

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 11. april 2018



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 6. apr. 2018

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 11.04.18

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 11. april 2018 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom i kjelleren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene. Saker unntatt offentlighet vedlegges som egen fil.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Nina Høiland på nina@stavanger.havn.no eller tlf. 413 67 733.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 11.04.2018

Sak nr.	Sakstittel
14/18	Protokoll fra styremøte 27.02.18
15/18	Protokoll fra postmøte 13.03.18
16/18	Havnedirektørens orientering
17/18	Årsregnskap og styrets beretning 2018 Stavangerregionen Havn IKS og konsern
18/18	Forslag til ny havne- og farvannslov – NOU 2018:4 Sjøveien videre
19/18	Styreevaluering – Oppfølging. Unntatt offentlighet §23
20/18	Opsjon Norseas Ekofiskvegen AS. Unntatt offentlighet §23
21/18	Mekjarvik - Leieforhold. Unntatt offentlighet §23
22/18	Eventuelt

Sak 14/18

Protokoll fra styremøte 27.02.18

Offentlig



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 27.02.18

Møtenr.: 1

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede:	Christine Sagen Helgø	Tor Jan Reke
	Arnt-Heikki Steinbakk	Siv-Len Strandskog
	Christian Wedler	Gunnar Hiim (vara for B. Kahrs)
	Dagny Sunnanå Hausken	Jarle Bø (Rep)

Forfall: Bjørn Kahrs

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og eiendoms- og finanssjef Hilde Frøyland. Til sak 03 møtte økonomisjef Anders Bruvik og til sak 06 og 07 møtte daglig leder i Stavangerregionen Havnedrift AS, Odd Bjørn Bekkeheien.

Møtet ble avholdt i Strandkaien 46, Stavanger.

Styremøtet startet kl 16.15 og ble ledet av Christine Sagen Helgø.

Sakene ble behandlet i følgende rekkefølge: sak 01- 04, sak 06 - 09, sak 05 og for øvrig i saksrekkefølge. Christian Wedler møtte kl 16.50 under behandling av sak 06.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 01/18 Protokoll fra styremøte 13.12.17

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 02/17 Havnedirektørens orientering

Havnedirektøren informerte om grunnlaget for økte fundamenteringskostnader til renovering av brygge ved Melingsholmen. Det ble også meldt fra om at havnedirektøren blir styremedlem i Grieg Westport Terminals AS og at dette er forhåndsgodkjent av styreleder i SRH.

Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant ekstern/internt arbeid tas til orientering.



- Sak 03/18 **Foreløpig regnskap 2018 Stavangerregionen Havn IKS og konsern**
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 04/18 **Marine grunnkart i Stavangerregionen – støtte tre årsprosjekt**
Vedtak: Styret godkjenner en årlig støtte på kr 200 000 i tre år, totalt kr 600 000, til Nye Stavanger kommune for prosjektet Marine grunnkart.
- Sak 05/18 **Strategisk arealplan – Revidert utkast**
Vedtak: Styret vedtar Strategisk arealplan som en delplan til Strategiplan 2018-2020 for Stavangerregionen Havn konsern. Dokumentet gjøres offentlig tilgjengelig.
- Sak 06/18 **Mekjarvik ny kai – Investeringsbeslutning**
Vedtak: Styret vedtar utbygging av 100 meter kai i Mekjarvik ved gnr 51 bnr 88 til fremlagt prognose på MNOK 76,5 eks.mva. Tomtekostnader er ikke inkludert. Saksfremlegget gjøres offentlig tilgjengelig.
- Sak 07/18 **Landstrømanlegg – Investeringsbeslutning**
Vedtak: Styret vedtar utbygging av landstrømanlegg ved Risavika Offshore Terminal og landstrømanlegg og trafobbygg ved Strandkaaien / Konserthuskaaien i Stavanger til fremlagt kostnadsoverslag på samlet MNOK 26,8 eks.mva. Fratrullet estimert støtte fra Enova utgjør nettoinvesteringen for SRH MNOK 15,3 eks.mva. Saksfremlegget gjøres offentlig tilgjengelig.
- Sak 08/18 **Hanasand næringsområde – Vurdering av interesse for Rennesøy kommune sin eiendom. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 09/18 **Kommunedelplan for Stavanger sentrum - Innspill til 3. høring, foreløpig utkast. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 10/18 **Risavika – Avtale om arealforhold. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 11/18 **Nedre Strandgate – klage på rammetillatelse og dispensasjon for p-plasser. Unntatt off. §23. Egen protokoll**



Sak 12/18

Eventuelt

**12/18.01 Risavika Havn AS sin opsjon på eiendom i Risavika nord.
Unntatt off. §23. Egen protokoll**

Møtet ble hevet kl 19.00.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Dagny Sunnanå Hausken

Bjørn Kahrs (sett)

Sak 15/18

Protokoll fra postmøte 13.03.18



Postmøte dato: 13.03.2018 med vedtaksfrist kl 20.00

Møtenr.: 2

CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Innkalling til postmøte den 13.03.18 med vedtaksfrist kl 20.00 ble sendt pr mail den 09.03.18 til:

Christine Sagen Helgø
Arnt-Heikki Steinbakk
Christian Wedler
Dagny Sunnanå Hausken

Tor Jan Reke
Siv-Len Strandskog
Bjørn Kahrs
Jarle Bø (Rep)

Sak 13/18 Kommunedelplan for Stavanger sentrum - Innspill til 3. høring

Styret godkjenner fremlagt innspill til tredje høring av Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Saksfremlegget gjøres offentlig tilgjengelig.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken



Sak 16/18

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 16/18
MØTEDATO: 11.04.18

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/116

Saksbeh.: Merete Eik

Innstill. dato: 05.04.2018

Havnedirektørens orientering april 2018

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	16/18	11.04.2018	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant ekstern/internt arbeid tas til orientering.»





KYSTVERKETS REGIONSAMLING

Havnedirektøren ble invitert til å holde innlegg sammen med ordfører i Bokn, Tormod Vågå, på Kystverkets regionsamling på skoleskipet Gann i mars. Innlegget skulle handle om forslaget til ny havne- og farvannslov sett fra en kommune og en havns ståsted.

AMBASSADØRPRIS

Havnedirektør Merete Eik mottok ambassadørprisen i mars 2018 fra Region Stavangers Ambassadørprogram. Region Stavanger etablerte Ambassadørprogrammet i 2006, og har utviklet dette til å bli et viktig verktøy for å skape økt aktivitet og verdiskapning i regionen. I juryen sitter også Universitetet i Stavanger og Rogaland Idrettskrets.

Juryens begrunnelse:

«Merete Eik, Stavangerregionen Havn, er en profilert person, med mange roller og styreverv. Hun er til daglig havnedirektør i Stavangerregionen Havn, og har tidligere vært direktør for Rogaland Teater. Hun har økonomiutdanning og har jobbet med ledelse og drift i store deler av sin karriere.

Merete Eik og hennes kollegaer ved Stavangerregionen Havn har en rekke arbeidsoppgaver, forretningsområder og kompetanseområder, og er en viktig aktør i samfunnet. InPort-konferansen og Cruise Norway-konferansene vil samle flere hundre internasjonale delegater i Stavanger i 2018. Dette er fagkonferanser som omhandler digitalisering av sektoren, logistikk, havnedrift og cruise-turisme. Stavangerregionen Havn har ansvar for godstrafikk, ferjetrafikk, offshoretrafikk og cruisetrafikk. Selskapet er involvert i en rekke nasjonale og internasjonale bransjenettverk.

Direktør Merete Eik har vært en nøkkelperson for at disse konferansene blir arrangert i Stavanger.»

STYREVERV

Havnedirektøren har takket ja til verv som varamedlem i styret til Sparebankstiftelsen SR-bank i samråd med styreleder.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Sak 17/18

Årsregnskap og styrets beretning 2017
Stavangerregionen Havn IKS og konsern



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Årsrapport 2017

- Styrets beretning
- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling IKS
- Noter
- Anløpsavgiftsregnskap 2017
- Revisjonsberetning fra Rogaland Revisjon





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Stavangerregionen Havn IKS

STYRETS BERETNING 2017

Selskapets virksomhet og organisasjon

Stavangerregionen Havn IKS (heretter **SRH**) skal være en aktiv aktør i utbygging av havneanlegg og være en pådriver for kontinuerlig utvikling av havner og maritim infrastruktur i havnedistriktet. Selskapets eiere legger til grunn et langsiktig perspektiv for de investeringer som selskapet deltar i og i utviklingen av konsernet.

Ved utgangen av året hadde selskapet 4 ansatte. Fra 01.01.18 har selskapet 3 ansatte etter konsernintern omorganisering fra SRH til Stavangerregionen Havnedrift AS.

SRH ivaretar de myndighets- og forvaltningsmessige oppgavene knyttet til havnen, samt oppgaver av overordnet strategisk karakter knyttet til havneutviklingen. Morselskapet eier de fleste av konsernets kaier og eiendommer, som leies ut til datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS. Også de øvrige eiendommene i holdingsselskapet leies ut til søsterselskapet.

Myndighetsoppgavene som er delegert fra eierkommunene følger av Havne- og farvannsloven. Kystverket, som del av Samferdselsdepartementet, fører tilsyn med loven.

Utøvelse av offentlig myndighet gjøres blant annet ved å gjøre vedtak på tiltak i sjø, utarbeide og vedta Ordensforskrift og Fartsforskrift for havnedistriktet, sørge for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i eierkommunenes sjøområder, samt å ilegge pålegg ved overtredelser.

Ansaret for sikkerhet i havne- og farvannsområder utøves blant annet ved å ha oppsyn med trafikken, sørge for navigasjonsinnretninger (merker, fyrlykter osv.), fjerning av hindringer i farvannet, investeringer og vedlikehold i farleder og ankringsplasser og tilsyn med at havneanlegg er i forsvarlig stand.

Eierforhold og styrende organer

SRH ble etablert den 15.03.2000 og eies av Stavanger kommune (80,69%), Sola kommune (16,75%), Randaberg kommune (1,36%) og Rennesøy kommune (1,19%). Eierkommunene utgjør havnedistriktet hvor SRH utfører sin virksomhet.

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 5 medlemmer som er valgt av eierkommunene. Jarle Bø (Randaberg kommune) er representantskapets leder.

Styret består av 7 medlemmer som velges av representantskapet. Styreleder er Christine Sagen Helgø.



Eierforhold i andre selskap

Datterselskap

Stavangerregionen Havnedrift AS (heretter **SRHD**)

SRHD er et heleid datterselskap av SRH. Selskapet vedlikeholder og driver konsernets havneanlegg og havnedistriktets sjøområder, samt leier kaier og bygninger av mor- og søsterselskap og fremleier disse til havnens kunder. Selskapet deltar også i det daglige arbeidet med utførelsen av de praktiske og driftsmessige oppgavene knyttet til sikkerhet i havnen, og har ansvar for regnskap og administrasjon i konsernet.

SRHD drifter også arealer og kaier i Offshore Terminal Risavika, som leies av Risavika Havn AS. I dette terminalområdet ligger 4 bygninger som leies av søsterselskapet Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

Ved utgangen av året hadde selskapet 18 ansatte.

SRH Eiendom Holding AS (heretter **SRHEH**)

SRHEH er et heleid datterselskap av SRH. Selskapet inneholder eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Utenriksterminalen AS. Selskapene har ingen ansatte.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS (heretter **SRHE**)

SRHE er et heleid datterselskap av SRHEH. Selskapet eier 4 bygninger i Offshore terminal Risavika i Sola kommune.

Utenriksterminalen AS (heretter **UT**)

UT er et heleid datterselskap av SRHEH. Selskapet eier tomten og tilhørende havneområde til bygget Utenriksterminalen i Risavika i Sola kommune. Denne eiendommen leies ut til SRHD.

Deltakende selskap

Risavika Eiendom AS

SRH eier 20 % av aksjene i Risavika Eiendom AS. Selskapet kjøpte arealet til det nedlagte Shell raffineriet, og ca 450 dekar av den opprinnelige tomten regulert til havneformål ble i 2004 solgt til Risavika Havn AS.

Risavika Havn AS

SRH eier 45 % av aksjene i Risavika Havn AS. Selskapet ble etablert i 2004. De øvrige aksjonærene er NorSea Eiendom Tananger AS (34 %) og Risavika Eiendom AS (21 %). Selskapet forestår utbyggingen av havnen i Risavika.

Det ble i 2016 inngått en aksjekjøpsavtale om at SRH skal kjøpe ut de øvrige eiernes andel på 55 % i 2019. En avgjørende del av avtalen var å nedskalere balansen i Risavika Havn AS ved å selge ut eiendommer, som en del av prosessen ble disse fisjonert i egne aksjeselskaper. SRH kjøpte selskapet Utenriksterminalen AS den 5. januar 2017, som inneholder tomten og havneområdet ved Utenriksterminalen. SRH eier fra før bygget på eiendommen.

Som følge av nedsalget i Risavika Havn AS ble det i ordinær generalforsamling i 2017 vedtatt utbetaling av et ekstraordinært utbytte. SRH fikk med dette et utbytte på kr 117 mill. fra Risavika Havn AS og kr 10,9 mill. i utbytte fra Risavika Eiendom AS. Utbytterne på til sammen kr 127,9 mill. ble benyttet som del av kapitalinnskudd på kr 187 mill. til SRH Eiendom Holding AS, for å finansiere oppkjøpet av Utenriksterminalen AS.

Westport AS

Westport AS (tidligere Risavika Terminal AS) ble stiftet i 2009 som et heleid datterselskap av Risavika Havn AS. Den 01.01.18 ble 2/3 del solgt til NorSea Group Operations. Utsalget var en del av aksjekjøpsavtalen fra 2016 mellom eierne i Risavika Havn AS. Terminalskapet utfører driftsoppgavene i den konvensjonelle godshavnen i Risavika.

Årets resultat

Regnskapet for 2017 viser et positivt resultat for konsernet etter skatt på kr 44,6 mill. mot kr 254,2 i 2016.

