

fraktemann

NUMMER 1 - 2009

74. ÅRGANG



M/S "Artic Lady", Artic Shipping AS, Boks 452, 6801 Førde

Klarer næringen å innfri NOx-forpliktelsene s. 5

Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri s. 6

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

Telefon: 55 55 16 20
Telefaks: 55 55 16 21

e-post: firmapost@fraktefartoyene.no
Internett: www.fraktefartoyene.no

Adm. dir. Siri Hatland, mob. 41 67 37 05

LOKALFORENINGER:

Bodø Lokalforening
Jan Odd Magnussen, Tlf. 75 75 80 31
Hammarn 26, leil. H 0703, 8003 Bodø,

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 909 76 095
6089 Sandshamn

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFER AS
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 13. febru
Abonnement: 175 kr per år/inkludert i
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):
kr. 4 per spalte mm
(1 side er to spalter)
1/1 side kr 2000
1/2 side kr 1000
1/3 side kr 650
1/4 side kr 500
Fargetillegg kr 900

I DENNE UTGAVEN:

Innhold/redaksjonelt	2
Leder	3
Generalforsamling	4
Klarer næringen å innfri NOx-forpliktelsene	5
Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri	6
Trenger handling - Ikke utredninger	10
Nærskipsfarten på dagsorden i Maritimt Forum	11
Samseiling; Bodø-regionen-oppstartmøte	12
Statssekr. Vidar Ulriksen FKDs innlegg på Haugesundkonferansen	14

Styre og stell:

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

Formann Anders Talleraas, Molde, tlf 712 10 510, mobil 959 33 600

Nestformann Jarle Matre, Savanger, mobil 908 47 819

Finnmark og Troms: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varam.: Arne Wæraas, Hammerfest, tlf. 78 41 22 33

Nordland: Svein Gunnar Hansen, Bodø, tlf. 75 56 33 90

Varam: Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 41 50

Trøndelag: Einar Eidshaug, Ottersøy, tlf. 74 39 71 66 mobil 905 26 617

Varam: Per Eidsvaag, Dyrvik, tlf. 72 44 70 00

Møre og Romsdal: Knut Ottar Opstad, Molde, tlf. 712 45 200

Varam: Willy Rørstad, Kristiansund, tlf. 716 76 583

Vest- Sør- og Østlandet: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

Varam.: Knut Arild Stamnes, 5727 Stamnes, tlf. 56 59 80 93

Representant fra Brønnbåteiernes Forening: Bjørn Inge Våge,

6089 Sandshamn mobil 909 76 095

Varam.: Arnt Eidesvik, 5443 Bømlø, tlf. 53 42 46 10

Forhandlingsutvalget i FR:

Leder Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestleder Anders Talleraas, Molde, tlf. 712 10 510

Hvor går ferden i 2009!

2009 har hatt en meget bratt start. Den internasjonale finanskrisen, med stagnasjon i de tunge økonomiene i verden, hvor det presenteres enorme tap hver dag, både nasjonalt og internasjonalt, tyder på tunge tider foran oss. Når det norske oljefondet taper rundt 800 milliarder på 14 måneder, eller verdier tilsvarende nesten et helt statsbudsjett, skjønner vi alle at det er alvor der ute.

Og vi ser at ingen slipper unna. Det er vel slik i finanskrisen også, som vi kjenner fra sjøen, når sjøen faller, følger alle med ned. Håpet får være at floa kommer en gang, men vi vet ikke akkurat når.

For Fraktefartøyenes Rederiforenings medlemmer, har ikke vi i styret noen god oversikt. Men vi hører om båter i opplag, og fraktkontrakter som er svake. Derfor vil jeg anta at for mange av våre medlemmer, er 2009 et år med større utfordringer enn det vi har sett de senere årene.

Men til tross for utfordringer og vanskeligheter, er det viktig for næringen at FR arbeider stødig for å fremme foreningens og medlemmenes langsiktige interesser. Og det gjør vi hver dag, spesielt vår dyktige og innsatsfylte administrasjon.

Prosjektet med Ny Frakt går jevnt og trutt videre, og det skal avsluttes til årsskiftet. Oppmerksomheten rundt prosjektet er stor, og engasjementet blant dem som deltar er på stigende kurs.

NOx – fondet er blitt en suksess, i den forstand at den ideen som fondet bygger på, nemlig at alle midlene som betales inn til fondet, skal brukes til å investere i rensing og reduksjon av utslipp, viser seg å virke. Det er ingen stor overraskelse for oss, men slik vi forstår det, er overraskelsen stor for Finansdepartementets byråkrater. Antall søknader og fremdriften av dette viser at de kravene som fondet måtte akseptere ved inngåelsen av avtaleverket med Regjeringen, blir oppfylt med god margin.

Og organisasjonene bak NOx – fondet, der FR er en av 14, er allerede i gang med å forberede søknad om en forlengelse av avtalen, slik at en kan innvilge forpliktelser som vil påløpe først i 2012. Dette har ikke minst betydning for eventuell fornyelse av kystfrakteleåten, der NOx – fondet kan medvirke til deknning av merutgifter ved bedre motorløsninger.

Dagen etter at dette skrives, blir Nasjonal Transportplan lagt fram fra Regjeringens side. Denne skal deretter behandles av Stortinget. Mesteparten av interessen her vil være rundt veier og jernbane, og hvor mye som skal brukes på disse områdene i de neste 10 årene.

Men NTP er mye mer enn vei og bane. Det dreier seg også om havner og farleder, og vil kunne påvirke utviklingen av frakt fra land til sjø. FR har ved flere anledninger forfektet vårt syn, og bedt om konkrete tiltak som kan påvirke en slik endring. Det gjelder havnestruktur, omlastingsterminaler, avgiftsstruktur mellom bil, bane og båt, for å nevne noe. Det blir spennende å se hva Regjeringen vil satse på i kommende 10 – årsperiode. Og jeg kan love at vi fra Foreningens side, vil stille opp på de høringene som skal gjennomføres i Stortinget i tilknytning til NTP. Der skal Foreningens syn komme fram, ingen bør være i tvil om det.

Til slutt, det stunder mot generalforsamlingen i FR. Denne gangen skal den gjennomføres som et endagsmøte på SAS Hotellet på Gardermoen. Jeg håper at mange har mulighet til å delta, vi har lagt opp et spennende program, med deltagelse både fra Regjeringsrepresentant og representant fra Opposisjonen. De var veldig interesserte i å stille opp, da er det veldig viktig at det er mange representanter fra foreningen til stede også. Det går på å skape langsiktig interesse og goodwill for foreningens viktige arbeid.

Derfor, vel møtt til Generalforsamlingen 2009.

Vi skal gjøre vårt for at det blir en innholdsrik generalforsamling!

Anders Talleraas,
styreleder i Fraktefartøyenes Rederiforening.

Generalforsamling 2009:

Generalforsamlingen i 2009 holdes 20. april på Radisson SAS Airport Hotel, Gardermoen.

Program:

kl. 09.00 - Registrering til generalforsamling FR
kl. 09.30 - Generalforsamling i FR

kl. 11.30 - Årsmøte i Brønnbåteiernes Forening

kl. 13.00 - Lunsj

kl. 14.00 - 18.00 Seminar - Tema: Fornyelse

1. Åpning v/styreformann Anders Talleraas
2. Med fokus på fornyelse -
Nærskipsfartens rammevilkår:
Statssekretær Rikke Lind, NHD
Stortingsrepresentant Torbjørn Hansen, Høyre
3. Presentasjon av miljøprosjektet NyFrakt
v/styremedlem Kjell Olav Haugland
4. Brønnbåter - en nisje med markedsdrevet fornyelse.
5. Ringvirkninger av NyFrakt:
Pilotprosjekt: Samseiling i Bodø-regionen
v/styremedlem Johan Seines
6. Finansiering - muligheter i Innovasjon Norge
v/Eivind Ingdahl



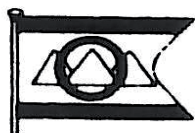
SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE
400 – 6 700 DWT

Tlf: 53 42 56 30
Fax: 53 42 56 49

www-aasenchar.com
e-post: mail@aasenchar.com

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralmenning 1 – 5012 Bergen

Tlf. 55 36 30 30 – Telefax 55 36 30 40

BEFRAKTER PRIVAT:

Helge Tysse mobil 411 444 60

Klarer næringen å innfri NOx-forpliktelsene

Geir Høybye, Daglig leder Næringslivets NOx-fond

Utdrag av innlegg på Haugesundkonferansen 10. og 11. februar 2009

Tilslutning og inntekter.

- 504 tilsluttede virksomheter
- Fakturert 502 mill kr for utslipp i tre kvartaler 2008
- 4 kr/kg NOx for skipsfart, fiskerier, industri, luftfart osv.
- 11 kr/kg NOx for produksjon av olje- og gass

NOx-avgift 15,85 kr/kg i 2009.

Tilslutning gir fritak i 2008 – 2010.

- Disponibelt for støtte til NOx-tiltak om lag 1,8 mrd. kr til utløp av 2011

Miljøavtalen – reduksjoner

- Reduksjon på 30 000 tonn NOx innen utløp av 2011
- Om lag 20 000 tonn i faktisk reduksjon
 - 2000 tonn i 2008
 - 4000 tonn i 2009
 - 7000 tonn i 2010
 - 7000 tonn i 2011
- 10 000 tonn fra bedre data om utslipp

Søknader om støtte

- Alle som er tilsluttet NOx-avtalen, samt prosess-industrien, kan søke om støtte til å gjennomføre tiltak
- Søknader behandles løpende og kvalitetssikres av DNV
- Administrasjonen foreslår støttebeløp
- Styret vedtar støttebeløp – på månedlige styremøter
- Ingen formell klageadgang – men en praktisk og enkel behandling av klager.

NOx-tiltak med ENØK effekt

- Motorteknisk ombygging – MTO
- Overgang til gass – nybygg basert på gass
- Ekonometer for redusert dieselforbruk
- Skifte fra oljekjel til varmegjenvinning
- Partråling, flytetral, nye materialer
- Assistert fremdrift med bruk av seil
- Mer energieffektiv belysning på cruiseskip
- Nano-basert skipsmalning
- Skifte eller oppgradering av skipsmotorer

Rene NOx-tiltak

- Avgassrensing – SCR (med bruk av urea)
- Avgass resirkulering EGR

- SNCR-anlegg i industrien (med bruk av urea)
- Bedre katalysator for NOx-reduksjon
- Fuktsystem for NOx-reduksjon
- Bruk av membraner for lavere NOx-utslipp

Status søknader og tonn NOx

	Antall	Tonn NOx
August	4	130
September	15	300
Oktober	41	2 300
Desember	48	3 000
Januar 09	200	24 300

Gjennomføring av tiltak til 2011

- Utbetaling etter at tiltaket er gjennomført og dokumentert
- Støtten utbetales i kr/kg NOx redusert
- Det gis ikke støtte til tiltak som kun oppfyller IMO-krav på tidspunkt for ikrafttreden
- Alle tilsagn om støtte offentliggjøres på våre hjemmesider
- Selskapet som får tilsagn er selv ansvarlig for risiko for kostnadsoverskridelser

Effekt på NOx og CO2-utslipp

Søknader fra 14 skip om LNG-drift, årlig effekt på:

NOx-utslipp

Norsk avgiftspliktig farvann	6 373 tonn NOx
Utenfor Norge	2 422 tonn NOx

CO2-utslipp

Norsk avgiftspliktig farvann	63 500 tonn CO2
Utenfor Norge	23 500 tonn CO2

Videre arbeid i 2009:

- Dokumentasjon av faktisk gjennomførte tiltak
- Legge grunnlag for videreføring av Miljøavtalen om NOx i samarbeid med våre 14 stiftere/medlemmer
- Herunder vurdere om det også bør bli målsettinger om CO2-reduksjoner i en ny avtale

Kanskje kan det legges grunnlaget for et fremtidig

Næringslivets CO2 og NOx-fond?

Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri

Av Christina Ciobanu og Oddmund Oterhals, Møreforskning Molde

Utdrag av forskningsrapport i regi av prosjektet NyFrakt.

Det norske finansdepartementet definerer gebyret som et pengebeløp for konkrete, statlige myndighetshandlinger overfor enkeltpersoner eller virksomheter. Gebyret skal dekke de reelle gjennomsnittskostnadene ved slik tjeneste, i motsetning til en avgift, som er en form for skattlegging. De må derfor ikke settes beløpene høyere enn statens kostnad ved å fullføre en handling. Der gebyrene overstiger kostnaden, legger Regjeringen til grunn at overprisen over tid skal fjernes.

Avgift er et pengebeløp som legges på noen av enkelte varer eller tjenester, og som vanlig vil være opprettet for å begrense konsumet eller bruken av varen eller tjenesten. Avgiften er vurdert som en tilleggsskatt, og har, i motsetning til et gebyr, ingen direkte sammenheng med det arbeidet som er blitt utført i forbindelse med kjøpet av varen eller utførelsen av tjenesten.

Særagifter gir store avgiftsinntekter (proveny), og ofte videreføres særagifter selv om den opprinnelige hensikten svekkes eller bortfaller. I andre tilfeller kan virkningen av avgiften ble direkte skadelig eller i beste fall ha minimal positiv virkning, slik som eksempelvis Avgiftene blir definerte gjennom uttrykket "Sektoravgifter" som er øremerket for å finansiere bestemte formål men det knyttes ikke konkrete gjenytelser til betaling av dem...

