
Fra: Jan Fredrik Jonas <jfj@larvik.havn.no>
Sendt: tirsdag 30. juni 2020 15:03
Til: Cathrine Wærvågen
Kopi: 'post@kystverket.no'; stig@stema-shipping.no; Arnt-Einar Litsheim; Jørn Simonsen; Svein Frode Borgesen
Emne: Vedr. Svartebukt Havn. Vedtak - Ulovlighetsoppfølging - Arkivsaknr. 18/21187
Vedlegg: SKMBT_C28420063015140.pdf

Til: Larvik kommune v/ Cathrine Wærvågen

Hei.

Vi viser til Larvik kommunes brev til Norsk Stein AS, datert 23.06.2020 (vedlagt) vedr. Svartebukt Havn, som vi har fått tilgang til. I brevet pålegges Norsk Stein å fjerne lekteren Stema Barge II innen 03.08.2020.

Larvik Havn er Larvik kommunens havne- og farvannsfaglige organ (jf vedtektene). Larvik Havn har mottatt gjenpart av varsel om pålegg (23.04.2020), men vi har altså ikke mottatt kopi av vedtaksbrevet (23.06.2020).

Norsk Stein AS er operatør av Svartebukt Havn (Svartebukt-terminalen) ifølge kontrakt med Larvik kommune/Larvik Havnevesen, datert 20.11.1999. Svartebukt-anlegget tilhører Larvik kommune som grunneier. Kaieanlegget er finansiert av Larvik Havn, og er således et offentlig kaianlegg.

Etter søknad til hhv. Kystverket og Larvik Havn fikk Norsk Stein AS den 16.11.2018 tillatelse fra Larvik Havn til å legge Stema Barge i opplag ved kai i Svartebukt. For dette betaler Norsk Stein AS kr. 283 pr. døgn i opplagsavgift. Det oppkreves likevel ikke opplagsavgift i de periodene hvor det er andre skip ved kai.

Stema Barge ligger i arrest ifølge kjennelse fra Larvik Tingrett (09.11.2017) (etter en dramatisk hendelse i Den Engelske Kanal hvor lekteren ved sitt nærvær tilfeldigvis forhindret en alvorlig sjøulykke. <https://www.dsboffshore.com/news/latest-news/stema-barge-ii-rock-barge-saved-saga-sky-storm-angus/>)

Pålegg om fjerning av lekter

Larvik Havn er ikke enig i vedtaket om pålegg om fjerning, og stiller spørsmål ved begrunnelsen.

Lekteren Stema Barge II er et fartøy, jf *Forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger*. Lekteren er sjødyktig etter sjøloven, klasset i HINSIB, og betaler havneavgifter.

Det er i skipsfartssammenheng og havnesammenheng ikke bemerkelsesverdig at lekter brukes som lasteplattform for lastning av skip. I Svartebukt fungerer lekteren i tillegg som en utforing fra kaikant for å gi tilstrekkelig kaidybde. Det foreligger avtale mellom Larvik Havn og Norsk Stein om utdyping når/dersom det blir nødvendig.

Det har også tidligere vært benyttet lasteplattform i Svartebukt; i 2016 fasiliterte Larvik Havn møte med rederi, skipsagent, operatør, taubåtrederi og Kystverket (los og Losoldermann) for å legge til rette for en sikker fortøyningsoperasjonen skip/lasteplattform (lekter), som i seg selv er en krevende operasjon. Vi fant i felleskap gode løsninger for dette.

Det er ellers normalt at lektere legges i opplag for kortere eller lengre perioder, idet havgående slepebåter søkes sysselsatt kontinuerlig mens lektere, som per definisjon ikke har fremdriftsmaskineri og besetning og dermed lave opplagskostnader og null energiforbruk, søkes posisjonert nær lastested. Ifølge bl.a. Samfunnsbedriftene/Norske Havner kan det forventes endringer i nærsjøfarten hvor lektring, med bakgrunn i fleksibilitet, nullutslipp og lave kostnader, får en mer fremtredende rolle i sjøgående varelogistikk. Det blir derfor viktig at havnene tilpasses slike konsepter i fremtiden.

Kommuneplanens arealdel

Når det gjelder regulering og kommuneplanens arealdel merker vi oss at det i varselet om pålegg står at: «Dersom det foretas en reguleringsendring av havneområde vil lekteren ikke være avhengig av dispensasjon fra planformålet.» «Du har også anledning til å sende inn en søknad i ettertid.»; mens det i vedtaket står at: «Det er følgelig ikke gitt at en godkjenning vil bli innvilget, og terskelen for dispensasjon er høy»

I reguleringsplanen Svartebukt Vei og Havn (godkjent i Larvik kommunestyre 7/7-99) kan vi ikke se at plassering av reguleringsgrense mot sjø er drøftet i det hele tatt. Vi ser imidlertid nå at denne grensen er trukket alt for nær kaikant. Reguleringsplan for havneområder må nødvendigvis omfatte et sjøområde som gir rom for sikker manøvrering og fortøyning av skip (og lektere). I dette tilfellet er havneanlegget tilknyttet hovedled; vi ser imidlertid nå at kommunens regulerte havneområde ikke grenser til hovedledet i Mørjefjorden. Dette må bero på en feil eller unøyaktighet, som kan rettes opp enten ved en kommunal reguleringsendring eller at den statlige hovedledet justeres.

Havneadministrasjonen skal ta dette opp med Kystverket og vil, avhengig av utfallet av saken om nødvendig ta initiativ til en reguleringsendring i området. Kommunen bør da kunne gi dispensasjon fra friluftsområdet i kommuneplanens arealdel § 7-2 § 19-2 dispensasjon, jf pbl. § 19-1 dispensasjon (ref. varsel om pålegg, 3. avsnitt) i påvente av en endelig avklaring av dette spørsmålet.

Uavhengig av det som er nevnt ovenfor vil vi bemerke at Svartebuktanleggets betydning for bl.a. mineralforvaltningen er godt belyst i regulerings-saken i 2014. Etersom operatøren de senere år har tilpasset seg et skipningskonsept hovedsakelig basert på skip med stort dypgående vil fjerning av lekteren kunne lamme virksomheten på kort sikt. Larvik Havn er derfor svært kritisk til den korte fristen som er gitt i pålegget, også årstiden tatt i betraktning. Hensynet til berørte naboer kan heller ikke ha vært behørig hensyntatt i denne saken ettersom lekteren likevel tillates å bli liggende mesteparten av sommeren til tross for at kommunen har kjent til forholdet i hvert fall siden kommunen selv var på befaring i Svartebukt i mai 2019.

Vi håper at vi med dette kan ha bidratt til å kaste litt nytt lys på denne problemstillingen som kan få betydelige følger for bl.a. mineralforvaltningen, steinindustrien, havnevirksomheten lokalt og generelt, og lokale virksomheter i tilknytning til disse.

Kopi av denne mailen går til:

Kystverket
Samfunnsbedriftene/Norske Havner
Norsk Stein AS
Greencarrier Shipping & Logistics AS

Med vennlig hilsen

Jan Fredrik Jonas

Havnedirektør

Tel.: + 47 907 28 077

E-mail: jfj@larvik.havn.no

Web: www.larvik.havn.no