

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 29.01.2025
Tid: Kl. 13:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	01/25	Internrevisjonsplan for Oslo Havn 2025	-
ST	02/25	Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 2024	-
ST	03/25	Eierstrategi for Hav Eiendom AS	§ 23 4. ledd
ST	04/25	Hav Eiendom AS - handlingsplan 2025	§ 23 4. ledd
ST	05/25	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 14 1. ledd
ST	06/25	Styreansvarsforsikring	-

ST
FS

07/25

Havnedirektørens orientering
Eventuelt

§ 14 1. ledd
-

Oslo, 23. januar 2025

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
01/25	Havnestyret	29.01.2025

Arkivsak: 22/88 - 6
Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef
Compliance

Internrevisjonsplan for Oslo Havn 2025

Sammendrag:

Med inngåelse av ny kontrakt for leveranse av internrevisjonstjenester ønsker Havnedirektør å foreslå en internrevisjonsplan for Oslo Havn 2025. Planen er en kombinasjon av regelmessig oppfølging av Havnedirektørs reiseregninger, samt fullbyrdelse av en serie revisjoner innenfor miljøstyring. Internrevisjonsplanen tar utgangspunkt i kostnadsramme på 500 kNOK for innværende år, og det skal være rom i planen og kostnadsrammen for å kunne introdusere nye revisjoner dersom endringer i risikobildet for etterlevelse og internkontroll tilsier dette.

Saksfremstilling:

Oslo Havn har siden 2021 kjøpt internrevisjonstjenester fra PwC. Internrevisjonstjenestene er bestilt fra Havnestyret i følge en årlig internrevisjonsplan som over tid skal vurdere alle foretakets internkontroller, og samtidig være risikodrevet.

Utførelsen av internrevisjonstjenesten koordineres på vegne av Havnestyret av fagsjef compliance, og Havnestyrets revisjonskomité er saksforberedende organ for Havnestyret.

PwC ble tildelt kontrakten for internrevisjonstjenester sent høsten 2020 og begynte å levere på kontrakten i 2021. Kontrakten var i utgangspunktet på to år, med en opsjon på to ganger ett år. Da begge opsjonsår var utløst i januar 2024 løp kontrakten ut på rammen på 4,5 MNOK, og den måtte avsluttes. Ny konkurranse ble iverksatt, og den ble igjen vunnet av PwC ut fra de samme

konkurranseskriterier. Internrevisjonsplanen som foreslås her er den første internrevisjonsplanen under den nye kontrakten.

Internrevisor og partner i PwC Jonas Gaudernack vil være tilstede i havnestyremøtet for å presentere seg selv, PwC og oppdraget.

Det nye havnestyret skal utnevne et revisjonsutvalg. Det er ønskelig at dette kommer til behandling i Havnestyret til neste havnestyremøte.

Under havnestyreseminaret 19-20 februar vil internkontroller bli presentert i en videre kontekst av fagsjef compliance, internrevisjonen og kommunerevisjonen.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget til internrevisjonsplan er utformet for å kunne gi god kontroll med risikoer knyttet til internkontroll innenfor rammen av 500 kNOK per år.

Havnedirektørens vurderinger:

Det er Havnedirektør sin oppfatning at dette vil Havnestyret god kontroll på interne kontroller og risiko innenfor akseptable kostnadsrammer.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnedirektør foreslår at Havnestyret vedtar vedlagte internrevisjonsplan slik den foreligger.

Ingvar M. Mathisen

havnedirektør

John Erling Larsen

finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

21.01.2025 Oslo Havn - internrevisjonsplan 2025 - pwc 21.01.2025

Styret i Oslo Havn
Kopi: Havnedirektør
Fagsjef Compliance

21. januar 2025

Internrevisjon - forslag til revisjonsplan 2025

Innledning

Internrevisor skal i henhold til fastsatt mandat utføre sitt arbeid etter en styregodkjent periodeplan. Med dette fremmes forslag til internrevisjonsplan for 2025. Planforslaget er diskutert med administrasjonen før fremleggelse for styret.

