



**NORDKAPP-
REGIONEN HAVN**
PORTS OF NORTH CAPE

Møteinnkalling

Utvalg: Styret - Nordkappregionen Havn IKS

Møtested: Havnekontoret

Dato: 19.10.2023

Tidspunkt: 12:00

Medlemmer:

Yngve Kristiansen

LEDER

Hugo Salamonsen

NESTL

Ann Kristin Samuelsen

MEDL

Björg Sølvi Pettersen

MEDL

Ina Ulrikke Buntz

MEDL

Arnkjell Bøgeberg

MEDL

Torkjell Johnsen

MEDL

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.



**NORDKAPP-
REGIONEN HAVN**
PORTS OF NORTH CAPE

Saksliste

PS 7/23 Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll

PS 8/23 Økonomisk status pr 2. tertial 2023 (august 2023)

PS 9/23 Budsjettregulering etter 2. tertial 2023 (august 2023)

PS 10/23 Leiekontrakt M&L Eiendom AS (Gamle Carl Stahl AS)

PS 11/23 Teknisk status kai 3 og etablering av «dolphin/dykkdalb)

Orienteringssaker

RS 3/23 Kamøyvær, Nordvågen og Kjøllefjord flytebrygger. Økonomi og fremdrift

RS 4/23 Gamvik kommune – kontakt med NRH IKS vedrørende eventuelt havnesamarbeid

RS 5/23 Statistikk utvikling cruise 2023

Lunsj 1200 – 1230

Ca. 1700 Middag for styret og administrasjon



Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 7/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll

Havnefogdens innstilling.

Styret godkjenner innkalling, saksliste og møteprotokoll av 23.05.2023

Vedlegg:

Protokoll fra møte 23.05.2023

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 8/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Økonomisk status pr 2. tertial 2023 (august 2023)

Havnefogdens innstilling.

Statusrapport for 2. tertial 2023 tas til etterretning.

Saksutredning

Regnskapet pr 2. tertial 2023 viser så langt at vi er i rute og holder oss innenfor vedtatte rammer. Vi ligger an til store merinntekter som er relatert til cruiseaktiviteten.

Aktiviteten i 2023 har vært høy og høyere enn det som ble lagt til grunn for budsjett 2023. Vi har nå vært gjennom svært hektiske sommermånedene hvor det til tider har vært utfordrende å ta unna henvendelser og samtidig holde den løpende driften gående som normalt. Her har samtlige ansatte stått på og ytt god innsats. Faren med dette er at det over tid blir for høy slitasje på hver enkelt, da overtidsbruken i perioder er høy. Denne utfordringen blir nærmere synliggjort i egen orientering til styret. Vi har nå tilbakelagt den mest hektiske perioden for cruise og det har nå roet seg betraktelig. Det er imidlertid innmeldte cruiseanløp i alle resterende måneder av 2023.

Budsjettet for 2023 la opp til et nøktern nivå for driftsinntektene for 2023. Etter at vi nå har vært gjennom 8 mnd av året og de 3 mest hektiske månedene, viser inntektene fra spesielt cruise en stor økning sammenlignet med budsjettet (om lag 30 %). Dette er illustrert nærmere i vedlagt statusrapport, side 3.

Rammen totalt sett for driftsutgifter synes så langt å holde, selv om det er avvik på enkeltposter. Eventuelt behov for reguleringer knyttet til enkeltposter vil bli lagt frem for styret i forbindelse med sak om budsjettreguleringer. Det er ingenting på nåværende tidspunkt som indikerer at det vil være behov for økning av den totalt utgiftsrammen for 2023.

Havnefogden gjør vurderinger av hvordan den finansielle situasjonen er både med tanke på rentenivå og gjeld som skal betjenes. I denne vurderinger ligger det også å se på om en større del av investeringene kan dekkes gjennom overføring fra drift i stedet for å ta opp lån.



Med de merinntektene som nå avspeiler seg for 2023 mener havnefogden det vil være rom for å finansiere alle investeringer i IKS'et for 2023 som opprinnelig er vedtatt finansiert med låneopptak. Dette er nærmere synliggjort i vedlagt rapport, side 4.

Vedtatt investeringsnivå for 2023 er høyt og ble enda høyere som følge av overføringen av Kamøyvær havn fra Nordkapp kommune til Nordkapp Havn KF (og derigjennom i realiteten til NRH IKS). Til tross for dette er vi godt i rute med alle store prosjekter, selv om det må påregnes noen forskyvninger. De enkelte prosjekter er nærmere omtalt i vedlagt rapport side 5.

Likviditeten er god og betydelig styrket gjennom 2023. Det vises til nærmere omtale i vedlagt rapport side 7.

Vedlegg:
Økonomisk status pr. 2. tertial 2023 (august 2023)

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 9/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023
	Representantskapet i NRH IKS	

Budsjettreguleringer etter 2. tertial 2023 (august 2023)

Havnefogdens innstilling

Representantskapet vedtar følgende budsjettreguleringer etter fremleggelse av 2. tertialrapport 2023:

1. Inntektsrammen for 2023 økes med kr 9 117 000 som fordeler seg slik:

De vesentligste inntektposter 2023			
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Mer-/mindreinntekt
Kaivederlagt cruise	19 600 000	26 000 000	6 400 000
ISPS gebyr cruise	2 461 000	3 236 000	775 000
Kaivederlag innenriks	6 170 000	7 170 000	1 000 000
Andre inntekter cruise	990 000	1 490 000	500 000
Merinntekt forsikring	318 000	760 000	442 000
Sum	29 539 000	38 656 000	9 117 000
Øvrige inntekter	9 789 000	9 789 000	0
Sum driftsinntekter 2023	39 328 000	48 445 000	9 117 000

2. Finansiering av investeringer med kr 3 550 000 gjennomføres med overføring fra drift. Det gjøres tilsvarende reduksjon av låneopptak for 2023. Ny ramme for låneopptak til finansiering av investeringer blir etter dette kr 1 675 000.
3. Som følge av budsjettreguleringer i punkt 1 og 2 vil budsjettert netto driftsresultat for 2023 øke til kr 11 787 475.



Saksutredning

Driftsinntekter

Budsjettet for 2023 la opp til et nøktern nivå for driftsinntektene for 2023. Etter at vi nå har vært gjennom 7,5 mnd av året og 2,5 av de 3 mest hektiske månedene, viser inntektene fra spesielt cruise en stor økning sammenlignet med budsjettet (om lag 30 %). Dette kan illustreres i vedlagt tabell:

De vesentligste inntektposter 2023			
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Mer-/mindreinntekt
Kaivederlagt cruise	19 600 000	26 000 000	6 400 000
ISPS gebyr cruise	2 461 000	3 236 000	775 000
Kaivederlag innenriks	6 170 000	7 170 000	1 000 000
Andre inntekter cruise	990 000	1 490 000	500 000
Merinntekt forsikring	318 000	760 000	442 000
Sum	29 539 000	38 656 000	9 117 000
Øvrige inntekter	9 789 000	9 789 000	0
Sum driftsinntekter 2023	39 328 000	48 445 000	9 117 000

Antall cruiseanløp for 2023 er på 152 anløp ut fra sisteoppdatert cruiseliste. Her kan det skje endringer ved blant annet kanselleringer utover høsten pga været ol. Til sammenligning nådde vi for 2022 131 anløp. 2023 er det høyeste antall cruiseanløp som har vært registrert hos oss. I tallet ligger også Hurtigrutens ekspedisjonscruise og Svalbardekspressen.

Prognosen slik det fremstår nå viser at vi nærmere oss 50 mill i omsetning. Dette vil i så fall være det høyeste nivået uansett aktivitet som NRH IKS har nådd.