I konsernresultatet for 2017 er det konsolidert inn resultat fra deltakende selskap Risavika Havn AS med kr 3,9 mill. Tilsvarende for 2016 var kr 230,5 mill som inkluderte betydelige salgsgvinster av eiendommer.

Årsregnskapet for SRH viser et regnskapsmessig overskudd etter skatt på kr 146,8 mill. Utbytte fra tilknyttede selskap er kr 130,3 mill. i 2017.

Konsernet hadde i 2017 en brutto omsetning på kr 120,3 mill., mot kr 120,5 mill. i 2016. Driftskostnadene i 2017 var totalt kr 81,6 mill. mot kr 92,3 mill. i 2016.

SRH har i konsernregnskapet konsolidert inn sine eierandeler i Risavika Havn AS (45 %) og Risavika Eiendom AS (20 %) etter egenkapitalmetoden.

Redegjørelse for årsregnskapet

Det er styrets oppfatning at det fremlagte årsregnskapet gir tilfredsstillende informasjon for å bedømme selskapets stilling og resultat. Det er heller ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets slutt som påvirker dette.

Disponering av årets resultat

Styret vil tilrå at årsoverskuddet tillegges den frie kapital.

Fortsatt drift

I samsvar med regnskapsloven § 3-3 a bekreftes det at forutsetningene om fortsatt drift er til stede.

Anløpsavgift

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med anløpsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens §25. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet har utarbeidet ny etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. (jfr. regnskapsnote 13). Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt 5 år. Pr 31.12.17 er akkumulert fond på kr 21,4 mill. korrigeret mot egenkapital og vises som gjeld. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Årets reduksjon av fondet er på kr 6,7 mill.

Konserninterne transaksjoner

Det er i løpet av året vært gjennomført konserninterne transaksjoner mellom konsernselskapene. Disse er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og eliminert i konsernregnskapet. Det vises ellers til notebeskrivelsen.

Investeringer

Konsernet har til sammen foretatt investeringer i 2017 for kr 206,1 mill. fordelt slik på selskapene:

Stavangerregionen Havn IKS	kr 15,4 mill.
Stavangerregionen Havnedrift AS	kr 3,1 mill.
SRH Eiendom Holding AS	kr 187,6 mill.
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	ingen
Utenriksterminalen	ingen

De største investeringer i SRH i 2017 er

Strandkaia 46 (rehabilitering bygg)	kr 10,3 mill.
Tomt Mekjarvik (100 meter ny kai)	kr 1,2 mill.
Strandkaia 44 (ny heis)	kr 0,9 mill.

Trafikken over havnen

Samlet for havnedistriktet ble det i 2017 totalt registrert 65 551 anløp med en samlet bruttotonnasje på 315 307 881. Tilsvarende tall for 2016 var 46 007 anløp og bruttotonnasje på 217 159 183.

Gods

Godsmengden over havnen var i 2017 på 2 683 550 tonn, som inkluderer containere, bulk- og stykk gods. Godsmengden som ble rapportert i 2016 var på 1 962 000 tonn.

Cruise

Cruisetrafikken til Stavanger i 2017 ble et godt år med nær rekord både i antall anløp og gjester. Det var ca 340 200 cruise gjester fordelt på 181 anløp, som er 42 200 flere gjester og 14 flere anløp enn i 2016. Anløpene brakte også om lag 110 000 mannskapsmedlemmer til Stavanger. Kun Bergen hadde flere cruiseskip til kai, men Geiranger er så vidt større en Stavanger i gjesteantall.

Ved inngangen til mars 2018 er det for året planlagt 187 cruiseanløp, som er 6 flere enn i 2017.

Offshore-trafikk

Offshoretrafikken er av stor betydning for SRH og den genererer betydelig transportvolum i regionen, særlig i forbindelse med forsyningsaktivitetene til olje- og gassfeltene i Nordsjøen. I 2017 hadde havnen 2 284 anløp av supplyfartøy mot 2 465 anløp i 2016.

Utenriks fergetrafikk

Fjord Line har to cruiseferger i drift med daglige anløp på Risavika for seilingene Hirtshals, Stavanger og Bergen, med tillatelse til å frakte gods og passasjerer også mellom Risavika og Bergen. Ruten er godt etablert og har økende trafikk.

Annen trafikk

Det er en betydelig aktivitet knyttet til ferge- og hurtigbåttrafikken til Ryfylke og Byøyene. I tillegg til fergen mellom Fiskepiren og Tau i Strand kommune, ble det i 2017 fraktet ca 1 million passasjerer med båt ved Fiskepiren. Dette er fordelt på ca 80 hurtigbåtbevegelser og ca 30 fergebevegelser pr dag. Båttilbudet betjener 60 kaier hvorav 25 ligger på øyer uten fastlandsforbindelse. Tau-fergen skal avvikles i 2019 når Ryfast-tunnelen åpner. Vassøyfergen, kombibåtene til Lysefjorden, Fisterøyene og Byøyene, samt hurtigbåtene skal fortsatt gå i rute fra østre havn i Stavanger sentrum.

ISPS-tiltak

ISPS er det internasjonale systemet mot terrorsikring av havner, og gjelder for alle havneanlegg som mottar anløp av fartøy som går i internasjonalt farvann. Konsekvensene ved manglende oppfyllelse av ISPS-kravene er at skip nektes å anløpe havnen. Kystverket og ESA (EFTAS overvåkningsorgan) kontrollerer regelmessig at havneanleggene er tilfredsstillende sikret. ESA kontrollerer Kystverkets implementering av ISPS regelverket.

SRH har ansvar for sikring av fem ISPS havneanlegg og overordnet ansvar for to EU havner. De to EU havnene er «EU havn 1» lokalisert i Risavika og «EU havn 2» som strekker seg fra Randaberg i nord til Sandnes i sør.

SRH har i lengre tid vært oppmerksom på at «EU havn 2» med 17 havneanlegg ikke er velfungerende pga antallet anlegg i området. SRH ba Kystverket i 2017 om å få redusere dette for EU havnen i Stavanger Indre Havnesikringsområde. SRH har fått tillatelse til å nedskalere antall havneanlegg i «EU havn 2» slik at det nå er gjort en reduksjon fra seks til to planverk i dette området.

Kystverket godkjenner et havneanlegg for fem år om gangen ved å utstede Statement of Compliance (SOC). I 2017 har to havneanlegg blitt revidert av Kystverket; Ferry Terminal Risavika (FTR) og Deep



Water and Offshore Terminal Mekjarvik (DTM). Begge havneanleggene ble godkjent av Kystverket, og SOC ble utstedt med gyldighet frem til høsten 2022.

SRH har ingen utestående pålegg eller avvik som må lukkes fra verken ESA, IMO eller Kystverket på dette fagområdet.

Havnelangs

17. juni 2017 ble Havnelangs arrangert for andre gang, en gjentakelse av suksessen i 2015. Havnelangs sin hovedoppgave er å skape maritim interesse, gi økt kunnskap om havn og bygge godt omdømme. Det er et gratis ikke kommersielt arrangement der lærerike opplevelser er i fokus.

Det var 53 utstillere, og det anslås at det var rundt 22 000 besøkende i havneområdet, en øking på nær 10 000 besøkende fra 2015. Tilbakemeldingene fra utstillere, publikum og egen organisasjon er svært positive.

Organisasjon, helse, miljø og sikkerhet

Personale

I SRH konsern er det ved utgangen av året 22 ansatte hvorav fem er kvinner.

I styret for SRH er det tre kvinnelige medlemmer (av syv) og i representantskapet en kvinne (av fem).

Likestilling

Kvinner og menn har like muligheter for å kvalifisere seg til alle typer oppgaver, og avansementsmulighetene er de samme. Lønn reflekterer den enkeltes ansvarsområde og kvalifikasjoner. Arbeidstidsordninger i selskapet følger av de ulike stillinger og er uavhengig av kjønn. Det er lagt til rette for bruk av fleksibel arbeidstid og redusert arbeidstid ved behov.

HMS

Stavangerregionen Havn konsern, hadde følgende målsetning for HMS arbeidet for 2017:

- Intet arbeidsmiljørelatert sykefravær
- Ingen skader eller ulykker
- Intet branntilløp
- Unngå unødig støybelastning og forurensning på omgivelsene
- Bekjempe sløsing med ressurser

Det er i 2017 ikke registrert uhell eller ulykker med personskader.

Arbeidsmiljøet

Konsernet har i 2017 hatt et totalt sykefravær på 2 % (1,54 % i 2016). Korttidsfraværet var på 1,1 % (0,91 % i 2016) med 21 egenmeldinger og totalt 45 dager. Det har ikke vært sykemeldinger som kan relateres til arbeidssituasjonen.

Konsernet avholder regelmessige informasjonsmøter, involverer de ansatte i selskapets strategiarbeid og har årlige medarbeidersamtaler. I 2017 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse med bistand fra Compendia, tilsvarende som i 2015 slik at resultatene er sammenlignbare. Det blir gjennomført oppfølgende tiltak fra undersøkelsen.

Som et velferdstilbud leier SRH en leilighet i Frankrike som kan benyttes av alle ansatte. Konsernet har i sin personalpolitikk også lagt til rette for seniortiltak for ansatte over 62 år. Konsernets arbeidsmiljø betraktes som bra.

Universell utforming

Universell utforming som rettslig standard er nedfelt i Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. SRH har et bevisst forhold til området universell utforming i forhold til planlegging, oppfølging og gjennomføring av prosjekter. SRH har i 2017 lansert ny nettside, hvor dette er ivare tatt.

Det ytre miljø

Selskapets egen virksomhet forurensar i liten grad det ytre miljø. Havnedrift innebærer imidlertid en del støy fra laste- og lossevirksomhet. Videre er det utslipp av avgasser fra skipenes maskineri når disse produserer nødvendig strøm under kaiopphold. Avfallshåndtering fra virksomheten og fartøyer er ivare tatt i henhold til gjeldende lover og regler.

SRH fikk i 2017 tildelt støtte fra Enova til bygging av to landstrømanlegg. Støtten beregnes forholdsmessig mot egenandel med en øvre ramme på støtten med kr 13,4 mill.; fordelt med kr 7 mill. til Stavanger sentrum og kr 6,4 mill. til Offshore Terminal Risavika.

Landstrømanleggene kommer i hovedsak til å gi strøm til supplyskip og andre fartøyer som er tilrettelagt for å kunne ta imot denne typen landstrøm. I Stavanger vil det bygges et landstrømsystem med tre kaiuttak, to på Strandkaien og ett på Konserthuskaien, det skal føres opp et bygg som skal inneholde landstrømanlegget og Lyse sin høyspenttrafo. I Risavika bygges også landstrømsystem med tre kaiuttak. Begge landstrømanleggene vil bli tilpasset standarden for lavspent landtilkobling. Anleggene skal være ferdigstilt desember 2018.

SRH, Stavanger kommune og Lyse, samarbeider om utredning av muligheter, kostnader og konsekvenser ved en eventuell fremtidig utbygging av landstrøm til cruise i Stavanger sentrum. Rapporten fra dette arbeidet skal være klar våren 2018.

Andre miljøforbedrende tiltak er bruk av LNG. Allerede fra 2020 kan det forekomme regulære anløp av LNG-drevne cruiseskip store deler av året. Erfaringen med LNG-fergene Fjordline bruker mellom Bergen, Stavanger og Danmark er positive. SRH arbeider med å kartlegge hvilke tiltak som kreves for å legge til rette for betjening og etterfylling av LNG til cruiseskip i Stavanger sentrum. Cruiserederiene investerer betydelig beløp i miljøtiltak for å redusere utslipp til luft (drivstoffbruk, katalysatorer, skrubber, etc.). I 2021 er det en mulighet for at det første hydrogendrevne cruiseskipet ankommer Stavanger havn.

En rekke norske cruisehavner og organisasjoner er gått sammen om å utvikle en Environmental Port Index (EPI). Fase 1 i prosjektet ledet fram til en karakterisering av miljøfotavtrykk til cruiseskip. Den foreslåtte metoden har til hensikt å beregne en EPI-score for de prioriterte miljøaspektene, utslipp til luft og lokal luftkvalitet. EPI-scoren vil danne grunnlag for å gi miljørabatt for cruiseskipene som anløper havnen. Fase 2 i prosjektet startes tidlig i 2018.

Det har i løpet av året blitt gjennomført en strategisk støykartlegging i storbykommunene Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg. Støykartleggingen skal avdekke spesielt støybelastede områder. Hensikten er å redusere skadelig eksponering for støy. SRH har utarbeidet støysonekart for kailinjene fra Bjergsted til Skansekaia og Bekhuskaia (Stavanger), Mekjarvik (Randaberg) og Utenriksterminalen (Sola). Støykartleggingen følges opp med en handlingsplan som skal utarbeides av anleggseiere og kommunene. SRH reviderte handlingsplanen for egne anlegg tidlig i 2018. Investering i to landstrømanlegg i henholdsvis Risavika og Stavanger sentrum er viktige støyreduserende tiltak som er tatt inn i handlingsplanen.

Framtidsutsikter – vurdering av markedsrisiko

Rogaland har den største trafikkmengden til sjøs i landet, med over 100 000 fartøysbevegelser i året. Til tross for noe nedgang i marin trafikk knyttet til oljenæringen, har trafikken økt til sjøs de siste fem årene. Prognoser fra en sjøsikkerhetsanalyse utarbeidet av DNV GL for Samferdselsdepartementet viser at det for de kommende 25 årene ser ut til å bli en økning i skipstrafikken langs norskekysten på over 40 %.

Havbruk

SRH har tro på at regjeringens Havstrategi 2017 og fylkeskommunens Regionalplan for sjøareal havbruk av 2017 på sikt vil medføre økt aktivitet i havnedistriktet. Greater Stavanger er også pådriver for å øke aktiviteten for havbruksnæringer i regionen. Det er viktig at kommunene nå er offensive i den videre areal- og næringsplanlegging på sjø.