Forslag til revisjonsplan 2025

Internrevisor er orientert om at budsjettet for internrevisjon for 2025 ligger på ca. 500, noe som tilsvarer ca. 30 dagsverk. Med dette som utgangspunkt foreslår internrevisor at planen innrettes som følger:

- **Reiseregninger og utlegg:**
Internrevisor er pålagt en fast oppgave med å revidere havnesjefens reiseregninger og utlegg. Dette må gjøres snarlig for kalenderåret 2024, og rundt neste årsskifte for kalenderåret 2025. Internrevisor foreslår at det i årets revisjon også ses mer generelt på rutiner og internkontroll knyttet til reiseregninger og utlegg for alle ansatte, og at det også gjøres stikkprøvetesting av bilag for et utvalg ansatte på ulike nivå og fra ulike organisatoriske enheter. Dette er ikke gjort tidligere, og er en naturlig kontroll å gjøre ut fra etterlevels- og mislighetsperspektiv, herunder både fra et preventivt og avdekkende perspektiv. Det er betydelige synergier i å gjennomføre revisjonsarbeidet samtidig.
- **Miljøstyring:**
Oslo Havn har et miljøstyringssystem hvor det skal gjennomføres årlig revisjon. Det har blitt etablert en systematikk der internrevisjonen ruller hvilke komponenter av systemet som dekkes hvert år, slik at hele systemet dekkes over tid. Revisjonen av miljøledelse i 2022 dekket de første komponentene organisatorisk kontekst, lederskap og planlegging). 2023-revisjonen dekket komponentene støtte og drift, mens de siste komponentene skulle tas i 2024 (prestasjonsevaluering og forbedring). 2024-revisjonen ble ikke gjennomført grunnet utgått internrevisjonskontrakt. Det foreslås at denne derfor gjøres nå. Etter forslag fra administrasjonen foreslås det at revisjonen også anlegger et forretningsmessig perspektiv og ser på hvordan bruken av miljø KPIer bidrar til å realisere målene på miljøområdet.

Ut over disse pålagte revisjonstemaene foreslår internrevisjonen at det avventes med å fastsette ytterligere prosjekter, slik at det kan diskuteres med det nevnte revisjonsutvalget hvilke tema styret ville oppleve som mest nyttig, samt hvor mye revisjonsarbeid budsjettet gir rom for. Et oppdatert og supplerende planforslag kan deretter fremmes for styret samtidig som resultatet fra de gjennomførte revisjonene rapporteres, anslagsvis rett før eller etter sommeren.

Omfanget av enkeltrevisjonene vil koordineres med administrasjonen og eventuelt revisjonsutvalget ift den detaljerte oppdragsplanleggingen. Generelt vil godt dokumenterte og transparente prosesser, uten avvik, gi effektive revisjoner, mens økende omfang av mangler og avvik normalt gir mer tidkrevende vurderinger. Internrevisor vil søke å utføre arbeidet så effektivt som mulig.



pwc

Ut over revisjonsplanen, er internrevisor disponibel til gjennomføring av oppdrag på ad-hoc basis. Slike oppdrag avtales med styret eller administrasjonen, og oppsummeres overfor styret i internrevisors halvårs-/årsrapporter.

Med vennlig hilsen
PricewaterhouseCoopers AS

Jonas Gaudernack
Partner, PHD

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
02/25	Havnestyret	29.01.2025

Arkivsak: 22/95 - 14
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 2024

Sammendrag:

Totalt ble det lastet/losset ca. 5,38 mill. tonn gods, opp 1,0 % fra 2023, og ca. 6,35 mill. passasjerer, opp 0,6% fra 2023. Økte tørrbulkvolum forklarer godsveksten, mens flere passasjerer til/fra øyene forklarer passasjerveksten.

Driftsinntektene har økt til 456,1 millioner, opp 2,1 % 2023. Underliggende er inntektsøkningen høyere siden vi har hatt et midlertidig bortfall av leieinntekter fra Ekeberg-anlegget på 12,8 millioner i forhold til 2023. Korrigert for dette har driftsinntektene økt med 5,2 % ifht 2023. Bortfall av leieinntektene fra fjellhallene er fullt ut kompensert for som følge av økte leieinntekter fra areal, vederlag fra anløp og passasjerer og salg av tjenester.

