

REFERAT Havnestyret KF 2020-2024 d. 11-06-2020

Møtedato Torsdag d. 11. juni 2020 kl. 16:00

Møtested Havnestyresalen 3 etg

Indholdsfortegnelse

Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF.....	3
Møtedokumenter.....	5
Miljøhavna.....	7
Orienteringssak om Havneavsnitt Nord (forlengelse av kai 36, og søknad til Fylkesmannen om fylle	14
Godkjenning av selskapsavtale Kristiansand og Mandal Havn.....	16
Sommerfullmakt 2020.....	21

Sak 9/20: Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF

Vedlegg

Vedtak byst, 23092020, Sak 137/20, Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF

Vedtak byst, 17062020, Sak 116/20, Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF

1. tertial 2020 - 04.06.20

Kopi av Vedlegg 1 - 1. tertial drift 2020

Kopi av Vedlegg 2 - 1.tertial investering 2020



**KRISTIANSAND
HAVN KF**

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Første tertial 2020049669-7
fArkivsak-dok.
Saksbehandler Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret
Bystyret

Møtedato
11.06.2020
17.06.2020

Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF

Forslag til vedtak

1. Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF tas til orientering.
2. Følgende budsjett reguleringer foretas:
 - Prosjekt 6102 Forsterkning kai 20 reduseres med 9,0 mill. kr
 - Prosjekt 9313 Lager Kongsgård reduseres med 2,0 mill.kr
 - Prosjekt 9314 Lager Kongsgård On & Offshore reduseres med 2,0 mill. kr
 - Prosjekt 6211 Pullert kai 10 reduseres med 2,5 mill.kr
 - Prosjekt 9990 Anlegg avsetning udisponert reduseres med 2,5 mill. kr
 - Prosjekt 2210 Fergeterminalutbygging økes med 18 mill.kr
3. Bystyret godkjenner Kristiansand Havn KF sitt låneopptak på 65,27 mill. kr. Låneopptaket ble innvilget i 2015, men har bare gyldighet i ett år.
4. Bystyret gir havnedirektøren fullmakt til å godkjenne lånebetingelser og gjennomføring av opplån med rammer som fremgår av vedtakets pkt. 3.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen
Administrasjonssjef

Sak 2020002205-11: Møtedokumenter

Vedlegg

Møteinnkalling Havnestyret 11.06.2020

Møteinnkalling

Havnestyret

Møtedato: 11.06.2020 kl. 16:00

Møtested: Havnestyresalen 3 etg

Arkivsak: 2020002205

Eventuelt forfall må meldes snarest til tlf Rita S. Floer eller e-post
rsf@kristiansand-havn.no . Vararepresentanter møter etter særskilt innkalling fra
møtesekretær.

SAKSKART

Behandling av utvalgssak

9/20	2020049669-7	Første tertial 2020 for Kristiansand Havn KF
10/20	2020079355-2	Miljøhavna
11/20	2020014766-10	Orienteringssak om Havneavsnitt Nord (forlengelse av kai 36, og søknad til Fylkesmannen om fyllingstillatelse ved Vigeboen).
12/20	2020079355-1	Godkjenning av selskapsavtale Kristiansand og Mandal Havn
13/20	2020079295-1	Sommerfullmakt 2020

- Generalforsamling Kanalbyen Utvikling AS Unntatt offentlighet § 23.1ledd
- Info v/ havnedirektør
- Info. Strategiarbeid
- Info vedr. fergeterminalen

04.06.2020

Sign.
Kjell Eirik Haavold
Leder i utvalg

Møtesekretær Rita S. Floer

Sak 10/20: Miljøhavna



Arkivsak-dok. 2020079355-2
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.06.2020

Miljøhavna

1.1. Bakgrunn

I forbindelse med budsjettbehandlingen for 2020 ble følgende verbalforslag vedtatt av Kristiansand bystyret:

- Bystyret ber om en sak der **Kristiansand havn kommer med forslag som kan bidra til en mer miljøvennlig fergedrift**, f. eks ved at de mest miljøvennlige ferjeselskapene tildeles de beste seilingstidene.
- I 2020 regner Kristiansand havn med at 25 av totalt 71 cruiseskip kan koble seg på landstrøm, og i 2021 nærmere halvparten av de rundt 100 skipene som foreløpig har registrert sin ankomst. **Bystyret ber om en sak der en fra 2021 vurderer å kun ta imot cruiseskip som kan koble seg på landstrøm**

Denne saken vil svare ut spørsmålet, og sette de inn i det overordnede arbeidet Kristiansand havn gjør på miljø- og klima.

