

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2007-2011) d. 12-10-2010

Mødedato Tirsdag d. 12. oktober 2010 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen 3. etg

Innholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyremøte 07.09.2010.....	3
Havnestatistikk - 2. tertial 2010.....	5
2. Tertialrapport 2010 - Kristiansand Havn KF.....	8
Kristiansand Havns strategi.....	14
Klage på Kristiansand Havn KF's vedtak om delvis dekning av saksomkostninger etter forvaltnings	17
Områdeplan for ny ferge- og containerterminal i endringer av prosjektorganisasjon og fremdrift.....	30

Punkt 29/10: Protokoll fra havnestyremøte 07.09.2010



KRISTIANSAND
HAVN KF

Dato: 08.09.2010
Saksnr.: 201000131-24
Arkivkode E: 033 P00 &17
Saksbehandler: Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.10.2010

Protokoll fra havnestyremøte 07.09.2010

Forslag til vedtak:

1. Havnestyret godkjenner protokoll fra havnestyremøte 07.09.2010

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 30/10: Havnestatistikk - 2. tertial 2010



Dato: 28.09.10
Saksnr.: 200905688-28
Arkivkode E: 212
Saksbehandler: Arne Gitmark

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
16.11.2010

Havnestatistikk - 2. tertial 2010

Sammendrag:

Statistikken for 2. tertial har vært svært positiv når det gjelder fergeanløp, passasjerer og biler med fergene.

Det er store forskjeller i lastemengder på de forskjellige kaier, men totalt en mindre økning.

Last.

Over offentlige kaier var det en oppgang på 1,0 %, målt mot 2. tertial i fjor.

For perioden januar til august var oppgangen 1,2 %.

Det er mindre enn forventet, men på enkelte områder er det absolutt en positiv tendens.

Last i containere har økt med over 20 % hittil i år, importen som gikk mest ned i fjor har nå størst økning.

Last med ferge har økt fra - 5,8% i 1. tertial til + 9,2 % i 2. tertial.

Fergeterminalen og containerterminalen er de kaiene med størst godsmengde og er følgelig de viktigste for havnen.

Selv om Nor Lines har flyttet virksomheten til Kongsgård og cellulose til Hunsfoss nå også losses her, er det nedgang i godsomslaget på kai 35 og 36.

Det skyldes at vi i 2. tertial i fjor hadde et mobilt asfaltverk som tok inn store mengder sand i Kongsgård.

I mai / juni var det transportarbeiderstreik og streik for de ansatte i driftsavdelingen.

Last som vanligvis går over våre kaier ble i denne tiden sendt over private kaier, med ferge eller sendt over andre havner.

I slutten av juli var arrangementet Tall Ships Races i Kristiansand havn. Med unntak av fergeterminalen var kaiene i Vesterhavnen stengt for vanlig trafikk i denne tiden.

Arrangementet var planlagt over flere år og vi antar at det ikke førte til særlig tap av last.

Anløp.

Antall anløp er i 2. tertial økt med hele 45 % eller 309 anløp, herav 294 fergeanløp. Vi har registrert en mindre oppgang for skip som laster og losses.

Anløpene i forbindelse med Tall Ships er ikke med i anløpsstatistikken.

Fergetrafikken.

Antall fergeanløp er mer enn fordoblet i 2. tertial etter som FjordLine igjen har sommerseiling over havnen. Som det fremgår i vedlegg 9 har det aldri vært fraktet så mange passasjerer og biler over Skagerrak.

Private kaier.

Det er oppgang i antall anløp og last også over private kaier. Spesielt over kaien på Elkem Fiskå er det en nær 100 % økning i forhold til 2. tertial i fjor..

Utsikter for 3. tertial.

En realistisk vurdering for resten av året synes å være at antall anløp vil ligge på samme nivå som i fjor og at det blir en mindre økning i godsomslaget.

[Forslag til vedtak:](#)

[Havnestyret tar sak om havnestatistikk for 2. tertial 2010 til orientering.](#)

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Arne Gitmark
Havneinspektør

Trykte vedlegg:

R011 for 2. tertial med perioden januar – august
7 diagrammer med kommentarer

Punkt 31/10: 2. Tertialrapport 2010 - Kristiansand Havn KF

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

hør debatten sak 170-10

Vedlegg 2 - 2. tertial investering

Vedlegg 1 - 2. tertial drift



Dato: 04.10.10
Saksnr.: 200905688-29
Arkivkode E: 212
Saksbehandler: Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret
Bystyret

Møtedato
12.10.2010
27.10.2010

2. Tertialrapport 2010 - Kristiansand Havn KF

Vedlagt følger utarbeidet regnskapsrapport for 2. tertial 2010 med følgende fordeling:

- Resultatregnskap
- Investeringsregnskap

Hensikten med tertialrapporten er å:

- Gi et helhetlig bilde av Kristiansand Havn KF økonomiske stilling ved utgangen av 2. tertial og anslå hvordan resultatet blir ved utgangen av året
- Forklare årsaker til at det er avvik mellom regnskapet og vedtatte budsjett
- Komme med forslag til hvordan avvik kan avvikles/reduceres

[Forslag til vedtak:](#)

[Regnskapsrapport for 2. tertial tas til orientering.](#)

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen
Administrasjonssjef

Trykte vedlegg:
2. vedlegg

Kommentarer til resultatregnskapet.

Tallmaterialet følger i vedlegg 1 og 2. Budsjettreguleringer innenfor vedtatt ramme er delegert til havnedirektøren. Budsjettreguleringen er innarbeidet i vedlegg 1 og alle kommentarene er i henhold til dette.

Driftsinntekter.

Ser vi alle driftsinntektene under ett har vi pr. 31.08.10 oppnådd 73% av årets totalt budsjetterte driftsinntekter på 73 mill kr. Kommentarer til de enkelte postene følger under.

Skipsavgifter

Sesongen så langt viser en oppgang fra året før og skipsavgiftene er i henhold til budsjett. Vi har bare på fergeterminalen 294 flere anløp året før. Dette skyldes i hovedsak Fjordline. Det er ingen uforutsette hendelser som indikerer at vi ikke vil nå dagens budsjett. Vi har derimot noen prosjekter vi arbeider med, som kan medføre en resultatforbedring.

Vareavgifter

På vareavgiftene er vi i forkant av budsjett, selv om vi hadde forventet et enda bedre resultat. Streiken i forbindelse med lønnsoppgjøret i kommunal sektor i vår, reduserte noe av forventet økning. I tillegg har Tall Ships Race også innvirkning på tertialtallene, men dette tror vi vil i all hovedsak vil komme inn senere. Innenriks vareavgift har nedgang som følge av mindre import av sand og grus. Dette skyldes at vi budsjetterte med last til både strandvolleyball og mobilt asfaltproduksjon uten at dette kom i samme mengde. I tillegg kan det nevnes at rujern innenriks er vesentlig lavere enn året før. Kai 16 (Shell) er nok med på å dempe resultatutviklingen ut året, da vi forventer en nedleggelse av terminalen.

Containerterminalen viser en oppgang på 25 % hvorav 23 % er lastede containere. Vi ligger nå kun 2000 TEU's under toppåret 2008. I tillegg ser vi at antallet ikke arbeidende containere er nesten borte – noe som er med på å gjøre terminalen til en mer effektiv terminal som har en sikker drift (HMS).

Vi kan muligens forvente en liten resultatforbedring mot utgangen av året, hvis last på ferge forbedrer seg, samt at vi får nytt prosjekt med betongelementer på plass.

Vederlag tjenester

Krankjøring er direkte relatert til vareavgiften, samt at arbeid for andre, fortøyning, vann og søppel er relatert til antallet anløp.

Inntekten på tjenester for andre (vederlag) vil alltid variere litt på enkeltposter avhengig av sesongen. Vi forventer at året sett under ett vil være innenfor budsjett.

Antallet containere i opplag synker jevnt, men vi vil oppnå budsjett i opplagsvederlag.

Arbeid for andre viser en merinntekt i år som skyldes Tall Ships Race.

