

fraktemann

NUMMER 3-4 - 2012

77. ÅRGANG



M/S "Martin H", Seaworks AS, Harstad

Forventninger til strategiplanen s. 4

Nybygg på vei for 1,7 milliarder s. 6

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

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

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

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

LOKALFORENINGER:

Bodø Lokalforening
Jan Odd Magnussen, Tlf. 906 92 306
Hammarn 26, leil. H 0703, 8003 Bodø,

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

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFERAS
Bankgiro: 6501.06.84956
Opplag: 500 eks.

Redaksjonen avsluttet: 12.12.2012
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; Mer last fra vei til sjø!	3
Forventninger til strategiplanen	4
Nybygg på vei for 1,7 milliarder	6
Den siste motorjakt	8
Årsmøte i Bodø Lokalforening	9
Næring med omstillingsevne	10
Nautilus Sjø	12
Høring - sikring av havner og havneanlegg	14
Synspunkter/problemer ISPS på kysten	15
Brønnbåter som smittespredere?	16
Aldersgrense for sjømenn på norske skip	18

Styre og stell:

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

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

Nestformann Lawrence Falkeid, Sandnes, tlf 51 52 18 33

Varamann: Torbjørn Torkelsen, Mosterhamn, tlf 53 42 56 30

Vest- Sør- og Østlandet: Odd Einar Mæland, Torvastad, tlf. 900 64 690

Varamann: Åge Bontveit, Atløy, tlf. 915 70 731

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

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. 916 31 059

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

Mer last fra vei til sjø!

Når året 2012 snart er historie, er det dags for å summere opp status for både foreningen og for næringen. Jeg tar ikke sikte på noen fullstendig gjennomgang, men noen viktige tema kan vi hente frem.

Samarbeid.

Fra styrets side har vi lagt stor vekt på bredt samarbeid med andre aktører som arbeider for felles sak. Sjøtransportalliansen har spilt en viktig rolle i arbeidet med å få Regjeringen til å utvikle en ny Nærskipsfartsstrategi. Det er Fiskeri og Kystministeren som har stått i bresjen for å utarbeide denne. Men Sjøtransportalliansen med FR så absolutt på laget, har kommet med meget tunge og vektige innspill, som vi håper Statsråden og Regjeringen vil legge stor vekt på når denne Nærskipsfartsstrategien blir presentert. Den vil trolig se dagens lys ved presentasjonen av Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023, som sannsynligvis blir lagt frem før påske 2013.

Jeg er ganske sikker på at dersom hver enkelt organisasjon skulle fremmet sine synspunkter hver for seg, så ville vi neppe nå frem. Men min vurdering er at etter at en samlet norsk Sjøtransportalliansen la frem sine synspunkter, kan det være et håp om at disse når frem. Men sikker kan en ikke være.

Det springende punktet er hva som må til for å få utviklingen for sjøtransporten til å begynne å styrke seg igjen. Mens alle politikere og mange andre har sagt gjennom år at mer last skal fra land til sjø, har utviklingen gått ufortrødent videre i feil retning. Og etter hvert har stadig flere blitt klar over at skal det skje noe her i riktig retning, må det mer konkrete virkemidler til. Gjennom avgiftene, gebyrene og konkrete virkemidler i favør av den miljøgunstige skipstransporten, kan utviklingen snues. Og det er dette Sjøtransportalliansen har pekt på, og som vi også kan bidra til.

Utviklingsprosjekter i FR – regi.

Foreningen, i samarbeid med forskningsmiljøer og andre utviklingsaktører, har i flere år nå arbeidet med prosjekter for å få i gang en vesentlig fornyelse av Fraktefartøyflåten. Dette arbeidet har bidratt til god nettverksbygging for å styrke mulighetene til å få til et slikt fornyelsesprogram. Og i disse dager er vi i ferd med å avrunde sluttrapporten til Ny Frakt II. Da er det dags for å satse sterkere på å få på plass ordninger som kan gjøre det lettere å fornye sin flåte for den enkelte reder som ønsker nyere fartøy.

Vi har også dette siste året i samarbeid med SINTEF kjørt et såkalt Omdømmeprojekt, som også omfatter miljø. Det har vært interessant å se at Fraktefartøynæringen har et relativt godt omdømme blandt de fleste aktørene utenfor selve næringen. Mest oppsiktsvekkende var funnene i den undersøkelsen som ble gjort, som viste at det var rederne og aktørene selv som mente at Nærskipsfarten hadde det dårligste omdømmet.

Framsnakke fraktefarten!

Det fikk meg til å tenke på noe Kronprinsen sa en gang for ikke så lenge siden. Han snakket om å framsnakke noe eller noen. Jeg tror at det er svært viktig at vi som er aktører i denne næringen, og som ønsker at den skal vokse og utvikle seg, lærer av Kronprinsen, og begynner å framsnakke vår egen næring!

Fra styrets side har vi derfor konkludert med at foreningen skal satse mer på informasjon ut til både media og ikke minst til våre medlemmer. Det nye nyhetsbrevet har de vel allerede sett, men det kommer mer og bedre ting etter hvert. Vi vil satse offensivt også når det gjelder å fortelle hva det er vi arbeider med.

Sluttord.

Fra min og styrets side er vi positive til de muligheter som vi mener bør åpne seg for Nærskipsfarten når den nye Nærskipsfartsstrategien blir presentert og forhåpentligvis blir iverksatt i løpet av neste år. Men denne utviklingen er ikke noe bare Regjeringen eller offentlige myndigheter kan få til for oss. Også rederiene selv, gjerne i samarbeid med andre aktører, må ta grep og bidra til å satse i tråd med de tiltakene som kommer. Fra FR sin side vil vi gjøre vårt ytterste for at dette skal lykkes. Men det er det enkelte rederi og den enkelte dyktige reder som kan bringe disse målsettingene til å bli virkelighet. Til slutt, vil jeg på vegne av styret og alle våre mange medlemmer, takke våre dyktige medarbeidere for innsatsen også gjennom 2012. De står på for felles sak, og jeg håper at medlemmene er klar over hvilken innsats våre medarbeidere gjør for felles sak.

Så gjenstår bare å ønske hver især en riktig God Jul 2012 og et Godt Nytt År 2013.

Anders Talleraas
Styreleder

Forventninger til strategiplanen

dbakka@online.no

I forslaget til statsbudsjett for 2013 er det avsatt 25 millioner kroner til utarbeidelse av en strategiplan for nærskipfart som innspill i Nasjonal Transportplan (NTP) for 2014-23.

Dette er en historisk hendelse. Det er første gang at sjøtransport blir utredet i et transportpolitisk perspektiv. Dette kan åpne for virkemidler som kan innfri de politiske målsetninger om å overføre gods fra vei til sjø.