2. Strategiplanarbeidet

Strategiplan 2013-2025

Miljø- og klimaarbeidet står sentralt i det daglige arbeidet i Kristiansand. Det er forankret i gjeldende strategiplan, vedtatt av havnestyret oktober 2013. Planen slår fast at Kristiansand havn skal være et miljøvennlig transportknutepunkt nærmest markedet. På bakgrunn av dette har Kristiansand havn tatt en strategisk posisjon som en av Europas ledende havner på landstrøm.

Strategiplan 2020-2030

Ved inngangen til 2020 startet Kristiansand havn opp arbeidet med å utarbeide ny strategiplan. Miljø- og klima vil være gjennomgående innenfor samtlige forretningsområder. Det er også nedsatt en egen arbeidsgruppe som skal jobbe med ulike grønne tiltak som skal iverksettes i perioden. Strategiplanen skal vedtas av bystyret høsten 2020.

Forretningsområder

Det er satt opp arbeidsgrupper for samtlige forretningsområdet for Kristiansand havn, inkludert cruise og ferge. Her vil sentrale spørsmål være miljøkrav, forretningsmodell, tildelingskriterier og hvilke kaier som egner seg til hvilket bruk. Det er viktig at de ulike forretningsområdene blir satt inn i

en helhetlig strategi for at Kristiansand havn kan oppnå en mest mulig effektiv havnedrift. Forutsigbare og langsiktige rammebetingelser for kunder av Kristiansand havn er en nøkkel til suksess.

3. Forretningsområdet: Ferge

4. Dagens situasjon:

Det er i dag to fergerederier som opererer i Kristiansand havn, Color line og Fjord line. Begge fergene seiler mellom Kristiansand og Hirtshals. Fergedriften er Kristiansand havns viktigste strategiområdet, og står for nærmere 40 prosent av den årlige omsetningen. Det er også en sentral godskorridor. Over 400.000 tonn med gods fraktes årlig mellom Kristiansand og Hirtshals. Overfarten er en del av E39 mellom Trondheim og Aalborg, og definert som en del av de utvalgte utenlandskorridorene (U3) i Nasjonal transportplan. Kristiansand er landets nest største internasjonale fergehavn etter Oslo.

Rederier:

Color line

- Ferge: Superspeed 1
- Byggeår: 2007
- Landstrøm: Ja
- Drift: Helår
- Flaggstat: NOR (Norsk ordinært skipsregister)
- Seilingstider:
 - 08.00
 - 16.30

Fjord line

- Ferge: Fjord cat
- Byggeår: 1998
- Landstrøm: Nei
- Drift: Sommersesong (april-oktober)
- Flaggstat: DIS (Dansk internasjonalt skipsregister)
- Seilingstider:
 - 06:45
 - 13.30
 - 20.15

Seilingsplan:

Seilingstiden til rederiene fastsettes årlig i dialog med fergerederiene.

Miljøkrav:

Utslipp fra skipstrafikken reguleres gjennom internasjonale bestemmelser. Den viktigste konvensjonen er *International Convention for the Prevention of Pollution From Ship, MARPOL 73/78*.

Formålet med bestemmelsene er å redusere forurensing forårsaket av den daglige driften av skipet, og forurensing forårsaket av uhell.

Utover dette er det særskilte områder som har strengere utslippskrav. Kristiansand befinner seg i et slikt særskilt området, *Sulphur Emission Control Area* (SECA-området).



USA and Canada – Emission Control Areas



Baltic and North Sea – Emission Control Areas

Innenfor SECA-området er det ikke tillatt med drivstoff som inneholder mer enn 0,1 prosent svovel. Det betyr i praksis at rederiene som frekventerer Kristiansand havn ikke kan gå på tungolje uten å ha avanserte rensesystem som scrubbere installert. Både Fjord Cat og Superspeed har scrubbere om bord som renser avgassene. Alternativ kan rederier velge andre typer lavsvovel fuel, eller flytende naturgass (LNG). LNG eliminerer svovel- og partikkelutslipp. LNG blir blant annet brukt av Fjord line på fergene Bergensfjord og Stavangerfjord som har hatt faste anløp i Kristiansand under Corona-krisen.

