



Oslo kommune  
**Oslo Havn KF**

**MØTEINNKALLING**  
**Havnestyre**

---

Møtested: Havnestyresalen  
Møtetid: 19.10.2017 kl. 10:00

Forfall meldes til utvalgsekretær Lise M. Bye, telefon 901 26 115.  
E-post: [lise.bye@ohv.oslo.no](mailto:lise.bye@ohv.oslo.no)  
Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirer er lagt i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.



<b>Havnestyresaker</b>	<b>Innhold</b>	<b>Lukket</b>
I	Protokoll fra havnestyrets møte 14.09.2017	
II	Avgradering av saker	
III	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
IV	Habilitet	
V	Havnestyresaker til behandling	
ST 65/17	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	X
ST 66/17	Status sosial dumping i Oslo Havn	
ST 67/17	Statusorientering ordensforskrift og vannscooterregulering	
ST 68/17	Styredokument tertialrapport 2. tertial 2017	X
ST 69/17	Selskapsstruktur HAV Eiendom AS	X
ST 70/17	Revisjon av eierstrategi - byutviklingseiendommer	X
ST 71/17	Retningslinjer for reiser og representasjon i Oslo kommune	
ST 72/17	Filipstad - oppnevning av forhandlingsutvalg	X
VI	Eventuelt	



**Oslo Havn KF**  
Havnedirektøren

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
66/17	Havnestyre	19.10.2017

Saksbehandlende avdeling:  
Saksbehandler / stilling:

Trafikk  
Katrine Brede Didriksen / beredskap- og  
sikkerhetsrådgiver

Dato: 06.10.2017

Saksnummer: 2017/950  
Arkivref: 14144/2017

**Sak: Status sosial dumping i Oslo Havn**

I etterkant av sist havnestyremøte, har Oslo Havn KF (HAV) iverksatt flere tiltak for å oppfylle havnestyrets og bystyrets vedtak om at sosial dumping ikke skal forekomme i Oslo Havn. Partene i arbeidslivet NHO/NHO LT og LO/NTF har i tillegg blitt enige om ny tariffavtale – havne- og terminaloverenskomsten for blant annet havnearbeid og losse- og lastearbeid.

Sosial dumping i Oslo Havn

HAV mottok den 3. oktober kopi av rapport fra ITF. ITF gjennomførte den 2. oktober inspeksjon på BBS. Ness, IMO 9123570. Av rapporten fremgår det at:

*«The seafarers on board are participating in cargo operations driving trucks and elevator on board. They do not receive any compensation for this job. Oslo Dockworkers' union members are available to take the job».*

Som følge av dette gjennomførte HAV den 5. oktober med vår leietaker (Oslo Stevedore Selskap, OSS) for det aktuelle anløpet. HAV tok i dette møte opp rapporten og avvikene denne viste. OSS var av den oppfatning av at dette ikke var deres ansvar ettersom de kun hadde avtale om losse- og lasteoperasjonen på land, og ikke noe direkte dialog med rederiet. HAV ble forundret over tilbakemeldingen og tok derfor kontakt med styreleder i OSS både for å informere og be om tilbakemelding og hvordan de har tenkt til å forholde seg til regelverket og unngå sosial dumping for sine anløp i fremtiden. Styreleder i OSS har kommet tilbake til HAV og vil ta kontakt med skipets agent, Seafront. For fremtidige anløp vil de forsikre seg om at eventuell bruk av sjøfolk for dette arbeidet vil gjennomføres i tråd med inngåtte tariffavtaler eventuelt ved bruk av havnearbeidere.

Den 6. oktober sendte HAV brev til rederiet av fartøyet hvor vi ba om en orientering i sakens anledning og hvilke tiltak de planlegger å iverksette ved fremtidige anløp til Oslo havn.

Den 6. oktober sendte HAV også brev til Sjøfartsdirektoratet for å komme i dialog med de både hva gjelder hvilke forventninger Sjøfartsdirektoratet har til havnen og om og i tilfelle hva de har tenkt til å foreta seg i tilfeller hvor det blir gjort funn om sosial dumping i Oslo

havn. Det ble også bedt om Sjøfartsdirektoratets vurdering på hvilket arbeid sjøfolk har lov til å utføre i havnen. Det ble også stilt spørsmål om Sjøfartsdirektoratet ønsker tips dersom HAV mottar tips eller rapporter som viser at det forekommer sosial dumping i havnen.

