



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

## Møteinnkalling

**Utvalg:** Styret - Nordkappregionen Havn IKS  
**Møtested:** Havnekontoret/Teams  
**Dato:** 18.11.2021  
**Tidspunkt:** 10:00

**Medlemmer:**

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| Yngve Kristiansen     | LEDER |
| Hugo Salamonsen       | NESTL |
| Ann Kristin Samuelsen | MEDL  |
| Björg Sølvi Pettersen | MEDL  |
| Toril Svendsen        | MEDL  |
| Torkjell Johnsen      | MEDL  |
| Arnkjell Bøgeberg     | MEDL  |

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

## **Saksliste**

**PS 22/21 Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll**

**PS 23/21 Referatsaker.**

- RS 12/21 Terminalbygg knyttet til kai Nord/kai 3
- RS 13/21 Implementering av logo/profil for Nordkappregionen Havn IKS
- RS 14/21 Økonomisk oversikt for Nordkappregionen Havn IKS pr. august 2021  
Økonomisk status pr oktober 2021 ligger vedlagt.
- RS 15/21 Visningsrunde Nordkappterminalen

**PS 24/21 Orientering om fremdrift og status for dialog Hurtigruten**

**PS 25/21 Kamøyvær Havn – Bullvika**

**PS 26/21 Passasjeravgift, innretning, legalitet og størrelse**

**PS 27/21 Status på liggeplasser i havneregionen.**

- Det vil i møtet bli lagt frem oversikt over status på liggeplasser, utleie, tilgjengelige plasser og funksjon

**PS 28/21 IUA Midt-Finnmark – fremtidig organisering**



**Nordkappregionen Havn IKS**  
The port of North Cape

## **PS 22/21 Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige protokoll**

### **Havnefogdens innstilling.**

Styret godkjenner innkalling, saksliste og møteprotokoll av 10.06.2021 og 01.09.2021

## **PS 23/21 Referatsaker**

### **Havnefogdens innstilling.**

Følgende saker referert for styret og tatt til orientering.

- **RS 12/21 Terminalbygg knyttet til kai Nord/kai 3**
- **RS 13/21 Implementering av logo/profil for Nordkappregionen Havn IKS**
- **RS 14/21 Økonomisk oversikt for Nordkappregionen Havn IKS pr. august 2021**
- **RS 15/21 Visningsrunde Nordkappterminalen**

## **PS 24/21 Orientering om fremdrift og status for dialog Hurtigruten**

### **Havnefogdens innstilling**

Havnestyret tar saken til orientering og ber havnefogden utrede mulighetene for å legge til rette for inngåelse av en langsiktig anløpsavtale med Hurtigruten AS og Havila Kystruten AS ved kai Syd samt vurdere også alternative løsninger.

### **Bakgrunn**

#### **Kystruten – eventuell etablering av en langsiktig anløpsavtale**

Hurtigruten, nå formelt kystruten Bergen-Kirkenes, har gjennom årtier vært og er fremdeles en livsnerve hos de 34 havner / lokalsamfunn som anløpes. Det er i dag to selskaper som skal trafikkere strekningen; Hurtigruten AS og Havila Kystruten AS. Næringsgrunnlaget er personbefordring, reiseliv og gods. Staten kjøper etter anbud årlige sjøtransporttjenester for å sikre tilbudet til de kystkommunene som har daglige anløp. Driften av ruten, som startet i 1893, har alltid foregått med statlig medvirkning.

For en reiselivskommune som Nordkapp fører kystruten med seg store økonomiske ringvirkninger lokalt. I Nordkappregionen Havn IKS anløper kystruten 2 havner; Kjøllefjord og Honningsvåg 4 ganger daglig.

Hurtigruten og etter hvert Havila er vår viktigste kunde.

For å best mulig sikre havnas fremtidige inntektsgrunnlag er det knyttet interesse i å få etablert en langsiktig anløpsavtale til havnas «Kai Syd». Kai Syd er sentrumsnært, har lager og godsterminal og kort gangavstand til parkeringsareal for busser til Nordkapp.