Offshorefartøy

Etter en krevende periode de siste årene er det bedringer i offshoremarkedet. Det er en forsiktig økning i etterspørsel både av PSV- (supply) og AHTS (ankerhåndterings)fartøy. De gode ratene har latt vente på seg da det fremdeles er mer tilbud enn etterspørsel. Flere rigger skal ut på kontrakt iløpet av 2018-2019, som vil gi offshoreflåten flere langsiktige kontrakter og sannsynligvis et sunnere spotmarked. Det er per tiden ca 90 PSV'r og ca 50 AHTS'r i opplag, som er en nedgang fra forrige år. Det er langt færre nybygg som skal inn på nordsjømarkedet, men det forventes samtidig at fartøy i opplag som er over 15 år kan bli vanskeligere å få ut i markedet igjen. Subseamarkedet forventer en jevn stigning til 2019, og en markant økning 2019-2020.

Gods

Terminalselskapet Westport AS har fortsatt den positive utviklingen i 2017, til tross for den generelle lavkonjunktoren i regionen. Det er signaler om økt optimisme i regionen. Det påvirker konsum, som igjen betyr mer konsumgods over kai. Det er også tydelige signaler på at oljeindustrien er i ferd med å øke aktiviteten med en større andel oljegods på linjeskipene, samt en betydelig økning i prosjektlaster generelt. Det har også vært en særdeles positiv utvikling på last som knytter seg til



oppdretts-næringen, med f.eks. innsatsfaktorer til produksjon av fiskefôr. En har også sett en betydelig vekst i tørrbukk (sement) over kai, som går til bygging av infrastruktur i regionen.

Westport AS har tro på en videre positiv utvikling i 2018, og at Smart Port konseptet blir videreutviklet både lokalt og nasjonalt. Det vil gjøre både sjøtransporten og regionen mer attraktiv, samtidig som Westport videreutvikler sitt forretningskonsept.

Cruise

Cruisetrafikken gir en betydelig andel dagsturister til Stavanger, som gir store ringvirkninger for reiseliv og andre tjenesteytere i regionen. Cruisesegmentet er den delen av reiselivet som vokser mest i verden, og veksten av cruisetrafikk til Norge er størst på Vestlandet. Alle de store cruiserederiene og de fleste mindre som opererer i nordisk farvann, besøker Stavanger.

I 2018 er det bestilt 187 anløp fra mer enn 30 rederier med 64 ulike skip. Skipene har en gjestekapasitet (pax) på 351 000 gjester og har til sammen et mannskap på mer enn 110 000 personer. De største rederiene i 2018 er AIDA Cruises (25 anløp), Viking Ocean Cruises (24 anløp) og P&O Cruises (23 anløp). Skipene som har flest anløp til Stavanger i 2018 er AIDAsol og Pullmantur's Zenith med 11 anløp hver, 8 anløp hver for Britannia og Viking Sun, og 7 anløp hver for AIDAluna, Azura og Viking Sky.

Det er foreløpig meldt inn 235 anløp i 2019. Gjennomsnittlig gjestekapasitet og liggetid pr cruiseskip er økende.

Både SRH og andre havner på Vestlandet jobber for å spre anløpene mer ut over året. I 2018 har en lyktes med å spre de 187 anløpene fra 7. mars til 8. desember. Hovedsesongen er i perioden mai til august, og i 2018 er det 152 anløp disse månedene. 2018-sesongen vil være den nest beste for Stavanger, etter 2013-sesongen med 197 anløp.

Markedsarbeidet og koordinering av cruisetrafikken til Stavanger skjer i regi av SRH og Stavanger kommune. Stavanger synliggjøres som cruisedestinasjon på messer, konferanser og andre viktige møteplasser for cruisenæringen. Region Stavanger og GuideCompaniet, hvor Region Stavanger er største eier, gjør en betydelig innsats for cruisegjestene. Det er etablert et godt samarbeid mellom disse selskapene og havnen, og det arbeides også for å legge til rette for å gjøre Stavanger attraktiv som snuhavn for cruise. Cruise Norways innsats for å styrke cruisetrafikken til Norge er også til god hjelp for regionen.

Eiendom

Det er generelt større etterspørsel etter kontor -og lagerarealer i 2017 enn i 2016. Det tar kortere tid å få leid ut ledige arealer. Det er lav ledighet både for kontorer, kaldt lager og uteareal. Det er for tiden overkapasitet på uteareal for lagring av offshoregoods og lignende i distriktet, som igjen driver prisene ned. Her konkurrerer Rogaland med nabofylker som tilbyr store arealer nær kai til lave priser.

SRH registrerer etterspørsel etter egnede havneområder for lager- og verkstedlokaler til offshore-virksomhet og fartøy som krever lengre liggetid til kai. Innen resirkulering fra offshoreindustrien gis

det signaliserer om et økende behov, og gjenvinningsmarkedet totalt sett ser gevinster ved å ligge nærmere kaianlegg for også benytte sjøveien. Mekjarvik er her et egnet område.

SRH har i 2017 inngått avtale med Cameron Norge AS om kjøp av landareal i Mekjarvik for ny offentlig kai på 185 meter iht. områdereguleringsplan for Mekjarvik sør, havne- og industriområde. I 2018 bygges de første 100 meter kai i forlengelsen av SRH sin 248 meter lange hovedkai.

Strategiplan for konsern

I løpet av 2017 har strategiplanen blitt bearbeidet og revidert til en ny Strategiplan for 2018-2020. SRH ønsker å være en aktiv tilrettelegger for infrastruktur og lokaler til maritim næring. Strategiplanen er et viktig verktøy i det daglige arbeidet.

Arealutvikling er ett av områdene som har høy prioritet i det strategiske arbeidet. I 2017 ble det utført en revidering av Strategisk arealplan, som er en delplan til Strategiplanen. Arealplanen ble vedtatt av styret den 27.02.18 og gir en overordnet oversikt over eksisterende og mulige nye havneområder i havnedistriktet.

Arealdisponeringer i kommuneplaner er en avgjørende rammebetingelse for havnevirksomheten. SRH har i 2017 arbeidet med innspill til kommuneplanene i Stavanger, Randaberg og Sola om videre havneutbygging. Det blir sannsynligvis høring av kommuneplanene høsten 2018 med vedtak våren 2019. I Stavanger har det vært stort fokus på arbeidet med ny kommunedelplan for sentrum. SRH har hatt tett dialog og samarbeid med kommunen og havneaktører for å få en best mulig tilrettelegging for nødvendig framtidig havnevirksomhet ved sentrumshavnen. Tredje og siste høring av sentrumsplanen ble gjennomført i mars 2018 og det forventes vedtak av planen høsten 2018.

Revidering av havne- og farvannsloven

Hovedformålet til SRHs virksomhet er regulert i havne- og farvannsloven, som forvaltes av Samferdselsdepartementet med Kystverket som sektormyndighet. Et lovutvalg har siden 2016 arbeidet med en revidering av havne- og farvannsloven, og overleverte den 1. mars 2018 *NOU 2018:4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov*. Det foreslås et forenklet regelverk med flytting av en del ansvarsområder fra havner til Kystverket. Et av forslagene er å redusere havnens ansvar for sjøareal til kun å gjelde havnebassenget ved kai. Som en konsekvens av dette finner ikke lovutvalget grunnlag for at det kan innkreves anløpsavgift fra fartøy som går inn i kommunens sjøområde. En annen vesentlig endring som foreslås er mulighet for uttak av utbytte fra havneselskapet, men med en noe mer begrenset adgang enn aksjelovens regelverk.

Finansiell risiko og likviditetsrisiko

SRH og konsernet har en solid egenkapitalprosent og dermed utsatt for lav finansiell risiko. Avdragsprofilen på lånene er langsiktig og sikrer dermed god likviditet framover. Både SRH og konsernet har tilfredsstillende likviditet pr. 31.12.17 og vil være i stand til å møte de utfordringene selskapet og konsernet vil få i årene fremover. Kundeporteføljen for både SRH og konsernet består av seriøse aktører. Det har vært lite tap på kunder de siste årene. Styret vurderer således kredittrisikoen som minimal.

Styret er godt fornøyd med aktivitet og resultat for 2017 og vil spesielt takke de ansatte for en god innsats i året som er gått.

Stavanger, 11. april 2018



Christine Sagen Helgø

Styrets leder



Tor Jan Reke

Styrets nestleder



Dagny Sunnana Hausken



Siv-Len Strandskog



Merete Eik

Daglig leder



Bjørn Kahrs

Arnt-Helkki Steinbakk

Christian Wedler

RESULTATREGNSKAP

(alle tall i 1 000 kr)

SRH Konsernet		SRH IKS		
2017	2016	Noter	2017	2016
		DRIFTSINNTEKTER		
10 329	12 301	13	10 329	12 301
109 106	104 181		28 126	18 938
842	4 018		109	3 531
<u>120 276</u>	<u>120 500</u>	12	<u>38 564</u>	<u>34 770</u>
		DRIFTSKOSTNADER		
7 613	7 135		0	0
24 817	23 732	8,11	6 269	5 874
14 793	14 557	2	9 460	8 572
34 418	46 895	6	12 248	6 717
<u>81 641</u>	<u>92 318</u>		<u>27 977</u>	<u>21 163</u>
38 636	28 182		10 587	13 607
		FINANSINNTEKTER/UTGIFTER		
0	0		0	10 000
12 173	230 510	10	130 316	4 910
1 810	1 084		6 273	2 306
<u>13 982</u>	<u>231 594</u>	14	<u>136 589</u>	<u>17 216</u>
4 732	2 338		1 981	2 294
<u>4 732</u>	<u>2 338</u>	14	<u>1 981</u>	<u>2 294</u>
9 250	229 256		134 608	14 922
<u>47 886</u>	<u>257 438</u>		<u>145 195</u>	<u>28 529</u>
3 237	3 263	4	-1 580	0
<u>44 649</u>	<u>254 175</u>		<u>146 775</u>	<u>28 529</u>

BALANSE
(alle tall i 1000 kr)

SRH Konsernet		SRH IKS		
31.12.2017	31.12.2016	Noter	31.12.2017	31.12.2016
		EIENDELER		
		Anleggsmidler		
		<u>Immatrielle eiendeler</u>		
		Utsatt skattefordel		
0	0	4	1 580	0
0	0		1 580	0
		<u>Varige driftsmidler</u>		
		Tomter/eiendommer		
246 711	47 310		26 235	25 050
257 673	246 434		174 347	167 889
222 262	188 290		175 839	177 958
22 210	27 553		19 036	18 713
748 855	509 587	2	395 456	389 610
		<u>Finansielle anleggsmidler</u>		
		KLP egenkapitalinnskudd		
753	639		637	563
0	0	10	17 648	17 648
294 862	407 963	10	168 926	168 824
295 615	408 602		187 210	187 034
		<u>Andre fordringer</u>		
		Pensjonsmidler		
1 610	1 837	11	1 610	1 837
0	0	3	243 644	49 720
1 610	1 837		245 255	51 558
		Omløpsmidler		
		<u>Fordringer</u>		
		Kundefordringer		
9 101	6 857	3	221	452
0	0	3	25 623	51 078
6 253	7 454	3	3 319	4 882
15 355	14 310		29 162	56 412
		<u>Betalingsmidler</u>		
		Betalingsmidler		
89 657	144 225	7	47 397	91 952
89 657	144 225		47 397	91 952
1 151 092	1 078 562		906 060	776 566
		SUM EIENDELER		

BALANSE
(alle tall i 1000 kr)

SRH Konsernet
31.12.2017 31.12.2016

491 364	491 364
468 705	424 056
<u>960 069</u>	<u>915 420</u>

EGENKAPITAL OG GJELD

Egenkapital

Selskapskapital
Annen egenkapital
Sum egenkapital

3 855	3 980
21 359	27 620
3 669	3 027
<u>28 883</u>	<u>34 627</u>

Annen avsetning

Utsatt skatteforpliktelse
Andre avsetninger for forpliktelser
Pensjonsforpliktelser

142 616	100 389
<u>142 616</u>	<u>100 389</u>

Langsiktig gjeld

Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner

8 330	18 193
3 752	2 468
3 599	3 756
3 843	3 708
<u>19 524</u>	<u>28 126</u>

Kortsiktig gjeld

Leverandørgjeld
Skyldige offentlige avgifter
Betalbar skatt
Annen kortsiktig gjeld

162 140	128 515
---------	---------

<u>1 151 092</u>	<u>1 078 562</u>
------------------	------------------

Sum gjeld

SUM GJELD OG EGENKAPITAL

SRH IKS
Noter 31.12.2017 31.12.2016

	491 364	491 364
	286 932	140 157
1	<u>778 296</u>	<u>631 521</u>

4	0	0
13	21 359	27 620
11	0	0
	<u>21 359</u>	<u>27 620</u>

9	88 629	100 389
	<u>88 629</u>	<u>100 389</u>

9	10 575	14 850
	425	468
4	0	0
9	6 777	1 717
	<u>17 777</u>	<u>17 035</u>

106 406	117 425
---------	---------

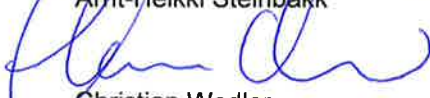
<u>906 060</u>	<u>776 566</u>
----------------	----------------

Stavanger, 11. april 2018


Christine Sagen Helgø
Styrets leder


Bjørn Kahrs


Arnt-Heikki Steinbakk


Christian Wedler


Tor Jan Reke
Styrets nestleder


Dagny Sunnanå Hausken


Siv-Len Strandskog


Merete Eik
Daglig leder

KONTANTSTRØMANALYSE

(alle tall i 1 000 kr)

SRH Konsernet

2017 2016

47 886	257 438
-3 756	-6 323
-3 899	-225 599
-58	-3 574
14 793	14 557
54 966	36 499
-10 825	13 179
-4 686	606
39 455	50 284

-200 018	-22 744
0	0
117 000	0
-114	19 500
-83 132	-3 244

-11 760	-11 761
0	0
869	799
-10 891	-10 962

144 225	108 147
-54 568	36 078
89 657	144 225

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ VIRKSOMHETEN

Resultat før skatt	
- Betalt skatt	
- Resultatandel fra tilknyttet selskap	
+ Tap/-Gevinst ved salg av anleggsmidler	
+ Ordinære avskrivninger	
Tilført fra årets virksomhet	
+/- Endr. debitorer og kreditorer	
+/- Endr. i andre tidsavgrensingsposter	
A = Netto likviditetsendring fra virksomhet	

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ INVESTERINGER

- Investeringer i varige driftsmidler	
+ Salg av aksjer	
+ Utbytte fra tilknyttet selskap	
+/- Endring andre investeringer	
B = Netto likviditetsendring fra investering	

LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ FINANSIERING

+/- Endring langsiktig gjeld	
+/- Endring fordringer	
+/- Endring pensjoner	
C = Netto likviditetsendring finansiering	

Likviditetsbeholdning 01.01	
A+B+C Netto endring i likvider gjennom året	
Likviditetsbeholdning 31.12	

SRH IKS

Noter 2017 2016

4	145 195	28 425
	0	0
10	0	0
2	0	-3 498
2	10 372	8 572
	155 567	33 500
	-16 588	-1 288
	215	1 174
	139 194	33 386

2, 15	-16 292	-19 830
	0	0
10	0	0
	0	19 500
	-16 292	-330

9	-11 760	-11 761
3	-155 924	0
11	227	269
	-167 457	-11 492

91 952	70 387
-44 555	21 565
47 397	91 952

NOTER TIL REGNSKAPET 2017

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for konsernet er avlagt i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk. Alle tall er i tusen kroner, med mindre noe annet er indikert.

