Rogaland Revisjon

Forvaltningsrevisjon

Kommunale havner og kaianlegg i Karmøy kommune

Karmøy kommune, 2023

INNHOLD

Oppdraget 4

Sammendrag 5

Kommunedirektørens kommentar 10

Havnedirektørens kommentar 11

1 Innledning 13

1.1 Formål og problemstillinger 13

1.2 Revisjonskriterier 13

1.3 Metode og avgrensning 14

1.4 Organisering av Karmsund Havn IKS 15

1.4.1 Havnevesenets historie i Karmøy kommune 16

2 Eierandeler i Karmsund Havn IKS 18

2.1 Problemstillinger og kilder til revisjonskriterier 18

2.2 Revisjonskriterier 23

2.3 Etablering av havnesamarbeidet 24

2.3.1 Forhistorien frem mot etableringen i 1992 24

2.3.2 Karmsund interkommunale havnevesen etablert i 1992 26

2.3.3 Åpningsbalansen 1992 27

2.3.4 Utvidelse av havnesamarbeidet 32

2.3.5 Åpningsbalansen 2000 36

2.4 Eierandel 38

2.5 Endring av selskapsform 40

2.6 Vurdering 42

3 Salg av eiendommer 47

3.1 Problemstillinger og revisjonskriterier 47

3.2 Bestemmelser av eierforhold i selskapsdokumenter 50

3.3 Eiendomsskatt 52

3.4 Endring av hjemmelshaver 53

3.4.1 Korrespondanse med kartverket 53

3.4.2 Involvering av havneråd og kommunen 54

3.4.3 Synspunkter fra kartverket 55

3.5 Kopervik havn 57

3.5.1 Ble Karmøy kommunes interesser ivaretatt mht. kunnskapen om ny havne- og farvannslov ved salg av Kopervik Havn i 2019 61

3.6 Eiendommer Monsavika 62

3.7 Eiendom i Kanalvegen, Skudeneshavn 64

3.7.1 Avklaring av eiendommen som allmenning 66
3.8 Vurdering 68
Konklusjon og anbefalinger 72
Vedlegg 75

OPPDRAGET

Bestilling

Revidert prosjektmandat blei vedtatt av Karmøy kontroll- og kvalitetsutvalg 23.03.22. Første versjon av prosjektmandatet ble lagt fram for utvalget 16.06.2021.

Formål

Formålet med revisjonen er å gjennomgå utvalgte sider av Karmsund Havns virksomhet for å bringe større klarhet og supplere allerede foreliggende faktagrunnlag i denne saken.

Problemstillinger

- Inngikk kommunale kaianlegg i åpningsbalansen ved opprettelsen av Karmsund Havn IKS og hvordan gjenspeiler dette seg i eierandelene tildelt kommunene?
    - Hvilke konsekvenser kan det få for Karmøy kommune om Karmsund Havn blir omgjort til et AS med verdier som kan realiseres, jf. at selskapets eiendommer mv. i 2020 ble anslått til kr 2,5 mrd.
- Hvordan er salgene av Kopervik Havn, eiendommene i Monsavika og allmenningen i Skudesneshavn blitt håndtert:
    - Hadde Karmsund Havn rett til å selge eiendommer uten samtykke fra Karmøy kommune og inntektsføre salgene? Er det noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene?
    - Var fremstøtet rettet mot Kartverket en lovlig fremgangsmåte i forhold til eierkommunen Karmøy? Var politikerne i Karmøy kommune klar over dette? Er Karmøy kommunes interesse ivaretatt? Kan det forevises fra Kartverket at dette er en vanlig metode fra andre havnevesen i Norge?
    - Ble Karmøy kommunes interesser ivaretatt mht. kunnskapen om ny havne- og farvannslov ved salg av Kopervik Havn i 2019?

Prosjektet er utarbeidet av forvaltningsrevisorene Inger Bjørgo Hustvedt og Hilde Oftedal. Inger har vært prosjektleder fram til 21.12.2022. Prosjektet er kvalitetssikret av revisjonsdirektør Rune Haukaas.

SAMMENDRAG

Formålet med revisjonen er å gjennomgå utvalgte sider av Karmsund Havns virksomhet for å bringe større klarhet og supplere allerede foreliggende faktagrunnlag i denne saken som omhandler kommunale kaianlegg i Karmøy og salg av utvalgte eiendommer.

Vi har gått gjennom relevante dokumenter fra Karmsund Havn, Karmøy kommune, Kartverket og Haugesund kommune. Det er flere hundre dokumenter som inngår i revisjonen, og saksomfanget går tilbake til opprettelsen av det første havnesamarbeidet i 1992. Vi har gjennomført totalt 12 intervjuer med folkevalgte og administrative ansatte, selskapsledelse, styreledere og kartverket.

Hovedfunn:

- Det er ikke utarbeidet en formell verifisert åpningsbalanse ved opprettelsen av det første havnesamarbeidet, Karmsund interkommunale havn, i 1992. Det var heller ikke ett krav om at det skulle utarbeides en verifisert åpningsbalanse, men for å kunne vise til ett fullstendig regnskap bør det presenteres en inngående balanse.
- Inngående balanse er ikke presentert selvstendig i Karmsund interkommunale havnesamarbeids første regnskapsår. Det framgår likevel av regnskapet at det ved opprettelse av havnesamarbeidet er bygget på en inngående balanse, og at denne er en sammenslåing av de to kommunenes – Haugesund og Karmøy – havnekasser. De kommunale kaianleggene og havneeiendommene er havnekassens formuesmasse. I første regnskapsår finner vi at kaianleggene og havneeiendommer er delt i to porteføljer, en for hver kommune.
- Det er ikke utarbeidet en formell verifisert åpningsbalanse i 2000 da havnesamarbeidet, som følge av lovkrav ble omdannet til ett interkommunalt selskap, og utvidet med fire nye eierkommuner. Det innebærer at forutsetningene i 1992 ble videreført inn i IKSet i 2000. Det var heller ikke et krav om at det skulle utarbeides en verifisert åpningsbalanse.
- Den utgående balansen i 1999 er lik den inngående balansen i 2000.
- Eierandelene i Karmsund havn er basert på kommunenes kapitalinnskudd, hvor Karmøy og Haugesund har likt innskudd og eierandel, og har ingen sammenheng med innlemmingen av kommunenes havne- og kaianlegg. Kommunenes eierandeler var gjenstand for uenighet og forhandlinger forut for etableringen i 1992, og mye tyder på at Haugesund strakk seg langt for å få til et samarbeid, ettersom de gikk inn med langt større havneverdier enn Karmøy.
- De kommunale kaianleggene og havneeiendommene, er opparbeidet av forhenværende havnekasser, som fortsatt er del av havnekassen gjennom Karmsund Havn IKS. Havneeiendommene som i grunnboken var registrert på de tidligere havnevesenene i Karmøy kommune, kunne dermed hjemles over på Karmsund Havn med en enkel navneendring. Karmsund havn rådde over disse som «eier» innenfor porteføljen av eiendommer, mens kommunene eide porteføljen som sådan. Ikke ulikt et aksjefond.

- Avhending av eiendommer i porteføljen, uten havnemessig betydning, gjøres i tråd med formålet til havneselskapet, som er i henhold til havne og farvannslov §1[1]. Salgene revisjonen har undersøkt, er alle gjort i tråd med selskapets formål, de er behandlet korrekt i havnerådet og følger ESA's[2] retningslinjer for salg av offentlig eiendom. Salgssummene er reinvestert i havnevirksomheten. Eiendomsretten forstås som eiendomsrett til en portefølje og at Karmsund Havn som disponent/forvalter kan handle innenfor denne porteføljen.
- Karmsund havn har over tid disponert de to porteføljene samlet som én portefølje, og de har finansiert fra porteføljen på tvers av kommunene. Vi har ikke funnet en samlet oversikt som viser den enkelte porteføljes utvikling over tid.

Inngikk kommunale kaianlegg i åpningsbalansen ved opprettelsen av Karmsund Havn IKS og hvordan gjenspeiler dette seg i eierandelene tildelt kommunene?

Fra år 2000 ble Karmsund Interkommunale havnevesen utvidet og omorganisert til Karmsund Havn IKS. Karmsund havn IKS er for Karmøy kommune sin del, en videreføring av havnesamarbeidet med Haugesund; Karmsund interkommunale havnevesen (KIH) fra 1992. Regnskapet i 1992 viser at både Karmøy og Haugesund går inn med kapitalinnskudd pålydende kr 500.000, og derav får lik eierandel. Selskapsavtalene viser at kommunene overlater kai- og havneeiendommenes disposisjonsrett til KIH.

Det er ikke utarbeidet en formell verifisert åpningsbalanse ved opprettelsen av det første havnesamarbeidet, KIH, i 1992. Det var heller ikke ett lovmessig krav om at det skulle utarbeides en verifisert åpningsbalanse, men for å kunne vise til ett fullstendig regnskap bør det presenteres en inngående balanse.

Inngående balanse er ikke presentert selvstendig i KIHs første regnskapsår. Det framgår likevel av regnskapet at det ved opprettelse av havnesamarbeidet er bygget på en inngående balanse, og at denne er en sammenslåing av de to kommunenes – Haugesund og Karmøy – havnekasser. De kommunale kaianleggene og havneeiendommene er havnekassens formuesmasse. I første regnskapsår finner vi at kaianleggene og havneeiendommer er delt i to porteføljer, en for hver kommune

Selv om de kommunale kaianlegg, ikke er ført inn som tingsinnskudd i regnskapet, og det heller ikke framgår av selskapsavtalen, må de allikevel ses på som del av havnevesenets formuesmasse med bakgrunn i havnekassene.

---

[1] Lov 1984 § 1 *«Formålet med loven er å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen.»*
Lov 2019 § 1 «*Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser*»

[2] ESAs retningslinjer for salg av offentlig eiendom angir to alternative prosedyrer som begge sikrer at eiendommen blir solgt til markedspris.

Havneeiendommene er opparbeidet av de tidligere havnevesenene som en adskilt del av kommunen, gjennom egne havnekasser. Med det interkommunale samarbeidet, overtar KIH kommunenes havnekasser, og eiendommene er bokført i havneselskapets regnskap. KIH er per definisjon kommunenes nye felles havnekasse. Vi mener dette videreføres inn i utvidelsen av havnesamarbeidet i 2000, selv om det ikke framgår av regnskapet. Det var heller ikke et lovmessig krav om verifisert åpningsbalanse i 2000.

Vår vurdering er at det samtidig har vært en mangelfull regnskapsføring gjennom 90-tallet som gjør det utfordrende å følge havnesamarbeidets utvikling fra 1992 til 2000. De tekstlige beskrivelsene av endringene i regnskapene i er også mangelfull, og bærer preg av å være tekniske forklaring av regnskapet enn forklaringer på hva som faktisk inngår i regnskapet.

Om vi går tilbake til start ser vi at bakgrunnen for å opprette KIH var for å få kommunene til å samarbeide om ett mer konsentrert havnemønster, utvikle effektive havneterminaler og sikre teknologisk utvikling. Uten muligheten til å disponere og forvalte innenfor eiendomsporteføljen vil ikke selskapet ha anledning til å ivareta sine delegerte myndighet i henhold til havne- og farvannsloven, og heller ikke være i stand til å styre i tråd med selskapets formål.

Kommunens eierandeler i selskapet er satt på bakgrunn av langvarig forhandling forut for det første samarbeidet i 1992, og er ikke en gjenspeiling av verdiene på havneeiendommene. Vår forståelse av forhandlingene, er at eierandelene er satt for å få til et reelt og godt samarbeid innenfor selskapets formål, som skal sikre felles utvikling av den regionale havnedriften. Vi bemerker at Haugesund gikk inn med langt større balanseførte[3] havneverdier enn Karmøy, som kan indikere at de strakk seg langt for å få til et godt felles eierskap.

Begge havnekassenes kaianlegg var balanseført i inngående balanse for KIH i 1992. Disse ble ifølge regnskap 1997[4] avskrevet til null. Det betyr ikke at havnekassenes havne- og kaianlegg er tatt ut av KIH's disposjonsrett. Utgående balanse i 1999 er inngående balanse i nytt IKS i 2000.

- **Hvilke konsekvenser kan det få for Karmøy kommune om Karmsund Havn blir omgjort til et AS med verdier som kan realiseres, jf. at selskapets eiendommer mv. i 2020 ble anslått til kr 2,5 mrd.**

Forvaltning av kommunens myndighet etter havne- og farvannsloven, kan ikke overføres til et aksjeselskap, men offentlig eierskap av den kommersielle havnedriften, i et konkurrende marked med private, reiser flere problemstillinger.

[3] Bok/balanseførte verdier må ikke forveksles med reel verdi. Dette er regnskapsmessige størrelser basert på historiske kost og eventuelle av- eller nedskrivning.

[4] Dette går fram av note 7, KIHs årsregnskap 1997.

Flere havneselskap har den siste tiden endret selskapsform, ved å legge den kommersielle delen i egne aksjeselskap, mens forvaltning av havneloven forblir i et IKS eller annen form for offentlig eierskap. Karmsund Havn IKS har igangsatt en prosess hvor nye selskapsformer skal vurderes. Dette er et pågående arbeid, og havnestyret har ikke enda anbefalt hva selskapet bør gjøre. Ettersom det ikke foreligger noen innstillinger eller utkast til nye selskapsavtaler, blir vurdering av konsekvenser for Karmøy kommune spekulasjoner. For eksempel legger IKS-loven opp til større eierkontroll, noe som kan oppveies i et aksjeselskap gjennom avtalene. Havne- og farvannsloven vil være førende og gjelde likt for både IKS og AS, men det er noe ulik tilnærming til utbytte fra AS og IKS.

Hvordan er salgene av Kopervik Havn, eiendommene i Monsavika og allmenningen i Skudesneshavn blitt håndtert:

- **Hadde Karmsund Havn rett til å selge eiendommer uten samtykke fra Karmøy kommune og inntektsføre salgene? Er det noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene?**

Karmøy kommune utøver sitt eierskap i Karmsund Havn gjennom havnerådet, som er selskapets representantskap. Avhending av eiendommer behandles i havnerådet, og kommunen har gjennom det innvirkning på behandling av salgene. Kommunens samtykke til avhending skjer altså via havnerådet.

Havner og andre eiendommer Karmsund havn disponerer er en portefølje som i sin helhet benyttes for å følge opp selskapets formål. Eiendommene som ble solgt tilhørte havnekassen og salgssum er nyttet som havnekapital, slik som havneloven krever. Karmsund Havn har sikret at EØS-avtalens regler om offentlig støtte er fulgt, ved å bruke uavhengig markedstakst og oppretting av kontakt med interesserte, som i salgene førte til budrunde.

Karmsund Havn har over tid samlet de to havnekassene i en ved at de to havnekassene i 1992 og 1993 først ble ført separat i årsregnskapet, deretter som en felles portefølje. Det er, etter vår forståelse, ikke noe oversikt som viser utviklingen over tid i den enkelte portefølje. Det burde det vært. Spørsmålet vil først komme på spissen ved en evt. avvikling av selskapet.

Vår gjennomgang kan ikke vise til noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene.

- **Var fremstøtet rettet mot Kartverket en lovlig fremgangsmåte i forhold til eierkommunen Karmøy? Var politikerne i Karmøy kommune klar over dette? Er Karmøy kommunes interesse ivaretatt? Kan det forevises fra Kartverket at dette er en vanlig metode fra andre havnevesen i Norge?**

Karmsund Havn har gjennom søknad til Kartverket, overført eiendomshjemmel fra de tidligere havnevesenene Kopervik, Skudenes og Karmøy Havnevesen. Saksgangen er i henhold til vanlig praksis hos kartverket, for utgåtte selskap som er overtatt av eksisterende selskap, som i dette tilfellet var tidligere havnevesener som ikke eksisterer lenger. Søknad til kartverket var del av

oppryddingsarbeidet i havneporteføljen, hvor eiendommer med ingen eller liten verdi for selskapet skulle selges eller tilbakeføres.

Allerede ved første havnesamarbeid i 1992, var opprydding av porteføljen et aktuelt tema, og har vært gjenstand for flere behandlinger, både i havnerådet og politiske utvalg. Også her utøver Karmøy kommune sitt eierskap og styringsrett gjennom havnerådet.

- **Ble Karmøy kommunes interesser ivaretatt mht. kunnskapen om ny havne- og farvannslov ved salg av Kopervik Havn i 2019?**

Den nye havneloven trådte i kraft i 2020, og åpner for utbytte gitt visse betingelser. Kopervik havn ble solgt før ny lov, og mulighet for utbytte på salgssummen (kr 35 mill.) til eierkommunene var dermed ikke aktuelt. Utfasing av Kopervik Havn har ligget i planene, både hos kommunen og i Karmsund Havn siden 2014. Gjennom flere år er det søkt å finne løsning for at kommunen kunne kjøpe Kopervik Havn, og salget kan dermed ikke sies å være hastebehandlet før ny lov inntrådte.

Anbefalinger:

- Sammen med eierkommunene, vurdere å endre selskapsavtalen til at eierkommunene på gitte vilkår har kjøpsopsjon og/eller forkjøpsrett til havnearealer som blir omdisponert til annen bruk.
- Utarbeide en oversikt over de to originale porteføljene og utvikling av disse.

KOMMUNEDIREKTØRENS KOMMENTAR

Kommunedirektørens kommentar mottatt 25.01.2023.

Kommunedirektør i Karmøy kommune har følgende kommentar til rapporten:

Rapporten er basert på bestilling fra Karmøy kontroll- og kvalitetsutvalg, og der endelig prosjektmandat ble vedtatt 23.03.2022. Formålet med mandatet var å gjennomgå utvalgte sider ved Karmsund Havns virksomhet for å bringe større klarhet og supplere allerede foreliggende faktagrunnlag i denne saken. Dette i forhold til nærmere angitte problemstillinger.

Kommunedirektøren vurderer at rapporten oppfyller formålet, og besvarer de problemstillinger Karmøy kontroll- og kvalitetsutvalg har ønsket besvart. Kommunedirektøren tar vurderingene og konklusjonene i rapporten til orientering. Det gis i rapporten to konkrete anbefalinger til videre oppfølging. Kommunedirektøren har merket seg disse, og vil vurdere konkret hvordan disse skal håndteres videre.

HAVNEDIREKTØRENS KOMMENTAR

Havnedirektørens kommentar mottatt 26.01.2023.

Havnedirektør i Karmsund havn IKS har følgende kommentar til rapporten:

Det vises til høringsbrev med forvaltningsrapport datert 11.01.23.

Karmsund Havn ønsker med dette å takke Rogaland Revisjon for en svært grundig prosess i forvaltningsrevisjonen «Kommunale havner og kaianlegg i Karmøy kommune». Prosessen har vært ressurskrevende for selskapet i form av fremskaffing av dokumentasjon, men resultatet er en omfattende rapport som gir en god og korrekt fremstilling av fakta i saken.

Karmsund Havn er glad for at rapporten tydelig svarer ut alle spørsmål som er stilt i mandatet, og forventer at saken nå lukkes. Saken har pågått i snart to år, og fremferden fra enkeltaktører i saken har vært en stor belastning både for selskapet, og for enkeltansatte saksbehandlere. Dette vil bli fulgt opp i en egen henvendelse til Karmøy Kommune.

Vår kommentar til forvaltningsrevisjonens anbefalinger:

1. *Sammen med eierkommunene, vurdere å endre selskapsavtalen til at eierkommunene på gitte vilkår har kjøpsopsjon og/eller forkjøpsrett til havnearealer som blir omdisponert til annen bruk.*
   Dette er allerede en innarbeidet praksis og blir i realiteten kun en formalisering av eksisterende praksis. Det overlates til eierne å vurdere hvorvidt de ønsker å endre selskapsavtalen på dette området.

2. *Utarbeide en oversikt over de to originale porteføljene og utvikling av disse.*
   Utviklingen i de opprinnelige porteføljene vil i noen grad kunne leses av selskapets anleggsregister, samt de eksterne verdivurderingene som selskapet med jevne mellomrom får utarbeidet, siste gang i 2022. Selskapet har også en egen oversikt over kaiporteføljen til selskapet, som angir et skille mellom kaier som disponeres og hvilke som eies av Karmsund Havn. Listen angir også kaier som er tatt ut av porteføljen.

Rapporten konkluderer med at *«Vår gjennomgang kan ikke vise til noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene».* Dette er i tråd med våre forventninger og revisjonsrapporten bekrefter også at den uavhengige juridiske vurderingen fra Advokatfirma Hjort v/Kristin Bjella, som Karmøy kommune og Karmsund Havn IKS bestilte i fellesskap, gav et riktig bilde av saken, og ikke var et «partsinnlegg» som det ble påstått under kontroll- og kvalitetsutvalgets behandling av saken i møte den 16.06.2021 (behandling av sak 24/21). Som begge rapportene viser, er havnelovgivning et komplisert felt. Karmsund Havn har gjennom en årrekke bygget opp en solid kompetanse på feltet, noe som gjør oss trygge på at vi til enhver tid har gode forutsetninger for å operere i tråd med relevant lovverk.

Vi ser frem til å få legge denne saken bak oss, og å få bruke vår kapasitet og ressurser på å oppfylle forventningene som ligger i eierstrategien:

Å være et av de aller viktigste verktøyene til å stimulere regionens verdiskapning.

Haugesund den 26.1.2023,

Tore Gautesen
Havnedirektør

1 INNLEDNING

1.1 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

Formålet med revisjonen er å gjennomgå utvalgte sider av Karmsund Havns virksomhet for å bringe større klarhet og supplere allerede foreliggende faktagrunnlag i denne saken. En første versjon av mandatet ble lagt fram for kontroll- og kvalitetsutvalg 16.06.2021. I etterkant har det kommet flere innspill, som er behandlet i senere utvalgsmøter og innarbeidet i reviderte mandat. Endelig prosjektmandat ble vedtatt i utvalgets møte 23.03.2022.

Følgende problemstillinger skal besvares:

- Inngikk kommunale kaianlegg i åpningsbalansen ved opprettelsen av Karmsund Havn IKS og hvordan gjenspeiler dette seg i eierandelene tildelt kommunene?
    - Hvilke konsekvenser kan det få for Karmøy kommune om Karmsund Havn blir omgjort til et AS med verdier som kan realiseres, jf. at selskapets eiendommer mv. i 2020 ble anslått til kr 2,5 mrd.
- Hvordan er salgene av Kopervik Havn, eiendommene i Monsavika og allmenningen i Skudesneshavn blitt håndtert:
    - Hadde Karmsund Havn rett til å selge eiendommer uten samtykke fra Karmøy kommune og inntektsføre salgene? Er det noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene?
    - Var fremstøtet rettet mot Kartverket en lovlig fremgangsmåte i forhold til eierkommunen Karmøy? Var politikerne i Karmøy kommune klar over dette? Er Karmøy kommunes interesse ivaretatt? Kan det forevises fra Kartverket at dette er en vanlig metode fra andre havnevesen i Norge?
    - Ble Karmøy kommunes interesser ivaretatt mht. kunnskapen om ny havne- og farvannslov ved salg av Kopervik Havn i 2019?

1.2 REVISJONSKRITERIER

Revisjonskriterier er elementer som inneholder krav eller forventninger, og vil bli brukt til å vurdere funn i de undersøkelser som gjennomføres. Kriteriene skal være begrunnet i, eller utledet av, autoritative kilder innenfor det reviderte området. I dette prosjektet legges følgende kilder til grunn for utvikling av revisjonskriterier:

- Lov om interkommunale selskap (IKS-loven)
- Lov om styret i by- og herredskommuner (kommunestyreloven)
- Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven)
- Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)
- Lov om årsregnskap (regnskapsloven)
- Selskapsavtale/vedtekter for Karmsund Havn IKS

- Eierstrategi
- Vedtak i kommunestyret/ havnerådet om Karmsund Havn IKS
- EØS-avtalens regler om offentlig støtte

1.3 METODE OG AVGRENSNING

Vi har undersøkt prosjektets problemstillinger ved å utføre dokumentanalyse, regnskapsanalyse, og analyse av utvalgte salg i henhold til mandatet. Vi har gjennomført totalt 12 intervjuer med ordfører/havnerådsleder, administrativt ansatte, selskapsledelsen i Karmsund Havn, styreleder og Kartverket. Vi har også intervjuet to tidligere havnedirektør, tidligere styreleder og tidligere forvaltningssjef i Karmsund Havn. Etter vedtak fra kontrollutvalget (sak 41/22, 30.11.22), er også kommunestyremedlem Robin Hult (Sp), intervjuet.

Forut for denne forvaltningsrevisjonen er det utført ett omfattende arbeid med å besvare tilsvarende spørsmål omkring spesifikke deler av Karmsund havn IKSs aktivitet i de senere år:

- Eierskapskontroll, KPMG
- Juridisk betenking, Advokatfirma Hjort
- Juridisk vurdering, Haugesund kommune

Spørsmål som tidligere er besvart har ledet til både flere spørsmål og ulike tolkninger av svarene. Det presiseres derfor her at denne forvaltningsrevisjonen er avgrenset til å undersøke de problemstillingen som går fram av kontrollutvalgets vedtatte mandat fra 28.03.2022. Tilsvarende spørsmål som ikke kommer frem av mandatet, og nye spørsmål som er blitt stilt av representanter i kontrollutvalget underveis i prosjektperioden, inngår ikke i denne forvaltningsundersøkelsen.

Problemstillingene leder oss tilbake til etableringen av det interkommunale havnesamarbeidet mellom Karmøy og Haugesund i 1992, og utvidelsen av samarbeidet i 1999. Noen av de intervjuede hadde en aktiv rolle i havnesamarbeidet på disse tidspunktene, men de fleste er å betrakte som annenhåndskilder[5].

Dokumentinnsamling
Av historiske saksfremlegg og referater som omhandler etableringen av havnesamarbeidet og utvidelsen til IKS har vi ikke mottatt dokumenter som kan belyse Karmøy kommunes interne prosesser, og det er ukjent om dette finnes. Vi har derfor nyttet oss av Haugesund kommunes dokumenter, hvor Karmøy kommune i stor grad har vært møtedeltaker, brevmottaker eller lignende.

[5] En annenhåndskilde refererer til noe vedkommende har hørt, lest eller på annen måte fått gjengitt fra en førstehåndskilde

Begrepsavklaring
For å sikre en omforent forståelse av begrepene som inngår i problemstillingene og begrepene som omtales i rapporten er det nødvendig å konkretisere hvordan de er forstått i denne forvaltningsrapporten.

Begrepet kommunale kaianlegg kan anvendes og forstås både som offentlig eide havner og som havner eid av Karmsund Havn. For å unngå forvirring omkring begrepsbruken presiseres her at der rapporten omtaler begrepet kommunale havner og kaianlegg, menes offentlige eide havner og kaianlegg, og der hvor Karmsund interkommunale havnevesen og/eller Karmsund havn IKS har investert i havne- og kaianlegg av midler fra havnekassen omtales dette som havner og kaier i Karmsund havns IKS portefølje.

Med kommunalt eid havn menes havn som en kommune, eller flere kommuner sammen, gjennom eierskap eller på annen måte har bestemmende innflytelse over. Med begrepet havn menes *«kai eller kaier med tilknyttede sjø- og landområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy i næringsvirksomhet eller offentlig tjeneste, og andre områder som er tilknyttet disse» (*jf. havne- og farvannsloven (2019) §3.d.)