Ny Frakt prosjektet har som målsetning å legge til rette for fornying og effektivisering av norske nærskipfart. En viktig del av prosjektet består blant annet av å analysere rammevilkårene for den norske sjøtransporten. For det, behøver vi å sammenligne avgiftene og gebyrene som finnes per i dag i Norge for tre forskjellige typer transport: jernbane-, vei- og sjøtransport. Alle tre transportmidlene spiller en viktig rolle både politisk og miljømessig.

Det finnes en stor mengde dokumenter som beskriver skatter, avgifter og gebyr som finnes i den norske transportindustrien i dag. I dette dokumentet beskriver vi gebyrene og avgiftene vi har oppdaget foreløpig i vår studie. Vi begynner med en kort kategorisering av måten avgiftene og gebyrene er bygd opp på.

Det finnes ulike måter å kategorisere avgiftene på – her er noen vanlige inndelinger:

1) Indirekte beskatning

- * merverdiavgift (generell skatt på forbruk og omfatter et bredt spekter av varer og tjenester)
- * toll på import av landsbruks- og enkelte industrivarer
- * særagifter

2) Norske særagifter

- * fiskale særagifter (skattemessige avgifter)
- * miljøavgifter (særagifter)
- * avgifter som legges på enkelte varer for å dempe forbruket (særagifter)

3) Det finnes også en særagiftskategorisering etter måten de er bygd opp på:

- * vareavgifter
- * utskrivingsavgifter
- * utslippsavgifter
- * registreringsavgifter

En nyttig måte å sortere den store floraen av avgifter på er å gå via de instansene som står bak eller håndhever innkrevingen av de forskjellige avgiftene. Dette kan være Finansdepartementet, Jernbaneverket, Statens veivesen, Nærings- og Handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, kommunene på norskekysten, havneorganisasjonene og andre aktører innen transportindustrien. I tillegg har vi internasjonale organisasjoner som EU, WTO, osv som grunnlegger pliktige avtaler for myndigheter og transportmiljøet.

I første delen av dette dokument presenterer vi to tabeller som resymerer avgiftene og gebyrene vi har identifisert, dokumentene som beskriver dem, ikraftsettelse og satsing (for noen av dem).

(NB. Tabellene er forkortet og redigert av FR)

Jernbanetransport:

Statlige	Infrastrukturavgift
Miljøavgifter	CO2-avgift NOx-avgift
Privatavgifter	Godstogavgift

Veitransport:

Statlige	Engangsavgift på motorvogner Årsavgift Vektårsavgift Omregistreringsavgift Bensisavgift Autodieselavgift
Miljøavgifter	CO2-avgift Smørøljeavgift
Privatavgifter	Bomstasjoner

Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri

Sjøtransport:

Sjøfartsdir.	Førstegangsbegyr Årsavgift
Statlige far- leds gebyrer/ Kystverket	Kystgebyr Losberedskapsgebyr Losingsgebyr Sikkerhetsgebyr Avgift til fyr- og merkevesen
Miljøavgifter	CO2-avgift NOx-avgift Smørøljeavgift Svovलगift marint drivstoff Dieselavgift
Havnevesen / Kommunale avgifter	Kaiavgift Anløpsavgift Vareavgift Isavgift Trafikkavgift Passasjeravgift Slepebåttjeneste ISPS avgift Avfallshåndteringsgebyr Fortøyning / Løskast /Havnelo- sing Renovasjonsavgift (med MVA) Levering av vann og strøm(MVA)
Privatavgifter	Klarering Stevedoring

I den andre delen av dokumentet vil vi forklare hva, noen av disse avgifter og gebyrer, omfatter samt måten de anvendes på (rabatter, unntatt, osv).

JERNBANETRANSPORTEN – avgifter og gebyr

Mange avgifter og gebyrer omfatter en del kostnader eller undergrupper og på de neste sidene prøver vi å forklare disse.

Infrastrukturavgiften inngår:

A) Minste pakken med adgangstjenester skal omfatte:

- 1) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- 2) rett til å bruke kapasitet som tildeles
- 3) bruk av spor og forbindelser mellom spor som er nødvendig for å utnytte den tildelte kapasitet
- 4) trafikkstyring, herunder signalgiving, gjennomføring av kontrollprosedyrer, togekspedering samt overføring og

framskaffelse av informasjon om togtrafikk

5) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for

B) Adgang via jernbanenettet til serviceanlegg og ytelser av tjenester der skal omfatte:

- 1) drivstoffpåfyllingsanlegg
- 2) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrom, der dette er tilgjengelig
- 3) stasjoner for passasjerer herunder bygninger og andre innretninger
- 4) godsterminaler
- 5) rangerstasjoner
- 6) skiftetomter
- 7) depotspor
- 8) vedlikeholdsanlegg og andre tekniske anlegg

C) Tilleggstjenester kan omfatte:

- 1) kjørestrom
- 2) forvarming av passasjertog
- 3) levering av drivstoff, skiftetjenester og alle andre tjenester som ytes ved ovennevnte serviceanlegg
- 4) skreddersydde kontrakter om:
 - i. kontroll av transport av farlig gods
 - ii. assistanse til drift av spesialtransport

D) Tilhørende tjenester kan omfatte:

- 1) adgang til telenett
 - 2) levering av tilleggsopplysninger
 - 3) teknisk kontroll av rullende materiell
- Det er vanskelig å få tak i informasjon om avgifter og gebyrer som gjelder jernbanetransporten i Norge. Ifølge våre data, betaler de to miljøavgifter som angår dieseldrivende lokomotiver. Vi har sendt spørsmål til noen av bedriftene som transporter forskjellige gods på norsk bane, men vi ikke har fått noen svar.

VEITRANSPORT – avgifter og gebyrer

Avgiftene og gebyrene innen veitransportmiddelelen kategoriseres i tre grupper:

A) Statlige avgifter

1. Vektårsavgift er en avgift basert på kjøretøyets tillatt vekt. Avgiften gjelder alle kjøretøy og kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt på 7 500kg og over. Denne avgiften har 2 graderingsnivåer:

- a. Vektgradert årsavgift som omfatter kjøretøyets totalvekt, fjæringssystem og akselantall. Utformingen tar hensyn til veislitasje.
 - b. Miljødifferensiert årsavgift graderes ut fra vekt og utslippskrav kjøretøyene oppfyller.
2. Omregistreringsavgift betales for brukte kjøretøy ved eierskifte. Avgiften er gradert etter vekt og alder.
3. Autodieselavgift er en del av særavgiftene på autodiesel (som innebærer autodieselavgift og CO2 avgift).

Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri

Autodieselavgiften omfatter mineralolje til framdrift av motorvogn (autodiesel). Som mineralolje til framdrift av motorvogn anses all mineralolje som ikke er merket på det tidspunktet avgiftsplikten oppstår. Avgiften beregnes per volumliter og betales i tillegg til CO₂ – og svovelavgiften.

B) Miljøavgifter

1. CO₂ – avgift på mineralolje anses bl.a. parafin, fyringsparafin, gassolje dieselolje og fyringsolje. Avgiftens formål er å bidra til kostnadseffektive reduksjoner av utslipp av klimagassen CO₂

2. Smøreoljeavgiften omfatter motor- og girsmøreoljer, hydrauliske oljer, mineraloljebaserte smøreoljer samt tilsvarende produkter av annen opprinnelse.

3. Svovelavgift omfatter mineralolje (parafin, fyringsparafin, gassolje, dieselolje og fyringsolje). Og er miljømessig begrunnet og skal bidra til å redusere utslippene av svovel.

C) Privatavgifter

De er regulerte i forskriften 2004-04-30 nr 678. Hver stasjon bestemmer sine satsninger for både bomavgiften og tilleggsavgiften.

1. Bomavgift og tilleggsavgift (ca. NOK 5000 fra Stavanger til Trondheim).

2. Fergebilletter.

SJØTRANSPORT – avgifter og gebyrer

Avgiftene og gebyrene som presenteres i tabellene ovenfor er lokaliserte i forskjellige lover, forskrifter eller offisielle dokumenter som er en del av vår undersøkning.

Det finnes forskjellige instanser som har lov til å bestemme avgifter og gebyrer som påvirker sjøtransporten i Norge. Noen av dem er:

- * Sjøfartsdirektoratet med sine NIS og NOR registre
- * Fiskeridepartementet
- * Kystverket (med distriktskontorer)
- * Kommunene på norskekysten
- * Havnevesen
- * Private havner
- * Internasjonale instanser.

A) Statlige gebyrer – her definerer vi gebyrene som betales til to forskjellige statlige instanser:

Sjøfartsdirektoratet og Kystverket.

Gebyrene som oppkreves av Sjøfartsdirektoratet for besiktigelser, sertifikatutstedelse og andre tjenester som gjelder skipssikkerheten.

Sjøfartsdirektoratets gebyrer

Når det gjelder skip registrert i NIS registeret betales gebyr etter reglene i loven om rettsgebyr. I tillegg betales et årsgebyr pr. skip uansett størrelse ved registrering i skipsregisteret.

For skip registrert i NIS betales førstegangsgebyr og årsgebyr på bakgrunn av registreringen i Skipsregistrene. Passasjerskip i NIS og lasteskip under 500 BT (unntatt

beredskapsfartøy og forsyningsfartøy) betaler i tillegg også førstegangsgebyr etter det samme sats for NOR skip.

Passasjerskip i NIS belastes også med årsgebyr etter gebyrsatsene for NOR skip.

1) Førstegangsgebyr betales til Sjøfartsdirektoratet av alle norske sertifikatpliktige skip som er registrert eller registreres i NOR og/eller NIS registrene. Gebyret betales også av skipene som er sertifikatpliktige men ikke registreringspliktige.

Beregning av førstegangsgebyr tar hensyn til skipslengde, BT (brutto tonnasje), byggingsplass (Norge, EU, utenfor EU eller innkjøp fra utlandet).

2) Årsgebyr betales av sertifikatpliktige skip til Sjøfartsdirektoratet og det gjelder for skip registrert i NIS og skip registrert i NOR (omfatter lasteskip, passasjerskip, fiskefartøyer og lektere). Dette gebyret omfatter 2 deler: grunngebyret (betales av alle sertifikatpliktige skip og alle andre skip som har fått utstedt påbudt godkjenningssdokument) og tilsynsgebyret (betales av skip som er underlagt regelmessig kontroll under Sjøfartsdirektoratets myndighet, hvor denne utføres av direktoratet og ikke av klasseselskap eller annen godkjent organisasjon). Gebyret beregnes etter skipslengde og NT (nettotonnasje).

3) Andre gebyrer som betales til Sjøfartsdirektoratet i. Dispensasjonssøknader fra forskrift om arbeids- og hviletid og forskrift om bemanning
ii. Særskilte sertifikater og tillatelser som ikke dekkes av førstegangsgebyr og årsgebyr
iii. Gebyr for måling/kjenningmåling og gebyr for utstedelse av målebrev
iv. Timesatser for gebyr beregnet etter anvendt tid. Gebyr for utstedelse maritime personellsertifikater oppkreves av Sjøfartsdirektoratet basert på kostnadsprinsippet.

Kystverkets gebyrer - betales av alle skip fra 500 BT og over ved innseiling til eller utseiling fra norsk indre farvann. Skip på 500 BT eller mer og som kun seiler innenriks fart, skal betale kystgebyr i form av årsgebyr eller sesonggebyr. Alle Kystverkets gebyrer er brukerfinansierte.

4) Kystgebyr betales ved innseiling og utseiling når årsgebyr eller sesonggebyr ikke er betalt. Gebyret beregnes per BT

5) Losberedskapsgebyr betales av alle lospliktige fartøyer (uansett om statslos nyttes eller ikke) ved innseiling/utseiling i/fra norsk farvann.

6) Losingsgebyr betales når fartøyer nytter statslos og betales i tillegg til losberedskapsgebyret. Dette gebyret betales ikke når fartøyet har navigator med farledsbevis

7) Sikkerhetsgebyret er krevet av Kystverket for å finansiere driften av fire trafikksentraler: Brevik, Fedje, Horten og Kvitsøy.

Avgifter og gebyrer i norsk transportindustri

8) Kontrollgebyr - ISPS (havnesikring/terrorberedskap) betales som årsgebyr av havnene som mottar internasjonale anløp.

9) Administrasjonsgebyr på kystgebyr og sikkerhetsgebyr brukes som sanksjonsmiddel overfor gebyrpliktige fartøy som unnlater å gi melding om seilas.

B) Miljøavgifter

1) CO₂ – avgiften ble innført i 1991 og omfattet mineralolje, bensin og forbrenning av olje og gass på petroleumssokkelen. Fra 1999 ble avgiften skilt ut som eget avgiftsvedtak og utvidet til å gjelde blant annet godstransport i innenriks sjøfart, luftfart, osv.

2) NO_x – avgiften ble innført i 2007 og omfatter utslipp av NO_x ved bl.a. energiproduksjon fra framdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW.

3) Smøreoljeavgift ble innført i 1988 for å redusere uheldig disponering/ forbrenning av spillolje (brukt olje).

4) Svovelavgift ble innført i 1970 som en svovelgradert tilleggsavgift i mineraloljeavgiften.

5) Diesoljeavgift

C) Havnevesen sine avgifter skal, sammen med eventuelle vederlag og øvrige inntekter, innbringe det som er nødvendig for at havna skal dekke sine betalingsforpliktelser (administrasjon, drift, vedlikehold og utbygging av anlegg og installasjoner).

