

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 28.08.2024
Tid: Kl. 16:00
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	23/24	Havnedirektørens fullmakt i leieforhold	-
ST	24/24	Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, første halvår 2024	-
ST	25/24	Hafslund Celsio AS - leiekontrakt for areal (til etablering av mellomlager, rørtrase og utskipping av karbonfangst) - Sjursøya og Kneppeskjærsutstikkeren	§ 14 1. ledd
ST	26/24	Budsjettjustering etter økonomirapportering 1. kvartal 2024	§ 14.1. ledd
ST	27/24	Internkontroll og compliance i HAV	-
ST	28/24	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1
ST	29/24	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	-

Oslo, 26. august 2024

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
23/24	Havnestyret	28.08.2024

Arkivsak: 21/10598 - 16
Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Havnedirektørens fullmakt i leieforhold

Saken gjelder:

Havnestyret har gitt havnedirektøren fullmakt til å inngå leie- og festekontrakter med en varighet på inntil 5 år. Det foreslås å utvide fullmakten til å omfatte kontrakter med en varighet på inntil 10 år med mindre leieforholdet er av uvanlig art eller av stor betydning for Oslo Havn.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken gjelder utvidelse av havnedirektørens fullmakt til å inngå leiekontrakter.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

-

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

Oslo Havn har tradisjonelt hatt mange kortvarige leieforhold (dvs. under 5 år) som gjentatte ganger har blitt fornyet. Mange av våre kunder har derfor disponert de samme arealene over lang tid. Bakgrunnen for kortvarige kontrakter har vært å sikre fleksibilitet slik at de enkelte leieforholdene ikke hindrer nye utviklingsmuligheter.

Kortsiktige kontrakter skaper imidlertid også uforutsigbarhet for Oslo Havn og våre kunder. Som et ledd i å bli mer kommersielle er det derfor et siktemål å legge til rette for mer langsiktige avtaler på arealer/bygg hvor dette er hensiktsmessig. På den måten kan leietakere bli mer villig til å investere i innretninger som kan skape økt havnetrafikk og vi får økt forutsigbarhet i forhold til inntekter. Et skifte av leietakere medfører normalt også en kostnad for oss i form av oppussing og tilpasninger. Lange leiekontrakter utsetter denne type utgifter. Det er derfor en fordel å beholde eksisterende leietakere over lang tid.

Videre er det slik at våre leietakere ofte ønsker en rask avgjørelse fra oss etter at forhandlinger om leiekontrakt er avsluttet. Når leiekontrakter må til havnestyret for godkjenning, kan det av denne grunn bli lenge for noen å vente til neste styremøte.

I sommer oppstod en slik situasjon. Snøhetta har i lang tid leid lokaler i Skur 39 på Vippetangen, og 27.06.2024 inngikk vi en ny 10 års avtale med dette firmaet. Som ledd i avtalen tar Snøhetta over arealene som advokat Strømme, Garnes data og JCF tidligere har leid. De tar også over garasje- og kjellerarealer i bygget som Oslo Havn har benyttet. Vi får som følge av dette 1 bruker av hele 1. etasje, noe som forenkler utleie av bygget. I tillegg er det en fordel å beholde Snøhetta for å unngå kostnader med å skaffe ny leietaker. Avtalen gir også Snøhetta en opsjon på ny 10 års periode på markedsmessige vilkår. Den nye avtalen innebærer en økning av husleien på ca. kr. 2 millioner i året sammenlignet med den tidligere avtalen.

Da avtalen var ferdigforhandlet, var det lite ønskelig for Snøhetta å vente i 2 måneder frem mot neste havnestyremøte før endelig beslutning ble tatt. For Oslo Havn var det også ønskelig med en bindende avgjørelse fra Snøhetta i form av signering på et tidlig tidspunkt. Av denne grunn besluttet havnedirektøren å gå ut over fullmaktens begrensning på 5 år for å sikre at den nye avtalen ble inngått. Kontrakten følger vedlagt.

Administrasjonen foretar en grundig evaluering når vi vurderer lengden av leiekontrakter, og i de aller fleste tilfeller er det uproblematisk å inngå avtaler med en varighet på inntil 10 år. Etter havnedirektørens oppfatning bør det ligge innenfor daglig leders fullmakter å inngå denne type kontrakter. Havnestyret største ansvar er å forvalte virksomheten, og i den forbindelse må det tas mange viktige avgjørelser innenfor havnedrift og byutvikling. Styret må derfor prioritere sin ressursbruk. Ut fra dette anbefales det at styret ikke bruker sin tid på å realitetsbehandle alminnelige leiekontrakter med en lengde på inntil 10 år. Det bør imidlertid være en begrensning i fullmakten. Dersom leieforholdet er av uvanlig art eller av stor betydning for Oslo Havn, vil det være naturlig at saken forelegges for havnestyret til avgjørelse.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret gir havnedirektøren fullmakt til å inngå leie- og festekontrakter med en varighet på inntil 10 år med mindre leieforholdet er av uvanlig art eller av stor betydning for Oslo Havn.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Ole Thomas Berge

juridisk sjef

Vedlegg:

19.08.2024

20.08.2024 Avtale mellom Snøhetta og Oslo Havn

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
24/24	Havnestyret	28.08.2024

Arkivsak: 22/95 - 12
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, første halvår 2024

Saken gjelder:

Det ble omlastet 30.000 tonn mer gods (+ 1,1 %) og 51.000 flere passasjerer (+ 5,4 %) med utenriksferger og cruiseskip i første halvår 2024 enn i samme periode i 2023. Bulkprodukter økte med ca. 122.000 tonn (+ 8,1 %), mens annet gods hadde en samlet reduksjon på ca. 92.000 tonn (- 7,9 %). Bulkprodukter utgjør 60 % av godsvolumet i Oslo havn i første halvår 2024.

Etter første halvår 2024 ligger vi ca. kr. 7 mill. over fjorårets inntekter. Driftsinntektene økte med kr. 3,4 mill. fra kr. 214,8 mill. i første halvår 2023 til kr. 218,2 mill. i første halvår 2024 (+ 1,6 %). Ulike vederlag knyttet til anløp, spesielt fra cruiseskip og utenriksferger, forklarer mye av inntektsøkningen, mens inntekter fra eiendom hadde en svak nedgang, bl.a. som følge av bortfall av leie fra Ekeberg-anlegget og lavere volumbasert leie fra containerterminalen.

For havnene i Oslofjorden (Borg, Moss, Oslo, Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand) økte volumene med 613.000 tonn (+ 4,4 %) til 14,5 mill. tonn i første halvår 2024. Bulkprodukter stod for hele veksten. Veksten fordelte seg omtrent likt på lastet og losset bulkgoods. Bulkprodukter utgjør ca. 70 % av godsvolumet i Oslofjordhavnene, med Grenland som største havneområde. Annet gods (som har en større konkurranseflate mot vegtransport) ble redusert med ca. 29.000 tonn (-0,6 %), med redusert import (-3,4 %) og økt eksport (+1,8 %).

Godstransport på veg som krysser grensen til/fra Sverige økte med ca. 50.000 tonn (+ 0,7 %) til 6,55 mill. tonn i første halvår 2024. Det var en reduksjon i import på veg med ca. 60.000 tonn (- 1,6 %), og en økning i eksport på veg med ca. 110.000 tonn (+ 4 %).

Det er noe vekst i grensekryssende transport til/fra Norge på jernbane fra første halvår 2023 til første halvår 2024, men det er tømmer og/eller malm som har opprinnelse/destinasjon i Sverige. Svensk malm banes til havn i Norge (Narvik), mens norsk tømmer banes til fabrikk/produksjon i Sverige. Transport med jernbane til/fra Norge er i all hovedsak tog med malm og tømmer, og jernbanen er i dag ikke en reell konkurrent til veg eller sjø mht. import/eksport av stykkgoods.

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

1. **Containertrafikk:** Containersegmentet hadde en sammenhengende sterk positiv utvikling over lang tid, spesielt drevet av vekst i shortsea-segmentet (45' container). Mot slutten av 2022 endret dette bildet seg i negativ retning, en utvikling som ennå vedvarer, men der positive vekstsignaler begynner å vise seg. Mens europalast i 45' containere falt mer enn containerlast i andre containertyper i første halvår 2023, er det i første halvår 2024 en vekst i 45' containerlast og teu med hhv. ca. 4.500 tonn og 3.000 teu. Andelen (i teu) av 45' containere økte fra 36,4 % i første halvår 2023 til 41,7 % i 2024. Samlet sett er reduksjonen i containervolum likevel på 41.300 tonn og 8.400 teu sammenlignet med første halvår 2023.