Begrepet havneanlegg innbefatter *«arealer, bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet, herunder kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger og lager- og administrasjonsbygninger»* (jf. havne- og farvannsloven (2019) § 3. e)

Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk, og salg av tjenester knyttet til driften (jf. havne og farvannsloven (2019) § 32)

1.4 ORGANISERING AV KARMSUND HAVN IKS

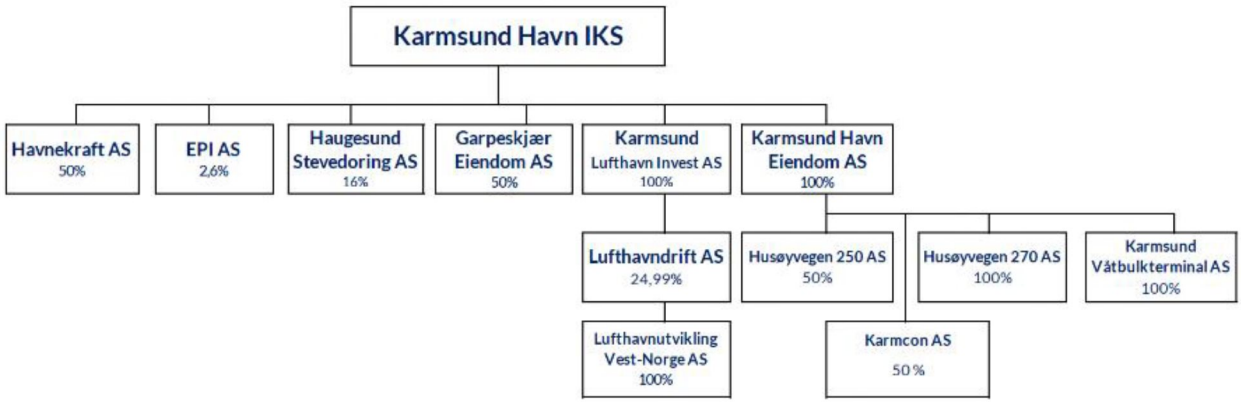
Karmsund havn er et interkommunalt selskap, eid av seks kommuner etter følgende eierbrøk:

- Bokn 3,85 %
- Bømlo 7,69 %
- Haugesund 38,46 %
- Karmøy 38,46 %
- Sveio 3,85 %
- Tysvær 7,69 %

Selskapet ivaretar havnedriften for eierkommunene i samsvar med selskapets vedtekter og havne- og farvannsloven. Ifølge selskapets årsrapport 2020, er havnen en av landets største havner, og trafikkhavnen Haugesund Cargo Terminals på Husøy er Vestlandets største målt i godsomslag. Andre store havner i selskapet er subsea- og offshorebasen Killingøy og cruisehavnen Garpeskjær.

Karmsund Havn har siden oppstart utvidet sin virksomhet, med eierskap i andre selskaper. Selskapet har to heleide datterselskap (Karmsund Lufthavn Invest AS og Karmsund Havn Eiendom AS), og har ellers eierandeler i de andre selskapene.

Figur 1. Selskapsstruktur



Kilde: Karmsund Havn IKS

Antall ansatte i selskapet har de siste årene økt, og fra januar 2023 har selskapet 35 ansatte. Selskapet hadde i 2021 et driftsresultat på nesten kr 20,9 mill.. Gjennom bransjeforeningen Norske Havner, utføres det jevnlig ringvirkningsanalyser som kartlegger både direkte og indirekte økonomiske virkninger av havneaktivitet. Den nyeste ringvirkningsanalysen fra 2022, viser at aktivitet knyttet til selskapets tilrettelegging og infrastruktur bidrar til over 4 000 årsverk for eierkommunene, som er tilsvarende nær kr 500 mill. i skatteinntekter.[6]

Havnerådet er selskapets representantskap, og består av seks medlemmer fra hver av eierkommunene. Karmøy kommune er her representert med ordfører Jarle Nilsen (Ap), som også er leder av havnerådet. Havnestyret består av fem representanter, samt en ansattrepresentant, som velges for to år om gangen.

1.4.1 HAVNEVESENETS HISTORIE I KARMØY KOMMUNE

Havnedrift i Karmøy kommune går langt tilbake i tid. Historikken viser at det gjennom flere hundre år har vært ulike organiseringer og forvaltning av havnekassen. Nedenfor følger en kort gjennomgang av de ulike havnevesenene i Karmøy kommune:

[6] Ringvirkningsanalyse - Karmsund Havn

Tabell 1. Tidslinje over historikken i havnedrift

Årstall	Hendelser
1860	Kopervik havnevesen ble stiftet i 1860.
1965	Kommunene Torvastad, Avaldsnes, Stangeland, Åkra, Kopervik og Skudesnes slås sammen til en kommune med navnet Karmøy kommune. Kopervik havnevesen og Skudesnes havnedistrikt fulgte ikke sammenslåingen og ble videreført som to separate havnedistrikt i den felles kommunen.
1982	Kopervik havnevesen ble slått sammen med Skudeneshavn havnedistrikt og kalt Karmøy havnevesen. Sammenslåingen innebar at de to respektive havnekassene ble slått sammen til en havnekasse. Det innebar også at Skudesnes havnedistrikt og Kopervik havnedistrikt ble slått sammen til et havnedistrikt med navnet Karmøy havnedistrikt. Karmøy havnedistrikt utgjør dermed den geografiske avgrensningen for Karmøy havnevesen.
1992	Etablering av Karmsund interkommunale havnevesen bestående av havnedistriktene i Karmøy og Haugesund kommuner. Dette innebærer også implisitt en sammenslåing av Karmøy havnekasse og Haugesund havnekasse.
2000	Karmsund interkommunale havnevesen omdannes til et interkommunalt selskap som følge av ikrafttreden av IKS-loven (1999) og utvides samtidig med de fire kommunene Bømlo, Tysvær, Bokn og Sveio. Ingen av de fire nye eierkommunene hadde egne havnekasser med seg inn i samarbeidet. Selskapet endrer foretaksnavn til Karmsund interkommunale havnevesen IKS.
2014	Selskapet endrer i 2014 foretaksnavn til Karmsund Havn IKS

2 EIERANDELER I KARMSUND HAVN IKS

2.1 PROBLEMSTILLINGER OG KILDER TIL REVISJONSKRITERIER

Problemstillinger:

- Inngikk kommunale kaianlegg i åpningsbalansen ved opprettelsen av Karmsund Havn IKS og hvordan gjenspeiler dette seg i eierandelene tildelt kommunene?
- Hvilke konsekvenser kan det få for Karmøy kommune om Karmsund Havn IKS blir omgjort til et AS med verdier som kan realiseres, jf. at selskapets eiendommer mv. i 2020 ble anslått til kr 2,5 mrd.

Havne- og farvannsloven
Havne- og farvannsloven (2019)[7] (HFL), er en særlov om havnevirksomhet, farvannsforvaltning, sikkerhet og framkommelighet i alle sjøområder ut til norsk territorialgrensen. Lovens formål, er at den skal:

> «*fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.*»

Formålsparagrafen har gjennomgått endringer fra tidligere versjoner av loven, og relevant for denne sakens problemstillinger er også formålsparagrafen av havne- og farvannsloven fra 1984: *«Formålet med loven er å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen.»*

Loven inneholder regler om de kommunale havnenes organisering og økonomiforvaltning, herunder særskilte regler knyttet til disponering av havnekapitalen[8]. I tillegg må loven ses i sammenheng med annen lovgiving som har betydning for organisering av havnevirksomhet, herunder tidligere kommunelov fra 1992 og lov om interkommunale samarbeid (IKS-loven) av 1999.

Havneorganisering
I følge §12 i havne- og farvannsloven (1984) slås det fast at kommuner kan *«for hele eller deler av kommunen opprette et interkommunalt samarbeid og organer for slikt samarbeid til å behandle saker etter loven her»*.

Havnekassen
Havne- og farvannsloven fra 2020, og tidligere versjoner av loven fra 1933, 1984 og 2009

[7] Ikrafttredelse 2020.
[8] Som følge av lovendringen av havne- og farvannsloven i 2009 gjøres det oppmerksom på at det som tidligere var definert som havnekasse nå heter havnekapital.

inneholder alle bestemmelser om havnekapital. Havnekapital er den formuen som kommunale havner disponerer i fast eller finansiell form, som havnene eier og som kun kan brukes til havnerelatert virksomhet (jf. havne- og farvannsloven av 1984, §23, ledd fire):

> *«Avgifter som kommunen oppebærer etter loven her, skal bare benyttes til havneformål og havnestyret skal uttale seg om forvaltningen av avgiftsmidlene, som skal holdes adskilt i egen havnekasse. Tilsvarende gjelder vederlag for bruk og utleie av kommunens særlige havneinnretninger i havnedistriktet».*

Og beskrevet i Ot.prp. 3 (1983-1984) «*havneavgifter innen havneavgiftsområde skal tilfalle havnekassen».*

Forut for at det kunne innkreves havneavgifter var det en forutsetning at det var fastsatt ett havnedistrikt. Fastsetting av havnedistrikt var også en forutsetning for at kommunen kunne utøve myndighet etter havne- og farvannsloven (Havnelovutvalgets rapport, 2002:81).

Forvaltningen av havnekassen beskrives i havnelovutvalgets rapport (2002) som viktig for at havnen skal sikres forsvarlig drift og utvikling av havnen, samt prinsippet om at havnene skal være selvfinansierende. I samme rapport pekes det på at inntektene som inngår i havnekassen er til dels vanskelig å få oversikt over (s.76), og det vises til at det er fortatt en gjennomgang av lovens ordlyd, forarbeider og forvaltningspraksis som har ledet til en presisering av hva som betraktes som havnekapital (jf. havne- og farvannsloven 2009 §47):

> *a) formuesmassen som hører til havnekassen når denne loven trer i kraft*
> *b) inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnedrift og anløpsavgift*
> *c) verdier som trer i stedet for verdier som omfattes av bokstav a eller b, og*
> *d) inntekter og avkastning for øvrig fra verdier som nevnt i bokstav a, b eller c*

I Ot. prp. 75 (2007-2008) henvises det til § 23, ledd fire i havne- og farvannsloven fra 1984, samt etablert praksis knyttet til denne paragrafen, som utgangspunktet for hva som tilhører havnekapitalen etter § 47, bokstav a av loven fra 2009. Det innebærer at en tolkning av hva som inngår i havnekassen av loven fra 1984 gis en presisering i havne- og farvannsloven av 2009. Dette som gjengitt i kursiv over. Videre inneholder også Ot.prp.[ibid] en presisering av at HFL (2019) § 47, bokstav c skal sees i lys av at

> «*havnekapitalen er en dynamisk formuesmasse som kan endre innhold ved kjøp, salg, makebytte mv. Alle surrogater som trer i stedet for den opprinnelige havnekapitalen, vil dermed fortsette å være en del av havnekapitalen. Etter tredje ledd kan kommunen etablere eller kjøpe andel i ulike selskap, hvis forretningsformål er i samsvar med de formål havnekapitalen lovlig kan anvendes til etter § 48. Eierandel i slike selskap vil da inngå i havnekapitalen»*

For å skille mellom kommunekassen og havnekassen går det frem av § 23, fjerde ledd fra havne- og farvannsloven (1984) at havnekassen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler. I Ot.prp. 75 (2007-2008) beskrives at det historisk har vært relativt enkelt å anerkjenne hvilke løsøre som tilhører kommunekassen og hvilke som tilhører havnekassen, mens når det gjelder fast eiendom har og kan situasjonen være mer uoversiktlig. Dette forklares med at

«det har vært ulik praksis for hvordan man har spesifisert hjemmelshaver for havnekassens eiendommer. Noen steder er kommunen oppført som hjemmelshaver og andre steder er kommunen ved havnen angitt som hjemmelshaver. Videre tok ikke alle kommuner stilling til spørsmålet om tilordning til havnekassen eller kommunekassen ved kommunaliseringen av havnene 1. januar 1985».

I de tilfeller hvor det ikke kan vises til at det foreligger en avtale mellom kommunen og havnen om tilordningen til havnekassen og kommunekassen fra 1985 anbefales det fra Ot.prp. 75 (2007-2008) å ta *«utgangspunkt i hvordan vedkommende formuesgode i sin tid ble finansiert»*.

Når det er på det rene at en eiendom eller en innretning helt eller delvis har blitt bekostet med avgiftsmidler fra havnekassen, vil det ikke være adgang for kommunen til å overføre den avgifts-finansierte delen til kommunekassen, verken etter gammel eller ny havne- og farvannslov. I slike tilfelle bør ethvert forsøk på overføring til kommunekassen åpenbart kunne omgjøres av departement eller blir gjenstand for forvaltningstiltak, jf. havne- og farvannsloven §48, 2. ledd.

I Ot.prp. 75 (2007-2008) tas det høyde for at det kan være utfordrende å definere om formuen i sin tid ble finansiert av havnekassen eller kommunekassen, og her presiseres:

«I tilfeller hvor det på grunn av tiden som er gått ikke er mulig å si noe om hvilken kasse formuesgodet skal tilordnes, kan det, på bakgrunn av selvfinansieringsprinsippet for kommunale havner, være naturlig å bygge på en presumpsjon om at formuesgoder havnen disponerer over bør tilordnes havnekassen»

Åpningsbalansen

Kommunens havnevirksomhet må forholde seg til de regler for økonomiforvaltning som følger av valgt organisasjonsform, og ellers av alminnelige regler om økonomiforvaltning, som var gjeldende på det tidspunktet samarbeidet ble etablert (1992) og utvidet (2000). Retten til å inngå interkommunale samarbeid/etablere interkommunale selskap var hjemlet i daværende kommunelov (1954) § 27. Det fremgikk også av havne- og farvannslovens § 12 7.ledd at man kunne etablere interkommunalt samarbeid med felles havnestyre og felles havnekasse.
Som vi viser til i forrige side om at, uavhengig av valgt organisasjonsform, skal kommunen holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet, jf. havne- og farvannsloven.

Formell åpningsbalanse er betegnelsen på balansen ved stiftelsesdato. Åpningsbalansen skal gi et dekkende bilde av virksomhetenes eiendeler, egenkapital og gjeld ved oppstart av virksomheten.

Aksjeloven, som gjelder for aksjeselskaper, hadde tidligere ett krav om åpningsbalanse som gikk frem av kapittel 2 § 8, første ledd. Kravet innebar utarbeidelse av åpningsbalanse ved stiftelse av selskap der aksjekapitalen bestod av annet enn penger, dvs. såkalt tingsinnskudd. Dersom et selskap skulle stiftes med aksjeinnskudd i andre eiendeler enn penger, selskapet skulle bli part i en avtale, eller noen skulle ha særskilte rettigheter overfor eller fordeler av selskapet som skulle stiftes, ble det krevd at stifterne utarbeidet, daterte og undertegnet en åpningsbalanse som skulle

vedlegges stiftelsesdokumentet, jf. aksjelovene kapittel 2 § 8 første ledd. En revisor skulle deretter avgi erklæring om at åpningsbalansen var i samsvar med reglene i regnskapsloven, jf. aksjeloven kapittel 2 §8, andre ledd.

Ved endringer og forenklinger av aksjeloven i perioden 2017-2019 frafalt kravet med hovedargumentet om at «*nytten av åpningsbalanse er liten, som en følge av at informasjon den skal gi vil fremgå av andre kilder» (*NOU 2016:11 s.213).

Også i den tidligere regnskapsloven av 1977, §13, ble det stilt krav om åpningsbalanse ved bruk av begrepet åpningsstatus:

> *«Når den regnskapspliktige virksomhet begynner, skal det utarbeides en oppstilling over virksomhetens eiendeler og gjeld. Denne oppstilling (åpningsstatus) skal inntas i årsoppgjørsboken og følge oppstillingsreglene i §§ 18-21»*

Det er ingen offisielle krav til åpningsbalanse i daværende gjeldende lovverk for kommunal forvaltning i 1992, heller ikke i henhold til IKS-loven (1999) i 2000.

Etter gjeldene regnskapslov (1998) foreligger heller ikke lengre ett krav om å utarbeide åpningsstatus ved etableringen av et selskap, men innskuddet som gjøres i forbindelse med etableringen, må selvsagt regnskapsførers (NOU 2016:11, s. 196). Det vil være del av selskapets første årsregnskap og føres som inngående balanse. Dette følger uavhengig av selskapsform og uavhengig av hvilket regnskapsmessig rammeverk en benytter.

IKS-loven og selskapsavtalen

Kommunene som inngår i ett IKS utøver sin eierstyring gjennom sine valgte medlemmer i representantskapet, som for Karmsund havn IKS utgjør det samme som havnerådet. Selve forvaltningen av selskapet ligger til havnestyret og havnedirektør. Med forvaltning av selskapet menes at havnestyret skal lede selskapets virksomhet i vid forstand, herunder at styret har ansvaret for at de verdier som deltakerne har lagt i selskapet anvendes i samsvaret med formålet.[9]

Forut for ikrafttredelse av lov om interkommunale selskaper (1999) ble interkommunale samarbeid etablert med hjemmel i kommunestyreloven (1954) § 27 og senere kommuneloven (1992) §27[10]. Interkommunale samarbeid ble regulert av egen særlov ved ikrafttreden av lov om interkommunale selskaper (IKS-loven av 1999) i 2000.

I henhold til ikrafttreden av ny IKS-lov i 2000 fulgte det av § 40, fjerde og femte ledd, at ved slik omdanning ble virksomhetens eiendeler fra selskaper som på daværende tidspunkt var organisert

[9] Side 8. https://www.ks.no/globalassets/fagomrader/for-deg-som-folkevalgt/AnbefalingerEierskap2020.PDF

[10] Kommuneloven av 1992 trådde først i kraft 1.1.1993

etter § 27 i kommuneloven, mv. overført til det interkommunale selskapet, og at omregistrering i grunnbok kunne gjøres ved navneendring (jf. Hjort,2021).

Av § 40, fjerde og femte ledd, heter det:

> *«Ved omorganisering av interkommunalt selskap etter bestemmelsene i denne paragraf,* ***overføres selskapets eiendeler, rettigheter, herunder offentlige tillatelser m.v., og forpliktelser til det interkommunale selskapet.*** *Fordringshavere og øvrige rettighetshavere kan ikke motsette seg overføringen eller gjøre gjeldende at den utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.*
>
> *Omregistrering i grunnbok og andre offentlige registre i forbindelse med omorganiseringen skjer ved navneendring.»* (vår understrekning)

I IKS-loven blir kravet om at interkommunale selskaper skal opprette skriftlig selskapsavtale (jf.§ 4, første ledd) videreført fra § 27, pkt.2, i kommuneloven (1992) som omhandler krav om selskapsvedtekter. Kravene til hva selskapsavtalen skal inneholde blir også noe utvidet og skal nå inneholde blant annet (ikke uttømmende) selskapets formål, deltakerens innskuddsplikt og plikt til å forta andre ytelser overfor selskaper; den enkelte deltakers eierandel i selskapet og den enkelte deltakers ansvarsandel i selskapet dersom denne avviker fra eierandelen, jf. tredje ledd, nr. 3; nr. 5 -7. I tillegg framgår det av § 5 at: «*Den enkelte deltaker plikter ikke å gjøre innskudd i selskapet i større utstrekning enn det som følger av selskapsavtalen eller av loven her.»*

Avtale om innskudd behøver ikke nødvendigvis være i penger, men kan bestå i realverdier, ved overdragelse av igangværende virksomhet mv.

I Ot.prp. 53 (1997-1998) presiseres det at omfanget av en eventuell innskuddsplikt skal være detaljert regulert i selskapsavtalen. Dersom det skal gjøres ytterligere innskudd på et senere tidspunkt, må samtlige deltakere være enige om at det skal skytes inn ny kapital før noen ny plikt oppstår for den enkelte deltaker. Dersom innskuddet skal få betydning for eierandelen, må selskapsavtalen endres.

Eierandel i selskapet

Det foreligger ingen lovkrav som sier noe om hvordan deltakernes eierandel i selskapet skal reguleres, men i forarbeidene til IKS-loven (Ot.prp. 53,1997-1998) vises det til at forholdet mellom deltakernes størrelse på innskudd i selskapet vil være en indikasjon på hvordan eierandelen er ment å være deltakerne imellom. Hva som ligger til grunn for størrelsen på innskuddet framgår heller ikke av loven, men vanlig praksis har vært å knytte størrelsen på innskuddet til en prosentandel av deltakernes innbyggertall.

Når det gjelder eierandel i selskaper regulert av IKS-loven går det frem av § 4, pkt. 7 at *«den enkelte deltakers eierandel i selskapet og den enkelte deltakers ansvarsandel i selskapet dersom denne avviker fra eierandelen»* skal fremgå av selskapsavtalen. I tillegg skal eierandelen for de enkelte deltakere angis ved en brøk eller i prosenter av selskapet, jf. § 3, første ledd. I for-

arbeidene vises det også til at ved «*opptak av nye deltakere vil eierandelen i selskapet endres, og selskapsavtalen må endres tilsvarende på dette punkt.*» (Ot.prp. 53,1997-1998: 29)

Endring av selskapsform
Den andre problemstillingen lyder: «Hvilke konsekvenser kan det få for Karmøy kommune om Karmsund Havn IKS blir omgjort til et AS med verdier som kan realiseres, jf. at selskapets eiendommer mv. i 2020 ble anslått til 2,5 mrd. kr». I vårt svar på denne problemstillingen, har vi gjort følgende presiseringer:

- Med omgjøring, mener vi omdanning
- Etter havne- og farvannsloven § 4, kan ikke kommunens myndighetsutøvelse delegeres til et aksjeselskap. Men, den kommersielle delen kan forvaltes av aksjeselskap, noe som flere andre havneselskap har gjort, f.eks. Bergen Havn og Drammen Havn. Vi forstår problemstillingen som en vurdering av konsekvenser om den kommersielle delen omdannes til et aksjeselskap.
- Karmsund Havn IKS har startet et arbeid rundt fremtidig organisering av havnedriften, hvor omdanning til et aksjeselskap er et alternativ. Det foreligger altså ikke vedtak om en slik omdanning per desember 2022. Problemstillingen er deskriptivt formulert, og gjelder en tenkt problemstilling om en endring som kan skje i fremtiden. Vi har derfor ikke utledet egne revisjonskriterier til denne problemstillingen.

2.2 REVISJONSKRITERIER

På bakgrunn av foregående delkapittel har vi utledet følgende revisjonskriterier:

- Formålet med å etablere et interkommunalt havnesamarbeid går fram av selskapsavtalen med tilhørende vedtekter.
- Delegering av Karmøy kommunes myndighet og forvaltningsansvar i henhold til havne- og farvannsloven går fram av selskapsavtalen.
- Havnekassen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler.
- Havnens formuesmasse, bygd opp av havnekassens midler, betraktes som en del av havnekassen.
- Karmøy kommunes innskudd i samarbeidet/selskapet går fram av selskapsavtalen med tilhørende vedtekter.
- Åpningsbalansen går fram av regnskapet, ført som inngående balanse, i form av eiendeler, gjeld og egenkapital ved etablering av det interkommunale samarbeidet i 1992, og ved utvidelsen av havnesamarbeidet i 2000.
- Ved ikrafttreden av IKS-loven pr. 1.1.2000, overføres selskapets eiendeler til det interkommunale selskapet.
- Selskapsavtalen stadfester hva som ligger til grunn for deltakerens eierandel.

2.3 ETABLERING AV HAVNESAMARBEIDET

2.3.1 FORHISTORIEN FREM MOT ETABLERINGEN I 1992

I forarbeidene til havne- og farvannsloven av 1984 og offentlige utredningen Norsk havneplan (NOU 1987:19) beskrives havnenes primære oppgave som å være bindeledd og omlastningssted mellom sjøtransport og landtransport. Videre beskrives det som en utfordring at det på daværende tidspunkt er en manglende oversikt over eksisterende havneanlegg i Norge, og den forfatningen de er i: «*Mange av kaiene er imidlertid av eldre dato og lite tilpasset dagens krav til belastninger og lagrings- og trafikkhavner*» (NOU 1987:19). Det understrekes viktigheten av at offentlige myndigheter fører en mer bevisst havnepolitikk for å styrke den rollen havnene spiller for transportsystemets effektivitet ved å finne en havnelokalisering som er rasjonell i forhold til næringslivet.

I forbindelse med «*kommunaliseringen*»[11] av norske havner i 1984, som innebærer at havnen gikk over fra å være selvstendige rettssubjekter til å bli en del av kommunen, fattet kommunestyret i Karmøy kommune følgende vedtak (jf. sak 7-6-85):

> *«1. Kommunestyret vedtar å omgøre havneforvaltningen til egen etat under ledelse av havnesjef.»* og *«2. Egen havnekasse, regnskap og budsjett opprettholdes, men samordnes med kommunens øvrige regnskap og budsjett»*

Advokatfirmaet Hjort (2021) skriver her: «*Alle verdier opparbeidet under de respektive tidligere havnevesen ble med loven av 1984 innlemmet i de respektive kommunene*». Det foreligger derimot ikke noe som kan tyde på at Karmøy kommune, i forbindelse med kommunaliseringen, tok stilling til spørsmålet om tilordning til havnekassen. Det vil si at verdiene opparbeidet under Kopervik havnevesen, Skudesnes havnedistrikt og Karmøy havnevesen ble innlemmet i kommunen med en videreføring av de nevnte havnevesen og havnedistrikt som hjemmelshavere.

For å bidra til ett mer konsentrert havnemønster, effektive havneterminaler og teknologisk utvikling ble det i Norsk havneplan (1987) fremmet en intensjon om blant annet Haugesund og Karmøy, sett under ett, burde styrkes som en fremtidig sentral havn for utvikling:

> «*Etter styringsgruppens vurdering bør et interkommunalt havnesamarbeid etableres for å sikre en rasjonell utbygging og drift av det offentlige havnetilbud. Selv om Haugesund/Karmøy i dag har tilstrekkelig kapasitet, kan det på lengre sikt være behov for utbygging. En samlet plan for den videre utvikling av havnen bør utarbeides da relativt store investeringer vil kunne bli nødvendig*» [ibid]

Det blir fortalt at det var gjort flere forsøk på å bringe kommunene sammen i ett samarbeid på 80-tallet, men at arbeidet hadde stagnert. I et brev fra Haugaland Industriforening, sendt likelydende

[11]Beskrevet i Advokatfirmaet Hjorts juridiske vurdering

til Haugesund havnevesen og Karmøy havnevesen, datert 11.11.88. står det: «*Nå må det tas en avgjørelse – regionen har ikke «råd» til en fortsatt havnekrangel mellom Karmøy og Haugesund*»

Hvorfor arbeidet stagnerte går fram av et møtereferat fra 20.9.89[12] hvor fremtidig havnestruktur var et tema. I referatet omtales de motstridende interessene som relatert til at Karmøy kommune ønsket at alle kaier og anlegg skulle inngå i samarbeidet, mens Haugesund kommune ønsket at bare kaier og anlegg som medvirket til samarbeidets overordnede målsetning skulle inngå. Videre var det uenighet om eierbrøk og hvorvidt Haugesund kommune skulle overta Haugesund havnevesen sin daværende gjeld på kr 18 mill.. Referatet avsluttes med:

> «*Partene sto steilt på sine synspunkter, og fylkeskommunen fant ikke grunnlag for å videreføre forhandlingen*» og «*Fylkeskommunen vil i så fall i oppsummering av arbeidet oversende saken til Fiskeridepartementet for videre behandling/avgjørelse»*

Forut for at arbeidet med å etablere ett havnesamarbeidet hadde stagnert, ble rådgiverfirmaet Barlindhaug og Fuglum AS bedt om å utrede potensiale i et interkommunalt havnesamarbeid. Oppdraget ble gitt på vegne av Karmøy og Haugesund kommuner. I rapporten fra rådgiverfirmaet pr. 10. januar 1989 står det følgende om de offentlige kaianleggene:

> *«Haugesund har ca. 1750 m offentleg kai. Det finnes et topp moderne ro-ro anlegg på Garpaskjær Syd og et ro-ro anlegg på Killingøymoloen.*
> *For Karmøy kommune har ikke tilsvarende oversikter vært tilgjengelige, men også her finner en god del offentlige kaier»*

Videre vises det til, i samme rapport, samlet bokførte verdier for eiendommen til Haugesund havnevesen og Karmøy havnevesen:

> «*Bokførte verdier for eiendommer er henholdsvis 46 mill. kr. for Haugesund havnevesen og 16 mill. for Karmøy havnevesen. Tallene er ikke ajourførte. Markedsverdien for havnevesenets eiendommer i Haugesund vil f.eks. være mer i størrelsesorden av 150 mill.kr»*

I rapporten beskrives også en alternativ selskapsmodell til det interkommunale samarbeidet:

> *«En alternativ modell for et havnefelleskap vil være et A/S-selskap hvor de deltakende kommuner bringer med seg inn verdier i form av havneanlegg. De respektive kommuner må da kjøpe seg inn i felleskapet med de andeler de bringer med seg, eller kjøpe aksjer utfra ønsket prosentvis deltakelse*»

I intervju med nåværende styreleder i Karmsund havn kommer det frem at han ved utgangen av 1989, i sin daværende rolle som Kystdistriktssjef, ble gitt i oppdrag av statsråd i Fiskeridepartementet, om å bringe kommunene Haugesund og Karmøy inn i et havnesamarbeid. Videre blir det fortalt at hele hensikten med samarbeidet var å få til en sterk eierallianse på

[12] Oversendt fra Haugesund kommune

Haugaland. Det var ingen økonomiske eksperter som deltok i dette arbeidet med å etablere et felles havnesamarbeid, men den intervjuede kan fortelle at regnskapene til Haugesund og Karmøy havnevesen ble gjennomgått forut for etableringen i -92. Av regnskapene fra de tidligere havnevesen (jf. årsregnskap 1987) framgår det en betydelig forskjell i de to havnens balanseposter. Dette bekreftes også av den intervjuede som viser til at Haugesund hadde mer eiendeler enn Karmøy, og at Karmøy samtidig hadde flere havner og kaianlegg. En valgte derfor å se bort fra dette da «*det viktigste var å få til en fusjon med politisk støtte i begge kommunene».*

For å få til ett samarbeid var det nødvendig at de to havnevesenene med ulike havne- og kai porteføljer ble likestilt i det interkommunale samarbeidet, forteller informanten. Videre ble det konkludert med at havner og kaianlegg skulle gjennomgås etter etableringen.