Det jobbes for øyeblikket med å utvide SECA-området til å også gjelde NOX-utslipp¹.

Miljøprising:

Kristiansand havn har miljørabatt for fergerederier i henhold til den internasjonale skipsindeksen (ESI)². Basert på skipets miljøscore innenfor SoX, NoX, partikkel og Co2-utslipp vil skipet få rabatt på farledsavgiften i Kristiansand. For fergerederiene har rabatten blitt gitt til Fjord line når de bruker skipene Bergensfjord og Stavangerfjord.

5. Fremtidsbilde:

Rederier:

I løpet av 2020 er planen at Fjord line skal sette inn sin nye ferge, FJORD FSTR. Men som følge av Corona-situasjonen har dette foreløpig blitt satt på vent. Fergen har dobbel så stor passasjerkapasitet som dagens ferge. I tillegg vil den også kunne ta imot gods. På miljøsidan vil den ta imot landstrøm til kai i Kristiansand, og blir den første passasjerfergen i Norge som kan tilby ladestasjoner til elbiler om bord. Sammenlignet med dagens Fjord cat vil skipet representerer en utslippsreduksjon på 32 prosent i Co2-utslipp³.

Color line fikk i 2019 æren av å sjøsette verdens største nybygde batterihybride passasjerskip. Color Hybrid som seiler mellom Sandefjord og Strømstad. Med fulladet batterikapasitet vil skipet kunne

¹ Rederiforbundet: (<https://rederi.no/om-oss/fagomrader/internasjonalt-samarbeid-og-klima/miljo/strategi/ren-luft/>)

² Environmental Ship Index: <https://www.environmentalshipindex.org/Public/Home/AboutESI>

³ Skipsrevyen: <https://www.skipsrevyen.no/article/fjord-lines-nye-katamaran-er-sjoesatt/>

seile utslippsfritt i time, fordelt på en halvtime inn- og ut av byfjordene. Det er nærliggende å tro at denne type teknologi også vil være aktuelle for seilinger i Kristiansand i fremtiden⁴.

Miljø:

Kristiansand jobber i samarbeid med Agder energi med planer om å utvikle nullutslipphavnen. Dimensjonering av fergeterminalen vil da ha kapasitet til å tilby land- og ladestrøm til de skipene som har behov. Videre arbeides det også med alternative drivstoff til den internasjonale fergefarten. På kort sikt øker antallet LNG-skip betydelig. På lengre sikt utvikles det ferger som kan gå andre energikilder som hydrogen. Større investeringer i miljøteknologi for både havna og rederier forutsetter avklarte rammer for fremtidens fergeterminal. Her er det per dags en betydelig usikkerhet som følge av planene for ny fergeterminal er satt på vent i påvente av utbygging av ny E39. Dette vil bli nærmere drøftet i den kommende strategiplanen til Kristiansand havn.

6. Forretningsområdet: Cruise

Dagens situasjon:

Cruise er et voksende forretningsområdet for Kristiansand havn. Rekordåret er 76 anløp. Det var ventet et lignende antall anløp i 2020. Som en konsekvens av Corona-krisen er derimot de fleste skipene kansellert i 2020. For 2021 er det foreløpig meldt inn over 100 anløp, og om det ikke kommer kanselleringer vil det bli et nytt rekordår for Kristiansand havn.

Cruiseanløp søkes fortrinnsvis å bli lagt til kai 10 på utsiden av Lagmannsholmen. Denne kaien ble bygget for cruise, og har også landstrømanlegg tilgjengelig. I 2019 var det 14 av anløpene som kunne ta imot landstrøm. I 2020 var det ventet at 25 av anløpene kunne ta i mot landstrøm. I 2021 venter vi at nærmere 50 av anløpene kan kobles på anlegget vårt. Det er med andre ord en betydelig vekst, og vi ser at flere og flere rederier både gjør tilpasninger til landstrøm på eksisterende flåte, men ikke minst er teknologien nærmest for standard å regne på nye skip.

I tillegg tas det inn mindre cruiseskip på kai 16 (Odderøya) og kai 20 (Lagmannsholmen). I visse tilfeller har også kai 36 (Kongsgård) blitt brukt til cruiseanløp. Det har også forekommet at skip har ligget til ankers, og brukt såkalt tenderbåter til å frakte passasjerer til og fra båten. Det siste er verken ønskelig for havna eller rederiet.