På nordgående har skipene lang liggetid fordi de selger shore-ex til sine passasjerer / Nordkapp-turer. Øvrige passasjerer og mannskaper representerer følgelig også en stor kundegruppe for næringslivet i særlig sentrumsområdet.



The map shows a residential area with several buildings labeled with addresses: 4B, 8/1/3, 8/1/4, 8/1/51, 1B/204, 3, 8/52, 4, 8/1, 2.7, 8/156, 8/100, 8/166, 8/170, 2, 8/175, 4, 10, 8/170 Eks, and 2.7. A parking lot is labeled '28 p-plasser'. A red line indicates a proposed path or boundary. A north arrow is located in the top left corner. A coordinate grid is overlaid on the map, with coordinates 78°15'50" and 14°24'50" marked on the left and bottom edges.

**asplan viak**

Prosjekt:  
**Trafikk- og skiltplan**  
Oppdragsgiver:  
**Nordkappregionen Havn IKS**  
Prinsipppløssing trafikk

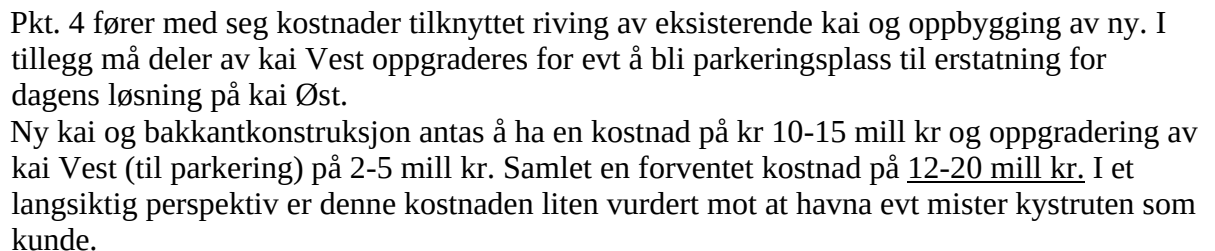
Oppdragsleder:  
AHJ  
Oppdragsnr:  
627598-01

Tegn:  
VD  
AHJ

Skala:  
1:500  
Dato:  
05.05.2020

Tegnr:  
**TB - 101**  
Fase: Type: Område: Laget:

A3



Da pandemien inntraff i mars 2020 rammet det Hurtigruten kraftig økonomisk. Likeså NRH som mistet ca 50% av omsetningen. Av økonomiske årsaker har derfor prosjektet vært stilt i bero frem til nå.

For di pandemien nå synes å nærme seg en mer handterbar situasjon, mener Havnefogden nå at tiden atter er moden for å diskutere med begge selskapene med mål om en langsiktig anløpsavtale. Dette vil ikke bare styrke og videreføre havnas virksomhet som i dag. Havnefogden vil anbefale at styret gir havnefogden i oppdrag å utrede vidare et fremtidig / langsiktig samarbeid med aktørene.



**Nordkappregionen Havn IKS**  
The port of North Cape

Saksbehandler: LGPO

## **PS 25/21 Kamøyvær Havn - Bullvika**

### **Havnefogdens innstilling**

Havnestyret tar saken og skissene til orientering og avventer videre utvikling i saken.

### **Bakgrunn**

#### **Etablering av infrastruktur – Kamøyvær Havn / Bullvika**

Som kjent er moloanlegget i Kamøyvær nå ferdigstilt; molo, utdyping og nytt landareal. Nordkapp kommune forskutterer prosjektet etter avtale med staten og Troms og Finnmark fylkeskommune.

Nordkapp kommune har i prosessen være i dialog om både prosessen og videre innredning av anlegget med fiskerne og bygdelaget. I den anledning har havnefogden organisert utarbeiding av skisser / løsninger for hvordan havna i Bullvika kan innredes. Skissene er basert på tilbakemelding mht ulike vær-situasjoner fra lokale aktører. Kostnadene fordeles etter avtale med 1/3 på havna, kommunen og fylkeskommunen. Skissene er utarbeidet av Multiconsult og oversendt Nordkapp kommune som innspill til den prosessen kommunen allerede har med lokale interessenter (bygdelag, fiskere og andre). Disse er vedlagt på saken.

Det er fortsatt flere uavklarte forhold tilknyttet videre utvikling; hvem grunneier er, bølgesituasjonen i havna, hvem fremfører el., vann / avløp mm.

På dette tidspunktet er det derfor for tidlig å konkret behandle en utbygging i Bullvika annet enn at havnestyret blir gjort kjent med de planløsningene som nå foreligger som utkast.



**Nordkappregionen Havn IKS**  
The port of North Cape

Saksbehandler: LGPO

## **PS 26/21 Passasjeravgift, innretning, legalitet og størrelse**

### **Havnefogdens innstilling**

Havnestyret tar den juridiske vurderingen til etterretning. Innkreving av passasjer vederlag avventes inn til videre.

### **Bakgrunn**

#### **Kommende innkreving av passasjer vederlag**

Et passasjer vederlag er i maritimt virke kjent. Etter anbefaling fra havnefogden ble det derfor tatt inn i vår prisliste for året 2021.

Administrasjonen har imidlertid vegret seg for å ta det i bruk fordi det har hersket usikkerhet tilknyttet passasjerer i transitt vs. passasjerer som avslutter eller starter sin reise i Honningsvåg. Også rederienes egen forståelse av begrepene «embarking» og «disembarking» synes å variere og dermed skape usikkerhet. Også skillet mellom passasjerer med kystruten og cruisefartøy har det hersket usikkerhet rundt. Sistnevnte fordi innkreving av passasjer vederlag fra eksempelvis Hurtigruten, vil ikke passasjerene ha tid til å benytte en passasjer terminal til / fra Nordkapp og dermed vanskelig å ta betaling for et tilbud de aldri kan benytte ble vurdert som urimelig.

For å ikke komme i en posisjon med en juridisk / økonomisk konflikt med våre kunder har havnefogden bedt advokatfirma Østgård å vurdere saken. Notatet følger vedlagt.

Der fremkommer: «... I selve urimelighetsvurderingen er det avgjørende om det dominerende foretakets fortjenestemargin er urimelig høy, uttrykt som henholdsvis forskjellen mellom pris og produksjonskostnad eller pris og konkurransepris i sammenlignbare produktmarkeder med virksom konkurranse. Et misbruk vil således foreligge når det dominerende foretakets profitt representerer en utilbørlig berikelse på kundens bekostning.

Etter vår vurdering må en innføring av PV derfor begrunnes med dekning av kostnader havna har med det tilbudet som gis til cruisepassasjerene, altså at vederlaget skal dekke henførbare kostnader.

En fremtidig bygging av en passasjerterminal, vil etter vår vurdering, falle utenfor de kostnader som kan henføres vederlaget per i dag. Det vil kunne anses som urimelig at dagens passasjerer skal være med på å betale for et tilbud de aldri kommer til å benytte. Vi mener derfor at en innføring av PV må reflektere nåværende kostnadsnivå med de fasiliteter som tilbys til cruisepassasjerene/rederiene. Når den nye passasjerterminalen står ferdig, kan vederlaget økes med bakgrunn i henførbare kostnader og fortjenestemargin.

Siden PV er innført av andre havner vil det ikke være noe ekstraordinært i at dette også innføres av NH, som en relativt stor cruisehavn i landet. Vi håper dette notat i så måte kan gi



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

*råd om hvordan størrelsen på vederlaget kan fastsettes, samt en dynamisk prisutvikling i takt med en utbygging av tilbudet til cruiseskipene».*

Havnefogden mener derfor at innkreving av passasjervederlag avventes til etablering av terminal er i prosess.

Vedlagt legges også skisser / utkast til løsning arkitektfirmaet Verte har utarbeidet på oppdrag fra havnefogden.





## Sak PS 27/21 Status liggeplasser i havneregionen

Havnestyret tar saken til orientering.

Havnene i Nordkappregionen Havn er alle næringsaktive. Særlig omfangsrik er fiskeriaktiviteten med de mindre fiskefartøylene (10-15 m). Det fører følgelig til en etterspørsel etter en stadig forbedring og utvidelse av flytebryggekapasiteten i de enkelte havnene. Dette gjelder for tiden særlig Kjøllefjord, Nordvågen og Kamøyvær. Sistnevnte med nytt skjermet havneavsnitt i Bullvika.

