

# REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 15-03-2016

**Mødedato** Tirsdag d. 15. marts 2016 kl. 15:00

**Mødested** Havnestyresalen 3 etg Gravane 4

## **Indholdsfortegnelse**

Protokoll fra havnestyret 16.02.2016.....	3
Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029.....	5
Etablering av terminalbygg og r��derrett for NorLines på kai 35.....	8

## **Punkt 8/16: Protokoll fra havnestyret 16.02.2016**

### **Bilag**

Vedtak HAVNES, 15032016, Sak 8/16, Protokoll fra havnestyret 16.02.2016

201600290-5 Protokoll Havnestyret 16.02 16035015\_15634419\_0.docx



KRISTIANSAND  
HAVN KF

Havnebygget – Gravene 4  
Postboks 114, N-4662 Kristiansand  
E-post: [post@kristiansand-havn.no](mailto:post@kristiansand-havn.no)  
[www.kristiansand-havn.no](http://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. 201600290-7  
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang  
Havnestyret

Møtedato  
15.03.2016

## Protokoll fra havnestyret 16.02.2016

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 16.02.2016 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Rita S. Floer  
Konsulent

Vedlegg:  
Protokoll

# **Punkt 9/16: Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029**

## **Bilag**

Vedtak HAVNES, 15032016, Sak 9/16, Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029

Grunnlagsdokument NTP.pdf

Prosjektbeskrivelser NTP.pdf



Arkivsak-dok. 201603108-1  
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang  
Havnestyret

Møtedato  
15.03.2016

## Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029

### Sammendrag

29. februar mottok samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen «Grunnleggsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018-2029» fra Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS.

Dokumentet inneholder forslag fra transportetatene for kommende NTP. Plandokumentet blir sendt på høring med høringsfrist 1. juli 2016.

Kristiansand Havn er positive til forslaget som foreligger, og er spesielt fornøyd med at tre av innspillene havna har gitt til planen har blitt inkludert i dokumentet. Det gjelder følgende områder:

1. Jernbanetilknytning til fergeterminalen
2. Utdyping til nytt havneområdet Kongsgård/Vige
3. Landstrøm og miljøtiltak i norske havner

Det første punktet er knyttet til prosjektet for E39 Gartnerløkka – Kolsdalen. I forslaget til NTP som nå foreligger er dobbelspor til fergeterminalen inkludert som en del av det helhetlige prosjektet, og innenfor totalrammen på 3 milliarder NOK:

*«I prosjektet inngår bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal. Prosjektet bidrar også til utvikling av sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler»*

Det andre punktet bygger opp under den fremtidige planen om å flytte store deler av havnevirksomhet ut til Kongsgård/Vige. I den forbindelse er det et behov for å sprengte bort noen grunner i innseilingen til havneområdet. Bakgrunnen er at den internasjonale skipsflåten blir stadig større, og som en konsekvens stikker også skipene dypere. Dette er en trend vi også ser i Kristiansand. Ved å gjennomføre utdypingsprosjektet øker minstedybene i farleden. Det vil gi muligheter for anløp av større skip i fremtiden, og en tryggere innseiling.

*«Utdyping av innseiling til nytt havneavsnitt ved Kongsgård/Vige som følge av at Kristiansand kommune har vedtatt å flytte store deler av havneaktiviteten ut fra sentrum. Viktig tiltak dersom Kristiansand havn skal kunne øke godsomfanget»*

Til slutt har Kristiansand Havn spilt inn landstrøm og andre miljøtiltak som et mer generelt innspill med betydning for norske havner. I forslaget til ny Nasjonalt transportplan har dette blitt viet plass, og det står blant annet at:

*«Transportetatene skal arbeide for at havnene utvikles til energiknutepunkter, med ladetilgang, landstrøm og miljøvennlig drivstoff. Landstrøm skal være tilgjengelig i havner hvor trafikken og skipstypene gir et godt potensial for utslippskutt, både for å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning ved landligge og for å muliggjøre hybridløsninger på skip»*

Alt i alt er Kristiansand Havn godt fornøyd med forslaget til transportplan, og vil følge den politiske prosessen nøye for å sikre at tiltakene også blir inkludert i den endelige utgaven av Nasjonal transportplan for 2018-2029. Samtidig jobbes det også videre med de punktene som vi ikke har fått gjennomslag for i denne omgang. Blant annet gjelder det jernbanetilnytning til containerterminal i Kongsgård/Vige. Bakgrunnen for at dette ikke er tatt med på nåværende tidspunkt er først og fremst knyttet til at det ligger noe lenger frem i tid, og det foreligger foreløpig ikke konkrete kostnadsutredninger på prosjektet. Dette vil Kristiansand Havn følge opp i tiden fremover, og i mellomtiden arbeides det aktivt med å få på plass godstransport på bane til containerterminalen på dagens havnespor. Trafikken fra Voss vann sin produksjon på Iveland forventes å starte senest våren 2017, men det jobbes parallelt med andre potensielle brukere av sporet.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering, og slutter seg til innspillene som er spilt inn til departementet.](#)

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Mathias Bernander  
Kommunikasjons- og samfunnskontakt

Vedlegg:

Vedlegg 1: Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens Vegvesen (2016):

*Grunnlagsdokument Nasjonalt transportplan 2018-2029*

Vedlegg 2: Kristiansand Havn KF (2015): *Prosjektbeskrivelser til Nasjonal transportplan 2018-2029*

# **Punkt 10/16: Etablering av terminalbygg og råderett for NorLines på kai 35**

## **Bilag**

Vedlegg 1 - NHO Arbeidsretten.pdf

Vedlegg 2 - Anmodning om uttalelse fra EFTA-domstolen Holship Norge vs. Norsk transportarbeiderforbund.pdf

Vedlegg 3 - Rettsmøterapport Holship Norge og Norsk Transportarbeiderforbund.pdf

Vedlegg 4 - ILO-konvensjon nr. 137 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havner.pdf

Vedlegg 5 - Illustrasjon Oslo Havn - Laste- og lossearbeidere (2014).pdf

Vedlegg 6 - Tidligere sak Havnestyret 16. februar -.pdf



Arkivsak-dok. 201602926-1  
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang  
Havnestyret

