruisekai
 - **Ca. 64 % % av alle anløp går først eller sist til Hellesylt for å setje på land, eller ta om bord ca. 40 % av passasjerane om bord i skipet.**

Stranda hamnevesen har redusert kapasitet i høgsesongen som vi har definert frå 20 juni til 10 august. Det kan forekomme avvik enkelte dagar på øvre grense når det gjeld antal passasjerar. Vi går ut ifrå 100 % belegg om bord. Ved anløp kan dette imidlertid vere eit lavare antal passasjerar.

Vidare så er det svært avgjerande og vesentlig om ein snakkar om anløp i lav, mellom eller høgsesong. I lav- og mellomsesong, då det er lite anna turistrelatert trafikk, er cruise ei avgjerande næringsinntekt for mange aktørar.

Det ein også ser at dersom skip ikkje får plass i Geiranger eller på Hellesylt, legg ein skipet til ei nærliggande hamn og spesielt Geiranger får inn til bygda eit stort antal bussar i staden. Då er der nødvendig å minne om at landbasert trafikk er lite forutsigbar og vesentlig større enn trafikken på sjø. Det er på land ein først og fremst må gjere tiltak. Ein må ha fokus på korleis samfunnet skal tilpasse seg lavutslepp for buss – bil – båt. Det kan i tillegg setjast eit tak på antal bussar i omløp, krav til bussmateriell og lengde, samt premiere lavutsleppsteknologi.

Ei anna betraktning er at etter langvarige forsøk på endre datoer for skipsanløp, finne alternativ mm, så ser ein at rederi kansellerer heile Norgescruiset. Det som interessant å sjå er om skipet kjem til Norge på eit seinare tidspunkt, eller om Norgescruiset vert kansellert i si heilhet.

Til slutt, så vil vi minne som Stranda hamnevesen KF si uttale av 05.09 2017

Stranda hamnevesen KF meiner at miljøkrav som er planlagt å gjelde for Verdsarvfjordane utan tvil må gjelde for resten av landet og alle norske hamner. Det vil gje større miljøeffekt og ein vil unngå konkurransevridning mellom ulike destinasjonar.

Stranda hamnevesen KF er positiv til fornuftige og kloke reguleringar som er basert på fakta. Når ein har fakta, kan ein skaffe seg verkty for å gjere dei rette tiltaka. Regjeringa må bruke nødvendig tid til å forankre slike miljøtiltak med destinasjonane, lokalsamfunna og næringa, samt ha størst mulig fokus på ei bærekraftig og verdiskapande utvikling.

Stranda hamnevesen KF meiner at cruiseturisme er svært viktig for framtidig verdiskapning og attraktive arbeidsplassar. Denne næringa gir store positive ringvirkningar - Ikkje berre for lokalsamfunna, men for heile landet. Ein må derfor finne ein god balansegang der både miljø, sikkerheit og næringsutvikling blir teke vare på.

Brev av 29.04 2014 frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal, utdrag/sitat:

«I Forureiningsforskrifta kap. 23 *Hindring av forurensning ved kloakkutslipp fra skip* er det opna opp for at kommunen kan fastsette andre krav enn dei som er gitt i *forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger*. Ei slik lokal forskrift kan både sette strengare og lempelegare krav. Forskrifta vil likevel ikkje kunne gjelde skip som er sertifisert for internasjonale fart, som anten har bruttotonnasje ≥ 400 eller som er sertifisert til å føre meir enn 15 personar. Desse fartøya vert regulerte av det internasjonale regelverket MARPOL Vedlegg IV (følgjer vedlagt).

Dette betyr at kommunane har høve til å vedta krav til utslipp av kloakk i verdsarvområda for ein del av turisttrafikken med båt, dvs. norske skip inkludert fritidsfartøy. Eventuelle strengare krav skal vurderast opp mot blant anna tilgjengelege mottaksanlegg for kloakk. Spørsmål i kring regelverket kan rettast til Sjøfartsdirektoratet. Fylkesmannen har hatt følgjande kontaktpersonar i Sjøfartsdirektoratet i saka; Bjørn Pedersen, Linda Bruås og Lars Vestnes.

MARPOL vedlegg IV stiller krav til utslepp av kloakk i regel 9. Her er det krav til anten eit godkjent reinseanlegg eller krav om at kloakken skal malast opp slik at han kan passere ei rist på minst 10 mm. Skip omfatta av MARPOL som ferdast nord for Lindesnes kan ikkje sleppe oppmala kloakk nærare enn 300 meter frå fastland og øyer. Internasjonale skip, som ikkje har reinsing, skal difor ha kapasitet til mellombels kloakkoppbevaring og ha visuell indikering av oppsamlingstanken.»

Brev av 25.11 2014 frå Sjøfartsdirektoratet, der vi blant anna ber om svar på korleis ein kan setje avgrensingar på f.eks cruisetrafikk innanfor gjeldande hamnelovgivning. Utdrag /sitat:

“Direktoratet oppfattar ein del av spørsmåla dykkar som politiske, og må i den samanheng vise til Klima og miljødepartementet (KLD).

Sjøfartsdirektoratet sitt miljøarbeid fokuserer på å unngå utslepp av forureinande stoff frå skip, og er retta mot tilhøve ved skipa, til dømes korleis skip skal byggjast og utrustast, og krav til mannskap, noko som i praksis bidreg til miljøarbeidet ved å redusere fara for ulukker.