I konsernregnskapet inkluderes selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har direkte eller indirekte bestemmende innflytelse. Konsolidering av datterselskaper foretas fra og med etablerings- eller kjøpstidspunktet. Selskapenes interne omsetning, mellomværende og interngjeld ved egne investeringsarbeider elimineres i konsernregnskapet.

Tilknyttede selskaper, definert som selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, er behandlet etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet.

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Stavangerregionen Havn IKS og de heleide datterselskapene Stavangerregionen Havnedrift AS, SRH Eiendom Holding AS, Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Utenriksterminalen AS. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet.

Aksjer i datterselskap og i tilknyttede selskap er i selskapsregnskapet regnskapsført etter kostmetoden.

I 2017 regnskapet er det foretatt endringer i klassifiseringer av enkelte regnskapsposter. For å få sammenlignbare tall er regnskapet fra 2016 tilsvarende korrigert. Dette er omtalt mer i noter til de aktuelle postene.

Driftsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen. Inntektsføring av leieinntekter skjer etter opptjeningsprinsippet.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringer. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmiddelets forventede levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidlet kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Note 1 Egenkapital

	SRH IKS	SRH Konsernet
Egenkapital pr 31.12.2016	665 227	947 351
Korrigeringer mot egenkapitalen*	-33 706	-31 931
Korrigert egenkapital 31.12.2016	631 521	915 420
Resultat 2017	146 775	44 649
Egenkapital pr 31.12.2016	778 296	960 069

*Korrigeringer mot egenkapitalen er kr -6,1 mill. vist i note 2 varige driftsmidler og kr -27,6 mill. vist i note 13 tilleggsinformasjon til selvkostfond for anløpsavgift. For konsernet er det tilsvarende i tillegg kommer 1,8 mill. vist i note 10.

Note 2 Varige driftsmidler

Selskapet og konsernet bruker følgende avskrivningsperioder:

Kaier: 75 - 100 år

Bygninger: 20 - 100 år

Biler, materiell og maskiner: 3 – 10 år

SRH IKS	Kaier	Eiendommer	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	335 107	26 702	272 238	44 898	678 945
Tilgang i året	809	1 185	11 958	1 409	15 360
Avgang				-197	-197
Korrigeringer av tidligere års avgang korrigert mot EK*	-3 612	-1 653	-138	-684	-6 086
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	332 303	26 235	284 058	45 426	688 022
Samlede av- og nedskrivninger	156 465	0	109 711	26 390	292 566
Balanseført verdi pr 31.12.	175 839	26 235	174 347	19 036	395 456
Årets avskrivninger	2 928		5 446	1 086	9 460

Konsernet	Kaier	Eiendommer	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	386 932	80 974	403 380	54 525	925 811
Tilgang i året	809	1 185	13 645	2 887	18 525
Tilgang merverdier		166 205			
Avgang				-197	-197
Korrigeringer av tidligere års avgang korrigert mot EK*	-3 612	-1 653	-138	-684	-6 086
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	384 129	246 711	416 886	56 531	1 104 258
Samlede av- og nedskrivninger	161 867		159 214	34 321	355 402
Balanseført verdi pr 31.12.	222 262	246 711	257 673	22 210	748 855
Årets avskrivninger	3 586		9 511	1 697	14 793

Selskapene har gjennomgått driftsmidlene og korrigert verdiene som følge av dette. Korrigeringene på 6,1 mill. skyldes forhold fra tidligere perioder og er korrigert mot egenkapitalen som vist i note 1. Sammenligningstall for 2016 er endret i samsvar med god regnskapsskikk.

Note 3 Fordringer og leverandørgjeld

Kundefordringer	2017	2016
Kundefordringer	25 623	13 078
Sum kundefordringer	25 623	13 078

Langsiktig fordring	2017	2016
Lån til Stavangerregionen Havnedrift AS	8 246	8 006
Lån til Stavangerregionen Eiendom AS	25 631	24 941
Lån til Stavangerregionen Eiendom AS	17 276	16 773
Lån til SRH Eiendom Holding AS	192 491	0
Sum langsiktige fordringer	243 644	49 720

Kortsiktige fordringer	2017	2016
Stavangerregionen Havnedrift AS	0	33 000
Stavangerregionen Havne Eiendom AS	0	5 000
Utbytte fra Risavika Eiendom AS (TS)	2 400	0
Sum kortsiktige fordringer	2 400	38 000

Sum fordringer	271 667	100 799
-----------------------	----------------	----------------

Kortsiktig gjeld	2017	2016
Leverandørgjeld konsernselskap	8 945	0
Annen kortsiktig gjeld konsernselskap	5 867	0
Sum kortsiktig gjeld	14 812	0

En andel av lån til datterselskaper var tidligere år klassifisert som kortsiktige fordringer er nå klassifisert som langsiktige fordringer. Sammenlignbare tall er omarbeidet for 2016.

Spørsmålet om skatteplikt for Stavangerregionen Havn IKS - organisert som interkommunale selskap med hjemmel i Lov om Interkommunale selskap av 29.01.1999 nr 6 - ble tatt opp med Finansdepartementet. Finansdepartementet har i sitt tilsvaret vist til at det hører under de enkelte ligningskontorene å ta stilling til hvorvidt de forskjellige havnene oppfyller vilkårene for å anses som en skattefri institusjon etter skatteloven § 2-32.

Selskapet hevder å ikke ha erverv til formål, og at inntektene i sin helhet ikke er skattepliktige.

Skatteetaten har vurdert at større deler av omsetningen knyttet til utleie av eiendom er skatteplikt, og således kan forstås som ikke havnerelatert virksomhet. Selskapet er uenig i dette, men har inntil videre forholdt seg til dette.

Selskapet har isolert bygget opp et skattemessig underskudd. Utsatt skattefordel er ikke balanseført tidligere da det har vært usikkerhet om selskapet vil kunne benytte seg av dette i fremtiden. En balanseføring av utsatt skattefordel bør ikke vurderes på selskapsnivå, men på konsern nivå. Selskapet har derfor valgt å balanseføre den utsatte skattefordelen fra og med regnskapsåret 2017.

Datterselskapene Stavangerregionen Havnedrift AS, Stavangerregionen Havn Eiendom AS og SRH Eiendom Holding AS er og har vært vurdert skattepliktige. Gode grunner tilsier at alle selskapene i konsernet bør behandles skattemessig likt, da det er virksomhetens art som er avgjørende og ikke valgt organisering.

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 23% (24% i 2016) på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

SRH IKS:

Resultatført skatt på ordinært resultat	2017	2016
Betalbar skatt	0	
Endring i utsatt skatt	-1 580	0
Skattekostnad ordinært resultat	-1 580	0
Skattepliktig inntekt		
Ordinært resultat før skatt	145 195	28 529
Permanente forskjeller	-139 577	-30 110
Endring i midlertidige forskjeller	0	
Konsernbidrag	0	
Anvendelse av fremførbart underskudd	0	
Skattepliktig inntekt	5 617	-1 581
Midlertidige forskjeller		
Varige driftsmidler	0	0
G/T	0	0
Fordringer	0	0
Pensjonspremie/forpliktelse	0	0
Sum midlertidige forskjeller	0	0
Underskudd til fremføring	-6 869	-12 486
Grunnlag utsatt skatt	-6 869	-12 486
Beregnet utsatt skatt / skattefordel (-)	-1 580	-2 997
Ikke balanseført utsatt skattefordel	0	2 997
Utsatt skatt / skattefordel (-)	-1 580	0
Beregning av effektiv skattesats		
Resultat før skatt	146 775	28 529
Beregnet skatt av resultat før skatt	35 226	6 847
Skatteeffekt av permanente forskjeller	-33 878	-7 226
Endring i ikke-balanseført USF	-2 997	379
Effekt av endring av skattesats	69	0
Sum	-1 580	0

SRH Konsern:**Resultatført skatt på ordinært resultat**

	2017	2016
Betalbar skatt	3 599	3756
Endring i utsatt skatt	-363	-493
Skattekostnad ordinært resultat	3 237	3 263

Skattepliktig inntekt

Ordinært resultat før skatt	47 886	257 438
Permanente forskjeller	-21 214	-243 197
Endring i midlertidige forskjeller	1 645	1 409
Konsernbidrag	0	0
Anvendelse av fremførbart underskudd	-7 702	0
Skattepliktig inntekt	20 614	15 650

Midlertidige forskjeller

Varige driftsmidler	29 151	19 618
G/T	147	183
Fordringer	-2 000	-195
Pensjonspremie/forpliktelse	-3 669	-3 027
Sum midlertidige forskjeller	23 628	16 580
Underskudd til fremføring	-6 869	0
Grunnlag utsatt skatt	16 759	16 580
Utsatt skatt / skattefordel (-)	3 855	3 980

Beregning av effektiv skattesats

Resultat før skatt	47 886	257 438
Beregnet skatt av resultat før skatt	11 493	61 785
Skatteeffekt av permanente forskjeller	-5 091	-58 367
Endring i ikke-balanseført USF	-2 997	0
Effekt av endring av skattesats	-168	-155
Sum	3 237	3 263

Note 5 Nærstående parter

Transaksjoner og balanser med nærstående parter omfatter kun selskaper i Stavangerregionen Havn konsernet. Konserninterne transaksjoner mellom konsernselskapene er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og er eliminert i konsernregnskapet. Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) ivaretar konsernets driftsoppgaver. SRHD leier driftsmidler av morselskap og søsterselskaper og driver fremleie av disse, samt utfører de maritime, tekniske, vedlikeholdsmessige og administrative oppgaver. Det gjøres en fordeling av inntekter og kostnader mellom selskapene basert på at de er ulike rettsobjekter og med en prising på armlengdes avstand.

Note 6 Honorarer og andre driftskostnader

Det er kostnadsført honorar til medlemmene i styret og representantskapet for Stavangerregionen Havn IKS i 2017 med kr 467 000. Honorarene blir betalt ut etterskuddsvis. Det er kostnadsført honorar til revisor med kr 104 232.

Gjeldende honorarer er slik:

Leder av styret	Kr 80 000
Styremedlemmer	Kr 40 000
Representantskapets leder	Kr 40 000
Andre medlemmer	Kr 3 000 pr møte

Note 7 Bankinnskudd

Selskapet har bundet skattetrekksmidler pr 31.12.2017 på kr 527 892. For konsernet er beløpet kr 1 293 387.

Note 8 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

	SRH IKS 2017	SRH IKS 2016
Lønn ansatte	4 247	3 967
Arbeidsgiveravgift	731	555
Pensjonskostnader	1 176	1 282
Andre personalkostnader	114	68
Totalt	6 269	5 872

	SRH Konsern 2017	SRH Konsern 2016
Lønn ansatte	17 557	17 068
Arbeidsgiveravgift	2 676	2 402
Pensjonskostnader	3 353	3 345
Andre personalkostnader	1 231	917
Totalt	24 817	23 732

Konsernet hadde ved utgangen av 2017 22 ansatte, hvorav 5 kvinner og 17 menn.

Ytelser til ledende personer	Havnedirektør
Lønn	1 210
Pensjonspremie	23
Andre ytelser	28
Totalt	1 260

Ledende personer inngår i selskapets pensjonsordning og har ikke individuelle avtaler i tillegg. Det er ingen lån eller sikkerhetsstillelse til fordel for daglig leder, medlemmer i styret eller medlemmer i representantskapet.

Note 9 Langsiktig gjeld og garantistillelser

Selskapets lån er tatt opp som blacolån. All langsiktig gjeld forfaller til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt.

Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld forfaller i sin helhet til betaling i 2017.

Selskapet har ikke garantiforpliktelser.

Konsernet har pr 31.12.2017 gjeld til Kommunalbanken på kr 88,6 mill.

I tillegg har konsernet et lån i Handelsbanken på kr 54 mill., lånet er avdragsfritt til 2020 og forfaller da i sin helhet. Lånet er sikret med pantsatte eiendeler i Utenriksterminalen AS.

Note 10 Investering i tilknyttede selskap**Aksjer i datterselskap og tilknyttede selskap**

(Alle tall i kr 1.000)

Firma	Forr.kontor	Eierandel	Stemmeandel
Stavangerregionen Havnedrift AS	Stavanger	100 %	100 %
SRH Eiendom Holding AS	Stavanger	100 %	100 %
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	Stavanger	100 %	100 %
Risavika Eiendom AS	Tananger	20 %	20 %
Risavika Havn AS	Tananger	45 %	45 %

SRH IKS**Investeringer etter kostmetoden**

Selskapets navn	Aksjekapital	Annen innskutt egenkapital	Antall aksjer	Pålydende i kr.	Balanseført verdi
Stavangerregionen Havnedrift AS	826	1 900	826	1 000	3 883
SRH Eiendom Holding AS	2 969		2 969	1 000	13 765
Sum datterselskaper					17 648
Risavika Eiendom AS	25 002	33	25 002	1 000	5 142
Risavika Havn AS	95	269	163 682 165	0,26	163 784
Sum tilknyttede selskaper					168 926

SRH Konsernet**Investeringer etter egenkapitalmetoden**

Beregning av årets resultatandel	Andel årets res.	Eliminering interngevinst	Avskrivning merverdi	Årets resultatandel
Risavika Eiendom AS*	0	0	0	0
Risavika Havn AS	76 043	-72 144	0	3 899
Sum	76 043	-72 144	0	3 899

Beregning av balanseført verdi 31.12.	Bokført verdi 01.01	Investering/kapitalneds	Årets resultatandel	Utbytte/salg	Bokført verdi 31.12
Risavika Eiendom AS*	0	0	0	0	0
Risavika Havn AS	407 963	0	3 899	-117 000	294 862
Sum	407 963	0	3 899	-117 000	294 862

* Investeringen i Risavika Eiendom AS har en negativ verdi og det er dermed ikke inntektsført en resultatandel. Mottatt utbytte fra Risavika Eiendom AS er derav inntektsført i konsernet.

Det er avdekket feil i egenkapitalmetoden i regnskapet 2016 på 1,8 mill. Feilen er korrigert mot egenkapitalen som vist i note 1. Sammenlignbare tall er omarbeidet for 2016 i samsvar med god regnskapskikk

Note 11 Pensjoner

Selskapene i konsernet har sitt pensjonsansvar i forhold til den ordinære tariffestede tjenstepensjonsordningen dekket gjennom pensjonsordning i Kommunal Landspensjonskasse KLP. Tjenstepensjonsordningene gir ved full opptjening en alderspensjon som sammen med folketrygdens ytelser utgjør en samlet bruttopensjon på 66 % av pensjonsgrunnlaget. Fremtidig pensjonsytelse blir beregnet ut fra antall opptjeningsår og lønnsnivået ved pensjonsalder. Ordningen sikrer en brutto uførepensjon på samme nivå som alderspensjon og omfatter i tillegg ektefellepensjon og barnepensjon. Konsernets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene til obligatorisk tjenstepensjon etter lov om obligatorisk tjenstepensjonspensjon.

Alle tall i hele kroner.

IKS

Medlemsstatus	2017	2016
Antall aktive	4	4
Antall oppsatte	16	16
Antall pensjonister	16	17
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	904	847
Gj.snitts alder aktive	48,5	47,5

Pensjonskostnader inkl. AGA	2017	2016
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	658 511	579 310
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	845 892	897 353
Avkastning på pensjonsmidler	-889 790	-822 708
Administrasjonskostnader	59 373	59 403
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	95 032	100 583
Resultatført aktuarielt tap	480 300	538 703
Ansattes innskudd 2% av lønn inkl. AGA	-73 160	-71 310
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	1 176 158	1 281 334

Pensjonsforpliktelser	2017	2016
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	35 984 015	32 788 808
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-26 049 621	-25 210 950
Arbeidsgiveravgift	1 400 750	1 068 478
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-11 345 775	-9 187 885
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 599 756	-1 295 493
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	-1 610 387	-1 837 042

Økonomiske forutsetninger:	2017	2016
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,50 %
Forventet G-regulering	2,30 %	2,30 %
Forventet pensjonsregulering	1,50 %	1,50 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00 %	3,60 %

Konsern

Medlemsstatus	2017	2016
Antall aktive	22	22
Antall oppsatte	25	25
Antall pensjonister	23	23
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	611	591
Gj.snitts alder aktive	48,13	49,2

Pensjonskostnader inkl AGA	2017	2016
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 660 611	2 398 675
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 347 040	1 346 107
Avkastning på pensjonsmidler	-1 374 803	-1 197 971
Administrasjonskostnader	142 674	138 698
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	391 352	378 656
Resultatført aktuarielt tap	507 242	589 532
Ansattes innskudd 2% av lønn inkl. AGA	-320 989	-308 834
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	3 353 127	3 344 863

Pensjonsforpliktelser	2017	2016
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	55 512 710	50 276 546
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-39 727 641	-38 159 156
Arbeidsgiveravgift	2 225 695	1 708 552
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-13 980 528	-11 074 737
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 971 255	-1 561 538
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	2 058 981	1 189 667

Økonomiske forutsetninger:	2017	2016
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,50 %
Forventet G-regulering	2,30 %	2,30 %
Forventet pensjonsregulering	1,50 %	1,50 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00 %	3,60 %

De aktuariemessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

Note 12 Spesifikasjon av inntekter

Spesifikasjon av inntekter konsern	2017	2016
Anløpsavgift	10 329	12 301
Kaivederlag	29 630	25 824
Varevederlag/Tjenesteleveranser	14 726	13 309
Havnerenovasjon	115	78
ISPS-vederlag, Vakthold	11 363	10 963
Leieinntekter eiendom	53 272	54 007
Gevinst ved salg av anleggsmidler	58	3 473
Andre driftsinntekter	784	545
Sum	120 276	120 500

Spesifikasjon av inntekter SRH IKS	2017	2016
Anløpsavgift	10 329	12 301
Utleie av driftsmidler til datterselskap	27 323	18 135
Leieinntekter eiendom	803	803
Gevinst ved salg av anleggsmidler	58	3 473
Andre driftsinntekter	51	57
Sum	38 564	34 770

Alle inntekter er relatert til Norge.

Note 13 Tilleggsinformasjon til selvkostfond for anløpsavgift

Adgang til å innkreve anløpsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 25. Forskrift om kommunens beregning og innkreving av anløpsavgift av 20.12.10 nr 1762 beskriver hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for anløpsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Overskudd eller underskudd disponeres iht. forskrift om anløpsavgift § 7 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets *Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester* (H-3/14) kapittel 7.1 - 7.3 med avregning de påfølgende år over en periode på fem år. Selskapet utarbeidet ny etterkalkyle for årene 2012-2016, ettersom selskapet hadde sett at beregningsmetoden som var benyttet tidligere hadde avvik mot nevnte regelverk. Forpliktelsen til tilbakeføring til selvkostregnskapet er trukket ut av egenkapitalen og overført Gjeld. Korreksjon i egenkapital vist i note 1. Resultatregnskapet reflekterer riktig virksomhet for årets anløpsregnskap ved at inntekten utlignes mot fondsavsetning. Sammenlignbare tall er endret for 2016 som følge av endringen i 2017.

Anløpsavgift etterkalkyle 2013-2017

År	2013	2014	2015	2016	2017
IB	6 569	14 495	21 961	27 724	27 620
Inntekter	14 835	14 910	14 031	11 714	3 638
Kostnader	7 183	7 925	8 746	12 301	10 329
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	21	0
Resultat	7 652	6 985	5 285	-566	-6 691
Renter av fond	273	482	477	462	430
UB	14 495	21 961	27 724	27 620	21 359

Anløpsavgift prognose 2018-2022

År	2018	2019	2020	2021	2022
IB	21 359	13 603	6 070	54	0
Inntekter	3 162	3 700	5 465	11 685	11 911
Kostnader	11 225	11 405	11 536	11 739	11 911
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	0	0
Resultat	-8 063	-7 705	-6 070	-54	0
Renter av fond	307	173	54	0	0
UB	13 603	6 070	54	0	0

Note 14 Finanzposter

2017 2016

Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	12 173	230 510
Annen renteinntekt	1 810	1 084
Sum	13 982	231 594

Rentekostnad selvkostfond	430	462
Annen rentekostnad	4 302	1 876
Sum	4 732	2 338

2017	2016
-------------	-------------

Utbytte fra datterselskap	0	10 000
Renteinntekt fra foretak i samme konsern	4 951	1 492
Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	130 316	4 910
Annen renteinntekt	1 322	814
Sum	136 589	17 216

Rentekostnad selvkostfond	430	462
Annen rentekostnad	1 551	1 832
Sum	1 981	2 294

Oppkjøp av Utenriksterminalen AS

SRH Eiendom Holding AS kjøpte den 5. januar 2017 samtlige aksjer i Utenriksterminalen AS.

Samlet kjøpesum på kr 187,6 mill gir en merverdi i forhold til bokførte verdier på kr 166,2 mill som er knyttet til tomt.

Oppkjøpet er regnskapsført ved bruk av oppkjøpsmetoden og Utenriksterminalen AS er konsolidert i konsernregnskapet fra 1. januar 2017.

Allokering av kjøpesum Utenriksterminalen AS

Bokført verdi av egenkapitalen i Utenriksterminalen AS	21 441
Identifiserte merverdier	166 205
Virkelig verdi på identifiserte eiendeler	187 646
Virkelig verdi av vederlag	187 646
Goodwill	0

Dersom oppkjøpet hadde vært ved stiftelsen av selskapet 1. desember 2016 ville proforma driftsinntekter i 2016 vært kr 0 i konsernet.

Utenriksterminalen AS leier ut driftsmidler til selskap i samme konsern fra 1. januar 2017. Selskapet er utfisjonert fra Risavika Havn AS i 2016 og solgt til SRH Eiendom Holding AS i 2017.

1 Etterkalkyle selvkostregulerte tjenester 2017

1.1 Innledning

EnviDan Momentum AS (heretter kalt Momentum) har på oppdrag fra Stavangerregionen Havn IKS utarbeidet etterkalkyle 2017 for de selvkostregulerte virksomhetsområdene anløpsavgift, saksbehandlingsgebyr og havnerenovasjon i henhold til Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14, KMD, feb. 2014).

Selvkost innebærer at kostnader med å frembringe tjenestene skal dekkes av gebyrene som brukerne av tjenestene betaler. Havnen har ikke anledning til å tjene penger på de selvkostregulerte virksomhetsområdene. For å kontrollere at dette ikke skjer må havnen, etter hvert regnskapsår, utarbeide en selvkostkalkyle som viser selvkostregnskapet for det enkelte gebyrområdet. I selvkostkalkylen inngår regnskapsmessige driftsinntekter, driftsutgifter eksklusiv regnskapsmessige avskrivninger, kalkulatoriske avskrivninger og rentekostnader.

Momentum er landets ledende aktør på alt innen selvkost på kommunale betalingstjenester og havnevesen og har mer enn 13 års erfaring som rådgiver og programvareleverandør innenfor selvkostområdet. Per i dag benytter over 280 norske kommuner og IKS-er Momentum sitt selvkostverktøy.

1.2 Sammendrag

Beregningene viser at Stavangerregionen Havn IKS har gått med underskudd på anløpsavgift i 2017 med kr - 6.690.573,-. Akkumulert selvkostfond inkludert kalkulatoriske renter på fond for anløpsavgift summerer seg til kr 21.358.985,- per 31.12.2017.

Havnerenovasjon får ett overskudd på kr 15.702,-. Inkludert renter gir det en avsetning til bundet driftsfond og en UB per 31.12.2017 på kr 15.841,-.

Saksbehandlingsgebyr får ett underskudd på kr 372.819,- som subsidieres, og UB per 31.12.2017 er med det kr 0,-.

2 Lovverk, hjemler og retningslinjer for Anløpsavgift

2.1 Anløpsavgift

Anløpsavgift er den eneste avgiften som kan fastsettes og kreves inn med hjemmel i havne- og farvannsloven, hvor det i § 25, 1. ledd står skrevet:

«Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales anløpsavgift til kommunen. Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, så langt slike kostnader ikke kan dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen. I forskriften kan det også fastsettes rabattordninger.»

Navnet på avgiften innebærer ikke at avgiften kan dekke inn alle kostnader som havnen har i forbindelse med et anløp, noe som tydelig fremgår av § 25 ovenfor. Ordet «anløp» er bare et uttrykk for hva som utløser betalingsplikt. Nærmere konkretisering av hvilke kostnader som kan inngå i anløpsavgiften finnes i *forskrift 20. desember 2010 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgiften*. Forskriftens § 3, jf. havne- og farvannslovens § 25, er gjengitt nedenfor.

«§ 3. (kostnader som dekkes av anløpsavgiften)

Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringsens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften.»

Havnene velger selv om de vil kreve inn anløpsavgift. Dersom vederlagene fra øvrig havnevirksomhet dekker de kostnadene som havnen med hjemmel i lov kan dekke inn gjennom anløpsavgiften, så er lovens forutsetning at det ikke skal kreves inn anløpsavgift.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomiske overskudd. Eventuelle overskudd må avsettes til fond og disponeres over påfølgende år, jf. forskriftens § 7 og retningslinjene for selvkost. I Kommunal- og moderniseringsdepartementets *Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14)*, kapittel 7.1, gis det følgende veiledning for håndtering av overskudd, underskudd og fond:

«Kommunen kan framføre et overskudd fra selvkosttjenesten til et senere år (innenfor en viss periode). I praksis skjer dette gjennom et bundet selvkostfond. Selvkostfondets funksjon er å håndtere svingninger i inntekter og kostnader mv. slik at gebyrene kan holdes mer stabile.

[...] Et positivt resultat (overskudd) skal avsettes til bundet driftsfond (selvkostfond). Et negativt resultat (underskudd) skal motregnes selvkostfondet i den utstrekning det er midler på fondet.

[...] Et negativt selvkostresultat (underskudd) kan bare fremføres mot fremtidige overskudd dersom gebyrområdet gjennom lov eller kommunestyrevedtak skal ha full kostnadsdekning.