Tildelingskriterier:

Cruiseskipene blir tildelt kaiplass etter et «førstemann-til mølla» prinsipp. Unntaket er skip som kan ta imot landstrøm. De blir prioritert på kai 10.

Miljøkrav:

Cruiseskip som alle andre fartøy er underlagt de strenge miljøkravene som er beskrevet tidligere i saken.

Miljøprising:

Kristiansand havn var blant initiativtakerne til etableringen av miljøprissystemet Enviromental Port Index (EPI). Indeksen er en metode for å vurdere miljøfotavtrykket til et skip i havn og som muliggjør miljødifferensierte havneavgifter. EPI blir kalkulert basert på faktisk reduksjon i utslipp av SOx, NOx, PM og CO2 under et spesifikt havneopphold. Kalkulasjonen baserer seg på skipstekniske

⁴ Teknisk ukeblad: <https://www.tu.no/artikler/her-seiler-color-hybrid-for-forste-gang-som-a-ga-fra-steinalderen-til-rakettalderen/471667>

data som reder / fartøy registrerer på «EPI-Portalen» samt en «Havneoppholdsrapport» som rapporteres av skip etter hvert havneopphold. Utfra hvilken score skipet oppnår blir det enten en rabatt for miljøvennlige skip, eller et påslag for skip som slipper ut mer.

7.

8. Fremtidsbilde:

Cruiseflåten:

Ordreboken for cruiseskip er lang. Det pågår en betydelig flåtefornyelse. Det gir også rom for utstrakt bruk av ny teknologi. I tillegg til at nærmere ni av ti nye skip vil kunne ta imot landstrøm finnes også økt brukt av annen miljøteknologi. For eksempel vil nesten halvparten av alle nye cruiseskip gå på LNG, og tre av fire skip som ikke går på LNG vil ha rensesystemer for avgasser, såkalte scrubbere installert. Under følger oversikt over nye skip utarbeidet av den internasjonale cruiseorganisasjonen, CLIA.



9. Kilde: CLIA 2019, State of the Cruise In 1

10. Vurdering av bystyrets vedtak

Kristiansand havn vurderer bystyrets vedtak som innspill til pågående strategiarbeid. Det er viktig for forutsigbarheten til kundene av havna at rammebetingelsene for havnedriften ikke styres av enkeltvedtak i bystyret. Strategiplanen som nå er under utarbeidelse vil komme til behandling i bystyret i løpet av høsten 2020. Her vil tiltak som går på tildelingskriterier, miljøkrav og bruk av kaiarealer være sentrale punkter.

11. Havnedirektørens forslag til vedtak

Forslag til vedtak

Havnestyret oversender saksfremstillingen som svar på bystyrets vedtatte verbalforslag omkring cruise- og fergedrift.

Havnestyret innarbeider prinsipper for miljøkrav, seilingstider og bruk av kaiplasser i kommende strategiplan.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Markedssjef

Sak 11/20: Orienteringssak om Havneavsnitt Nord (forlengelse av kai 36, og søknad til Fylkesmannen om fyllingstillatelse ved Vigeboen).



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020014766
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	11.06.2020	11/20

ORIENTERINGSSAK OM HAVNEAVSNITT NORD (FORLENGELSE AV KAI 36, OG SØKNAD TIL FYLKESMANNEN OM FYLLINGSTILLATELSE VED VIGEBOEN).

HAVNESTYRET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 11.06.2020 SAK 11/20

Havnestyrets vedtak/innstilling
[Havnestyret tar saken til orientering](#)

[Enst.](#)

12.06.2020

Sak 12/20: Godkjenning av selskapsavtale Kristiansand og Mandal Havn

Vedlegg

Kopi av Kontrakstvedlegg 1 - Oversikt over eiendeler - per 15.11.19

Selskapsavtale - utkast per 21.01.20

Vedlegg 2 - havnesamarbeid

Vedlegg 3 selskapsavtale

Kontraksvedlegg 3



**KRISTIANSSAND
HAVN KF**

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 2020079355-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.06.2020

