



Oslo kommune
Oslo Havn KF

MØTEINNKALLING Havnestyre

Møtested: Havnestyresalen
Møtetid: 19.03.2015 kl. 16:00

OBS! OBS!

Det serveres et måltid varmmat i kantinen i 1. etg, skur 38, fra kl. 15.30.

Forfall meldes til utvalgssekretær Anne Kjersti Steffensen tlf. 908 91 258.
E-post: anne.kjersti.steffensen@ohv.oslo.no.
Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirer følger vedlagt.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Anne Kjersti Steffensen
utvalgssekretær

Havnestyresaker	Innhold	Lukket
I	Protokoll fra havnestyrets møte 26.02.2015	
II	Habilitet	
III	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
IV	Arbeidsutvalgets aktivitet	
V	Havnestyresaker til behandling	
ST 14/15	Justering av investeringsbudsjett - mindreforbruk 2014 - rebevilgning 2015 og endret kostnadsramme/framdrift 2015	X
ST 15/15	Oppgradering Skur 28 - Oslo Maritime Kulturhavn (OMK)	X
ST 16/15	Utvikling i europeisk "havnerett"	
ST 17/15	Ansvarsforsikring	
VI	Referatsaker	
VII	Eventuelt	
VIII	Informasjon	
IX	Avgradering av saker	

Protokoll fra havnestyrets møte 26.02.2015

Habilitet

Rapport vedr. bruk av fullmakter

Arbeidsutvalgets aktivitet

Havnestyresaker til behandling

Havnestyresaker til behandling

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
16/15	Havnestyre	19.03.2015

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler:

Havnedirektør / Byutvikling
Ole Thomas Berge

Dato: 25.02.2015

Saksnummer: 2015/93
Arkivref: 670/2015

Sak: Utvikling i europeisk "havnerett"

Saken gjelder:

EU-kommisjonen har for tiden fokus på det konkurranserettslige perspektivet innenfor havnesektoren. Havnene har stor betydning for utviklingen i europeisk økonomi og det er betydelig konkurranse mellom ulike havner. Av denne grunn er kommisjonen opptatt av at spillereglene er like i EU-landene. Det er spesielt 3 forhold som man er opptatt av – dette er bestemmelser om statsstøtte, utleiedirektiv og utarbeidelse av europeisk «havnelov» (Port Regulation).

Norsk Havneforening er medlem av ESPO (European Sea Port Organisation) og denne foreningen avgir bl.a. høringsuttalelser til EU-kommisjonen og EU-parlamentet. De ulike EU-landene (og havnene) har ulike holdninger til de spørsmålene som nå drøftes og engasjementet blant mange av medlemmene i ESPO er stort. I det følgende gis det en kort oversikt over de 3 sentrale emnene.

Statsstøtte

Statsstøtte er et begrep som EU og EFTA bruker om økonomisk støtte fra et offentlig organ eller et offentlig finansiert organ til bestemte bedrifter og som er egnet til å påvirke konkurransen og handelen mellom medlemsstatene.

Regelverket for statsstøtte skal hindre offentlige myndigheter i å gi enkelte bedrifter eller sektorer gunstigere konkurranseposisjon enn bedrifter som ikke nyter godt av slik støtte. Støttebegrepet er svært vidt og omfatter tiltak som tilfører mottakeren midler, for eksempel direkte tilskudd. Det vil også foreligge støtte dersom bedrifter fritas for økonomiske byrder som ellers skulle vært pålagt, for eksempel avgiftsfritak.

Havnene forholder seg til en stor gruppe av kunder og tilpasser løsninger til gunst for mange

næringsdrivende. Det er ofte vanskelig å trekke grensen mellom hva som er lovlig og ulovlig statsstøtte - er det f.eks. ulovlig støtte når en havn bygger om en kai for å kunne ta i mot et bestemt skip? For å unngå mange konfliktsituasjoner ønsker EU-kommisjonen å utarbeide retningslinjer for hva som anses som ulovlig støtte innen havnesektoren slik det er gjort innenfor andre områder. Det er bl.a. utarbeidet slike retningslinjer for flyplasser, og det er ventet at kommisjonen i løpet av våren 2015 vil utarbeide et forslag til bestemmelser for havner.

Det har vært en diskusjon i ESPO om havnene er så spesielle at det må være egne retningslinjer for denne bransjen. Innenfor de fleste sektorer er det jo ikke et eget regelverk, og mange havner vil nok føle at retningslinjene kommer til å legge begrensninger på havnenes frihet og forretningsutvikling. På den annen side ser ESPO også fordeler med den utviklingen som nå er i ferd med å skje fordi regelverket vil bli mer entydig og likt mellom landene. Det menes også at det vil være galt om ESPO som bransjeorganisasjon ikke forsøker å øve innflytelse på de bestemmelser som nå er i ferd med å utarbeides.

En viktig forskjell mellom kommisjonen og ESPOs tilnærming til situasjonen er at kommisjonen ønsker å utarbeide retningslinjer som sier hvilke disposisjoner som anses å være lovlige og ulovlige. ESPO ønsker derimot å ikke være så konkrete fordi man frykter at viktige emner kan bli oversett. Det anbefales derfor at det utarbeides mer skjønnspregete retningslinjer som gir rom for tolkning.

Videre ønsker ESPO en oppmykning av prosedyrene knyttet til lovlig statsstøtte. Det er på visse betingelser adgang til å etablere støtteordninger for små og mellomstore bedrifter. Dette gjelder også disposisjoner for å fremme opplæringstiltak, sysselsettingstiltak, miljøforhold samt forskning og innovasjon. Før slik støtte kan finne sted, må den være meldt og godkjent av EU-kommisjonen eller EFTAs overvåkningsorgan, og dette oppleves som problematisk for mange havner fordi godkjennelsesprosedyrene ofte tar mer enn 1 år.

Concessions Directive

EU-kommisjonen har utarbeidet et direktiv som heter Concessions Directive som retter seg mot mange sektorer, herunder havnesektoren. Et direktiv er ikke å anse som en EU-lov, men det er krav om at direktivet skal innarbeides i medlemslandenes nasjonale regelverk senest i løpet av april 2016.

«Concessions Directive» gir prosedyrer for hvordan det offentlige skal gå frem ved inngåelse av kontrakter som temamessig ligger mellom innkjøps- og leiekontrakter. I en innkjøpssituasjon skal det offentlige betale mot å få en ytelse, mens i et rent utleieforhold mottas det et pengevedragslag. De forhold som «Concessions Directive» gjelder, er de tilfeller hvor det settes krav i en leiekontrakt som innebærer at det offentlige skal få noe tilbake i tillegg til penger. Leiekontrakten får på denne måten også karakter av å være en kjøpekontrakt.

Et eksempel på et forhold som vil falle inn under «Concessions Directive» vil være utleie av et terminalområde hvor det i kontrakten settes krav til terminalens åpningstider. På den måten kan havnen oppfylle mål om å utvise fleksibilitet overfor lastebilnæringen som skal bringe og hente gods selv om dette nødvendigvis ikke er kommersielt riktig ut i fra operatørens ståsted. I en annen kontrakt kan det settes krav til at minimum 30 % av godset til og fra terminalen skal gå med jernbane slik at havnens mål om reduksjon av luft- og støyforurensning kan oppnås.

Ved å inngå denne type kontrakter mottar altså havnen både pengevederlag og naturalytelser på leietakers bekostning, og i fremtiden vil det gjelde et eget regelverk ved inngåelse av denne type avtaler. Det vil være en gråsoner mellom en ordinær utleiekontrakt og et forhold som ligger innenfor det nye direktivets virkeområde. Jo mer kontrakten øver innflytelse på leietakers drift, jo nærmere vil man være innenfor det nye regelverket slik at man må følge fastsatte prosedyrer ved inngåelse av en slik avtale.

Port Regulation – Europeisk havnelov

EU-kommisjonen har ved 2 tidligere anledninger forsøkt å innføre lovregulering av havnesektoren i den hensikt å skape større åpenhet og legge til rette for mer konkurranse mellom havner. Det har også vært viktig å skape konkurranse mellom operatører som driver virksomhet i samme havn og at nye operatørkontakter blir utlyst.

Av ulike årsaker har kommisjonen ikke lyktes med å innføre ønsket regelverk, og det forsøkes nå for tredje gang. ESPO har ved de tidligere anledningene avgitt høringsuttalelser, og de fleste av de synspunkter som ESPO har fremsatt, er nå hensyntatt i det nye kompromisset.

