

fraktemann

NUMMER 2 - 2012

77. ÅRGANG



*M/S "Høydal", se presentasjon side 15
NSK Shipping AS, 9008 Tromsø*

Vårløsning for sjøtransport? s. 4

Kampanjen; Velg sjøveien s. 7

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

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

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

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

LOKALFORENINGER:

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

Brønnbåteiernes Forening
Jan Harald Hauvik, tlf. 916 31 059
Trondheim

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFERAS
Bankgiro: 6501.06.84956
Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 25.06.2012
Abonnement: 185 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

I DENNE UTGAVEN:

Innhold/redaksjonelt	2
Leder	3
Vårløsning for sjøtransport?	4
Kampanjen Velg sjøveien	7
Arbeidsgivers lønnsplikt under sjomannens sykefravær	8
Brønnbåtnytt: Årsmøte 21. juni	10
Forfrakteren "Høydal"	15

Styre og stell:

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

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

Nestformann Kjell Olav Haugland, Loddefjord, tlf. 56 31 57 00

Varamann: Knut Arild Stamnes, Stamnes, tlf. 56 59 80 93

Vest- Sør- og Østlandet: Lawrence Falkeid, Sandnes, tlf. 51 32 18 33

Varamann: Torbjørn Torkelsen, Mosterhamn, tlf 53425630

Finnmark og Troms: Stian Skår, Torp, tlf. 900 80 611

Varamann: Geir Mørk, Kvaløysletta, tlf. 77 69 60 62

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

Varam: Brit-Eli Hanssen, Bodø tlf. 75 52 44 08

Trøndelag: Ivar C. Ulvan, Trondheim, tlf 73 88 40 70

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

Møre og Romsdal: Ivar Slettevold, Gjerdsvika tlf. 700 26 390

Varam: Svein Eidhammer, Molde, tlf. 70 12 76 00

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Jan Harald Hauvik, Trondheim, tlf. 701 28 020

Varam.: Arnt Erling Paulsen, Herøy, tlf. 75 05 85 06

Spennende muligheter for nærskipsfarten!

Når denne lederartikkelen skrives, skjer det utrolig mye i og rundt Nærskipsfarten.

På det politiske plan ser det ut som om våre politikere har våknet, og arbeider aktivt for å få realisert tidligere målsettinger om å få mere last over fra vei til sjø.

På foreningsnivå arbeider vi stødig i å legge til rette for en bedre og sterkere næring i dag og for fremtiden.

Samtidig ser vi at mange av våre medlemmer sliter med å få økonomien til å henge sammen.

Det politiske arbeidet.

Nasjonal Transportplan – Nærskipsfartsstrategi

I tilknytning til arbeidet med Nasjonal Transportplan, NTP, som skal legges frem fra Regjeringen våren 2013, og skal ferdigbehandles i Stortinget i juni, er Nærskipsfarten kommet mer i fokus enn hva den tidligere har vært.

Fiskeri – og Kystministeren har i den forbindelse lagt opp til at det skal utarbeides en Nærskipsfartsstrategi, som skal ha som sin klare målsetting å snu den negative trenden med at stadig mer last går med bil. Statsråden har personlig engasjert seg i dette arbeidet, og denne strategien skal bli en del av NTP. Fraktestøtteskiftet Rederiforening har, sammen med andre aktører her, spilt inn mange viktige elementer i dette arbeidet. Dette er helt sentrale elementer, som Statsråden har lovet å vurdere meget nøye. Vi på FR sine vegne, velger å tro på at denne gangen skal det komme konkrete løsninger for å sørge for mer frakt på sjøen.

Fra vei til sjø.

Men dette er bare ett av mange aktiviteter som bidrar til å sette fokus på denne problemstillingen. En av AP sin Stortingsrepresentanter, Else May Botten, har som medlem i AP sin programkomite, også, satt fokus på å få mer last fra vei til sjø. Dette er også et meget viktig initiativ, som har engasjert mange av våre medlemmer i disse høringene hun har arrangert. Vi får håpe at dette arbeidet kan vises igjen i det programmet som Ap skal vedta for neste Stortingsvalgsperiode.

Revisjon av Lostjenesten.

Jeg nevner også at det såkalte Losutvalget er kommet i arbeid. Dette ble oppnevnt etter at den forrige revisjonen førte til svært negative virkninger for mange av våre medlemmer. Vår adm direktør er medlem av dette utvalget. Men styret har etablert et utvalg rundt henne, som skal kunne bidra til solide faglige råd og innspill i dette arbeidet. Dette blir et meget viktig arbeid, og ett av resultatene må bli både forenkling og lavere kostnader. Det er krevende målsettinger, men helt nødvendig.

Hva må gjøres av rederiene selve?

Men vi tror ikke at vi bare kan satse på at de politiske myndighetene skal komme og gjøre jobben for oss. Her er det mye rederiene selv må gripe fatt i for å bidra til at det politiske klimaet vi nå ser, kan føre til at det faktisk kan komme mer last fra vei til sjø. Her vet sikkert det enkelte rederi og den enkelte reder mest om hva som må til.

Men som dere vet, arbeider også FR med flere prosjekt som har det til felles at vi ønsker å styrke Nærskipsfarten.

Vi ønsker å arbeide for fornyelse av flåten, og vi ønsker å styrke næringens omdømme og få fokus på den konkurransekraften som ligger i dette miljøet.

Ny Frakt II

Dagen før den "nye" generalforsamlingen, har vi siste samling i Ny Frakt II, et arbeid som tar sikte på å komme opp med forslag som kan føre til realisering av flere nybygg og en sterkere fornyelse av flåten. Sluttrapporten fra dette prosjektet vil foreligge til høsten. Vi håper at dette også kan bidra til å øke farten på fornyelsen i flåten. Det trengst.

Nærskipsfartens omdømme.

Som dere vet, har vi et prosjekt nå som måler omdømmet til denne næringen vi alle er en del av. Jeg vil komme nærmere inn på resultatet her under generalforsamlingen i FR. Men totalt sett viste undersøkelsen at omdømmet til Næringen og Foreningen slett ikke er så verst! Men noen negative merknader kom det fram. For eksempel at det er mange gamle båter og tungvindt lasthåndtering. Dette er synspunkter en kan tåle godt. Men når de kommer fra dem som skulle vært våre kunder, er det noe mer alvorlig. Men som sagt, omdømmet var stort sett meget bra.

Nærskipsfartens utfordringer.

I løpet av året 2012, har vi dessverre sett at mange av våre medlemsrederier sliter med økonomien. Det er sikkert mange årsaker til dette, men noe ligger sikkert på for høye kostnader. Fra foreningens side setter vi nå økt fokus på dette med avgifter og gebyrer, med sikte på reduksjon. Men dette er en tung materie. Men desto viktigere å finne konstruktive løsninger på. Dette vil FR sette økt fokus på i det året som kommer. Så får vi ha tiltro til at dette arbeidet med last fra vei til sjø vil gi som resultat at økonomien blir bedre i rederiene som helhet.

Sluttord.

Dette jeg i stikkords form har nevnt i denne lederen, viser at vår Forening har mange og krevende oppgaver å jobbe med. Det er i denne fasen usedvanlig viktig at Nærskipsfartens aktører slutter opp om foreningen, og det ser det ut som den gjør. Etter en noe tung tid, med reduksjon i antall medlemsfartøy, opplevde vi tidenes innmelding med 9 fartøy inn på 1 dag! Det var en kraftig stimulans til å fortsette arbeidet fremover for hele Foreningen. Fortsett slik!

Når dette skrives, sitter jeg på en veranda sør i Europa i 35 graders varme, muligens preges artikkelen av dette. Men uansett, så ønsker jeg dere alle en riktig god sommer 2012.

Anders Talleraas
Styreleder

Vårløsning for sjøtransport?

Av Dag Bakka jr.

Styrking av sjøtransporten har vært en flaggsak for FR gjennom 30 år mens utviklingen har gått i motsatt retning. Hvis det noen gang skulle være en historisk mulighet til å snu denne utviklingen, så måtte det være nå!

En bred samling aktører innen sjøtransport har gått sammen om å få utarbeidet en strategiplan for nærskipsfarten i Norge, i samarbeid med fiskeriminister Lisbeth Berg-Hansen. En slik strategi vil inngå i NTP 2014-23 (Nasjonal transportplan) som en helhetlig plan for å overføre last fra vei til sjø.

Under visjonen "Vi fornyer sjøtransporten" har ni landsdekkende organisasjoner fra havn-, rederi- og logistikk-siden til Kystverket gått sammen i et forprosjekt som legger føringene for en strategiplan. På dette grunnlag inviteres myndighetene, dvs politikerne, til å finansiere strategiplanen som en del av NTP.

Fem områder

Myndighetene har i mange år hatt et ønske om å overføre mer av godstransporten fra land til sjø. At det motsette har skjedd skyldes først og fremst den manglende samordning av transportpolitikken i landet. Årsakene til dette ligger, som vi alle vet, i selve organiseringen av transportsektoren på flere departement, drevet på ulike prinsipper mht kostnadsdekning.

Sjøtransportalliansens strategi bygger på en analyse i fem punkt:

- Mangel på overordnet ansvar, tilrettelegging og styring av sjøtransporten. Staten må som i veisektoren ta et overordnet ansvar og sørge for at ord blir til handling.
- Økt satsning på sjøtransport gjennom NTP, utforming av en helhetlig havnestrategi som bl a medfører oppgradering og mulig bygging av nye havner.
- Helhetlig gjennomgang av sjøtransportens gebyr- og avgiftssystem for at sjøtransport skal bli like konkurransedyktig som veitransport.

- Arbeidet til det regjeringsoppnevnte Losutvalget vil være svært viktig for å få til et mer målrettet, effektivt og moderne system for trafikkavvikling til sjøs. Inntil da en hensiktsmessig bruk av lostjeneste og farledsbevis.
- Tiltak knyttet til miljø og flåtefornyelse vil bl a bidra til en mer energieffektiv nærskipsflåte. Dette vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip og styrke konkurranseevnen.

Staten bør ta på seg et større arbeid med å kartlegge potensialet for overføring av gods fra vei til sjø. Dette må inneholde

- 1) en kartlegging av mulighetene og
- 2) klarlegge forutsetningene som må oppfylles for å få dette til.

Til støtte for en slik omlegging foreslår Sjøtransportalliansen å innføre en insentivordning for vareeiere og speditører innen et system av korridorer og havner.

Utvidet bruk av sjøtransport krever større statlig engasjement. Det går både på en helhetlig struktur for transportpolitikken og på planleggingskapasitet på sjøtransportensiden.

"Vi fornyer sjøtransporten", notatet fra Sjøtransportalliansen, inngår som høringsuttalelse til NTP 2014-23 og som diskusjonsgrunnlag for videre samtaler med myndighetene.

Hva vil det bety for rederiene?

Vi snakker her om stykkgoods og partilast, ikke bulk. Det dreier seg om kombinasjon av paller, containere og store kolli, fra rør til båter og prosjektlast.

Det er helt åpenbart at mye av sjøtransportens utfordringer går på havn og farled, men rederienes utfordringer kommer frem på to områder:

- klimatiltak, miljøbegrunnet flåtefornyelse
- rederienes kommersielle rolle i fremtidens transportbilde.

Klima først. FR har i flere år arbeidet med spørsmålet rundt fornyelse av flåten med miljøvennlige skip. Ny-Frakt-prosjektene er ment som en første felles forber-

Vårløsning for sjøtransport?

delse til en slik ny giv, med muligheter for delfinansiering gjennom NOx-fondet. Innenfor en bred politisk målsetning om økt sjøtransport bør det kunne påregnes flere finansierings- og stimuleringsordninger.

Det er også interessant at Sjøtransportalliansen tar opp FRs gamle sak om kondemneringsordning, men nå med merkelappen "vrakpant". Denne vrakpanten bør f eks settes til 25 prosent av fartøyets kommersielle verdi.

Vi ser de første fornyelser med miljøeffektive skip i form av Nor-Lines bestillinger i China som kan ventes vinteren 2013/14. Dette er skip med elementer av NyFrakts skrog og med kombinasjon av hydrodynamisk optimalisering med gassdrift. Miljøbesparelsene er beregnet til 17 prosent i utslipp av miljøgasser, CO₂-utslipp med 35 prosent og NO_x med 90 prosent.

For rederienes legges altså det opp til stimulering og støttetiltak, men ethvert prosjekt må være bedriftsøkonomisk forsvarlig.

Rederienes rolle i transportbildet

En fornyelse av sjøtransporten stiller også rederiene overfor store utfordringer.

Hvis vi ser for oss utviklingen av et maritimt transportbånd fra Oslofjorden/Skagerrak nordover kysten med høy frekvens og regularitet, så stiller en naturlig spørsmålet: Hvem skal stå for dette?

Det gamle nettet av kystruteselskaper er for lengst konsolidert inn i det som i dag opererer som Nor Lines med hovedkontor i Stavanger. Nor Lines disponerer også godskapasiteten til Hurtigruten. Dertil kommer regelmessige seilinger som Ulvan, Eidshaug og andre utfører med sine sideportskip med basis i innarbeidete kontraktsforhold. Det samme opplegg finner vi fra Trondheim og nordover med fartøyer som Folla og Vargøy. Tollpost-Globe har sitt containerskip Tege som forlengelse av jernbanen mellom Bodø og Tromsø. Scan-Shipping i Bergen har sin linje fra Eemshaven i Tyskland til Alta som også tar kystlast, men ut over disse er det få fartøyer som seiler i regelmessig stykkgodstransport.

Spørsmålet er om rederier med bakgrunn i fraktenæringen ser denne nye sjøtransportstruktur som en utfordring, eller ikke?

Vi ser her for oss en linje mellom knutepunkthavner, i motsetning til mer fleksible, regionale seilinger basert på innarbeidete kundeforhold som f eks Vargøys.

Det som er sikkert, er at tilstrekkelig skipskapasitet er en forutsetning for at et sjøbåret transportopplegg skal fungere. Det gjelder å unngå den form for overkapasitet som rammet kystrutene på 80-tallet, men til gjengjeld ligger det nå et betydelig vekstpotensial ved å vinne last fra veitransport.

Hvorfor denne gang?

Hvorfor er utsiktene for bedring i sjøtransportens rammevilkår mer realistiske denne gang?

Ganske enkelt fordi tiden er overmoden. Utviklingen presses frem av nasjonale forpliktelser i klimapolitikken. Norge skal bli karbonnøytralt i 2030 i stedet for 2050, og 2/3 av utslippsreduksjonene skal skje nasjonalt. Det medfører et kutt på 15-17 milliarder CO₂-ekvivalanter i forhold til forventede utslipp i 2020; i forhold samlede utslipp i Norge på 54 milliarder i 2010.

Her må transportsektoren bidra sterkt, blant annet ved overgang fra vei til sjø og bane. Og samtidig er miljøbelastningene fra godstransport på veiene blitt et samfunnsproblem som til en viss grad kan avlastes ved økt sjøtransport.

Men for å kunne løse opp i sjøtransportens frustrasjoner kreves det radikale politiske grep i form av en helhetlig transportpolitikk og statlig medvirkning i havner og farleder på linje med vei og bane. Dette vil bli spennende.

Forts. side 6

Vårløsning for sjøtransport?

Ramme:

Stykkgodstransport i en ny sjøvei

Hvordan kan vi tenke oss rederienes medvirkning i en revitalisert sjøtransport, innenfor en helhetlig norsk transportpolitikk?

- kjede av stykkgodsskip som et transportbånd
- høy frekvens og regularitet
- lastehavner ved Oslofjorden/Skagerrak, faste knutepunkthavner Kristiansand-Tromsø
- skip godt tilrettelagt for omlasting
- skip tilpasset føring av 45-fots palletwide containere, med termo-rom, rom for tørrvarer, farlig last
- skipsruter integrert i helhetlige dør-til-dør løsninger med terminaloperatører og samlastere
- drevet med moderne miljøeffektive skip med LNG-drift

Også bulk og brønnbåt

Selv om strategiplanen for nærsjøfarten i første rekke er rettet mot stykkgod, så må den også omfatte all annen kysttransport som bulk og brønnbåter.

Denne gruppen må ivaretas i et nytt regelverk for forvaltning og bruk av farledene, med enklere rapportering, full bruk av farledsbevis og opphør av losplikt i havn.

Selvossere, fôr- og brønnbåter går ofte i faste opplegg innen regioner og er bemannet med lokalkjente folk. Her bør en se på enklere rapportering, f.eks. til SafeSeaNet og med AIS-tracking.

Faktarute:

Sjøtransportalliansen består av følgende organisasjoner:

Norsk Havneforening,
Logistikk og transportnærings Landsforbund,
Norges Rederiforbund,
Kystverket,
Rederienes Landsforening,
Fraktestøtøynes Rederiforening,
KS Bedrift,
Norsk Skipsmeglerforbund og
Maritimt Forum



B/B Bjørg Pauline,
Tilhørende Nordlaks Transport AS

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, bransjeeffaring og kommersiell forståelse.

www.wr.no

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

WR
WIKBORG REIN

Kampanjen *Velg sjøveien!*

Kampanjen Velg sjøveien! Startet i Narvik 10.mai med samling av lokale kunder og aktører for å styrke dialog og vise hva sjøtransport kan tilby vareeiere og speditører.

Bak kampanjen står åtte rederier og speditører, 16 havner og dessuten organisasjoner innen sjøtransport. Hans Kristian Haram fra Shortsea Promotion Norway er prosjektleder for aksjonen som fra Narvik vil være innom 17 havner nedover kysten, samt Rotterdam, før den ender opp på Gardermoen 22.oktober.

Arrangementet i Bergen 21.juni fulgte malen fra foregående samlinger, men foregikk under optimale forhold og inneholdt båttur med underholdende guiding ved Gunnar Staalesen og samling i den nye Mathallen på Torget med "smaker fra havet". Altså en god ramme, men hva med innholdet?

"Mange kan med stor fordel frakte mer sjøveien" var kampanjeleder Hans Kristian Harams mantra. Vi burde kunne fordoble godstransporten på sjø i løpet av de neste ti år, mente han.

Han summerte opp de tre viktigste grunner til å velge sjøtransport:

- **Pris:** Beregninger utført av NHO viser at fremføring over sjø mellom steder i Europa og norske destinasjoner i snitt er 28 prosent rimeligere enn landeveien.
- **Service og transportkvalitet.** Selv om bransjen er kommet langt i etablering av regularitet og enklere dokumentasjon, må den fortsatt arbeide for bedre punktlighet, kortere ledetid og høyere frekvens.
- **Miljøgevinst vil være en bonus.**

Aktørenes budskap

Representantene for Nor Lines, Sea-Cargo og DFDS Logistics sitter på stor kunnskap om transportmarkedet og møter det med gjennomtenkte dør-til-dørtilbud med stor punktlighet og leveringssikkerhet. De kunne vise til 98 prosents måloppnåelse for levering innen avtalt tidsvindu, og Nor Lines mente å ha like god regularitet som vei og bane. Samtidig er papirmølle og lastedokumentasjon sterkt forenklet til ett

digitalt dokument.

Vi snakker her hele tiden om stykkgoods, som regel pakket på palle og ofte puttet inn i trailer eller container.

De forskjellige ruterederiene har noe ulik profil og følgelig vektlegging. I farten mellom Norge og Europa vil det i praksis være enten container- eller ro/ro-linjer:

- **Containerlinjer** som NCL, DFDS, Unifeeder, ECL og andre ønsker å basere seg på få basishavner med størst mulig konsentrasjon av last. De ønsker containerkraner i havnene for å få hurtig rotasjon. Stor vekt på stram tidsplan.
- **Ro/ro-linjer** som Sea-Cargo på Vestlandet, Color Line og DFDS på Østlandet driver også mellom basishavner med faste rutetider. Både Sea-Cargo og DFDS driver skip som i tillegg har sideporter og tar containere.

På kysten vil det være linjer med kombinasjonsfartøyer, skip med sideport, ro/ro-rampe og containere på dekk, utstyrt med egne tungløftkraner. Dette skyldes flere forhold, som havnestrukturen nordover kysten hvor paller fortsatt er den viktigste lasteenhet, men også en kombinasjon av stykkgoods med industri- og kontraktskipninger.

I Nor Lines har en f eks en "både-og"-innstilling til basishavner og ser også fordelene for vareeierne å anløpe private kaianlegg. På samme måte er ikke omlasting nødvendigvis negativt; det gir muligheter for mellomagring som en ekstra service til kundene.

Fra logistikkbransjen ble det etterlyst en sterkere regional struktur på havnesiden. Så langt hadde det aldri fulgt en krone i tilskudd til de mange strukturplanene for havnene. Med en samordnet samferdselspolitikk i fremtiden ville dette måtte bli et viktig spørsmål.

Transportbrukerne

På konferansen i Bergen var det innlegg fra to vareeiere, logistikksjefene John Elter for Spar Kjøp og Bent Thomassen for Rieber & Søn. Begge brukte sjøtransport for oversjøisk import, men av ulike årsaker i mindre grad i Europa.

Forts. side 14

Arbeidsgivers lønnsplikt under sjømannens sykefravær

INNLEDNING

Et arbeidsforhold innebærer både rettigheter og plikter for arbeidsgiver og arbeidstaker. Arbeidsgivers hovedforpliktelse er å betale arbeidstaker lønn mot at arbeidstaker leverer sin arbeidsytelse. Dersom arbeidstaker ikke leverer sin arbeidsytelse, faller forutsetningen for arbeidstakers krav på lønn bort. Dersom arbeidstaker har lovlig fraværsgrunn, herunder gyldig sykefravær, har arbeidstaker likevel krav på lønn. For sjømenn følger dette motsetningsvis av sjømannslovens § 21, 7. ledd.

Et spørsmål i den sammenheng er om det eksisterer noen begrensninger i arbeidsgivers lønnsplikt under sjømannens sykefravær. Reglene om dette vil bli belyst i det følgende.

LØNN I SYKEPENGEPERIODEN

Sjømannens krav på lønn ved arbeidsuførhet som følge av sykdom eller skade, fremgår av sjømannsloven og folketrygdloven. Etter sjømannslovens § 28 nr. 2 har en sjømann "som er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade, [...] rett til hyre så lenge ansettelsesforholdet består".

Videre fremgår det av bestemmelsen at "Retten til hyre faller bort i den utstrekning sjømannen har rett til sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8."

I praksis medfører bestemmelsen at arbeidsgiver må dekke differansen mellom vanlig hyre og sykepenger fra folketrygden i den perioden sjømannen har krav på sykepenger. Hensynet bak begrensningen i arbeidsgivers lønnsplikt ved utbetaling av sykepenger, er at sjømannen skal få dekket det faktiske lønnstapet som følge av sykdom eller skade, men ikke mer.

Sykepengeperioden er tidsbegrenset til ett år fra sykemelding. Dette fremkommer av folketrygdloven § 8-12. Bestemmelsen angir en maksimaltid for utbetaling av sykepenger på 260 sykepengedager. Med "sykepengedag" menes en utbetalingsdag fra trygden, basert på fem dagers utbetaling i uken. Sjømenn har etter dette i utgangspunktet krav på full lønn i sykepengeperioden som er begrenset til ett år fra sykemelding.

Sjømannsloven § 28 nr. 2 gir imidlertid en særregel for sjømenn som ikke er norske statsborgere eller bosatt i Norge og som ikke mottar tilsvarende trygdeordning i sitt hjemland. Disse sjømennene har rett til fortsatt hyre så lenge de er arbeidsufør, men ikke utover 2 måneder.

Har sjømennene i løpet av de siste 10 år 36 måneders tjeneste eller mer på norske skip, har de rett til hyre som nevnt i inntil 3 måneder.

LØNN ETTER UTLØPET AV SYKEPENGEPERIODEN

Etter den maksimale sykepengeperiodens utløp vil sjømannen ikke lenger ha krav på sykepenger. Spørsmålet blir da hvilken lønnsplikt arbeidsgiver har etter utløpet av 12 måneder med sykepenger.

Hovedregelen i sjømannslovens § 28 nr. 2 gir sjømannen rett til full hyre frem til ansettelsesforholdets opphør. Opphør av ansettelsesforholdet forutsetter etter ordlyden at en av partene sier opp arbeidsavtalen, slik at plikten til å betale full hyre også gjelder fullt ut etter utløpet av sykepengeperioden.

Forarbeidene til sjømannsloven gir ingen holdepunkter for at det var meningen å innføre en tidsbegrensning i retten til full hyre. Spørsmålet om det gjelder en tidsmessig begrensning i sjømannens rett til hyre ved arbeidsbortfall som følge av sykdom eller skade, har vært oppe til vurdering i Gulating lagmannsrett i 2008. I dom inntatt i LG 2007-59763 kom lagmannsretten til at det ikke gjelder en slik tidsmessig begrensning i sjømannens rett til hyre etter sjømannslovens § 28 nr. 2.

Arbeidsgiver har dermed en plikt til å betale lønn, også utover sykepengeperioden og så lenge ansettelsesforholdet består.

KAN ANDRE TRYGDEYTELSER BEGRENSE ARBEIDSGIVERS LØNNSPLIKT ETTER UTLØPET AV SYKEPENGEPERIODEN?

Arbeidsgivers begrensning i lønnsplikten under arbeidsuførhet er i sjømannslovens § 28 nr. 2 begrenset til "sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8."

Formålet bak begrensningen er å sikre full hyre så lenge arbeidsforholdet består, ikke å gi en overkompensasjon. Dette taler for at fradragsbestemmelsen i andre ledd må gjelde andre trygdeytelser, herunder arbeidsavklaringspenger som utbetales etter utløpet av sykepengeperioden.

At § 28 nr. 2 må forstås som en fradragsregel som også kommer til anvendelse for andre ytelser fra folketrygden enn sykepenger, støttes av Gulating lagmannsretts dom inntatt i LG 20007-59763. Det uttales i dommen at

”Selv om bestemmelsen bare viser til sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8, finner lagmannsretten det ikke tvilsomt at det også skal gjøres fradrag for attføringsstønad eller rehabiliteringsstønad som utbetales etter utløpet av sykepengeperioden på 52 uker.”

Arbeidsgivers plikt til å utbetale hyre faller etter dette bort i den utstrekning sjømannen har rett til ytelser fra folketrygden, på samme måte som det gjøres fradrag for sykepenger krone for krone.

ER DET MULIGHET FOR ARBEIDSGIVER Å AVTALE SEG BORT FRA LØNNSPLIKTEN GJENNOM TARIFFAVTALER?

I arbeidsmiljøloven § 1-9 er det inntatt en bestemmelse om at ”loven ikke kan fravikes ved avtale til ugunst for arbeidstaker med mindre det er særskilt fastsatt”. Det fremgår derimot ikke direkte av sjømannsloven at loven ikke kan fravikes til ugunst for sjømenn. At arbeidsmiljølovens utgangspunkt må gjelde også for sjømenn fremgår likevel etter vår oppfatning forutsetningsvis av sjømannsloven, forarbeidsuttalelser og rettspraksis.

Sjømannslovens § 28 nr. 2 vedrørende rett til hyre under sykdom og skade, vil altså som utgangspunkt ikke kunne fravikes til ugunst for sjømannen. Dersom man skal kunne avtale begrensninger i arbeidsgivers lønnsplikt under sykdom og skade må det være åpnet for dette i sjømannsloven.

I sjømannsloven § 28 nr. 2 er det i notene til bestemmelsen gjort en henvisning til § 21. Etter denne bestemmelsen løper hyren «til og med den dag ansettelsesforholdet opphører med mindre annet er fastsatt i tariffavtale”.

Spørsmålet blir da om denne henvisningen etablerer et grunnlag for tariffpartene til å inngå avtaler om en begrensning i lønnsdekning under sykdom.

Dersom henvisningen til § 21 skal kunne forstås som en begrensning i retten til hyre, må dette etter vår oppfatning støttes av uttalelser i forarbeidene eller andre

rettskilder. Dette tolkningsalternativet medfører en begrensning i sjømanns rettigheter. Norske rettskildeprinsipper krever at lovgiver må ha uttrykt seg klarere dersom et slikt tolkningsalternativ skal anses som gjeldende rett.

I forarbeidene til bestemmelsen (Ot.prp.1985 s. 34) fremgår det at forbeholdet ”med mindre annet er fastsatt i tariffavtale” er tatt inn i sjømannsloven for at loven ikke skal være til hinder for at sjømenn skal kunne permitteres med hjemmel i tariffavtale.

Forarbeidene omtaler ikke partenes adgang til å avtale begrensninger i sykevernet. Tvert i mot fremgår formålet med henvisning til tariffavtale at arbeidsgiver skal kunne permittere sine ansatte og dermed slippe å betale full lønn i permitteringsperioden.

Lovteksten i sjømannsloven § 28 nr. 2 sammenholdt med forarbeidene til sjømannsloven § 21, 2. ledd taler for at det ikke er grunnlag for at partene i tariffavtale kan avtale en begrensning i sjømanns rett til hyre så lenge ansettelsesforholdet består.

OPPSUMMERING

Sjømenn har ved arbeidsuførhet rett på lønn fra arbeidsgiver. Dette gjelder ikke bare i sykepengeperioden, men gjennom hele ansettelsesforholdet. Unntak er oppstilt for sjømann som ikke er norsk statsborger eller bosatt i Norge og ikke mottar tilsvarende trygdeordning i sitt hjemland.

Arbeidsgivers plikt til å utbetale hyre faller bort i den utstrekning sjømannen har rett til sykepenger eller andre ytelser fra folketrygden.

Loven åpner etter vår oppfatning ikke for at man kan avtale seg bort fra lønnsplikten i tariffavtale.

I vår neste artikkel vil vi behandle spørsmålet om oppsigelse av arbeidsuføre sjømenn.

*Advokat Silje Remøy
Advokatfullmektig Silje Færevåg Stokland*

Brønnbåtnytt:

Årsmøtet i Brønnbåteiernes Forening ble holdt 21. juni på Værnes, etter at det ble flyttet på grunn av streik. Jan Harald Hauvik ble enstemmig gjenvalgt som styreleder.

Årsmøtet ble åpnet av styreleder Jan Harald Hauvik som hadde følgende åpningsinnlegg:

“En integrert del av verdikjede havbruk”

BREF sitt hovedfokus

Operativ fiskeoppdrett er i hovedsak biologi og LOGISTIKK80% av all oppdrettet laks håndteres av norske brønnbåter !

- For å betjene oppdrettsnæringen (og fiskerinæringen) på en best mulig måte,og ikke minst av egeninteresse....., ønsker Brønnbåteiernes Forening økt grad av samhandling med næringen.
- Den sterke integrasjonen tilsier at vi har felles interesser, og Brønnbåteiernes Forening vil derfor komme med i aktuelle prosesser på et tidlig tidspunkt. Vi ønsker også å bidra med vår kunnskap og erfaring på en formalisert måte.

Spesielt gjelder dette;

- Regulatoriske spørsmål
- Fiskehelse/Fiskevelferd/Rømming
- Tekniske muligheter og begrensninger
- Maritime forhold

Vi vil oppnå;

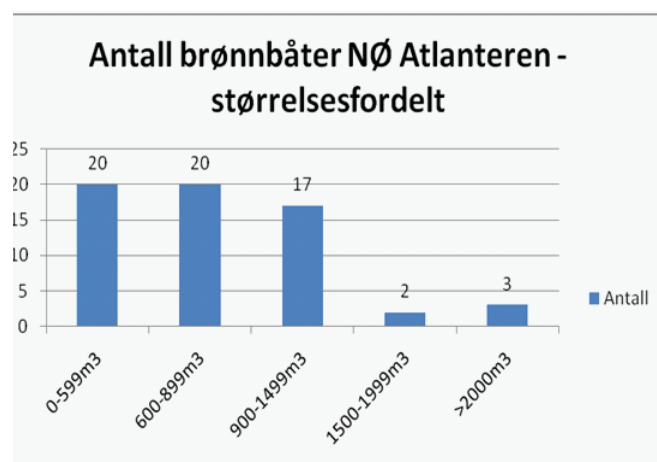
- Bedre forutsigbarhet
- Klare/bedre retningslinjer

Status brønnbåt – NØ Atlanteren –pr. ultimo 2011

- 65 fartøy
- 53900m³ total brønnkapasitet
- Gjennomsnittsalder – 14,4 år
- Grunnet stor innovasjonstakt har deler av flåten et omstillingsbehov
- 3 kjente nybygg leveres i 2012 – samlet ca. 7500m³
- Strukturering – De ”store” øker
- Hovedsakelig charter og faste rammeavtaler
- Liten spotaktivitet (<15% av kapasitet)

Kapasitet vs. fartøystørrelser

- Den minste størrelsesgruppen (20 stk. fartøy). Disse representerer i dag bufferkapasitet for sesongvis underdekning og for små oppdrettere.
- Neste størrelsesgruppe (600-899m³) (20stk.) består hovedsakelig av de konvensjonelle og klassiske 650m³-båtene. Disse vil etter hvert kunne oppfattes som for små for slaktefisk-kjøring.
- De nyeste og mest etterspurte fartøyene ligger i gruppene over 900m³ og med en hovedvekt i størrelsen opp til 1500m³. Disse størrelsene synes attraktive i markedet spesielt for store og mellomstore oppdrettere.
- - De største (>1500m³) er attraktive, men fordrer store produksjonsvolumer på kundesiden.

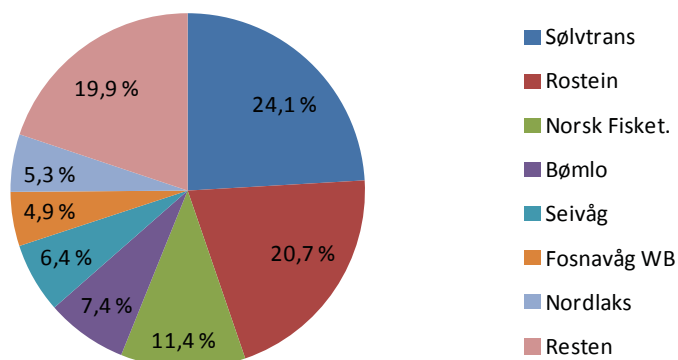


Brønnbåtnytt:

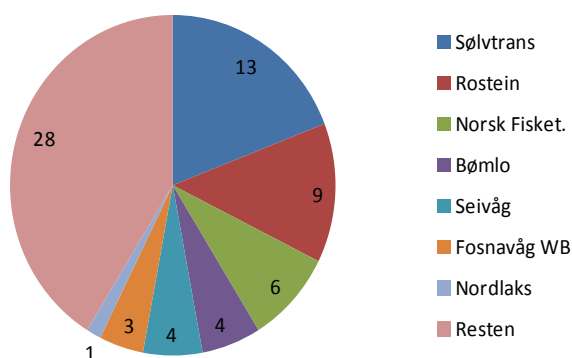
%-andel m3

Rederistruktur

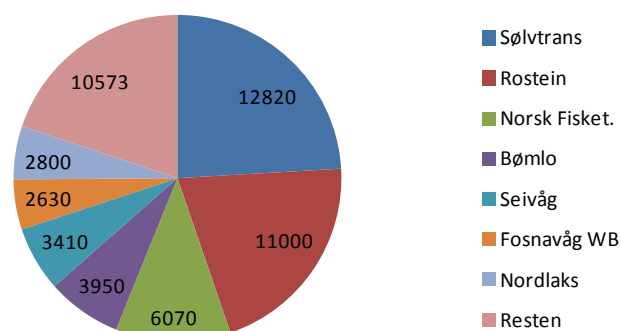
- De tre største rederiene kontrollerer vel 55% av kapasiteten og vel 40% av antallet fartøy.
- De 6 største rederiene er nær de eneste som har investert i nye fartøy de siste 5 årene.
- Utviklingen mot større og dyre fartøy har medvirket til strukturering av næringen. De små faller av!



Antall fartøy



Kap. M3



Teknologi og kompetanse

- Den norske brønnbåtsektoren er i dag – og har så langt vært - verdensledende både når det gjelder;
 - Kompetanse
 - Fartøy og teknologi
- Dette har sektoren oppnådd p.g.a.
 - Lange tradisjoner med bruk av brønnbåt (fiskeriene)
 - En voksende oppdrettsnæring som har stilt krav og har behov for ”problemløsning”
 - Initiativ og kreativitet m.h.t. å tilby nye teknologiske løsninger.

	Totalt	Lukket	Kjøling	Skyveskott	Dosering H2O2	Lusefilter	UV - Filter
Antall - Atlanteren	65	19	28	22	19	8	7
Volum m3/Atlanteren	53903	26430	33760	29550	26180	14000	13100
Gjennomsnitt volum m3/Atlantern	829	1391	1206	1343	1378	1750	1871
Gjennomsnittsalder/Atlanteren	14,4	5,0	5,9	5,8	5,5	4,3	1,7
Antall Norge	58	13	23	16	17	8	7
Volum m3/Norge	48503	22650	29540	24080	24270	14000	13100
Gjennomsnitt volum m3/Norge	836	1742	1284	1505	1428	1750	1871
Gjennomsnittsalder/Norge	14,9	3,1	6,0	4,1	4,6	4,3	1,7

Brønnbåtnytt:

Styreleder Jan Harald Hauviks åpningsinnlegg forts.

Markedsbildet – Etterspørselen

Volumvekst;

- Økning i oppdrettsvolum i Norge i 2012, men moderat volumvekst innen oppdrettsnæringen i Nord Atlanteren. Kan få utflating p.g.a. reguleringer.
- Chile øker produksjonen igjen og etterspør brønnbåttonnasje. Sannsynligvis vil krav til teknologi også bli skjerpet.
- Andre regioner – ubetydelig volumvekst

	2011		2012E		2013E		2014E		2015E				
Norge	980	1100	-	1150	1150	-	1200	1200	-	1250	1250	-	1350
Endring	3,6 %	12,2 %	-	4,5 %	4,5 %	-	4,3 %	4,3 %	-	4,2 %	4,2 %	-	8,0 %
Chile	188	350	-	420	400	-	470	450	-	500	480	-	550
UK	149	145	-	155	150	-	160	150	-	160	150	-	160
Nord Amerika	128	125	-	130	130	-	140	130	-	140	130	-	140
Færøyene	54	55	-	65	65	-	75	65	-	75	65	-	75
Andre	54	50	-	55	55	-	60	55	-	60	55	-	60
Totalt	1553	1825	-	1975	1950	-	2105	2050	-	2185	2130	-	2335
Endring	7,3 %	17,5 %	-	8,2 %	-1,3 %	-	7,9 %	-2,6 %	-	6,6 %	-2,5 %	-	9,6 %

Andre etterspørselsdrivere;

Norge

- Mer involvering i oppdrettsoperasjonen (avlusing etc.)
- Nye reguleringsregimer i Norge (eks. Gullestad utvalget)
- Andre krav fra Mattilsynet, Miljø- og Fiskeriforvaltningen

UK

- Mer involvering i oppdrettsoperasjonen (avlusing etc.)

Andre regioner

- Økende ønske om å integrere brønnbåter og brønnbåttjenester i verdikjeden.

Forventet nybyggingsbehov for Nord-Øst Atlanteren

- Utskifting av ukurant tonnasje
- Økt operativ involvering;
 - Dekkes ved ombygging av deler av eksisterende flåte, men krever også sannsynligvis netto økt kapasitetsbehov på min 3000m³/år

- Nye reguleringsregimer – Gullestadutvalgets innstilling
 - Soneinndelinger med strenge krav til å bryte sonegrensener.
 - => Minimum 15000m³ i perioden (avhengig av om- og når innført) (8-10 nye fartøy)
 - Forbud mot ventemerid
 - => Betydelig økt kapasitetsbehov som ikke kan gjennomføres uten en tidshorison på min. 10 år. Krever betydelig teknologiendring og nær en dobling av dagens kapasitet er ikke usannsynlig
- I tillegg kommer åpningen for å produsere større smolt. Dette vil også øke transportbehovet!

Oppsummert

- Brønnbåtflåten vil fortsette å fornye seg i takt med kundekrav og myndighetskrav m.h.t. teknologi og størrelse på fartøy.
 - Store og langsiktige investeringer – MNOK 150-250/fartøy
 - Avskrivningstid på 25år (+).
 - => Forutsigbarhet
- Sterkere involvering fra kundesiden både på finansieringsstøtte, krav og operativ drift
- Brønnbåtneringen vil fortsette å strukturere mot færre og større rederier.

Brønnbåtnytt:

- Brønnbåtsektoren har i dag behov for å skifte ut "ukurant" tonnasje. Kunde og myndighetskrav vil medvirke til dette men dette kan ikke skje for fort!
- Begrenset behov for økt tonnasje som følge av organisk vekst i Nord- Atlanteren.
- Chile øker produksjonen og Canada Øst/Vest vil sannsynligvis etterspørre brønnbåtteknologi i enda større grad

Fortsatt avlastning for overskudds "ukurant" tonnasje ?

- Forventet nye reguleringer i Norge vil øke brønnbåtbehovet.
- Usikre estimater tilsier følgende nybyggingsbehov for Norge i en 5-årsperiode;
 - Soneinndelinger =>Minimum 15000m³ tilsv. 6-10 nye fartøy
 - Ventemerdforbud => Anslag 20.000m³ tilsv. 10-15 nye fartøy (trenger lengre tid)
 - Produksjon av større smolt (?)– Omfang og kapasitetsbehov er usikkert.

Visjonen

Styrke posisjonen som komplementær aktør i verdikjede havbruk



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE
400 – 6 700 DWT

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

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

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåten's 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

Kampanjen *Velg sjøveien* forts. fra side 7

Noe skyldtes innarbeidete forbindelser på landsiden, eller som John Elter uttrykte det:

”Det er vanskelig å kommunisere med dere på andre siden av (ISPS-)gjerdet.”

Også innlegg fra andre transportbrukere syntes å indikere at det fortastt gjenstår upløyd mark på salgssiden i linjerederiene.

Spørsmålet om hvorfor prisen for en container fra Rotterdam til Bergen var den dobbelte for en container som startet i Europa i forhold til en feeder-container fra Østen, lot seg ikke forklare på forståelig måte.

En viktig del av Velg sjøveien-kampanjen er nettopp å komme i dialog med transportbrukere og i første omgang klarlegge deres krav og behov. Resultatet av denne kartleggingen kan bli interessant om en makter å nå nye kundegrupper.

Mulighetene

Fra rederiene hersket optimisme ut fra det faktum at de på mange strekninger hadde et konkurransedyktig produkt, som et resultat av mange års kapasitetstilpasning og utvikling.

I tiden fremover vil selvfølgelig tilgangen på last og lønnsomhet være avgjørende for utviklingen. Men om en kunne makte å øke lastetilgangen, så ville målene være:

- økt frekvens
- større skip for lavere unit-cost
- raskere skip for kortere ledetid

- fortsatt basishavner; for containerlinjene også med kraner
- bedre salgsarbeid, bredere kundekontakt

Både Sea-Cargo og Nor Lines har sine første gassdrevne godsrouteskip under bygging, noe som setter kursen for sjøveiens grønne profil. Nor Lines så også for seg mulighetene for en daglig trailer-ferge mellom havner og oljebaser på strekningen Stavanger-Bergen som konkret ville kunne avlaste veitrafikken betydelig.

Virkeligheten er jo, med ordene fra Leif Arne Strømmen i NHO-Transport, at: Godset velger minste motstands vei.

Mine egne refleksjoner:

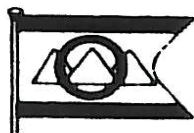
Sjøtransportens aktører står frem med gode produkter og argumenter. De mener seg konkurransedyktige på gitte distanser og ser mulighetene for å vinne last gjennom styrket markedsføring og dialog med vareeierne. De har altså kommersielle fortrinn.

Men det store perspektivet for sjøtransporten ble i liten grad berørt, nemlig den politiske drivkraft som ligger i miljøpolitikken i form av sterke kutt i utslippene av CO₂.

Skal Norges og EUs klimapolitikk i det hele være troverdig, må det radikale grep til. Og det er sjøveien som kan levere i transportsektoren.

Her er det presset må settes inn.

Dag Bakka jr



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

Pionerbåten: Forfrakteren "Høydal"

Fôrtransportbåten Høydal som fra i sommer er satt i fart fra Biomars produksjonsanlegg til oppdrettsanleggene langs kysten er en internasjonal nyskaping. Båten sies å være det første gassdrevne lasteskip, etter at LNG i flere år har vært brukt til framdrift av ferger og supplyskip.

Høydal er foreningens første gassdrevne medlemsfartøy; forhåpentlig det første av mange i en miljøbe-grunnet fornyelse av nærsjøflåten.

M/S Høydal er resultatet av et prosjekt som gjennom tre år er utviklet på Myre i Vesterålen ved hjelp av kompetanse fra mange hold.

Nordnorsk Shipping AS (NSK Shipping) på Myre har siden 2003 hatt sideportbåten Nyksund i fart for Biomar, en av de ledende produsenter av fiskefôr, også med hovedkontor på Myre. Slik sett var det naturlig at NSK Shipping ved Kristian Høydal og søsterselskapet Nordnorsk Skipskonsult AS ved Kjartan Karlsen kom i kontakt med Biomar om prosjektering av neste generasjons fartøy for fiskefôr.

Meldingen om kontrahering på Tersan Shipyard i Tyrkia kom høsten 2010, et spesialskip på 69 meters lengde og 2200 tdw. Senere kom detaljene om hovedmaskineri fra Rolls-Royce Bergen med LNG-drift, noe gjør det nødvendig med 90 kbm bunkerstank i skroget.

Høydal er bygget med lasterom for pellets og lossing direkte til anlegg via lossebom. Skipet har også kran for storesekk og containere, og er utstyrt med DP-anlegg for å kunne holde nøyaktig posisjon på losseplass. For å unngå overføring av smittsomme sykdommer har det vært viktig at skipet ikke skal komme i fysisk berøring med oppdrettsanleggene.

Miljøgevinst

Høydal er også det første prosjekt for fraktebåt som er gjennomført i med støtte fra NOx-fondet. Dette fondet, som Fraktefartøyenes Rederiforening har vært delaktig i å få i stand, gir tilskudd som skal dekke merkostnadene til NOx-reduserende tiltak.

For Høydal betyr dette et bidrag på 30 millioner kroner av byggesummen rundt 150 millioner. Så gir det også uttelling i form av 90 prosent kutt i NOx-utslipp og 25 prosent av CO2. Skipet vil kunne bunkre ved Biomars anlegg på Karmøy.

Biomar

Biomar produserer høyenergifôr til alle stadier av lakseoppdrett ved sine fabrikker på Karmøy og Myre, med markeds kontor og utviklingsavdeling i Trondheim. Selskapet hadde i 2011 en markedsandel rundt 25 prosent av de 1.5 millioner tonn oppdrettsfôr som ble solgt. Selskapet har også leveranser i Storbritannia og Chile.

Som første produsent har Biomar oppnådd DNVs BioSustain-sertifisering for kvalitetssikret bærekraft i alle ledd; nå også på transportsiden.

Dag Bakka jr



Faktaboks:

M/S Høydal
Gassdrevet
fôrtransportskip

2692 bt, 2200 tdw

Skrog på 69.00x16.00 m

Rolls-Royce Bergen
diesel 1650 kW

Levert juni 2012 fra Tersan Shipyard, Istanbul

KYSTMEGLERE

BERGEN

Interchart AS
Skuteviksboder nr. 22, 5035 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
Mobil 911 82 141
Arve Halvorsen 52 72 88 18
Mobil 950 43 005

3191 HORTEN

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

4501 MANDAL

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

8600 MO I RANA

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

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

5440 MOSTERHAMN

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

5200 OS

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

1724 SARPSBORG

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

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 40 52 50 Fax 74 40 52 52
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no
www.stjordal-sjotransport.no

7000 TRONDHEIM

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

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

5588 ØLEN

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