Ser vi litt bak totaltallene det er en

- positiv utvikling i tørrbulk, der import av landbruksprodukter økte med 32.800 tonn og mineral- og sementprodukter med 97.900 tonn (ca. 50.000 tonn er økt utskipping av masse til Langøya). I tillegg økte annet stykkgoods (ikke ro-ro) med 26.000 tonn (mest betongelementer til ny vannforsyning), men også last i 45' containere fra container-terminalen hadde en vekst på 27.500 tonn, selv om totalvolumet containerlast hadde en reduksjon på ca. 18.000 tonn.
- negativ utvikling finner vi i en svak reduksjon på ca. 10.000 tonn i import av drivstoff, i containergoods på 18.000 tonn, fergegoods på 50.700 tonn og biler på 20.000 tonn.

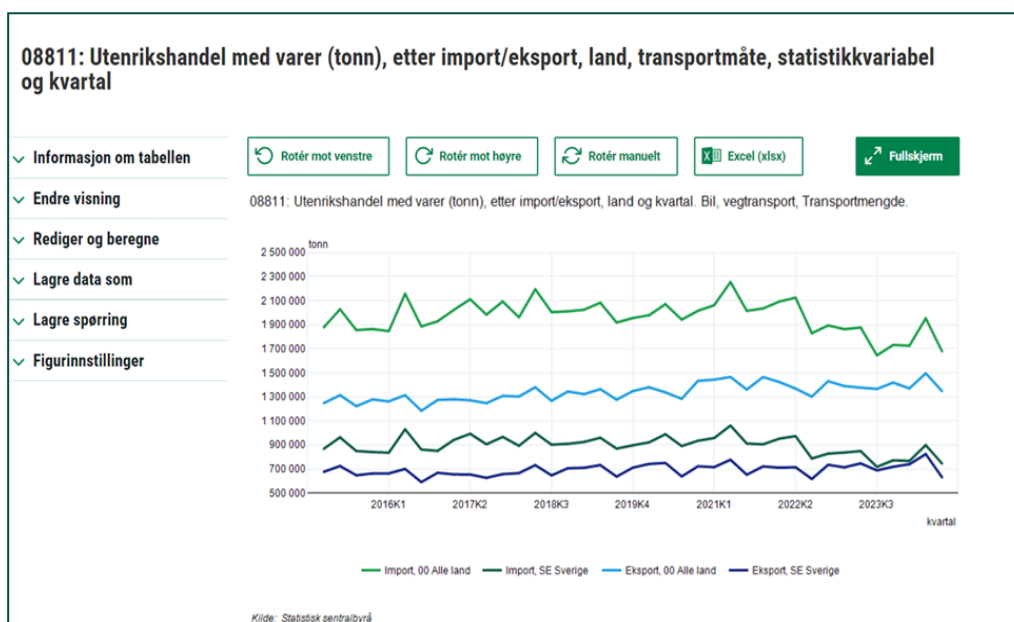
For passasjerer var det en liten økning på 7.000 passasjerer med utenriksfergene, mens det var 26.000 færre cruisepassasjerer. Det var 22 færre cruiseanløp i 2024, men hvert anløp var noe større og hadde i gjennomsnitt 180 flere passasjerer per anløp. Til sammen var det 19.000 færre utenrikspassasjerer i 2024. For lokalfergene hadde øyfergene en økning på 84.000 passasjerer, mens noen færre reiste til/fra Nesodden. Til sammen reiste 50-60.000 flere med lokalferger.

Driftsinntektene har også i 2024 økt og inntekter fra vederlag knyttet til varer/passasjerer og anløp av skip har økt som følge av økt volum og prisjusteringer, og i kombinasjon med høyere leiepriser på areal, kompensert for det midlertidig bortfall av leieinntekter fra bygg og noe lavere volumbasert leie fra containerterminalen og lavere parkeringsinntekter.

Saksfremstilling:

Strategiplan 2022-2040 definerer syv forretningsområder. Her er en kort situasjonsbeskrivelse:

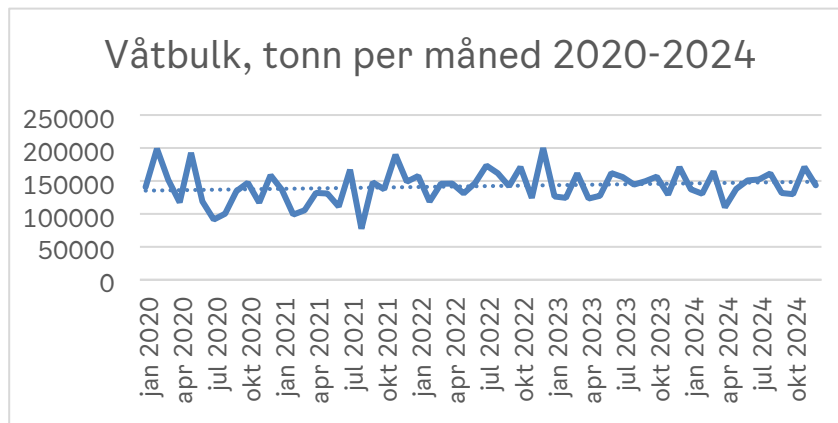
- 1. Containertrafikk:** Containersegmentet som helhet hadde en negativ utvikling også i 2024. Containervolumet (TEU) ble redusert med 1,3 % fra 2023, og i tonn med 1,6 %. 45' containere har likevel hatt en vekst (TEU) på 6,8 % fra 2023 til 98.953 teu, og 45' containere har nå overtatt som den største containertypen målt i antall teu, mens 40' containere fremdeles har noe flere enheter og mer last. Det forventes noe økt aktivitetsnivå i norsk økonomi i 2025/2026 med økt konsum og økte investeringer både i offentlig og privat sektor, samtidig viser trafikk- og godstall for import over grensen på veg en negativ utvikling siden 1. kvartal 2021 (se figur under). Det gir grunn til optimisme mht. containervekst i 2025.



- 2. Personbiler og nyttekjøretøy:** Det ble lastet/losset 37.501 biler (91.991 tonn) i 2024 mot 45.363 (110.968 tonn) biler i 2023. Reduksjonen på hhv. 7862 biler (- 17,3 %) og 18.997 tonn (- 17,1 %) forklares i hovedsak (54 %) ved at det ikke ble losset biler på (Tesla) på

Filipstad i 2024 (mot 4.174 biler i 2023), 2.336 færre importerte biler i Sydhavna (29 %), og 1.352 færre importerte og eksporterte biler med Color Line (17 %). Import av biler i Sydhavna ble redusert fra 37.667 biler i 2023 til 35.331 biler i 2024 (- 6,2 %).

3. **Annet stykkgoods (inkl. fergegoods):** Det ble omlastet 527.350 tonn annet stykkgoods inkl. fergegoods i 2024 mot 549.934 tonn i 2023 (- 4,1 %). Fergegoods ble redusert fra 434.443 tonn i 2023 til 383.763 tonn i 2024 (- 50.680 tonn, - 11,6 %), mens annet stykkgoods ekskl. det som gikk med fergene) økte med 28.097 tonn (+ 24,3 %). 49 % (70.000 tonn) av annet stykkgoods var RDF til forbrenning på Klemetsrud. Andre aktører innen annet stykkgoods er bl.a. BMC/HMH/SLP, G. C. Rieber Salt, Norsteve og Wilhelmsen med hhv. byggevarer, salt og transportmidler. Mot slutten av 2024 begynte mottak av betongelementer til ny vannforsyning Oslo, noe som bidro til 24.500 tonn i 2024 (17 %). For fergegodset er reduksjonen størst for traller uten trekkvogn (- 31.400 tonn, - 14 %), og for tankcontainere.
4. **Tørrbulk:** Tørrbulk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk. Samlet økte tørrbulk volumene med 8 % fra 1,55 mill. tonn i 2023 til 1,67 mill. tonn i 2024 (+ 120.000 tonn). Jern- og stålprodukter ble redusert med 8.800 tonn (-7%) til 119.500 tonn, annen tørrbulk økte med 98.800 tonn (+7) til 1,38 mill. tonn, og landbruksprodukter økte med 32.785 (+24%) til 169.300 tonn. Utskiping av masser til Langøya økte fra 62.400 tonn i 2023 til 114.800 tonn i 2024 og forklarer en betydelig andel av veksten. Tilsvarende forklarer etterslep fra dårlige kornhøster og en ny stor kontrakt på korn (til mel) som produseres på Bjølsen, en vekst på ca. 50.000 tonn over siloene for matkorn på Vippetangen.
5. **Våtbulk:** Det er små endringer i våtbulkprodukter (-10.000 tonn, -0,5 %) fra 2023 til 2024. Det ble omlastet 1,72 mill. tonn i 2024 mot 1,73 mill. tonn i 2023. Månedlig gjennomsnitt i 5-årsperioden 2020-2024 er 142.800 tonn per måned, mot 143.400 tonn per måned i 2024. I 5-års perioden er det en svakt økende trend, mens i en 10-årsperiode fra 2016 er trenden svakt negativ (med ca. 20.000 tonn, 12 %, lavere månedlig gjennomsnitt i perioden 2023-2024 enn i perioden 2016-2019). Vi legger til grunn at utviklingen vil fortsette i overskuelig framtid, samtidig som nye våtbulkprodukter (f.eks. CO₂) og nye drivstoff vil komme til. Planlagt CO₂-fangst fra Klemetsrud vil gi 25-30.000 tonn økt omlasting av våtbulk per måned. Dersom de mest optimistiske anslag for CO₂-fangst i Østlandsområdet skulle slå til vil det kompensere for bortfall av alt drivstoff. Langsiktig utvikling for våtbulkvolum i Oslo havn vurderes derfor som stabile eller svakt økende avhengig av introduksjon av CO₂-fangst og nye drivstoff. I en periode fram mot 2035 vil introduksjon av evt. karbonfangst fra Klemetsrud kunne mer enn oppveie den gradvise nedgangen i fossile drivstoff.