Det nye regelverket vil kun i begrenset grad gjelde for havner som har mindre omsetning enn 3,7 millioner tonn gods. Dette fordi disse skal slippe mye byråkrati.

Bestemmelsene vil bl.a. innebære at «Concessions Directive» vil komme til anvendelse dersom det skal gis enerett til en aktør i en havn. Det samme vil være tilfelle hvis det er flere aktører i en havn, men det ikke er plass til en ny som vil inn. Hvis det f.eks. er 2 fergerederier som bruker en kai og det ikke er plass til et tredje rederi, må alle 3 konkurrere om de 2 plassene.

Det vil også være begrensninger i en havns mulighet til å drive egen operatørvirksomhet i konkurranse med andre operatører i samme havn. Dersom havnen driver denne type virksomhet, må det stilles de samme krav til denne virksomheten som havnen stiller til de andre operatørene, herunder betaling av leie for bruk av arealer. Havneorganisasjonen kan heller ikke hindre at andre aktører etablerer seg i havnen med den begrunnelse at havnen håndterer oppgavene selv og at det derfor ikke er plass til en ny virksomhet.

Videre vil den nye loven kreve at havnene offentliggjør en prisliste, men det vil være anledning til å fravike denne ved forhandlinger. Forhandlede priser skal ikke offentliggjøres.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken gjelder fremtidige rammevilkår for havnen.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

-

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

De retningslinjer og det regelverket som EU-kommisjonen arbeider med, vil trolig også bli implementert i Norge. I stor grad praktiserer vi allerede i dag flere av de bestemmelsene som er i ferd med å bli innført, og situasjonen vil nok få mindre betydning for oss enn flere europeiske havner.

Det kan f.eks. nevnes at vi har valgt å ikke fornye leiekontrakter uten forutgående

konkurransen av hensyn til statsstøttereguleringen. Videre foretok vi utlysning av ny operatørkontrakt til containerterminalen og dette har ikke vært vanlig i europeisk sammenheng. Vi har også gode rutiner på anskaffelsesområdet og det vil være udramatisk om det innføres noenlunde tilsvarende prosedyrer ved utlysning av leieforhold hvor det stilles krav til leietakers forretningsmodell.

Administrasjonen vil følge med på utviklingen i europeisk havnerett og havnestyret vil bli orientert når det innføres nytt regelverk som vi må forholde oss til.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering.

Anne Sigrid Hamran
havnedirektør

Kathrin Pedersen
direktør byutviklingsavdelingen

Vedlegg:

Oslo Havn KF

Havnedirektøren

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
17/15	Havnestyre	19.03.2015

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler:

Havnedirektør / Byutvikling
Ole Thomas Berge

Dato: 27.02.2015

Saksnummer: 2014/609
Arkivref: 691/2015

Sak: Ansvarsforsikring

Saken gjelder:

Oslo kommune har en restrektiv forsikringspolicy. Dette betyr at kommunen i liten grad tenger forsikringer. Egenandelene er dessuten høye. Kommunen tegner forsikringer for alle etater og kommunale foretak og vi har derfor ikke innvirkning på valg av selskap eller vilkår. Dersom noen ønsker andre typer poliser enn standardforsikringene, må det innhentes tillatelse fra Byrådsavdeling for finans.

Oslo Havn KF fikk for mange år siden spesialtillatelse til å tegne ansvarsforsikring og det er ingen andre etater eller foretak som har slik ordning. Begrunnelsen for at vi fikk anledning, var at vi drev en risikoutsatt virksomhet og at en alvorlig hendelse kunne få uforholdsmessig stor innvirkning på havnekapitalen. Vi har derfor i lang tid hatt ansvarsforsikring i Gjensidige Forsikring ASA. Maksimal utbetaling pr. skade har vært begrenset til kr. 10 millioner og egenandelen har vært kr. 300.000. Forsikringspremien for 2015 er ca. kr. 530.000,-.

Den mest risikoutsatte virksomheten Oslo Havn KF har drevet, er betjening av kraner. Ved løfting og plassering av containere har det en sjelden gang oppstått skader på selve containeren, innholdet i containeren og skader på andre containere, lastebiler og skip.

Etter 1.2.2015 har Yilport Oslo AS overtatt ansvaret for krandriften, og risikoen til Oslo Havn KF er dermed vesentlig redusert. Det er derfor nå et spørsmål om vi bør si opp forsikringen og dette drøftes nærmere under havnedirektørens vurdering.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken gjelder viktige økonomiske forhold.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Årlig forsikringspremie er ca. kr. 530.000,-.