Beslutningen om å få utarbeidet en strategiplan kom etter en serie på fire møter som kystminister Lisbeth Berg-Hansen gjennomførte med organisasjonene som er engasjert i sjøtransport, Sjøtransportalliansen som omfatter havner, vareeiere, logistikkaktører, rederiforeninger og sjømannsorganisasjoner.

Et av de første delprosjekter er en kartlegging av varestrømmene innenlands for å få mer kunnskap om potensialet for en slik overføring til sjø.

På samme måte som vi kunne stille store forventninger til strategiplanen er det også en fare for at den vil kunne bli et "draumkvede" som aldri vil bli realisert. Planen må kunne ut i forslag til tiltak som er politisk realistiske fremfor de store visjoner. Og likevel vet vi som driver sjøtransport at det er relativt radikale tiltak som må til.

What's in it for us?

Hva kan det komme ut av planen som er av interesse for oss i fraktenæringen?

Jeg tror det kan sammenfattes i tre punkter:

1. Forvaltning av farleder og havneområder.

Vi ønsker en bruk av sjøområdene som gir større frihet og fleksibilitet innenfor et regime med sikkerhet og oversikt. Det vil i realiteten bety farledsbevis for navigatører på skip over 90 meters lengde, lagring av informasjon på SafeSeaNet og AIS-tracking og generelt enklere rapportering. Likeledes må det utarbeides et fleksibelt

opplegg for skip som anløper både ISPS og non-ISPS-havner.

Norge har en naturgitt sjøvei med mye sjølokalisert næringsliv og tusenvis av store og små havneanlegg som må kunne utnyttes bedre og lettere. Dette vil kreve medvirkning fra Sjøfartsdirektoratet og Kystverket som må medvirke til å finne gode løsninger innenfor det internasjonale regelverket; ikke lage særnorske krav for å være strengest i verden.

2. Kostnadene ved bruk av sjøveier og havner.

At kystavgiften er foreslått fjernet er et skritt i riktig retning. Men det er mye mer å gå på.

Avgiftene ved bruk av havner er en ekstra belastning på gods som kommer sjøveien. Havnene er dessuten sentrale knutepunkter mellom sjø og land og bør omfattes av en nasjonal ordning for infrastruktur. Det vil måtte bety at finansiering av havneanlegg må skje på en annen måte, at prioriteringer skjer på nasjonal/regional basis, at de organiseres på en enklere og billigere måte for brukerne som er vareeierne og i siste instans forbrukerne.

Her snakker vi om politiske grep.

Avgifter ved bruk av sjøområdet bør pålegges for reell bruk, ikke totale distanser.

Det er greit at skip skal erlegge NOx-avgift ved bruk av indre farvann og inn- og utseiling, men ikke for havområde. Som at et skip på vei fra Alta til Emshaven må betale avgifter for hele distansen fra Alta om det går inn til Bergen for bunkring eller å ta partlast til dansk havn. Den nåværende praksis gir ingen som helst nytte for miljø eller samfunn, men forhindrer effektiv bruk av transportkapasitet som seiler forbi.

3. Spesifikke tiltak for fornyelse av flåten.

All fornyelse må være kommersielt forsvarlig. Problemet med flåtens struktur med mange mindre eiere er svak egenkapital, ofte bundet i eldre skip. Det er pekt på en vrakpantordning som en mulighet, hvor det innføres en støtte eller garanti basert på en andel, f.eks. 25 prosent, av skipets kommersielle verdi.

Det burde dessuten etableres en finansieringsordning som kan kompensere for manglende egenkapital på visse forutsetninger, kommersielle og miljømessige.

NOx-fondet gir tilskudd til ekstra investeringer i utslippsbesparende utstyr, f eks til gassdrift.

Det er viktig at næringens aktører selv bidrar til opplegg som kan gi høyere utnyttelse av kapasiteten, f eks ved samarbeid, kontrakter, samseiling, pool-arrangement osv. En incentivordning til transportbrukerne ville trekke i samme retning.

Realistisk?

Det er klimapolitikken som er den politiske drivkraft i en slik utvikling.

Det har vært argumentert med sjøveiens fordeler i 30 år mens utviklingen har gått i motsatt retning. Men denne gang er det annerledes: Norge er forpliktet til å kutte utslipp av klimagasser i henhold til klimaforliket av 2008. Målet er å spare 15-17 millioner tonn CO₂-

ekvivalenter i forhold til forventet utvikling innen 2020.

Skal dette oppnås trengs det radikale grep. I NTP for inneværende periode er det ingen tilstrekkelige forslag. Dette stiller politikerne til ansvar!

I den kommende strategiplan for nærsjøfart er det av fundamental betydning å kunne vise hva økt satsning på sjøtransport vil kunne gi av miljøgevinster og kutt i utslipp av klimagasser.

Her har næringen en kjempesjanse til å vise hva den kan bidra med til det norske samfunnet!

Det er valgår til neste år.

Her ligger en mulighet til å sette politisk lys på næringen.

Dag Bakka jr.



Fornyelse:

Nybygg på vei for 1,7 milliarder

Fornyelse har vært en flaggsak for fraktenæringen i mange år. FR har miljøbegrunnet fornyelse som en av sine merkesaker og arbeider blant annet med en vrakpantordning som kan være til hjelp. Argumentasjonen for mer sjøtransport bygger nettopp på forutsetningen om energioptimale skip med mindre utslipp av klimagas-ser.

Det skjer fornyelse

De som har fulgt utviklingen i flåten vet godt at det har skjedd en ganske dyptgripende endring i løpet av de siste 10-15 år i retning av profesjonalisering og en forsiktig oppbygging av noe større rederier. Med flere gode år på 2000-tallet ble det også mulig å finansiere kjøp av secondhand-skip, og vi ser at flåten er tilført nærmere 50 nyere skip som er bygd om til selvlossere, forbåter o.a. I tillegg kommer et stort antall enklere lastebåter uten laste/losseutstyr beregnet for europeisk fart under andre flagg, som f eks Wilson-flåten.

Siden år 2000 er det også levert et antall nybygg til flåten, 7 sideportskip/forbåter og 34 brønnbåter. Oppdrettsnæringen er drivkraften i denne fornyelsen.

En ekspanderende oppdrettsnæring har gitt markeder for føring av smolt og slaktefisk, for avlusing og hygienisk behandling, for fiskefôr, for avfall, fiskeavskjær og ensilasje. Her ligger et eventyr i seg selv, noe som har styrket næringslivet langs kysten og revitalisert sjøtransporten. Dette er også en næring med marginer til å betale for kvalitet i transportkjeden.

Dessuten har fôrprodusentene forstått å gi lengre kontrakter som har gjort det mulig for rederiene å investere langsiktig.

Andre deler av norsk næringsliv som bruker sjøtransport, som bygg og anlegg, industribedrifter, samlastere og spedisjon, arbeider under andre forhold og marginer. Så mens det er mulig å bestille brønnbåter til 150-200 millioner kroner, så er det helt andre rammer for investering i selvlossere og skip for industrilast.

Nybygg for bulk

Seaworks kontrahering i Tyrkia av to 2400-tonns selvlossere vil være godt kjent. Det første skipet, Martin H, ble levert i november og vil være kommet til Norge i midten av desember. Søsteren Helene H vil være klart til **våren**.

Typen er konstruert av Nordnorsk Shipconsult i Harstad som selvlosser med gravemaskin tilpasset rederiets opplegg med transportbånd. Den har en lengde på 68 meter, lastekapasitet på 5469 kbm og stor lukeåpning, og med BV-klasse for heavy load. Det er meningen å drive skipene med 5-6 manns besetning, dvs to besetninger per skip.

Det er i år også levert to 4500-tonns selvlossere til Hagland Shipping AS fra Chowgule i India, men med finansiering og drift fra Nederland. Dette er skip til 75 millioner (USD 13.5 millioner) stykket som vil seile på 3 års TC til Hagland med kjøpsopsjon. De ble satt i fart i sommer som Hagland Captain og Hagland Chief under hollandsk flagg.

I begge tilfeller dreier det seg om tilgang til eksisterende flåter med en viss basis i fraktkontrakter. Det er vel tvilsomt om skipene i seg selv vil generere overskudd de første årene, men investeringene kan trolig forsvares på flåtebasis i form av høy regularitet og lave vedlikeholdskostnader.

Spesialskip til oppdrettsnæringen

Det er oppdrettsnæringen som har gitt de mest spennende utviklingsmuligheter de siste 10-15 årene.

I øyeblikket teller ordreboken tre forbåter og fem brønnbåter til en samlet byggesum på vel 1.5 milliarder kroner. Norske verft har en andel på 68 prosent, og andelen av norske leveranser totalt er høyere.

Fôrprodusenten BioMar på Myre i Vesterålen fikk i sommer den første gassdrevne lastebåt på kysten, Høydal, som utførlig beskrevet i Fraktemann nr 2. Her er det rederiet Nordnorsk Shipping AS på Myre som står for investeringen til 150 millioner kroner. I fart vi båten gi en uttelling i form av 90 prosent kutt i NOx-utslipp og 25 prosent i CO2.

Også Skretting og Ewos har fulgt opp med en ny generasjon forbåter som skal gi uttelling i selskapenes miljøregnskap i årene fremover. Det dreier seg om båter med dynamisk posisjonering og hydrauliske lossebommer som skal kunne losse uten berøring med anleggene.

Eidsvaag AS har bestilt en 75-meters båt fra STX med utrustning på Aukra for levering i mai. Den bygges med Rolls-Royce-motor for gassdrift og skal seile som Eidsvaag Pioner for Skretting. Siden det også er et design fra Rolls-Royce er skrogformen fra NyFrakt-prosjektet lagt til grunn. Det skal bli interessant å se hvilken optimaliseringsgevinst dette kan gi.



De to skipene for Ewos, som bygges for Artic Shipping og Sjøtransport Rotsund ved Crist Spolka i Gdansk, har en bulkkapasitet på hele 4850 kbm og skal være de største i sitt slag. Disse vil være forberedt for gassdrift.



Av de fem er Sølvtrans bestilling fra Astilleros Zamakona i Spania (3000 kbm) lagt opp for LNG-drift. Det er lagt atskillig innovasjon inn i båtene, og samtlige design vil på ulike måter oppnå miljøgevinst.



Tilveksten i brønnbåtneringen er drevet av miljøgunstige design, men også av konsolideringen mot større og færre aktører. Av de fem skip i bestilling er tre over 3000 kbms kapasitet, hvorav Rosteins ordre for et på 4500 kbm fra Aas Mek Verksted vil bli verdens største.



Miljøbegrunnet fornyelse

Når FR er med i arbeidet for å oppnå en helhetlig transportpolitikk er det ut fra forhåpningene om større markedsandeler for sjøtransport. Det gjelder slett ikke bare stykk gods, det må gjelde all transport på sjø i form av friere og rimeligere bruk av sjøarealer og havner.

Vår argumentasjon går først og fremst på miljø; at sjøtransport kan avlaste miljøproblemene rundt vei-transport og at næringen i seg selv er miljøgunstig. Miljøbegrunnet fornyelse er et ledd i strategien for å åpne nye muligheter for sjøtransport og bruk av sjøveiene.

Dag Bakka jr

Fosnavaag Shipping sitt nybygg ved Havyard



Spesialskip til oppdrettsnæringen

Type	Lengde	Kapasitet	Lev/verft	Rederi	Design
Fôrbåt	75	1450 tdw	5.13 STX Aukra	Eidsvaag AS, Dyrvik	NVC401 LNG
Fôrbåt	70	4850 kbm	14 Crist, Gdansk	Artic Shipping, Bergen	MM69 CC
Fôrbåt	70	4850 kbm	3.14 Crist, Gdansk	Sjøtransport Rotsund	MM69 CC
Brønnbåt	70	1800 kbm	9.13 Aas MV, Vestnes	Bømlo Brønnbåt, Stord	Aas 1802 ST
Brønnbåt	70	1800 kbm	3.14 Aas MV, Vestnes	Bømlo Brønnbåt, Stord	Aas 1802 ST
Brønnbåt	76	3000 kbm	6.13 Ast Zamakona	Sølvtrans ASA, Ålesund	NVC386 LNG
Brønnbåt	86.6	4500 kbm	3.13 Aas MV, Vestnes	Rostein AS, Harøy	Aas 4502 ST
Brønnbåt	85	3250 kbm	1.14 Havyard, Leirvik	Fosnavaag Shipping	Havyard 587

Den siste motorjakt



Det finnes ennå noen få igjen av fraktefartøyene fra etterkrigsårene. Motorjakten Anne Bro eies i dag av Vågar Kystlag i Kabelvåg og holdes i god stand etter omfattende restaurering ved fartøyvernsenteret i Gratangen for noen år siden.

Fartøyet skal være bygd i 1911 for tørrfiskfarten som uregistrert jakt Anna, senne Anna Braa, og ble først registrert etter forlenging og installasjon av motor i 1944. den var i fraktfart til begynnelsen av 90-tallet og ble overtatt av Vågar Kystlag i 1997.

Tradisjon forplikter

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

Årsmøte i

Bodø Lokalforening

Årsmøtet i Bodø Lokalforening ble holdt ombord på Kiel-fergen 2. desember.

10 medlemmer møtte.

Fra FR møtte styreleder Anders Talleraas og Siri Hatland.

Valg av styre:

Jan Odd Magnussen ble gjenvalgt som styreleder

Styret forøvrig består etter valget av:
Britt-Eli Hanssen, Geir Mørk og Magne Nilsen

Anders Talleraas og Siri Hatland orienterte om aktuelle saker som hovedforeningen arbeider med.



*Vi takker våre medlemmer
og forbindelser
for godt samarbeid i 2011
og ønsker alle en
fredelig jul
og et godt nytt år!*

Meld deg eller din bedrift inn i

Venneforeningen Bergens Sjøfartsmuseum

www.bsj.nib.no

Venneforeningen har som formål å direkte eller indirekte støtte driften av Bergens Sjøfartsmuseum, samt å øke interessen og forståelsen for bergensk og norsk sjøfartshistorie.

Bergens Sjøfartsmuseum ble stiftet i 1921, og er i dag et løpende utstillings-, forsknings- og kompetansesenter for sjøfartshistorie.

Gjennom ulike utstillinger og varierte arrangementer når museet et bredt publikum, i snitt 26.000 i året.



Medlemsfordeler

Fri adgang til Bergens Sjøfartsmuseum, Stavanger Sjøfartsmuseum og Norsk Maritimt Museum i Oslo, samt utgave av Sjøfartshistorisk Arbeid, informasjon om ulike arrangementer ved museet og 20% rabatt på museets publikasjoner. Bedriftsmedlemmer får i tillegg 20% rabatt ved leie av museets lokaler, samt mulighet til å deponere maritime gjenstander/bilder til utstilling og egne lokaler.

Knuttingstøtte (gjelder fra januar 2013)

Privatmedl. kr 350 (offmedl kr 400)

Fam.medl./stud./ungl. kr 100 (+ Arbeid)

Livsavg.medl. kr 7000 (offmedl kr 8000)

Bedriftsmedl. små bedrifter kr 2200

Bedriftsmedl. store bedrifter kr 4400

Vil du bli medlem?

Kontakt oss på tlf 55 54 9600 (Bergen),
eller mail: venneforeningen@bsj.nib.no



De lange linjer;

Næring med omstillingsevne

Bildene som Kaare Hartmann, daværende direktør i FR, tok på kaiene i Trondheim på 1960-tallet forteller en god del om hvordan kystfart og fraktenæring fungerte for femti år siden.

Vi ser enkle fartøyer, for det meste eldre treskuter med primitive forhold for karene om bord, manuell håndtering av last, stykkgoods, høyballer eller trelast, seige karer i arbeidsklær som jobbet for levebrødet for seg selv og familiene.



Motorjakten Aurora av Henningsvær, bygd i 1888, klar for lasting i Trondheim en gang på 70-tallet.

Bildene forteller om mange og små fartøyer, i dette tilfellet som lastet i Trondheim for steder nordover kysten i regi av byens mange kystmeglere. Ser vi nøyer på fartøyene finner vi gamle moderniserte jakter og galeaser, engelske kuttere og runde svenskeskøyter, en og annen ombygd minesveiper fra krigens dager og en sjelden stålbåt av moden årgang. De fleste lastet vel 80-200 tonn og hadde et mannskap på 4-5 mann.



Fraktebåten hadde fortsatt sin plass ved siden av lastebilen i importfabrikken; Vestafrikalinjens Fernwave og Skagaffjord av Sandnessjøen.

Kontrasten til dagens kystfart og flåte er, mildt sagt, stor.



Det er et langt skritt fra Aurora av 1888 til dagens Norbar av Haugesund, fotografert av Alf Johan Kristiansen

Men det vi må huske, er at det var et annerledes Norge den gangen. Det var et samfunn med manuelt arbeid, fysisk slit og tunge løft; med svært få hjelpemidler utenom Lidan-vinsjen og arbeidshansker. Det gjaldt ikke bare i kystfarten, det gjaldt i all transport, byggenæring og industri. Norge var et produksjons-samfunn; i dag lever vi i et service-samfunn av tjenesteytende næringer bygget på fagkunnskap.

Samfunnsutvikling – og kystfarten

De femti år siden Hartmanns bilder har altså opplevd en gigantisk forvandling av samfunnet og kystfarten.

Utviklingen har endret næringslivet langs kysten, transportformer og fremføringsveier. Borte er sildeføring, salterier, tønnestav og tønnefabrikker, borte er det aller meste av stykkgoods over kortere og lengre avstander, de mange lagre og mottakere med egen kai i hver eneste bygd. De små bedrifter er enten borte eller blitt en del av noe større, som derved styrer sin logistikk på andre måter. De store industribedrifter i dag kjøper sine transporttjenester i et globalisert marked med skip eller vogntog drevet av østeuropeiske arbeidstakere.

Og vi er blitt så "sivilisert" at selv det å ta imot tampen fra en båt som legger til betinger to timers uttrykningstid i henhold til HMS-regelverk med hjelm og vernesko....

Det som før var sjøveien til bygd og by er i dag blitt et sjøområde som forvaltes restriktivt, hvor all bruk ansees som potensielt risikabel og bør begrenses mest mulig – til tross for at vi har en flåte med bedre navigasjonsutstyr og høyere sikkerhet enn noen gang tidligere. Og som representerer minimal forurensningsfare om ulykken skulle være ute, mens det er helt uproblematisk å trekke bensin og farlig last på trailere gjennom tettbygde strøk og tunneler....

Smertefull omstilling

Det faktum av medlemsflåten i FR skrumpet inn fra 800 fartøyer i 1962 til 250 i 1985 forteller det meste.

Her ligger virkningen av flere brytninger: Av effektiviseringen på 60-tallet med nyere og større enheter, av ekspansjonen i veitransporten på Vestlandet og Nord-Norge på 70-tallet og av av-industrialiseringen på 80-tallet. Som transportnæring ble fraktenæringen et offer for dypere forandringer. Og det frustrerende var at det langt på vei skyldtes "dysfunksjonelle" politiske rammer.

Men som i alle smertefulle forandringer er det noen som har overlevd og kommet sterkere ut. Det kunne takkes utholdenhet, dyktighet og påpasselighet, dyktige folk om bord og gode forbindelser i befraktningen. Lykkelige kunne de være som hadde en ung generasjon som var interessert i å seile videre.

Ut av de vanskelige årene med motvind og omstillinger har det stått fram en styrket og tilpasset rederinæring langs kysten. Det er en næring som avspeiler det store samfunnsendringer, rettet mot logistikk og transport med effektivitet og miljøhensyn. Ved siden av å være sjøfolk og forretningsmenn er det stilt krav til profesjonalitet på alle plan, f.eks. aktualisert ved ISM-sertifisering.

Men de som har overlevd har gjort det ved å konsentrere seg om drivverdige markeder, har oppnådd rimelig lønnsomhet, vært i stand til å skaffe seg nyere og bedre egnet tonnasje. Frakteskipenes Rederiforening har uten tvil vært en viktig faktor i utviklingen, selv om den ikke har befattet seg med kommersielle forhold.

Gripe mulighetene

Hvis det er en faktor som har gått igjen gjennom alle tider, så er det tiltaksevne og entreprenørskap i kystsamfunnet.

Den tradisjonelle fraktenæringen var rettet inn mot tidens transportbehov, fra steinbrudd, sildefiske, varehandel, osv. Når markedet endres, må også tjenestene følge med. Nye muligheter har åpnet seg de siste 10-20 år med oppdrettsnæringen som drivkraft for en storstilt fornyelse og som utgjør en betydelig del av verdiskapningen på kysten.



Godsruteskipet Folla har fått et nytt liv i kombinasjonsfart med fiskefor og trelast mellom Trøndelag og Nordnorge. Foto Per Rydheim

Arbeidet for en helhetlig transportpolitikk i Norge kan forhåpentlig føre til bedre konkurranseforhold for sjøveiene. En mer rettferdig avgiftsbelastning og mer fleksibel bruk av sjøveier og havneanlegg kan også føre til en økning i lastetilgangen.

Om det skulle ligge nye muligheter her til å utvikle tjenester og skipninger, så er dette opp til den enkelte å finne og utnytte. Slik det alltid har vært.

Dag Bakka jr



M/S Mikal With

Nautilus Sjø

Nautilus Sjø tilbyr rederiene en støttedfunksjon i etablering og drift av de pålagte systemer for sikkerhetsstyring og påtar seg viktige sider av beredskapen, sier Hallvard Kaasbøll. (bildet)



I juni 2013 trer Hallvard inn i pensjonistenes rekke og hans etterfølger er allerede utpekt.

Hallvard har siden starten vært leder av Nautilus Sjø AS, som er foreningens selskap for ISM og ISPS. I denne egenskap, med erfaring fra sjøen, senest som ansatt i Bergensrederiet Seatrans i 21 år, hvor det ble lagt stor vekt på strukturerte driftsformer og eget ansvar. Han har i løpet av 11 år bygget opp et strømlinjet og rasjonelt opplegg for ISM og ISPS som i dag brukes av et 80-talls fartøyer.

Det var innføringen av ISM, International Safety Management, for tørrlastskip over 500 bt i internasjonal fart fra 1. juli 2002 som i sin tid gav støtet til et selskap som på forretningsmessig basis skulle tilby støtte og dokumentasjon til FRs medlemsrederier.

På vegne av FR hadde Einar Eidshaug, som tok over som formann våren 2001, hatt kontakt med Sjøfartsdirektoratet som aktivt oppmuntret til å utvikle et system for at små rederier skulle kunne tilpasse seg de nye krav som lå i ISM-koden.

Slik verden var på den tid, husker Hallvard, var det diverse konsulentselskaper som tilbød sine tjenester

på området, men med varierende erfaring. Styret i FR så betydningen av selv å etablere en slik støttedfunksjon, samtidig som den på sikt kunne gi foreningen et nytt bein å stå på. Slik ble Hallvard Kaasbøll ansatt i april 2001. Og han hadde klare oppfatninger av hva han gikk til.

Støtte til rederiene

Innføringen av ISM i 1998 og 2002 var imøtesett med atskillig skepsis. Mange fryktet at det ville bety slutten for enskipsrederier og små organisasjoner, andre at koden ville resultere i bokhyller fulle av manualer.

Etableringen av Nautilus Sjø var et tiltak for å møte utfordringene. Ved å ta på seg sentrale sider ved dokumentasjonsarbeidet og rettlede rederiene gjennom prosessen med å oppnå Document of Compliance (DOC) for organisasjonen og Safety Management Certificate (SMC) for skipsdriften, kunne FR både tilføre rederiene assistanse og samtidig utvikle ny virksomhet innen organisasjonen.

I startfasen hadde Hallvard god støtte fra Sjøfartsdirektoratet, som på sin side ønsket å finne gode ordninger som ivaretok små rederier, gjerne med seilende redere. Likeledes fremhever han det gode samarbeidet med klasseselskapene og det tillitsforhold som Nautilus Sjø har bygget opp over tid.

I første omgang var det rundt 15 fartøyer som benyttet seg av tilbudet og fikk sin ISM-sertifisering innen fristen. Første rederi og skip med DOC og SMC Eidsvaag AS og M/S Eidsvaag Junior i april 2002. Seks år senere kom en EU-forordning til å pålegge ISM også for skip over 500 bt i innenriksfart. Dette gjorde det nødvendig å utvide staben i Nautilus Sjø da antall fartøyet steg til rundt 80.

Hva som skjer

Når Nautilus Sjø mottar en forespørsel fra et rederi vil en i første omgang registrere data på fartøyet og organisasjonen. Deretter utarbeides en fremdriftsplan som forplikter rederi og skip.

Dernest blir flaggstat/klasseselskapet kontaktet, og en går i gang med å utarbeide en **Fartøyshåndbok** (Ship Operation Manual) som i hovedsak beskriver driftssystemet, eller sikkerhetsstyringssystemet SMS (Safety Management System).

Hallvard valgte i starten å legge opp **Fartøyshåndboken** etter samme struktur som ISM-koden, kapittel for kapittel. Etter atskillig erfaring og forbedring er denne nå organisert i 16 kortfattede kapitler som definerer og beskriver alle sider ved rederiets og skipets opplegg for sikkerhetsstyring. Det er for eksempel et kapittel om rederiets organisasjon, ansvar og myndighet, om utpekte personer i organisasjonen og om bord, om skipsførers ansvar og myndighet, planer for alle operasjoner om bord med gitt prosedyrer. Det foreligger beredskapsplan for ulike nødssituasjoner, en seksjon om rapportering og analyse av avvik og ulykker, med prosedyrer for korrigerende tiltak.

Fartøyshåndboken fra Nautilus Sjø er på rundt 60-70 sider, og den er web-basert.

Etter at Fartøyshåndboken er klar, blir neste fase å innarbeide ISPS (International Ship and Port Security System) i en SSP (Ship Security Plan). Til grunn for denne ligger en SSA (Ship Security Assessment), som skal beskrive skipet, fartsområdene og de mulig risikoer som omgir det.

SSA og SSP'en samt andre relevante dokumenter sendes til faggstaten/klaseselskapet for godkjenning, med kopi som skal ligge om bord som et arbeidsdokument.

På dette grunnlag kan det bestilles interimssertifisering (pre-audit) fra klassen/flaggstaten for å oppnå sertifisering for en 6 måneders interimperiode. Det kan deretter utstedes DOC for rederiorganisasjonen og SMC for skipet gjeldende for 5 år, med årlige revisjoner.

Hva Nautilus Sjø kan gjøre

I opplegget for rederienes sikkerhetsstyring (SMS) spiller Nautilus Sjø en aktiv rolle.

For det første står Nautilus for revisjon og oppdatering av systemet, med årlige revisjoner av rederikontor og skip. Dernest er Nautilus integrert i beredskapsarbeidet ved vaktordning og som utpekt person (Designated person) på land, iht til Kodens kapittel 4. Og endelig er den involvert i korrigerende avviksrapporter. Alle avvik, som pålegg fra Havnestatskontroll, skal sendes til Nautilus.

Hele dette systemer er web-basert ved at all informasjon er lagret på server. Oppdateringer, avviksmeldinger mv skrives direkte inn i skjema, slik at informasjonen er tilgjengelig for alle involverte. Ved avviksmeldinger vil korrigerende tiltak rapporteres og avviket kan deretter kvitteres som rettet.

- Det har vært en veldig interessant oppgave, sier Hallvard. Det er bygget i samarbeid med alle parter for å lage en enkel, men samtidig gjennomarbeidet metodikk for sikkerhetsstyringen. Målet var å lage en standard for næringen, noe vi til en viss grad har oppnådd gjennom de rundt 120 fartøyer som har vært inne i opplegget siden 2002.

Nautilus Sjø drives i dag av Egil Rhune Vindal og Terje Isdahl sammen med Hallvard Kaasbøll som i hovedsak har delt oppgavene mellom seg geografisk.

Dette arbeidet har vært nødvendig for å profesjonalisere næringen til de krav som myndighetene stiller. Kursing, revisjoner og løpende kommunikasjon har resultert i en ny sikkerhetskultur; nettopp det som var hensikten med ISM.

Dag Bakka jr

Safety Management Certificate (SMC) skal sikre:

1. At obligatoriske regler og forskrifter overholdes
2. At det tas hensyn til gjeldende regler, retningsinjer og standarder som er anbefalt av organisasjoner, myndigheter, klasse og næringsorganisasjoner.

Begreper:

International Safety Management	ISM
International Ship and Port Security System	SPS
Safety Management System	SMS
Document of Compliance	DOC for rederiet
Safety Management Certificate	SMC for skipet

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, bransjeerfaring og kommersiell forståelse.

www.wr.no

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

WR
WIKBORG REIN

Høring – utkast til reviderte forskrifter om sikring av havner og om sikring av havneanlegg

Kystverket

Vi viser til ovennevnte høringsbrev med svarfrist 12. oktober d.å., og takker for muligheten til å gi våre kommentarer til forslagene. Det er positivt at Kystverket har som utgangspunkt å vurdere muligheten for et mer fleksibelt regelverk samtidig som internasjonale forpliktelser overholdes. Spørsmålet er likevel om dette forslaget medfører tilstrekkelig fleksibilitet overfor de brukerne vi representerer, og at målsetningen om å flytte gods fra veg til sjø ivaretas.

Fraktesfartøyenes Rederiforening - medlemsrederiene

Fraktesfartøyenes Rederiforening (FR) organiserer ca. 270 mindre lastefartøy. Næringen er preget av en fragmentert struktur, der over halvparten av rederiene er en båts-rederier. Fartøyene er hovedsakelig engasjert i norsk kystfart, en mindre del av flåten opererer også, eller i tillegg, i Nord-, Østersjø- og europeisk fart. Det er en kjensgjerning at næringen som helhet preges av svak inntjening, og det er derfor viktig at regelverket gir mulighet for mest mulig fleksible løsninger også når det gjelder operasjonsområder.

Vi vil i våre kommentarer konsentrere oss om den delen av forskriften som spesielt berører vår næring, nemlig;

Forskrift om sikring av havneanlegg - § 1 Virkeområde

I Forskrift om sikring av havneanlegg, kap. 1 § 1, Virkeområde, slås det fast at

Alle skip som har et internasjonalt sikringssertifikat (ISSC) regnes til en hver tid for å være i internasjonal fart.

Kystverkets fortolkning her skaper allerede store problemer – dette gjelder spesielt når skip i kystfart med internasjonale sertifikat skal anløpe havneanlegg uten sikringsbestemmelser. ISPS-koden inneholder bestemmelser om hvordan et skip skal forholde seg ved anløp av havneanlegg som ikke har slike bestemmelser, jfr. kodens pkt. 5. Slik vi ser det anvendes ikke muligheten koden gir på dette området, og dermed oppstår problemet. Vi mener det er godt mulig å utforme et regelverk som tillater skip-havn interaksjon uten ISPS for innenlands trafikk, selv om skipet har ISSC sertifikat. Vi viser i

denne sammenheng til høringsbrevene fra Norsk Havneforening og KS Bedrift Havn.

Dersom Kystverket fastholder ordlyden i § 1 blir det en betydelig utvidelse av det tiltenkte omfanget av koden. Konsekvensen blir at skip i kystfart med ISSC sertifikat utestenges fra vesentlige oppdrag på norskekysten. Nedskrivning av sertifikat til liten kystfart vil på den annen side bety at skipet ikke har mulighet til å anløpe utenlandske havner når det innimellom skulle være behov for det, noe som igjen vil bety dårligere muligheter for oppdrag. I denne forbindelse viser vi til innspill fra vårt medlem Ulvan Rederi, som gir en omfattende beskrivelse av urimeligheten i regelverket på dette punktet. Innspillet er allerede oversendt Kystverket, men vi vedlegger kopi for god ordens skyld.

Våre politiske myndigheter har satt fra land til sjø høyt på dagsorden, bl.a. viser vil fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansens initiativ til utvikling av en nærskipfartsstrategi. En av sjøtransportens mange fordeler er nettopp stor fleksibilitet ved å kunne betjene næringslivet i distriktene ved at de kan anløpe mindre havneanlegg/kaier. Selv mindre innstramminger i regelverket vil fort føre til at denne lasten går på vei i stedet, og det er av avgjørende betydning at det ikke legges opp til unødvendige hindringer for sjøtransporten.

Sikkerhet i transportbransjen er viktig. Vi skal ikke gå inn på hva som er målrettede tiltak når det gjelder hindring av terroranslag, men vi tillater oss å anbefale Kystverket å foreta en vurdering av hvor det er mest hensiktsmessig å sette inn kreftene. Innstramming i regelverket utover det som er påkrevet og som får direkte innvirkning på en nærings inntjeningsevne, kan ikke være i tråd med de politiske strategier det legges opp til.

Til slutt vil vi peke på at ny forskrift av havneanlegg er avhengig av en godkjent oversettelse til norsk av forordning 725/2004 / ISPS-koden. Denne oversettelsen må være av god kvalitet og i samsvar med det opprinnelige regelverket.

Vennlig hilsen
Fraktesfartøyenes Rederiforening

Siri Hatland
Adm.dir.

Synspunkter og problemer med ISPS på kysten

Vi driver i dag 9 båter med forskjellige fartsområder. Båtene eies av Egil Ulvan Rederi AS, Halten AS og Halten Bulk AS. Jeg vil ta opp problemstillingen spesielt til Kristian With, som pr i dag har problemer vedrørende ISPS på flere havner. I tillegg vil jeg belyse framtidig problem som vil komme på Feed Balsfjord.

Jeg viser til hyggelig samtale med Grethe Westre vedrørende Kristian With, hun sitter i Kystverket avdeling Haugesund. Ut fra disse samtalene fikk jeg sjokk. Kystverket og redere har ikke samme forståelse av dagens regelverk. I dag har de fleste skip skrevet en DOS hvis båten har anløpet en ikke godkjent havn, etter Kystverkets tolkning har en ISPS båt ikke anledning over hode å anløpe en ikke godkjent ISPS havn. En DOS er ikke gyldig og kai eier vil bli Politi anmeldt hvis ISPS båter anløper ikke godkjente kaier.

Jeg forhørte meg med DNV og Sjøfartsdirektoratet vedrørende dette problemet. De ville ikke blande seg inn det som vedrørende havneanlegg, men begge kun bekrefte at ISPS båter hadde systemer som håndterte å anløpe ikke godkjente ISPS havner. Redere i dag følger båtens system (DOS) når de anløper en ikke godkjent havn, dette aksepteres ikke av Kystverket.

Ut fra dette har følgende utfordringer, starter med Kristian With.

Vi har to båter i dag som vi har satt ned til liten kystfart for å slippe ISPS. Når vi anskaffet Kristian With valgte vi å ha den i internasjonal fart, da båten skulle gå i et fast ruteopplegg mellom Østlandet og nord Norge. Båtene vi hadde snudde ved Stavanger, og det har aldri hvert tema å gå ut av landet. Når vi anskaffet Kristian With hadde vi mulighet å anløpe Sverige og nord Danmark for å bedre lønnsomheten.

Kristian With tok over kontrakter fra båter som gikk i ren innenriks, og lagrene var tilpasset denne farten. Dette har ført til en del problemer og ubehagligheter for de kundene vi betjener. Leca fra Østlandet opp til nord Norge og Felleskjøpet fra Trondheim og nord over. I dag anløper Kristian With ca 70 % som ikke er ISPS godkjente havner, og vi betjener kunder ute i distriktene. Vi anløper ca 35 kaier i uka, og ofte er det kun vi som anløper disse lagrene. For å få til en ISPS havn eller en dispensasjon etter nye forskriftene må kai eier gjøre sine tiltak. Men vi som leverer ute i distriktene er det en vanlig mann som tar i mot godset. Det kan være en bonde som får en ny traktor eller 10 t gjødsel, lossingen kan foregå på en ferge kai eller en gammel kaie som ingen tar ansvar for.

Vedrørende Felleskjøpet og Leca så sender de gods kun innenriks, og de vil ikke ha bryet eller kostnaden med det som vedrører ISPS. Dvs. vi blir boikottet og mister kontraktene våre, livs grunnlaget for båten forsvinner. I dette tilfellet inntekts tap på 18 millioner på Kristian With.

Som jeg ser det er vi nødt til å sette ned fartssertifikatet til liten kystfart og vi mister et marked i Danmark og Sverige.

Når vi lossere på ikke ISPS godkjente havner begynner vi med lasteoperasjonen ved båtens ankomst, og går med en gang når operasjonen er ferdig. Vi har full kontroll over kai og båt under operasjonen.

Annen problemstilling er alle lystbåter vi laster i rom sjø og lossere i rom sjø, Hva er definisjonen her?

Må vi ISPS sikre havoverflata?

Annen problemstilling er Feed Balsfjord som er utleid til EWOS. Båten går på oppdrettsanlegg og små kaier i distriktene 6 måneder av året. I lavesongen går båten med frossen fisk mellom Norge og Østersjøen. Fiskefor industrien har lite utskippingsbehov vinter og vår. Det å sende båtene på annet marked er en nødvendighet for å ha et økonomisk grunnlag for å drive slik tonnasje. Å gå på nasjonal fart er ikke mulig da lastemengden er synkende, For å kompensere dette anløper vi f.eks Danmark.

Dere har ikke tatt tak i denne problemstillingen, det er flere båter som er i samme bås.

Hvis Kystverkets tolkning er som beskrevet over, vil distrikts Norge lide kraftig hvis det ikke gis en mulighet for båten å skrive ut en DOS. Dette vil medføre lavere lastemengde, lasten vil gå andre veier. Havnene i distriktene har ofte ingen som kan eller har kunnskap å få i stand det Kystverket forlanger.

Havnen vi snakker om har kanskje 1 til 2 anløp pr mnd av ISPS båt, mange har færre enn det. Når ISPS reglene ble innført var inntensjonen at båten kunne anløpe alle typer havner, og båtene har sine system får håndtere dette. ISPS havnene har i dag systemer som håndterer ISPS og ikke-godkjente båter. Det samme bør gjelde på skipene.

Vi som driver på kysten i dag er i knallhard konkurranse og vi er også avhengig av å ta del i markedet som ligger nær vår kyst. Hvis vi skal få last fra land til sjø så må vi tenke på hvordan lasten håndteres ut i distriktene og ikke lage regler som er tilpasset de større havnene. Jeg har stor forståelse av bedrifter som driver sine lager i Norge og håndterer kun gods som går i nasjonalt, ikke vil innrette seg etter ISPS koden. Hvis vi tvinger dette på slike lasteiere så flytter de godset på vei. Ofte er det like rimelig grunnet allerede høye avgifter på skip. Dere må vurdere å håndtere dette på en annen måte enn tenkt. Lasten vi snakker om har aldri eller sjelden gått over større terminaler.

Vi vil ha en levedyktig nærskipfart som betjener større firmaer og ned til den vanlige mann i gata. Vi har systemer om bord som håndtere alle typer havner som Norge har i dag.

Ivar C. Ulvan

Brønnbåtnytt:

Brønnbåter som smittespredere?

Kommentarer til artikler i Kyst.no;

”Brønnbåter – en risikofaktor for spredning av Amoebic Gill Disease” – 6. nov. 2012

”- Må sette brønnbåttransport på dagsorden” – 8. november 2012

Brønnbåteiernes Forenings svar til

Norsk Fiskeoppdrett / Kyst.no



Vi registrerer at FHL v/havbrukskoordinator Paul Negård oppfordrer til ekstra påpasselighet med vask og desinfisering av brønnbåter som kommer til Norge etter oppdrag i Irland, Skottland og Shetland. Dette p.g.a. de svært alvorlige problemene oppdrettsnæringen i disse områdene har hatt med Amøbegjellesyken (AGD) den siste tiden.