Containerlast i 45' container er typisk i sterk konkurranse med vegtransport fra Europa. Sammenligning med utvikling i lastebiltransport over grensen kan derfor gi en indikasjon på om sjøtransporten taper markedsandeler til vegtransport. Dette synes imidlertid ikke å være tilfelle (se forrige side), da import med lastebil over grensen hadde fortsatt nedgang.

Reduksjonen i containertypene som dominerer i oversjøhandel (20' og 40' containere) må forstås som en konsekvens av generelt redusert kjøpekraft for importvarer i Norge i kombinasjon med økte priser for containertransport som følge av situasjonen i Rødehavet.

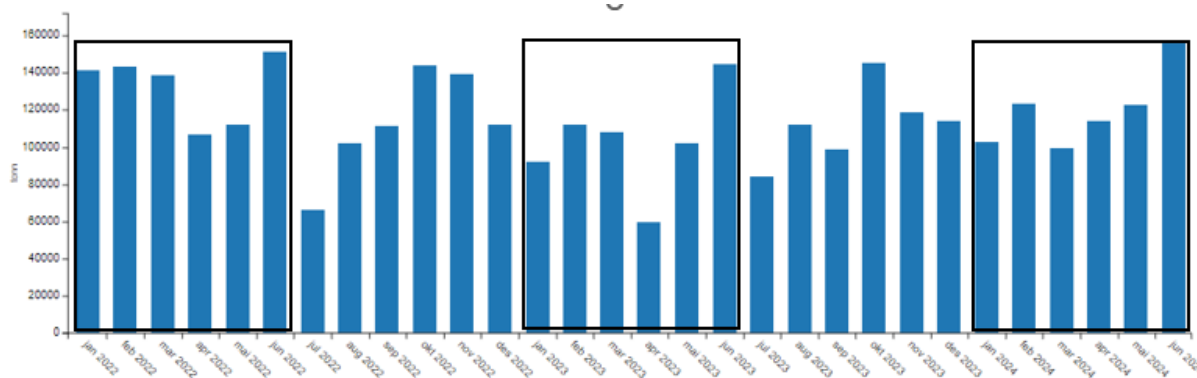
2. **Personbiler og nyttekjøretøy:** Det ble lastet/losset 17.427 biler i første halvår 2024 (16.304 i Sydhavna), mot 28.972 biler i første halvår 2023 (23.283 i Sydhavna). Reduksjonen (nesten -40 %) er imidlertid kunstig høy på grunn av unormalt høy import i 2022/2023 og flere prosjektbaserte anløp med importbiler. Fordelt over et lengre tidsintervall (2020-) og for biler fra Bremerhaven er reduksjon i gjennomsnittlig volum 20-25 %. Redusert kjøpekraft og økonomisk usikre tider kombinert med at et stort antall kjøpere ble forsynt i 2023 antas å ha påvirket salgsvolumene i 2024 negativt. Bilimporten i første halvår 2024 er marginalt lavere enn i andre halvår 2023. Det forventes derfor en utjevning av reduksjonen over året.
3. **Annet stykkgoods (inkl. fergegoods):** Annet stykkgoods inkl. fergegoods stod for 280.389 tonn i første halvår 2024 mot 282.674 tonn i første halvår 2023 (319.479 tonn i første halvår 2022). Mens fergegoods har en nedadgående trend, øker annet stykkgoods ledet av RDF.

Av dette stod fergene for hhv. 209.428/220.775/267.769 tonn i 2024/2023/2022. Bortfall av Color Carrier forklarte mye av reduksjonen fra 2022 til 2023, men reduksjonen fortsetter for lastebil m/u henger (-13.000 tonn) og ro-ro containere (-5.000 tonn) fra 2023 til 2024.

Annet stykkgoods utenom fergene hadde en økning på 10.000 tonn. Veksten var drevet av økte volumer RDF (avfallsbasert brensel) fra UK som forbrennes på Klemetsrud. RDF fra UK stod i 2024 for ca. 65 % av annet stykkgoods (utenom fergene) mot 55/40 % i 2023/2022. Salt (palle/sekk), byggevarer og transportmidler har om lag samme volum som i 2023.

4. **Tørrbulk:** Tørrbulk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbulk. Samlet økte volumene for disse lastetyperne med 100.000 tonn i første halvår 2024 sammenlignet med samme periode i 2023. Landbruksprodukter økte med 16.000 tonn (+25 %) til 79.500 tonn, jern- og stålprodukter ble redusert med 16.000 tonn (- 20 %) til 63.200 tonn, og annen tørrbulk økte med 100.000 tonn (+ 16 %) til 718.500 tonn.

Oppstarten av Heidelbergers betongfabrikk høsten 2023 har bidratt til at betongtilslag har økt i første halvår 2024. Juni 2024 hadde det høyeste månedsvolumet tørrbulk siden 2022. Mens det har vært vekst i vegsalt, sement, betong-/asfalttilslag i årets første måneder, har utskipping av deponimasser til Noah/Langøya bidratt mye i mai/juni (+ 30.000 tonn).



5. **Våtbulk:** 831.0000 tonn våtbulk ble lastet/losset i første halvår 2024, mot 825.000 tonn i første halvår 2023. Første halvår 2022 ble det lastet/losset 845.000 tonn våtbulk. Nivået er som det har vært siden 2012, med noen halvår/år under og noen år over. I første halvår 2024 kom 281.000 tonn fra norske havner (34 %), ca. 510.000 tonn fra skandinaviske/europeiske havner (61 %), og ca. 40.000 tonn fra USA (5 %).

6. **Passasjertrafikk innenriks og utenriks:** Statistikk for innenriks passasjertrafikk (lokalferger, øybåter og sightseeing) er utfordrende mht. datafangst og datakvalitet. Foreløpige tall fra Ruter (Norled og Boreal) kan tyde på en svak nedgang i forhold til første halvår 2023. I første halvår 2024 hadde Boreal (Øybåtene) 504.000 passasjerer mot 566.000 passasjerer i første halvår 2023. Vi mangler kvalitetssikrede tall fra Ruter/Norled. For rutegående charter-/sightseeing-trafikk er passasjertall ikke gode nok.

Utenriks passasjertrafikk med cruiseskip og utenriksferger økte fra 937.015 passasjerer i første halvår 2023 til 988.280 passasjerer i første halvår 2024 (+ 5,4 %). Av veksten på litt over 51.000 passasjerer, stod cruise for 39.500 passasjerer, og utenriksfergene for ca. 11.500 passasjerer. Over hele året forventes det ikke like stor vekst i cruisepassasjerer da et

omtrent likt antall anløp fordeles mer jevnt over hele året i 2024, mens det var svært få cruiseanløp våren 2023 men svært mange i kjerneseson (færre i 2024).

7. **Eiendom - bygg og utearealer:** Utleie av eiendomsporteføljen til havnerettede og ikke-havnerettede formål står generelt for ca. 2/3 av driftsinntektene (mens vederlag og tjenestesalg står for ca. 1/3). Ca. 2/3 av eiendomsinntektene kommer fra tradisjonelle havnerettede formål (som knyttes til skipsanløp og lasting/lossing av gods og passasjerer).

I første halvår 2024 ble inntekter fra utleie av areal redusert med kr. 1,3 mill. (fra kr. 80,5 til 79,2 mill.), og utleie av bygg med kr. 5,9 mill. (fra kr. 49,8 til 43,9 mill.) sammenlignet med første halvår 2023. Bortfall av leieinntekter fra Ekeberg-anlegget pga. oppgradering er hovedforklaring for reduksjonen i inntekter fra utleie av bygg, mens inntekter fra utleie av areal består av mange mindre enkeltforhold (bl.a. bortfall av leieinntekter fra Grønlia og avvikling av riggarealer til Bane Nor, etc.). Når Ekeberg-anlegget er ferdig for utleie i siste halvår 2025, vil dette kunne øke driftsinntektene fra eiendom betraktelig fra dette tidspunkt forutsatt at det finnes leietakere til forespeilet pris.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Budsjettmessige forhold:

Etter første halvår 2024 ligger vi ca. kr. 7 mill. over fjorårets inntekter. Driftsinntekter (fra vederlag og utleie av eiendom) ligger ca. kr. 3,4 mill. over budsjett. Mye tyder på at bortfall av leieinntekter fra Ekeberg-anlegget og volumbasert leie for containerterminalen vil bidra negativt til driftsinntektene fra året som helhet, mens vederlag spesielt knyttet til utenriksferger og cruiseskip vil bidra positivt. Det forventes at driftsinntektene vil møte budsjettforventninger, men at det ikke blir vesentlig inntektsvekst i 2024.

Havnedirektørens vurderinger:

Den generelle økonomiske utviklingen i og utenfor Norge påvirker volum og volumsammensetning over Oslo Havn. Det samme gjør aktiviteten i bygge- og anleggsnæringen, i hvilke faser ulike bygge- og anleggsprosjekter befinner seg i, og hvor mange og hvor store de er. F.eks. innebærer utbyggingen av Ring 1/Hammersborgtunnelen utskipping av et betydelig volum alunskifer til Langøya (over Grønlia) i 2024. Når fordypingen av tunnelen er over vil volumene bortfalle (hvis de ikke erstattes med volum fra nye/andre prosjekter), men da vil betongarbeider i tunnelen avlede volum av sement og betongtilslag (og eventuelt asfalt) fra andre terminaler i Oslo havn.

Både den generelle økonomiske utvikling, og aktiviteten i bygge- og anleggsnæringen synes svært usikker. Makroøkonomiske indikatorer som reduserer kjøpekraft og investeringsevne

(inflasjon, rente og valutakurs) gir svake vekstimpulser for importlast, men bedre forutsetninger for eksportlast. Situasjonen i Rødehavet som resulterer i høye container-rater bidrar også negativt.

Vi tror på fremdeles vekst i tørrbulk-markedet og stabile volum i våtbulk-markedet. Det forventes noe nedgang i annet gods (container- og fergegods og bilimport) over året som helhet. Samlet sett tror vi likevel på volumvekst i 2024 til over 5,34 mill. tonn med tørrbulk som driver.

Driftsinntektene (vederlag og leie) fra havnevirkksomheten forventes nokså stabile til tross for større bortfall av leieinntekter. Passasjerutviklingen er fortsatt positiv, og inntektene fra utenrikstrafikken med cruise og ferger forventes å øke. Her vil også salg av landstrøm til cruiseskip bli en ny omsetnings-/inntektskilde.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Einar Marthinussen

avdelingsdirektør

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
27/24	Havnestyret	28.08.2024

Arkivsak: 22/88 - 5
Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef
Compliance

Internkontroll og compliance i HAV

Saken gjelder:

Oppdatering om arbeidet med internkontroll og compliance i HAV

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken er en informasjonssak

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

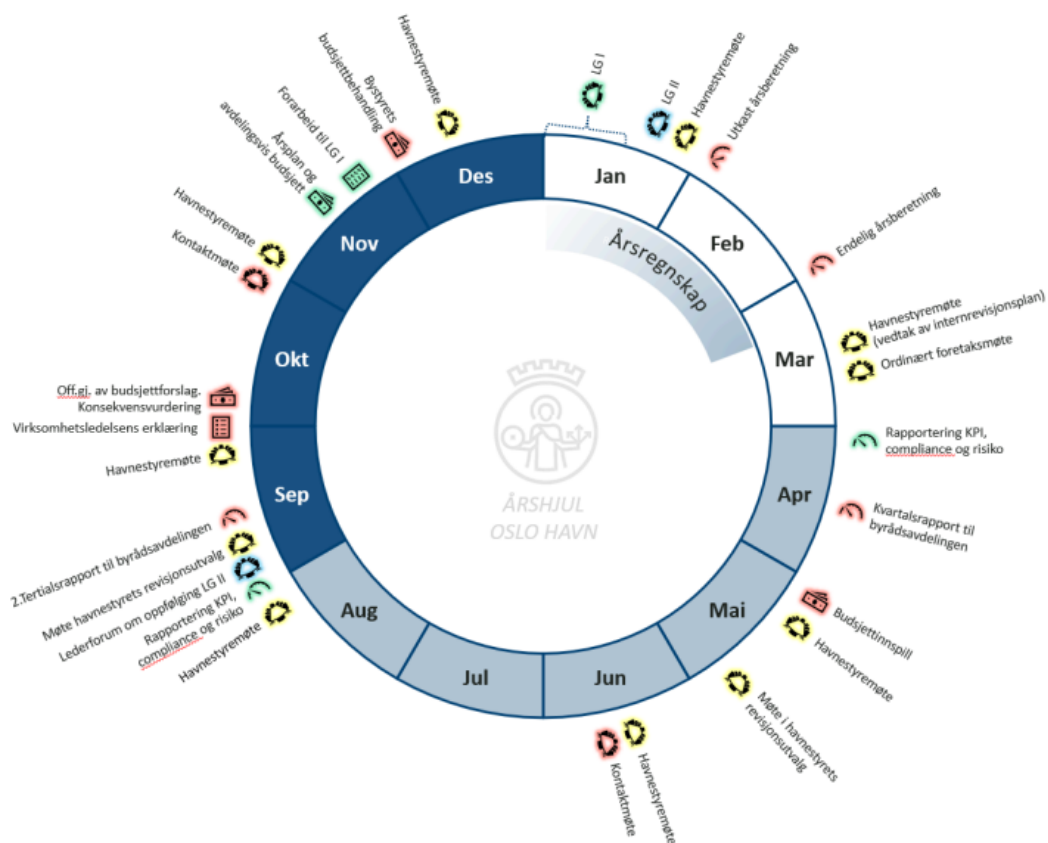
Det er ingen økonomiske konsekvenser for HAV