Merinntektene som nå gjenspeiler seg, er knyttet til cruiseinntektene. I budsjettet for 2023 ble det lagt til grunn et nøkternt anslag med utgangspunkt i antall anløp tilsvarende 2022. Erfaringsmessig vet vi at antall anløp ved inngangen til budsjettåret vil bli endret når sesongen startet. Dette er tilfellet også for 2023, hvor vi mot slutten av 2022 hadde innmeldt om lag 170 anløp for 2023, mens tallet nå er redusert til 152 anløp.

Havnefogden fremmer på bakgrunn av ovennevnte forslag til budsjettregulering av budsjettet inntektsramme med kr 9 117 000.

Finansiering av investeringer

Havnefogden gjør vurderinger av hvordan den finansielle situasjonen er både med tanke på rentenivå og gjeld som skal betjenes. I denne vurderinger ligger det også å se på om en større del av investeringene kan dekkes gjennom overføring fra drift i stedet for å ta opp lån. Med de merinntektene som nå avspeiler seg for 2023 mener havnefogden det vil være rom for å finansiere alle investeringer i IKS'et for 2023 som opprinnelig er vedtatt finansiert med låneopptak. Dette vil da gjelder prosjektene:

23101 Inngjerding fergeleiet Storbukt med en ramme på	kr 500 000
23102 Nye ISPS gjerder Honningsvåg med en ramme på	kr 2 000 000
23105 Asfaltering i Fiskerihavna med en ramme på	kr 300 000
23106 Oppgradering bussparkeringen med en ramme på	kr 750 000
Totalt	kr 3 550 000



Hvis skissen til finansiering av investeringer blir endelig vedtatt, vil vi totalt i 2023 dekke investeringer over driften (og da også likviditeten) med kr 13,295 millioner, som er kr 8,275 mill høyere enn opprinnelig vedtatt budsjett for 2023. Dette vil i sum være et svært stort løft etter mange «magre» år.

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 10/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Leiekontrakt M&L Eiendom (Gamle Carl Stahl AS)

Havnefogdens innstilling

Havnestyret opprettholder inngått leieavtale med M&L Eiendom AS av 26.3.2021, gjeldende fra 1.1.2021. Det legges videre til grunn at styrets vedtak ikke er et enkeltvedtak som kan påklages. M&L Eiendom AS er dermed henvist til å ta ut søksmål for å få en rettslig avklaring av spørsmålet.

Saksutredning

Bakgrunnen for saken er epost henvendelse fra M&L Eiendom AS v/daglig leder den 14. august 2023 hvor de ønsket å re-forhandle leieavtalen knyttet til gnr./bnr. 8/140, inngått 26.3.2021, gjeldene fra 1.1.2021. Bakgrunnen for dette var ifølge daglig leder at de anså denne som svært urimelig sett i lys av tidligere leieavtaler med tidligere leietakere. NRH IKS inviterte daglig leder til møte her i havna og dette ble gjennomført dagen etter, 15.8.2023. Møte ble avholdt hvor leietaker la frem sitt syn på saken. Det ble fra Nordkappregionen Havn IKS bedt om at klagen ble formidlet skriftlig. Skriftlig klage ble oversendt samme dag (ligger vedlagt) og denne ble fra administrasjonen svart ut med at klagen ikke kunne imøtekommes. På bakgrunn av dette oversendes dermed klagen til styret i NRH IKS for endelig avgjørelse.

Bakgrunnen for at klaget ikke er tatt til følge fra administrasjonens side er at avtalen er inngått og akseptert av begge parter. Videre er vilkårene i avtalen ikke urimelig og er blant annet sammenlignet med andre, tilsvarende leieforhold i Finnmark. Leietakers hovedargument om at det ikke er avtalevilkårene som er problemet, men den store økningen som fremkom da nye avtale ble inngått, tas ikke til følge. Tidligere leieavtaler var inngått for lang tid tilbake med helt andre leietakere. Vilråene i de gamle avtalen var ikke fulgt opp i tilstrekkelig grad og var dermed svært urimelige, i disfavør NRH IKS. Det har heller ikke på noe tidspunkt vært kommunisert til leietaker om at gamle vilkår kunne tiltrås. Tvert imot, det ble gitt signaler på et tidlige tidspunkt om at vilkårene ville bli endret med nye leiesatser i tråd med normal markedspris.