1) Kaiavgift betales pr påbegynt døgn (liggetid). For kaiene som tilhører staten er avgiften fastsatt av Fiskeridepartementet. Det betales alltid kaiavgift for minst ett døgn.

2) Anløpsavgift betales pr anløp i avgiftsområdet. Det finnes flere måter for betaling av kaiavgiften: pr anløp, pr dag, pr måned eller pr år.

3) Vareavgift gjelder for alle varer som fraktes med skip til eller fra havnen og som føres over kommunale kaier. Vareavgiften dekker lagring av varer på kai, arealer eller innretning disponert av kommunen inntil 48 timer (fra skipsutlossing og før lasting). For varer som transiterer havnen bare for videresending med fartøy betales vareavgift kun ved inngående (for varer i transitt til utlandet betales avgift kun som utgående).

4) Isavgift betales i havner hvor ising er et problem for havnetrafikken. Avgiften beregnes pr anløp.

5) Trafikkavgift gjelder for varer med opprinnelse i land utenfor EØS området. Avgiften betales for varer som innføres over havnen med skip og som fortolles, utelevers tollfritt eller tollekspederes til godkjent lager

for ufortollete varer.

6) Passasjeravgift fastsettes av kommunestyret der havnene har særskilte kostnader til passasjerbequemligheter. For innenrikstrafikk oppkreves avgiften pr påstigende passasjer mens i utenrikstrafikk regnes avgift både ved påstiging og avstiging. Avgiften oppkreves av fartøy.

D) Andre gebyrer. I denne kategorien nevner vi avgifter som dukker opp i forskjellige dokumenter men, det blir vanskelig å finne dem i offisielle dokumenter enten fordi de er private avgifter eller fordi de blir brukte i bare noen få havner. Disse avgiftene betales som vederlag for forskjellige havnetjenester.

- 1) Avfallsgebyr
- 2) Renovasjon
- 3) Slepebåt
- 4) Megling
- 5) Klarering
- 6) Laste – og lossekostnader
- 7) Stevedoring
- 8) Fortøyning/ Løskast
- 9) Overliggende varer
- 10) Landverts transport
- 11) Vann til skip
- 12) Leie av bygninger
- 13) Levering av strøm
- 14) Leie av maskiner, biler og båter
- 15) Leie av arbeidskraft
- 16) Leie av arealer

Mer om disse avgifter, gebyrer eller private kostnader kan vi skrive etter en nærmere undersøkelse hvor terminaler og rederier kan hjelpe oss med de nødvendige data.

Det blir en reel utfordring sammenligningen av avgifter og gebyrer som påvirket transportindustrien i Norge

Interesserte kan få hele rapporten når den er endelig ved henvendelse til foreningen.



Trenger handling - Ikke utredninger:

Siste mulighet til å innfri løftene til sjøtransporten

Felles pressemelding fra

Fraktefartøyenes Rederiforeing, Maritimt Forum og Norges Rederiforbund:

Rederier langs hele kysten har over lang tid bygget opp stor frustrasjon rundt økende gebyrer, spesielt knyttet til lostjenester. For enkelte skip har økningen vært på mer enn 70 prosent i løpet av noen få år, og for 2009 øker losgebyret med 13 prosent. Dette går ikke bare ut over nærskipfartsrederiene, men også maritime leverandør- og servicebedrifter på land som mister kunder som følge av mindre transport på sjøen. Tidligere denne uken var representanter for nærskipfarten i møte med statssekretærene Vidar Ulriksen og Rikke Lind i hhv. Fiskeri- og Kystdepartementet og Nærings- og Handelsdepartementet. Næringen overleverte sin krav og forventninger til Nasjonal Transportplan som legges fram neste fredag.

EU og Norge har en felles ambisjon om å øke andelen godstransport på sjøen, framfor på landeveien. Den ambisjonen har også regjeringen slått fast i Soria Moria erklæringen. Econ har på oppdrag for blant annet Kystverket utarbeidet en rapport som viser at samfunnet årlig kan spare én milliard kroner dersom mer gods fraktes via sjø og jernbane. I tillegg er det stort potensial for reduserte klimagassutslipp, mindre støy, færre ulykker, mindre køer og lavere slitaskostnader på veinettet.

Regjeringen skal gjennomgå avgiftene knyttet til sjøtransport med tanke på like konkurransevilkår med

landtransporten. For snart tre år siden gjorde Veritas en gjennomgang av effektiviseringspotensialet i lostjenesten på vegne av Kystverket. Den viste innsparingspotensial på mellom 50 og 100 millioner kroner, og en reduksjon i antallet losinger med 25 – 30 prosent, uten at sikkerheten langs kysten reduseres. Rapporten ble ikke fulgt opp, men nå forventer næringen at regjeringen følger opp sine egne løfter om å legge til rette for mer transport sjøveien.

En samlet næring, representert ved Maritimt Forum, Fraktefartøyenes Rederiforeing og Norges Rederiforbund, forventer at Regjeringen legger fram forslag til effektivisering av losordningen og at hele gebyrstrukturen for nærskipfarten blir gjennomgått med tanke på reduksjon i den samlede gebyrbelastningen. Næringen ønsker handling og trenger ikke flere utredninger. Oslo, 4. mars 2009

For ytterligere kommentarer, kontakt:

Siri Hatland, Fraktefartøyenes Rederiforeing
Tel: 415 73 703

Jørn Prangerød, Maritimt Forum
Tel. 922 33 897

Knut W. Aanensen, Norges Rederiforbund
Tel. 907 64 864

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåtenes fartøyer og mannskaper er en tradisjonsrik virksomhet i vår organisasjon. Vi har sterke fagmiljøer innen sjøassuransé – både på kasko, byggerisiko og ansvarsforsikringer. Vi jobber også med forsikring mot skader på mannskap og last, samt oljesøl og annen forurensning. Kundeporteføljen omfatter både rederier, offshoreselskaper og verft. Vi legger spesielt stor vekt på kompetanse innen havari og skadebehandling. Derfor har vi egne spesialister som sitter på rederiets side av bordet når spørsmål om erstatninger skal utredes. Kontakt oss på telefon 67 11 22 00.

AON
Insure your vision

Nærskipsfarten på dagsoden i Maritimt Forum

Amund D. Ringdal,
Norges Rederiforbund,
John Erik Hagen, Kystverket,
Siri Hatland,
Fraktefartøyenes Rederiforening,
Esben Schlytter, FKD,
Hilde Hansen NHD



I et nasjonalt frustrasjons- og aksjonsmøte i Haugesund den 5. februar målbar næringen i klare ordelag sitt syn om at nærskipsfartens konkurransevilkår sammenlignet med andre transportformer må styrkes, men at det er det motsatte som har skjedd over flere år tilbake i tid.