Budsjettmessige forhold:

Saken har ingen budsjettmessige konsekvenser

Havnedirektørens vurderinger:

HAV arbeider med internkontroll og compliance etter prinsippet om kontinuerlig forbedring. HAVs årshjul som er vedtatt i havnestyret er et styrende verktøy for utvikling av internkontrollsystemet og rapportering av systemets ytelse.



Forklaring



I følge årshjulet skal det utarbeides full rapportering av compliance i forbindelse med rapportering etter 2. tertial. Denne saken baserer seg derfor på siste rapport som ble gjennomført etter første kvartal, og vedlagte lysbilder er fra samme presentasjon som ble gitt under kontaktmøte med KON 18. juni.

Tildelingsbrev:

Tildelingsbrevet følges opp i linjen med de løpende saker som behandles i linjen. Oppdatering av etterlevelse av kapitlene i tildelingsbrevet skal skje i forbindelse med rapportering etter 2. tertial. Her følger en kort oppdatering av oppdrag i kapittel fem:

- **Handlingsplan nullutslipp:** Handlingsplanen er fullført og levert
- **Utbytte:** Havnestyret har vedtatt å sette utbytte i 2025 til 10MNOK
- **Kaier og byliv:** Akershusstranda tilbakeføres når Statsbygg fjerner riggområdet sitt. Det er planer for å utvikle området med bl.a. et minnesmerke etter Scandinavian Star-ulykken. HAV Eiendom har levert plan for 850 meter havnepromenade på Filipstad.

- Utenlandsferjeutredningen. HAV har levert forslag utredningen og informert interesserte parter om HAVs syn. Saken er klar for politisk behandling i Bystyret.
- Massehåndtering: HAV har levert en studie for en pilot på 15 daa. Massehåndteringsterminal kan ikke bli realisert dersom utenlandsferjeterminal blir flyttet til Kongshavn.
- Kneppeskjær: Offentlig høringsrunde har ikke avstedkommet vesentlige eller uventede innsigelser. Byggesak er levert.

Riskostyring og internkontroll:

Det er ingen vesentlige endringer i risikobildet siden foretaksmøtet 4. april. Vedtak om lokalisering av utenlandsferjene er fremdeles den største risikoen for HAV, og en risiko HAV ikke kontrollerer.

HAV er i sluttfasen med å implementere Risiko-modulen i EQS som risikostyringsverktøy. Dette vil gi bedre sporbarhet, oppfølging og transparens i arbeidet med risikostyring. Det nye årshjulet vil også bidra til å vektlegge regelmessig rapportering på risikoområdet samt å bedre kommunikasjonen rundt HAVs risikobilde. Dette skjer i tråd med anbefalinger fra internrevisjonens rapport fra oppfølgingsrevisjonen av risikostyring høsten 2023.

Et funn etter Ledelsens gjennomgåelse 2023 var å arbeide for å øke innmelding av avvik og å forbedre avviksbehandlingen. Arbeidet med dette følges opp og forventes å gi resultater til årets Ledelsens gjennomgåelse.

Revisjoner og tilsyn:

Internrevisjonen:

- Det er ikke iverksatt nye revisjoner da internrevisjonskontrakten er ute på anbudskonkurranse.
- Kontroll av Havnedirektørs reiseregninger er eneste revisjon som ikke er slutført
- Det er ingen alvorlige avvik som krever særskilt oppfølging

Kommunerevisjonen:

- Det var ingen avvik i HAVs regnskap for 2023

Miljøsertifikatet ISO14001:2015

- Ingen avvik, men ti forbedringsforslag i årets sertifikatrevisjon

Kystverket og El-tilsynet:

- Det er ingen åpne avvik i revisjoner som blir fulgt opp av compliancefunksjonen.

Om internrevisjonsfunksjonen:

- Konkurranse om ny kontrakt for internrevisjon er lagt ut i markedet med budfrist 30. august. Konkurransen er en rettet konkurranse mot de store revisjonshusene. Tildelingskriteriene for konkurransen er de samme som ved siste tildeling.

- 14. august ble det avholdt et Teams-møte med Havnestyrets leder hvor omfanget av kontroll av Havnedirektørs reiseregninger ble fastsatt.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar informasjonssaken til orientering

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

John Erling Larsen

finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

20.08.2024 2024-08-28 Internkontroll og compliance havnestyremøte

Oslo Havn

Internkontroll og compliance

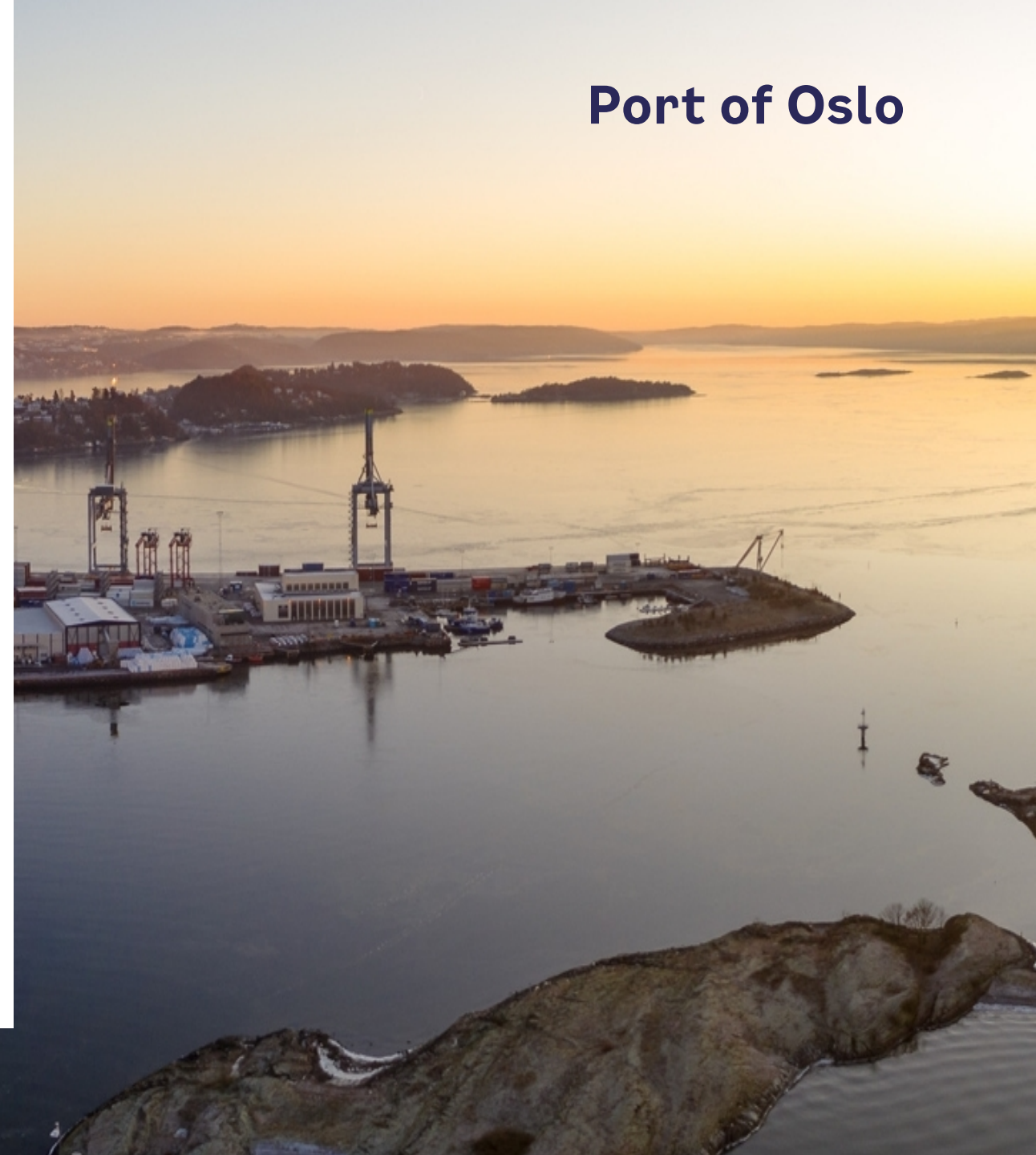
Christian Peder Braarud

Havnestyremøte 28. august 2024



Oslo

Port of Oslo



Oslo Havn

Port of Oslo

Innhold:

Status tildelingsbrevet

Risikostyring og internkontroll

Oppfølging revisjonsrapporter



Oslo



Status Tildelingsbrevet

- * Handlingsplan nullutslipp
- * Utbytte
- * Cruise, cruisekaier og byliv aktivitet
- * Utenriksterminalutredningen
- * Massehåndtering



Tildelingsbrev 2024

- Handlingsplan nullutslipp: Handlingsplanen er fullført og levert
- Utbytte: Havnestyret har vedtatt å sette utbytte i 2025 til 10MNOK
- Kaier og byliv: Akeershusstranda tilbakeføres når Statsbygg fjerner riggområdet sitt. Det er planer for å utvikle området med bl.a et minnesmerke etter Scandinavian Star-ulykken. HAV Eiendom har levert plan for 850 meter havnepromenade på Filipstad.
- Utenlandsferjeutredningen. HAV har levert forslag utredningen og informert interesserte parter om HAVs syn. Saken er klar for politisk behandling i Bystyret.
- Massehåndtering: HAV har levert en studie for en pilot på 15 daa. Massehåndteringsterminal kan ikke bli realisert dersom utenlandsferjeterminal blir flyttet til Kongshavn.
- Kneppeskjær: Offentlig høringsrunde har ikke avstedkommet vesentlige eller uventede innsigelser. Byggesak er levert.



Oslo Havn

Risikostyring og internkontroll

* Utvikling i risikobilde og avvik inneværende år



Utvikling i risikobilde og avvik inneværende år

- Det er ingen endringer i risikobildet siden foretaksmøtet 4/4
- Politisk risiko knyttet til lokalisering av utenlandsferjene er fremdeles den største risikoen som HAV ikke kontrollerer
- HAV implementerer EQS som risikostyringsverktøy
- HAV jobber med å øke avviksrapportering gjennom alle kanaler, samt å forbedre avviksbehandlingen med den hensikt å styrke virksomhetens kontinuerlige forbedringsarbeid



Oslo Havn

Oppfølging av revisjonsrapporter



Revisjoner og tilsyn 2024

Internrevisjoner:

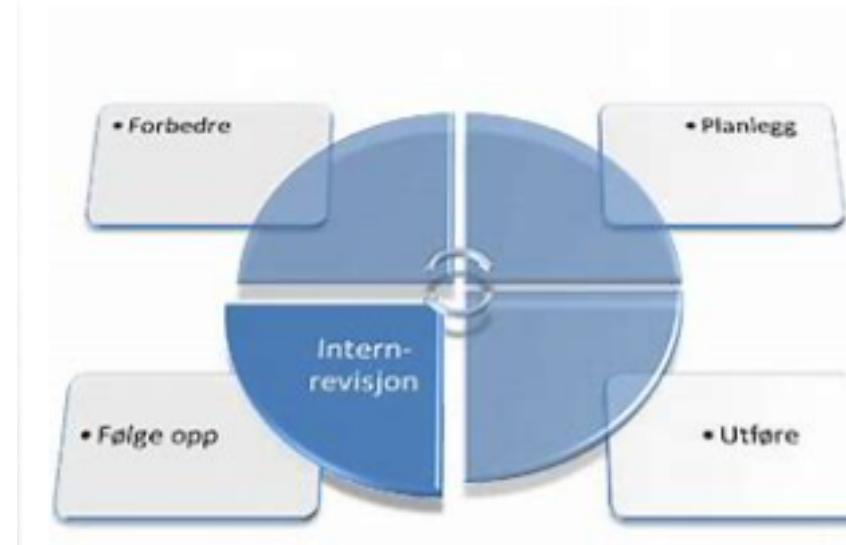
- Ingen – ny IR anskaffelse i prosess
 - Ny internrevisor på plass i høst
- Ingen alvorlige avvik som krever særskilt oppfølging

KRV revisjoner:

- Ren revisorberetning mottatt fra KRV for årsregnskapet 2023

Andre revisjoner og tilsyn:

- Miljøsertifikatrevisjon ISO14001 mai 2024
 - Ingen avvik, 10 forbedringsforslag
 - Ros for forbedringer i styringssystem
- Ingen åpne pålegg eller avvik etter tilsyn



Kommunerevisjonen avga ren beretning til Oslobygg og Oslo Havn, men hadde merknader til bykassens og Boligbyggs regnskap

KRV presentasjon i Økonomimøte for hele kommunen 13/6