Vårt miljøarbeid er i stor grad koordinert gjennom International Maritime Organization (IMO), som utarbeider internasjonale avtalar som bidreg til å skape tryggleik for liv og helse, materielle verdiar og miljø til sjøs. I miljøsamanheng er MARPOL, som Fylkesmannen i Møre og Romsdal har gjort litt reie for, mest sentral. Denne rettar seg særleg mot avfall, kloakk, gråvatn og olje. I tillegg er luftforureining frå skip ofte eit problem i fjordane. Sjøfartsdirektoratet har kontrollmynde med skip i saker som vert femna av MARPOL sitt verkeområde, og høve til å gje gebyr for rettsbrot dersom norske eller utanlandske skip frå land som er medlem av IMO (det vil seie nesten alle skip i verda) bryt reglane som følgjer av MARPOL. MARPOL art. 218 ff. opnar for at kyststatane gjer tiltak for å forhindre forureining frå utanlandske skip.

Spørsmålet dykkar synast å vere knytt til avgrensingar som ligg utanfor MARPOL sitt kjerneområde, ved at det er tale om reguleringar knytt til hamneregulering, og ikkje regulering av skipa i seg sjølv. I denne samanheng vil Sjøfartsdirektoratet sitt regelverk vere mindre relevant.»

Utkast frå brev frå Kystverket 21.10 2014 på kva måte kan ein setje avgrensingar på eks. cruisetrafikk, med dei føresetnader og rammer som ligg i hamnelova.

Utdrag/ sitat frå brev 30.10 2014:

«Utgangspunktet er altså at hamna har plikt til å motta alle farty i lovleg ærend, jf. § 39, 1. ledd, 1. punktum. Frå dette vert det så gjort unntak når ”*plassforholdene*” i hamna krev det.

Med ”*plassforholdene*” siktast det i følgje forarbeida (side 94 flg.) for det fyrste til forhold som hamna sine naturlege grenser; maksimalt djuptgåande, belastning på kai og liknande. Ingen kan gjere krav på utdjupingar, utbetringar eller andre investeringar for å kunne gå til kai. For det andre siktast det til om hamna er full eller førehandsbestilt. Det er altså alminneleg høve for hamnene til å inngå avtalar med reiarlag om førehandsreservasjonar, faste kaiplassar osv. Slike avtalar vil i utgangspunktet avgrense ”*plassforholdene*” tilsvarande. Det er såleis ikkje noko i vegen for at det vert inngått avtalar om nytting av hamna, så lenge tildelinga av plassar vert praktisert ikkje-diskriminerande og alle farty i lovleg ærend får anløpe når det faktisk er ledig kapasitet. Omsynet til førehandsvisse for dei næringsdrivande, under dette behovet for å sikre flyt i transportkjeda, tilseier at det må vere kommersielle behov som styrer utnyttinga av hamnekapasiteten, også gjennom bruk av førehandsreservasjonar, tildeling av fast kaiplass for rutetrafikk osv. om ønskjeleg.

I følgje forarbeida tek regelen i § 39 elles ikkje stilling til om det bør gjelde bestemte prinsipp for tildeling av kai plassar osv. Dette er forhold som i følgje forarbeida i utgangspunktet er opp til hamna sin eigar innanfor den alminnelege næringslovgjevning og alminnelige rettsgrunnsetningar å vurdere.

For å sikre førehandsvisse og etterleving av mottaksplikta, er Kystverket si vurdering at kommunane som eit minimumskrav må utarbeide eit sett med nøytrale tildelingskriterie som er lett tilgjengelege for brukarane, og som sikrar at tildeling skjer på ikkje-diskriminerande vilkår for alle (framtidige) tildelingar. Vidare bør det innførast objektive og transparente prosedyrar for tildeling i tråd med tilvisingane i forarbeida. Vi gjer elles merksam på at reine konkurranserettslege spørsmål ligg utanfor det havne- og farvannsloven skal regulere; dette er rettslege spørsmål som ligg under konkurransemyndigheitene.

Dersom "plassforholdene" tillet anløp, så kan hamna etter dette berre lovleg nekte anløp dersom avgjerda kan grunngjevast av omsyn til tryggleik, miljø eller fiskerinæringa i hamna, jf. § 39, 1. ledd siste setning og forarbeida side 95. I denne samanheng vil forskrift 07.12.2004 nr. 1634 om tilvisning av plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, vere relevant. Forskrifta § 3 seier at Kystverket kan nekte farty å gå inn i farvatnet dersom anløp ikkje er forsvarleg grunna tryggleik.

Med "sikkerhet" siktast det i forarbeida side 176 til forhold som kan true tryggleiken for liv, helse og materielle verdiar, under dette krav til farty og mannskap som må vere på plass for at det skal få gå til kai, og også meir akutte eller alvorlege tryggleiksfarar som brann, eksplosjonsfare, alvorlege svakheiter ved skipet, utbrot av smittsam sjukdom om bord osv. Det må med andre ord gjelde farty som utgjer ein konkret og reell fysisk fare for tryggleiken i hamna. I slike tilfelle vil normalt anna regelverk elles gjelde som spesialreglar, og havne- og farvannsloven § 39 vil då suspenderast.

Meir aktuelt for Geiranger er kanskje "miljøhensynet". Omsynet til miljøet kan åleine gi rett til avvising av farty, men berre der det er ein aktuell og sannsynleg miljøtrugsel, jf. forarbeida side 176. Dette vil typisk vere forhold ved fartyet som gjer det sannsynleg med utslepp.»

Ta gjerne kontakt om det er spørsmål.

Venleg helsing
Stranda hamnevesen KF

Rita Berstad Maraak
Hamnesjef

Dette brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har derfor ikkje signatur.

Kopi til:
Einar Lied
Jan Ove Tryggestad
Åse Elin Hole

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
25.09.2017	Brev til Stranda kommune - spørsmål om prosedyrer i sjøområdet	215157