6. **Passasjertrafikk innenriks og utenriks:** Statistikk for innenriks passasjertrafikk (lokalfarger, øybåter og charter-/sightseeing) har vært mangelfull, spesielt for charter- og sightseeing segmentet. Det er gjort tiltak for å forbedre datafangsten for sistnevnte segment ved å gjeninnføre rapporteringsplikt og passasjervederlag for dette segmentet fra 2025. For samband i Ruter-regi (Norled og Boreal) har det vært en svak reduksjon for Norled (-17.000 etter tredje kvartal 2024). Det anslås en reduksjon i Norled-linjene for året som helhet på ca. 25.000 passasjerer (til ca. 2,75 mill. passasjerer), mens Boreal-linjene (øybåtene) har hatt en økning på 84.160 passasjerer (7,8 %) til 1.16 mill. passasjerer. Samband i Ruter regi anslås derfor å ha en økning på 50-60.000 passasjerer til ca. 3,91 mill. passasjerer i 2024. For Bygdøyfergene er det en økning på 3.100 passasjerer (+ 1,1 %) til 287.719 passasjerer. Samlet utgjør lokalfarger, øybåter og Bygdøyfergen ca. 4,19 mill. passasjerer.

Utenriks passasjertrafikk med cruiseskip og utenriksferger hadde en svak reduksjon (-0,9 %) på 19.400 passasjerer. Cruiseskip hadde 26.138 færre passasjerer (- 7,3 %) og endte på 331.241 passasjerer. Det var også 22 færre anløp av cruiseskip i 2024 enn i 2023. Hvert anløp var i gjennomsnitt 2.600 BT større, og hadde 180 flere passasjerer. Utenriksfergene hadde en økning på 6.757 passasjerer (+ 0,3 %) til 1,83 mill. passasjerer. Gotlandsbolaget overtok DFDS' ferger på Oslo-København linjen f.o.m. 1. nov. 2024. Skipene oppgraderes i første kvartal 2025, og det forespeiles endringer som vil kunne påvirke attraktiviteten i tilbudet, spesielt mht. passasjerer. Oppgradering reduserer kapasiteten i første kvartal 2025, og det forventes derfor færre passasjerer i første kvartal 2025 enn i 2024.

Totalt er passasjervolumet i 2024 ca. 6,35 mill. utenriks- og innenrikspassasjerer, ca. 40.000 flere passasjerer enn i 2023 (+ ca. 0,6%).