Fiskeri- og Kystdepartementet og Kystverket meddelte at Nasjonal Transportplan, som er planlagt fremmet for Stortinget i slutten av februar, kommer til å inneholde noe om dette. Det samme budskapet kom statssekretær Vidar Ulriksen med på Haugesundkonferansen. Maritimt Forum i sørvest skal møte Rogalandsbenken på Stortinget om Nasjonal Transportplan i mars, og vi arbeider med å få på plass et møte med den politiske ledelsen i Nærings- og Handelsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet. Den 17. februar hadde vi et møte med Kystverket om farledsbevisordningen. I dette møtet ble representanter for næringen enige med Kystverket blant annet om at et farledsbevis skal kunne omfatte flere skip og at saksbehandlingstiden knyttet til utstedelse av farledsbevis.

Samfunnet kan spare en milliard på mer sjøtransport

En fersk rapport fra Econ gir ammunisjon til arbeidet vårt for å styrke nærskipsfartens konkurransevilkår. Innsparingene vil komme dersom mer last overføres fra vei til kjøll. Da oppnås lavere klimagassutslipp, mindre støy, færre ulykker, mindre køer og lavere slitasjekostnader. Forutsetningen for at vi skal lykkes med dette mener Econ blant annet ligger i utviklingen av effektive intermodale trafikknutepunkter som selvsagt også innebærer investeringer i bedre tilførselsveier til stamveinettet. Og så må satsingen koordineres på tvers av transportetatene!

Vi har sagt det før: Hvorfor skal sjøtransporten sortere under hele tre departementer?

KOCKUMS YOUR PARTNER for maintenance/ship repair

We are located with facilities in Karlskrona in south-east of Sweden and in Muskö in the southern archipelago of Stockholm, 8 nautical miles from port of Nynäshamn.

We also have Flying Squads´, rapid-reaction teams to send out to our customers.

www.kockums.se

IMAS
Edgar Werner Hansen
Tel. (47) 33 39 24 84 / Mob. (47) 90 85 09 75
E.mail: edgar.hansen@freewave.cc

A Company of
ThyssenKrupp
Technologies

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

Pilotprosjekt: Samseiling Bodø-regionen - Oppstartmøte.

Presentasjon av prosjektet:

Prosjektet er et spin off fra NyFrakt, og målsetningen er å styrke rederienes konkurransekraft gjennom bedre utnyttelse av tonnasje.

Prosjektet vil gå over 2 år – 2009 og 2010, og har en økonomisk ramme på kr. 1.485.600,-. På bakgrunn av prosjektbeskrivelse utarbeidet av Møreforskning Molde har Innovasjon Norge innvilget støtte til prosjektet med kr. 600.000,-.

Konstituering – prosjektledelse, -administrasjon og styringsgruppe.

Det er FR som står som ansvarlig søker for prosjektet v/styreformann Anders Talleraas og FRs administrasjon v/Siri Hatland fungerer som prosjektsekretær. F&U delen ivaretas av Møreforskning Molde. Det legges opp til et møte hvert kvartal gjennom prosjektperioden.

Det vil bli utarbeidet skriftlige avtaler mellom hver bedriftspartner og prosjektet, samt mellom FR og Møreforskning Molde.

Det vil også bli utarbeidet en fremtids-/aktivitetsplan samt budsjett.

Deltakernes mål og forventninger – meningsutveksling.

Hvert rederi ga en kortfattet beskrivelse av driften og utfordringene knyttet til denne, samt hvilke forventninger man knytter til prosjektet.

Samtlige partnere har en positiv innstilling til å få et samarbeid.

Imidlertid er det forskjellige holdninger til graden av samarbeid – fra ønske om å slå sammen rederiene til en virksomhet – til et mer begrenset samarbeid i form av felles innkjøp og lignende.

Planer for videre arbeid – møteplan.

Møreforskning Molde ønsker innsyn i de enkelte rederiers regnskap 2008. Rederiene hadde et tilnærmet likt resultat, men båtene varierer i alder og størrelse.

Oterhals skisserte tre mulige løsninger: Samseiling, driftssamarbeid eller felles rederi.

Fordelene ved samarbeid vil være større marked, større fleksibilitet og styrket kapital, i tillegg til høyere kompetanse, fordi de enkelte eierne får mulighet til å spesialisere seg innenfor det feltet de ønsker å arbeide med. Utfordringene vil være at man får mindre innflytelse i eget selskap, samt at et selskap muligens ikke vil ha plass til alle eierne. Dette vil danne grunnlaget for det videre arbeid.

Fra samseiling til fusjonerte rederi



SMØREMIDLER OG BUNKERS FRA YX

- PERFEKT TIL MARITIME UTFORDRINGER

Samarbeidsavtale mellom Texaco smøremidler fra YX og Fraktfartøyenes Rederiforening



Få full kontroll med YX24!

- Online bestilling
- Oljekonvertering
- Smøreskjemaer
- Helt **gratis**
- ...og mye, mye mer!

Se www.yx24.no



Ring 04200



TEXACO



Haugesundkonferansen 2009

Statssekr. Vidar Ulriksen, Fiskeri- og Kystdepartementet

Kjære alle saman,

Først av alt vil eg takke for ein hyggelig invitasjon. Eg er glad for å delta på Hagesundskonferansen - sjøsikkerheit er eit prioritert område i mitt departement, og er svært viktig for forvaltninga av havet og kysten.

Sjøsikkerheit er eit samansett felt kor vi er mange som arbeider i lag. Myndigheiter, det enkelte reiarlag, for ikkje å gløyme det enkelte medlem av mannskapet, må fokusere på sikkerheit til sjøs. Vårt felles mål er å hindre at liv, helse, miljø og materielle verdiar kjem til skade. Myndigheitenes mulegheiter, ansvar og krav blir i stor grad definerte av regelverket, både nasjonalt og internasjonalt. Innanfor feltet sjøsikkerheit har det vore ei enorm utvikling, spesielt av krav og bindande regelverk som er utforma i internasjonale fora. Det er særst viktig at sjøtransporten, som i sin natur er grensekryssande, regulerast internasjonalt. Det følger av dette at nasjonal lovgiving på feltet må være oppdatert i forhold til internasjonal utvikling på regelverksida, men vårt nasjonale lovverk må også vere tilpassa teknologiske endringar som har skjedd dei seinare åra. Eg siktar her til størrelse og hastigheit på skipa, og til auka transport og nye seglingsmønster som mellom anna har gjort leden langs norskekysten meir trafikkert.

Eg er invitert hit i dag for å snakke om den nye lova om hamner og farvatn. Eg er svært nøgd med å kunne seie at lova ikkje lenger berre er "på trappene", men er nå behandla i Odelstinget, og det blei gitt brei politisk støtte til forslaget. Det kom og fram at det er tverrpolitisk semje om å sjå nærare på andre sider ved sjøtransportens rammevilkår, både når det gjeld kostnader i form av avgifter og gebyr og tidsmessig infrastruktur. Målsetnaden er at lova om hamner og farvatn skal tre i kraft frå 1. januar 2010.

Arbeidet med å utforme ei ny lov om hamner og farvatn har tatt tid, og det er på høg tid å få på plass reglar som både er tilpassa dagens og framtidens utfordringar og muligheiter. Eg veit at mange har venta lenge på denne lova. Men det har ikkje vore heilt enkelt å utarbeide eit lovforslag som skal finne sin plass i skjeringspunktet mellom statleg og kommunalt ansvar. Lova skal i tillegg regulere til dels svært ulike hamner og ivareta sjøsikkerheita i krevjande farvatn. Det har også vore viktig å avgrense lova mot anna regelverk slik som lov om skipssikkerheit.

Ein sentral målsetting med det nye lovforslaget er å etablere eit juridisk rammeverk som legg til rette for hamne kan utvikle seg til logistikknutepunkt. I tillegg er formålet med lova å gi vilkår som gjer at effektiv og trygg sjøtransport kan hevde seg i konkurransen med andre former for transport. Lova legg til rette for profesjonalisering av drifta og samarbeid mellom hamner. På denne måten vil større godsmengder kunne konsentrast i hamnene og til effektivisering av hamnedrifta. Den nye lova legg til rette for trygg ferdsle og forsvarlig bruk og forvaltning av farvatnet. Eg vil og streke under at lova vil vere eit sentralt verkemiddel

i ei heilskapleg forvaltning av norskekysten og norske havområde. Vidare skal ho legge til rette for ei effektiv og sikker hamneverksemnd som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter, og for konkurransedyktig sjøtransport av personar og gods innanfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Lova er i stor grad ei rammelov, der detaljerte reglar vert fastsette gjennom forskrifter. Dette gir fleksibilitet til å ivareta hamnene sine ulike behov, og det er naudsynt fordi reguleringsbehovet i farvatnet og i kommunane sine sjøområde vil variere. Lova sitt innhald kan sorterast under tre overskrifter: forvaltningsansvar, sjøsikkerheit og regulering av hamneverksemnda. Eg vil i det vidare gå inn på dei viktigaste elementa i lova.

Forvaltningsansvar

Etter lova vil hamnedistrikta slik vi kjenner dei i dag forsvinne. I staden skal forvaltningsansvar og myndigheit delast mellom staten og kommunane. Kommunanes forvaltningsansvar på sjøen utvidas til å gjelde sjøområde innanfor kommunanes grenser slik dei går fram av plan- og bygningslova. Staten skal fortsett ha ansvar for hovud- og bileiar og sjøområde utanfor kommunanes ansvarsområde. Staten vil og fortsett ha ansvar for navigasjonsinstallasjonane fordi det er viktig for sikkerheita at slike innretningar er standardiserte når det gjeld både utforming og praktisering.

Sjøsikkerheit

Loven gjer eit forbod mot ein kvar bruk av fartøy som kan føre til fare, skade eller ulempe for framkomsten eller ferdsla i farvatnet og i hamna. Dette skjerpar krava til aktsemnd ved bruk av farvatnet.

Eit viktig tiltak i den nye lova er ein tydelig heimel for å gripe inn overfor fartøy i fare- og ulukkessituasjonar. I dei fleste tilfelle vil sjølvsagt eit skip som har havarert eller står i fare for å havarer be om hjelp frå eksempelvis slepebåtar. Dersom skipet ikkje gjer det som er naudsynt, utvidar forslaget til ny lov staten sine mulegheiter for å gje pålegg til skipet, til dømes pålegg om å ankre opp, naudlosse, ta om bord slep eller skaffe assistanse frå eit bergingsselskap. Saman med trafikksentralane som overvaker sjøtrafikken mellom anna ved hjelp av AIS – vil denne nye heimelen gi norske myndigheiter gode vilkår i arbeidet for å unngå alvorlege ulukker til sjøs med fare for liv, helse og miljøskadar langs kysten.

Regulering av hamneverksemnda

Hamner er viktige bindeledd mellom sjøverts og landverts transport, men kan også være ein flaskehals i logistikkjeda. Lov om hamner- og farvatn trekk opp rammer som hamna skal operere innanfor, men vil i liten grad regulere det praktiske arbeidet i hamna. Det er viktig å sikre hamnene et godt økonomisk grunnlag. Derfor er det er naudsynt å vidareføre reglane om at hamnas økonomi er avskilt frå resten av kommuneøkonomien. Den velkjende "hamnakassa" er no omdøyppt til "hamnekapitalen" som omfattar finansielle midlar og realkapital, slik som eigedommar og areal. Dette gjerast for å synleggjere at alt hamna eig, slik

Haugesundkonferansen 2009

som areal, bygningsmasse, kranar og liknande er del i hamnas økonomi. Hamnas økonomiske ressursar er i stor grad bygd opp gjennom avgifter som krevjas inn for hamnetenester. Som hovudregel tillet lova bare at hamnas middel brukas til hamneverksemda, slik som vedlikehald, drift, utbygging og utvikling av hamna som logistikknutepunkt. Regjeringa har likevel foreslått visse endringar og oppmyking av reglane om hamnekapitalen. Lova opnar mellom anna for ei avgrensa tilgang til å dele ut utbytte frå hamnekapitalen etter forskrift fastsett av departementet. Denne endringa må sjåast i samanheng med at ein, etter den nye lova, i større grad kan velje organisasjonsform for hamnene, til dømes aksjeselskap.

Ein opnar også for i lova at hamnekapitalen kan brukast til investering i hamneselskap, også saman med private aktørar. Kommunens eigarandel i slike selskap, inkludert avkastning og utdeling, skal inngå i hamnekapitalen. Desse endringane knytte til organisasjonsform, utbytte og eigarskap betyr ikkje at den raud-grøne regjeringa legg opp til privatisering av hamnene, men at vi vil legge til rette for fleksibilitet og praktiske løysingar i hamnesektoren.

Sjøtransportens brukarbetaling diskuteras ofte. I den nye lova om hamner og farvatn erstattas hamneavgiftene med alminnelig prisfastsetting for dei tenestene som hamna leverar. Slik blir fastsetjinga av hamneavgiftene meir transparent, og bidrar til et likare konkurranseforhold mellom sjøtransport og andre transportformer. Ei sentral målsetning er å legge til rette for en god forretningsmessig drift med fokus på kostnadskontroll – dette vil i sin tur komme brukarane, og dermed sjøtransporten, til gode.

Som de veit er Nasjonal transportplan for 2010-2019 rett rundt hjørnet. Her vil hele det statlige virkemidleapparatet for sjøtransporten presenteras.