Leieinntekter

Samlet ligger det an til resultat i trå med budsjett. Det har vært mange oppsigelser av leie av lagerareal gjennom året. Det er vanskelig å få leid ut på Silokaia pga utbygging og lav etterspørsel i markedet. Samtidig som etterspørselen er lav har vi bygget 3150 m2 nytt lager i Kongsgård som er utleid.

I forbindelse med budsjett for 2010 ble det gjort en feil i investeringsleie som utgjør 1,6 mill kr i for høye inntekter. Dette ble rapport i 1. tertial og er nå innarbeidet i justert budsjett.

Andre driftsinntekter

Andre driftsinntekter er justert med 0,17 mill. kr i henhold til opprinnelig budsjett. Dette skyldes viderefakturering av våre kunder for isbrøyting i vinter. Vi har tilsvarende økte driftskostnader.

Lønnskostnader

Samlede lønnskostnader er pr. 2. tertial i henhold til budsjett. Vi har i forbindelse med budsjettregulering redusert samlet lønnsbudsjett med 0,55 mill. kr. Vi har gjennom hele året hatt budsjettmidler til en stilling som vi foreløpig ikke har ansatt noen i. I tillegg har vi inntekter på sykepenger som ikke var budsjettet, og vi har redusert opplærings- og kursbudsjettet noe.

Avskrivninger og varekostnader

Ordinære avskrivninger er bokført i tråd med avskrivningsbilaget. Dette betyr avskrivninger pr. 31.08.10 med kr. 13,3 mill. Innleie for fremleie er budsjettjustert med 0,35 mill kr. Dette skyldes at Howaldswerket inngikk ny leieavtale med KNAS som har fått overført disposisjons retten over området.

Andre driftskostnader.

Totalt sett er andre driftskostnader på linje med budsjett. Det er likevel store variasjoner innenfor de ulike kontogruppene.

Havna har i samarbeid med forsikringsselskapet, Tirco-Wesmans AS, utbedret skaden påført kai 6 av Skipet Vanguard i 2008. Etter at samlet krav for utbedringskostnadene ble oversendt forsikringsselskapet for utbetaling, meldte forsikringsselskapet tilbake at rederiet var gått konkurs og etter internasjonale regler ikke er forpliktet til å dekke skaden. Med dette som utgangspunkt vil havnedirektøren gå i dialog med forsikringsselskapet med mål om å redusere eventuelt tap.

På fergeterminalen har de store snømengdene, kulde med oppbygging av is i vinter, utløst vedlikehold av flatt tak over inngang med nedløp, tetting av tak på terminal og utbedring av vannledninger i grunnen på til sammen kroner 480 000,-.

Enkelte poster for drift av bygninger er underbudsjettet som følge av større utgifter til drift av nytt servicebygg på fergeterminalen og krav til internkontroll enn antatt. Dette er nå budsjettjustert. Dette er finansiert ved å omdisponere fra andre vedlikeholdsposter.

ISPS kontoen, viser et underforbruk. Dette skyldes at Securitas er oppsagt. Kontoen vil ikke bli justert da vi ønsker å gjennomføre en pålagt øvelse i 3. tertial.

Vedlikehold vannleveranser ga oss en ekstrakostnad i forbindelse med vann på kai 12. Overforbruket skyldes uforutsette kostnader i forbindelse med varmekabler rundt vannledning.

Den største budsjettjusteringen er innenfor postene fremmede tjenester. Vi har økt rammen med 3,5 mill. kr. Dette er i hovedsak beregnede advokatutgifter i forbindelse med rettsaken Ihht. Fjordline og utrasninger på Lagmannsholmen.

Totale driftskostnader forventes å være innenfor budsjett rammen.

Driftsresultat.

Driftsresultatet pr. 31.08.10 er på 7,2 mill kr. For 2010 har vi budsjettet med et positivt driftsresultat på 4 mill. kr.

Finansposter.

Norges Banks hovedstyre besluttet under rentemøtet i august å holde styringsrenten uendret på 2,00 %. Ved utarbeidelsen av budsjettet forutsatte vi en gjennomsnittlig lånerente på 3,5 %. Pr. i dag betaler vi ca. 2,85 % på størsteparten av låneporteføljen. En liten andel har fastrente på 3,8 %.

Gitt at det holder seg på samme lave nivå ut året har vi en besparelse på renteutgiftene. Dette avhenger også av når de resterende lånene for 2010 blir tatt opp. Vi har anslått at vi vil oppnå en besparelse på 2,0 mill. kr. Total langsiktig gjeld ved utgangen av august er på om lag 278 mill. kr., men vi forventer at den vil stige til over 300 mill. ved utgangen av året.

Resultat før ekstra ordinære inntekter og utgifter pr. 31.08.10 er positivt med 2,7 mill kr mot fullt årsbudsjett kr. - 7,2 mill. Dette henger sammen med høyere inntekter, en mindre andel av totale finanskostnader er belastet ved utgangen av august og i tillegg er en del store utgifter enda ikke belastet regnskapet.

Kommentarer til investeringsregnskapet.

Det vises til havnestyresak 25/10 generelt som bakgrunn for denne rapporten. Regulerte prosjektrammer i styrets sak 25/10 er innarbeidet i det etterfølgende.

Prosjekter hvor det ikke er spesielle hendelser eller avvik kommenteres ikke.

2204 Fremtidig container/fergehavn

Havna er i oppsart for reguleringsarbeidene for Kolsdalsbukta/KMV/ Fergeterminalen. Vegkontoret har startet reguleringsarbeidet for nytt kryss med E39 og deler av Havnegaten.

Havna har fått godkjent utfylling av 300 000 m³ og jobber videre sammen med Veikontoret med målsetting å få til en omforent samlet finansiering av utfyllingsprosjektet.

4204 Oscargården

Reguleringsplanarbeidet for eiendommen er inntil videre stilt i bero.

Fester har takket nei til havnas tilbud i forbindelse med innløsning av eiendom.

Da en ikke har lyktes å komme frem til frivillig løsning, fortsetter prosessen med innløsning i hht. festeavtalen.

6203 L-holmen - utfylling

Havna har krevd ca 9,4 mill av Multiconsult som erstatning for tap for massene som raste ut. Multiconsult har erkjent og utbetalt 3 mill (deres forsikringsdekning) i erstatning til havna. Havna har likevel valgt å stevne Multiconsult inn for retten da tapte utlegg og kostnaden med å reetablere den tapte fyllingen langt overstiger utbetalt erstatningsbeløpet. Rettsaken er berammet til 23, 24 og 25 november.

7314 Odderøya Vest - rammeprosjekt

Etter en lang planprosess, ble Silokaiplanen endelig vedtatt i Bystyret pr. 15.09.2010. Av de formelle tingene som gjenstår, er bystyrets behandling av sak om opprettelse av utbyggingsselskap i tråd med KH's styrevedtak og Kyst- og fiskeridepartementets godkjenning. Bystyrets vedtak er avgjørende for veivalgene videre fremover, og legger rammer for fremdriften av havnas flytting, det materielle innholdet i planområdet og videre krav til utredninger.

Proessen med innløsning av Norcem og Kristiansand Ferdigbetong sine anlegg er påbegynt og anslagsvis kan en legge til grunn at utbetaling ikke vil skje før 2011. Det samme gjelder rekkefølgekrav knyttet til første byggetrinn blant annet tiltak på strekningen krysset Vestre/Østre til Gravane bro. En vet ikke resultatet av innløsningsprosessen men en skal ikke se bort fra at oppgjør for innløsning ytterst på Silokaia kan komme på et senere tidspunkt men havnedirektøren legger opp til at oppgjør må forventes når pris er avklart.

9201 Kongsgårdbukta kjøp av grunn

Kjøp/innløsning av eiendommer ligger samlet i denne posten slik at motparten ikke skal få kunnskap om havnas verdivurderinger for det enkelte prosjekt.

Saken mellom KNAS og havna om kjøp av grunn i Kongsgård – Vige pågår. Havna har, med forbehold om styrets godkjenning, i forhandlingene gitt tilbud utover voldgiftsretten avgjørelse for å oppnå frivillig løsning. Tilbudet ble ikke akseptert. Avstanden er stor, men det gjøres et siste forsøk på å bli enige.