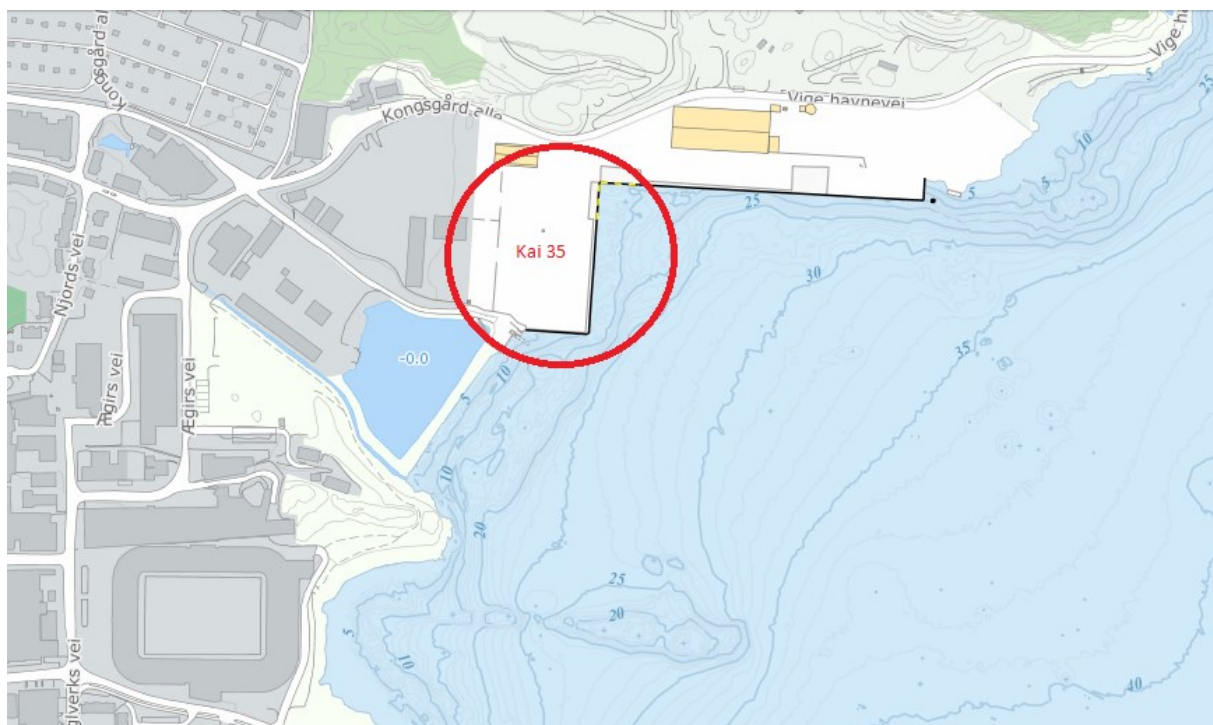
Møtedato  
15.03.2016

## Etablering av terminalbygg og råderett for Nor Lines på kai 35

### Sammendrag

Bakgrunnen for at saken har blitt fremlagt havnestyret er forhandlinger med selskapet NorLines. Firmaet er et av landets største fraktselskaper, og tilbyr et rutegående logistikksystem på veg- og sjø. Nor Lines har terminaler over hele landet, og utvider kontinuerlig sitt tilbud. Kristiansand Havn har lenge arbeidet med å få samlet Nor Lines sine aktiviteter på Agder i Kristiansand. Havna har tilrettelagt for nytt terminalbygg i Kongsgård, og terminalbygget vil være i tilknytning til kai 35 hvor skipene vil anløpe. Avtalen tar sikte på å etablere et langsiktig leieforhold mellom partene som sikrer forutsigbarhet, økt anløpsfrekvens og større godsvolum over Kristiansand Havn.

Nor Lines har satt som et premiss for leieavtalen at selskapet selv får råderetten over et avgrenset område på kai 35 til stykkgodsskip. Se kart under:



For å sikre avtaler med gode vilkår for alle brukere av havna har Kristiansand Havn satt som motkrav at havna skal ha innsynsrett i hvordan terminalen opereres, og på den måten ivareta en kontrollfunksjon med instruksjonsrett over de aktører som det inngås avtaler med. Det er en forutsetning at alle avtaler er underlagt norske arbeidsvilkår- og lov, samt at avtalen sikrer havna en kort oppsigelsestid.

Videre er Kristiansand Havn klar over at denne type avtaler utfordrer posisjonen til laste- og lossearbeiderne i Havn & Transport i norske havner. Det forventes også uttalelse fra EFTA-domstolen om konflikten mellom Holship Norge og norsk transportarbeiderforbund. Uttalelsen er forventet å bli offentliggjort 8. mars 2016. For øvrig vises til arbeidsrettens dom av 25. august 2015 som ga NHO og Nor Lines medhold i egen ordning av laste- og lossearbeidet på et område som Nor Lines disponerer eksklusivt i Tromsø havn.

Likevel velger Kristiansand Havn å løfte denne spesifikke saken nå fordi den er isolert til leieavtalen med Nor Lines på kai 35. Eksklusiviteten vil kun gjelde for kaiområdet hvor Nor Lines vil ha sin virksomhet, og forutsetter ikke en presedens for andre avtaler i Kristiansand Havn. På lik linje med forhandlingene med Nor Lines vil eventuelle andre eksklusivtetsavtaler knytte seg til spesifikke leieforhold, og være gjenstand for individuelle forhandlinger.

Det presiseres at avtalen med Nor Lines ikke er relatert til selve tariffavtalene som befatter laste- og lossearbeiderne i Havn & Transport, men er et spesifikt vedlegg til leieavtalen mellom speditøren og Kristiansand Havn. Det har vært flere eksempler på lignende saker i andre havner i Norge som Oslo, Drammen, Moss, Borg, Stavanger, Tromsø, Mo i Rana og Ålesund for å nevne noen. Samtlige av de nevnte havnene har konkludert med å oppheve fortrinnsretten til laste- og lossearbeidere på en eller flere terminaler.

## Dagens situasjon

I dag er bryggearbeiderne i Kristiansand underlagt en rammeavtale som gir arbeidere organisert i Norsk Transportarbeiderforbund fortrinnsrett på lossing- og lasting av alle skip i tariffhavner. Som en konsekvens er alle anløp til Kristiansand Havn prisgitt kapasitet, og tilgjengelig personell fra Havn & Transport. Det gjelder samtlige av våre kaier- og terminaler i havna. Under følger en fremstilling og eksempler på de rollene de enkelte aktørene besitter i Kristiansand Havn.

### Kristiansand Havn KF

- Grunneier med råderett over havnas arealer
- Forvalter (havne- og farvannsloven)
- Fortøyning
- Forhaling
- Krankjøring
- Vakt hold
- Sikkerhet

### Speditørene (Eks Greencarrier, Seafrost)

- Godshåndtering på land - det vil si etter at godset er losset fra skipet/før lasting
- Leier areal av Kristiansand Havn for håndtering og lagring av gods
- Selskapet er selvstendig med egne ansatte, og er kun knyttet til Kristiansand Havn gjennom leieavtaler.

### Havn & Transport

- Utfører laste- og lossearbeid tilpasset det enkelte anløp på landsiden
- Utfører fysisk sikring av gods på skip
- Selvstendig organisasjon med egne ansatte.
- Inngår tariffbestemte avtaler med speditørselskapene, og IKKE med Kristiansand Havn. Det er derfor vanskelig for Kristiansand Havn å gi en nøyaktig og utfyllende fremstilling av oppgavene som utføres av organisasjonen.

Fremstillingen overfor er først og fremst tilpasset situasjonen på containerterminalen, og er foreløpig ikke aktualisert på fergeterminalen. Likevel ser vi at fergeselskapene har begynt å bevege seg mot egne eksklusivitetsavtaler i andre norske havner, og vi antar at det også blir tilfelle i Kristiansand på lengre sikt.

Saken som knytter seg til leieforholdet til Nor Lines er relatert til segmentet *stykkgoods*, som i dag står for en begrenset andel av godsvolumet i Kristiansand. Det har derimot vært et prioritert fokusområdet for Kristiansand Havn å øke volumet for stykkgoods. Det viktigste arbeidet har vært knyttet opp mot etablering av en ny terminal for Nor Lines med nedslagsfelt for hele Agder i Kristiansand. Utfordringen med å øke volumet innenfor dette strategisegmentet er at bransjen opererer med små marginer, og har et bevisst fokus på effektivisering- og optimalisering av logistikk-løsningene. Som en konsekvens av dette har selskapet satt råderett over eget terminalområde som et krav for etablering i Kristiansand. Nor Lines viser til lignende avtaler i flere norske havner. I praksis medfører det at selskapet selv tar over flere av de funksjonene som er tilknyttet Havn & Transport (se fremstilling tidligere i saken).

Konsekvensene av avtalen vil i Kristiansand Havn sitt tilfelle kun berøre håndteringen av gods på Nor Lines sitt terminalområde på kai 35. Det vil ikke medføre endringer i organiseringen, eller godshåndteringen på containerterminalen eller andre deler av Kristiansand Havn. Resultatet av en avtale med Nor Lines vil derimot bidra til økt konkurranseevne innenfor strategiområdet *stykkgoods*, med gode ringvirkninger og bedre rammebetingelser for regionens næringsliv.

#### Forslag til vedtak

1. Havnestyret gir havnedirektøren fullmakt til å slutføre forhandlingene med NorLines, og tildele selskapet råderett over terminalområdet på kai 35.
2. Havnestyret ber havnedirektøren vurdere avtaleverket for alle terminaler i Kristiansand Havn med tanke på å optimalisere driften, og sikre effektiviteten.
3. Havnestyret ber havnedirektøren fremlegge alle fremtidige avtaler som innebærer strukturelle endringer, og eksklusivitetsavtaler med forbehold om styrets godkjenning.

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Thomas Granfeldt  
Assisterende havnedirektør

#### Vedlegg:

Vedlegg 1: Arbeidsretten (2015): *Arbeidsrettens dom av 25 august – LO med Norsk transportarbeiderforbund mot NHO og Nor Lines AS*

Vedlegg 2: EFTA-domstolen (2015): *Anmodning om uttalelse fra EFTA-domstolen i saken Holship Norge vs. Norsk transportarbeiderforbund*

Vedlegg 3: EFTA-domstolen (2015): *Rettsmøterapport fra EFTA-domstolen Holship Norge vs. Norsk transportarbeiderforbund*

Vedlegg 4: ILO-konvensjonen (1973): *Konvensjon nr. 137 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havner*

Vedlegg 5: Oslo Havn KF (2014) Illustrasjon av arbeidsoppgaver i havnen

Vedlegg 6: Tidligere sak i Havnestyret 16.02.2016