Da nye avtaler med nye leietaker skulle inngås, ble det dermed gjort grundige undersøkelser om hva som var normal markedspris for denne type objekt. På bakgrunn av dette ble det så fastsatt vilkår og pris for leieobjektet, noe leietaker i 2021 aksepterte og signerte på.

NRH IKS har fått gjort en juridisk vurdering av avtalen og klagens innhold. Denne vurderingen er gjort av advokatfirmaet Østgård DA. Deres vurdering ligger vedlagt.

Havnefogden bygger på konklusjonene i notatet fra advokatfirmaet Østgård Da og anbefaler at klager ikke gis medhold.



Vedlegg:

Leiekontrakt, klage fra M&L Eiendom og notat fra adv. Østgård

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
PS 11/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Teknisk status Kai 3 og etablering av «dolphin/dykdalb»

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar rapportene om kai 3 og ny dolphin/dykdalb til etterretning slik de er fremlagt og ber havnefogden arbeide videre med å finne den antatt best mulige tekniske og også økonomiske løsning for begge tiltakene.

Styret legger til grunn at renoveringsarbeidene for kai 3 skal starte allerede i 2024. Bygging av en dolphin/dykdalb fremmes som egen sak når prosjektet er nærmere avklart.

Det legges til grunn at prosjekteringsarbeidet må starte opp allerede i 2023 hvoretter havnefogden vil fremme egen budsjettregulering for dette arbeidet.

Saksutredning

Oppgradering av kai 3 i fiskerihavnen

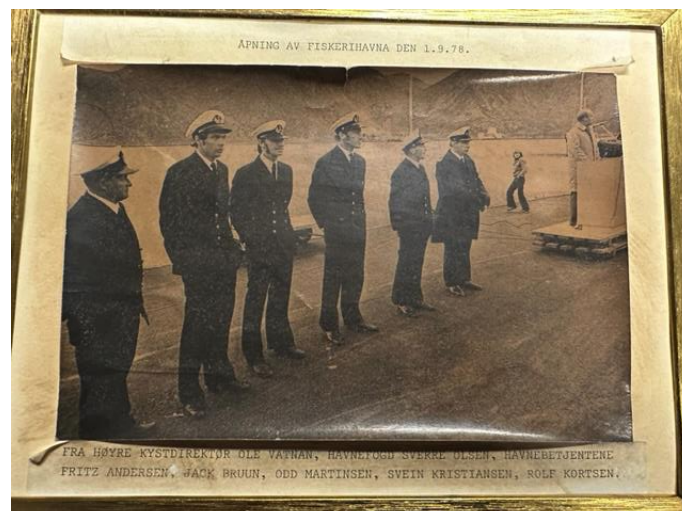
Vedlagt på saken følger 3 rapporter utarbeidet av Multiconsult AS og Det Norske Veritas.

Vedr kai 3 er det i hovedsak to separate tiltak som er i fokus og fremmes her;

1. utbedring av skader som følge av armeringskorrosjon
2. bygging av en ny dykdalb i forlengelse av kai 3

1. Utbedring av skader

Datidens standarder med materialbruk, overdekningskrav til armeringsjern og vann/sementforhold var den gang basert på en prosjektert levetid på ca 50 år. Kai 3 ble ferdigstilt og åpnet i 1978 – for 45 år siden.





NORDKAPP- REGIONEN HAVN PORTS OF NORTH CAPE

Den foreliggende tilstandsvurderingen viser nå at *kai 3* sin tilstand ikke er tilfredsstillende. Det er registrert betydelige skader på de fleste konstruksjonsdeler, hovedsakelig på grunn av armeringskorrosjon og manglende vedlikehold. På grunn av høye verdier av klorider i overbygningen, er skadeutviklingsfasen godt i gang. Konsekvensen av dette vil gi økende armeringskorrosjon og påfølgende delamineringer og avskallinger.

Skadene som er registrert på skivepilar i akse 1, har direkte konsekvens for kaiens horisontale bæreevne.

Vedlagte rapport viser tydelig at det er nødvendig med tekniske tiltak i nær fremtid for å beholde kaiens funksjon.



Foto: Multiconsult. Avskalling med kraftig korrodert armering.



Foto: Multiconsult. Avskalling på skivepilar

Etter havnefogdens og også konsulentens vurdering har enkelte kaiementene et mer prekært behov for utbedring enn andre ved at betong fjernes, armering skiftes, ny påstøp og etablering av katodisk beskyttelse (påtrykt spenning).

Omfanget av dette arbeidet må vurderes nærmere og følgelig også hvorvidt vi kan utbedre kaien over en lengre tidsperiode enn ett år av hensyn til den årlige økonomiske belastning. Dette er også viktig for å redusere plunder og heft for vår kunder – særlig cruisevirksomheten som benytter denne kaien i stort omfang om sommeren / cruisesesongen.

De samlede kostnadene for dette er foreløpig ukjent, men *antas* foreløpig å være ca 5-15 mill kr.



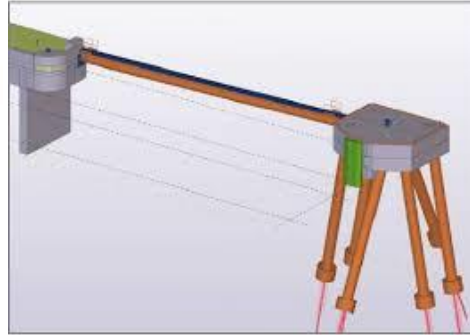
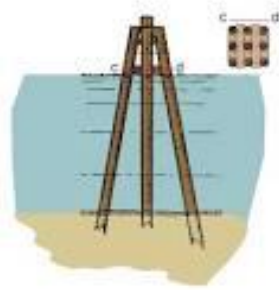
NORDKAPP- REGIONEN HAVN

PORTS OF NORTH CAPE

2. Bygging av ny dykdalb

Hva er en dykdalb / dolphin?

Dykdalb er en fortøyningsinnretning. Den består litt forenklet av 3–15 peler som er rammet på skrå ned i havbunnen.



En dykdalb benyttes ofte der det er økonomisk hensiktsmessig som et alternativ til å forlenge kaien.



Illustrasjonsfoto.



Bakgrunn

Det legges til grunn at alle er kjent med at kai 3 – opprinnelig bygd til fiskeriformål i 1978 – er altfor kort i fht dagens cruiseskip.

I 2018 var det en hendelse der cruiseskipet Mein Schiff 3 slet seg ved kai 3 under et polart lavtrykk og begynte å drive i havna. Etter denne hendelsen installerte Nordkappregionen Havn IKS en fortøyningsbøye i 2020 for å gi mer holdekraft til fartøyer som skal ligge ved kai 3, særlig ved nordlig vindretning.

Kystverket utarbeidet også i 2020 lokale begrensninger for cruiseskip som skal legge til ved kai 3. Disse begrensningene gjelder for cruiseskip med Lengde Over Alt (LOA) mellom 210 og 260 meter. Det har over tid vært ulik oppfatning av risikoen med å benytte anker, som spesifisert i de lokale begrensningene, ved anløp og fortøyning av de større cruiseskipene ved kai 3 mellom ulike aktører. Nordkappregionen Havn ønsket derfor en uavhengig gjennomgang av risikobildet ved anløp av cruise fartøyer mellom 210 og 260 meter til kai 3 og ba DNV Maritime Advisory (DNV MA) om å bistå i denne gjennomgangen. DNV MA foreslo å fasilitere en workshop der ulike aktører ble invitert for å dokumentere og evaluere dagens risikobilde, samt komme med eventuelle forslag og innspill til fortøyningsoperasjonen på kai 3.

Kystverkets lokale begrensninger i Honningsvåg

Hensikten med å innføre lokale begrensninger for losing, er å sette en norm for farvannsmessige begrensninger og eventuelle vilkår for å utføre losing utover fastlagte begrensninger. Begrensningene skal sikre lik forståelse av kriterier som gjelder for losoppdrag. Lokale begrensninger for *Honningsvåg* havn er beskrevet i dokumentet *Honningsvåg - lokale begrensninger*, som kan finnes på Kystverket sine nettsider.

Informasjonen i tabellen er hentet fra de lokale begrensningene og er det som danner utgangspunktet for diskusjonen som ble gjennomført i workshop.

Lokale begrensninger for Honningsvåg			
	Lengdebegrensning (LOA)	Max vind	Merknad
Kai 3	MAX 260 >210m MAX BT 70 000	12 m/s	Ved fortøyning skal to anker ut og hekken fortøyes til kai. Fortøyningsbøye skal nyttes. All passasjerhåndtering skal avsluttes ved vind på >10m/s og fartøyet skal forberede seg på avgang når vinden >12 m/s.

Losoldermann i Finnmark og Troms ble også invitert til workshop for å fortelle om bakgrunnen for de lokale begrensningene i Honningsvåg, samt bidra med maritim kompetanse, sin navigasjonserfaring, og erfaring fra fortøyningsoperasjoner på kai 3 i Honningsvåg.

Utgangspunktet for de lokale begrensningene for kai 3 er sikkerheten for passasjerer, skip, og miljø. Det er omfattende vindfang i de store skrogene til cruiseskipene, som gjør at det fort blir stort strekkraft i fortøyninger ved vind. Kai 3 er utsatt for skiftende vind, og polare lavtrykk med sterk vind kan bygge seg opp relativt raskt.

Videre arbeide

Havnefogden har, jfr. vedlagte rapport fra Multiconsult, fokusert på hvordan problemstillingene reist av Kystverket og DNV kan løses på best mulig måte. Rapporten er kun ment som et forprosjekt og er følgende ikke utfyllende hverken teknisk eller økonomisk. Det må derfor arbeides videre med teknisk løsning (plassering, bredde, geoteknikk, peleløsning, fending osv.). Den samlede kostnaden er det for tidlig å ha en tydelig



formening om på dette stadiet, men det antas i rapporten – basert på løsning – at den vil være mellom 24-45 mill kr. Videre må et evt. prosjekt også vurderes opp mot et «null»-alternativ.

Kommende fase vil være relativt kostnadskrevenne for å gjennomføre tekniske og økonomiske vurderinger. I tillegg må det også gjøres markedsmessige betraktninger om hvilke forventninger vi kan ha om fremtidige anløp av cruiseskip. Honningsvåg vil i 2023 anløpes 152 ganger, forventningene i 2024 er 180 anløp mens for 2025, 2026 osv er det uklart. Imidlertid synes det i dag å være en stigende interesse for Nordkapp og vår arktiske region. Imidlertid kan særlig politiske reguleringer påvirke dette betydelig.

På grunn av arbeidets omfang bør arbeidet med dette startes allerede i år.

Vedlegg:

Diverse vedlegg, bokstav A - G

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
RS 3/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Kamøyvær, Nordvågen og Kjøllefjord flytebrygger. Økonomi og fremdrift

Havnefogdens innstilling.

Saken tas til orientering.

Saksutredning

Havnefogden orienterer om status.

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
RS 4/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Gamvik kommune – kontakt med NRH IKS vedrørende eventuelt havnesamarbeid

Havnefogdens innstilling.

Saken tas til orientering.

Saksutredning

Havnefogden orienterer om saken i møte.



**NORDKAPP-
REGIONEN HAVN**
PORTS OF NORTH CAPE

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
RS 5/23	Styret i NRH IKS - Havnestyret	19.10.2023

Statistikk utvikling cruise 2023

Havnefogdens innstilling.

Saken tas til orientering.

Saksutredning

Det vises til vedlagt statistikk fra Kystverket vedrørende utviklingen av cruisetrafikken i 2023.