I rapporten (1989) fra Barlindhaug og Fuglum AS ble det presenteres ett forslag om en eierbrøk i selskapet tilsvarende 50 prosent til Haugesund kommune, 35 prosent til Karmøy kommune og resterende 5 prosent hver til Bokn, Tysvær og Sveio kommuner:

> *«De forhold som har trukket inn i vurdering av fordelingsnøkkelen har først og fremst vært de verdier i form av offentlige havneanlegg som den enkelte kommune tar med seg inn i felleskapet. I tillegg kommer også forhold som havnetrafikkens størrelse, havnekassens omsetning, administrativ bemanning av havnevesenet, status i Norsk Havneplan m.v.»*

Det viktigste var helt klart å få til dette havnesamarbeidet. Den intervjuede bekrefter at en ulik eierbrøk, basert på havnekassenes verdier, ville ha gjort samarbeidet uaktuelt for Karmøy kommune. Den intervjuede henviser også til at når det gjaldt oversikten over havner og kaianlegg som skulle inngå i samarbeidet så var dette enkelt fra Haugesund sitt ståsted. De hadde tre anlegg – Killingøy, Garpaskjær og Indre kai, Haugesund. I Karmøy var det derimot mye store og små anlegg, og uavklarte eiendomsforhold. Det var uoversiktlig:

> *«En tilleggsprosess med å kartlegge i detaljer det enkelte eiendomsforhold for alle havnene og kaiene ville kunne forsinket selve fusjonsprosessen. Nå så vi en mulighet for sammenslåing. Kommunene skulle være likestilt*. [Dette var] *viktig for Karmøy»*

Denne fremstillingen samsvarer med det som blir gjenfortalt av informantene som er andrehåndskilder. Blant annet henvises det til at Karmøy kommune skal ha stilt med betingelse om «*enten så tar dere alt* [av havne- og kaianlegg] *eller så tar dere ikke noe.»* Dette var på tross av at det ikke var formålstjenlig for det interkommunale havnesamarbeidet å overta flere av disse anleggene som var krevende å holde i stand og hvor flere hadde stort vedlikeholdsetterslep.

2.3.2 KARMSUND INTERKOMMUNALE HAVNEVESEN ETABLERT I 1992

Selskapsavtalen og tilhørende vedtekter ble vedtatt av Karmøy kommunestyre i møte 9.4.1991, sak 09-002-91, og selskapet Karmsund interkommunale havnevesen (KIH) ble formelt etablert 1.1.1992.

Intensjonen med etablering av Karmsund interkommunale havnevesen gjengis i vedtektens § 1: *«Selskapets formål er å drive kommunal havne- og farvannsvirksomhet og ivareta de deltakende kommuners oppgaver, rettigheter og plikter i henhold til havne- og farvannslovens bestemmelser».* I tillegg omtales havnesamarbeidet i KIHs årsregnskapet for1992 med at selskapet skal ivareta all offentlig havnedrift for de to samarbeidskommunen gjennom et felles havnestyre og felles havnedistrikt.

Av vedtatt selskapsavtale går det frem at Karmøy og Haugesund kommuner skal ha lik eierandel i Karmsund interkommunale havnevesen (KIH) med en eierbrøk tilsvarende 50/50. Videre går det frem av pkt.1, tredje ledd, i selskapsavtalen: *«Etter avtaleinngåelse mellom de to kommunene, invitere havnerådet andre kommuner i Nord-Rogaland til drøftinger med sikte på en evt. utvidelse av havnedistriktet».*

I pkt. 3 presiseres at:

> *«de to kommunene beholder eiendomsretten til havne-eiendommer og – anlegg som finnes på avtaletidspunktet innen kommunen, men disposisjonsretten og driftsansvaret overdras til KIH»* og *«KIH skal også overta alle kommunens fonds, rettigheter og plikter som har sammenheng med havnen».*

Tilsvarende formulering går også frem av vedtatte vedtekter i §1 og §13. I tillegg går det frem av pkt. 6 i selskapsavtalen at de to havnekassene i henholdsvis Karmøy og Haugesund kommune går inn med kapitalinnskudd: «*Hver av de to havnekassene går inn i samarbeidet med lik likviditet. Denne skal være NOK 500.000, - »*

Delegering av kommunens myndighet etter havne- og farvannsloven går fram av vedtektenes § 5: *«Havnerådet delegeres myndighet til å gjøre endelige vedtak i de saker som etter lov av 8.juni 1984 nr. 51 om havner og farvann hører under kommunestyret […]».* Og § 5, siste ledd: «*Havnerådet ivaretar de deltakende kommuners oppgaver og myndighet i henhold til havne- og farvannsloven»*

I vedtektenes §10 går det frem at Karmsund havnevesen til enhver tid skal nytte *«gjeldende forskrifter for kommunale budsjetter og regnskap».*

2.3.3 ÅPNINGSBALANSEN 1992

Frem mot etableringen i 1992, holdt Karmøy kommune inntekter og kapital i havnevirksomheten atskilt fra kommunens øvrige virksomhet. Dette går fram av ett vedtak fra kommunestyret i Karmøy (jf. i sak 7-6-85):

> *«1. Kommunestyret vedtar å omgøre havneforvaltningen til egen etat under ledelse av havnesjef.»* og *«2. Egen havnekasse, regnskap og budsjett opprettholdes, men samordnes med kommunens øvrige regnskap og budsjett».*

Ser vil til Karmøy havnevesens årsregnskap fra 1987 så går det fram av regnskapet at inntekter og kapital fra havnevirksomheten holdes atskilt fra kommunens øvrige virksomhet, også etter at havneforvaltningen er lagt til en egen etat i kommunen. Selv om vi kun har sett på regnskapet for 1987 mener vi at dette likevel gir grunnlag for å anta at havnekassen, regnskap og budsjett også ble holdt atskilt frem mot sammenslåingen av de to havnekassene, Haugesund havnevesen og Karmøy havnevesen, i 1992.

Det å holde inntekter og kapital i havnevirksomheten adskilt fra kommunens øvrige virksomhet opprettholdes også ved etableringen av KIH. Selskapets først årsregnskap er fra etableringsåret 1992 og etter vedtektene (§10) har KIH plikt til å følge forskrifter for kommunale budsjetter og regnskap. Kravet om en verifisert åpningsbalanse i tråd med aksjeloven er ikke reelt siden selskapet er organisert som ett interkommunalt samarbeid. Flere av andrehåndsinformantene bekrefter at det ikke var ett krav om åpningsbalanse på tidspunktet for sammaneslåingen og etableringen av havnesamarbeidet. Andre hevder derimot at de kommunale kaianleggene ikke inngikk åpningsbalansen, selv om det ikke var ett krav om åpningsbalanse, ved etableringen av KIH i 1992, og ei heller i 1999. Mens en tredje informant mener at Karmøy kommune ikke hadde noe å overføre til KIH av kommunale havne- og kaianlegg i 1992 da disse anleggene tilhørte havnekassen, og havnekassen følger havnedriften og -virksomheten.

Dette presiseres også av en annen informant som viser til at det som er bygget opp av havnekassen skal følge havnens virksomhet. Det eksemplifiserer med å vise til en rapport fra Oslo Economics, som omtaler dette slik: *«I fravær av havnekapitalreglene kunne eksempelvis to kommuner avviklet sine eksiterende havner, tømt havnekassene, og så etablert en ny havn i regi av et felleseid selskap».*

Selv om det ikke var et krav om verifisert åpningsbalanse så skal likevel KIHs første årsregnskap vise en periodes transaksjoner med tilhørende balanseendringer. Det følger da av sammenhengen at en må ha et utgangspunkt, rettere sagt en inngående balanse for perioden. Det fremkommer ikke spesifikt av KIHs årsregnskap at det er utarbeidet en inngående balanse per 1.1.1992, men balansen i regnskapet (jf. figur 2, se kapitalkonto konto 2870) viser inngående egenkapital/ kapitalkonto per 31.12.91 fordelt på henholdsvis Haugesund (kr 39 718 312) og Karmøy (kr 25 933 495). I tillegg vises årets endringer og kapitalkonto per 31.12.92 fordelt på Haugesund (kr 40 805 633) og Karmøy (kr 26 552 923). Avskrivinger i løpet av året vises også under kapitalkonto.

Figur 2. Kapitalkonto 2870 viser inngående egenkapital/ kapitalkonto per 31.12.91/ 31.12.92 og årets endringer. Kilde: KIH årsregnskap 1992

1992	PASSIVA	REGNSKAP Haugesund	REGNSKAP Kopervik	SUM REGNSKAP
	5. KAPITALKONTO			
2870	Kapitalkonto–saldo pr. 31.12.92:	39.718.312,32	25.933.495,00	
	Tilgang:			
	Avdrag på lån	931.261,24	252.000,00	
	Aktivering materiell	389.720,00		
	Aktivering fast eiend.	1.126.260,00		
	Egenkapital		500.000,00	
	Avgang:			
	Feriepenger utbetalt 1992	–286.022,26	–132.572,00	
	Avskrivninger 1992	–73.898,00		
	Lån av kontantbeholdningen	–1.000.000,00		
		40.805.633,30	26.552.923,00	67.358.556,30

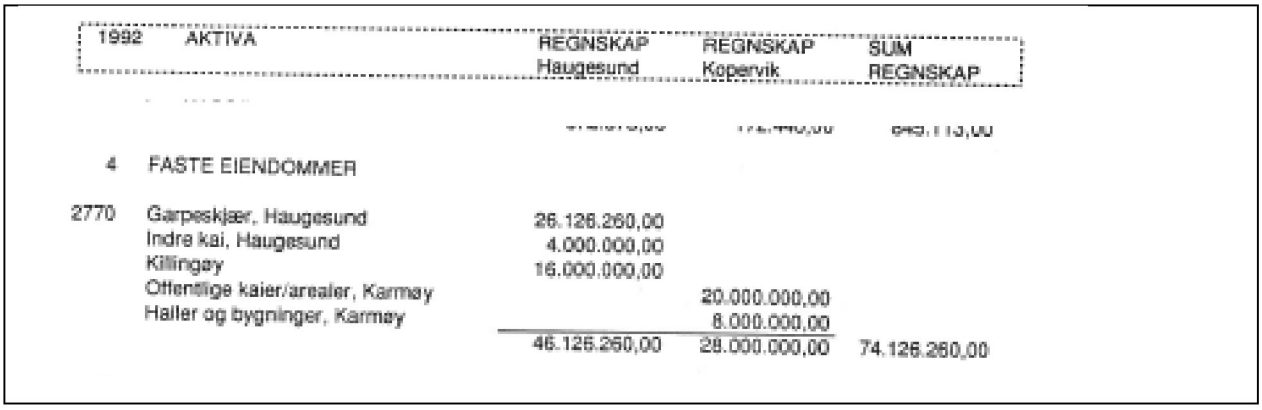
En av informantene forteller at regnskapet ble satt opp med at den utgående balansen for de to havnenes regnskap i -91 ble inngående balanse i årsregnskapet for KIH i -92. Vi har ikke dokumentasjon som bekrefter dette, men viser til Advokatfirma Hjort (2021) hvor det står følgende:

> *«Basert på årsberetningen for 1991 for Haugesund havnevesen, har vi fått opplyst at summen av anleggsmidler, korrigert for avskrivinger som er gjort gjennom året 1992, stemmer med beløpet som er balanseført for Haugesund i selskapet i 1992. Dette tyder på at anleggsmidlene i det tidligere Haugesund havnevesen er overført det nye selskapet i sin helhet»*

Advokatfirma Hjort (ibid) mener videre at det er grunnlag for å anta at det samme gjelder for anleggsmidlene i det tidligere Karmøy havnevesen.

Videre går det frem av KIHs årsregnskapet (1992) at kommunens havne- og kaianlegg er inntatt i balansen under eiendeler og fordelt i portefølje for Haugesund og Karmøy (jf. figur 3).

Figur 3 Havne- og kaianleggene inntatt i balansen. Kilde: KIH årsregnskap 1992

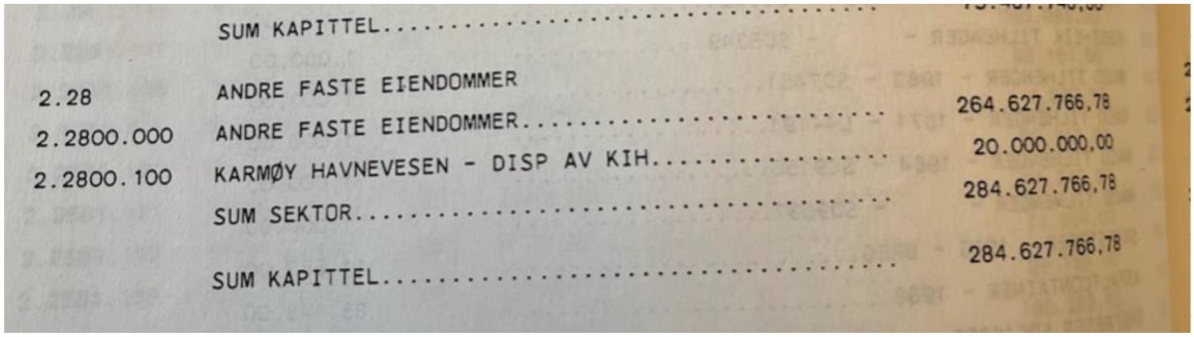


1992	AKTIVA	REGNSKAP Haugesund	REGNSKAP Kopervik	SUM REGNSKAP
4	FASTE EIENDOMMER			
2770	Garpeskjær, Haugesund	26.126.260,00		
	Indre kai, Haugesund	4.000.000,00		
	Killingøy	16.000.000,00		
	Offentlige kaier/arealer, Karmøy		20.000.000,00	
	Haller og bygninger, Karmøy		8.000.000,00	
		46.126.260,00	28.000.000,00	74.126.260,00

I balanseregnskapet til Karmøy kommune per 31.12.92 er kommunale kaianlegg bokført på konto 2.2800.000 med kr 20 mill (jf. figur 4), og omtalt «*Karmøy havnevesen – disp av KIH»*, som reflekterer at en holder havnekassen og kommunekassen regnskapsmessig adskilt.

Samtidig viser føring av kapitalkonto 2870 hos KIH (figur 3) at tilsvarende verdi, inkludert kr 8 mill. i haller og bygninger, også er bokført i årsregnskapet til KIH, samme år. Det foreligger derimot ikke en oversikt som identifiserer hva som ligger til *«Offentlige kaier/arealer, Karmøy»*, ei heller hva som inngår i *«Haller og bygninger, Karmøy».*

Figur 4. Årsregnskap 1992, Kilde: Karmøy kommune



	SUM KAPITTEL.....	
2.28	ANDRE FASTE EIENDOMMER	
2.2800.000	ANDRE FASTE EIENDOMMER.....	264.627.766,78
2.2800.100	KARMØY HAVNEVESEN - DISP AV KIH.....	20.000.000,00
	SUM SEKTOR.....	284.627.766,78
	SUM KAPITTEL.....	284.627.766,78

Den tekstlige presiseringen «Karmøy havnevesen – disp av KIH» er i samsvar med pkt. 3 i selskapsavtalen som presisere: «*De to kommunene beholder **eiendomsretten** til havneeiendommer og -anlegg som finnes på avtaletidspunktet innen kommunen, men **disposisjonsretten og driftsansvaret** overdras til KIH*»[13]. Samt vedtektenes §13. I tillegg går det fram av vedtektene § 1 at «*den enkelte kommune kan la være å **overføre** enkeltanlegg som ikke er direkte knyttet til havnedriften»* [14].

[13] Vår utheving
[14] Vår utheving

Enkelte har derimot hevdet at det som er ført som KIHs faste eiendommer i første driftsår (jf. figur 3) ikke er eiendeler, men basert på estimerte inntekter fra de nevnte havner, kaianlegg og eiendommer. Derimot viser en tallpresentasjon for Haugesund og Karmøy havnevesen i regnskapsåret 1987 at estimerte inntekter på de ulike havnevesenene og bokførte verdier er ført opp hver for seg (jf. figur 5.).

Figur 5. Haugesund – og Karmøy havnevesen – økonomi – tallpresentasjon fra 1987: Kilde: Barlindhaug og Fuglum AS.

INNTEKTER	HAUGESUND	KARMØY	TOTAL
1. Havneavgift fra fartøy	kr 1.71 mill	kr 1.95 mill	kr 3.66 mill
2. " " varer	" 1.86 "	" 0.39 "	" 2.25 "
	kr 3.57 mill	kr 2.34 mill	kr 5.91 mill
3. Skipsopplegg	" 0.51 "		" 0.51 "
4. Ankerutlegg rigg	" 0.25 "		" 0.25 "
5. Utleie haller, arealer	" 2.01 "	" 0.32 "	" 2.33 "
6. Andre inntekter	" 0.73 "	" 0.16 "	" 0.89 "
Total	kr 7.07 mill	kr 2.82 mill	kr 9.89 mill

Bokførte verdier:	HAUGESUND	KARMØY	TOTAL
Eiendommer	kr 45.80 mill	kr 16.04 mill	kr 61.84 mill
Materiell	" 0.33 "	" 0.22 "	" 0.55 "
Total	kr 46.13 mill	kr 16.26 mill	kr 62.39 mill

Tallpresentasjonen, som er en del av rapporten til Barlindhaug og Fuglum AS, viser at for eiendommene i Haugesund er den bokførte verdien i 1987 omtrentlig i samsvar med det som framgår av årsregnskapet til KIH i 1992, mens for Karmøy er det en differanse, i form av verdiøkning, på om lag kr 12 mill.. I rapporten [ibid.] oppgis det at de bokførte verdiene i Haugesund – og Karmøy havnevesen ikke er ajourført pr. 1987, og at *«markedsverdien for havnevesenets eiendommer i Haugesund vil f.eks være mer i størrelsesorden 150 mill. kr.»* Karmøy blir ikke ytterligere nevnt.

Videre går det frem av selskapsavtalen at begge kommunene gikk inn i samarbeidet med kapitalinnskudd. Dette var regulert i selskapsavtalen pkt. 6 med følgende ordlyd: «*Hver av de to havnekassene går inn i samarbeidet med lik likviditet. Denne skal være NOK 500.000, -»*. Også vedtektene §2 omtaler kommunens kapitalinnskudd i havnesamarbeidet. I KIHs årsregnskapet (jf. figur 2) vises Karmøy kommunes innskutte egenkapital i havnesamarbeidet.

I kommuneregnskapet til Karmøy kommune framgår det *ikke* at kr 500 000 er ført som kjøp av andeler, og det er heller ikke innregnet i balansen med kr 500 000 i andeler. Det går ikke frem av regnskapet til kommunen at en har andelspost i KIH, hverken i 1992 eller 2000. Kommunens regnskap for 2009 viser imidlertid andeler på kr 500 000 i Karmsund interkommunale havnevesen for årene 2008 og 2009.

I henhold til selskapsavtalen og tilhørende vedtekter (§ 2) overtok også KIH all gjeld fra de to tidligere havnevesenene. I årsberetningen fra 1992 står det at «*KIH har ved årets utgang totalt ca kr. 8.2 mill i lån. Dette skyldes at all gammel gjeld fra den tidligere havnedriften i Haugesund og i Karmøy, ble overført til KIH.».* Ser vi derimot på hva som er ført opp i regnskapet så er gjeldsposten på kr 7,2 mill. hvor gjeldsforpliktelsen som KIH overtok fra Karmøy kommune var på kr 2 mill. I Karmøy kommunes regnskap, så langt vi kan se, framgår det ikke gjeld knyttet til havnevesenet.

Av vedtektenes § 12 vises det til at kommunene, ved oppløsning av selskapet, får *«disposisjonsretten til de anlegg og installasjoner som er beliggende i kommune og overtar samtidig gjenværende forpliktelser til disse anlegg».*

Advokatfirmaet Hjort (2021) har i sin utredning tolket vedtektens § 13 til å forstå som at:

> «*denne passusen kom inn av hensyn til forståelsen av klausulen om oppløsning av samarbeidet. Her fulgte det av vedtektens §12 at hver kommune får disposisjonsretten til anlegg beliggende i kommunen. Denne bestemmelsen kan også ses i sammenheng med dagjeldende kommunelov §27 om interkommunalt samarbeid. Etter § 27 skulle vedtekter for slikt samarbeid ha bestemmelser om blant annet uttreden eller oppløsning, og det fulgte av tredje ledd at ved uttredene skulle den enkelte kommune kunne ta med seg verdiene som vedkommende hadde skutt inn.»*

2.3.4 UTVIDELSE AV HAVNESAMARBEIDET

Allerede ved sammenslåingen av de to havnekassene til KIH i 1992 inngår det som punkt 1, i selskapsavtalen at kommunene Haugesund og Karmøy skulle arbeide for en utvidelse av havnesamarbeidet: *«Etter avtaleinngåelse mellom de to kommunene, inviterer havnerådet andre kommuner i Nord-Rogaland til drøftinger med sikte på en evt. utvidelse av havnedistriktet».*

Utvidelse av havnesamarbeidet ble behandlet i Karmøy kommunestyre 15.06.99, saksnr. 00-71-99, hvor forslag til selskaps- og deltageravtale for det nye utvidede havnesamarbeidet ble vedtatt. Av saksfremlegget går det frem at de nye deltakerkommunene skulle *«tiltre havnesamarbeidet 01.01.2000*». De nye deltakerkommunene var Bokn, Bømlo, Sveio og Tysvær kommuner. I nevnte saksfremlegg har daværende rådmann i Karmøy kommune følgende kommentar til det utvidete havnesamarbeidet: *«Rådmannen har tro på dette interkommunale samarbeidet på havneområdet vil bli et sterkt og positivt element i vårt arbeide med å styrke vår region og særlige havneoppgavene i et nasjonalt perspektiv.»*

Det nye havnesamarbeidet fikk navnet Karmsund interkommunale havnevesen IKS. I det daglige kalt Karmsund havnevesen (KH).

Ved utvidelsen av havnesamarbeidet, og ved ikrafttreden av lov om interkommunale selskaper fra 1.1.2000, ble havnesamarbeidet videreført som et interkommunalt selskap. Advokatfirma Hjort (2021) forklarer dette slik:

> *«Med vedtakelsen av ny lov interkommunale selskaper, som trådte i kraft 1. januar 2000, ble også kommuneloven § 27 endret, slik at det ikke lenger skulle være adgang til å inngå*

interkommunalt samarbeid som eget rettssubjekt etter denne bestemmelsen. Det ble derfor vedtatt regler om tilpassing i IKS-loven om at slike selskap/samarbeid måtte være organisert som interkommunalt selskap etter den nye loven innen fire år. Dette innebar at det interkommunale samarbeidet om havner mellom Haugesund og Karmøy fra 1992 måtte gjøres om som nevnt, uavhengig av om det skulle tas opp nye deltakere eller ikke. Det fulgte av IKS-loven § 40 tredje ledd at slik omorganisering kunne gjennomføres ved endringer i vedtektene for å komme i samsvar med loven.»

Endring av selskapsavtalen med tilhørende vedtekter går fram av vedtak i Karmøy kommunestyre 15.06.99, saksnr. 00-72-99.

Som en naturlig følge av utvidelsen ble Karmøy og Haugesund kommuners eierbrøk i selskapet redusert fra 50/50 til 38,46 prosent hver. De nye deltakerkommunene fikk følgende eierbrøk:

- Tysvær kommune 7,69 prosent
- Bømlo kommune 7,69 prosent
- Sveio kommune 3,85 prosent
- Bokn kommune 3,86 prosent

Deltakernes innskuddsplikt i selskapet ble videreført fra selskapsavtalen fra 1991, men tilpasset de nye deltakerkommunene. I ett notat fra KHs arbeidsutvalg 28.01.1999 blir det også vist til at det har vært*: «tatt opp spm. om det i det hele tatt var nødvendig med kapital- innskudd ifra nye deltakende kommuner, eller om disse skulle få tre inn på en «fri» basis».* Ut fra selskapsavtalen ser vi derimot at det ble vedtatt at de nye deltakerkommunene skulle ha en innskuddsplikt. Innskuddsplikten gikk frem av selskapsavtalen § 5 og hvor det blir presisert *«Karmøy kommune og Haugesund kommune skal opprettholde sine tidligere innskudd i selskapet […]»* Mens for de nye deltakerkommunene skulle Bømlo og Tysvær kommuner betale innskudd til selskapet kr 100 000 hver, og Sveio og Bokn kommuner skulle betale ett innskudd til selskapet på kr 50 000 hver.

Figur 6. Kommunens kapitalinnskudd og eierandel i Karmsund havn IKS.

Kommune	Innskudd	%fordeling
Karmøy	500 000	38,46 %
Haugesund	500 000	38,46 %
Tysvær	100 000	7,69 %
Bømlo	100 000	7,69 %
Sveio	50 000	3,85 %
Bokn	50 000	3,85 %
Sum egenkapitalinnskudd	**1 300 000**	**100 %**

Videre, under samme paragraf, skal Tysvær, Sveio, Bokn og Bømlo kommuner:

> *«overlate […] vederlagsfritt disposisjonsretten og driftsansvaret til kommunale kaianlegg i den respektive kommunen til selskapet. Eiendomsretten til de anlegg som overlates til selskapet beholdes av den enkelte kommune»*

Utover dette har ikke deltakerne noen ytterligere innskuddsplikt, jf. selskapsavtalen § 5, andre ledd.

Havnestyrets myndighet videreføres slik det framgår også av selskapsavtalen fra 1991, og deriblant at havnerådet bare kan fatte vedtak om:

a) *å avhende eller pantsette fast eiendom eller andre større kapitalgjenstander eller*
b) *å foreta investeringer som er av vesentlig betydning for selskapet eller en eller flere av deltakerne.*

etter forslag fra havnestyret.

I selskapsavtalen § 16 vises det til at selskapet skal føre *«regnskap etter den til enhver tid gjeldende regnskapslovgivningen. Regnskapet fastsettes av havnerådet»*. Dette er en endring fra vedtektene i 1991 hvor selskapet regnskap skulle føres etter *«gjeldende forskrifter for kommunale budsjetter og regnskap».*

Året forut for at havnesamarbeidet ble utvidet ble det også lagt frem en oversikt over hvilke kai- og havneanlegg som skulle inngå i havneselskapet. Disposisjonslisten ble vedtatt av Karmøy kommunestyre i sak 00-72-99, 15.6.99. I saken går det frem at hensikten med disposisjonslisten er å klargjøre hvilke forvaltningsporteføljer som skulle inngå i det utvidede havneselskapet: *«For Karmøy kommune er det ingen endringer i porteføljen i forhold til dagens situasjon.»* Listen ble senere oppdatert og daterte 1.4.2000 (jf. figur 7).

I listen er noen kaier- og havneanlegg markert med parentes som *«angir anlegg som havnedirektøren anbefaler over tid tilbakeført til eierkommunen».* Andre anlegg er markert med en)* og angir *«anlegg med utviklingspotensialer/bakarealer.»*

Figur 7. Fortegnelsen over kai- og havneanlegg som inngår i havnesamarbeidet, fra og med den 1.april 2000. Kilde: Karmøy kommune

KARMØY KOMMUNE

Kopervik, D/S kaien..	583 mtr. betongkaier - 4,5 - 10,0 m dypg. Gods/hurtigbåtkai.)*
Kopervik, Bredalmenning	25 mtr. betongkai - 3,0 - 4,5 mtr dypg. Servicekai.
Kopervik, Havnegata	65 mtr. betongkai - 4,0 - 4,5 mtr dypg. Fiskebåter/servicekai.
	32 mtr. trekai (ny) - 1,5 - 2,0 mtr dypg. Fritidsbåter
(Stangelandsvågen	259 mtr. betongkai - 1,0 - 3,0 mtr dypg. Fritidsbåter)
(Stangelandsvågen	Liten nausteieiendom - steinkailinje ,)
(Telegrafbryggen	27,5 mtr. murt steinkai - 1,5 - 3,0 m dypg. Fritidsbåter)
(Skjersund, Nordstokke	xx,0 mtr. murt steinkai/molo - små fiskebåter)
Vea, Molokai	100,0 mtr. betongkai - 5 - 7,5 mtr dypg. Fiskerikai
Vea, Storøy	80 mtr. betongkai - 4,0 - 6,0 mtr dypg. Fiskerikai
(Vea, Fiskeberg	22 mtr. betongkai - 2,0 mtr dypg. Fiskeri/Fritidsbåter)
Sævelandsvik, Kommunekaien	65 mtr. betongkai - 1,5 - 2,6 mtr dypg. Fiskeri/off.kai
Sævelandsvik, Nibbekaien	43 mtr.betongkai - 2,9 - 5,7 mtr dypg. Fiskeri/off.kai
Mannes	26 mtr betongkai - 1,5 - 3,8 mtr dypg. Fiskeri/off.kai
Åkrahamn, Almenning	92 mtr betongkai - 2,1 - 5,1 mtr dypg. Alm.off.kai
Åkrahamn, Pirkaien	110 mtr betongkai - 2,0 - 4,3 mtr dypg. Alm.off.kai/Fiskeri
Åkrahamn, Søndre kai I	224 mtr. betongkai - 5,1 - 5,9 mtr dypg. Alm.off.kai/Fiskeri
Åkrahamn, Søndre kai II	70 mtr. tre/betongkai - 1,5 - 2,0 mtr dypg. Fritidsbåter,etc.
(Ferkingstad havn	473 mtr. stein/betongkaier - 3,0 - 3,5 mtr dypg. Småbåt/fiskeri) Evt. delt KK/KH
(Otervik/Hebnes	xx mtr. betongkai/molo - småbåt/fiskeri)
(Sandve havn, Indre havn	184 mtr. stein/betongkaier - 0,5 - 2,0 mtr dypg. Småbåt/fiskeri)
Sandve havn, Ytre havn	110 mtr. betongkaier - 3,3 - 5,0 mtr. dypg. Fiskeri/Alm.off.kai
Skudeneshavn,Ferjekai I	83 mtr. betongkai - 3,2 - 5,3 mtr dypg. Ferje/godskai
Skudeneshavn, Ferjekai II	100 mtr. betongkai - 5,2 - 5,9 m.dypg. Ferje/Godskai
Skudeneshavn, Loskaien	58 mtr. betongkai. 4,9 - 5,9 m.dypg. Res.ferjekai/gods-/industrikai/ventekai
Skudeneshavn, Stavakaien	15 mtr. betongkai 3,5 - 4,0 mtr.dypg. Ventekai.
Skudeneshavn, Gamle DS kai	50 mtr. stein/betongkai - 1,8 - 3,5 mtr dypg. Småbåt/off.kai
(Skudeneshavn, Midtbobryggen	18 mtr. stein kai - 1,0-1,5 mtr dypg. Småbåt/off.kai)
(Skudeneshavn, Elvebugrunnen	15 mtr. betongkai - 2,0 - 2,5 mtr dypg. Småbåt/off.kai)
Skudeneshavn, Torget	30 mtr. betongkai - 0,8 - 1,6 mtr. dypg. Småbåt/off.kai
(Skudeneshavn, Almenning v/Mørch	16 mtr. betongkai - 1,8 - 2,0 mtr. dypg.Småbåt/fiskeri/off.kai)
(Skudeneshavn, Almenning Kanalen	42 mtr. steinkai - 2,0-2,5 mtr dypg. Småbåthavn + 1000 kvm areal tillegg)
(Skudeneshavn, Kanalen	25 mtr. betongkai - 3,1 - 4,0 mtr. Småbåt/off.kai)
(Syre, Steinbrygge	15 mtr. betongkai - 1,0 - 1,5 mtr. Småbåt/off.kai)
(Torvastad, Viken	20 mtr. stein/beongkai - 0,8 - 3,0 m.dypg. Småbåt/off.kai)
Osneshavn, Torvastad	26 mtr. betongkai + 17 mtr betongk.3,8 - 5,8 mtr. Fiskebåt/off.kai
(Kveiteviken, Torvastad	xx mtr. betongkai. Off.kai - transport til Feøy)
Bøvågen	42 mtr. betongkai - 4,0 - 6,5 mtr dypg. Industrikai/godskai)*
Husøy, Bjørgekaien	72 mtr.betongkai - 9,4 mtr dypg. Industri/godskai/ventekai. Offentlig)*

Selveide - KH kaianlegg (bygget etter 1992):

Husøy, Biomar kai øst (I)	50 mtr. betongkai - 7,5 mtr dypg. Industri/godskai. Offentlig)*
Husøy, Biomar kai vest (II)	50 mtr. Betongkai – 7,5 mtr dypg. Industri/godskai. Offentlig)*
Husøy, Eksportkaien	78 mtr.betongkai – 12,0 mtr dypg. Industri/godskai/ventekai . Offentlig)*
Husøy, Koralfisk kaier	100 mtr.betongkaier - 8,0 mtr. Fiskeindustrikai. Offentlig.)*
Husøy, Silfas kaier	300 mtr.betongkaier - 8,0 mtr. Fiskeindustrikai. Offentlig.)*

En førstekildes informant forteller at de anleggene som var ført opp med parentes, var anlegg uten strategisk betydning og med en retrettmulighet ovenfor kommunene slik at nevnte anlegg kunne tilbakeføres. Det å kunne tilbakeføre anlegg til kommunen var nødvendig, forklarer informanten, da det ikke var hensiktsmessig for havnen å vedlikeholde anlegg som ikke ga

inntekt, og som dermed tappet havneselskapet for midler: «*Kaiene var nedslitte og svake teknisk, og ville snarlig ha behov for oppgradering*».

En annen informant gjenforteller at det ikke var av interesse for havneselskapet å overta alle havne- og kaianleggene fra Karmøy i -91 da flere anlegg var krevende å vedlikeholde, men at vedlikeholdet var betingelsen for at kommunen inngikk i havnesamarbeidet. En annen mener at flere av disse anleggene hadde ingen verdi for driften av havnen, og at kommunen aktivt har motsatt seg tilbakeføring av anleggene over flere år: *«Vi har prøvd å holde tilbake, men stykkevis og delt har vi begynt å få disse tilbake.»*

Det er videre godt dokumentert fra 1992 og frem til i dag at eierne av KH har tatt sikte på å ha en gjennomgang av hvilke kaier som bør ligge i havnens portefølje. I ny eierstrategi (2016) ble det veldig tydelig at tilbakeføringsprosessen skulle prioriteres. Tilbakeføringen begrunnes med blant annet merknadene i disposisjonslisten, men også vedtak i havnerådet 06.12.2018 (sak 19/18) går det fram, at alle anleggene som havnen ikke har aktivitet tilknyttet, eller som ikke er i tråd med utviklingen av KH, skal tilbakeføres til kommunene. Dette for å sikre og legge til rette for god forvaltning av havnene, forklarer informanten.

Det opplyses fra intervjuer at havnen har valgt å se det som en samlet havnekasse og agere i forhold til det. En av informantene eksemplifiseres dette med at «*havnen har brukt langt over 100 millioner kr til å kjøpe tomter på Husøy, av Karmøy kommune. Grunnen til at* [havnen] *i det hele tatt er i posisjon til dette er på bakgrunn av aktiviteten vi har i Haugesund kommune».*

2.3.5 ÅPNINGSBALANSEN 2000

Samtlige informanter, utenom én, som er blitt stilt spørsmål om kaier- og havneanlegg inngikk i åpningsbalansen ved utvidelsen av KIH til Karmsund havnevesen IKS i 2000, er andrehåndskilder.

KIHs årsregnskap frem til 1996 føres etter forskrifter for kommunale budsjetter og regnskap. I årsregnskapene for 1992 (jf. figur 3), 1993 og 1995 er de kommunale havne- og kaianleggene balanseført og spesifisert på de to kommunene. I årsregnskapet for 1994 kan vi ikke se av den dokumentasjonen vi har fått oversendt at regnskapet viser havnesamarbeidets aktiva og hvordan de kommunale havne- og kaianlegg er ført i regnskapet. I 1995 er de derimot tilbake i regnskapet igjen. I årsregnskapet for 1996 er de kommunale havne- og kaianlegg ført tilsvarende som i 1992,1993 og 1995.

Fra 1997 føres regnskapene etter prinsippene for regnskapslovgivningen. I dokumentasjonen fra årsoppgjøret for 1997 går det fram at endringen skjedde på bakgrunn at ønske fra selskapets styrende organer. I samme sak vises det til at den største endring fra tidligere år ligger i at:

«havnevesenets eiendeler nå årlig blir avkrevet etter faste regler, og avskrivingen blir utgiftsført. Tidligere ble avdrag på lån utgiftsført og låneopptak ble inntektsført. Dette ga et utydelig bedriftsøkonomisk bilde av driften»»

Av årsregnskapet for 1997 framgår følgende av note 7:

«I regnskapet er kun oppført anleggsmidler som er anskaffet etter at havnevesenet ble interkommunalt. De tidligere oppførte eiendommer og anlegg som tilhørte eierkommunen er avskrevet direkte mot egenkapital».

Noten fremstår her kun som en teknisk beskrivelse og ikke som en forklaring på hva som er årsaken til avskrivingen. Endringen innebærer en avgang på kr 75 275 036 i årsregnskapet for 1997. Til sammenligning var inngående balanse fra de to kommunen kr 74 126 260 i 1992.

Vi kan derimot ikke se at det er foretatt noen endringer i det kommunale årsregnskapet i 1997, og de kommunale kaianleggene er fremdeles bokført på konto 2.2800.000 med kr 20 mill., omtalt «*Karmøy havnevesen – disp av KIH»*, i likhet med hva som går fram av 1992 regnskapet (jf. figur 4).

Samtidig som den kommunale eiendomsmassen er «*avskrevet mot egenkapital»* beholder likevel KIH gjeldsforpliktelsen som selskapet ble ansvarlige for i forbindelse med etableringen av havnesamarbeidet. Det går ikke fram av regnskapets noter at det er foretatt noen korrigeringer på den gjelden som havnesamarbeidet overtok.

For regnskapsårene -98 og -99 er det kun anleggsmidler som er anskaffet etter havnesamarbeidet ble interkommunalt som er balanseført.

I KHs årsregnskapet fra 2000 omtales utvidelsen som en konsolidering. Der vises det til at det nye havnesamarbeidet ble en formell realitet på eiersiden fra 1.1.2000, og ifra 1.4.2000 rent driftsmessig. Av foretaksregisteret ser vi at KIH og KH har samme organisasjonsnummer og derfor er samme selskap.

Det utvidede havnesamarbeidets første årsregnskap (2000) er ført etter prinsippene for regnskapslovgivningen, i tråd med de nye vedtektene for KH. Det foreligger ikke en verifisert åpningsbalanse for 2000. Der var heller ikke et lovkrav om verifisert åpningsbalanse i 2000.

Regnskapet viser at det er lagt anleggsmidler inn i balansen. Anleggsmidlene i balansen er i samsvar med bokførte verdier pr. 31.12.2000 for kaianlegg og bygninger, som er ført under «Note 1 Avskrivinger». Her går det også frem hva som var kaianleggenes og bygningenes, anskaffelseskost pr. 1.1.2000. Dette vil da være det nye og utvidete havnesamarbeidets inngående balanse pr. 1.1.2000. Den inngående balansen for kaianlegg er angitt å være kr 40 008 002, mens bygningene er angitt å være kr 63 825 556.

I tilhørende balansenote kan en lese at «*regnskapet er kun oppført anleggsmidler som er anskaffet etter at havnevesenet ble interkommunalt.»* En av informantene, havnedirektør på daværende tidspunkt, sier at kaier- og havneanlegg ikke inngikk i åpningsbalansen.

Spor fra de nye deltakerkommunene leser vi ut av regnskapets kontantstrømoppstilling ved at det er innbetalt kr 250 000 i innskuddskapital. Totalt skulle denne summen vært kr 300 000 som hadde samsvart med innskuddet fra de fire nye eierkommunene. Det gir grunnlag for å anta at én kommune ikke har betalt inn sitt innskudd. Det er ingen tilhørende noter til innbetalt innskuddskapital som forklarer årets endring fra 1999. Ei heller vises tidligere innskutt egenkapital kr 500 000 fra henholdsvis Haugesund og Karmøy kommuner. Til sammenligning viser regnskapet fra 2020 derimot en innskutt egenkapital kr 1,3 mill., som samsvarer med de seks deltakerkommunens kapitalinnskudd.

I forbindelse med utvidelsen av havnesamarbeidet ble det også utarbeidet en utredning fra Advokatene Eikesdal, Meling, Nygård & Rege (1999) som omhandlet i hvilken grad Haugesund og Karmøy kommune skulle opprettholde sine daværende innskudd, dvs. kr 500 000 hver, fra KIH i 1992 inn i KH 2000. Videre går det frem av utredningen [ibid.] at Haugesund og Karmøy, gjennom KIH, hadde opparbeidet seg en egenkapital pr. 31.12.99 på anslagsvis kr 30 mill.. I utredningen anbefales det at den opptjente egenkapitalen forblir i selskapet som ansvarlige lån fra Karmøy og Haugesund kommune. Dette går derimot ikke frem av årsregnskapet, og i en henvendelse fra havnedirektøren til Karmsund kommunerevisjon den 25.01.1999 står det at : *«Administrasjonen er ikke noe stemt for en modell som går på å tilbakeføre denne kapitalen til Hgsd/Karmøy, i form av å avdra på et arrangert ansvarlig lån etter Avd. Eikesdals modell»* . Vi har ikke sett dokumentasjon på hvordan det ble konkludert i denne saken, men av balansen er kr 40 mill. ført som selskapets egenkapital pr. 31.12.00 i årsregnskapet for 2000. Det er ingen tilhørende noter som forklare eller knytter dette til den opptjente egenkapitalen fra Haugesund og Karmøy kommuner. Heller ikke selskapsavtalen fra 1999, med tilhørende vedtekter, omtaler at Karmøy og Haugesund kommuner har med seg en opptjent egenkapital inn i det utvidete havnesamarbeidet i 2000.

2.4 EIERANDEL

I referat fra forhandlingsmøte 23.08.89 er det uenighet mellom kommunene om kommunens eierandel inn i havnesamarbeidet. I referatet står det at uenigheten skyldes at de enkelte kommuner legger forskjellige momenter til grunn.

> «*Karmøy legger vekt på folketall og potensielle havnearealer, samt fordelingstall i interkommunale samarbeid f.eks. næringsmiddelkontrollen, Nord-Rogaland rådet, idrettsanlegg m.m*».

Haugesund, på sin side, legger vekt på

> «*de kostbare anlegg som* [havnesamarbeidet] *skal overta disposisjonsretten av vederlagsfritt, ligger med hovedtyngden i Haugesund, anslagsvis med en verdi på 150-200 mill. kr.»*

I et notat om havnesamarbeidet fra 30.08.89[15] oppsummeres den fastlåste situasjonen som omhandler blant annet kommunenes eierandel i havnesamarbeidet:

> *«Etter vanlig kriterier, investeringer, aktivitet, trafikk, godsmengde, bemanning burde en naturlig fordeling være Haugesund 60 % og Karmøy 30%.[…] Karmøys argumentasjon med å legge til grunn folketallet, areal og potensielle utbyggingsmuligheter er irrelevant. Det er riktigere å sammenligne det hele med stiftelsen av et A/S, hvor hver kommune blir aksjonærer i forhold til innskuddskapital».*

Samtlige informanter forteller at Karmøy og Haugesund kommune ble enige om eierbrøken etter langvarige forhandlinger. Forsøkene på å etablere havnesamarbeidet hadde havarert flere ganger og flere av informantene referere til at Haugesund kommune var den generøse med tanke på eierbrøken. En informant omtaler det Haugesund gjorde som «*prisen for å kjøpe skeptikerne.»*

Det bekreftes av informantene at fordeling av eierbrøk ved etableringen i 1992 er basert på kommunens kapitalinnskudd, og ikke på bakgrunn av kommunens havne- og kaianlegg.

Ved utvidelsen av havnesamarbeidet fra KIH (1992) til KH (2000) går det frem av intervjuene at det fremdeles var kapitalinnskudd som lå til grunn for eierfordelingen, men da også sett i lys av innbyggertall. En annen informant hevder at fordelingen av eierbrøk ble gjort på bakgrunn av blant annet innbyggertall, litt på bakgrunn av potensiale i eksisterende anlegg og deretter en skjønnsmessig vurdering av alle forhold for å sikre at de nye kommunene valgt å gå inn i samarbeidet. I ett forslag til vedtekter for det utvidete havnesamarbeidet står det at *«eierandelen skal justeres hvert 8.år for å gjenspeile innbyggertallet i den enkelte eierkommune.»* Dette forslaget til vedtekter ble derimot ikke vedtatt av havnerådet. De vedtatte vedtektene fra utvidelsen av havnesamarbeidet inneholder riktignok ikke noe begrunnelse til hva som ligger til grunn for kommunenes eierbrøk.

Videre går det frem av de fleste intervjuene at kommunenes havne- og kaianlegg ikke var en del av vurderingsgrunnlaget for hvordan eierbrøken ble fastsatt, og en informant beskrev det slik: *«Kaier og havner må ses på som kommunenes medgift inn i havneekteskapet.»*

I oversendt dokumentasjon finner vi ingen informasjon i form av møtereferater eller tilsvarende som sier noe om hva som ble lagt til grunn for dagens eierbrøk i KH, utover det som går fram av selskapsavtalen fra 2000.

En informant viser også til at resultatet fra driftsperioden -92 til utvidelsen av havnesamarbeidet i -00 ble videreført inn i det nye havnesamarbeidet. Informanten forklarer dette med at de nye kommunene dermed fikk tilgang til den opptjente kapitalen uten at den tidligere driften ble tatt hensyn til ved fastsettelse av eierbrøk. Ser vi til selskapsavtalen er det heller ikke tatt høyde for

[15] Utformet av administrasjonen i Haugesund kommune,

dette her. Fra informantens side stadfester dette at havnesamarbeidet ikke har vektlagt verdier overhodet.

2.5 ENDRING AV SELSKAPSFORM

ESA åpnet i 2013 sak mot Norge, som handler om hvilke vilkår offentlige aktører har i konkurranse med private aktører. Fra ESAs ståsted handler saken om å undersøke om offentlige aktører får fordeler, i markeder med private aktører. Fordeler kan være skattefritak, konkursimmunitet og ubegrensede garantier. Regjeringen foreslår å løse saken ved en sektorgjennomgang, hvor en skal se om det er utvalgte sektorer og aktiviteter som er spesielt aktuelle. [16] Havnedrift er en av sektorene som trekkes fram, ettersom offentlige aktører konkurrerer i et marked med private aktører. Noe som trekkes fram er at kommunalt eide havneselskap har konkursimmunitet, ettersom kommuner ikke kan gå konkurs.

De intervjuede i Karmsund Havn forteller at ESA-saken er et bakteppe for at havnen har satt i gang et arbeid med vurdering av fremtidig organisering av selskapet. En ønsker å være i forkant, før eventuelle tiltak og krav blir iverksatt som følge av ESA-saken. De siste årene har flere andre havneselskap endret selskapsform til aksjeselskap, som Bergen havn i 2019, og Drammensregionens interkommunale havnevesen i 2022.

Karmsund Havn har nedsatt en styringsgruppe, bestående av eksternt revisjonsfirma, ansatte i selskapet, havnestyret og havnerådet, som skal se på fordeler og ulemper ved selskapsendringer. Som del av arbeidet har et eksternt rådgivingsselskap utredet juridiske-, skatte- og avgiftsmessige og økonomiske forhold, samt enkelte sider ved eiendomsporteføljen i forbindelse med en mulig endring av selskapsform. Status på arbeidet per november 2022, er at rapporten legges fram for havnestyret og havnerådet. Vurdering av fremtidig selskapsform vil diskuteres over tid i både havnerådet, havnestyret, og problemstillinger rapporten tar opp skal utredes videre. I rapporten har rådgivingsselskapet følgende innledning til anbefaling:

> *«Karmsund Havn er etter vår vurdering et veldrevet selskap med solid økonomi og betydelige finansiell handlekraft. Selskapet har ved at en del eiendomsinvesteringer ligger i egne datterselskap (AS) allerede utnyttet noen av fordelene med aksjeselskap.*
>
> *Ut fra en samlet vurdering er vår oppfatning at Karmsund Havn i enda større grad enn i dag vil kunne få en rasjonell, kommersiell, brukervennlig og fremtidsrettet havn for eierkommunene ved overgang til AS, i stedet for fortsatt å være organisert som et IKS. På grunn av at myndighetsutøvelsen etter HFL ikke kan delegeres til et AS, må denne delen*

[16] Foreslår sektorvis gjennomgang for å løse ESA-saken om "like vilkår" - regjeringen.no

av Selskapets virksomhet ligge igjen i IKS'et (som videreføres med uendret organisasjonsnummer).»

Videre i rapporten, kommer rådgivingsselskapet med anbefalinger og problemstillinger delt inn i ulike kategorier, som vi har gjort følgende oppsummering av:

- **Eierkontroll:** Et AS kan innebære mindre politisk kontroll enn et IKS, som følge av IKS-loven. Men eierkontrollen kan reguleres gjennom aksjonæravtale og/eller vedtekter, slik at eierkontrollen ikke endres ved omdanning.
- **Organisatorisk fleksibilitet:** Aksjeselskap gjør det enklere å foreta fremtidige reorganiseringer av selskapet, f.eks. dersom det skulle være ønskelig å legge eiendom som Selskapet eier i eget/egne AS. Dette vil i praksis kunne gjennomføres som skattefrie reorganisering dersom Selskapet først er omdannet til AS.
- **Finansering:** Omdanning til aksjeselskap kan gi økt investeringskraft, blant annet ved å kunne bruke selskapets eiendommer som sikkerhet. Men det ligger også noen kostnader, som mindre gunstige betingelser i kommersielle banker, enn det en har nå i kommunalbanken.
- **Skatt/MVA:** Det er en pågående skattesak mellom Karmsund Havn og Skatteetaten, som vil avgjøre hvilke skatteplikter havnen har, både som et IKS og som et AS. Men ifølge rapporten antas det at skatte- og avgiftsmessige forhold stort sett blir upåvirket ved en omdanning.
- **Offentligrettslig forhold:** Hvorvidt et aksjeselskap omfattes av offentlighetsloven, er noe som bør avklares med rett instanser før omdanning.
- **Utbytte:** Selv om det også er mulighet for å ta ut utbytte i et IKS, er det større praksis for utbytte fra aksjeselskap.
- **Eiendom:** Fast eiendom overføres fra IKS til aksjeselskapet. Hvis omdanningen ikke kan gjøres skattefritt, utløses det krav til dokumentavgift for overføring av grunnbokshjemler.
- **Konkurranserett:** I lys av pågående ESA-sak vil flytting av den kommersielle havnedriften fra IKS til aksjeselskap, redusere risiko for ulovlige konkurransefordeler. Et aksjeselskap er ikke nødvendigvis omfattet av anskaffelsesregelverket, men dette er noe relevante instanser bør avklare før en omdanning.

Vi har spurt de intervjuede i Karmsund Havn og Karmøy kommune om deres vurdering av konsekvenser ved en eventuell omdanning. Det generelle inntrykket er at en ønsker å opprettholde tilsvarende politisk kontroll selskapet har nå. Ved en eventuell omdanning må det gjøres en uavhengig vurdering av selskapets verdier. Åpning for utbytte til eierne, er noe både Karmsund Havn og kommunen trekker fram som positivt. Utbytte til eierkommunene vil bidra med inntekt til kommunekassene og vil også gi eierne flere eiermotiver til at havnen kan skape, bygge og investere.

Hvorvidt dagens fordeling av eierandeler videreføres ved en eventuell omdanning, er ikke vurdert i rapporten. Det generelle inntrykket fra intervjuer er at en i utgangspunktet ikke tenker å endre eierandelene, men at dette kan være aktuelt hvis en åpner for flere eiere.

2.6 VURDERING

I denne delen svarer vi ut problemstillingen relatert til om kommunale kaianlegg inngikk i åpningsbalansen ved opprettelsen av Karmsund havnevesen IKS. Vi har også sett på forhold som har vært relevant forut for etableringen av Karmsund havnevesen IKS i -00. Dette har vært nødvendig da opprettelsen av IKS-et omhandler forhold som skjedde 8-10 år tilbake i tid, og hvor det tidvis har vært manglende dokumentasjon. Der hvor vi har opplevd at det har vært manglende dokumentasjon har vi derfor utvidet problemstillingen til også omhandle etableringen av havnesamarbeidet i -92. Dette for å kunne vurdere hva som lå til grunn for etableringen på det tidspunktet, for så å si noe om opprettelsen av IKS-et i -00.

Vi har også søkt til andre norske havnekonstellasjoner for presedens, men har erfart at det er store forskjeller mellom havnene i Norge og hvordan disse har valgt å organisere seg, både når det gjelder størrelse, trafikkgrunnlag, innskutt kapital og organisasjonsform.

I vår gjennomgang er vi gjort kjent med at det i løpet av 80-tallet var et stort ønske fra offentlige myndigheter om å føre en mer bevisst havnepolitikk. Mye skjedde i denne perioden; de norske havnene, som hadde vært selvstendige rettssubjekt frem mot 1984, gikk over til å bli en del av kommunene, ny havne- og farvannslov (1984) tredde i kraft og utvalgte havnedistrikt ble pekt på som potensielle for et interkommunale havnesamarbeid.

I Karmøy kommune ble havneforvaltningen opprettet som en egen kommunal etat i 1985, med egen havnekasse, eget regnskap og budsjett. Dette gikk frem av ett politisk vedtak og viser at i den perioden havnevesenet var en kommunal etat (1985-1991), så ble havnekassen holdt regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler.

I Norsk havneplan (1987) blir Haugesund og Karmøy pekt på som havner som burde samarbeide for å bidra til ett mer konsentrert havnemønster, utvikle effektive havneterminaler og sikre teknologisk utvikling. Gjennomgått dokumentasjon viser at det ble gjort flere forsøk på å få til dette havnesamarbeidet før en til slutt lyktes og Karmsund interkommunale havnevesen ble stiftet 1.1.1992.