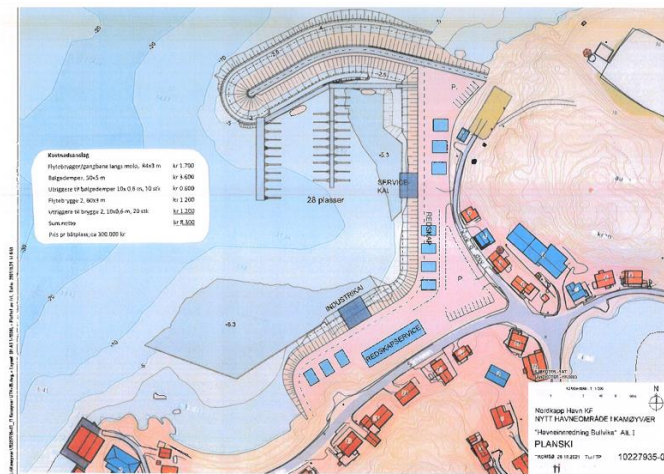
De økonomiske realitetene derimot etter to sesonger med pandemi og fortsatt usikkerhet tilknyttet fremtidig inntekter fra cruise / reiseliv gjør det svært vanskelig å etterkomme markedets reelle behov og det politiske ønske om å også ha en viss overkapasitet i havnene for å imøtekomme sesonggetterspørsel fra fremmedflåten.

**Noen prosjektskisser:**





**Nordkappregionen Havn IKS**  
The port of North Cape



Skisser for Kjøllefjord m.fl er foreløpig ikke utviklet.

### ***Hvordan realisere slike utviklingsprosjekter?***

Det er følgelig flere mer eller mindre realistiske måter å få dette til på. Et grunnleggende prinsipp styret har sluttet seg til i arbeidet med ny strategiplan er at en flytebryggeplass skal prises likt i alle våre havner.

Kostnaden for bryggeløsninger vil variere sterkt mellom havnene grunnet ulik skjerming, vind, bølgepågang og behov for annen infrastruktur (el anlegg mm). Vår erfaring er enhetskostnaden pr båt plass varierer mellom anslagsvis 100 000,- til 300 000,- pr bryggeplass. Hva skal vi gjøre eller hva kan vi gjøre eller hva bør vi gjøre??:

1. NRH kan øke sine priser for å realisere nye prosjekter. Prisene i Finnmark synes å ligge anslagsvis mellom kr 5000,- - 13000,- i årsleie. NRH tar kr 9900,- pr år. For tiden forvalter NRH ca 180 bryggeplasser.
2. NRH kan lånefinansiere og også søke tilskudd fra kommunene for realisering av nye bryggeplasser.
3. NRH kan gjennom Nordkappregionen Havn Holding AS invitere privat kapital til å medfinansiere ny infrastruktur gjennom etablering av et nytt datterselskap og videre søke tilskudd fra kommune eller andre. En slik løsning antas å fordre en disposisjonsavtale med NRH.
4. NRH kan gjennom Nordkappregionen Havn Holding AS etablere ny infrastruktur gjennom etablering av et nytt datterselskap uten privat medvirkning men søke tilskudd fra kommune eller andre. Det må gjøres oppmerksom på at rent økonomisk er det ikke «billigere» eller enklere å finansiere eller drifte bryggeløsninger gjennom et AS vs gjennom NRH. Også her antas det at det er nødvendig med en disposisjonsavtale med NRH for å oppnå finansiering i bank.
5. 0- alternativet: Ikke gjøre noe i «håp om» at kommune eller markedet selv etablerer løsninger
6. Andre løsninger?



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

***Tidligere valgte løsninger:***

Fiskeridepartementet etablerte såkalte «post 60» midler kommunene kunne søke på.

Tilskuddene har variert men var opprinnelig basert på prinsippet 3-deling:

kommunen/havnevesenet 1/3, staten 1/3 og private 1/3 (leieinntekter) som fullfinansierte investeringene (eksempelvis låneopptak).