[...] Også i selskapsregnskapet skal overskudd på selvkost avsettes til fond (egenkapital med restriksjoner).

[...] Det er et rettslig skille mellom gebyrene for ulike tjenester. Gebyrinntektene fra de ulike områdene skal finansiere de respektive formålene. Hvert selvkostområde skal ha sitt eget selvkostfond, slik at gebyrene for den enkelte selvkosttjeneste lett kan kontrolleres. Det er ikke anledning til å slå sammen fond for ulike tjenester.»

2.2 Saksbehandling

Havnene kan i forskrift fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse etter havne- og farvannslovens § 27, 1. ledd, jf. forskrift 20. desember 2010 nr. 1760 om saksbehandlingsgebyr etter lov om havner og farvann. Gebyret skal ikke overstige havnens nødvendige kostnader knyttet til behandling av søknad om tillatelse, og det er ikke anledning til å ilegge gebyr for behandling av klage på vedtak. Eventuelle overskudd skal avsettes til selvkostfond og håndteres på samme måte som for anløpsavgiften.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr skal for øvrig holdes utenfor beregningsgrunnlaget for anløpsavgiften, jf. forskrift 20. desember 2010 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift, § 3, 4. ledd.

2.3 Havnerenovasjon

Renovasjonstjenesten i havnene er regulert av forurensningsloven. I § 34, 1. ledd står det skrevet følgende:

«[...] Kostnadene skal fullt ut dekkes inn gjennom gebyrene. [...] gebyret [må] ikke overstige kommunens kostnader.»

På renovasjon er det med andre ord et lovbestemt krav om full kostnadsdekning, samtidig som gebyrene ikke kan overstige kostnadene (selvkost) som havnen har på tjenesten. I motsetning til anløpsavgift og saksbehandlingsgebyr, der det er lovmessig adgang til å subsidiere eventuelle underskudd, stilles det altså krav til at eventuelle underskudd på renovasjonstjenesten må fremføres til inndekning gjennom påfølgende år.

Overskudd skal avsettes til selvkostfond og disponeres gjennom påfølgende år, på samme måte som håndteringen av overskudd på anløpsavgift og saksbehandling.

3 Forutsetninger

3.1 Driftskostnader

Stavangerregionen Havn IKS sitt driftsregnskap er lagt til grunn for beregningene av direkte kostnader. Det er gjort en svært grundig gjennomgang av regnskapet for 2017 for å avklare hvilke inntekter og kostnader som hører inn under alle de ulike virksomhetsområdene i havnen, herunder også anløpsavgift, havnerenovasjon og

saksbehandling. Noen av kostnadene er henført 100 % til ett enkelt område, mens andre kostnader er fordelt gjennom fordelingsnøkler som er basert på arbeidsfordelingsskjema eller objektive anslag.

3.2 Anleggsregister

Havnens anleggsregister dokumenterer investeringenes restverdi og gjenværende levetid og danner grunnlaget for de kalkulatoriske kapitalkostnadene. Avskrivningstiden brukt i kalkylene utarbeidet av Momentum er identiske med havnens avskrivningstider.

3.3 Kalkylerente

Kalkulatorisk rentekostnad, eller alternativkostnad, er den avkastning havnen alternativt kan oppnå ved plassering av netto investeringsbeløp i markedet. I selvkostkalkylen skal kostnadene være uavhengig av finansieringsform. Derfor benyttes det i beregningene en kalkylerente framfor den faktiske renten som havnen står overfor.

Grunnlaget for de kalkulatoriske rentekostnadene (alternativkostnaden) for investeringer beregnes i selvkostmodellen ved å multiplisere anleggenes gjennomsnittlige restverdi i kalkyleåret (inngående balanser minus utgående balanser, delt på 2) for hvert enkelt selvkostområde. Dette grunnlaget multipliseres med årets kalkylerente. I tillegg beregnes det kalkulatoriske rentekostnader/renteinntekter på bundne driftsfond (selvkostfond) og fremførbare underskudd, etter samme prinsipp.

I henhold til forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift (FOR-2010-12-20-1762) kan det beregnes kalkulatorisk rente oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenværende løpetid tillagt ett prosentpoeng.

4 Resultater

Anløpsavgift	2017 Etterkalkyle selvkost	2018 Prognose	2019 Budsjett	2020 Økonomiplan	2021 Økonomiplan	2022 Økonomiplan
3010 IKS Anløpsavgift mva fri	1 742 727	1 600 660				
3011 IKS Anløpsavgift avg. pl	1 932 717	1 600 000				
3012 IKS ESI-rabatt u/mva	-37 200	-38 946				
3013 IKS ESI-rabatt m/mva	0	0				
Gebyrinntekter	3 638 244	3 161 715	3 699 709	5 465 272	11 685 297	11 910 887
Inntekter	3 638 244	3 161 715	3 699 709	5 465 272	11 685 297	11 910 887
5***** Lønnskostnad	6 890 200	6 873 326	6 873 326	7 010 793	7 151 009	7 294 029
6***** Annen driftskostnad	2 260 385	1 875 605	1 875 605	1 922 496	1 970 558	2 019 822
7***** Annen driftskostnad	664 136	1 656 302	1 656 302	1 697 710	1 740 153	1 783 657
Direkte kostnader	9 814 721	10 405 234	10 405 234	10 630 998	10 861 719	11 097 507
Avskrivningskostnad	416 677	675 562	600 873	520 486	504 478	429 060
Avskrivningskostnad fremtidige investeringer		0	246 390	246 390	246 390	269 170
Kalkulatorisk rente	97 418	122 001	110 704	100 780	91 709	83 448
Kalkulatorisk rente fremtidige investeringer		21 806	41 430	37 069	34 724	32 178
Direkte kapitalkostnader	514 095	819 369	999 398	904 725	877 301	813 854
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0	0
Sum kostnader	10 328 817	11 224 603	11 404 632	11 535 724	11 739 021	11 911 362
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond	0		10 704 923	3 070 452	53 724	475
Foreløpig resultat	-6 690 573	-8 062 888	0	0	0	0
Subsidiering av årets underskudd	0	0				
Resultat	-6 690 573	-8 062 888	0	0	0	0
Kostnadsdekning i %	35,2 %	28,2 %	32,4 %	47,4 %	99,5 %	100,0 %
Selvkostfond 01.01	27 619 897	21 358 985	13 602 794	6 070 452	53 724	475
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond	-6 690 573	-8 062 888	-7 704 923	-6 070 452	-53 724	-475
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond	429 661	306 697	172 581	53 724	475	4
Selvkostfond 31.12	21 358 985	13 602 794	6 070 452	53 724	475	4

Havnerenovasjon	2017 Etterkalkyle selvkost	2018 Prognose	2019 Budsjett	2020 Økonomiplan	2021 Økonomiplan
3270 SRHD Avfallsverderlag avg.fritt	103 946	93 412			
3271 SRHD Avfallverderlag avg pl	10 555	30 000			
Gebyrinntekter	114 501	123 412	130 627	133 468	136 514
3***** Øvrige salgsinntekter	20 000	0	0	0	0
Inntekter	134 501	123 412	130 627	133 468	136 514
4***** Varekostnad	35 820	41 305	41 305	42 337	43 396
5***** Lønnskostnad	65 994	65 832	65 832	67 149	68 492
6***** Annen driftskostnad	11 060	10 167	10 167	10 421	10 681
7***** Annen driftskostnad	5 925	15 412	15 412	15 797	16 192
Direkte kostnader	118 799	132 715	132 715	135 704	138 761
Direkte kapitalkostnader	0	0	0	0	0
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0
Sum kostnader	118 799	132 715	132 715	135 704	138 761
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond	0		2 088	2 236	2 247
+/- Overstyring bruk av/avsetning til selvkostfond					
Foreløpig resultat	15 702	-9 304	0	0	0
Subsidiering av årets underskudd	0	0			
Resultat	15 702	-9 304	0	0	0
Kostnadsdekning i %	113,2 %	93,0 %	98,4 %	98,4 %	98,4 %
Selvkostfond 01.01	0	15 841	6 735	4 748	2 576
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond	15 702	-9 304	-2 088	-2 236	-2 247
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond	139	198	101	64	26
Selvkostfond 31.12	15 841	6 735	4 748	2 576	355

Saksbehandling	2017 Etterkalkyle selvkost	2018 Prognose	2019 Budsjett	2020 Økonomiplan	2021 Økonomiplan
Gebyrinntekter	0	0	382 573	390 979	399 859
3***** Øvrige salgsinntekter	51 000	0	0	0	0
Inntekter	51 000	0	382 573	390 979	399 859
5***** Lønnskostnad	323 443	322 651	322 651	329 104	335 686
6***** Annen driftskostnad	54 209	49 828	49 828	51 074	52 350
7***** Annen driftskostnad	33 561	80 225	80 225	82 230	84 286
Direkte kostnader	411 212	452 703	452 703	462 408	472 322
Avskrivningskostnad	9 101	16 152	16 152	16 152	15 401
Avskrivningskostnad fremtidige investeringer		0	535	535	535
Kalkulatorisk rente	3 506	4 543	4 257	3 972	3 692
Kalkulatorisk rente fremtidige investeringer		47	90	80	166
Direkte kapitalkostnader	12 607	20 743	21 034	20 739	19 793
Indirekte kostnader	0	0	0	0	0
Sum kostnader	423 819	473 446	473 737	483 146	492 115
+/- Bruk av/avsetning til bundne fond	0		91 164	92 168	92 257
+/- Overstyring bruk av/avsetning til selvkostfond					
Foreløpig resultat	-372 819	-473 446	0	0	0
Subsidiering av årets underskudd	372 819	473 446			
Resultat	0	0	0	0	0
Kostnadsdekning i %	12,0 %	0,0 %	80,8 %	80,9 %	81,3 %
Selvkostfond 01.01	0	0	0	-91 971	-186 583
-/+ Bruk av/avsetning til selvkostfond	0	0	-91 164	-92 168	-92 257
+/- Kalkulert renteinntekt/rentekostnad selvkostfond	0	0	-807	-2 444	-4 119
Selvkostfond 31.12	0	0	-91 971	-186 583	-282 959

Med vennlig hilsen

Odd Kjetil Krekvik

Prosjektleder - Siviløkonom

Envidan Momentum AS

Representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om revisjon av årsregnskapet for konsernet Stavangerregionen Havn IKS

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Stavangerregionen Havn IKS som viser et overskudd på kr 146 775 000, og konsernregnskap, som viser overskudd på kr 44 649 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Stavangerregionen Havn IKS per 31. desember 2017, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler, tilleggsbestemmelser i kommuneloven, forskrift om årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for interkommunale selskaper og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjon

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i *Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av foretaket slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av informasjon i foretakets årsrapport, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi hadde konkludert med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler, tilleggsbestemmelser i kommuneloven, forskrift om årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for interkommunale selskap og god regnskapsskikk i Norge.

Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir en dekkende fremstilling.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav*Konklusjon om budsjett*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at de disposisjoner som ligger til grunn for årsregnskapet i det alt vesentlige er i samsvar med budsjettvedtak, og at budsjettbeløpene i årsregnskapet stemmer med regulert budsjett.

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Andre forhold

Vi viser til Det Norske Veritas sin rapport av 31.3.2011 hvor det anbefales tiltak for Vågen som tildekking eller mudring kombinert med deponering.

Stavanger, 11.4.2018
Rogaland Revisjon IKS



Cicel T. Aarrestad
Revisjonsdirektør/
statsautorisert revisor

Sak 18/18

Forslag til ny havne- og farvannslov

NOU 2018:4 Sjøveien videre



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 18/18
MØTEDATO: 11.04.2018

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/130

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 04.04.2018

Forslag til ny havne- og farvannslov – NOU 2018:4 Sjøveien videre

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	18/18	11.04.2018	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»





Bakgrunn

Havne- og farvannsloven er en relativt nyrevidert lov med ikrafttredelse i 2010, men det har i flere år vært arbeidet med en ny revidering av den. SRH har vært involvert i arbeidet ved å delta på arbeidsmøter i regi av KS Bedrift Havn (KSB) og samferdselsdepartementet. KSB har gitt felles tilbakemeldinger til departementet på høring av enkelte temaer underveis. SRH sendte i den 17.12.15 et eget innspill til Samferdselsdepartementet vedrørende havnekapital, som var godkjent av styret ifm. sak 52.2/15 og sak 66/15.

Det ble oppnevnt et lovutvalg i august 2016. I forbindelse med forberedelsene sine besøkte de to havner på Vestlandet, og var hos SRH den 31.10.16.

Saken

Lovutvalgets *NOU 2018:4 Sjøveien videre* ble overlevert samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen den 1. mars 2018, og havnedirektøren var til stede ved overrekkelsen på vegne av Norske Havner.

Havnedirektøren bidro den 8. mars med et innlegg om det nye lovforslaget i et seminar for Kystverket. I forkant av dette var det en intern gjennomgang i SRH av hovedelementene i lovforslaget og diskusjon om eventuelle utfordringer med disse.

Hovedoverskriftene i det reviderte lovforslaget er:

- Lovens formål
- Organisering og risiko
- Uttak av utbytte fra havnekapitalen
- Ansvar og forvaltning av sjøområdene
- Bortfall av anløpsavgift
- Bortfall av mottaksplikt

Det vil bli gitt en presentasjon av hovedelementene i lovforslaget i styremøtet.

Vedlagt som bilag 1 er NOU'ens *Sammendrag*. Det oppfordres for øvrig spesielt å se på *Lovspeil* fra side 203, link til dokumentet er lagt inn [her](#).

Havnedirektøren vil vurdere å gi en egen høringsuttalelse til lovforslaget, som har høringsfrist 15.06.18, eventuelt stille seg bak et felles innspill fra Norske Havner.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Sammendrag NOU 2018:4 Sjøveien videre

Kapittel 2

Sammendrag

2.1 Innledning

Utvalget foreslår en ny havne- og farvannslov. Forslaget innebærer en omstrukturering og forenkling i forhold til gjeldende lov, i tillegg til materielle endringer på flere områder. For å unngå for mange lover som regulerer sjøtrafikk, er i tillegg losloven (2014) inkorporert i forslaget til ny havne- og farvannslov. Det er ikke foreslått materielle endringer i losbestemmelsene.