7. **Eiendom - bygg og utearealer:** Inntektene fra utleie (areal, bygg og parkering) er redusert med ca. kr. 5 mill. fra 2023 til 2024. Bortfallet av inntekter fra Ekeberg-hallene i samme periode utgjør 12,8 mill. Det forventes at utleie Ekeberg-hallene til vesentlig høyere leienivå kommer i gang i løpet av andre halvår 2025. Videre vil full effekt av økte leiepriser i reforhandlede kontrakter i 2024 materialisere seg i 2025 og 2026. Det innebærer en forventning om betydelig økte inntekter fra utleie av bygg og areal også i 2025/2026.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

I sak om priser og forretningsvilkår estimeres det økte inntekter på opp mot kr. 17 mill. utover KPI i 2025. Forventede inntekter fra utleie av Ekeberg-hallene i siste halvår 2025 og effekt av økte leiepriser i reforhandlede kontrakter motsvares delvis av bortfall av leieinntekter fra Coop-bygget og noen mindre leieavtaler. Det antydes derfor forsiktig økte driftsinntekter i størrelsesorden kr. 20-25 mill. i 2025 til kr. 465-470 mill.

Driftsinntektene i 2024 økte med ca. kr. 9,4 mill. (+2,1 %) fra kr. 447 mill. i 2023 til kr. 456 mill. i 2024. Økt inntekt fra vederlag, spesielt fra passasjerer og passasjerskip kompenserte for en betydelig del av reduksjon/bortfall i leieinntekter. Gjennom endringer i våre priser og forretningsvilkår og andre inntektsbringende tiltak er det estimert økte driftsinntekter på opp mot kr. 17 mill. utover KPI i 2025. Forventede inntekter fra utleie av Ekeberg-hallene i siste halvår 2025 og effekt av økte leiepriser i reforhandlede kontrakter, vil videre kompensere for reduserte leieinntekter fra Coop-bygget og bortfall av noen mindre leieforhold. Det antydes derfor at driftsinntekter kan øke med ca. kr. 20-25 mill. til ca. kr. 475-480 i mill. 2025

Havnedirektørens vurderinger:

Makroøkonomiske indikatorer som reduserer kjøpekraft og investeringsevne (inflasjon, rente og valutakurs) har gitt svake vekstimpulser for byggeaktivitet og importlast i 2023 og 2024. Det påvirker volumutviklingen i Oslo havn. Situasjonen i Rødehavet har gitt høye container-rater og bidratt negativt for oversjøisk last. Det kan tyde på at denne situasjonen kan gå mot en løsning, men samtidig er den geopolitiske situasjonen svært usikker.

På den annen side kan noen av følgende kjente faktorer påvirke gods- og passasjervolum i 2025:

- Oppgradering og ruteendringer for danskebåtene kan gi økte passasjervolum, men kanskje noe mindre godsvolum. Redusert kapasitet i første kvartal 2025 kan imidlertid innebære at vi ikke ser totaleffekten av det i 2025.
- Rapportering av passasjerer og innføring av passasjervederlag for charter-/sightseeing trafikk forventes å bidra til noe økte passasjertall og inntekter fra lokal passasjertrafikk.
- Lantmännen (kornmøllen på Bjølsen som forsynes av korn fra Vipptangen) har vunnet en stor kontrakt med forsyning av mel til Norgesgruppen. Det forventes å øke kornimporten (landbruksprodukter) via kornsiloen på Vipptangen.
- Forsyningen av betongelementer til Ny vannforsyning fortsetter på Ormsund og forventes å bidra til økte volum annet stykk gods i 2025 (men så avsluttes i 2026).
- Skrap og ferdigjern forventes noe redusert som følge av avvikling av skrapterminalen.
- Det forventes økte volum alunskifer, deponimasser og leire til Langøya i 2025, spesielt som følge av utgraving fra Ring 1.
- Det forventes noe redusert import av asfalttilslag, men samtidig økt utskipping av masser til Holmestrand og Grenland fra ny kunde, samt mulige masser til eksport.

I SSBs Økonomiske analyser, 3/2024 (side 15), om konjunkturutvikling i norsk og internasjonal økonomi oppsummeres forventet økonomisk utvikling i 2025/2026 slik:

Flere faktorer trekker i retning av at norsk økonomi går inn i en klar konjunkturoppgang. God lønnsomhet i frontfaget trekker lønns- og inntektsveksten opp, noe som stimulerer husholdningenes konsum. Konsumet vil også stimuleres av at inflasjonen er på vei ned og at renta mest sannsynlig reduseres i begynnelsen av neste år. Fallet i boliginvesteringene vil trolig snart snu til oppgang. Det økte handlingsrommet i finanspolitikken bidrar til at offentlig konsum og investeringer vil vokse markert i årene framover. Alle disse faktorene bidrar til å løfte aktiviteten i norsk økonomi klart gjennom 2025. Vi venter at BNP Fastlands-Norge kommer opp til det vi anser som en konjunkturnøytral situasjon fra 2026.

Samlet sett gir dette grunn til å forvente økte volum av både passasjerer og gods i 2025, samt at betalingsevnen fra våre brukere og leietakere styrkes. Det gir grunn til optimisme mht. gods-, passasjer-, og inntektsutvikling i 2025 og utover.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
kommersiell direktør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
06/25	Havnestyret	29.01.2025

Arkivsak: 21/10598 - 17
Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Styreansvarsforsikring

Sammendrag:

Styremedlemmer i kommunale foretak har et individuelt, privat, økonomisk ansvar for at styret oppfyller sine plikter og ansvar. Det er normalt at styremedlemmer i aksjeselskaper tegner styreansvarsforsikring. I saken blir det redegjort nærmere for styreansvar i et kommunalt foretak. Behovet for å tegne forsikring blir vurdert. Det har aldri oppstått situasjoner hvor det er fremsatt krav om styreansvar mot havnestyret.

Saksfremstilling:

Havnestyret ba i sak 38/24 om at det blir utarbeidet sak om styreansvarsforsikring.

Oslo kommune har lagt selvassuranseprinsippet til grunn for sin forsikringsstrategi. Dette innebærer at kommunen i stor utstrekning ikke er forsikret. Kommunen har lovpålagte forsikringer, bygningsmassen er forsikret og det er tegnet forsikring innenfor noen spesialområder. Øvrige forsikringer må det søkes om tillatelse til å tegne. Søknad må sendes til Byrådsavdeling for finans. Kommunen har ingen avtaler om styreansvarsforsikring, og dersom havnestyret ønsker å forsikre seg, må det sendes søknad til byrådsavdelingen.

Styret i et kommunalt foretak har i all hovedsak roller og ansvar på linje med styret i et IKS (Interkommunalt selskap) eller aksjeselskap. Det betyr at man som styremedlem i et kommunalt foretak ikke representerer verken partier, kommunen eller andre interessenter, men har ansvar

for å ivareta foretakets interesser på best mulig måte, ut fra selskapets formål og innenfor lovens rammer.

Bestemmelser om kommunalt foretak er gitt i kommunelovens kapittel 9. Det sies lite i loven om ansvaret til det enkelte styremedlem. For IKS og aksjeselskap fremgår styreansvaret direkte av lovens bestemmelser.

Styrets oppgaver og ansvar består i hovedsak av følgende:

- Forvaltningsansvaret; styret har ansvar for forvaltningen av virksomheten
- Tilsynsansvaret; styret skal føre tilsyn med den daglige ledelsen og virksomheten for øvrig
- Styret har en overordnet plikt til å sørge for forsvarlig organisering av virksomheten
- Styret har plikt til å holde seg orientert om virksomhetens økonomiske stilling

Styrets ansvar er først og fremst en plikt til å handle. Men i tillegg kan styremedlemmer også få et økonomisk ansvar i form av erstatning overfor den som lider et økonomisk tap ved at styret ikke handler eller utfører sine oppgaver på en tilfredsstillende måte. Som nevnt er styreansvaret for IKS og aksjeselskap lovregulert. Dette er ikke tilfellet for kommunalt foretak. Styrer i kommunale foretak vil imidlertid kunne bli erstatningsansvarlige etter det ulovfestede erstatningsansvaret.

For at man skal bli erstatningsansvarlig må det foreligge skyld, et økonomisk tap og en årsakssammenheng mellom disse (skyld og tap). Det må altså være noe å bebreide styret/styremedlemmet for, og handlingen eller unnlåtelsen må ha ført til et tap for noen (eier, selskapets kreditorer eller andre).

Når man snakker om «skyld» og «bebreidelse», ligger det i dette at man må ha opptrådt uaktsomt, altså mot bedre vitende eller forsettlig (med vitende og vilje). Ordinær forretningsmessig risiko kan man ikke bebreide styret for selv om det i ettertid viser seg at beslutningen var tapsbringende.

Styreansvaret gjelder styret som organ, men det gjøres også en individuell vurdering av den enkeltes aktivitet. Dersom f.eks. et styremedlem har stemt imot et vedtak som har påført noen et økonomisk tap, vil dette som regel medføre at vedkommende styremedlem ikke blir pålagt ansvar.

For styremedlemmer som kommer i ansvar, er ansvaret solidarisk. Dette betyr at en som har krav på erstatning, kan gå på det styremedlemmet man ønsker å få dekning fra. Så er det opp til det styremedlemmet som har betalt erstatningskravet, å kreve tilbake fra de andre medlemmene.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

For det enkelte styremedlem kan et krav om styreansvar få betydelige privatøkonomiske konsekvenser.

Havnedirektørens vurderinger:

Hvert styremedlem har et individuelt, privat, økonomisk ansvar for at styret oppfyller sine plikter og sitt ansvar. Forsikringsselskapet AIG har gjort undersøkelser om hva som er de mest vanlige feilene som styrer begår. Det er følgende:

- Informerer ikke kredittleverandører og långivere om svak økonomi
- Manglende styring og kontroll av selskapet
- Begjærer oppbud for sent, dvs. drifter et aksjeselskap på kreditors regning
- Feilinformasjon til eiere og investorer

Det kan tegnes styreansvarsforsikring som beskytter mot et erstatningsansvar som kan bli ilagt pga. styrevervet. Fordelen med styreansvarsforsikring er at man unngår å eksponere sin private formue. Man kan også få hjelp til å dekke saksomkostninger/advokatkostnader/få rettshjelp ved søksmål. Det er viktig å merke seg at man aldri kan forsikre seg mot konsekvenser av forsettlig handlinger.

Selv om det foreligger et personlig ansvar for styremedlemmer i kommunale foretak, er det verdt å merke seg at det skal mye til for at dette kommer på spissen. Utenforstående som kan ha et berettiget erstatningskrav pga. styrefeil, vil først og fremst være interessert i å få sitt økonomiske tap dekket. De kan velge å fremsette kravet mot det kommunale foretaket (som styret har handlet på vegne av) eller styremedlemmer personlig. Som regel vil kravet bli rettet mot det kommunale foretaket fordi det alltid vil være midler til dekning av kravet. Dette gjelder selv om den økonomiske situasjonen er svak i det kommunale foretaket. En kommune (og dermed også et kommunalt foretak) kan aldri bli slått konkurs, og et berettiget krav vil derfor alltid bli betalt.

Eier av det kommunale foretaket (altså kommunen) kan imidlertid tenkes å fremsette krav overfor egne styremedlemmer dersom de gjør en erstatningsberettiget feil som medfører tap for foretaket/kommunen. Havnedirektøren er ukjent med om dette har skjedd i noen kommuner i Norge.

Selv om risikoen for at det skal bli fremsatt et erstatningsansvar mot styremedlemmer ikke er så stor, vil det å tegne en styreansvarsforsikring synliggjøre at styremedlemmene er bevisst på at de har et ansvar. Det er på den måten ikke så stor forskjell på å være styremedlem i et kommunalt foretak og et aksjeselskap.

I Hav Eiendom er det tegnet styreansvarsforsikring for styremedlemmene. Risikoen for at dette selskapet på et tidspunkt ikke skal bli betalingsdyktig, er ikke stor, men det er nok en uaktuell problemstilling å fjerne forsikringen. Dette fordi det er vanlig å ha styreansvarsforsikring i denne

type virksomhet. Oslo Havn har en omsetning og sitter på verdier som er langt større enn i Hav Eiendom, og ut i fra en totalvurdering ser ikke havnedirektøren at disse 2 foretakene bør bedømmes forskjellig mht. å ha styreansvarsforsikring. Havnedirektøren anbefaler derfor at det utformes en søknad til Byrådsavdeling for finans hvor det bes om tillatelse til å tegne styreansvarsforsikring for havnestyret.

Det er ikke innhentet tilbud på styreansvarsforsikring, men det kan se ut som en tommelfingerregel for norske mellomstore aksjeselskaper er et årlig kostnadsnivå på mellom kr. 1.500 og 3.000 per million dekning.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret ber havnedirektøren sende en søknad til Byrådsavdeling for finans hvor det bes om tillatelse til å tegne styreansvarsforsikring i Oslo Havn KF.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Ole Thomas Berge
juridisk sjef