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

Oslo Havn KF har gjennom de ca. 10 siste årene kun benyttet forsikringen en gang. Det skjedde da en kranfører glemte å heve kranens bom ved sidelengs forflytting med den følge at kranen kolliderte med skipet som den losset. Ellers har flere skader blitt meldt til forsikringsselskapet, men skadeomfanget har under saksbehandlingen vist seg å være under egenandelen på kr. 300.000.

Alle skader som har vært meldt til forsikringsselskapet, har med et unntak vært relatert til kranvirksomheten. Unntakstilfellet var en innkjøpssak hvor vi gjorde feil i en anskaffelsesprosess. Som følge av dette mottok vi erstatningskrav på ca. kr. 700.000 fra en tapende leverandør som krevde kompensasjon for den fortjeneste firmaet gikk glipp av ved ikke å bli valgt som leverandør. Lagmannsretten frikjente Oslo Havn KF for kravet, men dersom vi hadde blitt dømt, ville vi benyttet forsikringen.

Årlig mottas det som regel noen erstatningskrav som ikke relaterer seg til krankjøring, men kompensasjonsbeløpet har de siste årene ligget langt under egenandelen. Eksempler på tilfeller er skade som oppstod på en bil som kjørte i et hull i havneveien som burde vært merket og skader som har blitt påført parkerte biler ved sprøytemaling av store flater. Videre mottas det en del erstatningskrav som blir avvist fordi de mangler juridisk grunnlag. I tillegg oppstår det årlig noen få skader med motorvogn, men alle kjøretøy har obligatorisk ansvarsforsikring.

Selv om det ikke har vært noen alvorlige skadehendelser på svært lang tid, kan det ikke utelukkes at dette kan skje på et tidspunkt og det er et spørsmål om det er hensiktsmessig å forsikre seg mot en slik risiko. Da vi ikke lenger har ansvar for krankjøring, kan vi ikke se at vår virksomhet har et annet risikobilde enn øvrige etater og foretak i kommunen. I tråd med kommunens forsikringpolicy menes det derfor at det nå vil være riktig å si opp forsikringen og spare en årlig kostnad på ca. kr. 530.000,-. Dette kan resultere i at vi fra tid til annen risikerer å måtte bære kostnadene til en større skade, men med den skadehistorikken som vi har, bør vi få et positivt økonomisk resultat i løpet av få år.

I og med at risikobildet har forandret seg, er det mulig at vi kan motta en reduksjon i premien, men i og med at vi kun har hatt en kranrelatert skade med begrenset erstatningsutbetaling, vil trolig selskapet argumentere med at det allerede er hensyntatt at vi har lav risikoprofil. Videre er det få forsikringsselskaper som ønsker å tegne ansvarsforsikring for den type virksomhet som vi driver da vi er en atypisk kunde. Det er vanlig at havner tegner Port Authority poliser som er skreddersydd for havner, men den er uegnet for oss fordi den omfatter alle sider av virksomheten. Vi er gjennom den kommunale ordningen forpliktet til å benytte kommunens brann-, yrkesskade- og motorvognforsikring og vi ville da blitt dobbeltforsikret på flere områder.

Dersom vi hadde ønsket å opprettholde ansvarsforsikringen, måtte vi dessuten søkt om ny tillatelse fra Byrådsavdeling for finans fordi vårt risikobilde er endret i forhold til tidspunktet hvor vi fikk slik anledning. I og med at vårt skadeomfang er svært begrenset, har havnedirektøren vanskelig for å se at vi lenger har en tilstrekkelig god begrunnelse for å tegne en slik forsikring.

Med bakgrunn i mulighet til å spare årlige kostnader og at vårt risikobilde har endret seg i vesentlig grad etter 1.2.2015, er det havnedirektørens konklusjon at vi bør si opp nåværende ansvarsforsikring. Etter forsikringsavtaleloven er oppsigelsestiden 1 måned.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret ber havnedirektøren si opp ansvarsforsikringen som er tegnet i Gjensidige Forsikring ASA.

Anne Sigrid Hamran
havnedirektør

Kathrin Pedersen
byutviklingsdirektør

Vedlegg:

Referatsaker

Eventuelt

Informasjon

Avgradering av saker