Fylkeskommunen har også til en viss grad også bidratt i noen grad på enkelte steder med RUP-midler. Ekstern finansiering som dette er i dag ikke lengre tilgjengelig i nevneverdig grad.

Havna har også i stor grad brukt egenkapital til fullfinansiering av prosjekter for å slippe ytterligere låneopptak de gangene det har vært mulig. Dette er oppspart kapital hvor dekningsbidraget fra vår cruisevirksomhet ofte har vært flyttet over til vårt hovedsatsingsområde – fiskeri.

***Anbefalinger:***

Diskusjon i styret.



**Nordkappregionen Havn IKS**  
The port of North Cape

**Saksbehandler: LGPO**

## **PS 28/21 IUA Midt-Finnmark – fremtidig organisering**

### **Havnefogdens innstilling**

Havnestyret tar utredningen til etterretning og avslutter administrasjonen av IUA Midt-Finnmark ikke senere enn 31.12.22. Organisering og forvaltning tilbakeføres til Nordkapp Kommune.

### **Bakgrunn**

Med hjemmel i forurensingsloven besluttet staten i 1993 å etablere 34 IUA-regioner, j f. SFTs brev av 18. mars samme år.

Interkommunalt samarbeid er lovpålagt, og skal organiseres etter kommuneloven. Det Interkommunale utvalg mot akutt forurensning (IUA) i hver region ivaretar kommunenes beredskaps- og aksjonsplikt. Denne interkommunale beredskapen er dimensjonert for å håndtere mindre, akutte utslipp. Forurensningshendelser som er, eller utvikler seg til å bli, av en slik størrelse at de blir for store for et IUA å håndtere, vil bli overtatt av Kystverket.

Nordkapp kommune er vertskommune for IUA Midt-Finnmark. Dette er et offentlig samarbeide gjennom et Interkommunalt Utvalg mot Akutt forurensning (IUA). Medlemskommunene er Nordkapp-, Porsanger-, Karasjok-, Lebesby- og Gamvik kommune.

Den beredskap Kommunene nå har ansvar for etter § 43 i forurensningsloven er å etablere en beredskap for mindre tilfeller av akutt forurensning som kan inntreffe og medføre skadevirkninger i kommunen, og som ikke dekkes av privat beredskap. De enkelte kommuner og IUAer skal gjennom risiko- og beredskapsanalyser etablere en oversikt over typiske hendelser de skal etablere en beredskap mot.

Tilsynet for oppfølging av den kommunale beredskap, herunder det interkommunale samarbeidet (IUA), er nå overført til Kystverket. Statsforvalteren fører i tillegg tilsyn med den øvrige kommunale beredskapen. Kommunene er i henhold til forurensningsforskriften, kap 18 A, fortsatt pålagt å samarbeide gjennom Interkommunale Utvalg mot Akutt forurensning (IUA). Kommunene har aksjonsplikt og har etter pålegg fra Kystverket plikt til å bistå også ved statlige aksjoner. Hvert IUA i Norge inngår således i den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning.

IUA Midt-Finnmark har også – som de fleste kystkommuner har via sitt IUA - avtale med NOFO (Norsk Oljevernforening For Operatørselskap) om å bistå ved kyst- og strandaksjoner som følge av akutt forurensning av olje fra petroleumsvirksomheten til havs.

### **Dagens organisering av IUA – Midt Finnmark**

Med bakgrunn i overnevnte ble IUA Midt-Finnmark den gang lagt til Nordkapp som vertskommune og videre organisert som en del av havnevesenets virksomhet. På den tiden



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

(ca 1993/1994) var havnevesenet ikke skilt ut som et eget foretak, men en ordinær etat i Nordkapp kommune organisert under rådmannen.

Kommunene opprettet da et eget styre (beredskapsstyret) til løsning av de felles interkommunale beredskapsoppgaver. Beredskapsstyret ledes i dag, som den gang, av havnefogden. Styret består videre av medlemmer fra medlemskommunene. Disse er i hovedsak tekniske- eller brannsjef.

Finansieringen er basert på årlige tilskudd fra kommunene (basert på folketall) og også tilskudd fra NOFO. IUAene opererer derfor relativt selvstendig med eget budsjett og regnskap som følgelig revideres på ordinær måte og fremlegges kommunene hvert år.

### *Fremtidig organisering*

Den nye kommuneloven tillater selvfølgelig kommunene fortsatt å utføre felles oppgaver gjennom et interkommunalt samarbeid. Imidlertid skal et interkommunalt samarbeid, jfr kommunelovens § 17, nå foregå gjennom et *interkommunalt politisk råd, kommunalt oppgavefelleskap, vertskommunesamarbeid, interkommunalt selskap, aksjeselskap eller samvirkeforetak, en forening eller på en annen måte* som det er rettslig adgang til. For å imøtekomme endringskravet i loven har imidlertid kommunen frist til 31.12.22 til å omdanne dagens interkommunale IUA samarbeid. Hvis ikke regnes det formelt som oppløst. IUAene /brannvesenene i Norge arbeider i dag målrettet med dette.

I dag finnes 32 IUAer i Norge. Tidligere var de aller fleste ledet og organisert som en del av havnevesenenes virke. Nå er samtlige IUAer i Norge (foruten IUA Midt-Finnmark og IUA Øst-Finnmark) reorganisert til vertskommunenenes brannvesen. Forklaringen er like enkel som praktisk; havnene har ikke operativ beredskap. Det har derimot kommunens brannvesen med en organisering som profesjonaliserer den operative beredskapen og også beredskapsplanarbeidet.

Dagens forventninger til akutt beredskap mot akuttforurensing er betydelig større og mer omfattende enn da IUAene ble etablert tidlig på nittitallet. En fortsatt organisering som i dag vil måtte føre til ytterligere etablering av kommunal beredskap i havnene for å imøtekomme eiernes forventninger. Dette er følgelig ikke ønskelig fordi det vil måtte føre til betydelig økt økonomisk medvirkning fra de enkelte kommunene utover dagens bidrag til IUAet.

Nordkappregionen Havn IKS (NRH) (stiftet i 2008) har rent formelt heller ikke fått delegert dette ansvaret fra kommunene. Ei heller Nordkapp Havn KF (registrert i 1997). Ansvaret har likevel fulgt med og videreført av NRH som sedvane.

I den anledning er det derfor både nødvendig og også formelt riktig for Nordkappregionen Havn IKS – som for alle praktiske formål er et driftsselskap havn – å føre tilbake administrasjonen av Midt-Finnmark IUA til Nordkapp kommune som vertskommune.

Nordkapp kommune som vertskommune må følgelig selv velge hvordan de ønsker å organisere denne virksomheten. Det synes imidlertid naturlig at Nordkapp brannvesen overtar drift og forvaltning av IUA Midt-Finnmark på lik linje som brannvesener i landet forøvrig. Videre må Nordkapp kommune ta initiativ til, senest i l a 2022, at samtlige samarbeidskommuner vedtar likelydende vedtak i kommunestyrene om at Nordkapp kommune fortsatt skal være vertskommune for IUA Midt-Finnmark etter 31.12.22 for å tilfredsstille kommunelovens § 17 og forurensingsforskriften kap 18 A-7.



**Nordkappregionen Havn IKS**  
*The port of North Cape*

*Overgangsperioden frem til 1.1.2023*

Beredskap mot akutt forurensing er et stort og komplekst fagområde. Beredskapsplanen, risiko, analyser, samhandling med kommuner, fylkeskommune, statlige etater, NOFO, lagring og bruk av utstyr fordrer både erfaring og kompetanse for å overta på en god måte. Det er derfor naturlig og også viktig at tilbakeflytting av dette ansvarsområdet fra Nordkappregionen Havn IKS til brannvesenet i vertskommunen gjøres gradvis og over noe tid. Havnefogden ser for seg at IUA Midt-Finnmark formelt ledes av havnefogden frem til 31.12.22 med samme beredskapsstyret som i dag, mens tiden frem til formell overtagelse benyttes til organisering, kompetanseoverføring og videre politisk behandling i verts- og samarbeidskommunene.