Dette kapitlet gir et sammendrag av utredningens innhold. I kapittel 2.2 og 2.3 gis det en overordnet omtale av to sentrale sider av lovforslaget, fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune og forslag til ny regulering av kommunale havners kapitalforvaltning. Kapittel 2.4 inneholder en tabell som gir en oversikt over hvilke materielle endringer lovutkastet innebærer og kapittel 2.5 gir et sammendrag av utvalgets konkrete forslag. For øvrig gis det ikke noen utførlig omtale av innholdet i hvert enkelt kapittel, men en oversikt over utvalgets vurderinger og forslag. Den detaljerte fremstillingen fremgår av de enkelte kapitlene.

Utredningen er i stor grad enstemmig, men på enkelte punkter har utvalget delt seg i et flertall og et mindretall. Dissensene på et overordnet nivå redegjøres for i sammendraget. Dissenser som angår mer detaljerte regler fremgår av de enkelte kapitler og av lovforslaget. I merknader til de enkelte bestemmelsene (kapittel 14) omtales kun flertallets forslag, slik at når ordet «utvalget» benyttes, må dette forstås som flertallets forslag.

2.2 Ansvar og myndighet etter lovforslaget

Hovedregelen etter havne- og farvannsloven (2009) er at forvaltningsansvar og myndighet i farvannet er lagt til staten. Kommunene er gitt forvaltningsansvar og myndighet for farvannet i eget sjøområde, inkludert i havner. Kommunenes ansvar og myndighet er imidlertid begrenset ved flere unntak, både saklig og geografisk.

Et overordnet mål for utvalgets vurderinger har vært å forenkle regelverket og gjøre det mer tilgjengelig for brukerne av loven. Utvalgets flertall mener at ansvars- og myndighetsfordelingen etter havne- og farvannsloven (2009) er unødvendig komplisert. Fordelingen medfører også risiko for at både staten og kommunene må administrere likeartede tiltak for å oppnå samme effekt.

På denne bakgrunn foreslår utvalgets flertall en ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling. Forslaget innebærer at kommunen gjennomgående vil ha myndighet i havn, mens staten vil ha ansvar og myndighet i sjøområdene utenfor havn. Med havn menes i denne sammenheng sjøområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy, medregnet områder for manøvrering av fartøy til og fra kaifront, for eksempel områder innenfor moloer, rundt faste og flytende kaier og i indre basseng.

Hensynet til forenkling og hensynet til effektiv og sikker bruk av farvannet har vært førende for utvalgets forslag. Utvalgets flertall har også vektlagt hensynet til det kommunale selvstyret, ved at forslaget gir kommunen reell innflytelse på de områdene hvor kommunen har interesser.

Utvalgets flertall foreslår at ansvaret for fremkommelighet i farvannet utenfor havn legges til staten. Statens oppgaver blir i dag utført av Kystverket, som er nasjonal etat for forvaltning av maritim infrastruktur og tjenester som skal ivareta sikker ferdsel til sjøs. Staten har dermed både ressurser og kompetanse til å sikre god fremkommelighet i farvannet utenfor havn.

Når det gjelder tilrettelegging for fremkommelighet i havn, er dette etter flertallets syn en oppgave som bør ivaretas av havnen. Sjøtrafikken i dette området går regulært til og fra havnen, og god fremkommelighet er av betydning for havnens næringsvirksomhet og dermed i havnens egen interesse. Det foreslås på denne bakgrunn ikke noen særskilt lovbestemt plikt for tilrettelegging for fremkommelighet i havn.

Utvalgets flertall foreslår videre at myndigheten til å regulere ferdsel og bruk av farvannet,

eksempelvis fartsbegrensninger, legges til staten. Flertallet har i denne sammenheng vektlagt hensynet til sikkerhet, og mener at det bør være den nasjonale fagmyndigheten som foretar de vurderinger som må til for å kunne utøve denne myndigheten. Videre har flertallet vektlagt behovet for helhetlig myndighetsutøvelse. De samme hensyn gjør seg gjeldende når det gjelder regulering av navigasjonsinnretninger, farvannsskilt og sjøtrafikksentralene. Også denne myndigheten foreslår utvalget lagt til staten.

Når det gjelder tiltak som krever tillatelse fordi de kan påvirke sikkerheten eller den allmenne ferdselen i farvannet, foreslår utvalget at alle søknader skal rettes til staten, og at staten tillegges beslutningsmyndighet for alle tiltak som kan påvirke sikkerheten og den allmenne ferdselen *utenfor* havn. For søknader om tiltak som bare kan påvirke sikkerheten eller den allmenne ferdselen i farvannet i havn skal derimot kommunen ha beslutningsmyndighet. Dersom tiltaket kan påvirke forholdene både i og utenfor havn, tilligger beslutningsmyndigheten staten, men kommunen har uttalerett. Dette gir for det første enkle og tydelige grenser mellom statens og kommunenes ansvars- og myndighetsområder, og sikrer for det andre en enhetlig praksis.

Innenfor havn foreslås det videre at kommunen skal ha myndighet til å pålegge den ansvarlige å fjerne farer, for eksempel skipsvrak. Kommunene skal etter utvalgets forslag i tillegg kunne regulere skipsanløp i havn når det er nødvendig for å redusere eller unngå ytterligere økning av ulovlig akutt lokal luftforurensning.

Etter flertallets vurdering vil den foreslåtte modellen for det første gi enkle og tydelige grenser mellom statens og kommunenes ansvars- og myndighetsområder, og for det andre sikre en enhetlig praksis uavhengig av kommunegrenser i farvannet og den enkelte kommunes økonomi og ressurser. Flertallet har også funnet det riktig at staten tar et større ansvar for kostnadene med å tilrettelegge for sikker sjøtrafikk. Etter samme flertalls vurdering er en konsekvens av dette at det ikke lenger vil være grunnlag for at kommunen skal kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten.

Et mindretall mener at gjeldende lovs fordeling av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune bør videreføres i ny lov. En konsekvens av dette er at mindretallet foreslår at også havne- og farvannsloven (2009) § 25 om anløpsavgift videreføres.

Utvalgets nærmere vurderinger og anbefalinger av hvordan forvaltningsansvar og myndighet bør fordeles mellom stat og kommune i ny havne- og farvannslov fremgår av de enkelte kapitlene.

2.3 Kommunale havners kapitalforvaltning

Kommunalt eierskap er dominerende i norske havner. Dagens regler om havnekapital hindrer i realiteten kommunen som eier i å ta utbytte av overskudd fra havnevirksomheten. Utvalgets flertall ser det slik at adgang til å ta utbytte vil kunne stimulere til et mer aktivt eierskap enn dagens regelverk. Utvalgets flertall foreslår derfor at det åpnes for at den kommunale eier kan ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten og at slikt utbytte kan benyttes til andre formål enn havnevirksomhet.

Utvalget har vektlagt at det er en nasjonal interesse i å opprettholde en desentralisert havnestruktur med effektive havner. Dette gjenspeiles også i forslaget til ny formålsbestemmelse. På denne bakgrunn mener flertallet at det fortsatt skal være begrensninger på utbytteadgangen. Flertallet foreslår derfor at visse forutsetninger må være oppfylt før utbytte kan tas ut, noe som innebærer at utbytte bare kan tas ut dersom gjenværende egenkapital vil være tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten. Ved realisasjon av eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utbytte kan tas.

Flertallet foreslår at reglene om utdeling ikke skal gjelde dersom det er besluttet å nedlegge den kommunale havnevirksomheten. Overdragelse eller omorganisering som innebærer at det ikke lenger er kommunalt bestemmende innflytelse over havnevirksomheten, skal ifølge forslaget meldes departementet.

Et mindretall foreslår at loven ikke skal ha noen begrensninger for adgangen til å dele ut utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten, mens et annet mindretall foreslår at dagens regler om havnekapital videreføres.

2.4 Materielle endringer som følge av lovutkastet

De materielle endringene som flertallets lovutkast inneholder, sammenlignet med gjeldende lov, kan skjematisk oppsummeres i følgende tabell:

Tabell 2.1 Materielle endringer som følge av lovutkastet

Tematikk	Havne- og farvannsloven (2009)	Flertallets lovforslag
Fremkommelighet i farvannet	Ansvar er fordelt mellom stat og kommune.	Staten har ansvaret. Ansvaret er avgrenset geografisk mot havnen, og begrenset saklig til å gjelde fremkommelighet for allmenn ferdsel og gjenstander som er til hinder eller fare. I havnen forutsettes fremkommeligheten ivaretatt av havnen(e) selv.
Regulering av ferdsel	Myndigheten er lagt til staten. Kommunen har en viss myndighet til å regulere ferdsel gjennom ordensforskrifter. Statens myndighet skal gå foran kommunens.	Staten regulerer ferdselen i farvannet. Berørte kommuner skal høres og deres innspill skal vektlegges.
Tiltak som krever tillatelse	Myndigheten er fordelt mellom stat og kommune. Søknad om tiltak med vesentlige konsekvenser skal alltid avgjøres av staten.	Staten behandler søknader om tiltak som kan påvirke sikkerhet og fremkommelighet i farvannet. Kommunens uttalelse innhentes ved tiltak som kan påvirke sikkerheten og fremkommeligheten i havnen. Kommunen behandler søknader om tiltak der det bare er forholdene lokalt i havnen som kan bli påvirket.
Pålegg til den ansvarlige om å treffe tiltak for å fjerne eller begrense farer i farvannet	Myndighet er fordelt mellom stat og kommune. Tiltak overfor fartøy i fare er kun lagt til staten.	Myndighet ligger til staten når det gjelder farvannet, og til kommunen når det gjelder havn.
Ansvarssubjekt – forbud mot å volde fare, skade eller ulempe i farvannet	Ansvarssubjektet er registrert eier eller eier av gjenstanden på henholdsvis hendelses- eller vedtakstidspunktet.	Fartøyets eier, reder og den som for øvrig har etterlatt gjenstanden kan holdes ansvarlig.
Mottaksplikt	Særskilt bestemmelse om mottaksplikt for kommunale og private havner som er åpne for allmenn trafikk.	Ingen særskilt bestemmelse om mottaksplikt. Havner reguleres av konkurranserett og myndighetsmisbruket.
Begrensning av anløp av hensyn til ulovlig akutt lokal luftforurensning	Åpner for at havner kan begrense anløp til havn av hensyn til miljø.	Kommunen kan gi forskrift om begrensning av anløp til havn når det er nødvendig fordi lokal luftforurensning overskrider tillatt nivå.
Organisasjonsform for kommunal havnevirksomhet	Kommunen gis valgfrihet med hensyn til valg av organisasjonsform for sin havnevirksomhet. Regulering av kommuners og privates deltagelse i foretak. Departementet kan gi nærmere regler om organisering av havner.	Loven legger ingen begrensninger på kommunens valgfrihet.

Tabell 2.1 Materielle endringer som følge av lovutkastet

Tematikk	Havne- og farvannsloven (2009)	Flertallets lovforslag
Skille mellom kommunens myndighetsutøvelse og havnevirksomhet	Ikke krav om skille i gjeldende lov.	Krav om organisatorisk skille mellom kommunens myndighetsutøvelse og dens havnevirksomhet.
Organisering av virksomhet i havner	Departementet kan gi nærmere regler om organisering og forvaltning av havnevirksomhet.	Departementet er gitt myndighet til å regulere havnens forvaltning av havneinfrastruktur og havnetjenester.
Utpekte havner	Departementet kan utpeke havner som er særlig viktige, og fastsette nærmere krav til slike havner.	Ingen bestemmelse om utpekte havner i lovutkastet.
Havnekapital	Som hovedregel skal havnekapitalen kun benyttes til havneformål. Staten må gi tillatelse dersom havnekapital skal benyttes til annet enn havnevirksomhet og dersom kommunen ønsker fritak fra reglene om havnekapital. Ingen mulighet for kommunen til å ta utbytte fra havnevirksomheten til fri bruk.	Kommunen gis adgang til å ta ut utbytte fra havnekapitalen til fri bruk, dersom havnevirksomhetens behov er sikret.
Statlige havner	Departementet har myndighet til å bestemme at moloer, kaier mv. skal brukes til bestemte formål.	Ingen bestemmelse om statlige havner i lovutkastet.
Drift og vedlikehold av havn	Eier av havner og havneterminaler skal sørge for forsvarlig drift og vedlikehold av havn. Departementet er gitt myndighet til å treffe enkeltvedtak og gi forskrift om sikkerhet mv.	Ingen bestemmelse om forsvarslikhetsstandard i lovutkastet, men departementets myndighet er videreført.
Havner med persontrafikk	Eier av havner og havneterminaler som har persontrafikk skal drives på en sikker måte for å ivareta hensynet til liv og helse. Departementet er gitt myndighet til å gi forskrift om persontrafikk.	Ingen bestemmelse om havner med persontrafikk i lovutkastet, men departementets myndighet til å gi forskrift er videreført.
Bistand til Forsvaret i sikkerhetspolitiske kriser og i krig	Ikke hjemmel i gjeldende lov.	Plikt for eiere og operatører av alle havner og havneterminaler til å bistå Forsvaret i sikkerhetspolitiske kriser og i krig. Departementet kan definere havner og havneterminaler av særlig forsvarsmessig betydning og stille krav til beredskapsplaner mv.

Tabell 2.1 Materielle endringer som følge av lovutkastet

Tematikk	Havne- og farvannsloven (2009)	Flertallets lovforslag
Kystavgift for fartøy til staten	Hjemmel til å kreve kystavgift. Hjemmelen er ikke benyttet etter 2013.	Ingen hjemmel til å kreve kystavgift i lovutkastet.
Anløpsavgift for fartøy til kommunen	Hjemmel for kommunen til å fastsette og innkreve avgift til dekning av offentlig myndighetsutøvelse og sikkerhet og fremkommelighet i farvannet.	Ingen hjemmel til å kreve anløpsavgift i lovutkastet.
Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn	Hjemmel for departementet til å fastsette forskrift om gebyr for gjennomførte tilsyn og kontrolltiltak.	Ingen hjemmel til å kreve gebyr for kontrolltiltak og tilsyn i lovutkastet.
Overtredelsesgebyr	Ikke hjemmel i gjeldende lov.	Hjemmel for departementet til å ilegge overtredelsesgebyr.

2.5 Sammendrag av utvalgets konkrete forslag

I kapittel 1 omtales utvalgets oppnevning, mandat og arbeid.

I kapittel 3 gis det en beskrivelse av relevante endringer og utviklingstrekk innen sjøtransportsektoren som kan ha betydning for regulering av havnevirksomhet og farvannsforvaltning. På bakgrunn av økningen i skipstrafikken, teknologisk utvikling innen maritim sektor og utviklingen innen klima og miljø, har utvalget i sitt arbeid vektlagt behovet for en lov som er tilpasset risikobildet, som er teknologinøytral og som i tilstrekkelig grad kan bidra til å ivareta miljøet.

Kapittel 4 inneholder en omtale av nasjonalt og internasjonalt regelverk av betydning for havne- og farvannsreguleringen. De mest sentrale er losloven, plan- og bygningsloven og forurensningsloven, som har direkte paralleller til reglene i havne- og farvannsloven. Av EU-regelverk viser utvalget særlig til havneforordningen, som får betydning for regler om forvaltning av havneinfrastruktur og havnetjenester. Videre får forordningen betydning for regulering av betaling for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur.

Nordisk rett er omtalt i kapittel 5, som gir en oversikt over hvordan havner og farvann er regulert i de øvrige nordiske landene. I den grad reguleringen anses som relevant for norske forhold, omtales den nærmere i de enkelte kapitler.

I kapittel 6 redegjøres det for utvalgets lovtekniske betraktninger. Utvalget har lagt stor vekt på å utforme et lovforslag som er brukervennlig. I kapitlet redegjøres det for utvalgets lovspråkarbeid.

Havne- og farvannsloven skal regulere både farvannsforvaltning og havnevirksomhet. Utvalget har vurdert om loven bør deles i én farvannslov og én havnelov, men har kommet til at det er mest hensiktsmessig å beholde én felles lov for havner og farvann. Lovutkastet er imidlertid bygd opp slik at det klart skal fremgå hvilke regler som gjelder for både farvannsforvaltning og havnevirksomhet, og hvilke som kun gjelder for henholdsvis farvann og havner. Lovforslagets kapittel 2 regulerer farvannsforvaltningen og kapittel 3 regulerer havnene, mens de øvrige kapitlene inneholder bestemmelser som kommer til anvendelse for både farvannsforvaltningen og havnene.

Enkelte bestemmelser om farvannsforvaltningen er bestemmende for regulering av havnevirksomhet. Av den grunn har utvalget valgt å la farvannskapet komme før havnekapitlet. Utvalget har likevel ansett det som hensiktsmessig å videreføre tittelen til gjeldende lov: lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Utvalget mener at losordningen bør settes i rettslig sammenheng med de øvrige sjøsikkerhetstiltakene som skal bidra til sikker ferdsel i farvannet og som reguleres i havne- og farvannsloven. Utvalget foreslår derfor at losloven (2014) innarbeides i ny lov. Det er ikke gjort noen materiell gjennomgang av losbestemmelsene, og innarbeidelsen er ikke ment å medføre materielle endringer.

I kapittel 7 drøfter utvalget lovens formål, virkeområde, definisjoner mv.

Lovens formål skal være å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann. Å fremme sjøtransport er et gjennomgå-

ende mål, både for lovens havneregulering og for farvannsreguleringen. Loven skal med dette være et virkemiddel for å oppnå samfunnsmessig viktige målsetninger innen transportsektoren. Lovens øvrige formål om å legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvannet, henger tett sammen med formålet om å fremme sjøtransport, men er også selvstendige mål.

Utvalget legger til grunn at definisjoner bare bør benyttes dersom det er et særskilt behov for å klargjøre begreper som benyttes i lovutkastet, og foreslår at enkelte definisjoner i gjeldende lov ikke videreføres. I tillegg til begreper som følger av gjeldende lov, har utvalget sett behov for å innføre definisjoner av «eier» og «reder».

I kapittel 8 drøfter utvalget myndighet i sikkerhetspolitisk krise og i krig. Utvalget anser det som riktig å regulere havnenes bistand til Forsvaret og beredskap for sikkerhetspolitisk krise og krig i havne- og farvannsloven, til tross for en mulig dobbeltregulering.

I kapittel 9 drøfter utvalget lovens farvannsregulering.

I kapittel 9.2 vurderer utvalget fremkommelighet i farvannet. Utvalgets flertall mener at sikkerheten for sjøfarende og andre brukere av farvannet må være førende for hvor forvaltningsansvaret for farvannet bør ligge, og at det bør være én myndighet som har hovedansvaret, slik at sikkerheten kan ivaretas på en helhetlig og tydelig måte. Utvalgets flertall anbefaler derfor at ansvaret for fremkommelighet legges til staten. Dette mener flertallet vil få relativt små konsekvenser for staten, fordi staten allerede i dag i realiteten tar et betydelig ansvar i kommunens sjøområder. For kommunene vil dette medføre at alle kostnader til farvannsforvaltning bortfaller. Etter flertallets vurdering er en konsekvens av dette at det ikke lenger vil være grunnlag for at kommunen skal kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten. 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. Et mindretall mener at ansvars- og myndighetsfordelingen, samt kommunenes hjemmel til å kreve anløpsavgift etter gjeldende lov, bør opprettholdes.

I kapittel 9.3 foreslår utvalget å videreføre søknadsplikt for iverksetting av tiltak som kan påvirke sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet. I tillegg til at det foreslås en annen fordeling av beslutningsmyndighet for slike søknader, foreslår utvalget en rekke lovtekniske endringer,

og at ubenyttede vedtakshjemler etter gjeldende lov ikke videreføres.

I kapittel 9.4 vurderer utvalget navigasjonsinnretninger og farvannsskilt. Utvalget foreslår at staten tar ansvar for etablering av navigasjonsinnretninger, uavhengig av geografisk plassering. Bakgrunnen er at navigasjonsinnretninger anses som et viktig sjøsikkerhetstiltak og at ansvaret derfor bør ligge hos den nasjonale fagetaten på området. Siden staten allerede i dag tar et større ansvar enn dagens lov forutsetter, vil en endring få små konsekvenser både for staten og kommunene.

I kapittel 9.5 vurderer utvalget regulering av ferdsel i farvannet. Utvalget viser til at fastsettelse av trafikkregulerende bestemmelser beror på til dels kompliserte nautiskfaglige vurderinger. På denne bakgrunn mener utvalget at myndigheten til å regulere trafikken bør legges til departementet og delegeres til Kystverket.

Dette innebærer også at myndighet til å fastsette lokale fartsbegrensninger i sjø legges til departementet. For å sikre at de lokale forholdene ivaretas på best mulig måte, foreslår utvalget at kommunenes medvirkning sikres ved at departementet skal legge vekt på berørte kommuners forslag til regulering av ferdsel i farvannet. Særlig i spørsmål om regulering av fart og av fritidsfartøyer, er det utvalgets syn at kommunens medvirkning er viktig.

I kapittel 9.6 vurderer utvalget plikt til å varsle om farer. Utvalget mener at det bør fremgå direkte av loven at nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler skal motta varsel om farer av betydning for sikker navigasjon eller ferdsel. Dette er i dag Kystverket.

I kapittel 9.7 vurderer utvalget ulykker og andre hendelser i farvannet. Utvalgets flertall foreslår at kretsen av hvem som kan holdes ansvarlig for et havarert skip utvides til også å omfatte skipets reder. Et mindretall ønsker å beholde dagens regler på dette området. Utvalget foreslår videre endringer i hvilken offentlig myndighet som skal ha kompetanse til å håndheve reglene.

I kapittel 9.8 vurderer utvalget sjøtrafikksentraler. Utvalget mener at det kan være behov for at myndighetene stiller krav til selve driften av sjøtrafikksentraltjenesten og foreslår derfor en ny hjemmel til å gi forskrift om drift av sjøtrafikksentralene.

I kapittel 9.9 omtales losordningen. Som det fremgår ovenfor og av kapittel 6.5, foreslår utvalget å innarbeide losloven i ny havne- og farvannslov, uten at dette er ment å innebære materielle endringer i reguleringen av losordningen.

I kapittel 9.10 har utvalget vurdert lovens hjemler til å kreve avgifter. Utvalget foreslår at statens hjemmel til å kreve kystavgift ikke videreføres, da dette er en hjemmel som ikke har vært benyttet på flere år. Med bakgrunn i forslaget om endret ansvarsfordeling for farvannsforvaltningen, vil utvalgets flertall ikke videreføre kommunenes adgang til å kreve anløpsavgift, som er en kommunal avgift på sjøtransporten. Et mindretall foreslår å videreføre kommunenes hjemmel til å kreve anløpsavgift. Utvalget foreslår å videreføre hjemlene til å kreve inn sikkerhetsavgift og losavgifter.

I kapittel 10 drøfter utvalget regulering av havner.

I kapittel 10.2 vurderes krav til organiseringen av kommunale og private havner. Utvalget foreslår at loven ikke stiller særlige krav til havneeiernes valg av organisasjonsform for sin havnevirkksomhet. For kommunen vurderes det at det bør stilles krav om organisatorisk skille mellom kommunens myndighetsutøvelse med hjemmel i loven og dens havnevirkksomhet. Videre foreslås det, som en følge av EUs havneforordning, at det bør være hjemmel i ny lov til å gi forskrift om forvaltning av havneinfrastruktur og havnetjenester. Forskriftshjemmelen gjelder for både offentlig og privat eide havner, siden forordningen gjelder for havner generelt.

I kapittel 10.3 vurderes kravene til drift av havn i lys av generelt regelverk om sikkerhet og miljø, som også gjelder for havner. Utvalget vil ikke videreføre bestemmelser som allerede er dekket av annet regelverk. Det foreslås en hjemmel til å kunne sette krav til drift av havn ut fra hensyn til miljø og sikkerhet.

I kapittel 10.4 vurderer utvalget havners motakspåkt. Utvalgets flertall mener at det ikke bør videreføres en særlig bestemmelse i ny havne- og farvannslov om havners påkt til å motta fartøy, da havner som følge av konkurransen retten og myndighetsmisbrukslæren har påkt til å likebehandle fartøy som ønsker å anløpe havnen. Et mindretall mener at dagens bestemmelse om fartøyers adgang til å benytte havn bør videreføres i ny lov.

I kapittel 10.5 vurderer utvalget krav til sikring av havner og havneanlegg mot terror og andre ulovlige handlinger rettet mot havnen. Dagens bestemmelse foreslås videreført med små justeringer. Begrepet «sikkerhet» i dagens bestemmelse foreslås endret til «sikring» for å tydeliggjøre at bestemmelsen er rettet mot tilsiktede, uønskede handlinger.

I kapittel 10.6 vurderer utvalget hvordan reglene for forvaltning av kapital mest hensikts-

messig bør innrettes for å ivareta de kommunale havnene som del av det nasjonale transportnettet. Utvalgets flertall foreslår en oppmykning av dagens regelverk ved å gi kommunene som eiere mulighet til å ta utbytte fra havnevirkksomheten. Utdeling betinges av at det er styret som foreslår utbyttet, og at gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirkksomheten. Dersom den kommunale havnevirkksomhetens eiendom skal selges, skal det settes av tilstrekkelige midler til nødvendige nye havnearealer før utdeling. Ifølge flertallet vil denne løsningen gi eierkommunene anledning til å ta utbytte som kan benyttes til andre formål, samtidig som de kommunale havnene sikres et forsvarlig økonomisk grunnlag for virksomheten.

Et mindretall er ikke enig i flertallets forslag om at det bare kan foretas utdeling fra havnevirkksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å dekke drift, vedlikehold og utvikling. Ifølge dette mindretallet vil en slik løsning ikke bidra til å utvikle markedsorienterte og effektive havner som driver samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette mindretallet foreslår derfor at loven ikke setter begrensninger for utdeling av overskudd fra havnevirkksomhet.

Et annet mindretall mener at det er behov for en sterkere beskyttelse av havnekapitalen, både med hensyn til kapital og til areal. Dette mindretallet mener at det er nødvendig å videreføre gjeldende havnekapitalregler for å sikre en desentralisert havnestruktur med effektive havner og et konkurransedyktig prisnivå.

I kapittel 10.7 vurderer utvalget betaling for havnetjenester og bruk av infrastruktur i lys av rammene som den nye havneforordningen setter. Utvalget foreslår at departementet gis hjemmel til å fastsette forskrift om rammer for fastsetting av vederlag for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur.

I kapittel 11 vurderes fellesbestemmelser om saksbehandlingsgebyr, påkt til å gi opplysninger, tilsyn, forvaltningstiltak, inndrivelse av krav etter loven og sanksjoner.

Utvalget foreslår å videreføre adgangen for stat og kommune til å gi forskrift om selvkostbasert gebyr for behandling av søknad om tillatelse eller godkjenning etter loven. Utvalget foreslår også å innføre hjemmel til å gi overtredelsesgebyr.

I kapittel 12 fremgår lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser.

I kapittel 13 omtales utvalgets vurdering av når og hvordan ny havne- og farvannslov bør evalueres.

I kapittel 14 fremkommer merknader til de enkelte bestemmelsene i utvalgets forslag til ny lov om havner og farvann. Utvalgets forslag til ny lov fremgår av kapittel 15.

Sak 22/18

Eventuelt