

INTERKOMMUNALT HAVNESAMARBEID

Innledning.

Gjennom ORKIDÉ samarbeidet ble det i 2000 opprettet et arbeidsutvalg for etablering av et interkommunalt havnesamarbeid mellom Nordmørskommunene

Målet med samarbeidet er å oppnå et mer rasjonelt og effektivt havnetilbud tilpasset transportbehovet i regionen. Dette innebærer bl.a.:

- Organisering og drift av felles havnedistrikt
- Lokalisering og utbygging av offentlige kaianlegg
- Økt spisskompetanse i havneadministrasjonen
- Driftmessig gevinst
- Bedre økonomiske forutsetninger for rasjonell utbygging og drift
- Økt godsgrunnlag
- Samlokalisering av aktiviteter som har tilknytning til hverandre
- Økt trygghet lokalt og regionalt/bedre miljø
- Felles havneutgifter
- Felles markedsføring
- Rimeligere fraktutgifter for næringslivet

Arbeidet er gjennomført som et samarbeid mellom det offentlige (Fylkeskommunen, havnene/kommunene) og næringslivet i regionen.

Sluttrapporten og et forslag til selskapsavtale ble fremlagt ved møte i ORKIDÉ i Surnadal 25. oktober 2002, og et korrigert forslag til selskapsavtale ble gjennomgått i møtet ORKIDÉ hadde i Kristiansund den 16. januar 2003.

Organisasjonsmodell og styringsorganer.

Organisasjonsmodell

Tidlig i utredningsfasen ble det klart at det interkommunale havnesamarbeidet burde organiseres som et interkommunalt selskap etter Lov av 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper.

Denne organisasjonsformen gir gode muligheter for en demokratisk styring med og kontroll av havneselskapets virksomhet, samtidig som den gir selskapet stor frihet i forretningsmessige og driftsmessige disposisjoner.

Organisasjonsmodellen gir et interkommunalt selskap med samarbeidskommunene som eiere. Selskapet vil for øvrig være en selvstendig juridisk enhet, med egne rettigheter og forpliktelser.

Det interkommunale selskapet er i utgangspunktet foreslått opprettet uten innskuddsplikt for deleierne.

Det tas heller ikke sikte på å avvikle eksisterende, kommunale havnevesen i regionen. Det interkommunale havneselskapet opprettes dermed *ikke* i stedet for de eksisterende havnevesen i regionen, men *i tillegg* til disse.

Det interkommunale havneselskapet skal, ved avtaler med eierkommunene vederlagsfritt kunne overta disposisjonsrett til havnefasiliteter, mot at havneselskapet også påtar seg forpliktelser som knytter seg til disse fasilitetene. Ved slike avtaler

Selskapsavtalen

Forslaget til selskapsavtale er utformet med sikte på å gi brukerne en best mulig oversikt over hovedtrekkene i organisasjonsmodellen som er valgt. Derfor har man tatt med en del sentrale bestemmelser som finnes i havne- og farvannsloven og i loven om interkommunale selskaper.

Dette burde lette bruken av regelverket, og gi muligheter for å løse de mest vanlige spørsmålene som kan oppstå i samarbeidet.

I påkommende tilfeller må man imidlertid supplere selskapsavtalen med annet regelverk. Her vil loven om interkommunale selskaper og havne- og farvannsloven med denne lovens forskrifter være sentrale.

Styringsorganer

Selskapet opprettes med et havneråd som er selskapets representantskap. Havnerådet er selskapets høyeste organ, og her er alle eierkommunene representert. Det er gjennom sin representasjon i havnerådet den enkelte samarbeidskommune utøver sine rettigheter i havneselskapet. Havnerådet skal arbeide med de store linjene i regionens havnepolitikk, og det er også dette organ som årlig fastsetter økonomiske rammer og økonomiplanen for havneselskapet.

Havnerådet velger et havnestyre, som er selskapets styre og som skal ta seg av den daglige forvaltningen av selskapet, samt føre kontroll med daglig leder og dennes administrasjon. Havnestyret skal også i stor utstrekning forberede saken for havnerådet. I havnestyret skal man ikke ta hensyn til den enkelte eierkommunes representasjon. Havnestyret representerer hele regionen under ett, og skal være et fagorgan for havnesaker. Derfor vil det ofte være fordelaktig å velge havnestyremedlemmer som har særlig kjennskap til havnevirksomhet og transportsektoren.

Havneselskapet skal ha en daglig leder som er benevnt havnefogd, og som skal lede havneselskapets daglige drift. Havnefogden ansettes av havnestyret, og skal stå for den daglige driften av selskapet. Havnefogden er gitt de nødvendige fullmakter for å forestå den interkommunale havnens daglige drift, herunder personalansvaret for den egne administrasjonen.

Eierforhold og ansvar, utbygging, økonomi og deleiernes innskuddsplikt.

Eierforhold og ansvar

Ved etablering av et interkommunalt selskap etter den over nevnte loven vil deleierne hefte subsidiært og ubegrenset for så stor del av selskapsgjelden som deres eierandeler i selskapet tilsier.

I vårt tilfelle er eierandelene fastsatt i selskapsavtalens § 1-3. I utgangspunktet er Kristiansund gitt 38% eierandel, og de resterende 62% fordelt skjønnsmessig på de andre kommunene på bakgrunn av innbyggertall og havneaktivitet i den enkelte kommune.

De samarbeidende kommunenes andeler i selskapet er fordelt slik:

Aure kommune	7 %
Averøy kommune	9 %
Frei kommune	4 %
Gjemnes kommune	7 %
Halsa kommune	5 %
Kristiansund kommune	38 %
Smøla kommune	5 %
Sunnadal kommune	9 %
Surnadal kommune	8 %
Tingvoll kommune	4 %
Tustna kommune	4 %

Inntekter, økonomi og regnskaper

Norsk offentlig havnedrift skal være selvfinansierende gjennom brukerbetaling. Det er brukerne som gjennom betaling av havneavgifter og vederlag som betales for havnens tjenester, som skal stå for finansiering av havnenes utbygging og drift.

Midler havnevesenet på denne måten får inn går inn i den interkommunale havnekassen, og havnekassens midler kan etter loven og selskapsavtalen bare brukes til havneformål.

Dersom et interkommunalt selskap skal kunne oppta lån må det i selskapsavtalen være tatt inn en angivelse av en grense for selskapets samlede låneopptak. I forslaget til selskapsavtale § 6-4, annet ledd er det angitt en grense for slik låneopptak til 80 millioner kroner.

Dersom det i påkommende tilfelle blir behov for større låneopptak må bestemmelsen endres ved behandling og likelydende vedtak i alle de samarbeidende kommunenes kommunestyre.

Det interkommunale havnevesenet står fritt om det vil bruke regnskapslovens eller føre sine regnskaper etter kommunale forskrifter.

Det videre arbeid og oppstarten av samarbeidet.

Forberedende arbeid

For å få stiftet det interkommunale havneselskapet etter loven om interkommunale selskaper må selskapsavtalen vedtas likelydende i alle de samarbeidende kommunenes kommunestyre.

Da det interkommunale havnevesenet bare kan bruke havne- og farvannslovens bestemmelser innenfor et havnedistrikt, må havnevesenets styringsorganer snarest mulig begynne å arbeide for å få på plass havnegrensene for det interkommunale havnedistriktet. Det interkommunale havnedistriktet bør omfatte alle de samarbeidende kommunenes sjøareal.

Man bør få på plass et regulativ for havneavgifter, Kristiansund havn har i dag et slik regulativ, og det burde ikke by på store problemer å få utvidet det geografiske virkeområdet for dette regulativet. Når man etter hvert får god oversikt over den sjøtrafikken som betaler avgifter etter et nytt, interkommunalt avgiftsregulativ, vil satsene i regulativet kunne justeres.

Samtidig bør man få på plass en ordensforskrift for den interkommunale havnen. Kristiansund havn har i dag en slik ordensforskrift, og det vil ikke være spesielt problematisk å utvide det geografiske virkeområdet for denne ordensforskriften.

Oppstarten av samarbeidet.

Ved møtet i ORKIDÉ i Kristiansund 16. januar 2003 etterlyste flere representanter en bestemmelse i selskapsavtalen som angir hvordan det interkommunale havnesamarbeidet skulle starte opp sin virksomhet.

I forslaget til selskapsavtale § 9-1 er det nå tatt inn en bestemmelse om dette. Her er det foreslått at det første året samarbeidet fungerer skal anses som et prøveår.

I dette prøveåret vil Kristiansund havns administrasjon stå for drift og forvaltning av det interkommunale havnesamarbeidet. Den samme havneadministrasjonen skal i denne tiden også sørge for at det interkommunale havnesamarbeidet blir operativt.