Godkjenning av selskapsavtale Kristiansand og Mandal Havn

1.1. Bakgrunn:

Kristiansand havn og Mandal havn har fullført prosjektet «Havnesamarbeid på Agder». Prosjektet har gått over tre faser. Den første fasen så på gevinstene ved Havnesamarbeid på Agder. Her var også Arendal med. Videre gikk fase 2 ut på å utrede juridiske, skatte- og avgiftsmessige, samt økonomiske forhold, og enkelte sider ved eiendomsporteføljen ved et tettere samarbeid, eller en sammenslåing av de to havnene. I tillegg har endringer i konkurransekraft blitt belyst, men her bygget også flere av konklusjonene på arbeidet som tidligere er gjennomført i første fase av prosjektet. Konklusjonen er at det vil være konkurransefremmende med et tettere samarbeid mellom havnene på Agder av følgende grunner:

Strategiske fordeler:

- Økt betydning og større synlighet i nasjonal sammenheng.
- Bedre tilrettelegging for økt andel gods over sjø
- Mer fokusert bruk av investeringsmidler og økt innvinning av statlige infrastruktur-tiltak
- Bedre posisjonering i forhold til kvalifikasjon som en del av kjernenettverk i TEN-T i Norge.
- Langsiktige positive ringvirkninger for regionen

Operasjonelle/økonomiske fordeler:

- Breder tjenestetilbud gir større marked og dermed økt økonomisk robusthet
- Mulighet for bredere og bedre markedsføring av lokal infrastruktur
- Mulighet for tverrfinansiering av investeringer
- Unngå dyr overkapasitet i havnene regionalt og redusere administrative kostnader

Momentene overfor har blitt belyst under ulike varianter for samarbeid/sammenslåing, og følgende modeller har blitt utredet:

1. 0 –alternativ: begge havnene fortsetter som i dag,
2. Sammenslåing av havnene til IKS
3. Sammenslåing av havnene til AS
4. Organisere havnene under et holdingselskap.

Kristiansand bystyre behandlet saken om «Havnesamarbeid fase 2» 27.02.2019 i sak 22/19. Følgende vedtak ble fattet:

Bystyret tar rapportene fra prosjektet Havnesamarbeid på Agder – Fase 2 til orientering.

Bystyret gir havnedirektøren fullmakt til å utarbeide forslag til avtale om felles havneselskap med Mandal havn KF. Endelig avtale skal behandles og godkjennes av Havnestyret og Bystyret.

Havnestyret velger inn havnestyrets leder, havnedirektør, ansattrepresentant, Aase Gerd Paulsen (AP) og en brukerrepresentant fra Kristiansand i forhandlingsutvalget.

Bystyret slutter seg til skissert fremdriftsplanen.

Bystyret i Kristiansand ber forhandlingsutvalget for havnesamarbeid med Mandal å sikre politisk styring i den nye organiseringen, om utvalget kommer frem til at en sammenslåing er best for begge parter

Forhandlingsutvalget har dannet styringsgruppen og grunnlaget for tredje og siste fase i prosjekter. Her har følgende problemstillinger blitt belyst:

- Valg av organisasjonsform/organisasjonsstruktur
- Hvilke eiendeler, herunder eiendommer, som skal overføres til det felles havneselskapet og hvordan de skal overføres (tingsinnskudd, salg, omdannelse eller annet?)
- Hva er verdiene av det som overføres
- Hvordan skal eierfordelingen i selskapet være
- Avtaleverk (herunder ev. selskaps- eller aksjonæravtale).
- Forholdet til ansatte må ivaretas.
- Forholdet til leverandører og andre kontraktparter må ivaretas

Prosjektet hadde opprinnelig målsetting om å få signert avtale mellom de to havneselskapene om dannelsen av et nytt IKS innen utløpet av 2019. Men som en konsekvens av kommunesammenslåinger viste det seg at et slikt vedtak må tas av de nye kommunene.

Kristiansand ble 01.01.2020 slått sammen med Søgne og Songdalen. Mandal ble 01.01.2020 slått sammen med Lindesnes og Marnardal til Lindesnes kommune.

Målsettingen for prosjektet ble derfor justert til å ha et ferdig forslag til selskapsavtale. Avtaleforslaget ligger vedlagt saken (Vedlegg 1 med tilhørende kontraktsvedlegg).

Prosjektet har også bydd på ekstra utfordringer knyttet til avklaringer av viktigste spørsmål som skatteplikt. Her har det blitt gjort et omfattende arbeid, og bindende forhåndsuttalelse fra Skatteetaten er blitt innhentet (Vedlegg 2). Forhandlingsutvalget har brukt mesteparten av sin tid på avklaringer omkring styringskraft, hvilke selskap som skal forestå investeringer, hvilke eiendeler som skal overføres, eierandeler, styreform, og forholdet til ansatte.

I oversendelsesbrev fra leder av forhandlingsutvalget Pål Harv desember 2019 fremkommer følgende anbefaling (vedlegg 3):

Forhandlingsutvalget viser til tidligere utredninger, og legger til grunn at et tettere samarbeid mellom de to havnene vil legge til rette for en rasjonell, brukervennlig og fremtidsrettet havn for regionen. Det antas at en sammenslåing vil kunne legge til rette for kostnadseffektiv drift av havnene og effektiv funksjonsdeling mellom de ulike lokasjonene. Dette vil også kunne legge til rette for å frigjøre arealer som kan være hensiktsmessig og økonomisk gunstig å utnytte til andre formål, og at ansatte i Kristiansand vil kunne utføre oppgaver som i dag utføres av innleid personell i Mandal. En sammenslåing er også etterspurt av regionale aktører.

På bakgrunn av dette var anbefalingen fra Forhandlingsutvalget at det etableres et felles havneselskap for Kristiansand og (Nye) Lindesnes. Etter en helhetsvurdering er Forhandlingsutvalgets innstilling at det **felles havneselskapet etableres som et IKS** ved at havnenes driftsorganisasjoner overføres. Når det gjelder fast eiendom innstilles det på at eiendomsretten ikke overføres, men at kommunene/KF'ene forplikter seg til å stille det vesentligste av eiendommene som de respektive KF'ene eier/disponerer til disposisjon for IKS'et ved utleie.

Ved at felles havneselskap etableres som et IKS hvor eierskapet utøves gjennom representantskapet, sikres etter Forhandlingsutvalgets vurdering politisk styring i samsvar med de føringer som er gitt.

Som følge av at Kristiansand Havn er et innarbeidet navn/merkevare som det er benyttet betydelige ressurser på å etablere, Kristiansand Havn er den klart største havna, og av markedsposisjon og økonomiske hensyn, anbefaler Forhandlingsutvalget at det felles havneselskapet får navnet; Kristiansand Havn IKS (heretter «Selskapet» eller «IKS'et»).

For å ivareta lokal forankring og regionen som helhet, foreslår Forhandlingsutvalget at det uttrykkelig reguleres i selskapsavtalen at selskapets lokasjon og aktivitet i Mandal, skal omtales og profileres som Kristiansand Havn Mandal, og at Selskapets lokasjon og aktivitet på Spangereid skal omtales og profileres som Kristiansand Havn Båly.

2. Reservasjon:

Lyngdal kommune eier fremdeles aksjer (ca. 15 %) i Strømsvika Holding AS. Per nå er det ikke igangsatt forhandlinger mellom partene om at Lindesnes kommune skal overta denne eierposten. Det er forutsetning at eierandelen til Lyngdal blir kjøpt opp av Lindesnes kommune/Mandal havn før selskapsavtale om nytt IKS blir signert av Kristiansand havn.

Forslag til vedtak

Havnestyret gir havnedirektøren fullmakt til å signere selskapsavtalen mellom Kristiansand og Mandal Havn om opprettelse av IKS.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Markedssjef

Sak 13/20: Sommerfullmakt 2020



KRISTIANSAND
HAVN KF

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 2020079295-1
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.06.2020

Sommerfullmakt 2020

I løpet av sommeren kan Kristiansand Havn KF ha saksforhold som krever hurtig saksgang og nødvendige avgjørelser.

For å ivareta dette på en hensiktsmessig måte har vi funnet det nødvendig å etablere en sommerfullmakt som er i tråd med den praksis som er etablert innenfor de kommunale organer og i tråd med tidligere prosedyrer i havna.

Havnestyret har siste møte før sommeren 11.06.2020 og har etter oppsatt møteplan første høstmøte 17.09.2020. Vi foreslår at fullmakten gjelder den mellomliggende perioden.

Forslag til vedtak

Havnestyret gir havnestyrets leder / fungerende havnestyreleder fullmakt til å treffe de nødvendige avgjørelser i sommer fra og med 12.06.2020 til og med 16.09.2020.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent