



fraktemann

NUMMER 3 - 2007

72. ÅRGANG



M/S "Ronja Harvester" - Overlevert Sølvrans AS i august

Nasjonal maritim strategi s. 5

Krav til ISM for lasteskip på 500 BT s. 10



fraktemann

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:

Hammerfest Småskipsgruppe:
Arne Wæraas, tlf. 78 41 22 33
Berlevågeveien 12, 9600 Hammerfest

Bodø Lokalforening
Fritz Andreassen, tlf. 75 58 30 34
Torsbakken 15, 8012 Bodø

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 70 02 91 32
6089 Sandshamn

Molde Lokalforening
Otto Barsten, tlf. 71 25 20 88
Birkelandsvegen 24, 6416 Molde

FRAKTEMANN
Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFER AS
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 27. september 2007
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:

<i>Innhold/redaksjonelt</i>	2
<i>Leder</i>	3
<i>Lover forutsigbar skipsfartspolitik</i>	5
<i>Nasjonal maritim strategi</i>	6
<i>Verdifulle arbeidsplasser i mar. næring</i>	7
<i>Regj. skatteforslag truer arbeidsplasser</i>	8
<i>Forum for miljøvennlig skipsfart</i>	9
<i>ISM for lasteskip på 500 BT</i>	10
<i>Brønnbåtnytt</i>	11
<i>Norsk lønn på utenlandsk skip</i>	12
<i>Fakta om NOx-fondet</i>	14
<i>NOx-avgift- en stor miljøbløff?</i>	15

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: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf. 90 08 34 10

Varam.: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Bjørn Inge Våge, 6089 Sandshamn mobil 909 76 095

Varam.: Geir Agasøster, 5430 Bremnes, Tlf. 53 42 80 00

Forhandlingsutvalget i FR:

Leder Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestleder Anders Talleraas, Molde, tlf.712 10 510



Det gjelder å holde ut!

Så nærmer vi oss et nytt statsbudsjett. Når jeg skriver dette, vet vi lite om hva det inneholder, og hvilke virkninger det har for vår næring. Men noe vet vi da:

Nettolønnsordningen fortsetter mest sannsynlig. CO₂ – avgiften videreføres og en kan frykte for at den øker. Og vi får vesentlige endringer av rederibeskatningen, uten at den i stor grad vil påvirke vår del av skipsfarten sterkest.

Der spenningen sett fra mitt ståsted er størst, er hva som sies og foreslås når det gjelder NO_x – avgiften. Den ble vedtatt til kr. 15 pr. kg fra 1.1.2007, samtidig ble det gitt åpning for at det kunne etableres en miljøavtale mellom næringslivet og myndighetene, hvor en kan nøye seg med å betale inn 3 – 5 kroner pr. kg, og hvor alle midlene kan brukes som tilskudd til rensing av NO_x – utslipp. Det er den siste ordningen vi har arbeidet knallhardt for. Men når sant skal skrives, har det gått svært smått med de avklaringer som myndighetene skulle komme opp med.

Men jeg håper inderlig at vi nå nærmer oss gjennomslaget, slik at vi kommer videre. Og kanskje kan statsbudsjettet være det dokument hvor dette glade budskapet kan manifesteres. Det hadde vært på tide.

Samtidig venter vi på de konkrete tiltakene for en sterkere politikk for fornying av store deler av flåten. Her er det kanskje for tidlig å vente noe konkret enda. Men Regjeringen skal vite at vi i Fraktefartøyenes Rederiforening arbeider trutt og tappert for å bidra til utvikling av politikken på dette området. Og vi gir oss ikke før vi får bedre gjennomslag enn det som har vært tilfelle hittil.

Det er på disse områdene at det er viktig å ha en engasjert og aktiv medlemsforening.

Samtidig er det viktig at de som er enig med de mål vi har satt oss, også samler seg om og støtter Fraktefartøyenes Rederiforening gjennom å bli medlem. Og vi øker nå når det gjelder antall medlemmer!

Til slutt,

Denne foreningen er ikke større enn at vi alle vet om og kjenner de fleste andre i foreningen. Ja, for meg som kommer utenfra, ser det ut som om våre medlemmer bryr seg om hverandre. Og det er viktig. I den forbindelse vil jeg nevne at forrige uke ble min forgjenger i formannsstolen, Einar Eidshaug og hans familie rammet av en stor tragedie. En av hans sønner ble funnet død på lugaren sin om bord i båten.

Det er så lite vi andre kan gjøre for å lindre og trøste i en slik situasjon. Men på vegne av oss alle som har gleden av å arbeide sammen med Einar, vil jeg gjerne sende våre varmeste kondolanser til han, hans kone og den øvrige familie. Dere skal vite at vi er mange som tenker på dere i disse tunge dagene.

Dette var alt for denne gang. Lykke til videre med det arbeidet hver og en gjør hver på sin plass. Det er et viktig arbeid for det øvrige næringslivet og for nasjonen.

Anders Talleraas, Styreleder



Lover forutsigbar skipsfartspolitik

Næringsminister Dag Terje Andersen i Bergen:



- Gode og stabile arbeidsvilkår. Det var løftet næringsminister Dag Terje Andersen kunne gi representantene fra den maritime næringen på møtet i Bergen tirsdag 4. september. Men hvordan rederibeskatningen kommer til å bli ville han ikke røpe.

Regjeringen skal senere i høst presentere en melding med maritim strategi for Norge. På møtet, som ble arrangert i fellesskap mellom Bergen Næringsråd, Bergens Rederiforening og Maritimt Forum Bergensregionen, fikk næringsministeren innspill fra flere på hva denne strategien bør inneholde. Dag Terje Andersen opplyste i sitt foredrag at regjeringen planlegger etablering av et nytt statlig investeringsfond.

Skal fortsatt være verdensledende

- Den maritime strategien kommer i 2007, lovet næringsminister Dag Terje Andersen i sitt innlegg. - Ambisjonen for denne er å utvikle en posisjon som en verdensledende maritim nasjon - med en av verdens mest konkurransedyktige, innovative og miljøvennlige maritime klynge. Andersen understreket at hensikten med strategien er å sikre næringen langsiktige og stabile rammevilkår.

Næringsministeren påpekte at den sterke økonomiske veksten i land som India og Kina representerer betydelige muligheter både for skipsfarten og næringslivet for øvrig, og at regjeringen og hans departement av den grunn har lagt ned mye arbeid for å få inngått handelsavtaler med disse landene. Den nasjonale maritime strategien vil i stor grad fokusere på rekruttering og kompetanse. Regjeringen er også opptatt av at leverandørbedriftene i den maritime klyngen skal bli mer konkurransedyktige nasjonalt og internasjonalt gjennom utvikling av miljøvennlig teknologi.

- Delte meninger om beskatning

Næringsministeren sa at flertallsregjeringer - uavhengig av farge - gir næringslivet mer stabile og forutsigbare rammevilkår. Siden de rødgrønne kom til makten har skips-

fartsnæringen blant annet nytt godt av nettolønnsordninger for sjøfolk. Garantiordningen GLEK er utvidet fra 40 til 50 milliarder kroner, og rammen for byggelånsgarantier er økt fra 2,5 til 5 milliarder kroner. Når det gjelder den omdiskuterte rederibeskatningen skal det også etableres et forutsigbart system, men hva dette innebærer kunne ikke Andersen fortelle. Svaret kommer ved fremleggelsen av stats- og nasjonalbudsjettet for 2008. - Det er delte meninger om saken, og det er ikke sikkert at mine meninger blir delt, sa han.

Andersen fremholdt i nesten samme åndedrag at han forventer at norske redere skal engasjere seg mot sosial dumping. - Hvis ikke alle er med på dette er det ingen vits i å holde liv i næringen. Sosial dumping er i likhet med opsjoner ødeleggende for den norske samfunnsmodellen, sa han - og indikerte dermed at eventuell ettergivelse av skattegjeld kan bli sett i sammenheng med hvilke arbeidsvilkår norske og utenlandske sjøfolk blir tilbudt på norskregistrerte skip. På spørsmål bekreftet han at rederier som har skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og som oppfyller krav til lønn og sosiale vilkår fastsatt av ITF ikke rammes av anklager om sosial dumping.

Nytt statlig investeringsfond

Dag Terje Andersen sa med henvisning til AkerKværner-oppkjøpet at staten kommer til å bruke sin kapital til investeringer som kan bidra til å styrke norsk industri og teknologi. Et nytt statlig investeringsfond med 2 milliarder kroner i egenkapital er under etablering. Dette skal ha fokus på forskningsbaserte virksomheter innenfor de næringspolitiske satsingsområdene til regjeringen; marin sektor, energi, miljø, reiseliv og maritim sektor. - Men vi kommer ikke til å bruke en krone på fiendtlige oppkjøp, forsikret han.

Ansvarlig fagbevegelse viktigste verktøy

- Men det viktigste vi har for å gjennomføre den politikken vi ønsker er den norske samfunnsmodellen. Tenk å ha en fagbevegelse med folk som Kjell Sørensen som reiser seg opp og advarer mot konsekvensene av for høye offentlige utgifter? Samarbeid om viktige samfunnsoppgaver er vårt viktigste verktøy. Men derfor er det også så viktig å bekjempe så vel sosial dumping som høye lederlønninger. Lederlønninger som løper løpsk undergraver samfunnsolidariteten, mente Dag Terje Andersen.



Nasjonal maritim strategi

I forbindelse med Regjeringens nasjonale maritime strategi er næringene bedt om å komme med sine synspunkter. Nedenfor gjengir vi foreningens innspill til Nærings- og Handelsdepartementet. Som medlem i Maritimt Forum har foreningen også bidratt til innspillet derfra.

Rammebetingelser

Innføring av nettolønnsordning ble svært godt mottatt i næringen. Vi ser positive tendenser; utenlandsregistrerte skip har flagget hjem – det ser vi bl.a. i en økende medlemsmasse.

Vi vil også fremheve myndighetenes positive og fleksible innstilling når det gjelder krav til lærlinger for skip under nettolønn, og at det har vært mulig å finne løsninger for de skip som av praktiske (plass)hensyn ikke har anledning til å fylle kravene – ved ekstra innbetaling til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Imidlertid gjenstår en viktig del: norske sjøfolk på NIS-skip må også inkluderes i ordningen. Dette er svært viktige norske sjømannsarbeidsplasser som vi ønsker å beholde.

Offentlige avgifter

Sjøtransport er underlagt et tungt avgiftsregime. Å frakte gods på skip er i seg selv det billigste transportalternativet sammenlignet med både bil og bane, men antall og nivå på avgifter som sjøtransporten omfattes av fører til at dette blir faktisk i mange tilfeller blir et dyrere alternativ. For å illustrere hva vi mener,

lister vi opp de offentlige avgiftene et fartøy betaler: anløpsavgift, havneavgift, kaiavgift, renovasjonsavgift, ISPS-avgift, losavgift, losberedskapsavgift, kystgebyr, CO2-avgift og NOx-avgift.

Som et eksempel vil vi spesielt peke på CO2-avgiften som næringen ble pålagt 1.1.1999. Denne blir betegnet som en grønn skatt – men er dessverre bare en ren fiskalavgift. Avgiften gjelder kun skip i innenriks godstransport – og medfører derfor konkurranseulempe i forhold til skip som bunkrer avgiftsfritt i utlandet og som kan bruke avgiftsfri diesel på hele norskekysten. Avgiften utgjør opp mot kr. 600.000 pr. skip pr. år – en stor belastning på et lite frakteskip. Vi har tatt forholdet opp både med politikere, norske konkurransemyndigheter og nå til sist ESA. Ingen vil gjøre noe med dette forholdet – ESA konkluderte med at dette er en ”omvendt diskriminering”; at et land ønsker å diskriminere eget næringsliv kan de ikke gjøre noe med.

Kystdirektoratet har tatt initiativ til en gjennomgang av gebyrstrukturen, med målsetning å utarbeide forslag til ny gebyrstruktur som stimulerer til mer transport fra vei til sjø, og som er konkurransenøytral. Imidlertid er utgangspunktet at provenyet skal være uforandret, men at man skal se på fordelingen mellom brukergruppene. Vi kan ikke se at det kan føre til økt sjøtransport. I f.m. Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 har Samferdselsdepartementet innkalt til regionale dialogmøter, der næringene får anledning til å diskutere disse spørsmålene. Vårt håp er at disse rundene vil bidra til økt innsats for å oppnå like konkurransevilkår mellom transportalternativene også når det gjelder offentlige rammebetingelser.

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



Nasjonal maritim strategi

Fornyelse av flåten

Denne saken står øverst på foreningens strategiplan. Skipsfart er en internasjonal næring, også på vår egen kyst, og ulike konkurransevilkår mellom norske og europeiske skip har ført til en utvikling der norske småskipsrederier ikke har maktet å fornye seg slik våre nordiske/ europeiske naboer har gjort. Trenden har vært at mens våre naboer fornyer sin flåte med helt nye skip, fornyer vi vår ved å kjøpe deres gamle.

I Soria Moria erklæringen fremgår det at regjeringen ser på fornyelse av flåten som et satsingsområde. Det oppfattet vi som en klar invitasjon, og vi har tatt initiativ til to prosjekt i denne forbindelse: det ene er i regi av Møreforskning, med støtte fra NHD og Innovasjon Norge. Rapporten ble overlevert på det nevnte møtet i departementet 8. februar. Dessuten samarbeider vi med Marintek om et mer omfattende prosjekt, som skal omhandle nye skip, med nye, mer fremdriftsvennlige skrog og fortrinnsvis med gassdrift. Søknad ble sendt til Forskningsrådet via Marintek i 2006 om et såkalt Kompetanseprosjekt med brukermedvirkning, men søknaden nådde ikke opp. Vi prøver på nytt i disse dager, og søknad om et forprosjekt er nå innsendt.

Vi har en klar utfordring i eierstrukturen. De fleste av våre medlemsrederier eier et eller to skip, det sier seg selv at det ikke er et godt utgangspunkt i forhold til fornyelse. I møter med medlemmene tar vi nå opp disse forholdene, og målet er å få til større konstellasjoner som i fellesskap kan løfte et fornyelsesprogram. Men vi legger ikke skjul på at vi trenger støtte fra myndighetene, og vi har forventninger til at norske myndigheter slik, som vi ser i andre europeiske land, også skal bidra til tilrettelegging av et fornyelsesprogram. Særlig med tanke på de klimautfordringer vi nå står overfor, vil gassdrevne skip bety mye i godstransport-sammenheng.

Sjøtransportens fremtid

Sjøtransporten har mange fordeler, derfor er det også en overordnet politiske målsetning å flytte godstransport fra vei til sjø. Sjøtransporten er en kostnadseffektiv, miljøeffektiv og samfunnsmessig gunstig transportform. En fraktebåt frakter lasten til 30 – 40 trailere, og bruker tilnærmet samme størrelse på fremdriftsmaskineriet. Men sjøtransporten kan bli mye bedre! Gamle skip med gamle motorer oppfyller ikke dagens utslippskrav.

Vår fremtidsvisjon er en ny, moderne og tjenlig flåte med miljøvennlige skip, fortrinnsvis gassdrevne, sikre skip som gir trygge arbeidsplasser. Videre ønsker vi å rette fokus mot HMS-relaterte forhold, som også vil bidra til å øke sikkerheten for de ansatte.

Vi tror at en ny generasjon fraktesfartøy vil bidra til å øke etterspørselen etter sjøtransport. De gamle skipene i dagens flåte innebærer uforholdsmessig tunge vedlikeholdskostnader. Nye skip vil ha en langt mer kostnadseffektiv drift og dermed være mer konkurransedyktige i dagens marked.

Samtidig ser vi nødvendigheten av å satse mer på intermodale løsninger, og videreutvikle samarbeidet med både bane og bil for å øke den totale transporteffektiviteten. Mer satsing på fleksible løsninger i havnene for å forenkle og effektivisere samarbeidet mellom transportformene hører også til i det totale bildet.

Vi imøteser Regjeringens nasjonale maritime strategi med interesse. Vi har store forventninger til at det legges til rette for at sjøtransporten får den plassen i transportbildet vi mener den fortjener, slik at sjøtransportens fordeler til fulle får komme til sin rett.

Fraktesfartøyenes Rederiforening



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SEL VLOSSERE
400 – 6 700 DWT

Tlf. 53 426 426
Fax 53 426 434

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

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN



Derfor ber rederinæringen regjeringen om å stanse skatteforslaget

Verdifulle arbeidsplasser i maritim næring

Ferske tall fra analyseselskapet MENON viser at den norske maritime næringen skaper store verdier i distriktene. I 2006 sto næringen for en verdiskaping på nær 100 milliarder kroner, en vekst på 20 % fra året før. Nær 100.000 mennesker jobber nå i den norske maritime næringen.

Maritim sektor befester med dette sin posisjon som Norges nest største næring, etter olje- og gassnæringen. Det er spesielt gledelig at fjoråret var den maritime industriens år.

- Det er hos skipsverftene og utstørsproduzentene vi nå opplever størst fremgang. Her er driftsresultatene doblet fra året før, sier daglig leder Jørn Prangerød i Maritimt Forum.

Dette gir verdifulle arbeidsplasser langs kysten og i distriktene, og bidrar i stor grad til å opprettholde målet om et desentralisert bosettingsmønster. Av hensyn til samfunnets totale økonomi må verdiskapingen i distriktene sikres også for fremtiden.

- Maritim næring gir folk mulighet til å bo der de selv ønsker. I en verden med tiltagende globalisering og stadig skjerpene konkurranse er det – etter min mening – sentralt at vi i Norge har næringer som kan bære et høyt norsk kostnadsnivå, også i distriktene, sier Prangerød.

I Soria Moria-erklæringen løfter regjeringspartiene fram skipsfarten og de maritime næringene som et viktig satsingsområde og lover å bidra til å sikre arbeidsplasser og vekst gjennom gode og stabile rammevilkår. Maritimt Forum, næringsministerens strategiske råd (MARUT) og flere næringsorganisasjoner ble bedt om gi sine innspill til regjeringens maritime strategi.

- Innspillene er tydelige på at regjeringens strategi må føre til at næringens bedrifter og arbeidstakere gis rammevilkår som er likeverdige med EU-land. Med dette som utgangspunkt vil næringen fortsette å levere arbeidsplasser og høy verdiskaping i Norge. Nå etterlyser en samlet maritim næring regjeringens bebudede maritime strategi, avslutter Prangerød.

For ytterligere informasjon:
Jørn Prangerød, Maritimt Forum,

Regjeringen gir inntrykk av at rederinæringen får det næringen har bedt om, nemlig et konkurransedyktig rederiskattesystem i Norge. Sannheten er at Regjeringen foreslår å tappe rederiselskapene for minst 20 milliarder som er investert i skip og arbeidsplasser. Dette er ikke 'skattegjeld' slik Regjeringen helt feilaktig sier. Regjeringen gir inntrykk av at rederinæringen får det næringen har bedt om, nemlig et konkurransedyktig rederiskattesystem i Norge.

Sannheten er at Regjeringen foreslår å tappe rederiselskapene for minst 20 milliarder som er investert i skip og arbeidsplasser. Dette er ikke 'skattegjeld' slik Regjeringen helt feilaktig sier.

Vi ser nå konsekvensene av forslaget for enkeltrederiene. Det hjelper ikke å innføre et konkurransedyktig system fremover når konkurranseevnen raseres ved overgang til det nye skattesystemet.

Rederier uten kapital kan ikke konkurrere og investere i nye skip. Konsekvensen er tap av arbeidsplasser til sjøs og på land. Avvikling av rederiviksomhet betyr avvikling av maritim virksomhet for øvrig. 100 000 ansatte langs hele kysten og en verdiskaping på 100 milliarder kroner er truet.

Forslaget rammer mange små og store rederier langs hele kysten, ikke et fåtall store slik Regjeringen sier.

Regjeringen mener forslaget er god fordelingspolitikk fordi innbetalingen rammer noen av de aller rikeste i landet. Det er helt feil. Regjeringen må se forskjell på rederier og redere. Innbetalingsforslaget rammer selskapene - midler som i dag er investert i skip og arbeidsplasser. Rederne skal betale skatt som andre eiere.

Regjeringen har presentert et forslag uten kunnskap om konsekvensene. Derfor må Regjeringen trekke forslaget.





fraktemann

Regjeringens skatteforslag truer arbeidsplasser og verdiskaping

Fra Norges Rederiforbunds hjemmeside har vi sakset forbundets brev til statsminister Jens Stoltenberg, der forbundet understreker de alvorlige konsekvenser ved regjeringens rederiskatteopplegg:

Finansministeren og Nærings- og handelsministeren presenterte fredag 7. september d.å. rammene for de endringer Regjeringen tenker å gjøre i reglene for beskatning av rederier.

I Soria Moria-erklæringen har Regjeringen lovet å bidra til å sikre arbeidsplasser og vekst i den maritime næringen gjennom gode og stabile rammevilkår. Den maritime næringen sysselsetter rundt 100 000 ansatte og skapte verdier for 100 milliarder kroner bare i 2006. Dette er en kunnskapsbasert næring med betydelig internasjonal innflytelse. I kraft av flåtestørrelse spiller næringen en vesentlig rolle for å forbedre det internasjonale rammeverket for sikker og miljøvennlig drift av skip blant annet gjennom FNs maritime organisasjon IMO.

I redegjørelsen fredag bekreftet de to statsrådene at det er strategisk viktig for Regjeringen å satse på den maritime næringen. Statsrådene sa videre at Regjeringen er overbevist om at opprettholdelse av rederinæringen i Norge er en forutsetning for en bred satsing på den maritime næringen. Regjeringens mål med forslaget til endringer i rederibeskatningen er å beholde rederiene i Norge.

Et krav om en innbetaling på 14 til 21 milliarder kroner av rederienes egenkapital vil imidlertid undergrave dette dramatiske. Midlene som Regjeringen nå ønsker å inndra, er investert i skip, nybyggingskontrakter og arbeidsplasser. Regjeringens forslag vil true arbeidsplasser over hele Norge og vil redusere næringens verdiskaping.

En innkreving av den såkalte skattekreditten oppleves av næringen som et grunnleggende tillitsbrudd. Skattekreditten er ikke en skattegjeld. Rederiene gikk inn i den eksisterende ordningen fordi Stortinget vedtok at overskuddet ikke skulle beskattes så lenge midlene ble benyttet i rederivirksomhet Norge. En innbetaling er etter vår oppfatning et klart brudd med den samfunnskontrakten næringen inngikk med Stortinget i 1996. Dersom dette beløpet innkreves, innebærer det at de siste 10 års skatteordning settes til side, og at næringen har gjort investeringer og utviklet virksomhet på fullstendig falske premisser.

Det ble på fredagens pressekonferanse hevdet at Regjeringen sto for forutsigbarhet i næringspolitikken. Regjeringens vedtak representerer imidlertid ikke bare mangel på forutsigbarhet, men også en endring av skatteregimet de siste ti år med tilbakevirkende kraft. Det er handling, og ikke politisk retorikk, som viser hvorvidt næringspolitikken er forutsigbar. Forsikringer om fremtidig forutsigbarhet har ingen verdi når Regjeringen i handling viser det stikk motsatte.

De kommentarer som er gitt av Regjeringens representanter tyder på at de føler seg trygge på at dette er en god ordning for rederiene og at dette vil holde rederiene i Norge. Regjeringen tar alvorlig feil på dette punktet. En innbetaling av

skattekreditten over en tiårsperiode utgjør ikke en binding av rederiene til Norge. Dette skyldes at rederienes egenkapital faller umiddelbart, og ikke over en tiårsperiode. Dette forholdet kombinert med den store usikkerheten som er skapt rundt forutsigbarhet og redelighet, gjør at det vurderes som vesentlig mer attraktivt og flytte virksomheten til land som gjennom en stabil politikk gir den maritime næringen konkurransedyktige rammevilkår.

Rederiforbundet vil ikke kunne anbefale sine medlemmer å inngå en ny avtale og binde seg for ti nye år i en ny ordning.

Et krav om innbetaling av de såkalte skattekredittene vil lede til et stortilt salg av skip og kontrakter og en massiv utflytting av norsk rederivirksomhet til forutsigbare rederiskattesystemer, som i Danmark, Storbritannia, Tyskland mv. For mange av rederiene vil egenkapitalen bli betydelig redusert, for noen med mer enn 50 prosent.

Finansministeren uttalte fredag at 75 prosent av innbetalingskravet gjelder 6 prosent av selskapene. Dette er et fullstendig skjevt bilde av situasjonen. Innbetalingskravet vil være fordelt på et stort antall rederier langs kysten.

Ikke minst vil det ramme de norske offshorerederiene hardt. Disse rederiene har opp mot 200 offshore serviceskip i ordre, brorparten ved norske verft. Amerikanske, asiatiske og europeiske konkurrenter står klare til å overta disse nybyggene som er blant verdens mest miljøvennlige og teknologisk avanserte. Et salg får direkte konsekvenser for rederienes virksomhet på land, antall norske sjøfolk og annen maritim aktivitet langs kysten.

Som konsekvens av skipsfartspolitikken som ble vedtatt i 1996, satset mange av rederiene i Norge. Nye og gamle skip ble lagt inn i ordningen, og det ble brukt betydelige beløp i næringen på utdannings- og rekrutteringstiltak (over 100 millioner). Resultatene lot ikke vente på seg: Norsk skipsfart økte i omfang. Alt dette skjedde i tillit til at myndighetene skulle holde sin del av avtalen og at den nye politikken skulle ligge fast. Det var først i 2000, da norske myndigheter foretok de første alvorlige innstramminger i ordningen, at rederiene i økende grad begynte å se seg om etter andre løsninger.

Næringen har utvist den lojalitet og selvdisciplin det ble oppfordret til, og har levert gode resultater i den perioden myndighetene opptrådte i tråd med forutsetningene bak vedtakene. Rederiene driver fortsatt store deler av sin virksomhet i Norge, og kapitalen er investert i skip og norske arbeidsplasser.

Rederiforbundet ber om et snarlig møte med statsministeren for å redegjøre nærmere for konsekvensene av det opplegg som er presentert. Vi ber om at dette kan skje raskt da mye står på spill både for næringen og landet.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND
Marianne Lie
Adm. direktør



Forum for miljøvennlig skipsfart

Bakgrunnen for opprettelse av et nasjonalt forum for miljøvennlig skipsfart er Stortingsmelding 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand (RM), der Regjeringen tok til orde for opprettelse av et nasjonalt forum for miljøvennlig skipsfart. Det er opprettet ei styringsgruppe som består av representanter fra næringen og det offentlige.

AKTUELT FRA FORUMET (seminarer, nyheter o.l.) finnes på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider:

http://www.sjofartsdir.no/nol/Regelverk2/forum_skipsfart/Aktuelt_fra_forumet/

Formål og funksjon:

Forumets formål er:

- Å skape en felles arena for diskusjon om utvikling og gjennomføring av internasjonalt miljøregelverk på skipsfartens område gjennom bruk av miljøvennlig teknologi
- Å fremme norsk maritim miljøteknologi og Norge som miljønasjon
- Å styrke dialogen mellom myndighetene og næringen

Forumets funksjon:

- Å fremme skipsfarten som en miljøvennlig transportform gjennom å se skipet i et livssyklusperspektiv (design, bygging, vedlikehold, drift, avhending og opphugging)
- Å styrke dialogen mellom ulike deltakere i målgruppa til forumet ved bl. a. ved å formidle informasjon og gi innspill gjennom kontakter som er etablert

Målgrupper:

- Rederi
- Rederiorganisasjoner
- Befraktere
- Universitets/høgskoler/forskningsinstitusjoner
- Teknologibedrifter
- Klassifiseringsselskap
- Miljøvernorganisasjoner
- Departement

- Direktorat
- Innovasjon Norge
- Norges forskningsråd

Møteform

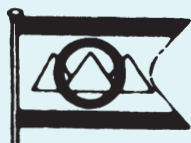
- Debattmøter
- Work-shops
- Seminarer/ konferanser
- Demonstrasjoner av teknologi
- Invitasjon til innspill gjennom internett-konsultasjoner

Mandat for styringsgruppa for forumet

Styringsgruppa skal igangsette og styre aktiviteter i forumets regi for å oppnå de formål som er satt for forumet. Styringsgruppa skal blant annet bestå av representanter fra Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Statens forurensningstilsyn, Sjøfartsdirektoratet og næringen. Sammensetningen av styringsgruppa kan forøvrig endres ved behov. Møter holdes på omgang hos de forskjellige instansene som er representert i styringsgruppa. Leder velges for ett år om gangen. Sjøfartsdirektoratet skal være sekretariat for styringsgruppa. Forumet skal jevnlig avgi rapport om aktiviteter i forumets regi til Miljøverndepartementet gjennom den vanlige halvårlege og årlige etatsrapporteringen. Eventuell rapportering utover dette kan komme i tillegg.

Liste over nåværende representanter i styringsgruppa:

Hanna Lee Behrens (leder, valgt 20.10.06)	DnV
Kristin Elise Frogg,	Miljøverndepartementet
Hilde Kristin Hansen,	NHD
Rune Opheim,	SFT
Egil Holland,	Norsk Industri
Terje Gløersen;	Norges Rederiforbund
Jens Henning Koefoed,	Sjøfartsdirektoratet
Siri Øvstebø (sekretariat)	Sjøfartsdirektoratet



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralsmenning 1 – 5012 Bergen

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

BEFRAKTER PRIVAT:

Rose-Mari Berge – 56 33 82 44 / 913 83 603

Arne Stensletten 56 14 01 65



Krav til sikkerhetsstyringssystem (ISM) for lasteskip på 500 bruttotonn og større gjeldende fra 24.03.2008

Sjøfartsdirektoratet informerer om at det fra og med 24.03.2008, for lasteskip på 500 bruttotonn og større, som seiler i innen- og utenriksfart, kreves et godkjent system for sikkerhetsstyring (ISM). Tonnasjen skal måles i henhold til Den internasjonale konvensjon som måling av fartøyer av 1969 jf. Forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer (måleforskriften) § 8.

Endringene i vårt regelverk skjer som følge av at EF forordning 336/2006 er gjort gjeldende for Norge. Det antas at regelendringene vil berøre om lag 100 skip med norsk flagg og hvor det i dag ikke foreligger offentlige bestemmelser som krever sikkerhetsstyringssystemer for disse fartøyene og deres driftsorganisasjoner.

Sjøfartsdirektoratet legger opp til at revisjonsarbeidet som skal bekrefte at de enkelte sikkerhetsstyringssystemene er operative og funksjonelle, utføres av de anerkjente klasseselskapene. (Se lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 42 jf. § 41 tredje ledd og de såkalte Klasseavtalene, annexene I og II, nummer 2 "Scope of Authorisation").

Per i dag har departementet inngått avtaler på nærmere avgrensede områder med fem anerkjente klasseselskaper (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det norske Veritas, Germanischer Lloyd og Lloyds Register of Shipping) Disse avtalene omtales som "Klasseavtalene".

I det følgende gis det en kort oversikt over hvilke forskrifter som vil endres som følge av EØS-komiteens beslutning nr. 131/2006. De bakenforliggende regelendringene er inntatt i vedlegg til dette brevet.

Endringer som følge av forordningen (EF) 336/2006 EØS-komiteens beslutning nr. 131/2006 vil medføre endringer i forskrifter gitt i medhold av skipssikkerhetsloven § 7 tredje ledd jf. kgl. resolusjon av 16. februar 2007 som delegerer departementets forskriftskompetanse til Sjøfartsdirektoratet. Det bemerkes i denne sammenheng at forslag til endringsforskrifter blir sendt ut på egen høring.

Endringene berører bl.a.:

Forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.

I forskrift om sikkerhetsstyring for lasteskip endres noen av definisjonsbestemmelsene inntatt i § 2.

Endringene medfører videre at forskriftens geografiske virkeområde utvides til også å gjelde innenriksfart. Dette betyr at alle norske lasteskip med større lengde enn 24 meter og med bruttotonnasje på 500 tonn og større, vil måtte innføre et sikkerhetsstyringssystem (ISM).

I forordning (EF) 336/2006 artikkel 2 nr. (14) defineres uttrykket "bruttotonnasje". Bestemmelsen lyder i norsk uoffisielle oversettelse:

" 14) "bruttotonnasje", et skips bruttotonnasje beregnet i samsvar med Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 eller, ..."

Det følger av måleforskriften § 8 at 1969 konvensjonen kommer til anvendelse ved måling av av norske fartøy.

Det fremgår videre at forordningens artikkel 7 at ISM-kodens krav, slik de fremgår av del A: Paragrafens 6, 7, 9, 11 og 12, helt eller delvis kan fravikes av medlemsstaten ved å innføre tiltak som sikrer at ISM-normens formål oppnås på tilsvarende måte. Det følger videre av artikkel 7 nr. 3 at et slikt fravik må begrunnes. Et unntak fra kravet om å følge ISM-koden, slik dette er nedfelt i forordningsbestemmelsene, krever for Norges vedkommende ESAs godkjenning.

Virkeområde:

I. Denne forordning kommer til anvendelse på følgende typer skip og på selskaper som driver disse:

- Lastefartøyer og passasjerskip i utenriksfart som seiler under en medlemsstats flagg.
- Lastefartøyer og passasjerskip som utelukkende seiler i innenriks fart, uansett flagg.
- Lastefartøyer og passasjerskip som seiler til eller fra havner i medlemsstatene i rutetrafikk, uansett flagg.
- Flyttbare boreplattformer som driver under en medlemsstats myndighet.

2. Denne forordning kommer ikke til anvendelse på følgende typer skip eller selskaper som driver disse:

- Krigs- og troppetransportskip og andre skip som eies eller drives av en medlemsstat og som bare brukes i statlig ikke-kommersiell tjeneste.
- skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, tre-fartøyer av enkel konstruksjon samt lystfartøyer, med mindre de har eller vil få besetning og føre mer enn 12 passasjerer i kommersiell fart.
- fiskefartøyer
- lastefartøyer og flyttbare boreplattformer med en bruttotonnasje mindre enn 500
- andre passasjerskip enn roro-passasjerferger som går i fart i havområder i klasse C eller D, som definert i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.



Brønnbåtnytt

Transportforskriften - Høring

Forskrift om transport av akvakulturdyr er til høring med høringsfrist 16. november -07.

Styret i Brønnbåteierne Forening har bedt om innspill fra medlemmene for å få et bredest mulig grunnlag for høringsuttalet.

Det er innkalt til medlemsmøte i Bergen 4. oktober -07.

Kvalitetssystem for brønnbåter.

Det har i den senere tid vært arbeidet med et kvalitetssikringssystem for brønnbåter.

Sentrale personer i dette arbeidet er:

Bjørn Våge, Arnt Eidesvik, Steinar Eide, Per Arne Moldøen og Øyvind Sølberg, FR.

I arbeidet med systemet er det lagt vekt på at dokumentet skal være i harmoni med den nye transportforskriften som har høringsfrist 16.11.07,

Systemet innbefatter også et kursopplegg for mannskaper på brønnbåter. Kurset går over 2 dager.

Etter planen skal Kvalitetssikringssystemet være ferdig utarbeidet i november 07.

Vi gratulerer Sølvtrans AS med ny brønnbåt.

"Ronja Harvester" ble overlevert i august 2007 fra Aas Mek.Verksted AS.

Brønnbåten har følgende hoveddimensjoner:

Lengde o.a. 68,00 m,

Bredde 14,00 m

Dybde i riss 6,30 m.

Lastekapasiteten er på 1800 m3 fordelt på 2 lasterom med skyveskott og trykk laste- og lossesystem



Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåten 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



Norsk lønn på utenlandsk skip:

Regjeringen vil tvinge utenlandske redere til å betale sine sjøfolk norske hyrer når de seiler mellom norske havner.

– Vi vil ha slutt på sosial dumping av utenlandske sjøfolk i Norge, sier statssekretær Jan-Erik Støstad i Arbeids- og inkluderingsdepartementet til Avisenes Nyhetsbyrå (ANB).

Krever arbeidstillatelse

Derfor vil departementet gjeninnføre kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk i Norge. Det betyr i praksis at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde på utenlandske skip som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner. Ifølge tidligere beregninger fra Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF) kan dette gjelde opp mot 1.300 utenlandske sjøfolk på om lag 150 skip som frakter last og passasjerer i Norge.

Kravet om arbeidstillatelse ble avskaffet mens Erna Solberg var kommunalminister i Bondevik-regjeringen. Begrunnelsen var at reglene var uklare, lite effektive og vanskelige å håndheve.

Men det synes statssekretær Støstad er en svært dårlig begrunnelse. I stedet vil han klargjøre og skjerpe regelverket, samtidig som kontrollen gjøres mer effektiv. Forslaget sendes onsdag ut på høring.

Lik konkurranse

– Dette er et uttrykk for at vi følger opp Soria Moria-erklæringen og handlingsplanen mot sosial dumping i alle deler av arbeidslivet. Da er kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk et viktig og nødvendig virkemiddel, sier Støstad. Han legger til at tiltaket også vil bidra til å motvirke ulike konkurransevilkår mellom rederier som driver seriøst og de som ikke gjør det.

De reglene som nå forslås inneholder flere klargjøringer. Blant annet om når krav til arbeidstillatelse inntreffer, hvem som har ansvar for sjøfolkenes rettigheter og hvem som er ansvarlig for kontroll og tilsyn. Politiet får hovedansvaret for kontrollen. Men det skal skje i samarbeid med andre offentlige myndigheter. Også sjøfolkenes organisasjoner kan her spille en rolle.

– Det er viktig at fagbevegelsen nå kjenner sin besøkelsestid, sier statssekretær Jan-Erik Støstad. Han oppfordrer sjøfolkenes organisasjoner til å være lytteposter og samarbeide med politiet for å gjøre kampen mot sosial dumping mest mulig effektiv.

Skjerpet kontroll

Krav om like lønns- og arbeidsvilkår i innenriks sjøfart er blitt satt fram av sjømannsorganisasjonene flere ganger. Etter at LO-leder Roar Flåthen tok saken opp i Samarbeidskomiteen mellom LO og Ap har det blitt virkelig fart i sakene.

Leder Jacqueline Smith i Norsk Sjømannsforbund hilser regjeringens initiativ velkommen. Men hun understreker at kontrollen må skjerpes.

– Fra vår side vil vi bidra gjennom Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF), som kan gå om bord for å kontrollere lønns- og arbeidsvilkår. Men ITF rår tross alt bare over fire inspektører i Norge. Derfor må myndighetene skjerpe kontrollen betydelig i våre 400 havner, sier Smith. (ANB)



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

Tariffrevisjonen for ansatte på fraktesfartøy 1.09.2007:

Ved svarfristens utløp 20.09.2007, var forhandlingsprotokollen godkjent av medlemmene.

Partene var enige om et generelt tillegg på 4,2% (min. kr. 730,- på grunnhyren).

Nye tabeller vil bli sendt medlemmene så snart de fedig trykket.

Fakta om NOx fondet:

Bakgrunn

Norge har forpliktet seg til å redusere sitt NOx utslipp fra ca. 210 000 tonn til 156 000 tonn pr år innen 2010, i tråd med den såkalte Gøteborg protokollen. Slik det ser ut i dag vil det ikke være mulig å nå dette målet uten å redusere betraktelig på verdiskapende aktiviteter i Norge. I statsbudsjettet for 2007 skrev Regjeringen at en NOx avgift på 15 kroner per kilogram NOx-utslipp ville kunne gi utslippsreduksjoner på opp mot 25 000 tonn innen en udefinert tidsramme. Analyser fra DnV viser at det er tvilsomt at dette er riktig. Samtidig har avgiften allerede på dagens nivå på 1,6 mrd. Kroner allerede negative konsekvenser. En kraftig opptrapping av NOx-avgiften i den hensikt å gjøre virksomheter ulønnsomme i Norge for dermed å oppnå større utslippsreduksjoner, vil forsterke disse negative konsekvensene. Analysen fra DnV viser også at fristen 2010 for å få gjennomført de ønskede reduksjonene blir vanskelig å holde på grunn av arbeidskapasiteten hos leverandørene av utstyr.

Næringslivets forslag til løsning for å redusere NOx utslipp.

NHO mener Regjeringen må samarbeide nært med næringslivet slik at vi kan få redusert utslipp med langt lavere kostnader både for bedriftene og samfunnet gjennom å inngå en forpliktende miljøavtale og opprette et Næringslivets NOx fond som skal finansiere tiltakene. Det er igangsatt et samarbeid mellom NHO og våre berørte landsforeninger samt bla. Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening, Norges Fiskarlag og Fiskebåtredernes Forbund som fører en dialog med regjeringen om utforming av en slik alternativ løsning.

Næringslivet er beredt til å gjennomføre krevende tiltak for å få til utslippsreduksjoner av NOx, og er forberedt på å ta de nødvendige kostnadene med dette. Norge er kommet sent i gang med å innføre tiltak for å oppfylle våre forpliktelser etter en protokoll som ble undertegnet i 1999. Videre beregnes mulighetene til å oppnå raske utslippsreduksjoner først og fremst av teknologiske og kapasitetsmessige årsaker.

Næringslivets organisasjoner er beredt til å inngå en forpliktende avtale om utgiftsreduksjoner på 12 000 tonn i 2010 og til sammen 15 900 i 2012. Disse forpliktelsene er basert på en faglig vurdering av hvor raske det er mulig å installere utstyr for rensing m.v. Næringslivet er videre beredt til å utrede hvordan ny, og til nå ikke tilstrekkelig utprøvd teknologi, kan bidra til ytterligere utslippsreduksjoner.

Gjennom dette og i kombinasjon med andre tiltak; som videre omlegging av bilavgiftene og fornyelse og overgang til gass i kystflåten og ferger m.v. bør NOx-forpliktelsene i h.t. Gøteborg protokollen kunne oppnås i 2012. Tatt i betraktning at myndighetene, til tross for at næringslivet advarte mot dette, startet dette arbeidet fem år for sent, bør en slik forsinkelse være akseptabelt.

Praktisk gjennomføring av en fondsløsning.

For å bli fritatt fra en avgiftsplikt må den enkelte virksomheten tilslutte seg den miljøavtalen med staten som næringsorganisasjonene har inngått. Bedriften forplikter seg da til å

utrede tiltak for utslippsreduksjon, samt gjennomføre disse etter avtale med fondet mot å få tiltakene finansiert. Bedriften vil videre få en plikt til innbetaling til Næringslivets NOx fond som skal etableres for å finansiere tiltakene. Fondet blir organisert som en stiftelse og vil ha et styre med representanter fra næringslivet.

Fondets midler brukes til å støtte NOx reduserende tiltak. Allerede i dag ligger det søknader hos Sjøfartsdirektoratet om 132 mill kroner til NOx reduserende tiltak. Reduksjonspotensialet er på 3000 tonn NOx.

Det arbeides også for at virksomheter som tilslutter seg miljøavtalen kan få tilbakeført innbetalt avgift for perioden fra 1. januar 2007 til inngåelsestidspunktet dersom man tilslutter seg miljøavtalen innen 3 måneder fra den trer i kraft. Fondet vil vurdere å gi støtte til alle NOx reduserende tiltak som er gjennomført etter 22. mai 2006, gitt at de ikke er resultat av pålegg etter forurensningsloven.

Nærmere om hvordan man kan søke støtte fra fondet vil bli tilgjengelig så snart avtalene med myndighetene er inngått og avgiftsfritaket er godkjent fra ESA. Det er viktig at alle som ønsker refusjon av midler fra fondet kan dokumentere utslipp fra før og etter tiltaket er gjennomført, samt de kostnader som er påløpt for investeringen.

Alle bedrifter kan søke om tilskudd fra fondet både de som er underlagt avgiftsplikt og andre. Bare de som har avgiftsplikt og oppnår fritak fra denne ved tilknytning til miljøavtalen vil betale inn midler fra fondet etter de satser som fondets styre bestemmer.

Hva kan gjøres på skipene?

Det finnes en rekke aktuelle tiltak for å redusere NOx-utslipp fra fartøy. I utgangspunktet bør det differensieres mellom tiltak som iverksettes på nybygg og på eksisterende fartøy. For nybygg er flere tiltak aktuelle (for eksempel, omlegging til gass, vannemulsjon eller renseløsninger) og fordi det er enklere å ta dette med i planleggingen ved nybygg. I denne sammenheng fokuserer vi på tiltak i eksisterende fartøy fordi reduksjonene skal gjennomføres de nærmeste årene. Man kan tenke seg følgende tiltak:
Se tabell neste side.

Hvem kan utføre tiltakene?

For tiltak på eksisterende fartøy vurderes katalysator og motortekniske ombygninger å være de to tiltakene som kan implementeres i et stort omfang de nærmeste to – tre år. Disse tiltakene har vært levert i skipsnæringen i mange år, men i et begrenset omfang. For eksempel finnes det på verdensbasis ca 100 katalysatoranlegg i drift i dag. I Sverige har det vært insentivordninger for NOx (differensiert farleds- og havneavgift) i nesten 10 år. Ca 50 fartøy har i dag gjennomført tiltak. De andre løsningene har få leverandører og få anlegg har vært levert.

På bakgrunn av dette er det grunn til å tro leverandør av tiltaksteknologi i dag har organisasjoner som ikke er tilpasset en etterspørsel etter tiltak for flere hundre skip slik som en oppfyllelse av Gøteborgprotokollen ved tiltak på skip vil måtte forutsette.



Fakta om NOx-fondet:

Tiltak	Beskrivelse	Reduksjon
Motor teknisk justering	Dette tiltaket består i å optimalisere motoren og å så lav temperatur som mulig i sylindere.	5-10%
Motor teknisk ombygging	En ombygging er en større gjennomgang av motoren, der blant annet trykket på drivstoffinnsprøytingen blir økt for å få en jevnere og mer kontrollert temperaturfordeling.	15-20%
Vannemulsjon	Vann kan blandes inn i drivstoffet og på den måten reduseres temperaturen i sylindere. Lavere temperatur reduserer NOx utslippet. Tiltak er under utprøving for skip etter gode erfaringer bl.a. på utslipp fra buss og dieslbiler. I Italia. Krever tilgang på såkalt "hvit diesel".	0-25%
Fukting av innsugingsluft	Luften som går inn i sylindere blir fuktet, slik at temperaturen senkes. Dette kan ha stor effekt, men krever større ombygginger av motorer. Utprøvd på tørre svensk fartøy, er under design for leveranser i Norge	60-70%
Selektiv katalytisk reduksjon	Montering av katalysator på eksosen. Dette er en utprøvd metode. Ulempen er at det kreves konstant høy temperatur på motoren og ombygginger samt bruk av urea.	80-90%

Hvordan kan forpliktelsen innfris?

Det er to veier å gå. Den ene er å beholde og evt. øke avgiften hvilket vil gi milliardutgifter for mange næringer og tilsvarende reduksjon av aktivitet langs kysten, den andre er å opprette en miljøavtale med næringslivet med et fond for å gjennomføre NOx reduserende tiltak.

Konsekvenser av avgift, evt. økning av beløp, flere utslippskilder.

En avgift på NOx-utslipp med 15 kr/kg fra 1. januar 2007 belaster næringslivet brutto med nær 1600 mill. kroner årlig. Kysttrafikken belastes da ifølge Statsbudsjettet for 2007 netto med 225 mill kroner og fiskeriene med 90 mill kroner gitt at støtteordninger får effekt i angitt omfang. Industriens belastninger begrenses fordi utslipp fra prosessanlegg er unntatt. Forestia sponplater vil få kostnader på 5 mill kroner i året for utslipp fra biobrenselanlegg.

Konsekvenser av et fond

NHO ønsker sammen med en rekke næringsorganisasjoner å inngå en miljøavtale med staten som gjør det mulig å etablere et fond som skal gi støtte til NOx reduserende tiltak. Fondet skal finansieres av næringslivet, ved at virksomhetene betaler for fondet istedenfor å betale avgift til staten. Siden innbetalingene i sin helhet kan gå til NOx reduserende tiltak, vil en slik løsning føre til at det iverksettes flere tiltak og at

total kostnadene for næringslivet blir svært mye lavere enn ved bruk av avgift. Det er beregnet at finansieringen av de tiltak som er realistiske å kunne gjennomføre vil utgjøre ca 4 kr pr kg NOx utslipp for skip. Med andre ord vil det koste mindre for næringslivet, samtidig som det vil medføre større reduksjon av NOx utslippene. Staten vil ikke få inntekter, men det var heller ikke hovedformålet til Stortinget da NOx avgiften ble innført.

Veien videre

På lengre sikt er det andre løsninger som er aktuelle. F.eks. reduseres NOx utslippene med 90% ved bruk av gass. Det ligger også muligheter innenfor bruk av brenselceller.

Det er ingen grunn til å vente med å utføre tiltak verken på kort eller lang sikt. Det er stor sannsynlighet for at nye internasjonale avtaler for NOx utslipp vil føre til enda strengere krav og forpliktelser mot 2020.

NOx avgift - en stor miljøbløff!

Den politiske tanken med å avgiftslegge skip for NOx-utslipp, er i prinsippet en strategi som vil gi flere miljøvennlige skip. Utstyr for rensing av NOx koster penger, og skip som skal bruke alternative energi kilder, uten NOx utslipp, er i dag dyrere eller mindre effektive. Et økonomisk motiv for transportnæring, til å velge mer miljøvennlige driftsformer, vil således være en effektiv måte å redusere utslipp.

Men dersom denne strategien skal gi ønsket virkning, må to forutsetninger være tilstede.

1. Den må ramme et helt marked, og ikke deler av et markedet, slik den er innført i dag.
2. Den må ramme alle konkurrerende transportgrenen innen markedet

Hvis ikke, blir det bare en forskyvning av forurensningen, i mange tilfeller. En reduksjon et sted og blir en økning et annet sted. I andre tilfeller vil det bli en økning i forurensning, da transportavstandene øker, eller at transporten blir flyttet fra sjø til vei. Et skip i kystfrakt, vil kunne ta med seg 40 – 500 vogntog. Så en forskyvning vekk fra skipet vil være svært negativt. Både for utslipp til luft, og for andre viktige miljøaspekter i samfunnet. Uten disse to enkle forutsetningene til stede, bli virkningen av NOx avgiften lite oppløftende. Hvis det da er miljøresultatet som teller.

NOx avgiften gir i dag en konkurranses vridning, der en flytter transport fra innenriks til utenriks, og en flytter innenriks handel til import og eksport. Dette øker transportbehovet og derav energiforbruk/forurensningen. Det vil også føre til en forskyvning i transport fra sjø til land. Der mye større transportenheter blir byttet ut med mange små enheter, noe som i seg selv, resulterer i vesentlig høyere effektforbruk og derav økte utslipp.

Et skip på 5.000 tonn vil kunne frakte lasten til 170 vogntog, det vil gi 40 ganger mindre effektforbruk/utslipp, enn om denne lastmengden skal transporteres samme strekning med vogntog. Sist nevnte eksempel er et klart brudd med ønsket politikk gjennom mange år. Det har lenge vært opplest og vedtatt, at det nasjonalt er ønskelig med mer last på sjø og jernbane. Når avgiftsstrukturer gang på gang blir konstruert slik at det motvirker denne utviklingen. Kan en stille spørsmålet med den politiske viljen eller evnen til å oppnå denne viktige miljømessige målsettingen.

Hvis NOx regime kun skal gjelde i vårt nasjonale område, og uten at det er balanse mellom transportgrenene, vil det være en stor miljøbløff.

Så hvordan gi denne avgiften og andre miljøavgifter noen mål og mening!

- Ved å innføre internasjonale miljøavgifter, ikke nasjonale. En internasjonal harmonisering må til dersom det skal det gi ønskelig effekt. Skjer ikke dette vil det bli mange nasjonale tapere, og liten miljø gevinst.
- NOx avgiften bør ikke være en inntektskilde til statskassen. Slik den for tiden er, (beregnet til 1,7 milliarder). Hver innkrevde avgiftskrone må tilbake til

utslippsreducerende tiltak i næringen, slik at den virker tosidig. Det preventive, ved at det er dyrere å forurense og det akselererende ved at en subsidierer kostnadskreven miljøtiltak.

Det arbeides hardt i korridorene, fra interesseorganisasjoner, i å få opp et NOx fond som kan få innført denne tosidige virkningen. Intensjonen med fondet er å gi redusert NOx-avgift til medlemmer, som forplikter seg til å bidra i effektive NOx reduserende tiltak. Dette vil være en akselerator på å få frem miljøvennlige transportløsninger. Fondet vil velge prosjekter som gir best resultat, subsidiert av innkrevd avgift.

Arbeidet med å få opprette et NOx fond, har til nå gått tregt fra myndighetenes side. NOx avgiften virker i dag, som alle andre tidligere innførte "miljøavgifter" (CO2, mineralolje etc.) kun som en fiskal skatt. Det gir ingen miljøforbedring, kun store inntekter i statsbudsjettet. Dersom det blir en trenering på dette området, fra departementet side, og at også denne avgiften får seile under falskt flagg. Vil miljøet bli den store taperen.

Den neste miljøavgiften som vil dukke opp, vil jeg anta er en "ekte" CO2 avgift. Dette utslippet vil i enda større grad enn NOx være energi drevet. Og for å forbedre dette miljøproblemet må en velge effektive transportsystemer, med lavt energiforbruk. Samspill mellom ulike transportgreiner er her utrolig viktig. Fordelene til flere transport disipliner må utnyttes. Skipets styrke på lengre distanser, med stor lasteevne og relativt lav effektforbruk. Bilen store mobilitet, styrke på mindre godsmengder, og jernbanens effektivitet og forbruk av rein energi. Det trengs en stor nasjonal satsing for å sette rammen til rette for å utnytte ressursene riktig inne transportsektoren. Noe som vil gi økonomiske og miljømessige gevinster. Godt samspill mellom bil, bane og skip, er helt avgjørende for å få et miljøvennlig og kosteffektivt transport.

Vi har en innovativ næring i Norge som ønsker å delta i miljø forbedringer. Vi kan lage bedre transportsystemer, og vi kan få flere energiøkonomiske transport enheter. Men dette koster penger. Det er i dag to store politiske bremseklosser på, som hindrer denne utviklingen.

1. Bransjen blir tappet for kapital, ved at store avgifter blir innkrevd, uten å komme viktige miljø investeringer til gode.
2. Naboene har ikke samme spille regler som oss. Kundene vil alltid finne rimelige alternativ. De dyrere, men mer miljøvennlige alternativ, vil bli utkonkurrert av det billige.

Så parolene er klar:

Like spilleregler, etabler NOx fondet!

Av: Kjell Olav Haugland
Bergen Tankers AS



B B L A D

RETUR :

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING

Postboks 2020, Nordnes

5817 BERGEN

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: viking@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. 75 1 27 800 Fax 75 1 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. 53 426 426 Fax 53 426 434
E-post: mail@aasenchar.com
Telex: 40 608 aasen n
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

OSLO

Norsteve AS
Bygning 10, Filipstad
Boks 2343, Solli, 0201 Oslo
Tlf. 22 48 30 10 Fax 22 48 30 15
E-mail: mail@norsteve.no
www.norsteve.no

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

Jon Berg Shipping A/S
Boks 5450, 7442 Trondheim
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11
E-post: 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
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