Innløsning av Vestre Strandgate 19 b er budsjettet i denne posten. Havnedirektøren foreslår ingen endring av prosjektrammen nå, men gjør oppmerksom på de usikkerheter sakene representerer.

Innløsning av Norcem og Kristiansand Ferdigbetong sine anlegg er som tidligere opplyst påbegynt. Det er knyttet usikkerhet til utbetalingstidspunkt.

Ny samlet vurdering av ramme anbefales i forbindelse med budsjett for 2011.

9306 Kongsgårdbukta – Lagerbygg 2

Bygget er ferdigstilt og overtatt av havna. På grunn av avdekka mangler og skade på innretninger holdes deler av oppgjør tilbake i påvente av entreprenørens utbedring.

Punkt 32/10: Kristiansand Havns strategi

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll



Dato: 20.04.2010
Saksnr.: 200603836-4
Arkivkode E: 020 &15
Saksbehandler: Stein E. Haartveit

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
27.04.2010

Kristiansand Havns strategi

Havnestyret har bedt havnedirektøren å utarbeide et første utkast til havnas strategi.

Det er en forutsetning fra styrets side at dette dokumentet skal være styrets viktigste styringsredskap.

De øvrige styringsdokumenter havna har er:

- Vedtektene
- Årlig budsjett med handlingsprogram for de neste 4 år.
- Årsregnskap og tertialrapporter.
- Handlingsplan med økonomianalyse. Utarbeides i et 20 + års perspektiv og er foranlediget av de store endringer i Kristiansand Havn som Kristiansand bystyre har bestemt.
- Polisydokumenter og vedtak som "retningslinjer for eiendomsforvaltningen".

Havnedirektøren har forstått styret slik at strategidokumentet skal være overordnet de nevnte dokumenter, med unntak av vedtektene som først og fremst er et rammeverk for bedriften.

Vedlagte første utkast bærer preg av å være et uferdig dokument (arbeidsdokument). Det vises særlig til at det ikke har klare og entydige målformuleringer som er godt egnet til rapportering. De ambisjoner som er presentert er ikke tidfestet.

Dokumentet legges likevel fram for styret som et første utkast slik at styret kan gi tilbakemeldinger på hvordan styret vil videreutvikle strategidokumentet.

Aktuelle problemstillinger:

- Detaljeringsgrad
- Tema som skulle vært med
- Målformuleringer
- Tidsangivelser
- m.v.

I tillegg legges ved en skisse til en litt annen tilnærming til strategidokument.

Til orientering vedlegges også strategidokumenter fra tre andre havner.

Forslag til vedtak:

1.Saken fremmes uten forslag til vedtak idet det forventes at styret gir sine retningslinjer for videre arbeid med saken.

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Trykte vedlegg:

- Utkast til kristiansand Havns strategi
- Skisse til en alternativ innfallsvinkel
- Strategidokument fra Stavanger Havn, Narvik Havn og Trondheim Havn

Punkt 33/10: Klage på Kristiansand Havn KF's vedtak om delvis dekning av saksomkostninger etter forvaltningslovens § 36.



Dato: 01.10.2010
Saksnr.: 200604128-271
Arkivkode E: P52
Saksbehandler: Stein E. Haartveit

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.10.2010

Klage på Kristiansand Havn KF's vedtak om delvis dekning av saksomkostninger etter forvaltningslovens § 36.

1. INNLEDNING.

1.1 Kravet.

Den 2. september 2010 vedtok Kristiansand Havn KF å tilstå Fjord Line AS NOK 250.000,-, inkludert renter, som erstatning for "kostnader som har vært nødvendige" (jf. forvaltningslovens § 36) i forbindelse med Kystverkets klagebehandling i saken vedrørende rederiets rett til å benytte fergehavnen i Kristiansand.

Det beløp Kristiansand Havn har akseptert å dekke utgjør mindre enn 10 % av det fremsatte krav. Det fremsatte krav er som følger;

a) Advokathonorar Wikborg Rein & Co	NOK 2.459.240,-
b) Advokathonorar, advokatfirmaet Simonsen	NOK 139.332,-
c) Conterra, Jan Zachariassen	NOK 82.356,-
d) Morten Larsen, DKK 78.767,-, kurs 1,06 (24.09.2010)	NOK 83.803,-

SAMLET NOK 2.764.731,-

Administrasjonen er av den oppfatning at kravet ikke står i noe som helst rimelig forhold til det arbeide som har vært nødvendig for å fremme klagesaken. I den anledning vises til Kristiansand Havns vedtak av 2. september 2010 (vedlegg 1).

1.2 Klagen.

I brev av 20. september 2010 fra advokatfirmaet Steenstrup Stordrange påklager Fjord Line AS Havns vedtak (vedlegg 2).

Havnedirektørens innstilling er at klagen ikke tas til følge. Det vises i denne anledning til vedlegg 1, samt det som følger nedenfor.

2. KOMMENTARER TIL FJORD LINES FREMSTILLING AV FAKTA.

2.1 Kronologisk saksfremstilling.

Fjord Line har i klagen gitt en detaljert fremstilling av det man mener er sakens fakta. Bakgrunnen for dette er i hovedsak at man ønsker å påvise at arbeidet med klagen har vært meget omfattende. Vi ønsker derfor å nevne noen forhold som etter havnedirektørens oppfatning gir et uriktig bilde av saksgangen.

a) Saken begynte ikke med Fjord Line ASs søknad om godkjenning av seilingsplan den 26. september 2008 slik Fjord Line hevder. Saken startet med et møte mellom Fjord Line AS, Havnedirektøren og partenes advokater den 27. august 2008. I dette møtet gav Fjord Line ASs administrerende direktør Fardal beskjed om at rederiet ikke ville seile hele året, men i sommerhalvåret. Havnedirektøren gav da uttrykk for at dette var uforenelig med Havnens forretningsvilkår for så vidt gjaldt fergeleiene (krav om helårsdrift for gods og passasjerer), en strategi som var i samsvar med lang praksis og allerede foreliggende beslutning i Havnestyret.

Så vidt Havnedirektøren kan erindre var dette første gang at Fjord Line AS hevdet at Havnestyrets forretningsvilkår var i strid med havneloven. Fjord Line AS ba i møtet om at Havnedirektøren fremmet ny sak for Havnestyret med sikte på å få endret det nevnte forretningsvilkår. Havnedirektøren aksepterte å fremme saken på nytt, men påpekte at han antok at forretningsvilkåret ikke ville bli endret.

Det er riktig at Fjord Line AS ba om et møte med Havnestyret, men Havnestyret ønsket ikke et slikt møte. Havnestyret har verken før eller senere hatt møter med private parter i relasjon til saker som er til behandling i administrasjonen. Dette er for øvrig vanlig praksis, ikke bare i Kristiansand Havnestyre. Det var selvsagt ingenting i veien for at Fjord Line AS kunne ha tilskrevet Havnestyret for å få frem sine synspunkter i større detalj. Hovedsynspunktene var for øvrig kjent etter møtet den 27. august 2008.

b) Det påpekes i klagen at Fjord Line den 26. september 2008 ba om godkjenning for seilingsplan for sommersesongen 2009. Det er for så vidt korrekt. Det må for øvrig legges til at Havnen den 14. oktober 2008, samme dag som Havnestyret besluttet ikke å endre kravet om helårsdrift, mottok en pressemelding fra Fjord Line AS om at man ikke kunne se andre alternativer enn å trekke seg fra Kristiansand Havn og vurdere andre alternativer. Den 20. oktober sendte Fjord Line en ny pressemelding om at man ikke kom til å ha seilinger mellom Sørlandet og Danmark i 2009. Dette er bakgrunnen for at forslaget til seilingsplan av 26. september ikke ble behandlet.

c) Det er riktig som påpekt i klagen at Havnestyrets vedtak ikke var rettet direkte mot Fjord Line AS. Dette har den enkle bakgrunn at havnestyrets vedtak gir uttrykk for et generelt forretningsvilkår og således retter seg mot alle som vil utnytte fergehavnen i Kristiansand kommersielt. Havnestyrets vedtak var derfor intet enkeltvedtak.

d) Det er riktig at Fjord Line AS ved advokatfirmaet Wikborg Rein & Co den 14. november 2008 purret på Havnens tilbakemelding vedrørende seilingsplanen. Allerede 17. november besvarte Havnen henvendelsen i et brev som bare delvis er gjengitt i klagen. Vi finner derfor grunn til å gjengi de to siste avsnitt i brevet i sin helhet;

"Hva gjelder seilingsplanen for 2009 viser vi til at Fjordline har besluttet å innstille seilingene på Kristiansand neste år på bakgrunn av havnestyrets vedtak. Videre viser vi til at vi har mottatt oppsigelser av de leiearealer vi har med rederiet.

Vi har derfor konkludert med at det ikke er grunn til å behandle den innsendte seilingsplanen. Skulle De være av en annen oppfatning, ber vi om en redegjørelse for det."

Havnedirektøren ba altså, med god grunn, om en tilbakemelding dersom Fjord Line AS ønsket at man skulle behandle forslaget til seilingsplan. Havnen mottok ingen slik

tilbakemelding.

Det er for øvrig klart feil når det i klagen hevdes at *"vedtaket i brevet av 17. november 2008 ble truffet uten at saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven ble fulgt. FL ble ikke forhåndsvarslet eller gitt anledning til å uttale seg. Vedtaket innebar at den tre år gamle ruten ble terminert av KH med et pennestrøk."* Klagerens uttalelse er feil fordi det ikke finnes noe vedtak i Havnens brev av 17. november 2008, jf. brevetts siste setning.

e) I stedet for å besvare Havnens brev av 17. november 2008 fremsatte Fjord Line AS den 4. desember en klage over Havnens "vedtak". Den 17. desember 2008 ble saken sendt fra Havnen til Kystverkets Hovedkontor. I brevet til Kystverket fremgår klagen av 4. desember 2008 av vedleggslisten. I den nye klagen vedrørende forvaltningslovens § 36 gjør Fjord Line AS et betydelig poeng av at Kystverket den 12. januar 2009 skal ha opplyst at klagen av 4. desember 2008 ikke fulgte havnens brev av 17. desember 2008. Vi kan ikke se at Havnen er noe å klandre i denne sammenheng. For det første kan det like godt være at Kystverket hadde forlagt vedlegget som at det ikke fulgte brevet. Videre ville det selvsagt være en smal sak å etterlyse vedlegget dersom det faktisk ikke fulgte brevet. Elektronisk oversendelse ville forhindre enhver forsinkelse som følge av at Kystverket ikke hadde fått/ikke kunne finne vedlegget.

For så vidt gjelder sakens fremdrift vises for øvrig til vårt vedtak av 2. september 2010.

2.2 Konklusjon vedrørende sakens fremdrift.

Fjord Line finner det kritikkverdig at havnen i sin første behandling av klagen unnlot realitetsbehandling fordi Havnen mente det ikke forelå klageadgang. Etter Havnens oppfatning er det i samsvar med god forvaltningsskikk at slike spørsmål avgjøres før saken undergis realitetsbehandling. Da Kystverket påla Havnen å realitetsbehandle saken ble dette gjort så fort som overhode mulig. Havnen er sterkt uenig i at Havnens fremgangsmåte var kostnadsdrivende. Fjord Lines AS anfører vedrørende realiteten forelå allerede 4. desember 2008.

Havnedirektøren er av den oppfatning at Havnen ikke har forsinket eller gjort klagebehandlingen spesielt kostbar.

3. UTMÅLINGSKRITERIER FOR SAKSOMKOSTNINGER ETTER FORVALTNINGSLOVENS § 36.

3.1 Lovens utgangspunkt.

Den aktuelle bestemmelse i forvaltningsloven lyder som følger;

"Når et vedtak blir endret til gunst for en part, skal han tilkjennes dekning for vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket, med mindre endringen skyldes partens eget forhold eller forhold utenfor partens og forvaltningens kontroll, eller andre særlige forhold taler mot det".

Det er ikke tvilsomt at Fjord Line AS har hatt kostnader forbundet med å oppnå det vedtak som ble fattet av Kystverkets Hovedkontor den 8. mai 2009. Basert på instruks fra Kystverkets Hovedkontor har derfor Havnen administrativt akseptert dekning av nødvendige kostnader på NOK 250.000,-, inkludert renter til 15. september 2010.

Det beløp som er akseptert av Havnen er lite i forhold til kravet. Det er derfor nødvendig å gjennomgå noen sentrale rettskilder for utmåling av denne typen erstatning.

I klagen er det vist til en rekke rettskilder, men ikke til uttalelse fra Sivilombudsmannen av 23. mars 2009 (sak 2008/1603). Dette er så vidt vi kan se den nyeste behandling av forvaltningslovens § 36 fra Sivilombudsmannens side og derfor en sentral rettskilde, ikke

minst fordi forvaltningen i stor utstrekning retter seg etter slike uttalelser. I tillegg legger Havnen vekt på Lovavdelingens uttalelse av 18. januar 2005 (JDLOV-2005-7958), som ser ut til å være den nyeste uttalelse fra Justisdepartementet.

3.2 Nødvendighetskravet.

Nødvendighetskravet innebærer for det første et krav om årsakssammenheng, jf. JDLOV-2005-7958;

"Bestemmelsen oppstiller et krav om årsakssammenheng mellom utgifter parten har pådratt seg i klageprosessen og vedtaksendringen, jf. kravet om at kostnadene må ha vært "nødvendige".

Det er riktig som nevnt av klageren at man ved nødvendighetsvurderingen skal ta utgangspunkt i klagerens subjektive oppfatning av situasjonen når klage vurderes, men dette utgangspunkt er betydelig modifisert i Sivilombudsmannens uttalelse i 2009 (sak2008/1603),

"Spørsmålet om hvilke kostnader som har vært nødvendige, må avgjøres etter en konkret vurdering med utgangspunkt i hva parten og dennes advokat med rimelighet har oppfattet som naturlige tiltak for å få endret vedtaket. Det er altså ikke avgjørende om utgiftene objektivt sett har vært nødvendige. Dette innebærer imidlertid ikke at det fullt ut er opp til parten eller dennes advokat å avgjøre hvilke utgifter som er nødvendige og dermed dekningsberettigede. I så fall ville begrensningen til "nødvendige" kostnader miste sin reelle betydning. Dekningsadgangen omfatter kun utgifter til tiltak som med rimelighet kan være oppfattet som naturlige. Den nærmere avgrensningen av dekningsberettigede utgifter, beror på en konkret vurdering av skjønnsmessig karakter. Partens eller advokatens oppfatning av situasjonen, er bare ett av flere momenter som kan være av betydning i denne vurderingen. Når parten har benyttet advokat, vil blant annet forventninger til advokatens kunnskap om regelverket og forvaltningssystemet, kunne innvirke på vurderingen av hvilke tiltak som med rimelighet kan ha blitt oppfattet som naturlige." (vår understrekning).

Ved vurdering av om "nødvendighetskravet" er oppfylt må det også vurderes om klageren har pådradd kostnader ved å kreve vedtaket omgjort basert på anførsler som ikke har ført frem. I denne sammenheng vises til JDLOV-2005-7958;

"En part vil ofte påberope seg flere grunnlag for at førsteinstansens vedtak må endres.....

Også her blir det spørsmål om det var forståelig at parten pådro seg de aktuelle utgiftene. Forholdene kan ligge meget forskjellig an fra sak til sak. De ulike grunnlagene kan for eksempel være vanskelige å skille klart fra hverandre, og parten kan ha hatt grunn til å tro at han kunne nå frem på flere grunnlag. I noen situasjoner vil det være klart at parten har argumentert langs en linje som ikke har hatt betydning for endringen av vedtaket. Etter en konkret vurdering vil det i slike tilfeller være adgang til å avslå dekning fordi utgiftene ikke har vært "nødvendige".

Sivilombudsmannen uttaler i Sak 2008/1603 at det skal legges vekt på hva parten har oppfattet som naturlige tiltak for å få vedtaket endret, men uttaler videre;

Samtidig kan det etter omstendighetene være grunnlag for å avslå dekning av utgifter til arbeid med anførsler som ikke har hatt betydning for vedtaket. En slik forståelse av forvaltningsloven § 36 har vært lagt til grunn i en rekke saker her, og kommer også til uttrykk i en rekke saker fra Justisdepartementets lovavdeling. Nødvendigheten av arbeidet med å angripe vedtaket på et bestemt grunnlag, vil således kunne avhenge både av sannsynligheten for å nå frem på det aktuelle grunnlag og av sannsynligheten for å nå frem på de alternative grunnlag som er anført."

Avslutningsvis finner vi grunn til å påpeke at Sivilombudsmannen i den allerede nevnte sak uttaler følgende;

”Det er forståelig at en privat part som har fått et negativt vedtak i førsteinstansen kan ha ønske om å være på den sikre siden i klagerunden, og derfor legger mye arbeid i de ulike grunnlag som kan anføres mot vedtaket og også selv utfører oppgaver som påhviler forvaltningen etter §§ 17 og 33. Det avgjørende for dekningsadgangen etter § 36 er imidlertid om arbeidet har vært nødvendig. Dette innebærer at parten i slike tilfeller kan bli nødt til selv å bære deler av omkostningene knyttet til en vellykket klage.”

3.3 Tidsmessig begrensning.

Vi finner grunn til å påpeke at det som kan kreves dekket etter forvaltningslovens § 36 er kostnader som påløper fra man utarbeider klage til klagesaken er avgjort. Etter Havnens oppfatning er det tvilsomt om kostnader som er påløpt etter at klagen er avgjort kan kreves dekket. Dette har for øvrig liten betydning for administrasjonens vurdering av nærværende sak.

3.4 Rimeligheten av de pådradde kostnader.

I klagen nevnes at Fornyings- og administrasjonsdepartementet i to saker har tilkjent klagere store beløp. Det vises blant annet til at Gilde Norsk Kjøtt BA ble tilkjent NOK 1,4 millioner i forbindelse med en klage over fusjonsvedtak fattet av Konkurransetilsynet. I liknende sak ble National Oilwell Varco tilkjent NOK 3,7 millioner. Sakene viser for så vidt at klagere kan ha rett til dekning av store kostnader etter forvaltningslovens § 36, men utover dette har sakene ingen ”overføringsverdi” for så vidt gjelder beløpenes størrelse. Det er for øvrig ikke overraskende at eksemplene som fremheves av klager skriver seg fra konkurranserettslig vurdering av fusjonssaker. Det er en kjent sak at slike saker ofte er svært kostbare, ikke minst på grunn av omfattende innhenting og bearbeidelse av fakta.

Det er grunn til å nevne to uttalelser i forbindelse med National Oilwell Varco saken. I sin avgjørelse av omkostningsspørsmålet uttaler departementet (brev av 29. november 2006, departementets referanse 200502445-/NIG) følgende;

”Klager har benyttet advokatkontorer med særskilt kompetanse i konkurranserett, og med en timepris som reflekterer dette kompetansenivået. Timesatsene får betydning for vurderingen av anvendt tid. Det må forutsettes at advokater med slik særskilt kompetanse besitter en basiskunnskap som innebærer at de kan arbeide mer effektivt, og at tidsbruken således står i forhold til timeprisen.”

Departementet uttaler videre at et krav om dekning av 2300 timer for høyt kvalifiserte advokater gikk ut over det som måtte ansees ”nødvendig” i den aktuelle saken. Videre uttaler departementet;

”Det synes derfor å være grunnlag for en betydelig avkortning i kravet om dekning av advokatsalær. En slik avkortning må nødvendigvis være skjønnsmessig. Etter en helhetsvurdering av saken, finner departementet grunn til å avkorte timeantallet med 50 %, til ca 1.150 timer. Dette timetallet er i seg selv relativt høyt i denne saken. Avkortningen reflekterer både at bruk av to advokatkontorer må ha innebåret betydelige merkostnader som følge av dobbeltarbeid og at opprinnelige salærer synes å avspeile at det er gjort et grundigere arbeid enn det saken med rimelighet kan ha krevd.”

Her foretar altså departementet en ren rimelighetsvurdering av kravets omfang. Dette er basert på et synspunkt som ble påpekt av Justisdepartementets lovavdeling allerede i 1989, jf. JDLOV-1989-1123 hvor departementet uttaler;

”Advokater med særlig fagkunnskap innefor et område kan tenkes å operere med høyere satser. Det kan normalt ikke legges til grunn at utgifter til annet enn den billigste advokat er unødvendige, se Frihagen, Forvaltningsloven kommentarutgave II (1986) s 809. Det kan som utgangspunkt ikke være noe å si på at partene engasjerer en advokat med særlig sakkunnskap på området. Det må imidlertid kunne forventes at en slik advokat bruker kortere tid på saken enn ”gjennomsnittsadvokaten”.

Etter havnedirektørens oppfatning er vurderingen vedrørende flere advokatfirmaer også relevant når det innen samme firma benyttes en rekke advokater for å behandle samme sak.

3.5 Dokumentasjonsplikt.

Justisdepartementet uttalte i JDLOV-1989-1123 følgende;

"Dersom den øvrige saksbehandling ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å vurdere kravet, kan forvaltningen imidlertid selvsagt kreve nærmere begrunnelse for kravet, inkludert en redegjørelse for hvordan parten (eller partens advokat) er kommet frem til akkurat denne summen."

3.6 Klagers argumentasjon knyttet til Havnens saksbehandling.

Havnedirektøren er av den oppfatning at man ikke har forsinket eller på annen måte urimelig vanskeliggjort klagebehandlingen. At man innledningsvis ønsket avklart Kystverkets kompetanse er ikke klanderverdig, men i samsvar med normal forvaltningspraksis. Klagen ble sendt den 4. desember 2008. Den 6. mars 2009 besluttet Kystverket at saken skulle undergis realitetsbehandling. Innen 3 uker hadde Havnen redegjort for sitt syn på realiteten. Behandlingstiden så langt, inkludert behandlingen av kompetansespørsmålet var altså ca 3 måneder og 3 uker. Fra 25. mars kunne Havnen ikke påvirke klagebehandlingstiden. Uavhengig av dette er det for øvrig grunn til å peke på uttalelse fra Justisdepartementets lovavdeling (JDLOV-1989-1123) hvor det heter;

"Eventuelle tendenser til å la salærberegningen bli influert av om førsteinstansens saksbehandling har vært særlig slett og klanderverdig, må også avvises, med mindre saken dermed også i klageomgangen har vært mer arbeidskrevende."

Ovenstående er en gjengivelse av de etter Havnens oppfatning viktigste vurderinger som har betydning for saksomkostningskravet.

4. OMFANGET AV KLAGERENS ARBEIDE MED SAKEN.

4.1 Advokathonorarer.

Klageren hevder at man har krav på dekning av 1.118,5 advokattimer utført av advokatfirmaet Wikborg Rein & Co. Dette gir en gjennomsnittlig timepris på NOK 2.198,-. Et betydelig timetall er for øvrig utført av senioradvokat/fast advokat, slik at det arbeidet som er utført av partnere (Frølich/Hagberg) er belastet noe med høyere timepris. Ved brev av 11. november 2009 mottok Havnen en oversikt fra advokatfirmaet som gjør det mulig å fordele timene på de respektive advokater som har arbeidet med saken (vedlegg 3). Vi vedlegger en oversikt hvor timene er fordelt pr. advokat (vedlegg 4). Timene fordeler seg slik;

Frølich,	275,5
Hagberg	94,5
Haegler	494,0
Klevstrand	210,0
Eidsvik	34,5
Haugen	6,5
B. Stordrange	3,5

Havnen finner det oppsiktsvekkende at klageren har benyttet 3 advokater som har arbeidet fra 210 til 494 timer med denne saken. Etter Havnens oppfatning indikerer dette at det er utført store mengder dobbeltarbeid.

I tillegg kommer at klageren krever dekket ytterligere advokatbistand med NOK 139.332,- utført av advokatfirmaet Simonsen i Kristiansand.

Havnen har også fordelt advokatutgiftene i tid, jf. vedlegg 3.

b) Perioden oktober 2008 t.o.m. januar 2009.

For perioden oktober/november 2008 er samlede advokathonorarer NOK 640.450,-, inkludert Simonsen med NOK 43.650,-. Wikborg Rein skal ha utført 308,5 timer på klagesaken.

For perioden desember/januar er honorarkravet NOK 295.475,-, inkludert NOK 14.400,- fakturert av Simonsen. Timeforbruket hos Wikborg Rein er angitt til 126,25.

Innen utløpet av februar er det altså pådradd advokatutgifter med NOK 936.000,-, basert på ca 470 timer (inkludert estimert timeforbruk hos Simonsen på 35 timer). Dette innebærer at man krever dekket ca 12, 5 normalarbeidsuker for denne perioden.

Relateres dette til klagesakens fremdrift vil man se følgende;

Den 28. oktober 2008 sendte Wikborg Rein et kort brev til Havnen hvor man ba om å få tilsendt diverse dokumenter for å *"foreta en fullstendig gjennomgåelse og vurdering av de havne- og forvaltningsrettslige, kontraktsrettslige og konkurranserettslige aspekter ved denne saken"*.

Den 4. desember fremmet Wikborg Rein klagen over Havnens manglende tildeling av seilingsplan overfor Havnen/Kystverket. Klagen er på 11 sider og tar hovedsakelig opp følgende;

- det hevdes å foreligge saksbehandlingsfeil
- det anføres at det ikke er adgang til å kreve helårsdrift basert på lov om havner- og farvann
- det foretas en gjennomgang av EØS retten (klagens mest omfattende emne (4 sider).

Den 17. desember 2008 ber Havnen om at Kystverket vurderer sin kompetanse basert på at det ikke foreligger noe enkeltvedtak.

Den 23. desember 2008 anfører Wikborg Rein at det foreligger enkeltvedtak i et brev på 2 ½ side.

Den 19. januar 2009 sender Wikborg Rein et brev til Kystverket vedrørende manglende oversendelse av dokumenter (et forhold som selvsagt kunne vært løst ved en telefon til Havnen).

I realiteten er det kun klagen av 4. desember 2008 og brevet av 23. desember 2008 som behandler realiteten i klagen. Etter Havnens oppfatning må man se bort i fra kostnadene relatert til EØS rett. Men uansett er det havnens oppfatning at det beløp som kreves ikke på noen måte representerer "nødvendige" kostnader.

c) Perioden februar-mars 2009.

I perioden februar t.o.m mars 2009 kreves dekket advokatutgifter med NOK 604.625,-, inkludert NOK 41.800,- fakturert av Simonsen. I perioden kreves dekket ca 290 advokattimer.

I perioden februar/mars skjer følgende;

Den 24. februar 2009 sender Wikborg Rein et brev til Kystverket og anmoder om rask saksbehandling. Man oversender samtidig noen tilleggsdokumenter.

Den 6. mars 2009 beslutter Kystverket at Havnen må realitetsbehandle klagen. I Kystverkets vedtak uttales til slutt følgende;

"Kystverket har notert seg opplysningen om at spørsmålet om hvorvidt KH, basert på konkurranserettslige regler, er forhindret fra å kreve helårsdrift er til behandling hos ESA. I tilknytning til dette presiseres at Kystverket bare er klageinstans for vedtak fattet med

hjemmel i havne- og farvannsloven. Kystverket er ikke bemyndiget til å opptre som konkurransemyndighet.”

Havnen er enig i dette, hvilket følger direkte av havne- og farvannslovens § 33. Kystverket er ikke et ordinært overordnet organ i forhold til Havnen som kan vurdere alle sider ved havnens virksomhet. Når Kystverkets myndighet er spesifikt begrenset til vedtak fattet i henhold til havneloven er det kun dette Kystverket har adgang til og vurdere.

Den 25. mars 2009 sender havnen sine kommentarer vedrørende realiteten i saken til Kystverket.

Den 1. april 2009 kommenterer Wikborg Rein Havnens anførsler vedrørende realiteten i et 13 siders brev. I hovedsak gjentas tidligere anførsler fra klagen av 4. desember 2008. (Selv om brevet sendes 1. april må det for det meste ansees utarbeidet innen utløpet av mars.

Havnen kan ikke se at det er dokumentert annet ”nødvendig” arbeide i forbindelse med klagen enn brev av 1. april. Det kan for øvrig også stilles spørsmålsteget ved nødvendigheten av dette brevet (eller store deler av det) fordi det behandler forhold som allerede er behandlet i klagen eller dreier seg om EØS rett. Sistnevnte er en argumentasjonslinje som ikke kan føre frem, jf. 4. avsnitt ovenfor, og kostnader med å forfølge dette sporet skal derfor ikke dekkes etter forvaltningslovens § 36, se siste avsnitt under ”Nødvendighetskravet” ovenfor. Havnen kan ikke se noe grunnlag for et krav på over NOK 600.000,- for denne perioden.

d) Perioden april/mai 2009.

I perioden april t.o.m. mai kreves dekket advokathonorarer med NOK 1.003.590,-. Kravet er basert på at det skal være utført ca 445 advokat timer, tilsvarende nesten 12 normalarbeidsuker.

Den 14. april 2009 sender Havnen en kort kommentar til Wikborg Reins brev av 1. april 2009 til Kystverket. Utover dette skjer det ingenting med saken i april 2009.

I mai skjer det heller intet med saken før Kystverket oversender sitt vedtak av den 8. mai 2009.

Fredag den 15. mai 2009 orienterte Havnen departementet om sitt syn på saken. Den 18. mai opplyste departementet at man ville se på saken av eget tiltak. Det gjensto da 13 dager av mai, herav 8 arbeidsdager. Etter vår oppfatning hadde Fjord Lines advokater, som nettopp vist, ingen foranledning til å arbeide med klagesaken mellom 1. april og 18. mai.

Fjord Line opplyser at man i brev av 28. mai 2009 fremsatte Fjord Lines syn på noen av de problemstillinger departementet arbeidet med. På dette stadiet av saken må breves innhold i betydelig grad inneholde repetisjon av tidligere anførsler.

Fordeler man advokattimene for april/mai på perioden etter 18. mai får man som resultat at advokat Frølich har arbeidet med saken 8 timer pr. dag eller 13 timer pr. arbeidsdag (samlet 104,75 timer). I tillegg har advokat Haegler jobbet med saken 18,6 timer pr. dag eller 30,4 timer pr. arbeidsdag (samlet 243 timer). I tillegg har altså andre advokater angivelig arbeidet 97,25 timer med klagesaken.

4.2 Kommentarer til Fjord Lines informasjon vedrørende advokathonorarene.

Havnen har som eneste grunnlag for å vurdere kravet hatt tilgang til de meget kortfattede fakturaspesifikasjoner som er vedlagt Wikborg Reins brev av 11. november 2009 (vedlegg 3). Fakturaspesifikasjonene viser at Wikborg Rein i den aktuelle periode har arbeidet med klagesaken, men også med å fremme 2 saker mot Havnen og den norske stat for ESA.

I denne sammenheng er det grunn til å påpeke at Havnen første gang ble kjent med at Fjord

Line hadde bedt ESA åpne undersøkelsessak (konkurranselovgivningen) (ESA I) mot Havnen ved brev fra ESA datert 5. november 2008 (vedlegg 5). Denne saken gjelder to hovedanførsler. For det første ble det hevdet at Havnen ikke overholder konkurranserettslige regler ved å kreve helårsdrift. For det andre ble det hevdet at det forelå et konkurranserettsstridig samarbeid mellom Havnen og Color Line.

Videre er det klart at Fjord Line den 9. april 2009 fremmet klage overfor en annen avdeling i ESA, denne gang mot den norske stat, med henvisning til Council Regulation (EEC) No 4055/86, (ESA II). Klagens formål var å hevde at den norske stat ikke overholdt denne reguleringen dersom Fjord Line ikke fikk tilgang til Kristiansand havn. Som dokumentasjon vedlegges ESAs brev av 3. juli 2009 til den norske delegasjonen til EU (vedlegg 6).

Havnen er av den oppfatning at store deler av det krav som er fremmet relaterer seg til advokatenes arbeid med å fremme sakene for ESA. Dette fremgår for så vidt klart av de fakturaspesifikasjoner som fremlagt i Vedlegg 3, Wikborg Reins brev av 11. november 2009. I spesifikasjonene vises det løpende til arbeid relatert til ESA sakene. Det er for øvrig umulig for Havnen å foreta noen som helst kontroll med fordelingen av tidsbruken. Havnen har svært lite informasjon om hvilken korrespondanse og møter mv. som har funnet sted mellom ESA og Fjord Line/deres advokater (hvilket skyldes ESAs spesielle regler om diskresjon). Erfaringsmessig er det grunn til å påpeke at saker for ESA er svært kostbare.

For så vidt gjelder advokattimer utført av Simonsen har vi ingen informasjon om hva som er utført av arbeid. Arbeidet fremstår i betydelig grad som dobbeltarbeid.

Havnen har bedt om å få fremlagt advokatfirmaenes timelister under henvisning til at det var umulig å vurdere kravets omfang. Dette skjedde ved brev av 1. november 2010 fra advokatfirmaet Kjær til Wikborg Rein. Anmodningen om fremleggelse av timelister ble avslått av Fjord Line.

4.3 Krav basert på arbeid utført av Conterra/Jan Zachariassen.

Denne delen av kravet utgjør NOK 82.356,60. Firma Conterra utfører konsulenttjenester til Fjord Line basert på et fast månedlig honorar. Conterra AS er registrert i Brønnøysund som et selskap som yter konsulenttjenester tilknyttet system- og programvare. Utover dette har Havnen ingen formening om hvilket arbeid Conterra har utført i forbindelse med klagesaken. Det mest nærliggende er at Conterre har utført statistikk arbeid mv. for presentasjon av EØS sakene.

4.4 Krav basert på arbeid utført av Morten Larsen.

Morten Larsen er konsulent for eller ansatt i Fjord Line. For hans vedkommende er det fremlagt en timeliste (sammenstilling for perioden 28.11.2008 til 03.05.2009), se vedlegg 3, siste vedlegg.

Det fremgår klart av timelisten at i alle fall det meste av Larsens arbeide er utført i relasjon til ESA I/ESA II. Larsen viser blant annet til "Intern rapport Altern. Havne" som må være utarbeidet i relasjon til begrepet "dominerende stilling" i konkurranseretten, altså ESA I. Videre vises til "Rapport Hindcast Bølgedata" som mest sannsynlig dreier seg om skipets mulighet til å anløpe andre havner (fortsett ESA I). Senere i oppstillingen vises det en rekke ganger til ESA, samt henvendelser til DK Rederiforeningen. Intet av dette er nødvendig i relasjon til klagesaken til Kystverket.

5. Fornyet vurdering av kravet.

5.1 Tidsperioden hvor kostnader kan kreves dekket.

I forhold til den tidsmessige begrensningen, jf. punkt 3.3 ovenfor, vil Havnen hevde at arbeid med utarbeidelse av klagen er det første som kan kreves dekket. I den anledning vises til at Wikborg Rein den 28. oktober 2008 anmodet Havnen om dokumenter med sikte på å foreta

en fullstendig "gjennomgåelse og vurdering av de havne- og forvaltningsrettslige, kontraktsrettslige og konkurranserettslige aspekter ved denne saken." Klagen ble som kjent innlevert den 4. desember. Det følger av punkt 4.2 ovenfor at Fjord Lines advokater forberedte sak ESA I før 5. november 2008.

Havnen mener det må legges til grunn at klagen til Kystverket ble utarbeidet etter brevet av 28. oktober og at kostnadene som påløp i november er knyttet til ESA I.

I og med Kystverkets vedtak av 8. mai 2009 var klagesaken avgjort. Som hovedregel kan derfor arbeid etter denne dato ikke kreves dekket. Vi finner det tvilsomt om Fjord Line kan kreve dekket kostnader i forbindelse med at departementet gjennomgikk saken. På dette tidspunkt var for øvrig alle argumenter og dokumenter allerede fremlagt. "Nødvendige" kostnader etter denne dato må derfor under enhver omstendighet være meget beskjedne. Det vises også til at det ikke skjedde noe av betydning fra Fjord Lines side i perioden 1. april til 18. mai 2009.

5.2 Deler av kravet som er relatert til EØS retten.

For det første må det være klart at alle kostnader knyttet til ESA II (saken mot den norske stat) ligger klart utenfor det som kan kreves dekket i denne saken. De rettslige anførsler Fjord Line har fremført i denne sammenheng kunne ikke under noen omstendighet tjene som begrunnelse for Kystverkets vedtak. Kostnadene er derfor ikke nødvendige, på tross av at Fjord Line har benyttet argumentasjon etter disse linjer overfor Kystverket.

En vesentlig del av ESA I saken dreide seg om hvorvidt det foreligger et konkurranserettsstridig samarbeid mellom Color Line og Havnen. Slikt samarbeid foreligger ikke. Men selv om et slikt samarbeid hadde eksistert hadde det ikke kunnet føre til noen vedtak fra Kystverkets side. Et slikt samarbeid vil kunne anmeldes til konkurransemyndighetene i Norge eller ESA og disse kan forby samarbeidet, ilegge straff mv. Men Kystverket har ingen kompetanse i denne sammenheng eller adgang til å oppheve vedtak i et Havnestyre basert på konkurranselovens regler. I denne sammenheng vises spesielt til punkt 3.2 ovenfor.

Den andre delen av sak ESA I gjelder hvorvidt Kristiansand havn er en dominerende aktør som på diverse vilkår kan være forpliktet til å motta skip som ønsker tilgang til havnen. ESA har som kjent ikke kommet til noen konklusjon i saken. Heller ikke i denne sammenheng er det grunnlag for at saksomkostninger skal dekkes.

Det er naturlig nok slik at norske rettssubjekter, herunder norske kommunale foretak og haver, er forpliktet til å overholde de konkurranserettslige regler som følger av norsk og EØS rettslig konkurranserett. Men det betyr ikke, slik Wikborg Rein synes å hevde, at et offentlig organ som i visse sammenhenger er overordnet et annet offentlig organ plikter å påse at det underordnede organ i alle sammenhenger forholder seg korrekt i forhold til konkurranseretten. Kristiansand Havn er i forhold til Kystverket et frittstående organ. Kystverket har ingen annen kompetanse til å overprøve Havnens vedtak enn havne- og farvannslovens § 33. Bestemmelsen gir ingen hjemmel for Kystverket til å overprøve havners konkurranserettslige adferd.

Fjord Line valgte å fremme konkurranserettsaken for ESA, men kunne like godt fremmet denne saken for norske konkurransemyndigheter. Hypotetisk kunne man da lett få den situasjon at Fjord Line vant frem med sine havnerettslige synspunkter i forhold Kystverket, men ikke i forhold til konkurransemyndighetene, eller vice versa. Konkurransemyndighetene kunne for øvrig ikke opphevet noe vedtak fattet av Havnestyret, men måtte holdt seg til de virkemidler som følger av konkurranseloven. Etter vår oppfatning viser dette klart at kostnader ikke kan "overføres" fra den ene saken til den andre. Alle kostnader knyttet til anførsler om konkurranserett må derfor trekkes fra det beløp som kan kreves dekket i denne saken.

Det skal i denne sammenheng også bemerkes at Kystverket i sitt vedtak i saken av 6. mars

2009 avslutningsvis gjør det helt klart at Kystverket ikke vil vurdere konkurranserettslige spørsmål. Likevel fortsetter Fjord Line å argumentere etter disse linjer overfor Kystverket.

I denne saken har det selvsagt ikke vært noen vanskelighet å skille mellom de forskjellige grunnlagene. Vi viser spesielt til punkt 3.2, samt punkt 3.4 ovenfor.

Avslutningsvis nevnes at de konkurranserettslige betraktninger som er gjort gjeldene overfor Kystverket er de samme som er gjort gjeldende overfor ESA. Klagen til ESA ble i alle fall sendt en måned før klagen til Kystverket. Det kan ikke ha vært kostnader av betydning med å "overføre" den samme argumentasjonen fra ESA saken til Kystverksaken.

5.3 Anførselen om at Havnen har vanskeliggjort/forsinket saken.

Havnen tillegger ikke denne anførselen noen vekt i vurderingen av kravet. For det første er anførselen uriktig. Den er også irrelevant, jf. punkt 3.5 ovenfor.

I klagen er det vist til uttalelser i dom fra Kristiansand Tingrett. Dommen er som kjent påanket og dermed ikke rettskraftig. Dommen har derfor etter Havnens oppfatning ingen betydning for vurdering av kravet i denne saken.

5.4 Rimelighetsvurdering.

Den fremlagte dokumentasjon for advokatutgifter gir ingen mulighet for Havnen til foreta noen form for eksakt vurdering av omfanget av "nødvendige" kostnader. Hvis man gjennomgår de fakturaene som er fremlagt fra advokatfirmaene (se vedlegg 3) finner man at Fjord Line totalt i perioden oktober 2008-mai 2009 er fakturert for ca NOK 3.780.000,-. Av dette totalbeløpet har man allokert ca. NOK 2.550.000,- til klagesaken og ca. NOK 1.230.000,- til EØS sakene. Etter Havnens oppfatning er det naturlig å anta at EØS sakene har generert veldig mye større kostnader enn klagesaken.

Fjord Line må selv bære risikoen for at vurderingsgrunnlaget er svært spinkelt, jf. avslaget på å oversende timelister. Skjønnnet må derfor baseres på andre forhold enn informasjonen fra Fjord Line.

Havnen har under hele klagesaken vært bistått av advokatfirmaet Kjær & Co. Enkelt forvaltningsrettslige spørsmål er vurdert av advokatfirmaet Tofte. Selv om det er riktig som nevnt i klagen at korrespondanse og vedtak i klagesaken er utarbeidet på Havnens brevark har advokatfirmaet Kjær & Co utformet utkast til de aller fleste dokumentene. Havnen har mottatt juridisk rådgivning vedrørende alle juridiske spørsmål på lik linje med Fjord Line. Det er vanskelig å se at behovet for møteaktivitet, juridiske undersøkelser og korrespondanse har avveket vesentlig for Havnen og Fjord Line.

Havnens samlede advokatutgifter direkte relatert til klagesaken (dvs. perioden fra 4. desember 2008 til 8. mai 2009) beløper seg til NOK 149.136,-. For advokatfirmaet Kjær & Co er påløpt 57 timer, for advokatfirmaet Tofte 33 timer. Kravet fra Havnens advokater utgjør altså mindre enn 6 % av kravet fra Fjord Line. Med andre ord er Fjord Lines krav vedrørende advokatbistand 1.600 % høyere enn Havnens egne kostnader.

I klagen gjøres det et poeng av at Havnen har benyttet uttrykket "direkte relatert til klagesaken" ved angivelse av egne advokatkostnader. Etter Kystverkets avgjørelse fortsatte Havnens advokater arbeidet med saken. Frem til departementets avgjørelse om ikke å endre Kystverkets vedtak påløp honorar til advokatfirmaet Kjær & Co med NOK 100.625,- og NOK 9.375 til advokatfirmaet Tofte. En del av advokatfirmaet Kjær & Co s arbeid var for øvrig relatert til konsekvensene av Kystverkets vedtak (dersom det ble stående), ikke til klagesaken.

Dersom man trekker inn fasen etter at klagen var avgjort av Kystverket frem til departementets beslutning om ikke å behandle saken (29. mai 2009) vil altså Havnens advokatkostnader beløpe seg til ca. NOK 250.000,-, som er det beløp Havnen akseptert ved

første gangs behandling av kravet.

Havnedirektøren vil anbefale at Havnestyret ikke endrer dette beløp.

5.5 Krav basert på arbeide utført av Conterra og Larsen.

Havnedirektøren kan ikke se at disse kravene er relatert til klagesaken og ser derfor ikke grunn til å akseptere dekning av disse beløp.

5.6 Renter.

Fjord Line krever renter av kravet.

I den sammenheng påpekes at man frem til endelig vedtak om utbetaling etter § 36 kun kan kreve "avsavnsrente". Her vises til Geir Woxholt, Forvaltningsloven, 4. utgave (2006), side 562.

Under henvisning til samme bok, samme side påpekes at det først kan kreves morarenter fra det foreligger endelig vedtak om betaling av saksomkostninger etter forvaltningslovens § 36.

Forslag til vedtak:

1. Havnestyret finner ikke grunn til å endre havnedirektørens vedtak. Saken oversendes Kystverkets Hovedkontor for klagebehandling.

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Trykte vedlegg:

Vedlegg 1. Kristiansand Havn KF's vedtak av 02.09.2010

Vedlegg 2. Brev fra Steenstrup Stordrange - Klage på Kr.sand Havn KF's vedtak om delvis dekning av saksomkostninger

Utrykte vedlegg:

Vedlegg 3. Wikborg Rein – saksomkostninger etter forvaltningslovens § 36.

Vedlegg 4. Oversikt utført arbeid med klage på fv.vedtak jfr fvl. § 36.

Vedlegg 5. Brev ESA datert 5. nov. 2008

Vedlegg 6. Brev ESA datert 7. juli 2009

Punkt 34/10: Områdeplan for ny ferge- og containerterminal ; endringer av prosjektorganisasjon og fremdrift.



Dato: 23.09.2010
Saksnr.: 200412355-26
Arkivkode E: P16
Saksbehandler: Svein-Inge Larsen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.10.2010

Områdeplan for ny ferge- og containerterminal – endringer av prosjektorganisasjon og fremdrift.

Det vises til havnestyresak 18/10 hvor det ble fattet følgende enstemmige vedtak:

” Havnestyret godkjenner den foreslåtte organisering og fremdrift i arbeidet med å utarbeide en områdeplan for ny fergeterminal og containerhavn på KMV – området”

Det foreslås en justering av prosjektorganisasjonen, jfr. vedlegg datert 31.08.10, slik at prosjektgruppen er klarere definert og direkte underlagt havnedirektøren. Videre er Referansegruppen og Samordningsgruppen erstattet av en Ekstern Samarbeidsgruppe som består av aktuelle offentlige etater og Xtrata. Dette er gjort for å forenkle forholdet til offentlige etater slik at disse nå kun er representert i en gruppe. Brukergruppen er utvidet med NSB og ev. et oljeselskap.

Det vedlegges en revidert fremdriftsplan datert 20/9-2010. Revisjonen er nødvendig av følgende årsaker:

- Byggherrerelaterte avklaringer i starten tok lengre tid enn antatt.
- Grunnforholdene og mulighetene for utfylling i sjø tok lengre tid enn antatt. Ulike beregningsresultat fra eksterne konsulenter måtte avklares av Sintef. Antatt ferdigstillelse av fase 1 (Mulighetsstudiet) forskjøvet totalt 6 måneder til 31/12-2010.
- Avklaring av planavgrensningen tok betydelig lengre tid enn antatt, bl.a. ble oppstartmøte med kommunen utsatt 2 måneder fordi man ønsket avklarende møter. Fase 2 (Varsling og Planprogram) forskyves 2 måneder til 31/12-2010.
- Fase 3 (Skisseprosjekt) blir forskjøvet i forhold til fase 1 og antatt noe mer omfattende. Antatt ferdigstillelse for fase 3 er 30/6-2011.
- Øvrige faser er forskjøvet tilsvarende med fase 6 (Reguleringsplan) 30/11-2012.

Det vil bli fremlagt en statusrapport (milepæl 1 og 2) for havnestyret i første møte i 2011

Forslag til vedtak:

1. Saken tas til etterretning

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Svein-Inge Larsen
Havneingeniør

Trykte vedlegg:

Organisering av planarbeidet for ny ferge- og containerterminal 31.08.10
Fremdriftsplan datert 20.09.10

Bakgrunn for saken :