

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
070/15	Kommunestyret	PS	18.06.2015

Saksbehandlar	ArkivsakID
Hogne Haugsdal	14/7628

Etablering av nytt hamneselskap for kommunane Fjell og Lindås

Vedlegg:

Vedtekter nytt hamneselskap

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

1. Kommunestyret godkjenner at kommunane Lindås og Fjell går saman om å skipa selskapet Fjordhamn Vest IKS slik saksførelegget gjer greie for.
2. Kommunestyret legg til grunn at selskapet vert skipa i medhald av Lov om interkommunale selskaper av 29.januar 1999 og godkjenner selskapsavtalen/vedtektene slik dei no ligg føre.
3. Kommunestyret godkjenner at Fjordhamn Vest IKS får høve til å ta opp lån innanfor ei øvre ramme på 50 mill. kroner. Kommunestyret er budd til å gje garanti for låneopptaka i samsvar med selskapsavtalen. Det er ein føresetnad for låneopptak at rente- og avdragskostnader vert dekkja innanfor årsbudsjettet.
4. Kommunestyret stiller ein selskapskapital på kr 1 mill. kroner til rådvelde for det nye selskapet.
5. Kommunestyret er open for at andre kommunar kan verta med i det nye selskapet.

Kommunestyret - 070/15

KO - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

KO - vedtak:

1. Kommunestyret godkjenner at kommunane Lindås og Fjell går saman om å skipa selskapet Fjordhamn Vest IKS slik saksførelegget gjer greie for.
2. Kommunestyret legg til grunn at selskapet vert skipa i medhald av Lov om interkommunale selskaper av 29.januar 1999 og godkjenner selskapsavtalen/vedtektene slik dei no ligg føre.
3. Kommunestyret godkjenner at Fjordhamn Vest IKS får høve til å ta opp lån innanfor ei øvre ramme på 50 mill. kroner. Kommunestyret er budd til å gje garanti for låneopptaka i samsvar med selskapsavtalen. Det er ein føresetnad for låneopptak at rente- og

- avdragskostnader vert dekkja innanfor årsbudsjettet.
4. Kommunestyret stiller ein selskapskapital på kr 1 mill. kroner til rådvelde for det nye selskapet.
 5. Kommunestyret er open for at andre kommunar kan verta med i det nye selskapet.

Saksopplysningar:

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Samandrag:

Dette er eit likelydande saksframlegg for Lindås kommune og Fjell kommune, for separat handsaming i dei respektive formannskapa og kommunestyra i dei to kommunane. Fjell og Lindås er begge med i Bergen og Omland Havnevesen (BOH), saman med 9 andre kommunar. BOH vedtok i september 2013 å omdanne selskapet til eit interkommunalt selskap med namnet Bergen Havn IKS (BH IKS) frå 2014. I ettertid er denne prosessen forseinka, slik at ein no ventar at det nye selskapet ikkje vil vere i funksjon før tidlegast ved starten av 2016.

Utgangspunktet for BOH er at det nye selskapet skal ha dei same deltakarane som BOH, men elles vil omdanninga innebere vesentlege endringar i styringstilhøve og driftsføresetnader. Kommunestyra i Fjell og i Lindås vedtok i desember 2013 å ikkje vere med i BH IKS når det vert etablert. Dei 2 kommunestyra vedtok i same sak å arbeide for etablering av eit nytt felles hamneselskap, der ein også vil opna for deltaking frå andre kommunar om dette vert aktuelt. Kommunestyra bad om at det snarast mogleg vert fremja eit saksframlegg for ei slik avgjerd.

Vedtaka var slik å forstå at ein, mens ein førebudde dette avgjerdsgrunnlaget, også skulle vere open for evt. endringar i premissane frå BOH med avgjerande betydning for dei vurderingane som låg til grunn for kommunestyrevedtaka. I ettertid har ein difor vore i jamnleg kontakt med styrande organ og personar i BOH. Ein har også vore i nær kontakt og dialog med leiinga i Bergen kommune, den største aktøren i BOH, med same føremål. Sjølv om dei grunnleggjande premissane har vore drøfta i ulike fora, så har BOH ikkje gjort endringar i desse. Prosessen internt i BOH / Bergen kommune er pr. juni 2015 avklara m.o.t kva det nye BH IKS skal vere tufta på, at rådmannen meiner at det no vil vere rett å slutføre arbeidet i samsvar med vedtaka i 2013 i Fjell og Lindås kommunestyre, - altså klargjere grunnlaget og gjere vedtak om eit nytt felles hamneselskap.

I denne saka går rådmannen grundig gjennom dei ulike premissane som har betydning for å følge opp vedtaka. Saka drøftar innleiingsvis tema som historikk og røynsler med BOH, bakgrunnen for at ei omdanning av selskapet er aktuelt, viktige milepelar i prosessen med omdanninga, og likeins kva premissar som det nye BH IKS legg til grunn for si verksemd. Saka omhandlar kvifor det vil vere tenleg for Lindås og Fjell å etablere eit nytt hamneselskap, ulike måtar å organisera dette på, kva hovudføremål som bør leggjast til grunn for etablering og drift, og kva selskapsavtale /vedtektsgrunnlag selskapet bør styrast etter, og kva økonomiske føresetnader som bør gjelda.

Saksopplysningar:

a. **Formelle vedtak**

Kommunestyret i Lindås kommune gjorde i møte 19.12.2013, sak 115/13 følgjande vedtak:

1. *Lindås kommune ønskjer ikkje å vere med i det nye hamnesamarbeidet som er planlagt som ei erstatning for noverande Bergen og Omland Havnevesen, jfr vedtak i styret i BOH 02.september 2013.*
2. *Kommunestyret ber dei politiske / administrative arbeidsgruppene og rådmannen om snarast mogleg å fremje ei sak for kommunestyret, om skiping av ein interkommunal hamneorganisasjon i samarbeid med Fjell kommune. Den nye saka skal klargjere tilrådd organisasjonsform, driftsgrunnlag og - oppbygging, vedtekter/ føremål, juridisk og økonomisk basis m.v, med siktemål å etablera ein ny organisasjon så snart dette let seg gjera.*
3. *Den nye organisasjonen skal også vere slik at den gjer det interessant og mogleg med deltaking frå andre kommunar som det er naturleg å samarbeida med, og som ønskjer å vere med i eit slikt samarbeide.*
4. *Fram til framtidig organisering er avklart, gjer Lindås kommune, inntil vidare og ut 2014, delegert ansvar og mynde til Bergen og omland Havnevesen (BOH), i medhald av kommunelova kap. 5 (interkommunalt samarbeid) og hamne- og farvannslova §10 etter Lov om havner og farvann av 17.04.2009 og bestemmelsar gitt i medhald av lova.*

Kommunestyret i Fjell kommune gjorde i møte 19.12.2013, sak 136/13 følgjande vedtak:

1. *Fjell kommune ønskjer ikkje å vere med i det nye hamnesamarbeidet slik som det er skissert, jfr vedtak i styret i BOH 02.september 2013.*
2. *Kommunestyret ber dei politiske / administrative arbeidsgruppene og rådmannen om å forsette arbeidet med å utrede moglegeheita for eventuelt skipe ein interkommunal hamneorganisasjon saman med Lindås kommune. Den nye saka skal klargjere tilrådd organisasjonsform, driftsgrunnlag og - oppbygging, vedtekter/føremål, juridisk og økonomisk basis m.v, med siktemål å etablera ein ny organisasjon så snart dette let seg gjera.*
3. *Den nye organisasjonen skal også vere slik at den gjer det interessant og mogleg med deltaking frå andre kommunar som det er naturleg å samarbeida med, og som ønskjer å vere med i eit slikt samarbeide.*

Desse vedtaka kom etter lengre tids kontakt og samarbeid mellom dei to kommunane både på politisk og administrativt nivå. Kvar kommune har hatt kvar si politiske arbeidsgruppe leia av ordførarane, og kvar si administrative arbeidsgruppe direkte under rådmennene. (Heretter kalla «prosjektgruppa»).

b. **Aktivitet innafor BOH**

BOH vart etablert i 1990 med dei same 11 deltakarkommunane som i 2015. Den aller største delen av selskapet sin aktivitet og fokus har vore retta mot utviklinga av hamnefasilitetar og – verksemd innafor Bergen kommune. Rundt 94% (633 mill.kr) av alle investeringar over åra er nytta i bygg – og anlegg i det som vert kalla Bergen Indre Havn. Det er berre gjort investeringar av noko storleik i to hamner utafor Bergen,- på Mongstad i Lindås kommune, og i Austrheim kommune.

BOH har også fokusert på indre hamn når det gjeld investeringar i farleia, sjølv om anløp i ytre hamn, og då særleg hamnene i Lindås, Øygarden og Fjell, har generert inntekter for mange titalls millioner kroner. For perioden 2005-2013 (tilfeldig valgt periode) utgjorde anløpsavgiften frå desse 3 hamnene meir enn 68 mill.kr, eller nærare 57% av anløpsavgifta

frå alle hamnene innafor BOH denne perioden. Anløpsavgifta frå Bergen Indre Hamn var i same periode litt over 50 mill.kr.

Målt i tal anløp (ekskl. ferjer), har aktiviteten naturleg nok vore vesentleg større i Indre Havn enn i dei andre hamnene. Om ein derimot målar aktiviteten i godsmengde eller kontainertrafikk, så dominerar dei ytre hamnene statistikken. Ein viktig grunn til dette er olje/ offshore-relatert verksemd i kommunane Lindås, Øygarden og Fjell, og slik sett i liten grad relatert til BOH sitt ansvarsfelt. (Meir om dette i vedlagte saksmateriale).

Trafikk av cruisefarty har over åra vakse sterkt, og BOH er blant dei største hamnene for denne typen trafikk i Europa. Bergen Indre Hamn er heilt dominerande innafor denne sektoren. Deltakarkommunane har delegert til BOH å handsama plan og utbyggingsrelaterte uttaler og søknader som gjeld marine område. Dette er t.d uttaler til kommuneplanar, reguleringsplanar og til dispensasjonar frå desse. Det gjeld også søknader som kommunane handsamar etter plan- og bygningslova om t.d utfylling, mudring, plassering av flytebrygger, bygging av kaier, sjøleidningar osv. Hamnevesenet fakturerer søkjarane direkte for handsaminga av søknadene, og deira avgjerd følger så kommunane si slutthandsaming av søknaden.

Eit lite oversyn for åra 2010-2014 viser at BOH ga uttale til 232 plansaker i Fjell kommune. (Dette er ikkje gebyrbelagt). I same periode handsama dei 306 utbyggingssøknader. I det meste av perioden var gebyr pr. sak 4.200,-, slik at hamnevesenet sine inntekter frå denne sakshandsaminga for Fjell kommune utgjorde til saman nærmare 1.3 mill. kr.

c. Omdanninga av selskapet

I 2009/2010 starta BOH å førebu ei endring eller omdanning av selskapet for å tilpasse det til endringar i lovverket. Mellom anna tok ny Lov om havner og farvann (HFL) til å gjelde frå januar 2010, og denne fastla ein del nye prinsipp for organisering og drift av hamnene i landet.

Ein premiss for arbeidet med å endra BOH har vore at alle dei 11 deltakarkommunane skulle få høve til å vere med i det nye selskapet. Ein har også kome fram til at den nye organisasjonen burde vere eit interkommunalt selskap i samsvar med Lov om interkommunale selskaper. Dette er også i tråd med korleis mange andre hamneselskap i Norge har (om)organisert seg dei siste åra. På same måte som BOH er organisert i dag, vil ein slik organisasjon vere bygd rundt eit hamneråd der alle deltakarkommunane er representert, og eit hamnestyre. Jf meir detaljar om interkommunale selskap seinare i saka.

Dei 11 kommunane er særst ulike på ei rekkje måtar. Dei varierer i storleik frå om lag 600 til meir enn 280.000 innbyggjarar. Berre 4 har stor hamnerelatert aktivitet, mens fleire knapt har hamneaktivitet. Naturleg nok har arbeidet med etablering av eit nytt hamneselskap vore følgt med størst merksemd i kommunane med høg hamneaktivitet, som t.d Lindås og Fjell.

Kontakten mellom Fjell og Lindås kom i gang hausten 2012. Bakgrunnen var ønsket om å få mest mogleg kunnskap om kva følgjer dei planlagte endringane ville få for eigen kommune. Lindås hadde difor hausten 2012 eit møte med representantar for hamnekompetansen i Kommunenes Sentralforbund (KS Havn), der også Fjell deltok. I etterkant har ein hatt ein dialog som også har gjeve grobunn for å tenke på eit meir formelt samarbeid som eit alternativ til nye Bergen Havn IKS. For å få best mogleg kunnskap har ein nytta ekstern kompetanse innafor juridiske og hamnefaglege problemstillingar, og ein har hatt fleire møte med BOH, Bergen kommune og dei andre samarbeidskommunane og med sentrale aktørar innafor næringslivet i dei to kommunane. Dette er nærare omtalt i saksmaterialet til

kommunestyra 19.12.2013 (vedlagt) i tillegg til oppdatert informasjon i denne saka.

Premissane for det nye BH IKS vart formelt klargjort gjennom vedtak i BOH sitt styre 9.september 2013. Vedtaket var basert på dokument framlagt i eigarmøte 30.05.2013 leia av byrådsleiar i Bergen Monica Meland. Styrevedtaket inneheld m.a følgjande hovudpunkt om det nye selskapet: (for meir detaljar, sjå vedlagte protokoll frå møtet)

- Alle noverande deltakarkommunar i BOH vert inviterte med i det nye selskapet
- Selskapet får tilført 700-1000 mill. kr. (presist beløp avheng av føresetnadene for utrekning)
- Bergen kommune overtek det aller meste av tomtegrunn og bygningar som i dag er tilknytta BOH.
- Bygg eller areal som BH IKS ikkje eig, og som selskapet ønskjer å nytta til hamneføremål, må leigast frå Bergen kommune til marknadsvilkår.
- Bergen kommune kan disponera bygg og/eller areal som ein vedtek å ikkje nytta til hamneføremål etter eige ønskje, t.d bustader, næringsføremål eller (andre) byutviklingsføremål.
- Bergen vert representert med 70% av røystene (eigarfordeling). Dei andre kommunane får kvar 3% eigardel.

Saksmaterialet som låg til grunn for vedtaka i kommunestyra 19.12.2013 er m.a basert på desse premissane, og vart grundigare omtalt i den saka. Det aktive samarbeidet mellom dei 2 kommunane kan delast inn i 2 fasar: før og etter vedtaka i kommunestyra 19.desember. I 2014/2015 har ein arbeidd med å følgje opp pkt 2 og 3 i vedtaka. Særleg viktige hendingar i denne prosessen:

- Møte (2014 og 2015) mellom repr. for prosjektgruppa og leiinga for CCB. Drøfting av premissar for eit eventuelt samarbeid mellom kystbasen og eit nytt hamneselskap
- Fleire møte i prosjektgruppa om utforming av framlegg til selskapsavtale/ selskapsvedtekter
- Møte mellom prosjektgruppa og representantar for KS Havn.
- Møte med statsekretær John Georg Dale m/ stab i Samferdsledepartementet. Orientering om sentrale vedtak i Fjell/ Lindås, og om departementet sitt arbeid i hamnespørsmål.
- Møte (2014) mellom repr. for prosjektgruppa og hamnedirektøren i BOH.
- Møte (2014 og 2015) mellom repr. for arbeidsgruppa og leiinga i Kystverket.
- Møte (2014) mellom ordførarane, adm.arbeidsgruppe og byrådsleiar Stolt-Nielsen/ adm. i Bergen kommune.
- Møte (2014 og 2015) mellom ordførar/adm.arbeidsgruppe i Fjell og ordførar/ rådmann i Øygarden kommune
- Møte (desbr.2014) mellom ordførarane og adm., og hamnedirektør og styreleiar i BOH.
- Møte (januar 2015) i hamnerådet.
- Møte (febr.2015) mellom ordførarane, adm.arbeidsgruppe og byrådsleiar Smith-Sivertsen/ adm. i Bergen kommune.
- Møte (april 2015) mellom adm.arbeidsgruppe og leiinga i Kristiansund og Nordmøre Hamn.
- Eigarmøte i BOH juni 2015

Dei mest relevante «momenta» frå denne prosessen kan kort oppsummerast slik:

- Endra oppgåve- og ansvarsfordeling mellom kystbasane har ført til nærare samarbeid mellom CCB og Mongstadbase og til større disponible kaiareal. Ein har også over tid

arbeidd med å utvikla sjøverts samband mellom ulike hamner langs kysten. Leiinga er opne for dialog med kommunane i høve felles interesser knytt til eit nytt hamneselskap.

- Dialogen med KS og Samferdsledepartementet har i hovudsak vore av orienterande karakter. Dei vil ikkje i utgangspunktet ha ein direkte rolle i høve tilhøve som vedkjem interne tilhøve i hamnedistrikt eller kommunar, men vil likevel vere merksam på ein situasjon der det kan skje store endringar i styringsstruktur og i tilhøve knytt til framtidig hamnekapital. Departementet har nyleg presentert framlegg til ein ny landsdekkande hamnestrategi med vekt på høg effektivitet.
- Leiinga i BOH vart gjeve eit mandat gjennom hamnestyret sitt vedtak av 9.september 2013, og har i ettertid arbeidd med gjennomføringa av det. Dei har mellom anna hatt fokus på kva vilkåra vil bety for kapitalsituasjonen (hamnekapitalen) og med det driftsvilkåra i det nye selskapet.
- I møte 26.september 2014 oppheva hamnestyret sitt vedtak frå eitt år tilbake (jf. førre punkt), og la med det grunnlag for å kunne gjere ei ny vurdering av premissane som låg til grunn for kommunestyra i Fjell og Lindås sine vedtak av 19.desember 2013. I ettertid har styrande organ i BOH valgt å ikkje følge opp sitt nye vedtak, slik at premissane frå styrevedtaket i 2013 framleis ser ut til å gjelde.
- BOH v/styreleiar har i brev av januar 2015, - jf vedtak i hamnerådet 5.januar, invitert kommunane til å ta stilling til evt. deltaking i nye BH IKS. Premissane for dette er i samsvar med det grunnlaget som kommunestyra i Fjell og Lindås ikkje kunne akseptere i sine vedtak i desember 2013.
- Møta mellom ordførarane i Fjell og Lindås og byrådsleiarane i Bergen var både av orienterande og drøftande karakter. Bergen sitt hovudfokus var deira rolle som eigar av store delar av BOH sin eigedomsmasse, og følgjer dette får for maktfordelinga i det nye selskapet. For Bergen var det også viktig at omdanninga ville gje høve til byutvikling/-utbygging og redusert forureining i sentrale byområde. I møtet med byråd Smith-Sivertsen ba Fjell og Lindås om ein vidare dialog der ein kunne vurdere ein selskapsmodell som var meir frikobla frå noverande eigartilhøve til eigedomane, og meir på selskapet sin rolle som samfunns- og næringsutviklar i heile regionen. Ein var samde om at Bergen snarleg og ved første høve skulle komme tilbake med ei skriftleg vurdering av dette. Ordførarane i Fjell og Lindås har i ettertid, og i brevs form (vedlagt), presisert sine tankar i denne samanhengen, men har ikkje fått tilbakemelding frå Bergen kommune, korkje skriftleg eller munnleg.
- Premissane i Lindås og Fjell sine kommunestyrevedtak opnar for å etablere eit nytt hamneselskap der ein i utgangspunktet prioriterer dei funksjonane som BOH utfører for kommunane i dag (sakshandsaming knytt til plan- og bygningslova og havnelova) medan ein utviklar selskapet i samsvar med nye vedtekter. Eit slik selskap vil berre krevje ei enkel bemanning (2-3 tilsette) og enkle fasilitetar og logistikk. Dialogen med Kystverket, Kristiansund og Nordmøre Havn og andre kompetansemiljø stadfester at eit slikt ambisjonsnivå er fullt mogleg å finansiera gjennom inntektene frå anløpsavgift og saksgebyr. BOH har til no brukt inntektene frå anløpsavgifta (og andre inntekter) til tiltak i Indre Hamn, og i liten grad til tiltak i farleia til nabokommunane til Bergen. Eit nytt hamneselskap vil såleis få tilført årlege inntekter på fleire millionar som tidlegare i liten grad har kome Fjell og Lindås til gode, og som t.d både kan nyttast til tiltak i farleia og andre føremål.
- På eigarmøtet 4.juni 2015 stadfesta byrådsleiar i Bergen kommune og hamnerådsleiar og styreleiar i BOH at det ikkje låg føre endringar i dei premissane for BH IKS som styret vedtok i september 2013 og som hamnerådet stadfesta i møte i januar 2015. Men

tidspunkt for etablering av selskapet var utsett til seinast 1.januar 2017.

d. Alternative selskapsformer

Hamne-Noreg har dei siste åra, særleg etter at den nye hamnelova vart vedteke, hatt fleire døme på organisasjonsendringar tilpassa det nye lovgrunnlaget (Havne og farvannsloven, - HFL).

Grunnleggjande føresetnader:

HFL legg opp til eit klart skilje mellom offentleg og kommersiell (privatretslig basert) hamneverksemd. Dette skiljet inneber ei viktig realitetsendring i høve hamnelova av 1984.

Den offentlegrettslege delen består av dei pliktar kommunen har som offentleg forvaltningsorgan og utøvar av offentleg mynde. Den privatretslege delen består av den aktivitet kommunen/ hamneselskapet driv som eigar av hamneinnretningar (kaier, kranar, fortøyningsreiskap, lagerskur, tilgang til landstrøm osv) og alminneleg høve til å drive næringsverksemd.

I dagleg drift betyr dette at den offentlegrettslege delen av verksemda har ei utgiftsside ved at kommunen /hamneselskapet har ansvar for tryggheit og framkome i kommunen sitt sjøområde. Den økonomiske balansen i dette skal primært dekkast gjennom anløpsavgifta. Kommunen/ hamneselskapet har også ansvaret for å sakshandsama søknader knytt til etablering av tiltak i strandsona/ sjøområda, t.d moloar, flytebrygger o.l, og til arealplanar som vedkjem sjøområda. Dette kan ein dekke kostnaden for gjennom ulike gebyr. Kommunen/ hamneorganisasjonen må utarbeide føreseigner som regulerar anløpsavgift og gebyr.

Den privatretslege delen er basert på at brukarane av dei fasilitetane hamna tilbyr skal betale for dette på vanleg privatretsleg grunnlag, og gjerne ut frå marknadsmessig prising. Grovt sett kan ein seie at fram til kaikanten er eit farty sine hamnekostnader knytt til anløpsavgiften. Frå kaikanten og innover det landbaserte kaiarealet gjeld privatretslege / forretningsmessige vilkår, både for farty og øvrege brukarar, t.d landverts transport. Kommunane har også eit ansvar knytt til terrorberedskap i hamnene. Dette ansvaret kan også til ein viss grad omfatte private hamneterminalar.

Utover det står kommunane relativt fritt når det gjeld organiseringa. BOH er i dag iflg eigne vedtekter omtalt som ..»interkommunal bedrift». Det går ikkje fram av vedtektene om selskapet er organisert med heimel i kommunelova (kl) §27, men dette vert uttalt i årsmeldingane.

I arbeidet med å endra selskapsforma til BOH, har ein vurdert fleire alternative selskapsformer. Ein kort presentasjon av dei mest aktuelle:

Kommunalt føretak (KF)

Eit KF gjev høve til å drive dei forvaltningsrettslege og dei forretningsmessige aktivitetane innafor den kommunale strukturen. Dette kan kombinerast med etablering av eitt eller fleire aksjeeselskap til investering og drift av større eller mindre delar av hamneaktivitetane. Slike selskap kan vere eigd av ein kommune, evt fleire kommunar i lag. Ei kommunalt føretak gjev også høve for deltaking frå private investorar. Ønsket om å avgrense eller fordele økonomisk ansvar kan vere eit argument i denne samanheng. Det kan også gjere det enklare å få inn naudsynt kapital.

Kommunalt samarbeid (KS)

KS kan skje etter ordninga i KommuneLOVA §27. Dette er lite tilpassa den forretningsmessige sida av hamnedrifta, gjev mindre handlefridom enn eit KF, og vert vurdert som mindre velegna innafor hamneverksemd.

Interkommunalt selskap (IKS)

Eit IKS er eit slags KF spesielt tilpassa fleire kommunar som eigar. Jf vedlagte Lov om interkommunale selskaper. Dei fleste hamnesamarbeid i Norge i dag er i form av IKS. Det planlagte nye Bergen Havn IKS er ei slik selskapsform.

Aksjeselskap (AS)

Eit vanleg aksjeselskap er ikkje velegna for offentlegrettslege forvaltningsoppgåver. Det høver derimot godt der ein skilde delar av den forretningsmessige delen av verksemda, t.d eit hamnelager, vert skilt ut og finansiert/ drive separat. Eit A.S er eit velegna alternativ der den forretningsmessige delen av hamnedrifta har trong for meir fleksibilitet og mindre økonomisk risiko enn eit KF eller eit IKS gjev høve til. Eit IKS kan soleis etablere AS saman med andre aktørar og særlege føremål om dette er ønskeleg.

Framlegg til vedtekter / selskapsavtale

For interkommunale selskap skal det etter LOVA opprettast ein skriftleg selskapsavtale som vil ha status som selskapet sine vedtekter. Avtala/vedtektene føreset godkjenning i deltakarane sine kommunestyre for å vere gyldig. Framlegget til selskapsavtale/ vedtekter er basert på Lov av 29.januar 1999 om interkommunale selskap § 4: Selskapsavtale. Paragrafen er utforma slik at ein nesten kan nytte den direkte til utforminga av mykje av selskapsavtalen/ vedtektene. Føreliggjande utkast har også nytta selskapsavtaler for andre hamnesamarbeid som t.d Kristiansund og Nordmøre Havn IKS og Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS som referanse, og tilpassa storleik m.v for gjeldande selskapsdanning.

Framlegget er vedlagt i heilskap. Nedanfor følgjer utdrag av alle paragrafane (i kursiv), med fokus på særleg viktige punkt i denne samanheng, og som rådmannen har funne det rett å kommentere spesielt (med mindre skrift).

§1 Namn/organisasjonsform

Det vert lagt til grunn at det nye selskapet vert etablert som IKS.

Selskapet sitt namn er Fjordhamn Vest IKS.

Selskapet er eit sjølvstendig rettssubjekt med eigne rettar og pliktar, og ei sjølvstendig partsstilling i høve til domstol og styresmakter.

Vurdering: Det er vanskeleg å finne eit presist, dekkande og «klingande» namn som alle syns om. Det kan t.d vere ein ide å vurdere ei form for namnekåring om ein ønskjer eit anna namn. Formuleringane om sjølvstende m.v er henta direkte frå lovteksten.

§2 Kontorstad

Selskapet har kontorstad i Fjell kommune..

Vurdering: Lov krever at selskapet må ha berre ein (1) registreringsadresse eller forretningsadresse. Valet kan likegodt vere Lindås kommune. Dette legg ikkje hindringar i vegen for kva praktiske løysingar som vert vald når selskapet kjem i drift. Meir detaljar må ein kome attende til etter kvart.

§3 Føremål

- sikra trygg ferdsel i dei hamneområda som hamnevesenet har ansvar for
- ivareta .. administrative og forvaltingsmessige oppgåvene etter
- ha eit solid økonomisk fundament ..og vera kostnadseffektivt
- vera med å byggje opp konkrete samarbeidsprosjekt og –former saman med næringsliv og andre samfunnsaktørar

.....

Vurdering: Denne paragrafen er kanskje den som fortel mest om kva selskap dei to kommunane tenkjer seg. Ved sida av å ivareta «standard» oppgåver og rollar for eit hamnevesen, skal ein vere ein aktiv samarbeidspart og initiativtaker i høve næringslivet. Ein ser føre seg at ein saman med lokale og andre næringsinteresser kan vere med på å utvikla og styrka næringslivet i området, t.d gjennom felles investeringsprosjekt og selskapsdanningar. På denne måten legg ein kanskje meir vekt på det nye hamneselskapet som ein aktiv samfunnsaktør med breiare samarbeidsflate og fleire rollar og engasjement enn kva som har vore situasjonen innafor BOH.

§4 Grunnleggjande økonomiske føresetnader

Kostnader fram til Selskapet er etablert skal dekkast av dei samarbeidande kommunane etter same brøk som kvar kommune har eigardel i selskapet.

.....

Selskapet skal utan vederlag overta disposisjonsretten til dei samarbeidande kommunane sine hamneeigedomar og andre offentlege hamneinnretingar. Selskapet skal også overta ansvaret for drift av desse, herunder retten til å krevje hamneavgifter og vederlag

Vurdering: Både Lindås og Fjell har hatt utgifter til møter, reiser, jurist osv. i perioden 2012 – 2015. Desse kostnadene vil fordelast likt mellom dei to kommunane. I begge kommunane er det ei rekkje kaier og kaianlegg som til vanleg vert omtalt som kommunal kai. Dette er ofte kaier som tidlegare var nytta av lokalbåtar i rutetrafikk. Dei er av ulik storleik og i varierende stand. Kven som nyttar dei varierer også mykje. Kommunen eig til vanleg sjølve kaia, men det er også døme på ulike sameigeformer. I selskapsavtalen har ein inkludert dei kaiene der kommunalt eigarskap til sjølve kaia er avklart. I det vidare arbeidet vil ein også ha høve til å vurdere om også andre kaier vil vere aktuelt og tenleg å inkludera i avtalen. Dette føreset også kontakt med eventuelt andre som har heimel til kaigrunn/kaiområde. Ein slik rett til å disponera ulike eigedomar og innretingar som er nemnt i paragrafen, er ein heilt naturleg og avgjerande føresetnad for selskapet si etablering og drift. Vær særleg merksam på at dette ikkje føreset endringar i eigartilhøva til kaiene.

§5 Deltakarar/ deltakaransvar

Samarbeidskommunane har eigardel i selskapet sin nettoformue som følgjer:

Lindås kommune 50%

Fjell kommune 50 %

Ved ei eventuell framtidig auke i tal eigarar i selskapet, skal ingen eigar aleine kunne ha

majoritet i selskapet.

.....

Vurdering: Dette er eit naturleg delingsforhold mellom to sovidt like eigarar. Ved fleire deltakar må ein sjølv sagt endra %-delen, men slik at ingen av eigarane aleine skal ha majoritet i selskapet. I dei regionale hamneselskapa ein har vore i kontakt med, har ingen av deltakarane meir enn 38% eigardel, sjøl om det kan vere mykje større variasjon i storleiken på kommunane og eigarskap til eignedomane. Å ikkje ha ein dominant deltakar vert uttalt å vere heilt avgjerande for ein positiv kultur i selskapa.

§ 6 Selskapskapital

*Sum selskapskapital er kr. 2.000.000, (2 mill.kr) og er fordelt i samsvar med § 5.....
Deltakarane har ikkje ytterlegare innskotsplikt, om ikkje dette følgjer av Selskapet sitt
årsbudsjett og kvar deltakarkommune sitt budsjett for same år er godkjend med slik
innskotsplikt.*

.....

Vurdering: Rådmannen har i sitt framlegg til vedtak føreslege eit beløp for selskapet sin selskapskapital ved oppstart. Som presisert i rådmannen si vurdering vert inntektene frå anløpsavgift og saksgebyr vurdert som tilstrekkeleg til å finansiere drifta den tida Selskapet vert etablert og har fokus på basisfunksjonane som BOH til no har ivareteke. Det vil heilt innleiingsvis kunne vere eit etterslep- ein tidsmessig divergens – mellom inntekter og utgifter som t.d løn til nyttilsette, ulike mindre etableringskostnader o.l.. I denne perioden vil ein kunne trenge ein «buffer». Rådmannen foreslår ein mill.kr frå kvar kommune, men er samstundes trygg på at dette vil vere rikeleg, og at ein etter relativt kort tid vil vere i stand til å «betale tilbake» slik at selskapskapitalen veks.

§ 7 Hamnerådet

Selskapet skal ha eit representantskap, heretter kalla hamneråd. Rådet skal ha 5 medlemmer. Kvar av deltakarkommunane oppnemnar medlemmer og varamedlemmer som følgjer:

Lindås kommune: 3 medlemmer og 3 varamedlemmer

Fjell kommune: 3 medlemmer og 3 varamedlemmer

Hamnerådet sine medlemmar og varamedlemmer vert oppnemnt for 4 år om gangen av dei respektive kommunestyra. Valperioden skal tilsvare den kommunale valperioden. Leiar og nestleiar vert vald av medlemmane i hamnerådet, og slik at ansvaret alternerer mellom kommunane.

Deltakarkommunane skal søkje å etablera eit hamneråd med breiast og mest mogleg relevant utdanning og røynsle i høve føremålet og dei tenestene hamneselskapet skal ha ansvar for. Ved val av representantar bør dei respektive kommunestyra også velja representantar i hamnerådet som ikkje har sete i kommunestyret eller andre politiske organ.

Vurdering: Rådmannen vil meine at øvste organ i eit sovidt lite og oversiktleg selskap ikkje treng ha fleire medlemmar. Rådmannen ønskte også å ha Kystverket sin kompetanse representert i rådet, basert på positiv røynsle i andre hamneråd. Diverre har Kystverket endra sin strategi i høve slike funksjonar, slik at dette ikkje lenger er mogleg. Dette aukar behovet for at kommunestyra vel personar

som tilsaman har brei røynsle og kompetanse, -og at desse også vert rekruttert utanfor lokale politiske organ.

§ 8 Hamnerådet sitt ansvarsfelt og mynde

Hamnerådet er øvste mynde i selskapet.Rådet skal handsame og avgjere følgjande saker:

a) Fastsette Selskapet sitt rekneskap, budsjett og økonomiplan.

b) Val av styre,.... , inkl. honorar til medlemmane i styret.

Hamnerådet kan vedta å ta opp lån for å finansiere investeringar i bygningar, anlegg og varige driftsmidlar til eige bruk,.....

Selskapet sitt samla låneopptak kan ikkje, utan samtykke fra kvar av deltakarkommunane, overstige 50.000.000 (50 mill.)kr.

Vurdering: Hamnerådet sitt mynde er her avgrensa i samsvar med gjeldande lovgjeving, jf m.a detaljerte og presise reglar og føresetnader i §22 i Lov om interkommunale selskaper. Den øvre grensa for samla låneopptak er her føreslege ut frå rådmannen si vurdering av selskapet sin storleik og at det er heilt nystarta. Rådmannen viser til omtalen i sluttvurderinga i saka, og til eige framlegg til vedtakspunkt om dette.

§ 9 Innkalling til møte i hamnerådet

Innkalling til hamnerådsmøte skal skje med minst 2 vekers varsel, og skal innehalde saksliste. Deltakarkommunane v/ordførar skal med same frist varslast om innkallinga og sakslista.

Vurdering: Reglane for kva føresetnadar som skal ligge til grunn for innkalling til møte i hamnerådet er heilt i samsvar med lova. Rådmannen forslår at innkallingsfristen vert sett til minst 2 veker før møtet, men at særlege situasjonar opnar for fleksibilitet.

§ 10 Sakshandsaminga i hamnerådet

Kvar representant har ei stemme. Rådet er vedtaksført når minst halvparten/ minimum 4 av medlemmane er til stades.

Saker som ikkje er meldt representantane etter dei reglar som gjeld for innkalling, kan ikkje handsamast av hamnerådet med mindre samtlege representantar er samde i dette. I tillegg til dei som har rett til å krevje hamnerådet innkalla etter § 8, kan styret sin leiar og hamnesjefen føreslå ei sak tatt opp til handsaming etter reglane framom.

Vurdering: Reglane som er sett i vedtektene er i samsvar med lovgrunnlaget og vanleg praksis. Rådet er ikkje røysteført utan at eit fleirtal av representantane er til stades. Likeins vil møteleiaren ha dobbelrøyst i situasjonar med røystetal som ikkje gjev grunnlag for avgjerd. Det er også vanleg at styremedlemmer, styreleiar og hamnesjef har særlege rettar og pliktar, og likeins at ordførar og rådmann i deltakarkommunane kan vere til stades i møta.

§11 Hamnestyret

Selskapet skal ha eit styre på 7 medlemmar og tilsvarende tal personlege varamedlemmar.

Hamnerådet oppnemner medlemmer og varamedlemmer som følger:

Fjell kommune: 2 medlemmer og 2 varamedlemmer

Lindås kommune: 2 medlemmer og 2 varamedlemmer

Styret skal i tillegg ha følgjande medlemmer:

Lokalt næringsliv/ brukarar av hamna: 2 representantar og 2 vararepresentantar,

1 frå kvar av deltakarkommunane.

Desse vert valde av hamnerådet etter forslag frå brukarane.

Tilsette: 1 representant og 1 vararepresentant.

Representantane skal fungere for fire år om gangen. Funksjonstida følgjer kommunelova. Det nyvalde styret skal avløyse det sitjande innan 01.12. Styreleiar skal alternere mellom kommunane.

Hamnerådet skal søkje å etablera eit hamnestyre med breiast og mest mogleg relevant utdanning og røynsle i høve føremålet og dei tenestene hamneselskapet skal ha ansvar for.

Vurdering: Rådmannen føreset eit styre med høg aktivitet. Likeins er brei kompetanse relatert til hamneselskapet sitt virkefelt sær viktig. Ein rår difor til at styret får relativt mange medlemmer. Dei kommunalt valde representantane må ha best mogleg bakgrunn og røynsle/ kompetanse knytt til selskapet sitt virkefelt., og verte supplert med kompetanse frå brukarane av hamnetenestene og dei tilsette. Styreleiaren vert sjølv sagt vald for 4 år av gangen, men rådmannen vil vere tydeleg på behovet for at leiaransvaret vekslar for kvar 4-årsperiode mellom deltakarkommunane.

§ 12 Innkalling til styremøte

Styreleiar har ansvar for at styret har møte når dette vert vurdert som naudsynt og tenleg. Styremedlemmer og/ eller hamnesjef kan krevje at styret vert kalla til møte. Hamnesjefen skal delta på styremøta med talerett og rett til å kome med framlegg i møtet.. Styret kan i enkelte tilfelle/ særlege saker vedta å avvike frå dette.

Vurdering: innhaldet i denne paragrafen er heilt i samsvar med lovgrunnlag og vanleg praksis i hamnestyra rundt om. Styreleiaren har ein sær viktig funksjon, og må ha høve til stor aktivitet og fleksibilitet, og likeins nær og god kontakt med hamnesjef og styremedlemmer.

§ 13 Sakshandsaming i styret

Styret er vedtaksført når minst 4 styremedlemmer er til stades. Fleirtalet må vera minimum ein tredel(3) av samtlege styremedlemmer om vedtaket skal vere gyldig. Om konkurrerande framlegg får like mange røyster, er møteleiaren si røyst avgjerande.

Styret skal føre protokoll frå møta, og denne skal underskrivast av 2 (to) styremedlemmer som deltek i dei respektive møta. Om styremedlem(mer) eller hamnesjefen er usamd med avgjerder i styret eller av andre grunner ønskjer det, kan dei krevje å få sine synspunkt og merknader innført i protokollen.

Vurdering: Samstundes som styret skal vere aktivt og fleksibelt, så må ein unngå tvil om i kva grad

vedtak m.v er representative. Det er også viktig, og i samsvar med vanleg praksis, at styremedlemmer eller hamnesjefen kan protokollføre sine synspunkt om desse avvik frå det som vert vedteke.

§ 14 Styret sitt mynde

.....Vedtak om:

- a) å avhende eller pantsette fast eigedom eller andre større kapitalgjenstandar eller
- b) å føreta investeringar som er viktig for selskapet eller ein eller flere av deltakarane

kan berre gjerast av hamnerådet etter framlegg frå styret.

.....

Hamnestyret har rett til å uttale seg i alle saker som kan ha konsekvensar for drift og forvaltning av Selskapet, når slike saker er til handsaming i deltakarkommunane sine organ og/ eller institusjonar.

Styret har arbeidsgjevaransvaret Styret skal føre tilsyn med hamnesjefen si leiing av verksemda.

Dette inneber også å fastsette personalreglement og andre retningslinjer som gjeld personalforvaltinga.

Vurdering: Det er viktig med klare reglar for kva mynde styret har v.s hamnerådet og hamnesjefen. Lovgrunnlaget er tydeleg på dette.

§ 15 Dagleg leiar

Selskapet skal ha ein dagleg leiar med stillingsnemning hamnesjef. Hamnestyret har ansvar for tilsetting av hamnesjefen, som skal følgje dei retningslinjer og pålegg som styret har vedteke.

Dagleg leiing gjeld ikkje saker som er av uvanlig art og/ eller av særleg stor og prinsipiell art. Slike saker kan hamnesjefen, i samråd med styreleiar, berre ta ansvar for når styret i den enkelte saka har gitt han mynde til det,

Hamnesjefen har det daglege ansvaret for hamneselskapet si personalforvaltning, jf. også styret si rolle i den samanheng (sjå § 14).

§ 16 Representasjon, rekneskap, revisjon, budsjettering og langtidsplanlegging

Styret representerer selskapet utad og bind selskapet med si underskrift. Styret kan gje styremedlemmar og/ eller hamnesjefen same rett, og kan avgjere at den/dei som har slik rett, må utøve den i fellesskap. Rekneskapen vert vedteke av hamnerådet, som også vel selskapet sin revisor.

Hamnestyret førebur hamnerådet sine vedtak om økonomiske rammer for komande år, og legg fram sakstilfang om dette innan utgangen av november månad kvart år.

Hamnerådet skal ein gang i året vedta selskapet sin økonomiplan/langtidsbudsjett i samsvar med gjeldande krav og føresetnader i Lov om interkommunale selskap. Økonomiplanen skal omfatte dei fire (4) neste budsjettåra, og ligge til grunn for selskapet sitt budsjettarbeid og øvrig planleggingsarbeid.

Om hamnestyret går ut over tidlegare vedtekne økonomiske føresetnader i budsjett/økonomiplan, skal både hamneråd og kommunestyra i deltakarkommunane gjerast kjend med dette.

Selskapet skal i kvar funksjonsperiode (4 år) utarbeida ein langsiktig Strategiplan for dei neste 12 åra. Planen vert å leggje fram for kommunestyra i deltakarkommunane til orientering.

Vurdering: Det meste av det som står i denne paragrafen vert kanskje sett på som sjølvsaugt, men er likevel særst viktig for selskapet sin funksjonalitet. Å utarbeidet ein langsiktig strategiplan er ikkje eit lovkrav, men er vorten ein del av praksis og eit særst viktig instrument for mange av dei mest aktive hamneselskapa, på same måte som slike planar er det for mange kommunar.

§ 17 Konkurrerande verksemd

Ein deltakarkommune har ikkje rett til å drive verksemd som kjem i konkurranse med hamneselskapet.

§ 18 Opphøyr av deltaking

Kvar deltakarkommune som ønskjer det kan seie opp si deltaking i selskapet. Slik oppseiing kan fremjast med eitt (1) års skriftleg varsel, og får effekt frå byrjinga av det påfølgjande budsjettåret. Likevel tidlegast fire (4) år etter at dei formelt vart deltakar.

Om ein deltakar sine rettar er blitt krenka ved vesentleg misleghald av selskapsavtalane, kan vedkomande likevel krevje si deltaking til opphør med umiddelbar verknad.

For meir detaljar.....§30 i Lov om interkommunale selskaper ...vert å sjå på som ein del av desse vedtektene.....

§ 19 Misleghald

Om ein/fleire deltakar(ar) mislegheld si deltaking i Selskapet, kan dei andre deltakarane avgjere at vedkomande deltakar(ar) si deltaking skal opphøyre. Eit slikt vedtak må vere samrøystes blant dei andre deltakarane for å vere gyldig..... Deltakaran(e) sine representantar i hamnerådet og styret må gå ut av sine verv utan opphald. §31 i Lov om interkommunale selskaper er meir detaljert og vil gjelde i høve ein eventuell slik situasjon.

§ 20 Oppløysing. Avvikling

Om kommunestyra i alle dei deltakande kommunane gjer slikt vedtak, kan Selskapet verte oppløyst. Den enkelte kommune kan også krevje selskapet oppløyst dersom kommunen (som deltakar) sine rettar er blitt krenka gjennom vesentleg misleghald.....

Lov om interkommunale selskaper sine §32 Oppløsning, §33 Avviklingsstyre, §34

Avviklingen, §35 Sikrede midler og §36 Deltakernes ansvar etter avvikling inneheld fleire detaljar i høve ein slik eventuell situasjon, og er ein del av desse vedtektene.

§ 21 Valdgift

Einkvar tvist som måtte oppstå i tilknytning til selskapsforholdet vert å avgjera ved valdgift etter kap 32 i Tvistemålsloven.....

Rådmannen sin kommentar til § 18 - §21:

Desse paragrafane regulerer situasjonar som helst ikkje skal verte ein realitet. Det er trong for tydelege reglar og referansar om ein slik situasjon eventuelt skulle oppstå. Lov om interkommunale selskaper inneheld spesifikke og presise reglar for korleis ein eventuelt skal møte slike situasjonar på best mogleg måte, og ein har difor inkludert lova sine viktigaste paragrafar i Selskapet sine vedtekter.

§ 22 Endring av selskapsavtalen

Følgjande punkt i denne selskapsavtalen føreset tilslutning frå kommunestyra i samtlege deltakerkommunar for å verte endra:....

Vurdering: Også denne paragrafen er relativt detaljert og treng ikkje kommenterast spesifikt, men den viser at lovverket bak er grundig og eigna dei fleste situasjonar.

§ 23 Avtaleeksemplar

Denne avtalen er utarbeidd i ein (1) original, som vert å oppbevare av selskapet på vegne av deltakarkommunane. Kvar av deltakarkommunane mottek ein stadfesta kopi av avtalen.

Vurdering:

Lindås har vore medlem i BOH i 25 år. Det meste av denne tida har ein, som dei andre deltakarkommunane, vore relativt passive i høve hamnevesenet si utøving av sitt mandat. Ein har delegert og fått utført grunnleggjande funksjonar som t.d ulike sakshandsamingsoppgåver for innbyggjarane, og ein har i liten grad vore oppteke av t.d kva potensiale eit hamneselskap kan ha som eit aktivum for eigen næringsutvikling og samfunnsutvikling. Ein har av same grunn kanskje ikkje vore særleg oppteken av kva dei store inntektene som selskapet har hatt har vore brukt til, og korleis den geografiske fordelinga av aktiviteten har vore.

Årsakene til dette kan vere mange. Ein av dei kan vere at BOH har hatt ein dominerande eigarkommune som nok har hatt mest fokus på utviklinga innafor sine eigne mest sentrale område. Dei andre har tildels ikkje hatt hamnerelatert aktivitet å snakke om. Dei har også vore ulike på mange felt, og har kanskje ikkje hatt fokus på interesser og potensiale i dei marine områda ut over det som BOH ivaretok i kvardagen.

Nokre av kommunane har nok frå tid til anna opplevd at ein t.d har etterspurt tenester som har lagt til hamneselskapet å ivareta, og at BOH då ofte har vist til andre aktørar som t.d Kystverket eller andre for å få dette gjennomført. Døme på slike situasjonar har vore opprydding i den nære farleia. Men samla sett har det ikkje vore mykje «uro» eller debatt om måten BOH har ivareteke oppgåvene på.

Då BOH, som mange andre hamneselskap på same tid, starta arbeidet med å tilpasse

organisasjonen til nye lovkrav og andre endra føresetnader, var det naturleg for nokre av dei mest sentrale medlemmane å vurdere sin eigen situasjon og eigne interesser. Lindås var kanskje den første til å arbeide seriøst med desse problemstillingane, og tok i den samanheng også kontakt med Fjell kommune. I starten av dette arbeidet hadde begge kommunane som utgangspunkt at ein ønskte å vere med i det nye selskapet, men at dette måtte skje på vilkår som ein såg seg tente med. Fokus i den første fasen var difor retta på styringsstruktur, fordeling av verdiar, og framtidige strategiar og prioriteringar. At største eigar føresette auka makt ved å krevje 70% majoritet, mesteparten av verdiane i selskapet, og samstundes signaliserte framtidige utviklingsplanar der eigne interesser som t.d byutvikling var heilt dominerande, var vanskeleg å akseptera. Kontakt med fleire andre samanliknbare hamnevesen på Vestlandet synte at det var fullt mogleg å drive etter heilt andre prinsipp for styring og medverknad, og samstundes gjere det godt økonomisk. Dette låg til grunn for dei samrøystes vedtaka i kommunestyra i Fjell og Lindås i desember 2013.

Vedtaka i/ signala frå kommunestyra var klare på at ein ikkje ville vere med i eit «nytt BOH» ut frå premissane som låg føre hausten 2013. Samstundes som ein ba administrasjonen om å førebu sak om etablering av nytt felles hamneselskap for Lindås og Fjell, så hadde ein håp om at det var rom for endringar i grunnlaget for det nye selskapet fram mot formell skiping av Bergen Havn IKS, og at desse endringane kunne gjere det aktuelt å likevel delta. Rådmannen tolka dette slik at det kommunestyra ønskte mest var eit nytt selskap som vidareførte samarbeidet i BOH, men på ein måte som gjorde det tenleg for alle medlemmene å vere med.

Prosjektgruppene i begge kommunane har difor i ettertid arbeidd parallelt med å skipa eit grunnlag for eit nytt felles selskap, samstundes som ein har arbeidd aktivt i høve Bergen kommune og BOH sitt arbeid med utforminga av det endelege fundamentet for BH IKS. Slik rådmannen vurderer situasjonen etter siste eigarmøte 4.juni 2015, så har ein ikkje lukkast med dette.

I dei snart 3 åra som har gått sia denne saka kom i fokus, så har realitetane i høve kva hamneselskap «nye BOH» vil verte endra seg lite. Samstundes har det vore ein periode som har gjeve rådmannen og dei andre involverte mykje kunnskap. Rådmannen vil i den samanheng særleg nemne følgjande:

- Ein har fått innsyn i alternative måtar å tenke rundt kva eit hamneselskap kan og bør vere. Andre samanliknbare hamnevesen har synt kor viktig hamnevesen og hamnesamarbeid kan vere for samfunnsutvikling og næringslivsutvikling i kommunar og regionar. Kysten og hamnene langs den er sjølv livsnerven mange stader på Vestlandet, men dette har ikkje alltid vore arbeidd aktivt og målretta med. Men der ein har gjort dette, så har ein nådd resultat som er imponerende, -og kanskje også sjølvsahte når ein berre har hatt klare mål og eit klårt fokus på kva som er mogleg å få til.
- Rådmannen vil vere så fri at han meiner at BOH tildels, og sjølvsaht ikkje medvete, kan ha vore til hinder for ei slik utvikling i enkelte av kommunane. Selskapet har m.a hatt eit veldig sterkt fokus på Bergen kommune og Bergen indre havn, og i mykje mindre grad på dei andre kommunane i samarbeidet. Om ein ser på andre regionale hamnevesen sine resultat når det gjeld å medverke til lokal og regional næringsutvikling, så finn ein i liten grad parallellar i hamneregionen eller blant deltakarkommunane i BOH.
- BOH har til no primært brukt dei betydelege inntektene frå anløpsavgifta til tiltak i Bergen indre hamn, og i liten grad til tiltak i farleia til nabokommunane. Eit nytt hamneselskap vil såleis få tilført årlege inntekter på fleire millionar som tidlegare i liten grad har kome Fjell og/eller Lindås til gode, og som t.d både kan nyttast til tiltak i farleia

og

andre

føremål.

- I heile prosessen har ein frå mange hald fått spørsmål om ein veit kva ein held på med, og om ein ikkje veit kor krevjande det er å etablera og driva eit hamneselskap. Rådmannen trur desse innspela er godt meint, og er sjølv sagt samd i at det kan vere utfordrande å gjere noko nytt. Han har difor tru på at ein startar «i det små». Det nye Fjordhamn Vest IKS bør difor i startfasen prioritera dei funksjonane som ein til no har fått hjelp til gjennom deltakinga i BOH, og som er lovheimla basisfunksjonar for eit hamneselskap. På den måten vert korkje kommunane, næringsliv eller privatpersonar skadelidande mens det nye selskapet etablerer seg og finn si form. Rådmannen ser føre seg at selskapet i startfasen,- kanskje dei første 1-2 åra, er bemanna med ein hamnesjef og 1-2 stillingar i tillegg. Av desse vil 1 av stillingane ha sakshandsaming tilknytt dei nemnte basisfunksjonane som hovudansvar. På eit tidspunkt kan det vere naturleg å ta initiativ til saman med andre aktørar å utvikla hamnerelaterte prosjekt lokalt.
- Det har også vore stilt spørsmål ved finansieringa av drifta av eit nytt selskap, og då særleg i startfasen. Dette har vore viktig for rådmannen å finne ut av gjennom kontakt med Kystverket og andre kompetansemiljø. Det synest heilt klart at ein, om ein har eit utgangspunkt som nemnt i punktet ovenfor, kan finansiere aktiviteten dei første åra med inntektene frå anløpsavgiften og inntektene frå sakshandsaminga som tidlegare gikk til BOH.
- Rådmannen har tru på at det vil vere særskild viktig å få ein hamnesjef på plass tidlegast mogleg. Røynsle og råd frå dei miljøa ein har vore i kontakt med under prosessen, tilseier at vedkomande bør ha kjennskap til hamnedrift, men at bakgrunn og gode resultat frå næringsliv og aktivt samfunnsarbeid vil vere heilt sentrale kriterie for stillinga.

Ut frå dette trur rådmannen at det kan vere tenleg å «justera» litt på fokuset som låg til grunn for kommunestyra sine vedtak i 2013. Det er kanskje ikkje lenger eit so viktig kriterium kva majoritetsprosent hovudeigaren Bergen vil få i det nye selskapet, so lenge den er sovidt stor at den opnar for eit styringsgrunnlag som det ein til no har hatt i BOH. Og likeins må eit nytt BH IKS vere tufta på heilt klare og tydelege mål og strategiar om utviklinga som kjem heile hamneregionen til gode. Dette finn ein ikkje i det nye fundamentet for BH IKS som ligg føre. Rådmannen er også av den klare meining at lite har skjedd av hamnerelatert utvikling i omegnskommunane til Bergen dei siste åra, og som BOH har hatt innverknad på.

Oljealderen har gjeve mange kystkommunar på Vestlandet store fortrinn dei siste 4-5 tiåra, og både Lindås og Fjell har hausta fruktane av dette. No kan det sjå ut som at denne situasjonen er på hell, og ein ser tydeleg ringverknadene av dette for lokalt og regionalt næringsliv. I åra frametter vert det difor viktigare enn nokon gang å vere aktive med å utvikle vekstkraftige alternativ til det sterke oljefokuset, samstundes som ein sikrar at overgangen ikkje vert for smertefull.

Rådmannen har tru på at det skal målretta innsats for å klare dette, og at ein må finne ein handterlig skala for denne innsatsen og dette fokuset. Det er difor viktig at eit tenleg tal aktørar går saman om dette, og at interessene er samlande og av ein storleik som er handterleg. Eit hamnesamarbeid mellom Fjell og Lindås, med basis i den selskapsavtalen som ligg ved denne saka, vil vere slik.

Samstundes trur rådmannen at Fjell og Lindås kan samarbeide med, eller opne for fleire deltakarar i selskapet. Han ser også for seg at Fjordhamn Vest IKS over tid bør søkje ulike former for samarbeid med BH IKS. Men det kanskje viktigaste suksesskriteriet vert emna til

samarbeid med ulike næringslivsaktørar. Her må selskapet vere kreativt og aktivt, -ikkje berre med kven ein samarbeidar med, men kva måte ein gjer det på.

Som det går fram av saka og av selskapsavtalen/ vedtektene, så ser ein føre seg eit sjølvstendig hamnevesen som driv si verksemd på ein fleksibel og effektiv måte, og som har nær kontakt og breitt samarbeid med næringslivet lokalt og langs kysten. Kystverket vil også vere viktig å ha god kontakt med. Samstundes er Selskapet sikra god kontakt med kommunane gjennom deira representasjon og deltaking i Selskapet sine styrande organ.

Rådmannen har i selskapsavtalen og i framlegg til vedtak i saka føreslege ein startkapital på 2 mill.kr fordelt på innskot på ein halvdel frå kvar av dei to deltakarkommunane. Som rådmannen presiserer fleire stader i saka, så er han ikkje i tvil om at selskapet sitt driftsgrunnlag er godt og berekraftig, og at det gjev grunnlag for ei god utvikling. Rådmannen legg då til grunn at ein har «moderate» ambisjonar i startfasen, og vidareførar dei enkle tenestene til innbyggjarar og næringsliv som BOH har levert til no. Gjennom desse tenestene har ein eit inntektsgrunnlag gjennom avgifter og gebyr som sikrar eit slikt tenestenivå. Når ein ber kommunestyra løyve ein grunnlagskapital, så er det primært fordi det vil vere ein tidsdifferanse mellom utgifter og inntekter, der utgiftene i startfasen vil ha eit «forsprang» på inntektene.

Rådmannen føresler også at dei to kommunestyra saman går god for ei låneramme til Selskapet på til saman 50 mill.kr. Denne ramma vil det truleg ikkje vere bruk for i ein tidleg fase, men det vil vere heilt avgjerande for Selskapet at ein har tryggleik for at ein kan ta opp lån for å finansiera investeringar i bygningar, anlegg og varige driftsmidlar. 50 mill. kroner er eit moderat beløp. Sjølv om ein ikkje kan samanlikne korkje storleik eller driftsnivå i utgangspunktet, så kan ein nemna at Kristiansund og Nordmøre Hamnevesen har ei låneramme på 200 mill. kr.

Ideelt sett hadde det, etter rådmannen sitt syn, vore best om ein hadde kunna bygd vidare på eit nytt regionalt hamneselskap tufta på BOH. Men diverre tyder alt som har skjedd i prosessen til no på at dei planlagte endringane av BOH primært vil vere organisatoriske, og at dei vil bety ei kraftig og formelt tydelegare styrking av Bergen si rolle i hamnesamarbeidet. I dei 25 åra BOH har eksistert, så har selskapet omtrent berre hatt fokus på utviklinga av Bergen Indre Hamn. Mest alt av investeringskapital og driftsmidlar har vorte kanalisert til denne geografisk litle delen av den store hamneregionen. Og Bergen er ærlege og tydelege på sine ambisjonar om at det nye Bergen Havn IKS også vil vere sentrale i høve til m.a Bergen sine byutviklingsplanar. Med majoritet i hamneråd og hamnestyre vil dei i realiteten ha høve til kunne gjere kva dei når det gjeld selskapet si rolle i høve lokal og regional utvikling. Eit døme på at rådmannen kan ha grunn til å tenke på denne måten, er at ein hittil i prosessen omtrent berre har hatt fokus på selskapet si oppbygging og maktfordeling, og knapt har drøfta BH IKS sin rolle og potensiale som utviklar av heile hamneregionen.

BOH har eksistert i 25 år prega av ein kraftig vekst og utvikling i regionen og langs heile kysten. Kommunar som t.d Fjell, Lindås og Øygarden har hatt ei «eventyrleg» utvikling desse åra. Denne positive utviklinga har primært skjedd som ein konsekvens av veksten i oljerelatert næringsliv og Nordsjøen, og BOH si verksemd har hatt liten innverknad. Mykje tyder på at denne utviklinga er i endring, og at det vil vere viktig å finne andre vekstfaktorar enn olja for å sikre ei vidare positiv utvikling i kystkommunane. Rådmannen trur at dette krev heilt andre initiativ og heilt andre måtar å (sam)arbeida på for å lukkast i framtida. Ein ser at ein andre stader der ein i kanskje enda større grad har måtta kjempe for ei positiv utvikling, men som det likevel er naturleg å samanlikna seg med, har hatt andre perspektiv på kva fokus ein skal ha og kva måtar ein skal samarbeide på.

Rådmannen meiner at tida og omstende gjer det naudsynt og naturleg også for medlemmer

av BOH å tenke slik.