Hovedinntrykket vårt er at tilhørende sakspapirer som dokumenterer vurderingene og bakgrunnen for de valgene som ble tatt opp mot etableringen av samarbeidet i -92, samt utvidelsen av havnesamarbeidet i -00, er mangelfulle sett med nåtidens øyne. Videre er det mye som tyder på at årsakene til dette er de motstridende interessene som lå til grunn for at en ikke lyktes å få til et havnesamarbeid forut for -92.

De motstridende interessene mellom kommunene leses ut av møtereferater, brev og en utredning bestilt av kommunene, jf. Barlindhaug og Fuglum AS. Uenighetene er relatert til at Karmøy kommune ville at alle kommunale havne- og kaianlegg skulle inngå i samarbeidet, mens Haugesund ønsket at bare kaier og anlegg som medvirket til samarbeidets overordnede målsetning skulle inngå. I den eksterne utredningen (ibid) blir det presentert ett forslag om at Haugesund kommunes eierbrøk i havnesamarbeidet skulle være 50 prosent, mens Karmøy kommune skulle ha 35 prosent. De resterende kommunene som da også var med i forhandlingene skulle fordele resten. Forholdene som var vektlagt ved denne fordelingsnøkkelen var først og fremst verdier i form av offentlige havneanlegg som den enkelte kommune skulle ta med seg inn i havnesamarbeidet. Dokumentasjon bærer preg av at Karmøy kommune ikke ville akseptere ett havnesamarbeid uten at alle av kommunens havne- og kaianlegg inngikk i samarbeidet, og uten at Karmøy hadde tilsvarende eierbrøk som Haugesund.

Videre er det mye som tyder på at Haugesund kommune ønsket dette samarbeidet i så stor grad at de var villig til å innfri de kravene som det kan tyde på at Karmøy kommune stilte som en forutsetning for havnesamarbeidet. Det er ingenting som tyder på at verdiene av havne- og kaianleggene ble lagt til grunn ved etableringen av havnesamarbeidet i -92. I intervju sies det også at en valgte å gå vekk fra å vurdere eiendeler i form av havne- og kaianlegg da det viktigste var å få til et samarbeid.

Da etableringen av havnesamarbeidet var et faktum, ble det stiftet og vedtatt en selskapsavtale med tilhørende vedtekter. Ut av selskapsavtalen og tilhørende vedtekter reguleres blant annet det interkommunale havnesamarbeidets formål, kommunens eierbrøk i havnesamarbeidet, kapitalinnskudd, samt kommunens eiendomsrett og havnens disposisjonsrett til havne- og kaianleggene. I tillegg går det frem av formålet, samt havnerådets myndighet, at kommunen har delegert myndighet og forvaltningsansvaret i henhold til havne- og farvannsloven til Karmsund interkommunale havnevesen (KIH), og senere Karmsund havnevesen IKS (KH). Vi er av den oppfatning at når kommunen delegerer havne- og farvannslovens myndighet og forvaltningsansvar til et interkommunalt samarbeid, så er det fordi de anerkjenner at kommunen er bedre tjent på ett samarbeid, med utvikling av felles havnestruktur, enn å stå alene. I tillegg til at Karmøy kommune da utøver sin eierstyring gjennom valgte medlemmer i havnerådet.

Ved etablering av KIH (-92) og utvidelsen til KH (-00) forelå det ikke krav om at det skulle utarbeides en verifisert åpningsbalanse. Dette ikke var ett krav etter daværende gjeldende lov for kommunal forvaltning, og heller ikke etter kravene i IKS-loven (2000). Likevel bør det forventes at det ved etableringen i -92 kan vises til en inngående balanse for å få til ett fullstendig regnskap. Selskapet hadde etter vedtektene (§10) plikt til å følge forskrifter for kommunale budsjetter og regnskap. Regnskap viser en periodes transaksjoner med tilhørende balanseendringer. Det følger da av sammenhengen at en må ha et utgangspunkt, rettere sagt en inngående balanse for perioden. Regnskapet for 1992 har denne inngående balansen, men det kunne vært tydeligere satt opp. Vi sitter igjen med en oppfatning av at de gjennomgåtte regnskapene fra KIH/ KH i perioden 1992-2000 er av varierende kvalitet, tidvis mangelfulle og motstridende. Etter vårt syn, og basert på hva vi har fått fremlagt, har det vært en mangelfull regnskapsføring over flere år. Dette gjør at vi har forståelse for de spørsmålene som er stilt, men ser samtidig også at varierende kvalitet og

dokumentasjon for de beslutningene som ble tatt i denne tidsepoken, gjør at det har vært utfordrende å svare ut spørsmålene.

Det interkommunale havnesamarbeidet som ble etablert 1.januar 1992 er, etter vår vurdering, en fortsettelse av de to havnedistriktene Haugesund og Karmøy, med tilhørende havnekasser. Gjennomgangen viser at KIHs årsregnskap for -92 skal være vedtatt av havnerådet hvor tre, ut av seks representanter i havnrådet, var politisk valgte representanter fra Karmøy kommune. Havnerådet er delegert myndighet til å gjøre endelige vedtak i de saker som etter havne- og farvannsloven hører inn under kommunestyret. Det er ikke opplyst eller for øvrig gjort sannsynlig at vedtak av KIHs årsregnskaper har medført noen innsigelser fra Karmøy kommunes representanter i havnerådet, eller kommunestyret, hvilket vi ville antatt hadde forekommet om KIH ikke var i posisjon til å forvalte havne- og kaianleggene.

Havnerådets vedtak av KIHs årsregnskap mener vi gjenspeiler de faktiske forhold på denne tiden, nemlig at de kommunale havne- og kaianleggene ble ansett som Karmøy havnevesens formuesmasse, bygd opp av havnekassens midler, og betraktet som en del av havnekassen. Havnekassen er deretter innlemmet til KIH, som det følger av årsregnskapet -92, for å sikre KIHs grunnlag for drift, forvaltning og utvikling av en felles havnevirksomhet for Haugesund og Karmøy. Det ligger i den helhetlige forståelsen at den som disponerer havnekassen må kunne gjøre endringer innenfor havnekassen så lenge verdiendringene holdes innenfor havnekassen. For Karmøy og Haugesund var nå havnekassene slått sammen til en havnekasse som følge av det interkommunale havnesamarbeidet. Slik vi forstår det har dette vært i tråd med formålet ved etableringen av selskapet og senere vedtatt eierstrategi. Eksempelvis vises det til at investeringene på Husøy i Karmøy kommune ikke hadde vært mulig uten inntekter fra havneaktivitetene i Haugesund kommune.

I tillegg overtok også KIH all gjeld fra de to tidligere havnevesenene. Gjennomgangen viser at gjeldsforpliktelsen som KIH overtok fra Karmøy havnevesen var på kr 2 mill. Etter vårt syn indikere dette tydelig at det er en portefølje med en nettoverdi som er blitt overført til havnesamarbeidet. Etter vår vurdering burde denne gjeldsforpliktelsen også vært reflektert i Karmøy kommunes regnskap.

I likhet med Advokatfirmaet Hjort (2021) har også vi den oppfatningen av at vedtektenes omtale av kommunens eiendomsrett og havnens disposisjonsrett må sees i lys av vedtektens §12 som omtaler at kommunene får, ved en oppløsning av selskapet: *«disposisjonsretten til de anlegg og installasjoner som er beliggende i kommunen og overtar samtidig gjenværende forpliktelser på disse anlegg.»*. Inntil en eventuell oppløsning disponerer KIH fullt ut de enkelte eiendommer og råder over disse i tråd med havne- og farvannslov regler om forvaltning av havnekassens formuesmasse og selskapets formål. I lys av havne- og farvannsforvaltningens regler om kapitalforvaltning, vil det ikke ha noen betydning om det er KIH/KH eller Karmøy kommune som er eier av havne- og kaianleggene: *«[...] dersom det var tale om en eiendom som hørte til havnevirksomheten. Alle midler, også realiserte salgssum etter salg av eiendom, måtte benyttes til havneformål.»* (Hjort,2021)

I Karmøy kommunes årsregnskap for -92 viser gjennomgangen at havne- og kaianleggene også er ført i kommunens regnskap med merknaden om «*Karmøy havnevesen eiendom. disp. av KIH*». Det kan også se ut til at Karmøy kommune har redusert gjeldsforpliktelsen, som burde vært stående i kommunens regnskap.

Vi mener det ville vært naturlig om det var spesifisert at de kommunale havner og kaier var en portefølje, og at nettoverdiene av de balanseførte eiendommene (med fratrekk for gjeld) reflekterte Karmøy kommunes andel i selskapet pluss innskutt egenkapital. Det ville ikke vært til hinder for eierandel da denne kun reflekteres av innskutt kapital på kr 500 000, eierbrøk er uavhengig av eiendommer stilt til disposisjon for Karmsund Havn.

Vårt hovedinntrykk er at: Selv om balansen ikke er presentert selvstendig i KIHs første regnskapsår, så er vi av den oppfatning at KIH er etablert på en inngående balanse og at denne er en sammenslåing av de to kommunens havnekasser.

Ved ikrafttreden av IKS-loven (2000) ser vi av våre funn at KIH videreføres som selskapet KH, med samme organisasjonsnummer. Det er derfor ikke relevant å omtale det som *opprettelsen* av Karmsund havnevesen IKS i -00, men derimot *omdannelse*, og en utvidelse, av et selskap organisert med hjemmel i IKS-lov.

Slik vi forstår det, og tolker regnskapet fra -00, videreføres KIHs portefølje inn i KH med hjemmel i IKS-loven §40, fjerde og femte ledd, som legger føringer for at eiendeler, rettigheter, herunder offentlige tillatelser m.v. og forpliktelser skulle overføres til det interkommunale selskapet.

Vi vurderer det dithen at de kommunale havne- og kaianleggene som ble inntatt som en del av porteføljen til KIH i -92 fortsatt ligger i KH som en følge av havnekassens formuesmasse. Ser vi derimot til regnskapet for -00 er det derimot ikke noe som viser at disse inngår som selskapets inngående balanse i 2000. Gjennomgått dokumentasjon viser derimot i KIHs årsregnskap -97 at «*de tidligere oppførte eiendommer og anlegg som **tilhørte** eierkommuner er avskrevet direkte mot egenkapitalen*». Det at KIH har avskrevet de tidligere oppførte eiendommene uten begrunnelse utover det som er gjengitt i kursiv over medfører at det fremstår noe uklart hva en har ment med dette. Gjelden består og det foretas ikke endringer i matrikkel. I senere tid ser vi og at det betales eiendomsskatt for Kopervik havn. Vi finner ikke endring i kommunens regnskap samtidig som avskrivning synes som feil begrep. Avskrivning er regnskapsføring av verdireduksjon over en eiendels levetid. Tomter anses å ha evig varighet og avskrives ikke. Her er hele porteføljen avskrevet. 1997 er første år det avlegges regnskap etter regnskapsloven og god regnskapsskikk. Dog med noe usikkerhet fremstår det ut ifra det totale bildet som et forsøk på å presentere havnekassene samlet, men ikke ved å vise verdi av tidligere portefølje som egenkapital. Disse midlene skal da reflekteres som havnekapital i de respektive kommuner som eiere i henhold til selskapets vedtekter. Da vil KIH fortsatt disponere eiendommene og ha alle rettigheter og plikter, men ikke "eie". Dette vil etter vår vurdering være med å bygge opp om forståelsen av at KIH/ KH hadde «rett» til å behandles eiendommene som en portefølje.

Videre ser vi at også den opptjente egenkapitalen som Karmøy og Haugesund kommune hadde opparbeidet seg som deltakere i KIH fra -92 til -00, også blir inntatt i regnskapet uten noen mer forklaring. Forut ble det anbefalt at dette forble i selskapet som ansvarlig lån, men dette er ikke videre fulgt opp eller kommentert i regnskapet. Det innebærer at de nye deltakerkommunene gikk inn i det interkommunale selskapet med kr 40 mill. opptjent egenkapital, og at de gjorde dette uten fordringer.

Oppsummert sitter vi igjen med ett inntrykk av at det foreligger manglende dokumentasjon og vurderinger for de valgene som er tatt, regnskapene inneholder minimalt med utfyllende informasjon samtidig som at etableringen av havnesamarbeidet må sees i lys av at en valgte å ikke vektlegge havne- og kaianleggenes verdier. Det viktige var her å få til et havnesamarbeid. Vår oppfatning er i tillegg at verdier ikke så ut til å ha særskilt fokus ved omdanning og utvidelsen i 2000, i og med at Karmøy og Haugesunds opptjente egenkapital også her ble inntatt i regnskapet uten ytterligere forklaringer.

Vår oppfatning er at havne- og kaianleggene ikke kan sees i sammenheng med kommunenes eierandel i selskapet. Våre funn viser til at Karmøy kommunens eierandel i selskapet var gjenstand for debatt og uenighet forut for etableringen av havnesamarbeidet i -92. Mye viser til at verdiene av havne- og kaianleggene lå til grunn for vurdering av eierbrøk i starten av prosessen, og da spesielt fra Haugesund sin side. Samtidig ser vi at kommunens ulike syn på dette medførte at en valgte å legge til grunn andre forhold ved fordeling av eierbrøk. Dette gjorde en for å sikre et reelt og godt samarbeid om felles utvikling av viktig infrastruktur, og dermed oppfylle selskapets formål.

Ut av informasjon fra informantene og skriftlig dokumentasjon er det mye som tyder på at Haugesund kommune strakk seg langt for å få til dette samarbeidet. Alle, med unntak av en, har også bekreftet at fordelingen av eierbrøken i -92 var basert på kommunens kapitalinnskudd. I og med kommunen hadde likt kapitalinnskudd fikk de dermed lik eierbrøk. Dette går også frem av selskapsavtalen som stadfester hva som ligger til grunn for Karmøy og Haugesund eierandel i KIH.

Som en naturlig følge av utvidelsen av havnesamarbeidet i -00 endres Karmøy og Haugesund kommuners eierbrøk i selskapet fra 50/50 til 38,46 prosent hver. Vi har ikke fått oversendt noe skriftlig dokumentasjon som kan verifiseres nøyaktig hvilke vurderinger, valg som ble lagt til grunn for dagens eierbrøk i KH eller informasjon som tilsier at de kommunale havne- og kaianlegg er lagt til grunn. I tillegg har informantene noe ulike oppfatninger av hva som danner grunnlaget for dagens eierbrøk. I all hovedsak taler eierbøken for at den er basert på deltakerkommunenes kapitalinnskudd, og hvor utgangspunktet er Karmøy og Haugesund sitt kapitalinnskudd på kr 500 000.

Vår forståelse av forhandlingene, er at eierandelene er satt for å få til et reelt og godt samarbeid innenfor selskapets formål, som skal sikre felles utvikling av havnevirksomheten.

3 SALG AV EIENDOMMER

3.1 PROBLEMSTILLINGER OG REVISJONSKRITERIER

Problemstillinger:

- Hvordan er salgene av Kopervik Havn, eiendommene i Monsavika og allmenningen i Skudesneshavn blitt håndtert:
    - Hadde Karmsund Havn rett til å selge eiendommer uten samtykke fra Karmøy kommune og inntektsføre salgene? Er det noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene?
    - Var fremstøtet rettet mot Kartverket en lovlig fremgangsmåte i forhold til eierkommunen Karmøy? Var politikerne i Karmøy kommune klar over dette? Er Karmøy kommunes interesse ivaretatt? Kan det forevises fra Kartverket at dette er en vanlig metode fra andre havnevesen i Norge?
    - Ble Karmøy kommunes interesser ivaretatt mht. kunnskapen om ny havne- og farvannslov ved salg av Kopervik Havn i 2019?

Ifølge IKS-loven § 25 må vedtak om avhending eller pantsetting av fast eiendom eller andre større kapitalgjenstander, treffes av representantskapet etter forslag fra styret. Kravet beskrives også i Karmsund Havns selskapsavtale fra 2018, som i § 7, tredje ledd bokstav e, sier at representantskapet (havnerådet) skal behandle og avgjøre saker som:

> *«Avhende eller pantsette fast eiendom eller andre større kapitalgjenstander.»*

Karmøy kommune har et medlem i havnerådet, valgt av kommunestyret, som i perioden 2019-2023 er ordfører, med varaordfører som vararepresentant.

Ifølge Karmsund Havn sin eierstrategi (18.10.2016), skal selskapet gjøre en gjennomgang av alle mindre eiendommer, allmenninger og kaianlegg for å vurdere hva som fremdeles skal inngå i havneportfølgen. Den enkelte kommunen skal delta i gjennomgangen, og «*Eventuelle eiendomstransaksjoner må legges fram som egne saker i de aktuelle deltakerkommunene»*

Ved avhendelse av havneporteføljens eiendommer, skal salgssum inngå i havnekassen, forvaltet av Karmsund Havn IKS. Ifølge selskapsavtalen § 14 skal havnestyret sørge for at bokføring og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll. I nevnte paragraf står det også at «*Styret skal påse at midler som kommer inn ved salg av eiendeler som nevnt i selskapsavtalens § 7e, ikke kan brukes til å dekke løpende utgifter»*

Tinglysning av eiendomsforhold
Grunnboken er det offentlige registeret som viser tinglyste rettigheter og forpliktelser i eiendom,

som tinglyst eierskap.[17] Problemstillingen refererer til «fremstøtet rettet mot Kartverket», som henviser til endring av hjemmelshaver av flere eiendommer til Karmsund Havn. Krav til endring av hjemmelshaver beskrives i tinglysingsloven, tinglysningsforskriften, med Kartverket som tinglysingsmyndighet.

Hvilke krav som stilles til slike endringer i grunnboken, kommer av hva som ligger bak selskapsendring:

- **Navneendring:** Endring av foretaksnavn skjer automatisk i grunnboken ved daglig oppdatering mot Enhetsregisteret. Hvis selskapet ikke er registrert med organisasjonsnummer i grunnboken, må det sendes brev til Kartverket som dokumenterer navneendring og riktig organisasjonsnummer

- **Fusjon, fisjon og annen omorganisering med enten selskapsrettslig eller skattemessig kontinuitet:** Ifølge Justisdepartementets rundskriv G-06/2005 [18] regnes ikke slike overføringer som hjemmelsoverføring etter tinglysingsloven § 14. Dette vil si at endringen anses som navneendring, og er unntatt dokumentavgift og tinglysingsgebyr. Selv om ikke innsending av skjøte er et krav, anser Kartverket det som en fordel at dette blir sendt inn.[19]

- **Hjemmelsoverføring:** Gjelder ved nytt eierskap, eller omdanning uten selskapsrettslig kontinuitet. For å overføre eierskap i grunnboken, må det legges fram dokument som gir uttrykk for ubetinget eiendomserverv (tinglysingsloven § 14). Hvilken dokumentasjon som kreves beskrives i tinglysingsforskriften § 2. Hjemmelsoverføring utløser plikt til å betale dokumentavgift og tinglysingsgebyr.

Samtidig er ikke tinglysning et «gyldighetsstempel», ved at det kan være avvik mellom hjemmel og reelt eierforhold. For faste eiendommer i havner oppstår det gjerne uklarheter, når skifte av eierforhold ikke registreres i grunnbokshjemmel. Ifølge Østgårds lovkommentar til Havne- og farvannsloven har det vært ulik praksis for tinglysning av eierskap i havners faste eiendom, ved kommunaliseringen av havnene i 1985. [20] Da ble noen havner overført til kommunen, mens andre beholdt havnevesenets eierskap. Østgård sier også at:

> *«Selv om grunnbokshjemmelen etter 1985 er blitt overført fra havnen til kommunen, er det ikke derved sagt at eiendommen ikke inngår i havnekassen. Det vil måtte avgjøres av rettsforholdet for øvrig omkring vedkommende eiendom. Grunnbokshjemmelen inngår bare som et element i vurderingen. Den blotte og bare overføring av grunnbokshjemmel som følge av den nevnte kommunalisering, sier intet direkte om eiendomsforholdet.»*

[17] Hva er grunnboken | Kartverket.no
[18] Rundskriv G-06/2005 - regjeringen.no
[19] Navneendring, fisjon og fusjon | Kartverket.no
[20] Lovkommentar fra 2015 som kommenterer Havne- og farvannsloven fra 2009. Hentet fra http://www.rettsdata.no

Haugesund kommune har gjort egen juridisk vurdering av kommunale havner og kaianlegg i sin kommune, lagt fram i kontrollutvalget den 22.03.22. I denne står det blant annet:

> *«Det vurderes at det er uten betydning at kommunen i dag står med eiendomsretten og grunnbokshjemmel til eiendommene, da eiendommene har tilhørt og tilhører fortsatt havnekassen gjennom det interkommunale selskapet. Dersom slike havneeiendommer skal avhendes, vil også aktiva som oppstår med et eventuelt salg måtte naturligvis inngå i havnekassen. Verdiene med et salg kan ikke gå direkte inn i kommunekassen. Utdeling av verdiene kan enten skje med oppløsning av selskapet eller nåværende havne- og farvannslov § 32.»*

Ny havne og farvannslov i 2020
Ny havne og farvannslov tredde i kraft 01.01.2020, som blant annet gir mulighet til å gi eierne utbytte (§ 32):

> *«Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode.»*

Utbytte kan bare besluttes av havnerådet, etter forslag fra havnestyre. I tillegg må selskapet forholde seg til IKS-loven § 29, som blant sier at *«utdeling kan bare besluttes dersom midlene ikke trengs til betaling av selskapsforpliktelser eller til selskapets virksomhet»*

Krav til salg av offentlig eiendom
Norge følger EØS-avtalens regler om offentlig støtte, som gir føringer til salg av offentlig eiendom. Kravene skal hindre underprising av eiendom, noe som vil gi en økonomisk fordel for kjøper og som dermed kan innebære offentlig støtte. Tilsynsorganet ESA har egne retningslinjer for salg, som forklares i Veileder for EØS-avtalens regler om offentlig salg. Her beskrives to alternative prosedyrer:[21]

1. Åpen budrunde hvor beste eller eneste bud aksepteres og som derfor sikrer markedspris. En slik budrunde krever at:
    a. Salgsobjekt er tilstrekkelig definert.
    b. Det ikke er stilt krav til hvem som kan kjøpe eiendommen.
    c. Budrunde er tilstrekkelig utlyst og kunngjort på forhånd, for å sikre at alle potensielle kjøpere er gjort kjent med salget. Ifølge veilederen avhenger framgangsmåten etter hva salgsobjektet er. Noen ganger er oppslag i lokalavis

[21] EØS-avtalens regler om offentlig støtte - veileder

tilstrekkelig, men utlysing må være publisert en viss tid i forkant, to måneder er en tommelfingerregel her.

2. Uavhengig vurdering av markedsverdi. Retningslinjene krever at:
    a. Markedsverditakst innhentes før salgsforhandlinger med kjøper begynner
    b. Takst må være *«allment aksepterte markedsindikatorer og verdisettingsstandarder»*, som Norges Takseringsforbunds (NTF) sin standard.
    c. Med flere sprikende takster, må selger vurdere hvilke(n) som best gir uttrykk for markedsverdi. Ifølge veilederen er det ikke gitt at markedsverdi er gjennomsnittet av flere takster.
    d. Det må nyttes kvalifisert takstmann og det bør legges ved en uavhengighetserklæring i dokumentasjon av salgsprosessen.

Salg som ikke følger nevnte framgangsmåter fullt ut, trenger ikke nødvendigvis være i strid med EØS-avtalen. Ved usikkerhet rundt de formelle kravene, bør salget sendes til tilsynsorganet ESA for en gjennomgang og godkjennelse, for å unngå fremtidige tvister. Andre interessenter kan også klage inn salg til ESA som vil vurderer salget.

Revisjonskriterier:

- Salg av eiendommer skal behandles i havnerådet
- Salgssum skal settes inn i havnekassen
- Det skal dokumenteres at salgsprosess følger ESA's retningslinjer for salg av offentlig eiendom.
- Ved salg av eiendommer skal det legges fram dokumentasjon som gir uttrykk for ubetinget eiendomserverv

3.2 BESTEMMELSER AV EIERFORHOLD I SELSKAPSDOKUMENTER

Eierskap til havneeiendommene i Karmøy kommune, var opprinnelig lagt til de forhenværende havnevesenet Kopervik og Skudeneshavn, som ble slått sammen til et havnevesen, Karmøy havnevesen i 1982. Med kommunaliseringen av havnene i 1985, gikk eierskap fra å være selvstendige rettssubjekter, til å bli en del av kommunen, men med fortsatt adskilt havnekasse.

Da Karmøy og Haugesund kommune slo sammen havnekassene i 1992, var registrering av eierskap i grunnboken gjort på ulik vis. På bakgrunn av ny havnelov i 1985, fikk Haugesund kommune hjemlet over eierskap på havneeiendommene i grunnboken. Karmøy kommune gjorde ikke tilsvarende endringer, selv om de på samme måte som Haugesund kunne hjemlet over eierskap i grunnboken. For Karmøy sin del sto derfor de fleste eiendommer fortsatt på Kopervik og Skudeneshavn havnevesen som ble oppløst i 1982.

I punkt tre i selskapsavtalen per 1992 presiseres det at *«de to kommunene beholder eiendomsretten til havne-eiendommer og – anlegg som finnes på avtaletidspunktet innen kommunen, men disposisjonsretten og driftsansvaret overdras til KIH».*

Selskapsavtalen har over tid blitt endret flere ganger, blant annet som følge av nye lover og opprettelsen av IKS i 1999. I 2009 ble det gjort flere endringer i selskapsavtalen, deriblant bestemmelsen om at kommunen beholder eiendomsretten ". Selskapsavtalen ble behandlet og vedtatt av Karmøy kommunestyret 16.06.2009, (saksnr 53/09). I rådmannens saksframstilling blir ikke denne endringen nevnt, og rådmann anbefaler å følge havnerådets forslag til endringer. I Hjort sitt notat (side 7) blir nevnte endring forklart slikt:

> *«I saksframlegget for Haugesund kommunestyret er endringen i selskapsavtalen § 5 omtalt som en «redaksjonell endring». Vi har hatt en samtale med tidligere leder av havnestyret og del av arbeidsgruppen som utarbeidet forslag til endringer i selskapsavtalen, John Kongshavn. Ifølge Kongshavn var endringene i selskapsavtalen § 5 et uttrykk for forholdene slik de var, nemlig at kai- og havneanlegg som var stilt til disposisjon for selskapet, skulle inngå som en del av havnevirksomheten og tilhøre havnekassen. Det var ingen diskusjon rundt dette, så vidt Kongshavn kunne huske, heller ikke i de respektive deltakerkommunene. Så fremt det var tale om eiendom som var ansett som en del av havnevirksomheten, og dermed tilhørte havnekassen, var det ifølge Kongshavn ingen uenighet om at dette skulle inngå i selskapet. Derimot kunne det være uenighet eller diskusjon om avgrensningen av hvilke eiendommer som skulle være en del av havnevirksomheten.»*

Det generelle inntrykket fra de intervjuede, er at endringen i selskapsavtalen var del av et oppryddingsarbeid, og ikke gjenstand for realitetsendring.

Haugesund kommune har gjort egen avklaring rundt eierforhold, lagt fram i Haugesund kontrollutvalget 22.03.22 (Sak 12/22), som vi har oppsummert følgende:

- Det at kommunene skulle beholde eiendomsretten, var nok ment i tilfelle samarbeidet skulle bli oppløst.
- Det er uten betydning at kommunen står med eiendomsrett og grunnbokshjemmel til eiendommene. Dette er eiendommer som har tilhørt og fortsatt er del av havnekassen gjennom Karmsund Havn IKS. Eventuelle salgsinntekter kan kun tilbakeføres til havneselskapet.
- Ettersom Haugesund kommune har grunnbokshjemmel, må eventuell avhending bli godkjent av kommunen. Dette gir god politisk kontroll, men også begrensninger for selskapet hvis kommunen nekter avhending.
- Det er rimelig å anta at eventuelle salg av havneeiendommer blir gjort på samme måte som for Karmøy kommune. Det vil si at salgsprosessen gjøres av Karmsund Havn, og salgsinntekt benyttes i utvikling av havnedriften.

3.3 EIENDOMSSKATT

Eiendomsskatt er en kommunal skattlegging av faste eiendommer, som Karmøy har hatt siden 1971.[22] I Karmøy kommune har *«Alle eiendommer har skattesats på 7 promille, med unntak av bolig- og fritidseiendommer (med boenhet), som har 2,8 promille.»*.[23]

Det er flere unntak for hvilke eiendommer som kommunen kan kreve eiendomsskatt for, fastsatt i Eigedomsskattelova § 5. Eiendommer som kommunen eier selv, er et av unntakene og skal ikke skattlegges (punkt d).

Skattegrunnlaget gjøres på bakgrunn av eiendommens verdi. For næringseiendommer, gjorde kommunen en hovedtaksering i 1983, og en ny i 2015, som da ligger til grunn for dagens skattelegging.

Karmsund Havn har de siste årene betalt eiendomsskatt for næringseiendommer på Husøy og Kopervik i Karmøy kommune, og på Killingøy i Haugesund kommune. Til sammen utgjør dette årlig eiendomsskatt på rundt kr 2,5 mill.. Havneeiendommer på Husøy er i nyere tid kjøpt av Karmsund Havn, og var ikke en del av havnekassen ved opprettelsen av selskapet, mens Kopervik havn er bygd opp av det gamle Kopervik Havnevesen. Karmsund Havn sin egen oversikt av eiendomsskatt viser at det årlig er betalt rundt kr 300 000 i eiendomsskatt for Kopervik havn (Gnr. 58, Bnr. 173).

Økt eiendomsskatt som følge av ny hovedtaksering i 2015 førte til en god del klagesaker til kommunen.[24] Karmsund Havn har også klaget på grunnlag av noen av eiendommene, deriblant Kopervik Havn som ble behandlet i kommunestyret 01.07.2019 (saksnr. 71/19). Saken gjaldt fritak om eiendomsskatt for tre eiendommer på Husøy og Kopervik Havn, som ble avslått av kommunen. I vår gjennomgang har vi kun undersøkt saksdokumenter som omhandler Kopervik Havn:

I søknad om fritak for Kopervik havn (datert 25.05.2018), skriver Karmsund Havn at de er hjemmelshaver for Kopervik havn (Gnr. 58, Bnr. 173). Selskapet søker fritak etter eigedomsskattelova § 7, første ledd bokstav a: *Eigedom åt stiftingar eller institusjonar som tek sikte på å gagna ein kommune, eit fylke eller staten.* Et av argumentene her er at Karmsund havn utfører oppgaver som ellers måtte bli ivaretatt av det offentlige.

I saksframstillingen i kommunestyret (saksnr. 71/19) anbefaler rådmann å avslå søknad, noe som kommunestyret vedtar. Et av punktene i saksframlegget omtaler eierforholdet til Kopervik havn:

---

[22] Dette er eiendomsskatt - KS / Forskrift om eiendomsskatt for 2021, Karmøy kommune, Rogaland - Lovdata

[23] Eiendomsskatt - Karmøy kommune (karmoy.kommune.no)

[24] Karmøy kommune, skatt | Venter på svar etter klager på eiendomsskatten (h-avis.no)

«Det er KH som er ting lyst eier på eiendommene Gnr. 86, bnr.237, 2 39 (Husøy) og Gnr. 58. bnr. 73 (Kopervik), og dermed er KH direkte eier, slik at vilkåret ett er loven om eierskap er oppfyl . For Gnr. 86, Bnr. 238 anfører KH at Karmøy Kommune er eier.»

3.4 ENDRING AV HJEMMELSHAVER

De intervjuede i Karmsund Havn forteller at endringen av hjemmelshaver fra tidligere havnevesen, til Karmsund Havn IKS, ble gjort som følge av eierstrategien fra 2015. Under kapittel «formål med eierskapet (eiermotiv)», står det at havneselskapet ønsker å kvitte seg med eiendommer uten havnemessig betydning, og at eierne er åpne for at Karmsund Havn starter prosess for enten avhending eller tilbakeføring av slike eiendommer. I samme kapittel står det også at dette skal gjøres i dialog med kommunen og at eventuelle eiendomstransaksjoner legges fram som egne saker i aktuell deltakerkommune.

Kommunen var også tidligere gjort kjent med avklaring av formelt eierskap, som i brev datert 28.04.2014, signert havnedirektør og eiendoms- og forvaltningssjef, til eiendomssjef i Karmøy kommune, med kopi til rådmann og ordfører, omhandler kjøp av arealer på Husøy. I brevet blir det opplyst om pågående arbeid med å få oversikt over kaiene i Karmøy kommune:

«På en del av kaiene er det svært uklare eiendomsforhold. Noen er muligens eid av private grunneiere, noen er helt klart kommunen sine, mens andre er Karmsund Havnevesen selv eier av. Det er også en del av eiendommene som står registrert på Kopervik eller Karmøy Havnevesen. Det må i denne sammenheng avklares om det er Karmøy kommune, eller Karmsund Havnevesen som er den formelle eieren til anleggene. Dette har igjen betydning for utøvelse av disposisjonsretten som Karmsund Havnevesen har fått over anleggene fra Karmøy kommune, da Karmsund Havnevesen har ett ønske om å redusere en del av anleggene som havnevesenet nå disponerer.»

Før dette større oppryddingsarbeidet startet, var det også gjort enkelte salg av havneeiendommer til private, behandlet i havnerådet. Eksempelvis salg av parsell for kr 60.000 (Havnerådssak 09/99 i 1999) og salg av mindre areal for kr 40.000 i 2000 (Havnerådssak 15/00). I vedtakene står det at salgsinntektene tilordnes havnekassen, i samsvar med Havneloven.

3.4.1 KORRESPONDANSE MED KARTVERKET

Dokumentasjon som legges fram for Kartverket i 2017:

- Vedtak fra formannskap og kommunestyret i 1980 hvor det vedtas å slå sammen Skudeneshavn havnedistrikt og Kopervik med Karmsund havnedistrikt til Karmøy havnedistrikt.

- Vedtak fra kommunestyret 23.04.1991 om å slå sammen Karmøy og Haugesund havnevesen til Karmsund interkommunale havnevesen IKS
- Oversikt fra eiendomsregisteret, med matrikkel for de 14 eiendommene
- Karmsund Havn IKS firmaattest datert 28.12.2016

I brevet til kartverket (datert 11.10.2017), vises det til tidligere hjemmelsendring i 2015 i forbindelse med salg av gnr. 58, bnr. 307 (tomt) og gnr. 57, bnr. 614 (bolig). I brevet ber Karmsund Havn Kartverket om å gjennomgå dokumentasjonen i forbindelse med de to salgene i 2015. Dokumentasjonen som ble lagt fram i 2015:

- Salg av gnr. 58, bnr. 307 (tomt). Tinglyst 04.09.2015:
    - Vedtak fra formannskap og kommunestyret i 1980 hvor det vedtas å slå sammen Skudeneshavn havnedistrikt og Kopervik med Karmsund havnedistrikt til Karmøy havnedistrikt.
    - Vedtatt avtale og vedtekter for Karmsund interkommunale havnevesen, Karmøy havnestyre 25.02.1991 (sak 13/91)
- Salg av gnr. 57, bnr. 614 (bolig). Tinglyst 22.04.2015:
    - Fullmakt til eiendoms- og forvaltningssjef i Karmsund Havn for gjennomføring av salget. Fullmakt gitt av havnedirektør, datert 11.03.2015.
    - Vedtatt avtale og vedtekter for Karmsund interkommunale havnevesen, Karmøy havnestyre 25.02.1991 (sak 13/91)

Svarbrev fra Kartverket (datert 16.10.2017), består av bekreftet grunnbokutskrift for samtlige 14 eiendommer, hvor Karmsund Havn IKS nå står som hjemmelshaver. Karmsund Havn IKS står som eneste eier for 13 av eiendommene. Den siste, Gnr. 59, Bnr. 131, (Telegrafbryggen i Kopervik) har flere eiere, noe som også kommer fram i dokumentasjonen Karmsund Havn sendte kartverket. Denne eiendommen stod før 2017 med følgende eiere: fem privatpersoner (hver med 1/40 andel), Karmøy kommune (med 5/40 andel) og Kopervik havnevesen (med 3/4 andel). Ifølge de intervjuede i Karmsund Havn tilhørte kommunens andel kommunekassen, mens ¾ tilfalt havnekassen. Det er Kopervik havnevesen sin eierandel, som i denne saken er endret til Karmsund Havn IKS.

Det er i denne saken ikke betalt dokumentavgift eller tinglysingsgebyr. Det er heller ikke betalt dokumentavgift eller tinglysningsgebyr for de 13 andre eiendommene.

3.4.2 INVOLVERING AV HAVNERÅD OG KOMMUNEN

Gjennomgangen av avhending og tilbakeføring av eiendommer uten strategisk betydning, ble behandlet i havnerådet 06.12.2018 (Sak 19/18) og som orienteringssak i formannskapet 26.08.2019 (saknr. 104/19). Saken gjelder i hovedsak kaier som tilbakeføres kommunen og avklaringer rundt tilstand på kaiene, ettersom kommunen overtar vedlikeholdsansvaret. Med saken ligger også oversikt over status på eierforhold for de kaiene Karmøy kommune gikk inn i havnesamarbeidet med, beskrevet i disposisjonsliste (fra kommunestyre 15.06.1999, sak

0072/99). Oversikten inneholder Karmsund Havn sin kommentar på eierforhold og anbefaling for fremtidig eierskap. De tre salgene revisjonen vurderer har i denne saken følgende omtale:

- **Kopervik D/S kaien**: Står i Karmsund havn sin oversikt med kommentar: «Eies av Karmsund Havn. Inngår mulig i salg av Kopervik havn, og dette vil i tilfelle komme som en egen sak.»
- **Almenning Skudeneshavn:** Står i Karmsund havn sin oversikt med kommentar: «Eies av Karmsund Havn. Skal avhendes.»
- **Eiendommene i Monsavika:** Disse er ikke nevnt, og er heller ikke med i opprinnelig disposisjonsliste som lå til grunn for havnesamarbeidet. Men det må bemerkes at eiendommene er naturtomter, uten kai. I denne saken er det kaianlegg som blir behandlet.

De intervjuede i Karmsund Havn forteller at de hadde en del møter og e-postkontakt med kommunens eiendomssjef og rådmann om oppryddingsarbeidet av havneporteføljen, og at de både var klar over arbeidet og hadde en felles forståelse av hva som tilhørte havnekassen. Arbeidet resulterte også i orienteringssaker i havneråd, noe som ordfører også bekrefter i intervju.

Havnedirektør forteller i intervju at innkalling til havnerådsmøter sendes til ordførere, rådmenn, havnestyret, varaordfører, kontrollutvalgssekretariatet og til medlemmene av havnerådet. Og sier videre at «*Med dette har de direkte innsikt i hva som rører seg i selskapet, utover de ordinære eiermøtene. Representantene i havnerådet kan ta med rådgiver som de kan gi talerett i havnerådsmøtene. Dette i henhold til vedtektene*».

3.4.3 SYNSPUNKTER FRA KARTVERKET

For å belyse kartverkets vurderinger av hjemmelsendring, har revisjonen intervjuet en jurist i Kartverket. Juristen har ikke saksbehandlet hjemmelsendringen for Karmsund Havn, men er gjort kjent med saksdokumentasjonen og svarer også ut ifra vanlig praksis for lignende saker, oppsummert her:

Når et hjemmelsdokument blir tinglyst kreves det signatur av hjemmelshaver. Hvis hjemmelshaver er et selskap som ikke eksisterer, har Kartverket i den del tilfeller godtatt at det nye eksisterende selskapet signerer hjemmelsdokumentet. Dette kan godtas av Kartverket dersom omorganiseringen av selskapene er gjort med hjemmel i lov som bygger på selskapsrettslig kontinuitet. Videre forklares det at en del saker hvor registreringen av opprinnelig hjemmelshaver er gammel, er det også slik at et foretak kan ha endret navn, men i realiteten er det samme rettsubjektet som hadde hjemmel opprinnelig. Om Kartverket finner dette dokumentert, godtas også da at det er forskjell mellom navnet på hjemmelshaver slik det er registrert i grunnboken sett opp imot navnet på det foretak som signerer for hjemmelsoverføringen.

I kartverkets saksbehandling legges det generelt til grunn at tilsendte dokumenter og begjæring har materiell gyldighet. En gjennomfører ikke noen gyldighetskontroll ettersom dette går utenfor Kartverkets kompetanse, med mindre det framgår av regelverket at det skal være flere kontroller i

forbindelse med tinglysningen. Eksempelvis skal Kartverket nekte et dokument tinglyst dersom det inneholder avtaler som er klart i strid med preseptoriske lovbestemmelser, som servituttlova §§ 11-15, fordi dokumentene da ikke er gyldige, jf. servituttlova § 16.

Selskapsavtaler er ikke noe kartverket bruker i saksbehandling, med mindre det er grunn for det. Årsaker til å se på selskapsavtaler vil være når det i følgebrevet til saken eller i det tinglyste dokumentet er vist til passuser, eller dersom det i saken er vist til at en selskapsrettslig omdanning danner grunnlag for redusert dokumentavgift enten pga. selskapsrettslig omdanning eller skattemessig kontinuitet. Særlig dersom en slik hjemmelsoverføring er knyttet til fisjon, vil det kunne oppstå et behov for å kontrollere underliggende dokument nærmere for å fastslå hvilke eiendommer som eventuelt har blitt overført til utfisjonerte selskap.

I denne saken ser det ikke ut som at vedlagt selskapsavtale har vært gjenstand for kontroll, ettersom kartverket ikke har registrert noen notater som kunne vist til tilleggsvurderinger. For denne saken antas det fra Kartverket å ha vært avgjørende at de utgåtte havnevesenene stod som hjemmelshaver, og dokumentasjonen som bekrefter at de gamle havnevesenene nå er slått sammen til Karmsund, men det er ikke klart formulert i ett tilleggsnotat fra Kartverket. Kommunens eiendomsrett, slik den står i den opprinnelige selskapsavtalen har ikke hatt betydning for vurdering av om havneselskapet er rett hjemmelshaver.

Enhver kan kreve grunnboken rettet, og Kartverkets arbeid blir da å finne om det er grunnlag for å rette hjemmelen eller ikke. Informanten fra Kartverket presisere at om det er grad av tvil, så foretar ikke Kartverket noen endring, da blir hjemmelen stående slik den er.

Dersom Kartverket kommer til at vilkårene for retting er oppfylt, vil dette skje ved at Kartverket tilbakefører hjemmel. Ved slike henvendelser tas det kontakt med de som har vært involvert i transaksjonene. Det skal i slike saker være høy grad av sannsynlighet for at det har skjedd en tinglysningsfeil og at grunnboken er uriktig. Når et dokument først er tinglyst blir det ikke ført ut av grunnboken igjen med mindre det er på det rene at tinglysning ikke skulle ha skjedd. Hvis det er materiell uenighet mellom parter, så må det avgjøres rettslig. Tinglysningen og tinglysningens avgjørelse vil ikke være løsningen på en slik eventuell tvist.

Informanten i kartverket sier at det ikke er uvanlig at grunnbokshjemmel er på selskap som ikke eksisterer lenger og at det da sendes inn dokumentasjon på at nytt foretak har overtatt det gamle:

> *«Et overtagende selskap dokumenterer at de gjennom fusjon har overtatt rettsposisjonen til det foretaket som er registrert i grunnboken, og således kan signere på vegne av hjemmelshaver. Det kan også være at nye selskap er samme rettssubjekt som det gamle som ble registrert, men at den forrige registreringen f.eks. var svært gammel og derfor har blitt registrert i grunnboken med et unøyaktig navn. Senere har formalisering medført at det samme rettssubjektet kanskje er registrert med et litt annet navn. Da kreves det dokumentasjon på at det eksisterende rettssubjektet er det samme som det gamle, og så kan dette danne grunnlag for en korrigering i grunnboken, eventuelt kombinert med en*

erklæring vedrørende dette fra det berørte foretaket. Dersom det ved en fusjon ikke lar seg dokumentere med tilstrekkelig klarhet hva som er det eksisterende selskapet, kan siste sittende styre i det overtatte selskapet signere for overdragelse, og. Dersom et registrert foretak ikke klarer å dokumentere at de er det samme foretaket som i sin tid ble registrert som hjemmelshaver, kan dagens hjemmelspretendent søke om hjemmel etter reglene om hjemmelsovergang etter kunngjøring i medhold av tinglysingsloven § 38a.»

3.5 KOPERVIK HAVN

Kopervik havn (gnr. 58, bnr. 172) har en størrelse på 16.170 m² og består av ca. 800 løpemeter kai og asfalterte områder. Det er flere lager- og kontorbygninger på eiendommen, med anslått byggeår på 1967 og 1980. Ifølge grunnboken har siste hjemmelshavere vært følgende:

- 1936: Kopervik Havnevesen
- 2017: Karmsund Havn IKS
- 2019: Kopervik Havn AS

Fra 1936-2017 har havnen skiftet eierforhold, uten at det er endret i grunnboken:

- I 1982 ble Kopervik Havnevesen og Skudeneshavn havnedistrikt slått sammen til Karmøy havnevesen.
- I 1985 trådde ny havnelov i kraft, og havnevesenet ble egen kommunal etat.

Kommunen var ikke del av saksbehandlingen da Karmsund Havn i 2017, fikk hjemlet over Kopervik Havn. Kommunens forståelse av eierforholdet kommer fram iblant annet kommunestyresak «Tilbud om kommunal overtakelse av Kopervik Havn» (sak nr. 16/19 den 01.07.2019). I saksfremstillingen skriver rådmannen:

«Så langt rådmannen har brakt i erfaring er kaiarealet i Kopervik finansiert av havnekassen fra daværende Kopervik havnevesen, der midlene er bygget opp gjennom havnedrift, anløpsavgifter med mer. Havne- og farvannslovens § 47 slår fast at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler.

Karmøy kommune kan derfor med stor sannsynlighet ikke påberope seg et eierforhold til kaiarealene, noe som i tilfelle ville kunnet begrenset eller forhindret mulighetene for en fri omsetning. Den foreliggende saksutredningen bygger på det utgangspunktet som her er beskrevet.»

Figur 8. Kopervik Havn

Kilde: [Kopervik Havn - Karmsund Maritime]

Fra Karmsund Havn sin side lå salg av Kopervik Havn i kortene. I Karmsund Havn strategiplan 2013-2022 skisseres utviklingsplaner for utvikling av havneavsnittene. I strategien står det følgende om Kopervik Havn:

> *«Karmsund havn disponerer betydelige arealer i Kopervik sentrum. I samarbeid med kommunen vil Karmsund havn foreta en grundig vurdering av fremtidig arealbehov og bruken av bygningene på området. Det er sannsynlig at deler av arealet kan tilbakeføres til kommunen for annen byutvikling. Det er et overordnet mål for Karmsund havn i størst mulig grad å samle sjørettet virksomhet på Karmsund trafikkhavn, Husøy»*

I Karmøy kommunes beskrivelse av kommuneplanens arealdel 2014-2023, står det følgende om Kopervik Havn:

> *«Kopervik havn vises til sentrumsområde. Havnefunksjonene er i stor grad overført til Husøy og området har er stort potensial for utvikling av mange former for sentrumsfunksjoner.»*

I Karmsund Havn sitt strategiseminar 01.09.2016, vises det til at :

> *«Karmsund Havn har i dag betydelige leieinntekter fra Kopervik og havnen har en viktig funksjon som ventehavn. Havnedirektøren er kjent med at Karmøy Kommune ønsker en annen byutvikling av området på sikt og at havnen bør selges tilbake til kommunen på sikt. Kaiene i Kopervik er av varierende kvalitet og det er forventet et betydelig vedlikehold de neste ti årene. Deler av anlegget er allerede delvis stengt av og det kan forventes at en også må stenge av deler av kai innenfor ISPS området.»*

På samme seminar kommer Karmsund Havn med påfølgende anbefalinger:

> *Ledergruppen anbefaler at vi på sikt (10 – 15 år minimum), når en har fått etablert mer kaiareal andre steder i havnedistriktet, avhender Kopervik til kommunen (Karmsund Havn eier Kopervik havn og kan selge den til kommunen). Se forøvrig kapittel 2.5, om cruiseturisme og planer om nytt anlegg på Storesundsskjærene.»*

I havnestyremøte 01.09.2016 blir følgende vedtatt:

> *«Havnestyret ber administrasjonen søke dialog med Karmøy Kommune for å vurdere fremtidig salg/ avhending av Kopervik Havn».*

I kommunedelplan for Kopervik beskrives områder knyttet til sentrumsformål, deriblant Kopervik Havn.[25] Her vises det til at havnen er det viktigste transformasjonsområde innenfor Kopervik sentrum. Planen beskriver redusert havneaktivitet grunnet overføring av havneaktiviteter til Husøy havn: *«Denne utviklingen vil trolig fortsette, og mest sannsynlig vil Karmsund interkommunale havnevesen etterhvert avvikle sin virksomhet i Kopervik»*

Juridisk rådgiver skriver i e-post til Havnesjef 28.02.2018 blant annet:

> *«Hva gjelder Kopervik Havn er vi interessert i denne, men vi vil måtte vurdere verdien av eiendommen ut i fra vår planlagte bruk av området. Kaiens tekniske status er sentral i forhold til denne verdivurderingen, og vi vil måtte bruke noe tid for å avklare dette. Kjøpet av Kopervik Havn og kjøpet av område 2 til 4, må således gjennomføres uavhengig av hverandre. Dette har bl.a. betydning for hvordan dere kan finansiere utkjøpet av områdene 2 til 4.»*

Område 2 til 4 viser her til kommunalt eide eiendommer som Karmsund Havnevesen ønsker skal inngå i Husøy havn. I samme sak ble det laget felles klassifiseringslogg med aksjoner. Ifølge denne legges det opp til at Karmøy kommune gjør vurdering av tilstand på Kopervik Havn innen 15.04.2018, med endelig kjøpsavtale innen 01.06.2018.

Den 26.06.2018 informere kommunen om status for Kopervik Havn, i e-post til havnesjef. Her vises det til gjennomført tilstandsvurdering av konsulentfirmaet Petter Rasmussen AS. Og at kommunen, på bakgrunn av tilstandsvurdering, skal utarbeide beslutningsgrunnlag for politisk behandling. Det vises til takst på havnen datert 16.06.2016, utarbeidet av Meglerhuset Rele på oppdrag fra Karmsund Havn, men at kommunen også skal få en uhildet takst som supplerende grunnlagsmateriale.

- Takst fra Karmsund Havn 2016: kr 52,7 mill. Utført av Meglerhuset Rele AS.

---

[25] Kommunedelplan for Kopervik - Karmøy kommune (karmoy.kommune.no)

- Takst fra kommunen 2018: kr 17,5 mill. Utført av Takst Team (Norges Takseringsforbund)
- Næringstakst for kommunen 2018 i forbindelse med eiendomsskatt: kr 43,29 mill. Utført Kjell Larsen AS (sertifisert foretak gjennom Norges takseringsforbund)

I e-postutveksling mellom kommunen og Karmsund Havn i august 2018, etterspør Karmsund Havn om kommunen er interessert i å gå i forhandlinger rundt kjøp av Kopervik Havn, og viser til at styret har bedt om å snarlig igangsette en salgsprosess for å delfinansiere utkjøp av eiendommer på Husøy. Kommunen svarer at emnet er på agendaen både politisk og administrativt og at slike prosesser tar noe tid.

Januar 2019 er det forhandlingsmøte mellom Karmsund Havn og kommunen. 18.03.2019 foreslår Karmsund Havn (per e-post) at kommunen betaler kr 25 mill. for Kopervik havn mot at kommunen overfører tomteareal på Husøy tilsvarende en verdi kr 10 mill. Kjøpt av tomter på Husøy, var allerede planlagt, men ble her foreslått framskyndet av Karmsund Havn for å få til kommunalt kjøp av Kopervik Havn.

I havnestyretmøte 08.04.2019 gir styret havnedirektøren fullmakt til å selge Kopervik Havn for kr 35 mill.. Kommunen svarer Karmsund Havn (08.04.2019) at kjøp av Kopervik Havn til kr 35 mill. må behandles politisk i formannskapet og kommunestyret.

I juni 2019 utarbeider Karmsund Havn, et salgsprospekt for Kopervik Havn.

I kommunestyret 01.07.2019 blir følgende vedtatt: (Sak 67/19)

1. *Kommunestyret viser til saksutredningen og styrevedtak i Karmsund Havn IKS i sak 19/19, der Karmøy kommune tilbys kjøp av gnr.58, bnr.173 i Kopervik havn til oppgitt sum på 35 mill. kroner. Kommunestyret er kjent med at et eventuelt kjøp må godkjennes i Havnerådet, som det øverste styringsorgan i Karmsund Havn IKS.*
2. *Kommunestyret legger til grunn at den 16.170 m2 store eiendommen har et potensiale som kommunestyret ønsker å bidra til blir realisert. Kopervik Havn kan utvikles til en attraktiv og funksjonell bydel i Kopervik.*
3. *En kommunal overtakelse av eiendommen vil medføre betydelige kostnader og eieransvar til drift, vedlikehold og oppgradering av eiendommen før den er klargjort for bebyggelse. Dette forhold sett i sammenheng med tilbudt pris gir etter kommunestyrets vurdering en for høy total kostnad.*
4. *Kommunestyret gir administrasjonen myndighet til å forhandle videre med Karmsund Havn IKS med utgangspunkt i takst utarbeidet av Takst Team AS.*
5. *Kommunestyret er eventuelt åpen for senere samarbeid med private aktører om utvikling av Karmsund Havn*

Havnesjefen svarer kommunen på kommunestyrevedtaket i e-post 02.07.2019. Her kommer det fram at Karmsund Havn ikke lenger forventer at kommunen vil nærme seg prisforlangende på kr 35 mill. Det vises til at det er flere andre interessenter til Kopervik havn, både innenfor næring og eiendomsutvikling knyttet til boliger, og at en ønsker salg før sommerferien.

Salg på det åpne markedet:
19. juli er det dialog mellom havnesjef og kommunedirektøren, som bekrefter at Karmøy kommune ikke kjøper havnen, og at havnen derfor legges ut på det åpne markedet. De intervjuede i Karmsund Havn forteller at salgsobjektet ble gjort kjent ved direkte kontakt med andre investorer, og ved omtale i Haugesunds avis.

I sak 14/19 i havnerådet beskriver havnesjefen hvordan salgsprosessen ble gjennomført. Her vises det til at det ble opprettet kontakt med flere eiendomsaktører etter 19. juli, noe revisjon får bekreftet i dokumenterte e-poster datert 22.07.2019. Det ble holdt visning med kjøper 30.07, hvorpå kjøper la inn skriftlig bud på kr 35 mill., med frist påfølgende dag kl. 12. I saken står det:

> *«For å holde en åpen dialog med alle interesserte, ble samtlige som KH hadde vært i dialog med, kontaktet og informert om budet i god tid før budfristen gikk ut.»*

Havnesjef orienterer også rådmann om mottatt bud, på SMS den 30. juli.

01.08.2019 aksepterer Karmsund Havn, Karmsund Maritime Group AS sitt bud på kr 35 mill. for Kopervik havn, med forbehold om vedtak i havnerådet. Havnerådet vedtar 05.09.2019 salg av Kopervik Havn.

Ifølge havnedirektør, ble det benyttet eksterne advokater som rådgivere i denne prosessen under budgivning, kontraktsutarbeidelse og oppgjør.

Flertallet av de intervjuede i Karmsund Havn og i kommunen sier at de ikke har vurdert salget av Kopervik havn som noe klanderverdig, men enkelte informanter har en annen oppfatning. Disse forteller at det er Karmøy kommune som har eierskapet til eiendommen, og som enten skulle fått eiendommen vederlagsfritt tilbake, eller fått salgsinntekt. Her nevnes det at salgsinntekt må tilbakeføres til havnekassen, men at kommunen, enten burde fått større eierandel, eller at de andre eierkommunene skulle betale inn likelydende beløp.