HAV er kjent med at Byrådet i løpet av høsten planlegger å invitere alle aktører i Oslo Havn for å tydeliggjøre byrådets standpunkt og arbeidet med å bekjempe sosial dumping. HAV vil delta i dette arbeidet og komme med nødvendige innspill.

#### Ny tariffavtale

Partene i arbeidslivet, NHO/NHO LT og LO/Transportarbeiderforbundet ble i september enige om ny tariffavtale.

ILO-konvensjonen 137 ikke lenger er omtalt i tariffavtalen. Tariffavtalen omtaler ikke *registrerte havnearbeidere*, men gjelder for:

*«Havneterminaloperatører og losse/laste kontorers egne ansatte, vikarer, midlertidig ansatte, innleid arbeidskraft ... ansatte sjåfører og andre grupper som utfører gods-/varehåndtering på lager/terminal og lager/terminalområder i speditør og havneterminalselskaper i de enkelte havner»*

Som følge av dette har partene rettet spørsmål til Arbeids- og sosialdepartementet vedrørende implementering av konvensjonen i Norge. Såvidt HAV er kjent med, jobber departementet med å utrede spørsmålet.

#### **Saken gjelder:**

Status sosial dumping i Oslo Havn.

#### **Saken behandles i havnestyret iflg.:**

-

#### **Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:**

-

#### **Budsjettmessige forhold:**

-

#### **Havnedirektørens vurderinger:**

Havnedirektøren er av den oppfatning av at HAV skal ha en aktiv rolle for å forhindre at sosial dumping forekommer i havnen. Dersom HAV blir kjent med slike brudd skal vi aktivt handle og innhente nødvendig informasjon og ved behov ta nødvendige grep for å forhindre at det også skjer brudd i fremtiden.

#### **Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Saken tas til orientering.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

Einar Marthinussen  
trafikkdirektør

**Oslo Havn KF**  
Havnedirektøren

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
67/17	Havnestyre	19.10.2017

Saksbehandlende avdeling:  
Saksbehandler / stilling:

Trafikk  
Katrine Brede Didriksen / beredskap- og  
sikkerhetsrådgiver

Dato: 09.10.2017

Saksnummer: 2017/862  
Arkivref: 14152/2017

**Sak: Statusorientering ordensforskrift og vannscooterregulering**

I havnestyremøte den 15. juni ble ny forskrift om bruk og orden i havner og farvann for Oslo kommune (ordensforskrift) vedtatt. Forskriften ble deretter sendt til endelig godkjenning hos Kystverket. I korrespondanse med Kystverket lovet de tilbakemelding før fellesferien.

Regulering av vannscooter og vannsport forøvrig var gjort i forskriftens § 10:

*«Det er forbudt å drive vannsportsaktiviteter (herunder bruk av vannscooter, vannski, seilbrett, kiting, paragliding, SUP-brett o.l.) i indre havn, jfr. § 6. Forbudet gjelder ikke for Frognerkilen innenfor en linje trukket mellom Bygdøyenes til Kongens Marina og sydøst for Ormøya. For vannscootere, er det tillatt med transportkjøring gjennom forbudsfeltet for å komme seg fra land og ut til områder utenfor forbudssonen. Med transportkjøring menes korteste vei gjennom forbudsfeltet».*

Den 21. juni behandlet imidlertid bystyret sak om vannscootere, sak 193 punkt 11.16:

*«Bystyret ber byrådet utforme en lokal forskrift som sørger for at vannscootere er forbudt i de deler av Oslo kommunes fjordarealer som var skjermet etter den gamle nasjonale vannscooterforskriften. Den nye lokale forskriften trer i kraft umiddelbart for å sikre at forbud er på plass sommeren 2017».*

Gjennom sommeren hadde Oslo Havn KF (HAV) noe dialog med Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE) hvorpå NOE tok direkte kontakt med Kystverket og ba de om ikke å godkjenne den innsendte forskriften. Som følge av dette, er forskriften per i dag ikke godkjent og ligger på vent hos Kystverket.

Som følge av dette er ordensforskriften fra 1996 gjeldende per i dag. Bruk av vannscooter er regulert i § 5-14

*«Bruk av jet-ski, vannscooter, vannmotorsykkkel, vannmoped, motorisert surfbrett o.l. kan bare skje innenfor området beskrevet i § 5-11».*

Området i § 5-11 tilsvarer Lysakerfjorden og syd for parallellsirkel 59 grader 52 minutter (et område mellom Ulvøya og Hvervenbukta ut mot Langøyene).

Den 28. juli ble HAV formelt informert om bystyrets vedtak. NOE ba om at HAV igangsatte arbeid med ny ordensforskrift i samsvar med bystyrets vedtak. Det ble samtidig anmodet om at Bymiljøetaten aktivt ble involvert i arbeidet med nytt lokalt regelverk med tanke på sjøens fugleliv og friluftsjøinteresser.

HAV har startet arbeidet og hatt møte med Bymiljøetaten og Havnepolitiet for å se på ulike løsninger for fremtidig regulering.

### Regelverk

Kommunene kan gjennom ulike regelverk gi lokale reguleringer av fart og bruk av kommunenes sjøområde. For Oslo kommunes vedkommende er det forskrifter i medhold av havne- og farvannsloven som er relevant regelverk.

Havne- og farvannsloven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og andre næringer. Loven skal videre tilrettelegge for effektiv og sikker havnevirksomhet.

Havne- og farvannsloven har ingen særskilte bestemmelser om bruk av vannscooter. Etter lovverket er vannscootere i utgangspunktet regulert på lik linje som andre fartøy.

Kommunen kan fastsette lokalt tilpassede forskrifter om henholdsvis orden og bruk av farvann og havner (ordensforskrift) og fartsbegrensninger (fartsforskrift).

Kommunens adgang til å gi ordensforskrifter er avgrenset mot statens myndighet til å gi trafikkreguleringer. Ved motstrid mellom lokale og statlige forskrifter, går de statlige foran. Lokale ordensforskrifter gjelder kun i kommunens eget sjøområde, mens regulering av hoved- og biled må fastsettes av staten. Der hoved- og biled går helt inn til kaikanten kan kommunen likevel vedta ordensbestemmelser for den del av leden som ligger innenfor den fastsatte havneavgrensningen. For Oslo gjelder dette Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen.

En lokal fartsforskrift gjelder i utgangspunktet for alle typer fartøy. Det er følgelig ikke anledning til å fastsette lokale fartsforskrifter med begrensninger kun for spesifikke fartøystyper som vannscootere. Kommunens myndighet til å gi lokal fartsforskrift omfatter i motsetning til ordensforskriften også hoved- og biled innenfor kommunens sjøområde.

### **Saken gjelder:**

-

### **Saken behandles i havnestyret iflg.:**

-

### **Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:**

-

### **Budsjettmessige forhold:**

-

### **Havnedirektørens vurderinger:**

Havnedirektøren er opptatt av at vi har et godt og fleksibelt regelverk som i så stor grad som mulig tar høyde for fremtidige endringer.



Kystverket har uttalt at de er svært skeptiske til å godkjenne særreguleringer overfor visse fartøystyper. Dette innebærer at en eventuell særregulering overfor for eksempel vannscootere etter all sannsynlighet ikke ville omfatte hoved- og biled. Lokale fartsforskrifter kan derimot utarbeides av kommunen og godkjennes av Kystverket. Disse vil gjelde for hele kommunens sjøområde, inkludert hoved- og biled, og omfatter alle fritidsfartøy.

Bystyrets vedtak er konkret rettet mot utarbeidelse av ordensforskrift og kun forbud mot vannscootere. Dersom dette skal imøtekommes innebærer det utarbeidelse av ordensforskrift som etter all sannsynlighet ikke vil kunne dekke hele kommunens sjøområde. HAV har ikke andre hjemmelsgrunnlag enn en eventuell ordensforskrift eller fartsforskrift for å gjennomføre ønskede reguleringer. Havnedirektøren kan vanskelig se for seg at det vil være mulig å gjennomføre et forbud særskilt mot en fartøystype gjennom ordensforskrift særlig dersom det er ønskelig at denne også skal gjelde i hoved- og biled, jfr. over om Kystverkets uttalelser.

Regulering gjennom lokal fartsforskrift fremfor en særregulering av visse fartøystyper vil ha flere fordeler og vil ikke virke diskriminerende, noe havnedirektøren mener bør være en forutsetning. En slik forskrift vil ramme alle fartøy – og det vil være bruken av fartøyet og ikke selve fartøystypen som kan straffes, jfr. også likhetsprinsippet.

En slik regulering vil også omfatte nye fartøystyper man antar at vil komme i løpet av noen år – da har man allerede en forskrift som regulerer bruk av farvannet, og det vil ikke være behov for å endre eller lage nye forskrifter når det kommer nye fartøystyper man ønsker å regulere.

Hovedbegrunnelsen for å innføre forbud mot vannscootere er i all hovedsak rettet mot støy og den manøvreringsevnen disse har slik at de enkelt kan komme seg inn på grunne områder og områder man ikke ønsker særlig ferdsel. Det er imidlertid mange andre fartøy som støyer tilsvarende eller mer enn vannscootere. Støyen økes i tråd med farten, og andre fartøyer kan ha vel så høyt støynivå som vannscootere. Det finnes også fartøyer med omtrent lik manøvreringsevne som vannscootere. Blant annet finnes det ribber med en form for vannjetmotor som har tilsvarende manøvreringsevne, men med annet styresett. Disse defineres ikke som vannscooter, men innehar likevel mange av de samme egenskapene. Havnedirektørens oppfatning er derfor at det er vanskelig og uheldig å innføre særregulering overfor særskilte fartøystyper. Man bør i så stor grad som mulig søke å ha felles regelverk som gjelder for alle som ferdes på sjøen.

Fartsreguleringer vil også gjøre det mindre attraktivt å drive unødig kjøring av både vannscooter og andre fartøy.

Når videre arbeidsprosess om vannscooterregulering er avklart med NOE vil HAV samtidig igangsette arbeid for å ferdigstille revidert ordensforskrift.

**Havnedirektørens forslag til vedtak:**  
Saken tas til orientering.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

Einar Marthinussen  
trafikkdirektør



**Oslo Havn KF**  
Havnedirektøren

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
71/17	Havnestyre	19.10.2017

Saksbehandlende avdeling:  
Saksbehandler:

Stab / HR og organisasjonsutvikling  
Gunhild Frette Schie / seksjonsleder

Dato: 09.10.2017

Saksnummer: 2017/1206  
Arkivref: 14155/2017

**Sak: Retningslinjer for reiser og representasjon i Oslo kommune**

**Saken gjelder:**

Oslo havnestyre har i sitt møte 14.09.2017 bedt administrasjonen i Oslo Havn KF gjennomgå retningslinjer og regler som gjelder for reiser og representasjon i Oslo kommune samt sjekke Oslo Havns praksis. Dette for å sikre at gjeldende retningslinjer blir fulgt.

**Bakgrunn:**

Oslo Havn KF er underlagt alle kommunens regler og retningslinjer på områder som gjelder ansattes lønns- og arbeidsvilkår, så også regler for tjenestereiser i inn- og utland samt retningslinjer for servering i forbindelse med møter og representasjon i Oslo kommune.

Gjeldende bestemmelser om reiser og representasjon er hjemlet i Byrådets rundskriv 14/2017 (ny særavtale om utgiftsdekning ved tjenestereiser) og 16/99 (Reglement for servering i forbindelse med møter og representasjon i Oslo kommune) samt gjeldende tariffavtale, dok. 25, del B Generelle Særbestemmelser, nr. 4 «Arbeidstid m.v. på tjenestereiser»

I tråd med Oslo kommunes reglement, må alle reiser som foretas på kommunens regning forhånds-godkjennes både av nærmeste leder og av budsjettansvarlig. Her bemerkes at hvis det på reisen skal representeres må skjema «servering i forbindelse med representasjon» følge som vedlegg til reisesøknad.

Gjeldende reglement og skjemaer forefinnes på Oslo kommunes Intranett og i Oslo Havn KFs system for dokumenthåndtering «skrevne regler».

For å få utbetalt reiseregning må Oslo kommunes system Agresso HR benyttes. Lønnsfunksjonen til Oslo Havn KF utføres av Utviklings- og kompetanseetaten noe som gjør at reiseregninger kontrolleres der og vil bli returnert ved ev. brudd på satser eller øvrige regler.

**Havnedirektørens vurderinger:**

Etter gjennomgang av gjeldende regler på ovennevnte områder synes rutiner og praksis for både tjenestereiser og representasjon å følge gjeldende regler i Oslo kommune.

**Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

Solveig Eikeland  
stabsdirektør

Vedlegg: