

# fraktemann

NUMMER 2 - 2008

73. ÅRGANG



*MS "Svealand" - Eidshaug Rederi AS, 7940 Ottersøy*

*Innlegg på seminaret i Molde s. 5, 9, 11 og 14*

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](mailto:firmapost@fraktefartoyene.no)  
Internett: [www.fraktefartoyene.no](http://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: PREFERAS  
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.  
Redaksjonen avsluttet: 21. juni -08  
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  |
| NOx-fondet - Innlegg v/Geir Høibye                                  | 4  |
| Generalforsamling   | 5  |
| Nordic Maritime Corporation   | 6  |
| Safe-SeaNet   | 7  |
| Sjøulykker - Status og tiltak                                       | 8  |
| Nyheter fra Mattilsynet   | 10 |
| Brønnbåtprosjektet v/Lene Borgan                                    | 11 |
| Hva kan et rederi kreve av mannskap<br>som forlater skipet på dagen | 13 |
| Fornyelsesprosjekt for kystflåten                                   | 14 |

## Styre og stell:

### Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

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

**Nestformann** Jarle Matre, Stavanger, 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

## Nå gjelder det NOx-fondet!

Da har vi omsider fått avtalen på plass med Regjeringen for å legge om NOx avgiften. Dette skjedde midt i mai, og nå er det ESA, Eftas overvåkingsorgan, som skal si sitt. Jeg er sterk i troen på at ESA nå sier ja, noe annet ville være sterkt uansvarlig fra et organ som også bør ha et ansvar for å bidra til å redusere forurensingen i stort omfang.

Når nå foreningen Næringslivets NOx – fond er etablert, en har fått på plass en viktig og meget fordelaktig avtale med Regjeringen, og en kan sette på "full fart framover" for å arbeide for å nå felles mål, er dette en historisk hendelse.

Det er inngått en lignende avtale tidligere, men den er vesentlig mindre omfattende enn denne NOx – avtalen. At avgiftsbelastningen nå reduseres med 60 % i innbetaling, samtidig som tilskuddet økes til 80 % av nødvendig investering, ja, i enkelte tilfeller opp til 90 % tilskudd, er bare helt fantastisk for våre næringsdrivere. Så det er viktig å tilslutte seg denne avtalen nå, så snart som mulig.

For hele tiden plasseres det hindre som kan bidra til at aktørene taper penger i forhold til de reglene som gjelder. Og skal dere som næringslivsaktører få tilbake det dere har betalt i avgift nå i 1. halvår, så må dere tilslutte dere NOx – fondet før 1. juli 2008. Da kan den samlede næringen få tilbakebetalt nesten 700 millioner kroner, som det så kan brukes deler av til å betale den 4 kroningen inn til fondet.

Det finnes naturligvis også forpliktelser. Fondet tar på seg et stort ansvar for å oppfylle reduksjonsmål når det gjelder reduksjon av utslipp. Det må også den enkelte aktør som slipper ut NOx forplikte seg til. En får en åpning til å betale kr. 4 pr. kg utslipp, mot kr. 15,39 i dag. Og får en redusert utslippene gjennom nødvendige investeringer, går den enkeltes avgiftsbelastning ned.

Våre 14 næringsorganisasjoner tar et stort ansvar og legger hodet på blokken når vi satser på dette. Men vi har en usedvanlig sterk tro på at dette får vi til, og disse forpliktelsene skal vi klare ved å løfte i flokk.

Og det viktigste her er at dette er en gyllen sjanse til å vise avgiftskåte byråkrater og politikere at tingene lar seg løse ved å tenke på alternative måter å gjøre dette på. Og får vi dette til, slik at vi leverer bedre løsninger enn det en kan oppnå med skyhøye og drepene avgifter, så har vi svært gode kort på hånden i fremtidige forhandlinger.

Dette er kanskje noe av det viktigste vi har bidratt til å få på plass nå i år, så får vi fortsette arbeidet med å hevde andre ting av interesse for våre medlemmer, som fornyelse og en bedre utvikling av regelverk i forhold til Sjøfartsdirektoratet og Kystverket.

Men nå vil jeg ønske hver i sær en riktig god sommer.  
Så satser vi sterkere med nye krefter til høsten.

Anders Talleraas, styreleder

# Seminar: Næringslivets NOx-fond

## Næringslivets NOx – fond:

### Miljøavtalen gir nye muligheter

v/Geir Høibye daglig leder Næringslivets NOx-fond

I forbindelse med Gøteborgprotokollen som omhandler luftforurensing NOx, SO2, NH3 og VOC, har Norge forpliktet seg til å redusere utslippene av NOx med ca 40 000 tonn frem til 2010. Miljøavtalen om NOx omfatter 30 000 tonn av disse

Miljøverndepartementet inngår Miljøavtale om NOx med Næringsorganisasjonene som oppretter Næringslivets NOx-fond

Bedriftene tilslutter seg miljøavtalen gjennom Tilknytningserklæringen med Næringslivets NOx fond.

### Næringslivets NOx-fond

Skal oppfylle og dokumentere gjennomføringen av Miljøavtalens forpliktelser.

Støtter tiltak for NOx-reduksjon. Private midler Styret beslutter bl.a innbetaling, støttesatser og beslutter hvilke prosjekter som skal oppnå støtte.

Styreleder Erling Øverland, StatoilHydro/NHO  
Nestleder Reidar Nilsen, Norges Fiskarlag, øvrige medlemmer  
Ingvild Skare, ExxonMobil/OLF  
Lars Christian Alsvik, Norges Rederiforbund  
Anders Talleraas, Fraktefartøyenes Rederiforening

### Tilslutning fra bedriftene:

Virksomheter som slutter seg til Miljøavtalen slipper avgift, men forplikter seg til å:

- \* betale til Næringslivets NOx-fond
- \* lage handlingsplan/søknad om tiltak for NOx-reduksjon
- \* gi opplysninger om utslipp i 2007

### Bedriftenes forpliktelser til å gjennomføre tiltak:

- \* Å gjennomføre NOx-tiltak som inntjenes på 3 år med støtte
- \* Inntjening regnes med full NOx-avgift (15,39 kr/kg)
- \* Forpliktelse om gjennomføring av tiltak ved innvilget støtte fra NOx-fondet som forutsatt i bedriftens søknad
- \* Søknaden må forankres i relevante organer i bedriften som en investeringsbeslutning

### Økt miljøeffekt ved fond:

- \* 500 mill. kr årlig i 3 år til tiltak
- \* 4 kr/kg innbetales fra skip, fiskefartøyer og landindustrien
- \* 11 kr/kg fra offshore (olje- og gassproduksjonen)
- \* 80 % investeringstilskudd mulig for søknader om NOx reduksjon til NOx-fondet i 2008
- \* Tiltakene må gjennomføres fra 2008 til 2011
- \* Lavere tilskudd for søknader i 2009 og 2010

\* Utbetaling etter gjennomførte og dokumenterte titak

Alle midlene som kommer inn til NOx-fondet (- driften) vil finansiere reduksjon av utslipp

### Stor gevinst ved å gjennomføre tiltak:

Lavere kostnad ved innbetaling til fondet (4 eller 11 kr/kg)  
Mindre utgifter fra 1.1 2011 (NOx-avgift på min. 15 kr/kg)  
Nyter godt av tilskudd

Bidrar til å oppfylle forpliktelsene i avtalen, må redusere utslipp av NOx med omlag 20 000 tonn på 4 år f.eks.

- Motortekniske tiltak på skip – 20 til 30%
- SCR eller Humid Air Motor – 70 til 80 %
- Støtte til kjøp av urea eller vannemusjon
- Utskiftning av turbiner offshore – (delfinansiering)
- Rensning av NOx i utslipp fra kjeler eller ovner
- Energieffektivisering eller overgang fra olje til gass

### Krevende utslippsreduksjoner i avtalen:

|      |                                    |
|------|------------------------------------|
| 2008 | 2 000 tonn NOx                     |
| 2009 | 4 000 tonn NOx                     |
| 2010 | 24 000 tonn NOx                    |
| 2011 | (7 000 tonn av de 24 000 tonn NOx) |

Utslippsforpliktelser i 2010 korrigeres ved bedre datagrunnlag om utslipp. I 2008 4 300 tonn NOx lavere utslipp fra faking offshore.

I 2008 – 2010 et kvartal ekstra på gjennomføringen.

### Sanksjoner i Miljøavtalen:

Ved avvik som er mer enn 10 % i perioden 2008 til 2010 vil det måtte etterbetales en relativ andel av NOx-avgiften, tilsvarende avviket. Forfall 18. juli. Forpliktelsen overføres kollektivt til neste år.

For 2011 er det intet slikt slingringsmonn.

Den enkelte bedrift må betale i forhold til det utslipp som er innrapportert til Avgiftsmyndighetene.

### Planlegging av reduksjoner:

|      |  |
|------|--|
| 2008 | 2 000 tonn NOx                             |
| 2009 | 4 000 tonn NOx                             |
| 2010 | 7 000 tonn NOx                             |
| 2011 | 7 000 tonn NOx Avgift tilbake fra 1.1 2011 |

Forutsatt at ytterligere 6 000 tonn NOx faller bort som følge av bedre data om utslipp fra skip, hvis ikke vil forpliktelsene i 2010 og 2011 øke tilsvarende.



## Generalforsamling i 23. mai i Molde:

Anders Talleraas ble enstemmig gjenvalgt som styreformann i Fraktefartøyenes Rederiforening.

Styremedlem for Troms og Finnamsk Yngve Eide og varamedlem Arne Wæraas ble enstemmig gjenvalgt.

Styremedlem for Vest-, Sør og Østlandet ble Kjell Olav Haugland med Knut Arild Stamnes som varamann.

Bjørn Våge ble valgt som Brønnbåteiernes Forenings representant i FR's styre og Arnt Eidesvik ble valgt som varamann.

Brønnbåteiernes Forening hadde sitt årsmøte i Molde 22. mai:

Bjørn Våge ble enstemmig gjenvalgt som formann.

Arnt Eidesvik fortsetter som styremedlem ett år til. I tillegg ble det valgt to varamedlemmer; Geir Agasøster og Hans Bakke ble enstemmig valgt.

Som revisor ble valgt Harry Bøe.



## Seminar: Næringslivets NOx-fond forts.

Bedre datagrunnlag om utslipp nødvendig

- Ble nedjustert 10 000 tonn NOx i 2007 ved Norges rapportering
- Ytterligere 4300 tonn pga fakling offshore akseptert i 2008
- Forventer at det er mer å hente ved bedre data særlig om utslipp fra skip. Ber derfor om slike data i forbindelse med innsendelse av Tilslutningserklæringen

### SSBs utslippsfaktorer for skip, metode:

| Engine Category                    | Slow Speed<br>< 200 rpm | Medium Speed<br>200 - 1000 rpm | High Speed<br>> 1000 rpm |
|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Emission factor<br>kg NOx/ton fuel | 93                      | 66                             | 50                       |

|                         | Slow speed | Medium speed | High speed | Kg NOx / ton fuel |
|-------------------------|------------|--------------|------------|-------------------|
| Ferjer                  |            | 0,74         | 0,26       | 62                |
| Cruiser/<br>sightseeing | 0,2        | 0,8          |            | 71                |
| Hurtigruta              |            | 1            |            | 66                |

Osv.

Støtte til NOx-målinger ut 2008:

- Må måle ved tiltak (med og uten)
- Vil få tilbake for mye betalt avgift i 2007
- Støtte fra NOx-fondet med 50 000 kr/skip som måles i hht regelverket for NOx-avgiften og retningslinjer fra Sjøfartsdirektoratet

Fremdrift våren 2008:

- Trenger målinger fra mer enn 100 skip i 2008
- NOx-avtalen inngås
- NOx-fondets stiftes
- Norge søker ESA om godkjenning
- Bedrifter tilslutter seg avtalen
- Sender inn data om utslipp i 2007
- Bedrifter søker NOx-fondet om støtte til tiltak
- Fritak for avgift fra 1.1 ved tilknytning før 1.7 2008

Frister:

- Underskrevet Tilslutningserklæring før 1.7.2008 for å oppnå avgiftsfritak fra 1.1. 2008
- Utslippsdata innsendes før 1.7.2008
- Søknad om tiltak fremmet i 2008 gir mulighet for 80% støtte for tiltak i perioden 2008 til 2011
- Ny NOx-avgift fra 1.1 2011
- Alle tiltak må være gjennomført og dokumentert før 31.12.2011

### Takk for oppmerksomheten!

For mer informasjon og nedlasting av Miljøavtalen, Tilslutningserklæringen og Skjema om utslippsdata  
[www.nho.no/nox](http://www.nho.no/nox)

## NORDIC MARITIME CORPORATION



**N.M.C.** er et firma som tilbyr høyt kvalifiserte filippinske sjøfolk till alle typer skip, samt godt kvalifiserte landbaserte arbeidere fra Filippinene i alle kategorier, til det Skandinaviske markedet. Vi har samarbeidesavtale med to (2) selskaper på Filippinene som har stor erfaring på begge områder. Vi vil foreta alle formaliteter ved registrering av dokumenter i Norge og Filippinene. Registrering tar ca. 45 dager til en kostpris av ca. 800 kr. Etter dette står rederiet fritt når de vil starte med Filippinsk mannskap.

### MANNSKAPSPOOL FOR NORSKE REDERIER

Etter deltagelse på generalforsamlingen i Fraktestartøyenes Rederiforening i Molde 23-25 mai, der det fremgikk at de fleste redere har store problemer med å finne kvalifiserte mannskap til sine skip. På dette grunnlag har **N.M.C.** diskutert forholdet med vårt kontor i Manila og har nå satt i gang en forundersøkelse for å opprette en mannskapspool for norske rederier.

Vi vil innhente opplysninger fra rederiene om hvilken skipstype de har og hvilket mannskap de trenger.

Vi vil deretter knytte til oss mannskaper med erfaring fra alle skipstyper og bygge opp et system som tilfredsstiller alle typer avløsningsordninger. Mannskap tilknyttet vårt system må kunne nyttes av andre rederier med samme type skip dersom avløsningsordning tilsier det, men første prioritet er tilbake til samme rederi.

Videre vil vi bygge opp et ambulerende system for reisereparatører etter behov som kan ambulere mellom skip og rederier. Dette gjelder først og fremst for vedlikehold og rep. av elektriske anlegg og elektronikk samt sveis-platearbeider-rør.

Vi vil også opprette en kadett-ordning for fremtidens offiserer som trenger fartstid. Det kan inngås inntil 5 års kontrakter med kadetter og start hyren er Usd 830.00 per mnd. (det er inkludert Provident fund, SSS/Philhealth/Pag-Ibig, og Manning fee).

Da vi allerede har god respons på vårt opplegg vil vi starte opp prosjektet allerede 19. juni da vi skal ha møte med vår samarbeids partner i Manila. Vårt kontor i Manila kan også tilby redere som er tilsluttet ordningen, lønnsoppgjør for mannskaper etter rapport fra kapteinen og deretter sende samlefaktura med kopier av utbetalinger til rederiet. De vil også foreta all oppdatering av nødvendige sertifikater og sikkerhetsklarering for alle ansatte via Norsk treningscenter i Manila. Vi ordner også alt vedr. mannskapsskifte, visum etc. over hele verden.

Dersom dere vil slutte dere til ordningen eller har spørsmål - ideer eller forslag til ordningen. Ta kontakt med Nordic Maritime Corporation ved John Rydningen tlf. 55 00 83 39, mobil 414 24 117, e-mail adresse: [aurora\\_cstr@yahoo.com](mailto:aurora_cstr@yahoo.com) / [aurora.castro@nordicmaritime.no](mailto:aurora.castro@nordicmaritime.no)

Olav Kyrresgt. 11 | 5014 Bergen | Tlf. +47 55 21 52 00 | [bergen@wr.no](mailto: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, bransjeeerfaring og kommersiell forståelse.

[www.wr.no](http://www.wr.no)

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

**WR**  
WIKBORG REIN

# Safe-SeaNet

Antall innrapporterte skipsmeldinger per uke har doblet etter Kystverket innførte en ny versjon av det elektroniske skipsrapporteringsystemet Safe-SeaNet 9. juni.

Av [anne.grethe.nilsen@kystverket.no](mailto:anne.grethe.nilsen@kystverket.no)

Før innføringen av den nye SafeSeaNet-versjonen var det rapportert over 9200 seilaser hittil i år. Kun 11 dager etter innføringen av ny versjon har Kystverket registrert over 930 seilaser. Dette tilsvarer en dobling i den ukentlige rapporteringen.

I den nye versjonen kan skipet, agenter og rederier bestille los elektronisk, noe som både letter papirarbeidet til brukerne om bord og på land. Den store økningen i bruken av rapporteringsverktøyet viser allerede nå at den nye versjonen har ført til mer effektiv skipsrapportering.

Det siste året har Kystverket drevet en informasjonskampanje rettet mot eksterne systembrukere. I denne forbindelse har Kystverket også samarbeidet med Norges rederiforbund og Fraktefartøyenes rederiforening.

Innføringen av en mer brukervennlig versjon og innføring av nytt spesialgebyr ved årskiftet for de som unnlater å bestille los i skipsrapporteringsystemet, vil føre til et mer konsekvent og grundigere skipsrapporteringsregime.

Kystverket har mulighet for sanksjonering i henhold til Havne- og farvannsloven for de som unnlater å rapportere i henhold til regelverket.

\*\*\*\*\*

*M/S "With Junior" tok også en tur innom Molde under generalforsamlingen*

# Seminar:

*Starssekretær i Næringsdepartementet Øyvind Slåkes innlegg på seminaret i Molde, blir tatt inn i neste neste nummer av Fraktemann.*



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE  
400 – 6 700 DWT

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

[www-aasenchar.com](http://www-aasenchar.com)  
e-post: [mail@aasenchar.com](mailto:mail@aasenchar.com)

SHIPPINGHUSET  
5440 MOSTERHAMN



# Seminar: Sjøulykker - Status og tiltak

## Sjøulykker - Hva er status og hvilke tiltak iverksettes for å møte utfordringene?

Arne Bakkevig, Sjøfartsdirektoratet  
avd. Strategisk sikkerhet

Grunnstøtinger  
Ulykkesundersøkelser  
Risikoanalyser

Sjøfartsdirektoratet, SHT, Politiet  
Nytt regime for varsling og gransking av sjøulykker

Hvorfor skjer ulykker?

- Ulykker er uforutsette hendelser
- En ulykke består ofte av en kjede av hendelser som til sammen medfører ulykken
- Minst en, men ofte flere barrierer, svikter i hendelsesforløpet
- Mangler ofte barrierer som kan stoppe hendelsesforløpet
- Ingen vil at en ulykke skal skje

### Ulykker 2007:

| Ulykketype                     | Antall hendelser |
|--------------------------------|------------------|
| Annen ulykke                   | 12               |
| Brann/Explosjon                | 19               |
| Grunnstøting                   | 108              |
| Hardtværskade                  | 2                |
| Kantring                       | 8                |
| Kollisjon                      | 20               |
| Kontaktskade, Kaier, Broer etc | 27               |
| Lekkasje                       | 6                |
| Miljøskade/Forurensing         | 3                |
| Personulykke                   | 508              |
| Stabilitetssvikt uten kantring | 1                |
| Total                          | 714              |

Oppsummert:

14 dødsfall, hvorav 8 på Bourbon Dolphin  
13 forlis, 22 alvorlige skader på fartøy

### Fordeling mellom fartøystyper 2007:

|                 |               |     |
|-----------------|---------------|-----|
| Grunnstøtinger: | Lasteskip     | 51% |
|                 | Passasjerskip | 21% |
|                 | Fiskefartøy   | 28% |

Lasteskip utgjør 15% av fartøybestanden (38% dersom man kun ser på kontrollpliktige skip)

### Grunnstøtinger siste 10 år:

- Lasteskip:
- 477 registrerte grunnstøtinger i perioden
  - 21 omkomne (18 på Rocknes)
  - 13 forlis hvorav 27 var under 15 meter
  - 143 alvorlige skader på fartøy

### Grunnstøtinger

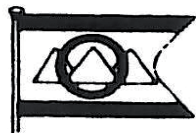
Skadeomfang

- De fleste grunnstøtinger fører heldigvis til få skader på mennesker, materiell eller miljø.
- I 2007 var det to grunnstøtinger som førte til forlis.
- Bulkskipet Server ved Fedje og fiskefartøyet Herøy på Hustadvika. I begge hendelsene slapp mannskapet fra det med livet i behold.
- Samtidig er flere av de alvorligste ulykkene i denne kategorien. Eks.: Sleipner, Rocknes

- 2 storulykker (ROCKNES og SLEIPNER)
- 47 omkomne
- 66 registrerte personskader
- Utslipp av ca 1000 tonn diesel / HFO
- 60 fartøy forliste
- 319 fartøy ble alvorlig skadet

Transportarbeid:

|  |     |
|--|-----|
| Godsmengde etter lastetype: 4 kvartal 2007 |     |
| Våtbulk                                    | 48% |
| Tørrbulk                                   | 33% |
| Containere                                 | 3%  |
| Selvgående roro-enheter                    | 4%  |
| Ikke selvgående roro-enheter               | 1%  |
| Annet stykk gods                           | 11% |



## 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



# Seminar: Sjøulykker - Status og tiltak

## Grunnstøtinger

- Under Sjøfartsdirektoratets undersøkelser kom det frem at man hovedsakelig benyttet seg av elektronisk kartmaskin under seilassen.
- Det fremkommer også at avstanden til grunnen, som fremstår som betryggende i den visuelle fremstillingen i kartmaskinen, var i størrelsesordenen 5-10m. Feilmargin i GPS kan være i størrelsesordenen +/-15m.
- Under seilassen var det derfor ikke tilstrekkelig sikkerhetsmargin til grunnen. Det var imidlertid plottet inn en planlagt kurs i kartmaskinen som ville ha gitt tilstrekkelige sikkerhetsmarginer, men denne kursen ble ikke fulgt.

## Hvordan kunne dette skje?

- Navigatøren benyttet seg ikke aktivt av andre navigasjonshjelpemidler enn den elektroniske kartmaskinen. Han oppdager på et tidspunkt at den kursen fartøyet går vil føre til grunnstøting, og korrigerer derfor kursen i god tid før grunnen.
- Når navigatøren vurderer om korreksjonen er tilstrekkelig, benytter han seg av det tracket som fremkommer i kartmaskinen. Han fastslår at avstanden til grunnen ser betryggende ut. Det blir ikke foretatt avstandsmåling i kartmaskinen, men avstanden bedømmes ut fra det visuelle inntrykket av track og avstand til grunnen.
- Kartmaskinen brukes i området 1:1500 – 1:3000. Dette gir navigatøren høy detaljeringsgrad i kartet. Samtidig medfører dette at små reelle avstander fremstår som større. Dette øker faren for at man feilbedømmer den reelle avstanden, fordi avstanden på kartet fremstår som tilstrekkelig.

## Årsaker:

- For liten sikkerhetsmargin under seilassen
- Ikke fulgt planlagt seilas
- Feiltolket avstand i kartmaskin
- Planlagt seilas var mangelfullt forberedt og fartøyet benyttet seg ikke av tilgjengelige navigasjonstekniker i planlegging eller utføring av seilassen.

## Risikoanalyser.

Kan det gjøres risikoanalyser for å forhindre grunnstøtinger?

Erfaringene fra flere fartøysulykker:

- SJA (sikker-jobb-analyse) for arbeid på dekk / personsikkerhet
- Manglet risikoanalyse for de operasjonelle forholdene

Hvorfor tydelig bevissthet rundt risiko ved arbeid på dekk?

- Erfaring med flere skader og åpenbart farlige situasjoner?
- Tydelig krav i regelverket?

Hvorfor mindre bevissthet rundt risikoene knyttet til operasjon av fartøyet

- Færre situasjoner som oppleves som kritiske?
- Evt. faresituasjoner oppleves som mer abstrakte enn en personskaade?
- Mangel på tydelige krav i regelverket?
- Kravene for drift av fartøy ofte formulert som hva som forventes, ikke hvordan man skal nå kravet

Fartøy har beredskapsplaner for å håndtere konsekvensene av en grunnstøting?

- Har de foretatt risikoanalyser av seilingsplanene sine?
- Identifisere kritiske områder under seilassen
- Kartlegge behov og tiltak for å redusere risikoen
- Eks. økt brobemanning eller andre tiltak som kan iverksettes ved passering av de identifiserte risiko områdene

## Ulykkesundersøkelser – Endringer fra 1. juli -08

Sjøfartsdirektoratet

- Strategisk sikkerhet, ansvar for koordinering, oppfølging og undersøkelse av ulykker

Arbeidsområder:

- Undersøkelser – Oppfølging – Koordinere

## Tilsynsrolle i undersøkelser

Statens Havarikommisjon for Transport

- Fri og uavhengig rolle
- Ikke straffe- eller sivilrettslige konsekvenser av SHT's undersøkelser
- Årsakssammenhenger og læring

- Ansvar for undersøkelse av ulykker innen:

- Luftfart
- Tog/bane
- Vegtrafikk

Opprettet egen sjøfartsavdeling

- Operativ 1. juli 2008
- Skal undersøke de mest alvorlige ulykkene

## Politiet

Sjøfartsinspektørene overføres politiet fra og med 1. juli 2008

- Sjøforklaringer opphører

Politiet overtar Sjøfartsinspektørens rolle i etterforskning av strafferettslige forhold i alle typer sjøfartssaker

- Ulykker
- Andre straffbare forhold
- Sannsynlig løsning (pr. 23.5.2008):
- Det opprettes en egen kompetanseenhet i politiet for sjøfartssaker
- Legges til Rogaland Politidistrikt
- Vil ha en tilnærmet lik rolle som KRIPOS ovenfor politidistriktene

- Lokale politidistrikt vil ha ansvaret for etterforskningen av sjøfartssaker innenfor sitt eget distrikt

## Ulykkesundersøkelser

SHT / Sjøfartsdirektoratet overtar undersøkelsesansvaret for sjøulykker

Politiet overtar strafferettslig etterforskning av ulykker  
Slutt på offentlige sjøforklaringer

Varsling av ulykker - Ny forskrift

Forenklet melding og rapportering

Foreslår:

Single point of contact" ved alle ulykker som er meldepliktige (umiddelbar muntlig melding):

- HRS, kystradio

Alle melde- eller rapporteringspliktige (skriftlig) skal rapporteres på eget skjema, innen 72t til Sjøfartsdirektoratet

- Sdir gjennomgår skjemaet for å forenkle dette



# Brønnbåtnytt

Fiskeri- og kystdepartementet har fastsatt nye forskrifter og endring av forskrifter om fiskehelse og -velferd. Endringene omfatter bl.a. etablering og drift av akvakulturanlegg, transportenheter og slakterier, regler for omsetning av akvakulturdyr og sykdomsbekjempelse.

Forskriftene trer i kraft 1. august 2008.

Følgende forskrifter er fastsatt:

Ny forskrift om etablering og utvidelse av akvakulturanlegg, zoobutikker m.m. (etableringsforskriften)

Ny forskrift om drift av akvakulturanlegg (akvakulturdriftsforskriften)

Forskrift om endring av forskrift om tildeling og drift ved havbeiteverksemd (havbeiteforskriften)

Ny forskrift om godkjenning og bruk av desinfeksjonsmidler i akvakulturanlegg og transportenheter (desinfeksjonsforskriften)

Ny forskrift om transport av akvakulturdyr (transportforskriften)

Forskrift om endring av forskrift om slakterier og tilvirkningssanlegg for akvakulturdyr (slakteriforskriften)

Ny forskrift om omsetning akvakulturdyr og produkter av akvakulturdyr, forebygging og bekjempelse av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr (omsetnings- og sykdomsforskriften)

Forskrift om endring av forskrift om vaksinasjon av husdyr, vilt, fisk og andre akvatiske dyr (vaksinasjonsforskriften)

Forskrift om endring av forskrift om internkontroll for å oppfylle akvakulturlovgivningen (IK-Akvakultur)

I samtlige foreskrifter er det gitt nye bestemmelser ut fra hensyn til dyrehelse. De fleste av disse er som følge av at rådsdirektiv 2006/88/EF (fiskehelsedirektivet) gjennomføres i norsk rett.

I etableringsforskriften, akvakulturdriftsforskriften og transportforskriften er det også fastsatt endringer ut fra hensyn til dyrevelferd. Bakgrunnen for disse er bl.a. Europarådsanbefalingene om hold av oppdrettsfisk. I tillegg gjennomføring av internasjonale forpliktelser er også såkalte nasjonale bestemmelser revidert.

På Mattilsynets hjemmesider [www.mattilsynet.no](http://www.mattilsynet.no) finnes alle endringene i ovennevnte forskrifter.

Kontaktperson i Mattilsynet:  
Inger Eithun, tlf: 23 21 65 70

## Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåten's fartøyer og mannskaper er en tradisjonsrik virksomhet i vår organisasjon. Vi har sterke fagmiljøer innen sjøassuransse – 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



# Brønnbåtnytt

Seminar i tilknytning til Brønnbåteierne Forenings årsmøte i Molde 22. mai -08:

## Brønnbåtprosjektet, v/Lene Borgan, Mattilsynet

Mattilsynet har i løpet av 2007 gjennomført en tilsynskampanje på området transport av levende oppdrettsfisk, både med brønnbåter og brønnbiler. De fleste inspeksjoner ble utført i perioden oktober til desember.

Ved tilsynet kontrollerte inspektørene om brønnbåtene / -bilene etterlevde regelverket i den daglige driften. Herunder så inspektørene på om skriftlige prosedyrer var tilfredsstillende, og om de ble fulgt.

Det ble foretatt inspeksjoner på ca. 80% av alle godkjente transportenheter. 60% av de inspiserte båtene og 100% av bilene hadde mangler ved de skriftlige prosedyrer. 30% av transportørene kunne ikke redegjøre for hvordan de vasker og desinfiserer transportmidlene. Vask og desinfeksjon er helt avgjørende for smitteforebygging.

Det ble ikke observert forhold som var i strid med regelverkets krav til dyrevern.

Kampanjen har satt fokus på transport av fisk. Utfordringen fremover er at alle transportører får til gode rutiner for vask og desinfeksjon, at det blir klarlagt hvordan hver enkelt båt og bil skal rengjøres og desinfiseres, slik at risikoen for transportmidler må rengjøring og desinfeksjon være med som en viktig faktor for utformingen og valg av materiale. De fleste avvik som ble funnet kunne vært rettet opp i forbindelse med den årlige godkjenningen. Mattilsynet bør få bedre kompetanse på teknisk utforming av brønnbåter /-biler og få klare retningslinjer for godkjenning av brønnbåter og -biler.

### Bakgrunnen for Mattilsynets "Brønnbåtkampanje" er:

- Transport av fisk utgjør en betydelig dyrevelferds- og smittrisiko.
- Mattilsynet har til nå hatt liten fokus på brønnbåter.
- Ønske om lik tilsynsstrategi for alle distriktskontor.
- Forslag om nytt transportregelverk.

### Mattilsynets målsetting

Ingen spredning av smittsom sykdom ved transport av fisk  
Sikre god fiskevelferd.

Skape forståelse og ansvarsfølelse for betydningen av god fiskehelse- og velferd.

God sykdomsstatus gir godt omdømme for norsk oppdrettsfisk, oppdrettsnæringa og brønnbåtneringa.

Et målrettet, enhetlig og effektivt tilsyn.

Et regelverk som er tilpasset virkeligheten.

Åpenhet og samarbeid mellom næringen og Mattilsynet.

### Hva ønsket Mattilsynet for Mattilsynet?

Sikre kompetanse på alle distriktskontor som har brønnbåter/biler i distriktet

Utføre tilsyn på alle brønnbåter/brønnbiler.

Koordiner, likt og enhetlig tilsyn med alle brønnbåter/biler.

Målretta, forholdsmessig og enhetlig bruk av virkemidler.

### Hva ønsker Mattilsynet av bransjene?

- \* Sikre kompetanse om smitteforebygging og dyrevelferd under transport hos brønnbåtneringen.
- \* Bransjene forstår og etterlever regelverket.
- \* Øke bevisstheten om smitteforebyggende tiltak hos næringene.
- \* Innarbeide smitteforebyggende og -hindrende tiltak i et system for stadig forbedring.
- \* Aktiv bruk av dokumentasjon.
- \* Kvalitet på brønnbåttjenester lønner seg.

### Resultat som ønskes oppnådd av Brønnbåtkampanjen 2007.

- \* Sikre brønnbåtkompetanse på alle distriktskontor som har brønnbåter/biler i distriktet
- \* Likt tilsyn med alle brønnbåter/biler.
- \* Sikre kompetanse om smitteforebygging og dyrevelferd under transport hos næringen.
- \* Få utført tilsyn på alle brønnbåter/biler
- \* Få utarbeidet effektivt tilsynsverktøy.

### Hva ble undersøkt ved kampanjen:

Resultater 41 båter -

|   | OK         | ikke OK    |
|---|------------|------------|
| a) Internkontrollforskriftens §5 – Gjeldende regelverk tilgjengelig.                    | 56%        | 44%        |
| b) Transportforskriftens § 5 – 1)Skriftlige prosedyrer om bord – 2)Innhold i prosedyrer | 39%<br>59% | 61%<br>34% |
| c) Omsetningsforskriftens § 6 – Når vaskes og desinf. det.                              | 88%        | 10%        |
| d) Transportforskriftens § 5 – Sjekkliste for gjennomført rengjøring.                   | 76%        | 22%        |
| e) Omsetningsforskriftens § 6 – Dokumentasjon rengjøring – Dakbok.                      | 76%        | 20%        |
| f) Omsetningsforskriftens § 6 – Hvordan foregår rengjøring.                             | 63%        | 34%        |
| g) Dokumentasjon – Mengde rengjøringsmiddel.  | 49%        | 37%        |
| h) Samsvar mellom mengde desinfiseringsmiddel og vannmengde.                            | 39%        | 44%        |
| i) Dødfiskhåndtering.   | 80%        | 15%        |
| j) Internkontrollforskriftens § 5 – Sikring av fiskevelferd                             | 90%        | 7%         |
| k) Transportforskriftens § 5 – Godkjenning av brønnbåt.                                 | 95%        | 2%         |
| l) Transportforskriftens § 9 – Dagbok for transportoppdrag                              | 66%        | 32%        |

### Reaksjonsformer.

Sum reaksjon 4 – Hastevedtak / stopp transport

Sum reaksjon 3 –Varsel om vedtak

Sum reaksjon 2 –Veiledning om plikt

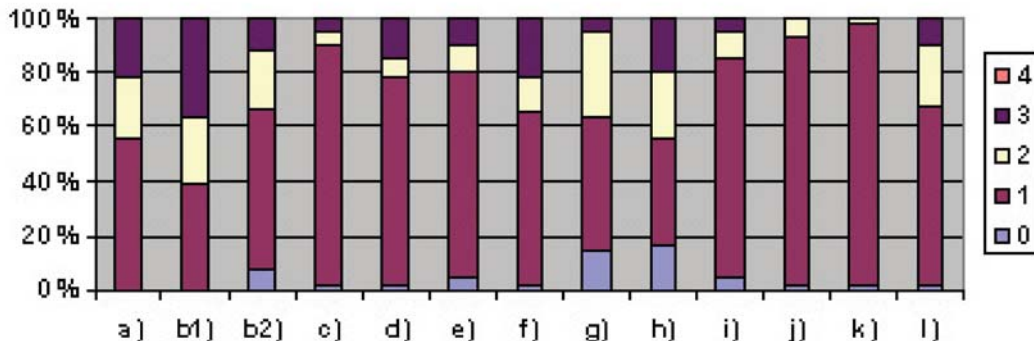
Sum reaksjon 1 – Ingen merknad

Sum reaksjon 0 – Ikke vurdert / Ikke aktuelt

Forts. neste side

## Brønnbåtprosjektet - forts. fra side 11

### Oppsummering av brønnbåter: Skiematisk oversikt over avvik



Bokstavene henviser til hva som ble undersøkt se side 11.

#### Avvik i henhold til skriftlige prosedyrer:

- Regelverk ikke tilgjengelig
- Skriftlige prosedyrer for vask og desinfeksjon
- Dødfiskhåndtering
- Persontrafikk om bord

#### Avvik i henhold til rengjøring og desinfeksjon:

- Få avvik på når det rengjøres og desinfiseres
- Mange avvik på hvordan:  
Samsvar mellom vannmengde og desinfeksjonsmiddel  
Mange avvik på dokumentasjon av brukt middel  
Inspeksjon av rørsystemet

#### Avvik i forhold til dyrevelferd:

- Få avvik 90% ingen merknad
- 7% fikk påpeking av plikt
- Ingen vedtak
- Brønnbåtene flinke på dyrevelferd? Eller
- Mattilsynet ikke flinke til å stille de rette spørsmål?
- Mattilsynet har for liten kompetanse på dyrevelferd under transport?

#### Vurdering av resultater i henhold til målsetningen:

- Sikre brønnbåtkompetanse på alle distriktskontor som har brønnbåter/biler i distriktet
- Likt tilsyn med alle brønnbåter / biler
- Sikre kompetanse om smitteforebygging og dyrevelferd under transport hos næringen
- Få utført tilsyn på alle brønnbåter / brønnbiler
- Få utarbeidet effektivt tilsynsverktøy

#### Sikre brønnbåtkompetanse på alle distriktskontor

- 50 inspektører på endagskurs
- Alle tilsynsrapporter samlet under prosjektet
- Mye diskusjon mellom distriktskontorene under kampanjen
- Kampanjen har satt fokus på brønnbåter
- Men stadig er forbedringspotensiale

#### Likt tilsyn med alle brønnbåter og biler

- Har utarbeidet retningslinjer for tilsyn og bruk av virkemidler
- Har utarbeidet tilsynsskjema og maler for vedtak
- Samme avvik blir behandlet likt, med få unntak

#### Sikre kompetanse om smitteforebygging og dyrevern under transport hos næringa

- 60% av brønnbåter har fått påpekt avvik på skriftlige prosedyrer
- 30% av brønnbåter har fått påpekt avvik på utførelsen rengj. og desinfeksjon
- Det må jobbes videre med å få felles forståelse av regelverket

#### Få utført tilsyn med alle brønnbåter / brønnbiler

- Ca 80% fikk kontroll i løpet av kampanjen
- Mattilsynets register er ikke helt oppdatert
- Alle båter som ble kontrollert var godkjente

#### Få utarbeidet effektivt tilsynsverktøy

Fått utarbeidet

Tilsynsskjema for uanmeldt inspeksjon  
Retningslinjer for tilsyn  
Maler for vedtak m.m.

Må utarbeides

Mal for årlig godkjenning (5 årlig)  
Søknadsskjema med hvilke vedlegg som trengs  
Retningslinjer for årlig kontroll

#### Veien videre

Få kontroll med rengjøring og desinfeksjon av rørsystemet.

1. Inspeksjon av rør innvendig med kamera
2. Måling av vannmengde til sirkulasjonspumpen
3. Mulighet for bruk av muldvarp?
4. Gjennomgang av skriftlige prosedyrer.



# Hva kan et rederi kreve av et mannskrup som forlater skipet på dagen?

Av Advokat Roald M. Engeness.

Et mannskrup – uansett stilling – som forlater skipet uten å overholde oppsigelsestiden, vil være erstatningsansvarlig overfor rederiet for ekstra utgifter som rederiet får som følge av at oppsigelsestiden ikke overholdes. Det er en forutsetning for erstatningsansvar, at det ikke foreligger mislighold fra rederiets side, men skyldes en bevisst handling fra vedkommende sjømanns side i forbindelse med fratredelse. På samme måte vil en sjømann som avskjediges på dagen på grunn av beruselse, være erstatningsansvarlig for rederiets merutgifter.

Sjømannslovens § 23 setter imidlertid begrensninger i adgangen til å gjøre fradrag i hyren for erstatninger som tilkommer rederiet. Sjømannslovens § 23 nr. 1 lyder:

”Frdrag i hyren må ikke gjøres uten skriftlig samtykke, med mindre frdraget:

- a) er hjemlet i lov;
- b) er fastsatt i tariffavtale
- c) gjelder erstatning for skade eller tap som forsettelig eller grovt uaktsomt er voldt i tjenesten og skriftlig er kjent av sjømannen eller fastsatt ved dom. Det skal likevel ikke gjøres fradrag i hyre som sjømann med rimelighet trenger til underhold for seg og sin familie.”

Dersom sjømannen ikke skriftlig erkjenner ansvaret, må rederiet i tilfelle få dom på sine utlegg.

Sjømannsloven har i § 22 en rekke bestemmelser om utbetaling av hyren. § 22 femte ledd lyder:

”Har en sjømann som ulovlig er gått fra tjenesten i rederiet hyre til gode, skal rederiet snarest sende beløpet i sin helhet til den myndighet som Kongen bestemmer. Beløpet kan nyttes til dekning av utgifter som sjømannen måtte ha påført Staten eller rederiet. Før dette oppgjør foretas av vedkommende myndighet i samråd med rederiet skal sjømannen ha utbetalt det som trengs til hans og hans familys underhold, jfr. § 23 nr. 2 annet ledd.

Det ene eksempel som jeg er forelagt, gjelder en skipper som forlot skipet på grunn av misnøye med lønnsutbetaling. Her må rederiet kunne kreve dekning av ekstra reiseutgifter til vikar. Ekstra reiseutgifter vil være merutgifter i forhold til om sjømannen hadde stått i tjeneste i 3 måneders oppsigelsestid. I samsvar med Sjømannsloven § 22 femte ledd kan rederiet sende opptjent hyre til Sjøfartsdirektoratet og samtidig ber om at det blir holdt tilbake et beløp for dekning av ekstra utgifter. Utgiftene må dokumenteres.

Styrmann som er avskjediget på grunn av alkohol, komme i samme kategori som foran.

Jeg kan ikke se at den tariffavtale som Fraktestyrerforening har med Norsk Sjøoffisersforbund hjemler trekk i hyre for tilfelle som her er omhandlet. Det samme gjelder tariffavtalene med Maskinistforbundet og Norsk Sjømannsforbund.

I de tilfeller som er angitt, anser jeg at rederiets erstatningskrav er temmelig åpenbart. Jeg viser i denne sammenheng til en dom i Rt 1959 s. 359 som gjaldt en sjømann som ble avskjediget på grunn av beruselse i tjenesten. Han ble avmønstret i Frankrike. Han måtte avfinne seg med at kapteinen holdt tilbake NOK 600,- av hyren til dekning av rederiets erstatning-

skrav.

Reglene om adgang til trekk i sjømannens hyre ble innskrenket ved forandringen i sjømannsloven av 31. mai 1985 nr. 37. Selv om det foreligger et klart erstatningskrav, er det i dag ikke tilstrekkelig grunn til å kunne holde tilbake opptjent hyre, herunder hyre for opptjente fridager. Forskriften som delegerer trekkgadgangen til Sjøfartsdirektoratet er forskrift av 27. desember 1988 nr. 4321. ”Delegering av myndighet til Sjøfartsdirektoratet etter Sjømannsloven. Hyretilgodehavender til sjømenn som ulovlig har gått fra tjenesten skal sendes Sjøfartsdirektoratet, jfr. sjømannsloven § 22 femte ledd første punktum.”

Dersom det skulle være nødvendig å gå til rettslige skritt for å få fastslått rederiets erstatningskrav, vil det enkleste være at rederiet tar ut forliksklagen ved forliksrådet i sjømannens hjemkommune. For krav under kr. 125.000 kommer man inn under de nye regler om småkravsprosess i den nye Tvisteloven som trådte i kraft 1. januar i år.

Før man tar ut forliksklage, må man vurdere nytten i forhold til omkostningene.



## REIMERSWAAL SHIPYARD

“Private shipyard” in The Netherlands

Your service station en route to the ports.

Flushing, Terneuzen, Gent and Antwerp.

Drydocking capacity for vessels up to 7000 dwt.

Incl. Port repair services.

Tel. (31) 0113 38 30 21/Fax. (31) 0113 38 34 21

www.SWREIMERSWAAL.COM

E-mail: info@swreimerswaal.com

Agent for Norway

IMAS  
Edgar Werner Hansen

Tel. (47) 33 39 24 84 / Mob. (47) 90 85 09 75

E.mail: edgar.hansen@freewave.cc

# Seminar - Fornyelsesprogram for kysttransport

## ”NyFrakt” - Brukerstyrt Innovasjonsprosjekt (BIP) 2008-2009

vl dr. ing Oddmund Oterhals

### Flåtefornyelse i norsk nærsjøfart – bakgrunn og utfordringer

- \* Fraktefartøylene har høy snittalder, forurensere og har dårlig energiøkonomi (offshoreskip levert 2009 har 50 % energiforbruk ift samme funksjon og ytelse i 2002)
  - \* Regjeringen har nærsjøfart som strategisk satsingsområde
  - \* For å møte dagens og fremtidens utfordringer er det nødvendig med fornyelse av flåten, med kostnadseffektive og miljøvennlige skip som kan tilpasses et fremtidsrettet logistikksystem
- Forprosjektet vårt og møter med Næringsdpt og Forskningsrådet la grunnlaget for hovedprosjektet NyFrakt

### FoU-utfordringen

Bidra til en helhetlig fornyelse av kystflåten som gjør det mulig å løfte kystlogistikken slik at den gir gode vilkår for hele kystfrakteflåten.

### Kystlogistikk

- Økt utnyttelsesgrad - nye kombinasjonsskip - returlast
- Endre logistikkmønsteret for forbruks- og industrivare fra kontinentet til Norge
- Gi vareeierne incitament til å endre sine valg av logistikk-løsninger
- Økt totalutnyttelse av flåten – samseiling - nye IKT løsninger

### Fartøyskonsept – land/sjø-forbindelse

- Fleksibilitet og effektivt, høyere nyttelast og lavere energiforbruk til framdrift
- Håndtering av ulike lasttyper
- Optimal skogutforming, lav stålvekt, lavt energiforbruk ved framdrift, høyere nyttelast og lavere byggekostnader

### Miljøvennlighet

- \* Reduksjon av utslipp til luft. Lavere energiforbruk gir reduksjon av CO<sub>2</sub> og skadelige utslipp (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, Partikler)
- \* Optimalt framdriftsmaskineri og hjelpesystem
- \* Energieffektivisering og gjenvinning
- \* Bruk av naturgass som drivstoff

### Deltagere i NyFrakt:

#### Rederier

Fraktefartøyenes Rederiforening, Bergen Tankers, Fjordbulk AS, Bergen Shipping, K. Sætre og Sønner, Falkeid Shipping, Molo Shipping, Wergeland-Halsvik AS, Seines Rederi, Eidsvaag AS/(Skretting AS)

#### Maritim utstyrsindustri

Norsk Industri, Bergen Yards, Moen Slip AS, Vaagland Båtbyggeri AS, Rolls Royce Marine, Hamworthy, TTS Ships Equipment AS.

#### F&U

Møreforskning Molde AS og MARINTEK.

### Målsetting – overordnet

- Gjennom prosjektet skal det utvikles:
- Et innovativt logistikksystem basert på nye fartøy, hvor hovedpoengene vil være å bedre mulighetene for økt lastutnyttelse for flåten og god land/sjø-forbindelse
  - Energieffektive skip

Optimering av skrogutforming og propulsjon for lavest mulig energiforbruk ved framdrift (vil gi reduksjon av CO<sub>2</sub> i forhold til dagens skip)

- Miljøvennlige skip
- Minimale skadelige utslipp til luft og vann. Utstrakt bruk av naturgass (LNG). Naturgass gir minimale utslipp av: NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, partikler samt en reduksjon av CO<sub>2</sub>. Ren gassdrift gir ingen skadelige utslipp til vann.

- Reduserte byggekostnader
- Enkel design med enkel grunnutrusting. Modulbaserte løsninger.

- Lave transportkostnader
- Økt nyttelast. Fleksibilitet med hensyn til fremtidige logistikksystem.

### Prosjektaktiviteter

- Prosjektet består av 5 hovedaktiviteter
- Analyser, med beskrivelse av ståsted og grunnlag for benchmarking av de ulike forbedringsoppgaver, logistikkanalyser for beskrivelse av en fremtidig kystlogistikk samt rammebetingelser for næringen
  - Konsept, hvor fartøyskonseptene defineres med framdriftssystem og valg av miljøtekniske løsninger
  - To fartøytyper med forskjellige lasttyper og som opererer med forskjellig hastighetsnivå, hvor det utføres mer detaljerte prosjekteringer inklusiv lasthåndtering
  - Resultatene danner grunnlaget for realisering av de beskrevne fartøyskonsept.
  - Beskrivelse av fase 2 med realisering av ett eller flere fartøyskonsept.

### Analysér:

- Ståstedsanalyser
- Beskrivelse av nåtids situasjon for de ulike segmentene i kystfrakteflåten. Etablere nivå for utnyttelsesgrad
- Kartlegge energiforbruk og miljøprofil for typiske gjennomsnittsfartøy. Målinger og analyser
- Logistikkanalyser
- Vurdere logistikkmønsteret for forbruks- og industrivare fra kontinentet til Norge.
- Modellere varestømmer med depot og nav (HUBer) for samling og distribusjon av lastmengder, som i kombinasjon med nye fartøyskonsept skal gi grunnlag for en ny kystlogistikk-løsning
- Rammebetingelser
- Vurdere effektive virkemidler for å kunne realisere nye løsninger

### Konsept

- **Fartøyskonsept**
- Valg av to fartøystyper som representerer hovedgruppene av skip
- Videreføres i en mer detaljert konseptutvikling
- **Fremdriftssystem**
- Framdriftsanlegg vil prinsipielt være lik for fartøysgruppene med en variasjon av effektivitet.
- Problemstillinger om løsninger og energiøkonomisering vil håndteres som en felles aktivitet.
- Miljøteknologi
- Miljøtekniske løsninger vil håndteres som fellesaktivitet for fartøysgruppene.
- Energigjenvinning og utnyttelse av denne.
- Bruk av naturgass (LNG). Reduksjon av klimagasser. Kostnadsnivå

# Seminar - Fornyelsesprogram for kysttransport

## Detaljert konseptutvikling

### To fartøytyper Tank/bulk og RORO/Reefer

- Bulk og tankbåter –tilnærmet samme hastighetsnivå
- RoRo/ reefer – tilnærmet samme hastighetsnivå
- Samme utfordringer med hensyn til skrogoptimalisering for hver fartøytype

### Detaljkonsept

- Skrogoptimalisering
- Lastbærer. For lastbærer legges det spesielt vekt på fleksibilitet for å kunne håndtere flere lasttyper.

### Lasthåndtering/terminal

- Oppholdstid i terminal er en betydelig faktor med tanke på effektivisering.
- Lasthåndteringen vil konsentreres om skip/terminal operasjon.

## Fase 2 – Realisering

- Avhengig av resultatene fra aktivitetene beskrevet over er det ønskelig med en realisering av nye fartøystyper.

- Dette vil medføre behov for en betydelig investering som ikke er kjent ved oppstart av prosjektet.

- Men realiseringen blir rederienes ansvar i hovedsak, men vår rolle blir å få myndighetenes medvirkning til fornyelsen.

- Realisering håndteres i en eventuell fase 2 av prosjektet

## Hva har vi gjort så langt

### Kick-off møte på Gardermoen 27.02

- Organisering -planlegging – målsetting
- Gruppearbeid: Gode råd til forskerne

### Oppstart av tre delprosjekt

- Utnyttelsesgrad seilende flåte
- Opptegning av havnedata og varestrømmer (logistikkbilde)
- Miljøstatus

Givende arbeidsmøter med rederi i Molde, Bodø og Bergen – god oppslutning og god hjelp!  
Forbindelse til andre forskningsaktiviteter i Norge og utlandet

## Flåteutnyttelse – eksempel I

Et stykkgodsskip som går i rute mellom norskekysten og kontinentet bruker 5 dager på en rundtur og 1 døgn til lasting/lossing

- 75 % last en veg og 25 % last andre veg
- 25 dager off-hire
- 37 % utnyttelsesgrad (272 seilingsdager med 50 % last)

- Halvering av laste/lossetiden og 50 % last “hjem igjen” ville gitt 52 % utnyttelsesgrad (302 seilingsdager med 62.5 % last)

Kan vi finne løsninger for “rutegående last” som gir mer last og mer seilingstid?

## Flåteutnyttelse – eksempel 2

En bulkbåt med oppdrag 300 dager i året har alltid full last, men

- Tilsammen 60 dager med ballastkjøring (mellom oppdrag)
- Tilsammen 30 dager med lasting/lossing
- 57 % utnyttelsesgrad

Kan vi finne løsninger for “oppdragslast” som gir bedre total flåteutnyttelse? Hvor ligger mulighetene?

## Arbeidsmøte på Gardermoen 18. juni

- \* Foreløpig rapport om flåteutnyttelse
- \* Foreløpig rapport om lastmengder pr havn og varestrømmer langs kysten
- \* Utfordringer fra stor vareeier (NorStone)
- \* Gruppearbeid: Ny logistikk – nye fartøyløsninger

I løpet av høsten skal vi bestemme hvilke fartøyskonsept som skal detaljutredes

## Ny bølge for maritim klynge?

Klarer vi å løfte offshorebølgen over i andre markedssegment?

## Vi gratulerer Eidshaug Rederi AS med nytt fartøy!

M/S ”Svealand” ble døpt lørdag 7. juni -08 i Kolvereid. Fartøyet er bygget ved Moen Slip AS, og er et cargo/container fartøy på ca. 1700 DWT.



Gudmor Anne Eidshaug

# 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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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: [viking@vikingsped.no](mailto:viking@vikingsped.no)  
[www.vikingsped.no](http://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](mailto: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](mailto: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. 75 1 27 800 Fax 75 1 27 801  
[www.strand-shipping.no](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:firmapost@stjordal-sjotransport.no)  
[www.stjordal-sjotransport.no](http://www.stjordal-sjotransport.no)

**7000 TRONDHEIM**

Jon Berg Shipping A/S  
Boks 5450, 7442 Trondheim  
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11  
E-post: [firmapost@jonbergshipping.no](mailto:firmapost@jonbergshipping.no)  
Privat: Jon Berg 73 91 87 83 –  
mobil 40 00 82 12  
Roar Grøtting 73 93 74 10 –  
mobil 90 11 25 18

Nidaros Shipbroker A/S  
Boks 2591, 7414 Trondheim  
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85  
E-post: [johavig@c2i.net](mailto: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](mailto: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](mailto:sandfrakt@sandfrakt.no)  
[www.sandfrakt.no](http://www.sandfrakt.no)