3.5.1 BLE KARMØY KOMMUNES INTERESSER IVARETATT MHT. KUNNSKAPEN OM NY HAVNE- OG FARVANNSLOV VED SALG AV KOPERVIK HAVN I 2019

Den nye havnefarvannsloven tredde i kraft fire måneder etter salget av Kopervik Havn, og er derfor ikke gjeldende for dette salget. Den nye loven gjør det mulig å dele ut utbytte, dersom det er avsatt tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold samt midler til investeringer.

I kommunens politiske behandling av mulig kjøp av Kopervik Havn, er ikke utbytte av salget nevnt.

Kommunen var en av høringsinstansene, da den nye havne- og farvannsloven var ute på høring våren 2018. I formannskapet 04.06.2018 (saksnr. 76/18 - E), ble Karmsund Havn sitt høringsutkast realitetsbehandlet. Ifølge høringsutkastet ønsker ikke Karmsund Havn at kommunene kan ta ut utbytte, og viser til at havnen står overfor flere tunge investeringer. Dette er formannskapet uenig i, og vedtar enstemmig følgende uttalelse som legges til høringssvaret:

> *«Havn foreslår at kommunen ikke skal kunne ta utbytte, og mener altså det motsatte av hva staten foreslår. Formannskapet er derimot enig i statens synspunkt. Hadde Havnevesenet vært en del av kommunens tjenestetilbud, måtte de eventuelt vært med på innstramninger på lik linje med andre etater og avdelinger i kommunen. Det blir ikke rett at de skjermes helt fra dette. Et mulig utnyttekrav kan skjerpe holdningen i selskapet til økt kostnadskontroll og økt fokus på inntektsmuligheter.»*

De intervjuede fra Karmsund Havn forklarer at salgsprosessen av Kopervik Havn, ikke var gjenstand for hastebehandling i forkant av ny havnelov. Prosessen startet i 2014, og det var flere år med dialog og forhandlinger med kommunen. Et eventuelt utbytte måtte vært behandlet i havnerådet og en av de intervjuede forteller at, hvis utbytte ville vært aktuelt, ville det være naturlig å fordele dette på alle eierkommuner etter eierandel.

3.6 EIENDOMMER MONSAVIKA

Eiendommene ligger på Skjersund i Monsavika, og grenser til Karmsundet. Salget i 2020 gjelder tre naturtomter:

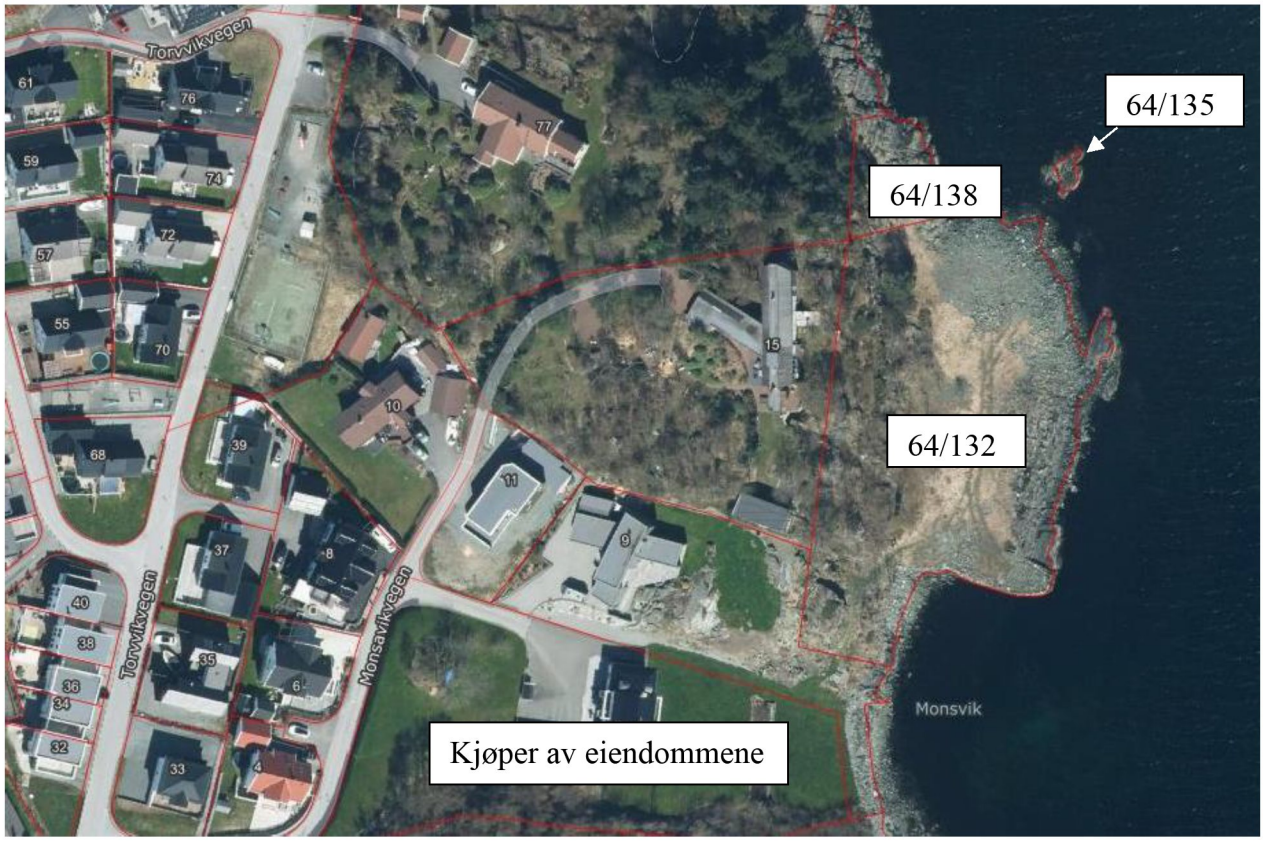
- Gnr. 64, bnr. 132: 4.658 m²
- Gnr. 64, bnr. 135: 31 m² (øy)
- Gnr. 64, bnr. 138: 435 m²

Det har vært samlet eierskap for de tre eiendommene og ifølge grunnboken har siste hjemmelshavere vært følgende:

- 1956: Kopervik Havnevesen
- 2017: Karmsund Havn IKS
- 2020: Solgt til privatperson for kr 500 000.

Slik som Kopervik Havn, har eiendommene skiftet eierforhold i 1982 og 1985, grunnet sammenslåing av havnedistrikt og kommunalisering av havnene, uten at dette er endret i grunnboken. Eiendommene har dog ikke blitt tatt ut av havnekassen, før salget i 2020.

Figur 9. Kart/bilde av Skjersund/Monsavika



Kilde: Finn.no/Kartverket

Karmsund Havn henvender seg til kommunen i 2018, for vurdering av å omregulere eiendommene, som er regulert til friområde Kommunen svarer at administrasjonen generelt er negativ til regulering til formål som privatiserer områder eller som begrenser allmenhetens bruk. I intern korrespondanse i Karmsund Havn blir det anbefalt å ikke gå videre med fremtidig omregulering, men heller å få eiendommene taksert for så å selge til private.

Karmsund Havn IKS engasjerer megler for vurdering av dagens omsetningsverdi. Verdivurderingen datert 24.01.2019 av næringsmegler i Meglerhuset Rele AS, setter markedsverdi på kr 50.000. Ifølge megler settes verdi på friområdetomter til mellom 2-5 kr/kvm, men at disse eiendommene kan ha høyere verdi for naboer, evt. myndigheter. Verdivurderingen tilsier en kvadratmeterpris på 9,8 kr/kvm.

I juni 2019 kontakter Karmsund Havn aktuelle kjøpere for å lufte interessen for salg. Eierne for de tre tilstøtende eiendommene og eier av nærliggende eiendom som selv hadde meldt inn interesse flere år tidligere. Det var sistnevnte som til slutt kjøpte eiendommene (markert på kartet «Kjøper av eiendommene».) De intervjuede i Karmsund Havn forteller at markedsføring av salg avhenger av salgsobjektet, og at det er lite hensiktsmessig å bruke mye penger på annonsering av tomter med lav markedsverdi.

Avhending av salget ble behandlet i havnestyret 29.08.19 (sak 38/19) og havnerådet den 05.09.2019 (sak 11/19), med følgende vedtak:

1. *Havnerådet gir Havnedirektøren fullmakt til å avhende gnr. 64, bnr. 132, 135 og138 i Karmøy kommune ved budrunde. Eiendommene tilbys eiere av naboeiendommer, eller dersom dette ikke skulle føre frem, ved salg på det åpne markedet.*
2. *Havnedirektør gis fullmakt til å signere alle dokumenter i forbindelse med salg.*
3. *Kjøpere av eiendommene skal bære alle omkostninger knyttet til formell overtagelse av arealet (tinglysing, dokumentavgifter etc.).*

I saken opplyser havnedirektør at eiendommene er opparbeidet av midler fra havnekassen, og at salgssum derfor blir reinvestert i havnevirksomheten. Havnedirektør opplyser også at megler vil foreta en eventuell budrunde mellom naboene. De intervjuede i Karmsund Havn forteller at liste over de interesserte kjøperne ble sendt til eiendomsmegler for oppfølging. Salget endte i budrunde, og ble solgt for kr 500 000, langt over verdivurderingen.

I intervju med ansatte i Karmsund Havn bekreftes nevnte saksgang.

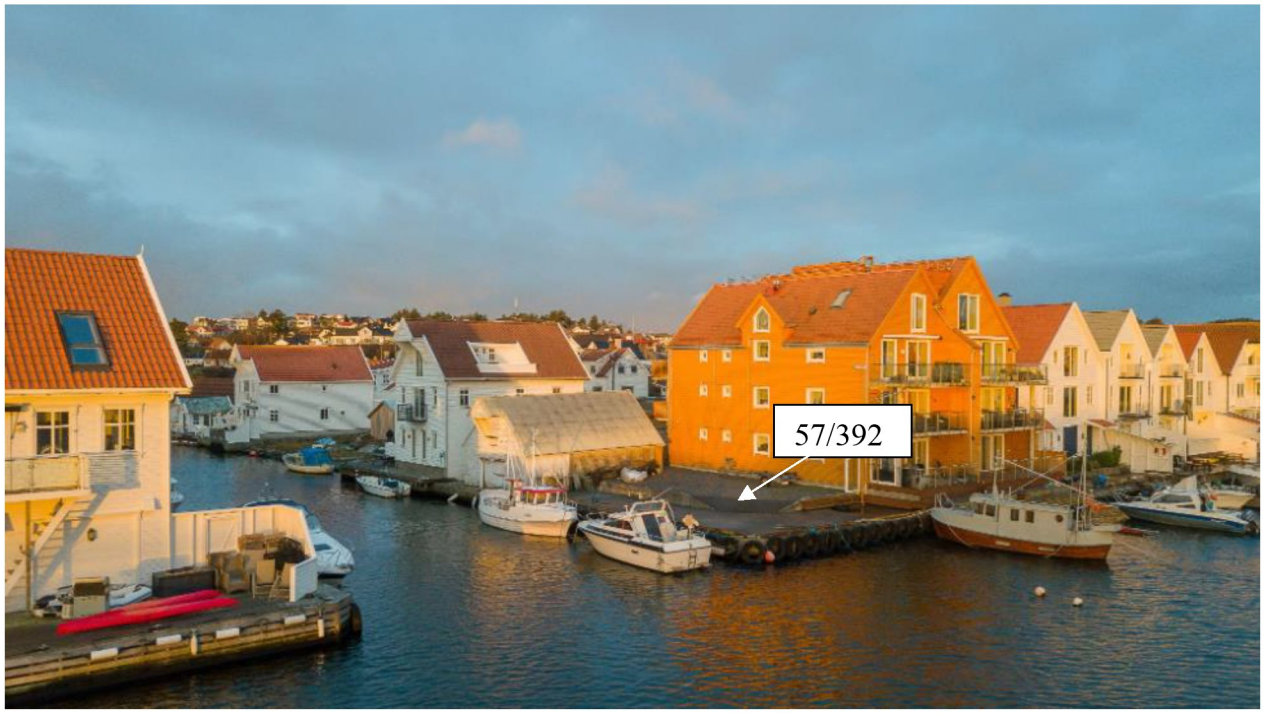
3.7 EIENDOM I KANALVEGEN, SKUDENESHAVN

Eiendommen med gnr. 57, bnr. 392, er en tomt, med areal på 228,8 m², og ligger ved sjøen i sentrum av Skudeneshavn, som ble solgt i 2019. Ifølge grunnboken har siste hjemmelshavere vært følgende:

- 1969: Karmøy kommune
- 1981: Karmøy Havnevesen
- 2017: Karmsund Havn IKS
- 2019: Skude Bygg og Eiendom AS

Grunnboken ble ikke endret da ny havnelov trådte i kraft i 1985 og havnevesenet ble egen kommunal etat.

Figur 9. Bilde av eiendommen i Skudeneshavn



Kilde: Haugesunds Avis nyheter, karmøy | Eiendom helt i vannkanten selges for en million (h-avis.no)

Salg av eiendommen er del av Karmsund Havn sin nevnte oppryddingsarbeid, med siktemål om å ta bort eiendommer med liten eller ingen betydning for den offentlige havnedriften. I havnerådet i 2018 (sak 19/18), står det at eiendommen i Skudeneshavn skal avhendes.

Karmsund Havn IKS engasjerer megler for vurdering av dagens omsetningsverdi. Verdivurderingen datert 14.08.2018 av næringsmegler i Meglerhuset Rele AS, setter markedsverdi på omlag kr 800.000, med forutsetning av at eiendommen kan benyttes til boligformål.

I intern korrespondanse i Karmsund Havn anbefaler forvaltningssjef å selge eiendommen til kommunen til taksten. I påfølgende korrespondanse med eiendomsavdelingen i kommunen, skriver juridisk rådgiver at en skal vurdere om det er hensiktsmessig for kommunen å kjøpe eiendommen.

Avhending av salget ble i desember 2018 behandlet i havnestyret (sak 55/18) og havnerådet den (sak 22/18). Vedtaket gjelder også salg av andre eiendommer, men punkt 2, 3 og 4 gjelder salget som er gjenstand for denne revisjonen:

1. *Havnerådet gir Havnedirektøren fullmakt til å avhende gnr. 57, bnr. 392 på det åpne markedet.*
2. *Havnedirektør gis fullmakt til å signere alle dokumenter i forbindelse med salg.*
3. *Kjøpere av eiendommene skal bære alle omkostninger knyttet til formell overtagelse av arealet (tinglysing, dokumentavgifter etc.).*

I saken sier havnedirektør at eiendommen er opparbeidet av havnekassens midler og at salgssum reinvesteres i havnevirksomhet. Havnedirektør vurderer det som mest riktig å legge eiendommen ut på det åpne markedet, ettersom det er flere aktuelle kjøpere.

Karmsund Havn engasjerer Meglerhuset Rele AS, for å gjennomføre salget. Oppdraget innebærer utarbeiding av prospekt, markedsføring og gjennomføring av budrunde. I prospektet settes prisantydning til kr 1 mill.. Det redegjøres for tinglyste heftelser, kommunale reguleringsbestemmelser og tomtens status som kulturmiljø.

Selve budrunden skjer i mai/juni 2019. Ifølge e-postkorrespondanse mellom megler og Karmsund Havn er det flere interesserte, og blir til slutt solgt til høyeste bud på kr 1.1 mill.

3.7.1 AVKLARING AV EIENDOMMEN SOM ALLMENNING

Da eiendommen ble annonsert for salg, hevdet Skudeneshavn båtforening at eiendommen er en allmenning og derfor ikke kan selges («Bråstopp for salg av denne tomta», Haugesunds avis 08.01.2019). Båtforeningen hadde på dette tidspunktet avtalte med Karmsund Havn om å bruke kaien, mot at de påtok seg vedlikeholdsansvar. Saken førte til at Karmsund Havn gjorde undersøkelser for vurdering av eiendommen, som konkluderte med at eiendommen ikke er en allmenning. Saken involverte også eiendomsavdelingen i Karmøy kommune, som i januar 2019 sender e-post til Karmsund Havn, hvor det kommer frem at kommunen vurderer at eiendommen fritt kan selges.

Basert på ulike kilder fremstår det som at eiendommer som gir tilgang til havet er omtalt som ytre allmenninger. [26] Det framgår av forarbeidene til fjellova NOU 2018: 11 s. 43 at *«Etter NL-3-12-1 er det også ein ytre allmenning, som i dag i praksis består av grunnar, skjer, holmar og små øyer i havet. Om sjølve havstrekningane i dag er ein del av den ytre allmenningen, er omdiskutert.»*. Basert på hva forhistorien til hva allmenninger er, fremstår det som om årsaken til denne eiendommen er omtalt som en allmenning, er allmennhetens tilgang til sjøen i området.

Vi har i denne rapporten ikke gjort en full juridisk vurdering på hvorvidt eiendommen kan betraktes som en allmenning eller ikke. Men vi oppsummerer de fakta som ligger i nevnte vurdering og i annen dokumentasjon revisjonen besitter:

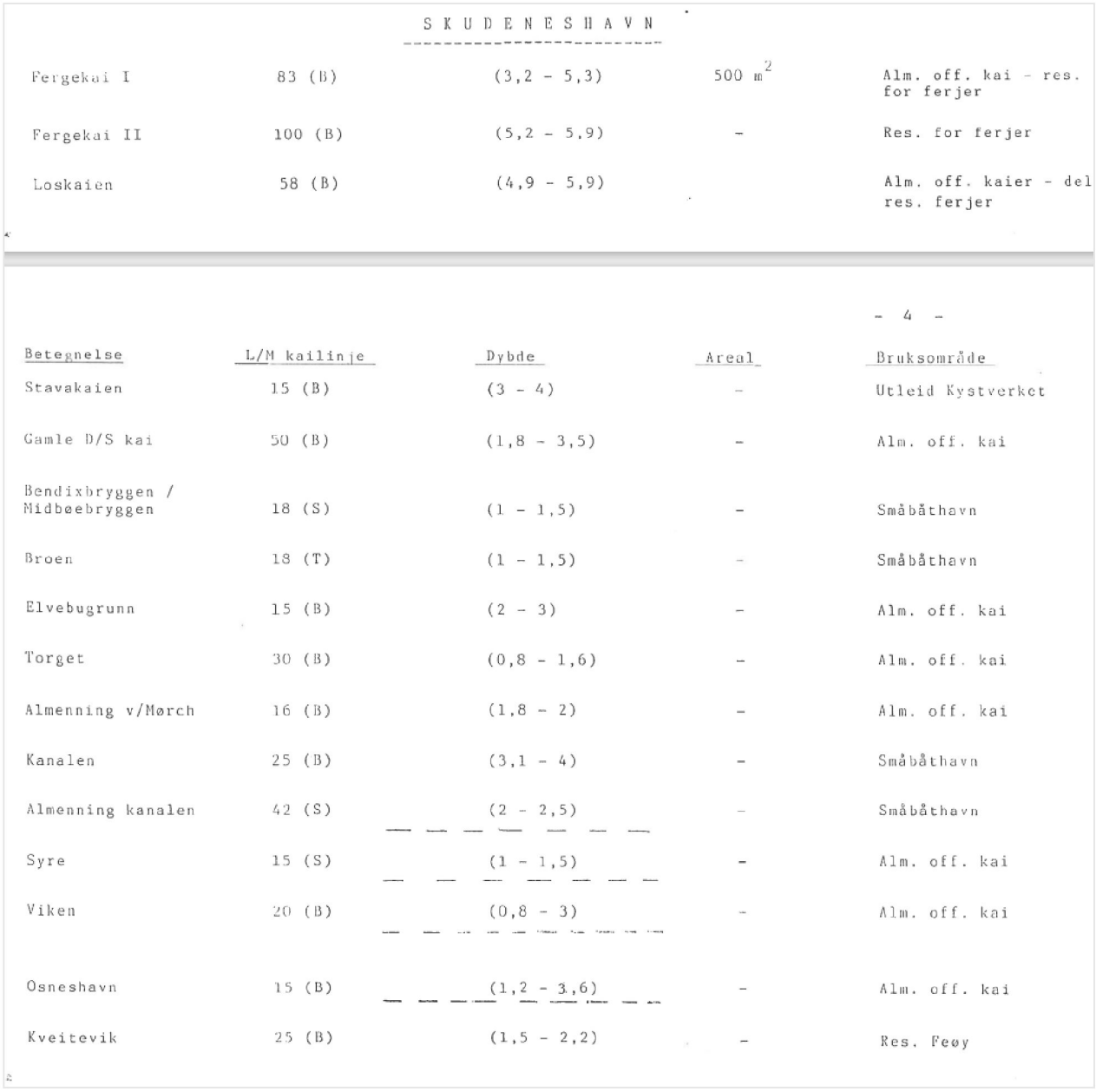
- Sandved trelast AS søker i 2006 om å kjøpe eiendommen av kommunen. Kommunen avslår søknad med at: «*viktig for kommunen og allmennheten at slike sjøarealer forblir i kommunal og offentlighetens eie.»*
- I 2008 får en privatperson tillatelse av Karmsund Havn, for utbedring av eiendommen. En av havnedirektørens forutsetninger er at eiendommen må «*betraktes som fullverdig kai-*

[26] NOU 1988:16 Rådsegn 14 – Eigedomsgrensen og administrative inndelingsgrenser s.55, NOU 2018: 11, s.43

allmenninger. Hvor befolkningen i Karmøy kommune/Skudeneshavn skal ha full rett til tilkomst og bruk etter nærmere retningslinjer fastsatt av kommune og havnevesen»

- Leder for museene i Karmøy kommune sier i notat at eiendommen ikke er en allmenning, da den har vært regulert til sjøhusbebyggelse siden 1861. Notatet har følgende dokumentasjon:
    - Plankart av Skudeneshavn fra 1861, hvor eiendommen er markert som bebygget og merket «Rodenummer 19»
    - Leder skrive at det var sjøhus på eiendommen i 1918.
    - Flere fotografier av havnen som viser at det var sjøhus på eiendommen, hvorav ett av dem er datert 1957. Sjøhuset er merket med «nr. 9».
- Gammel grunnbok som viser endring av eierskap på eiendommen, fra privat eie til Karmøy kommune i 1969, og til Karmøy havnevesen i 1981.
- I en oversikt over kaier i Karmøy (Figur 11), som var del av saksunderlaget i forhandlingene med Haugesund rundt opprettelse av havnesamarbeid på slutten av 1980-tallet, er kaiene kategorisert etter bruksområde. Eiendommen er her definert som småbåthavn, ikke som allmenn offentlig kai.

Figur 11: «Karmøy – oversikt over offentlige kaier/anlegg»



SKUDENESHAVN

Fergekai I	83 (B)	(3,2 - 5,3)	500 m^2	Alm. off. kai - res. for ferjer
Fergekai II	100 (B)	(5,2 - 5,9)	-	Res. for ferjer
Loskaien	58 (B)	(4,9 - 5,9)		Alm. off. kaier - del res. ferjer

- 4 -

Betegnelse	L/M kailinje	Dybde	Areal	Bruksområde
Stavakaien	15 (B)	(3 - 4)	-	Utleid Kystverket
Gamle D/S kai	50 (B)	(1,8 - 3,5)	-	Alm. off. kai
Bendixbryggen / Midbøebryggen	18 (S)	(1 - 1,5)	-	Småbåthavn
Broen	18 (T)	(1 - 1,5)	-	Småbåthavn
Elvebugrunn	15 (B)	(2 - 3)	-	Alm. off. kai
Torget	30 (B)	(0,8 - 1,6)	-	Alm. off. kai
Almenning v/Mørch	16 (B)	(1,8 - 2)	-	Alm. off. kai
Kanalen	25 (B)	(3,1 - 4)	-	Småbåthavn
Almenning kanalen	42 (S)	(2 - 2,5)	-	Småbåthavn
Syre	15 (S)	(1 - 1,5)	-	Alm. off. kai
Viken	20 (B)	(0,8 - 3)	-	Alm. off. kai
Osneshavn	15 (B)	(1,2 - 3,6)	-	Alm. off. kai
Kveitevik	25 (B)	(1,5 - 2,2)	-	Res. Feøy

Kilde: Kystverket, mottatt fra Haugesund kommune. Dokumentasjon fra forhandlingene på slutten av 1980-tallet ved opprettelse av havnesamarbeidet.

3.8 VURDERING

Avhending av havnekassens eiendommer med lite havnemessig betydning, har vært gjenstand for flere politiske behandlinger i Karmøy kommune. Det var allerede klart ved opprettelse av selskapet i 1992, at en del eiendommer kommunen gikk inn med, ikke burde tilfalle havneselskapet, ettersom de ga liten eller ingen inntjening/nytte for Karmsund Havn. Selskapet

skal etter selskapsavtalen og havneloven legge til rette for sjøbasert næringsutvikling og ta hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Avhending av eiendommer med ingen eller liten havnemessig betydning sparer selskapet for vedlikeholdsutgifter, samt at salgsinntekter bidrar med reinvestering i strategisk viktige anlegg, som havneanlegget på Husøy i Karmøy.

Havneeiendommene i Karmøy kommune var hjemlet på de eldre havnevesenene, som inngikk i Karmsund Havn i 1992. Når Karmsund Havn avhender eiendommer, må de derfor dokumentere eierskap for Kartverket. For å slippe dokumentasjonskravet for hvert salg, søker havneselskapet om navnendring av eier i grunnboken for 14 eiendommer i 2017. Kartverket innvilger endringen, ettersom vedlagte politiske vedtak og avtaler viser at de eldre havnedistriktene med påfølgende havnekasser ikke lenger eksisterer, men er overtatt av Karmsund Havn. I intervju viser Kartverket til at saksbehandlingen følger vanlig praksis for selskap som ikke lenger eksisterer, og at det er dokumenter som viser selskapets overtakelse som ligger til grunn. De enkelte vedtektene til selskapet, deriblant vedtekt om kommunalt eierskap til eiendommene, har ikke vært gjenstand for Kartverkets vurdering i dette tilfelle, noe som også følger vanlig praksis. Kartverket forholder seg til dokumenter som viser nytt hvem som har overtatt utgått selskap, og innhold i enkelte selskapsavtaler er ikke noe som vanligvis vurderes.

Ettersom kommune ikke var registrert som eier i grunnboken, var de heller ikke del av saksbehandlingen hos Kartverket. Men kommunen har vært kjent med avhending av ulønnsomme havneeiendommer, som grunnbokseendringen handler om, gjennom saker i havnerådet og i formannskapet. I sakene vises eierskapet til de enkelte eiendommene som ønskes avhendes, og det kommer fram at blant annet Kopervik Havn og eiendom i kanalvegen (allmenning), eies av Karmsund Havn.

I behandlingen har Kartverket fått vedtekter fra 1991, hvor det står at kommunen skal beholde eierskapet til sine eiendommer. Kartverket forteller i intervju, at de enkelte vedtektene ikke har vært gjenstand for vurdering, ettersom eierskapet allerede var sannsynliggjort i den andre dokumentasjonen.

I denne revisjon har vi undersøkt salg av Kopervik Havn i 2019, salg av eiendom i kanalvegen i Skudeneshavn i 2019 og salg av tre naturtomter i Monsavika i 2020. Vi har gjennomgått sakspapirer og annen relevant informasjon, og gjort intervjuer med personer i Karmsund havn og Karmøy kommune.

Karmsund Havn, var ifølge grunnboken hjemmelshaver for eiendommene i alle tre salgene, og fremstår her som den rettmessige eier med rett til å gjennomføre salg. Karmsund Havn har hatt eiendommene i porteføljen i over 20 år, og kunne muligvis dermed også hevdet eiendomsrett etter hevdslova § 2. Avhending av fast eiendom skal behandles i havnerådet, noe som er gjort for alle tre salgene vi har undersøkt. I saksdokumentasjonen av behandlingen, beskriver havnedirektør at eiendommen er opparbeidet av havnekassen, årsaker til hvorfor de ikke lenger har verdi for havneselskapet er oppgitt, og det vises til at salgsinntekt skal reinvesteres i havnevirksomheten.