Dette gjelder maritim infrastruktur og maritime tenester, som vil seie farleier, fyr og merker, trafikksentralar og losteneste. I kommande NTP vil og den statlige gebyr- og avgiftspolitikken bli gjennomgått. Departementet arbeider i tillegg med ein revisjon av rammene for lostjenesta. Det leggst mellom anna opp til at det skal bli enklare å få farleisbevis – noko som inneberer at fleire skipsførarar blir klarert til å føre fartøy langs kysten utan bruk av los. Dette vil i sin tur redusere skipsfartens utgifter. Forslaga vil komme på høyring nå i år.

Regjeringas klare ambisjon er at Nasjonal transportplan skal legge til rette for eit samanhengande transportnett kor dei ulike transportmiddel sjåast i samanheng og utfyllar kvarandre. Sjøtransporten kan mellom anna bidra til å møte utfordringar knytte til klima, køar, og ulukkar på vegane. Meir transport på kjøll er eit sentralt verkemiddel for å nå desse måla.

Nasjonal transportplan og lova om hamner og farvatn legg saman viktige premiss for å transporten til sjøs. Nasjonal transportplan skal snart behandlast i Stortinget, og departementet har eit stor arbeid framfor seg når det gjeld utarbeiding av forskriftsverket til lova. Ein kan difor trygt seie at rammevilkåra for sjøtransporten framleis er i støypekeia.

Eg har stor tru på at den nye lova om hamner og farvatn gir dei verkemidla vi trenger for å lykkes med transport- og sjøsikkerheitspolitikken, og at regelverket samen med politiske føringar og prioriteringane i Nasjonal transportplan, vil føre til vitalisering av hamnene og økt bruk av sjøtransport, som en trygg, miljøvennlig og effektiv transportform – i tråd med regjeringa si målsetting frå Soria Moria erklæringa.

Takk for merksemda!

Olav Kyrresgt. 11 | 5014 Bergen | Tlf. +47 55 21 52 00 | bergen@wr.no

Forretningsmessig gode løsninger

Wikborg Rein er et ledende advokatfirma i Norge. Med kontorer i Oslo, Bergen, London, Singapore, Shanghai og Kobe, har vi sterk internasjonal tilstedeværelse og erfaring. Vi bestreber oss på å tilby helhetlig og førsteklasses juridisk rådgivning til sentrale aktører i norsk og internasjonalt næringsliv, blant annet gjennom å kombinere spisskompetanse, bransjeefaring og kommersiell forståelse.

www.wr.no

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

WR
WIKBORG REIN

KYSTMEGLERE

BERGEN

Interchart AS
Skuteviksboder nr. 22
Boks 4050 Dreggen, 5835 Bergen
Tlf. 55 31 62 30 Fax 55 32 38 98
E-mail: interchart@interchart.no
Privat: Per Berge 55 18 17 54

Stein Brokers As
Nøstetorget 5, 5011 Bergen
Tlf. 55 90 09 30 Fax 55 90 09 31
E-mail: eilif@steinbrokers.com

4370 EGRSUND

Ervik Shipping AS
Boks 523, 4379 Egersund
Tlf. 51 46 27 00 (24hrs service)
Fax 51 46 27 01
E-mail: arnfinn.ervik@ervikship.no

5500 HAUGESUND

R.G. Hagland As
Boks 98, Tlf. 52 70 12 00
Fax 52 70 12 12
E-mail: drycargo@hagland.com
Privat: Bjørn I. Kyvik 52 83 17 11
Odd L. Vevang 52 72 78 63
Kjell Ivar Rein 52 84 34 02

Harald Halvorsen A/S
Boks 113, Tlf. 52 70 24 20
Fax 52 72 61 95
E-mail: mail@shipbrokers-halvorsen.com
Privat:
Paal Halvorsen 52 71 34 31/911 82 141
Arve Halvorsen 52 72 88 18/950 43 005

3191 HORTEN

A/S Viking
Boks 106, Tlf. 33 03 07 50
Fax adm./shipping: 33 03 07 60
Fax. Spedisjon: 33 03 07 70
Vakt-tlf.shipping: 901 53 228
E-post: vikingsped@vikingsped.no
www.vikingsped.no

3770 KRAGERØ

JOS Shipping
Nordre Kalstadvei 9
Tlf. 35 98 28 24 Fax 35 98 23 22
Mobile phone Tor: 95 13 89 01
Mobile phone: Jan Otto 95 06 33 60
E-mail: josship@jos-shipping.no

4600 KRISTIANSAND

Kr. Knudsen & Co A/S
Rigedalen 44, 4626 Kristiansand
Tlf. 38 02 44 46 Fax 38 02 44 51
Telex 21 815 Telegr.Adr. "Nesdunk"
Privat 38 02 42 14 - 38 02 64 89

4501 MANDAL

H.P. Tallaksen A.s.
Boks 19, Tlf. 38 26 24 22
Fax 38 26 34 10
E-Post: hp.tallaksen@online.no
Mobil: 909 79 596
Privat: Knut Glomså 909 79 596

8600 MO I RANA

Skipsmegler Strand Shipping AS
Boks 244, 8601 Mo i Rana
Tlf. 751 27 800 Fax 751 27 801
www.strand-shipping.no

Meyership A/S
Boks 218, 8601 Mo i Rana
Tlf. 75 12 85 00 Fax 75 12 85 01
E-post: steinar.aakvik@meyership.no

5440 MOSTERHAMN

Aasen Chartering As
Boks 73, 5447 Mosterhamn
Tlf. 53 42 56 30 Fax 53 42 56 47
E-post: mail@aasenchar.com
Privat: J. Aas 53 426 801
B.R. Kippersund 53 42 44 09

5200 OS

GeSi Shipping
Boks 26, 5201 Os,
Tlf. 56 30 76 00 Fax 56 30 76 60
Telex 40 908 Jorgn – Privat:
Georg S. Jørgensen 56 30 14 56

1724 SARPSBORG

All-Transport A/S
Strandgt. 3, 1724 Sarpsborg
Tlf. 69 14 84 10 Fax 69 14 84 11
Telex 79 905 alltr n

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 84 02 00 Fax 74 84 02 01
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no
www.stjordal-sjotransport.no

7000 TRONDHEIM

Nidaros Shipbroker A/S
Boks 2591, 7414 Trondheim
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85
E-post: johavig@c2i.net
Mobil 90 54 16 44
Aoh: 73 93 96 31

Rimship A/S
Pir II - 13 B
Boks 2251, 7412 Trondheim
Tlf. 73 99 12 40 Fax 73 99 12 45
Mobil 900 18 666
E-post: rimship@rimship.no

5588 ØLEN

Sandfrakt AS
Postboks 133, 5588 Ølen
Tlf. 53 76 60 00 Fax 53 76 60 10
E-post: sandfrakt@sandfrakt.no
www.sandfrakt.no