

En seriøs, moderne, effektiv og bærekraftig ny Bergen Havn

Havnen i Bergen er utpekt som nasjonal strategisk havn, men holder på å tape kampen om midlene i forbindelse med flyttingen. Arbeiderpartiet i Bergen mener det er i alles interesse å sikre at Bergen Havn prioriteres, både for å sikre trygge arbeidsplasser, men også for å sikre infrastruktur og inntekter til kommunen og regionen.

Hva vi foretar oss fremover vil avgjøre hvorvidt Bergen kan beholde sin posisjon som maritim by, eller ikke. En havn som sikrer regionens interesser; gjennom solid forretningsvirksomhet, med helhetlig tenkning rundt gods, passasjerer, drift av kai-areal og ansatte, er sårt tiltrengt. Dette kommer ikke av seg selv. Velger vi å satse på havnen for fremtiden vil vi samtidig sikre en gullgruve for Bergens innbyggere.

I dag er havnen delt opp i Bergen Havn som drifter områder og kran, mens private selskap håndterer båter og last. Moderne havnedrift krever tilrettelegging for ulike typer skip. Containerskip og ferger krever forskjellig utstyr og infrastruktur for lossing og lasting, og dypvannskaier må være dype nok til å ta mot de båter som vi ønsker å ha i området. Skal Bergen som maritim by kunne betjene skip av alle typer må vi altså investere i et havnearbeid med nok kapasitet, og sørge for å samle mest mulig av havnen på samme lokasjon.

Samtidig må det også sikres at det ikke er andre nærliggende alternativer for båter som lar seg betjene ved private kaier, da dette fratar havnen videre inntekts- og investeringsgrunnlag. Ferger, bilbåter og båter for rullende last trenger tilrettelagte fergekaier. Containerskip trenger kraner med tilstrekkelig kapasitet og hurtighet. Bulkbåter med flytende last trenger siloer som kan rengjøres for å kunne inneholde forskjellige typer flytende last. Kombinasjonsbåter og fryselastrbåter trenger lager og fryselager. Prosjektlast i forskjellige størrelser trenger områder, kompetanse og kraner. Felles for alle er at de trenger store områder, og solid kompetanse på gods, trygge løft, stuing og skipshåndtering. Kompetanse er en nøkkelfaktor. Havnevirksomhet kan være enten gullgruve eller pengesluk, og rammevilkårene for havnedriften kan avgjøre.

Derfor mener vi at en havnesatsing må gjøres rett for innbyggernes og de ansattes del, med satsing på stordriftsfordeler fremfor oppsplitting og konkurranse på svekkelse av lønns- og arbeidsvilkår for havnearbeiderne. Skip kommer når de kommer. De trenger 2, 3, 4 eller 8 arbeidere, i én eller 16 timer. Det er godsmengden ombord og hastverket til skipet som avgjør. Eksempelvis har Fjord Line en total liggetid i havn på én time. Uavhengig av mengde gods som skal av og på. En splittet havn fører til lavt inntektsgrunnlag for operatører som betjener skip. Å legge deler av virksomheten på forskjellige steder vil føre til økt bruk av deltids- og tilkallingsstillinger, og at flere aktører må investere i dyrt og tungt utstyr. For å best kunne dra nytte av stordriftsfordeler mener derfor vi at havnen må samles i størst mulig grad under færrest mulig selskaper, og på en lokasjon. Dette vil også gjøre at vi kan bygge best mulig kompetanse, i Bergen Havn.

Utenlandske sjøfolk på utenlandskflaggede fartøy har tariffestet hviletid i land, men har lov å jobbe i havner der det ikke er mannskap tilgjengelig for lasting og lossing. Etter havnearbeidersaken i 2016 har ikke lenger fagforeningene på arbeidsplassene anledning til å stille krav om å utføre arbeidet på båtene. Det er nå opp til redere å bestille antall havnearbeidere de trenger. Dette har ført til at sjøfolk utfører store deler av laste- og lossearbeidet dag. Også i Bergen Havn. Eksempelvis har bemanning på båtene sunket fra 4 til 2 havnearbeidere på flere containerskip, mens antallet utenlandske sjøfolk involvert i lasting og lossing har økt like mye. Dette er et stort problem for skatteinntektene til offentligheten, ettersom utenlandsflaggede båter og utenlandske sjøfolk ikke bidrar til statskassen. Denne problemstillingen vil heller ikke løses av de nye reglene om norske

lønninger i norsk farvann, det vil fremdeles være mulighet for utenlandske skip å losse i minst én havn.

Arbeiderpartiet i Bergen mener derfor at:

- Vi skal ha flest mulig faste og hele stillinger i Bergen Havn, der vi ivaretar norske havnearbeideres lønns- og arbeidsvilkår, jobbsikkerhet, og vår samlede kompetanse på havnedrift i Bergensområdet.
- Havnevirkسomheten samles på én lokasjon, og i ett selskap, der det tilføres tilstrekkelig areal til havnedrift. Bergen kommune bør ha eierskap i virksomheten som drifter havnen.
- Omliggende industriområder med kaier omreguleres, slik at mest mulig lasting og lossing foregår i Bergen Havn.
- Havnen får midler til å bygge ut i tråd med behovet, slik at Bergen som maritim by får tilstrekkelig infrastruktur gjennom sjøveien.