Karmøy kommune utøver sitt eierskap til havneeiendommer gjennom havnerådet, med egen representant. Salgene er således ikke gjennomført «bak ryggen» til kommunen, men er gjort kjent og godkjent av kommunens representant i havnerådet. Eventuell mangelfull dialog/avklaring mellom kommunens representant og kommunen, kan ikke Karmsund Havn heftes for.

Planlegging av salg av Kopervik Havn startet rundt 2014, og har vært gjenstand for årelang dialog mellom kommunen og Karmsund Havn. Kommunen har ønsket å kjøpe eiendommen for å transformere området til byutviklingsformål, og selskapet har på sin side ønsket å selge eiendommen til kommunen. I salgsprosessen hentet både kommunen og Karmsund Havn inn uavhengige takster, i tillegg til kommunens næringstakst brukt i utregning av eiendomsskatt. De tre takstene varierte fra kr 17,5- 52,7 mill., som var bakgrunnen for prisforlangende på kr 35 mill. Kommunestyrebehandling handlet om pris på havnen, ikke om eierskap. Da kommunestyret ikke ville kjøpe havnen for prisforlangende, ble eiendommen annonsert gjennom media og eiendomsaktører, og kort tid etter solgt til Kopervik Havn AS til prisforlangende.

Det er også i de to andre salgene satt pris på bakgrunn av uavhengig takst, noe som sikrer at EØS-avtalens regler om offentlig støtte blir fulgt. I tillegg til markedstakst, har det i begge salgene vært flere interessenter som har deltatt i budrunde. Alle tre salgene har gått for markedstakst, eller høyere, noe som viser at Karmsund Havn har solgt eiendommene til reell markedsverdi.

I havnerådsbehandling av avhending av eiendommene i Monsavika, blir det vedtatt å prøve å selge til eiere av naboeiendommer i første omgang, med mulighet for å selge på det åpne markedet. De tre eierne av eiendommer som grenser til salgsobjektene, blir spurt om å gi bud. I tillegg deltar også eier av nærliggende, men ikke tilstøtende eiendom, som flere år i forveien har ytret ønske å kjøpe eiendommen og som i denne budrunden vinner salget. I havnerådsbehandlingen framgår det at det var mest naturlig å forsøke å avhende eiendommen til en av de «nærliggende naboeiendommene», og begrepet «nabo/naboeiendom» ble i havnerådssaken vurdert som dekkende for partene som viste interesse.. Vi vil også presisere at formålet med avhending var å selge eiendommene til høyeste pris, fortrinnsvis uten å bruke penger på markedsføring. Det å opprette dialog med kjente interesserte i dette tilfelle, synes ikke å være i strid med hverken havneselskapets formål eller EØS-regelverket for offentlig salg.

Ved salg av eiendom i Kanalvegen i Skudeneshavn, ble det stilt spørsmålstegn med lovligheten av salget, knyttet til påstand om eiendommen var en allmenning. I denne saken har kommune gjort egen vurdering som konkluderer med at eiendommen fritt kan selges. Vi vurderer at Karmsund Havn har forholdt seg til kommunens vurdering av eiendommen. Selv om dokumenter fra havneselskapet og kommune fra 00-tallet, betrakter eiendommen som en allmenning, viser historisk bruk noe annet. I oversikt over kaianlegg fra slutten av 1980-tallet, er kaien definert som småbåthavn, og historisk dokumentasjon viser eiendommen i lengre tid har vært bebygget med sjøhus.

Et halvt år etter salg av Kopervik Havn, trådte ny havnelov i kraft, med større mulighet for at ta ut utbytte. Vi vurderer at salget ikke var gjenstand for noe hastesalg for å unngå krav om utbytte,

ettersom det har vært en langvarig prosess. Vi har ikke vurdert om et mulig utbytte hadde vært aktuelt, hvis salget hadde vært senere. Men vi vil presisere at utbytte kun ville vært aktuelt dersom det var satt av tilstrekkelig midler til havneformål. Bruk av utbytte måtte også ha blitt gjort i enighet med de andre eierkommunene gjennom vedtak i havnerådet etter forslag fra styret i samsvar med hfl. § 32 fjerde ledd.

KONKLUSJON OG ANBEFALINGER

Formålet med revisjonen er å gjennomgå utvalgte sider av Karmsund Havns virksomhet for å bringe større klarhet og supplere allerede foreliggende faktagrunnlag i denne saken.

Vi har stor forståelse for at det reises spørsmål knyttet til de kommunale havner og kaianleggene innunder Karmsund Havn IKS. I vår gjennomgang har vi vurdert innholdet i flere hundre dokumenter som strekker seg over flere tiår. Vi har gjennomført 12 intervjuer og har tilstrebet at intervjuene har bidratt til å validere gjennomgåtte dokumenter, eller at dokumentene valideres gjennom intervjuene. I denne forvaltningsrevisjonen har det vist seg å ikke være gjennomgående konsistens i dokumentasjon, og informantene fremfører heller ikke en samstemt forståelse.

Vår oppfatning er at opprettelsen av Karmsund interkommunale havnesamarbeid pr 01.01.1992, og omdanning til Karmsund Havn IKS pr.01.01.2000 kunne med fordel vært håndtert bedre og dokumentert ytterligere med henvisning til bakgrunnen for de beslutningene som ble tatt.

Spørsmål om eierskap, både til selskapet og til underliggende eiendommer (havner, kaier bygninger etc) har vært pragmatisk løst og til dels skjøvet ut i tid for å sikre opprettelsen av havnesamarbeidet i 1992.

I vår gjennomgang konkluderer vi med at eierandelene i Karmsund havn er basert på kommunenes kapitalinnskudd, hvor Karmøy og Haugesund har likt kapitalinnskudd og eierandel. Eierandelen har ingen sammenheng med innlemmingen av kommunenes havne- og kaianlegg. Her viser forarbeidene at kommunenes eierandeler var gjenstand for uenighet og forhandlinger forut for etableringen i 1992, og mye tyder på at Haugesund strakk seg langt for å få til et samarbeid, ettersom de trolig gikk inn med langt større havneverdier enn Karmøy.

I 1992 ble det valgt å legge kommunenes eierandel i havnesamarbeidet basert på et likt kapitalinnskudd. Eierandelen ble fastsatt til 50/50 for Haugesund og Karmøy, dette for å få til etablering og et reelt samarbeid om en felles havnevirksomhet for regionen, slik at man kan følge opp de formål som framgikk av havne og farvannsloven, nemlig «*best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen*.» Altså å se regionens behov samlet.

For eiendeler/kaier mv valgte man en mer pragmatisk tilnærming ved at kommunene beholdt eiendomsrett, mens disponeringsretten ble overført Karmsund interkommunale havnesamarbeid i 1992. Man overførte samtidig all gjeld knyttet til eiendommene til det nyetablerte havnesamarbeidet.

I Karmøy kommunes regnskap i 1992 er havnene og kaiarealer oppført samlet under *«andre faste eiendommer»* som *«Karmøy Havnevesen – disponeres av KIH 20.000.000»*. Gjeld knyttet til havnevesen framgår ikke i Karmøy kommunes regnskap 1992, men ble overført til Karmsund Havn. Vår forståelse er at dette er behandlet som en eiendomsportefølje. Med henhold til at gjeld også overføres til KIH, og reduseres i Karmøy kommune, er dette etter vår vurdering med å

bygge opp om forståelsen av at KIH/ KH hadde alle «rett» til å behandles eiendommene som en portefølje. Denne porteføljen skal ved eventuell oppløsning tilbakeføres kommunene sammen med gjeld. Inntil en eventuell oppløsning disponerer KIH fullt ut de enkelte eiendommer og råder over disse i tråd med havne- og farvannslovens regler om forvaltning av havnekassens formuesmasse og selskapets formål. Det nevnes for sammenhengens skyld at dersom enkeltkommuner trer ut av selskapet, så er det andre regler som gjelder. Det vises til selskapsvedtektene § 20 andre avsnitt, som angir at utløsningssummen ved uttreden skal fastsettes til andelens nettoverdi ved oppsigelsesfristens utløp, men likevel ikke kan overstige pålydende verdi av deltagernes innskudd av selskapskapitalen på kr 1 300 000.

I KIHs regnskap 1992 ble eiendomsporteføljene klassifisert som egenkapital, og ikke hensyntatt at eierskap skulle forbli i kommunene. Det burde vært ført en motpost gjeld som tilsvarte de balanseførte eiendommers verdi.

Vi har sett på regnskapene for KIH særlig på oppstartsåret 1992 og året 2000 hvor havnesamarbeidet ble omdannet til ett IKS og utvidet med fire nye kommuner.

Åpningsbalanse/inngående balanse er ikke presentert som sådan i regnskapet. Hverken i 1992 eller i år 2000 forelå det krav om at selskaper etablert i samsvar med kommunelovgivning, og senere IKS-loven, måtte vise til verifisert åpningsbalanse. Likevel bør det presenteres en inngående balanse for å kunne vise til ett fullstendig regnskap. KIHs regnskap er ført etter kommunale prinsipper, men disse er ikke fulgt helt ut. Selv om balansen ikke er presentert selvstendig i KIH's første regnskapsår så framgår det likevel klart at man har bygget på en inngående balanse og at denne er en sammenslåing av de to kommunenes (Haugesund og Karmøys) havnekasser. Kaier og bygninger var i starten også delt i to porteføljer, en for hver kommune. Senere er de behandlet samlet.

Eiendommer inngår i balansen ved etablering i -92, men skal håndteres særskilt og overføres ved en eventuell oppløsning til de respektive kommunene. Vi kan ikke se at det foreligger en fullstendig oversikt over eiendommene som inngikk i 1992 da disse ble vist som en samlet pott i regnskapet. Vi mener det bør utarbeides en oversikt over de to originale porteføljene og utviklingen av disse over tid.

Vi finner at kommunens eierandeler i selskapet er satt på bakgrunn av langvarig forhandling forut for det første samarbeidet i 1992, og er ikke en gjenspeiling av verdiene på havneeiendommene. Vår forståelse av forhandlingene, er at eierandelene er satt for å få til et reelt og godt samarbeid innenfor selskapets formål, som skal sikre felles utvikling av den regionale havnedriften. Vi bemerker at Haugesund gikk inn med langt større balanseførte[27] havneverdier enn Karmøy, som kan indikere at de strakk seg langt for å få til et godt felles eierskap.

[27] Bok/balanseførte verdier må ikke forveksles med reel verdi. Dette er regnskapsmessige størrelser basert på historiske kost og eventuelle av- eller nedskrivning.

KIH konsernstruktur har IKS som mor, flere datterselskaper og tilknyttede selskaper. Ved en ved en eventuell omdanning av et IKS til et AS vil man måtte behold IKS for de forvaltningsmessige deler av virksomheten og etablere et mer eller mindre sidestilt AS som håndterte de næringsmessige delene. Dette kunne bidratt til et større fokus mv på det næringsmessige og kan ha en annen eierstruktur enn IKS har, både mht til deltakere og andelsstørrelser, men det vil fortsatt inngå som en del av havnekassen. Det er i ny havnelov åpnet mer opp for utdelinger fra havnekasser til eiere, etter at det er tilstrekkelig midler igjen til havnevirksomheten. Slike utdelinger må være besluttet av virksomhetens eierorgan etter forslag fra styret og bør være basert på god dialog eierne imellom med felles forståelse og mål i sikte. Dette uavhengig av selskapsform.

Vi har sett på salg av eiendommene som er omspurt. Vi finner at det har vært salg av eiendommer løpende gjennom selskapets levetid og at dette finnes i tråd med syn om håndtering av havnekassene som portefølje. Vi har vurdert salgene mot ESA's retningslinjer for salg og mot generell god praksis ved salg. Vi har ikke funnet vesentlige avvik i så måte. Så lenge porteføljen i sin helhet disponeres betryggende og i tråd med selskapets formål og vedtekter, samt havne- og farvannslov, finner vi at Karmøy kommunes interesser er ivaretatt. Når det gjelder KH hjemmelsendring og oppfølgning mot Kartverket finner vi at dette er i tråd med retningslinjer og normal praksis i Kartverket og konsistent med andre havner.

Vår gjennomgang kan ikke vise til noe klanderverdig knyttet til salgene av eiendommene, men vi er av den oppfatning at det burde foreligge en oversikt over de originale porteføljene og utviklingen av disse over tid.

Revisjonen anbefaler kommunen å:

- Sammen med eierkommunene, vurdere å endre selskapsavtalen til at eierkommunene på gitte vilkår har kjøpsopsjon og/eller forkjøpsrett til havnearealer som blir omdisponert til annen bruk.
- Utarbeide en oversikt over de to originale porteføljene og utvikling av disse.

VEDLEGG

Kilder:

Dokumenter

- Disposisjonsavtale for havne- og kaianlegg (1999)
- Eksternt rådgivingsselskap (2022), «Hvordan skal Karmsund Havn organisere seg for fremtiden?». (Rapport skrevet for Karmsund Havn IKS)
- Oversikt eiendomsskatt Karmsund Havn 2018-2022 (internt dokument fra Karmsund Havn)
- Statusoversikt tilbakelevering av kaier i porteføljen (internt dokument fra Karmsund Havn)
- Årsrapporter og regnskap for tidligere og nåværende Karmsund Havn år 1992 til 2000 og fra 2010-2020
- Årsrapport Karmøy kommune år 91,92,97, 99
- Selskapsavtaler og disposisjonsavtaler fra første samarbeid i 92 og fram til i 2022.
- Eierstrategi datert 18.10.2016
- Kartverket: Saksdokumenter fra følgende saker:
    - 2015 – Endring av hjemmelshaver på eiendom 58/307
    - 2015 – Endring av hjemmelshaver på eiendom 57/614
    - 2017 - Saksnummer 11990824 – Endring av hjemmelshaver for 14 eiendommer
- Juridisk vurdering av Karmsund Havn IKS av advokatfirmaet Hjort 2021, inkludert de rundt 50 vedleggene notatet bygger på (se tabell under for innholdsoversikt)
- Sammenstilling av ulike dokumenter (totalt 149 sider) sendt til revisjonen fra kommunestyrerepresentant Robin Hult, bestående av politiske vedtak i kommunen, intern korrespondanse fra kommunen, havnestyre- og havnerådsvedtak, etc. Dokumentdato fra 60-tallet til 2021.
- Havnestyret sak 30/07 (20.06.2007), «Tilstand og eierforhold over mindre aktive kaier i Karmøy kommune – tilbakeføring til kommunen»
- Politiske behandlinger og orienteringer i Karmøy kommune:
    - Kommunestyret 16.06.2009, saksnr 53/09, «Karmsund Havnevesen IKS – Vedtektsendringer»
    - Formannskapet 04.06.18, saksnr. 76/18, «Høringsutkast fra Karmsund Havn IKS - NOU 2018:4 Sjøveien videre - Forslag til ny havne - og farvannslov»
    - Formannskapet 26.08.19, saksnr. 104/19, Tilbakeføring av kaier til Karmøy kommune – notat til formannskapet.
    - Kommunestyret 01.07.2019, saksnr. 74/19, Søknad om fritak for eiendomsskatt - Gnr. 86/237, 238 og 239 og Gnr. 58/173
- Salg Kopervik havn:
    - Aktiv, historisk og gammel grunnbok
    - Havnestyret Sak 19/19 Salg av Kopervik Havn
    - Havnerådet Sak 14/19 Salg av Kopervik Havn
    - Verdivurdering datert 10.06.2016
    - Skattetakst datert 13.03.2018

- Kommunestyret 01.07.2019, saksnr. 67/19, «Tilbud om kommunal overtakelse av Kopervik Havn»
- Diverse dokumenter fra Karmsund Havn og kommunen 2013-2018: Strategiplan, kommuneplan, kommunedelplan Kopervik, havnestyremøter (02.10.14 og 01.09.2016)
- E-postkorrespondanse mellom Karmsund Havn og kommunen 2018-2019
- E-postkorrespondanse og SMS-utveksling mellom Karmsund Havn og mulige interessenter.

– Salg eiendommene i Monsavika:
  - Aktiv, historisk og gammel grunnbok
  - Havnestyret Sak 38/19 «Avhending av gnr. 64 bnr 132, 135 og 138, Karmøy Kommune»
  - Havnerådet Sak 11/19 «Avhending av gnr. 64, bnr. 132, 135 og 138, Karmøy kommune»
  - Verdivurdering datert 24.01.2019, Meglerhuset Rele
  - E-postkorrespondanse mellom Meglerhuset Rele og Karmsund Havn i 2019
  - E-postkorrespondanse mellom Karmsund Havn og kommune i 2018 angående mulighet for omregulering fra LNF
  - E-postkorrespondanse mellom Karmsund Havn og eiere av naboeiendommene i 2019
– Salg eiendom i kanalvegen Skudeneshavn:
  - Aktiv, historisk og gammel grunnbok
  - Havnestyret sak 55/18 Avhending av gnr. 59, bnr. 121 og 124, samt gnr. 57, bnr. 392, Karmøy kommune
  - Havnerådet sak 22-18 «Avhending av gnr. 59, bnr. 121 og 124, samt gnr. 57, bnr. 392, Karmøy kommune»
  - Kommunens tekniske etat sitt svar på søknad om kjøp av tomt (03.05.06)
  - Havnedirektøren svar på søknad om frivilling tilpasning og utbedring av eiendommen (01.07.2008)
  - Brev fra Karmsund Havn IKS (30.01.2019) til leietaker av båtplass
  - E-postkorrespondanse mellom Meglerhuset Rele og Karmsund Havn (2019)
  - E-postkorrespondanse mellom Karmsund Havn og Karmøy kommune (2019)
  - Oppdragsavtale, prospekt, verdivurdering og oppgjørsstilling, Meglerhuset Rele
  - «Informasjon om eiendomssalg knyttet til «påstått almenning» Skudeneshavn» - udatert notat fra leder for museene i Karmøy kommune
– Fra Haugesund kommune:
  - KPMG (2021), «Eierskapskontroll Karmsund Havn IKS»
  - Haugesund kontrollutvalg 22.03.2022, sak 12/22 «Avklaring av eierforhold og disposisjonsrett knyttet til de eiendommer som Karmsund Havn IKS disponerer innenfor Haugesund kommune sine grenser»
  - Samledokument på 271 sider med dokumenter og korrespondanse fra 1988-1991 om opprettelse av havnesamarbeidet mellom Karmøy og Haugesund.

Andre kilder

- Fiskeridepartementet (1983). Ot. prp. nr. 3 (1983-94) «Om lov om havner og farvann m.v.»
- Havnelovutvalget (2002), «Utredning fra utvalg til revisjon av havne- og farvannsloven»
- Kommunal- og distriktsdepartementet. Ot.prp. nr. 53 (1997-98). «Om lov om interkommunale selskaper og lov om endringer i kommuneloven m m (kommunalt og fylkeskommunalt foretak)»
- KS Bedrift Havn (2013), «Organisering av norske havner – fra kommunal etat til selskap»
- NOU (1990:13), «Forslag til ny lov om kommuner og fylkeskommuner»
- NOU (1987:19), «Norsk Havneplan»
- NOU (2018:4), «Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov»
- Oslo Economics (2015), «Konkurranseanalyse av havnesektoren»
- Samferdselsdepartementet (2008). Ot. prp. nr. 75 (2007-2008) «Om lov om havner og farvann»
- Samferdselsdepartementet (2015), «Nasjonal havnestrategi»
- Sivilombudet (2010) Sak 2009/1203: Offentlegslovas virkeområde – Karmsund havnevesen IKS. Lastet ned 13.10.2022 fra https://www.sivilombudet.no/uttalelser/offentleglovas-virkeomrade-karmsund-havnevesen-iks/
- Vista Analyse (2015), «Regulering av havnekapital» (Rapport 2015/49)
- Østgård, B. (2015), «Havne- og farvannsloven: Lovkommentar», Gyldendal Juridisk

Muntlige kilder

- Havnedirektør Tore Gautesen
- Assisterende havnedirektør Tine Osmundsen
- Styreleder John Erik Hagen
- Tidligere havnedirektør Odd Einar Mæland
- Tidligere havnedirektør Sigurd Eikje
- Tidligere styreleder Kristine Skeie
- Tidligere forvaltningssjef Heidi Nymann
- Ordfører/havnerådsleder Jarle Nilsen
- Næringssjef i kommunen
- Juridisk rådgiver i kommunen
- Jurist i kartverket
- Kommunestyremedlem Robin Hult [28]

[28] Kontrollutvalget vedtok 30.11.22 (sak 41/22), at revisjonen intervjuet kommunestyremedlem Robin Hult (Sp).

Tabell 2. Dokumenter som inngår i advokatfirmaet Hjorts juridiske vurdering fra 2021

Dato	Innhold
1996	Utskrift fra boken «KOPERVIK som strandsted og ladested», utgitt ved markeringen av hundreårsjubileet som ladested i 1966
27.02.1991-27.12.1991	Forslag til vedtekter for Karmsund interkommunale havnevesen. Merknader til forslag om vedtekter og avtale fra 1991
1992	Balanse for KIH
25.01.1999	Telefax fra havnedirektør, O.E. Mæland. "notat vedr. mulig nye vedtekter"
28.01.1999	Forslag til nye vedtekter/selskapsavtale i et mulig utvidet havnesamarbeid mellom kommunene Karmøy, Haugesund, Bokn, Sveio og Tysvær.
21.06.1999	Melding om politisk vedtak fra Karmøy kommunestyre den 15.06.99, saksnr 0071/99 og saksfremlegg. "Forslag til selskaps- og deltageravtale i et utvidet havnesamarbeid mellom kommune Bokn, Bømlo, Karmøy, Haugesund, Sveio og Tysvær kommuner
21.06.1999	Melding om politisk vedtak fra Karmøy kommunestyre den 15.06.99, saksnr 0072/99 og saksfremlegg. "Forslag til disposisjonsavtale for havne- og kaianlegg som skal inngå i forvaltnignsporteføIgen ved utvidelse av Karmsund Havnedistrikt"
1998-1999	Korrespondanse mellom advokat Harald Eikesdal og Karmsund Havnevesen angående vedtektsendringer med utkast til nye vedtekter for Karmsund Havnevesen IKS.
20.12.1999	Havnerådets møteprotokoll. Havnerådsak 09-99 "Salg i Kopervik"
01.03.2000	Fortegnelse over kai- og havneanlegg som inngår i havnesamarbeidet.
2000	Sak 15/00, Havnerådet. "Salg av et mindre areal på Dampskipskaein i Kopervik til Einar Jansen"
2005	Noter til regnskapet til Karmsund Havnevesen av 2005
07.04.2005	Sak 15/05, Havnestyret. Salg i skudesneshavn
06.06.2005	Sak 24/05, Havnestyret. Salg av parsell av DS-kai i Skudeneshavn til Jan O. Moen
15.06.2005	Sak 08/05, Havnerådet. søknad fra Janne Sofie Einarsen – kjøp av eiendommen gnr. 57 bnr. 576 i Skudeneshavn»
2005-10	Korrespondanse mellom Havnedirektøren og Karmøy kommune teknisk etat.Utskrift av sak 41/05 i Havnestyret. "Salg av eiendom skudeneshavn."
30.11.2005	Sak 16/05, Havnerådet. "Søknad fra Sandve Trelast om kjøp av gbr. 57-392 i Skudeneshavn»"
30.11.2005	Sak 17/05, Havnerådet. " Søknad fra Prima Seafood om kjøp av gbr. 57-648 i Skudeneshavn"
30.11.2005	Sak 20/05, Havnerådet. "tilbakeføring av disposisjonsforhold"
30.11.2005	Sak 16/05, Havnerådet med utskrift fra Havnestyrets vedtak. "Salg av eiendom kanalveien"
2007	Utskrift av årsmelding. Årsmelding 2007 overført til fond
07.06.2007	Sak 30/07, Havnerådet. "Tilstandsrapport over kaier i Karmøy kommune"
21.11.2007	Havnestyrets innstilling til vedtak til Havnerådet, sak 09/07. "Tilbakeføring av kaier»"
22.09.2008	Brev til Karmøy kommune Eiendomsavdelingen fra Karmsund Havnevesen. Særutskrift fra Havnerådets møteprotokoll – sak 09/07. "Tilbakeføring av eldre kaianlegg"
17.11.2008	Brev fra Karmøy kommune Teknisk etat til Karmsund havnevesen. "tilbakeføring av eldre kaianlegg i Karmøy kommune"
10.07.2013	Vedrørende rehabilitering av småbåthavna i Stangelandsvågen, Kopervik
30.09.2013	Saksfremlegg for Formannskapet i Karmøy kommune.Arkivsaksnr. 13/27/15
2015	Konkurranseanalyse av havnesektoren - Rapport utarbeidet av Oslo Economics på oppdrag fra Samferdselsdepartementet
11.10.2017	Brev fra Karmsund Havn IKS v/Heidi S. Nymann til Kartverket Tinglysning med erklæring om endring av hjemmelshaver for totalt 14 eiendommer som var registrert på Kopervik Havnevesen og Karmøy Havnevesen til Karmsund Havn IKS.
25.01.2018	Sak 02/18, Orientering rundt avhending av eiendommer
19.04.2018	Sak 07/18, Havnestyret. Avhending av et mindre areal i Kopervik Havn
19.06.2018	SelskapsvedtekterKarmsundHavn IKS pr. 19.06.2018
22.08.2018	Protokoll fra møte i Havnerådet, sak 13/18 . Avhending av et mindre areal i Kopervik Havn

28.08.2018	Sak 18/18, Havnerådet. Avhending telegrafbyggen
28.08.2018	Sak 39/18, Havnestyret. Avhending av gnr. 59, bnr. 131., Telegrafbryggen i Kopervik Karmøy
19.12.2018	SAK22-18. Havnestyret. Avhending av gnr. 59, bnr. 121 og 124, samt gnr. 57, bnr. 392
25.01.2019	Saker i havnestyret/havnerådet om tilbakeføring av disposisjonsretten til anlegg til Karmøy kommune, oversendt til Karmøy kommune.
08.04.2019	Sak 09/19. Havnerådet. Avhending av gnr. 59, bnr. 121 og 124, samt gnr. 57, bnr. 392, Karmøy kommune
01.07.2019	Saksframlegg for kommunestyre i Karmøy. Arkivsaksnr.: 18/1201. "TILBUD OM KOMMUNAL OVERTAKELSE AV KOPERVIK HAVN"
29.08.2019	Havnerådet sak 11-19 Avhending av gnr. 64, bnr. 132, 135 og 138 i Karmøy kommune
30.08.2019	Sak 14/19, Havnerådet. "Salg av Kopervik havn"
31.12.2020	Oversikt over eiendeler som forvaltes iht. disposisjonsavtalen, bokførte verdier mot markedsverdier
04.05.2021	Bekreftelse av bestilling av oppdrag fra Hjort DA
04.05.2021	Karmsund Havn IKS, kontoutskrift for perioden 1/1999 - 05/2021
19.05.2021	Saksfremlegg for Kontroll- og kvalitetsutvalget i Karmøy kommune om bestilling av advokattjenester fra Advokatfirma Hjort v/ Kristin Bjella
19.05.2021	Særutskrift fra møte i Karmøy Kontroll- og kvalitetsutvalg om bestilling av advokattjenester fra Advokatfirma Hjort v/ Kristin Bjella
25.05.2021	Brev fra Haugaland kontrollutvalgssekretariat til Karmøy kommune. "KOMMUNALE HAVNER OG KAIANLEGG – 2. GANG"
23.04.2021	Disposisjonsliste over havneanlegg i Karmøy kommune
Uten dato	Oversikt over omsetning, fordelt pr. kommune for årene 2016 til og med 2020
Utdatert	Svar på spørsmål fra Kristin Bjella om sakens faktum og oversikt over nye vedlegg