Brønnbåteiernes Forening slutter seg generelt til enhver oppfordring om stor aktsomhet når det gjelder spredning av sykdom og parasitter i havbruksnæringen. Det være seg smitte mellom lokaliteter, soner, regioner og landegrenser.

Brønnbåtnæringen er helt avhengig av en ”frisk” havbruksnæring.

Av den grunn er det også i samråd med oppdrettsselskapene og myndighetene etablert detaljerte rutiner for hvordan transport av levende fisk – og flytting av fartøy – skal foregå på en mest mulig smittehygienisk måte. Faktisk så er kundekravene og egne krav til vaskerutiner (metode og hyppighet) normalt strengere enn de myndighetspålagte.

I tillegg så har det vært en teknologisk utvikling i brønnbåtnæringen som nettopp har hatt effektiv logistikk, fiskevelferd og smittehygiene som hovedfokus.

Som et resultat av dette vil vi med trygghet kunne påstå at ”Det finnes ikke fartøy eller farkoster på havet som er renere enn en brønnbåt. Innvendig og utvendig!”

Når det gjelder i forhold til oppdrag i Irland, Skottland og Shetland så gjelder det generelt at hygienekravene der er mist like strenge som i Norge. D.v.s. ved oppdrag som omfatter syk- eller amøbebefengt fisk (AGD) vil fartøyet alltid gjennomgå høyeste vaske- og desinfiseringsstandard som også inkluderer slippsetting. Det

samme gjelder ved ankomst Norge før et eventuelt oppdrag utføres.

Det er også i denne sammenheng viktig å være oppmerksom på at forflytting mellom Norge og De Britiske Øyer skjer relativt sjelden, da de fleste fartøyene som opererer der borte går på faste kontrakter med faste kunder og besøker Norge maksimalt en gang i året. Da for å gjennomføre periodisk vedlikehold og ikke transportoppdrag.

Sannsynligheten for at et eventuelt AGD-utbrudd i Norge kommer med smitte transportert med brønnbåt fra De Britiske Øyer er derfor etter vårt skjønn mindre enn at det kommer fra amøberesten fra 2006, via Golfstrømmen eller for så vidt direkte fra Tasmania i ballastvann.

Når det gjelder artikkelen i dagens nettutgave (8. november 2012) med intervju av Martin Binde, Mattilsynet, så vil vi uttrykke vår støtte til de utsagnene han kommer med.

Brønnbåtnæringen støtter alle reelle forbedringer av transportregulverket, men ber at nye krav blir slik at;

- de ikke er konkurransevridende,
- de har tydelige funksjonsmål (utslipp, fiskevelferd etc.),
- de, for å unngå en uforsvarlig investeringsrisiko, har en tilfredsstillende funksjonshorisont,
- de, for å unngå en situasjon med underkapasitet på brønnbåttonnasje, gis en omforent implementeringsperiode.
- de inngår i et helhetlig regelverk som omfatter alle ledd i verdikjeden (oppdrett, brønnbåt, servicefartøy, forbåter etc.)

Brønnbåtnytt:

Nedenfor gjengis i sin helhet oppsummeringen av Brønnbåteiernes Forening sin høringsuttalelse til forslag til ny Luseforskrift og endring-er i Forskrift av 20. februar 1997 nr. 192 om desinfeksjon av inntaksvann til og avløpsvann fra akvakulturrelatert virksomhet

”Brønnbåtneringen ønsker velkommen alle helhetlige forslag til forskriftsendringer som vil styrke stillingen til havbruksnæringen og redusere den finansielle - og operasjonelle risikoen for sektoren.

Forskriftsendringene som foreslås fremstår som å skulle være et ledd i bekjempelse av lakselus, gjennom smitteforebygging ved filtrering av transportvann og behan-

dlingsvann ved bruk av hydrogenperoksid.

I tillegg medfører forskriftsendringene (presisering) at alt transportvann skal desinfiseres. En må da oppfatte dette som et tiltak mot generell sykdoms- (virus og bakterier) og lusesmitte.

Forskriften er lite konsistent når det gjelder teknologi-krav som skal løse ”begge” disse oppgavene.

M.a.o. kravene er generelt for lite dokumentert i f.h.t. effekt- og resultatoppgjør og konsekvenser for brønnbåt- og oppdrettsnæringen.

- Kravet om filtrering av alt behandlingsvann ved bruk av hydrogenperoksid medfører at det p.g.a. fiskevelferdshensyn og dødelighetsrisiko ikke vil være mulig å benytte hydrogenperoksid som behandlingsmetode for lus før planlagte nybygde brønnbåter er levert. Kapasiteten vil da være avhengig av nybyggingstakt. Det foreslås derfor at kravet til filtrering av behandlingsvann med hydrogenperoksid kun de blir gjeldende for nybygg. Brønnbåter med godkjennelse for slik avlusing gis tillatelse til å skifte ut behandlingsvannet i nærmere godkjent område i avstand fra oppdrettsanlegget. Det forutsettes at hydrogenperoksid ikke kan benyttes i lukket pressening uten tilsvarende smittevern.
- Mangelfull dokumentasjon vedrørende hensiktsmessighet og nødvendige funksjonskrav når det gjelder desinfisering av transportvann tilsier at brønnbåtsektoren settes i en uforsvarlig stilling m.h.t. investeringsrisiko. Det blir også feil etter vårt syn å plukke ut deler av verdikjeden for å legge særdeles strenge krav. Her må det en helhetlig tenkning til som ser på hva alle aktørene i næringen sammen kan gjøre for å begrense smitte og spredning av sykdommer (jmf. eget strekpunkt nedenfor).

Det foreslås derfor at kravet om desinfisering av transportvann kun blir gjort gjeldende i særlige tilfeller med spesielle restriksjonsbelagte soner og transportruter.

Når endelige IMO-standarder for desinfisering av ballastvann er kommet vurderes effekt og hensiktsmessighet av disse før de eventuelt implementeres som krav gjeldende også for transportvann for brønnbåter. Da i de tilfeller som mattilsynet krever dette på bakgrunn av sykdomstatus i aktuelt område.

- Foreslått absolutt tidsfrist for implementering av desinfiseringsløsninger til 2019.

Av hensyn til faren for konkurransevridning er vi enige i at det bør settes en absolutt tidsfrist for eventuell implementering i hele brønnbåtflåten. På den andre side er det viktig at denne eventuelle tidsrammen harmoniseres i f.h.t. hva som er praktisk mulig å få gjennomført både av hensyn til investeringskostnader og samlet kapasitetsutvikling. Brønnbåteiernes Forening foreslår derfor at det etter endelige beslutninger i f.h.t. funksjonskrav og desinfiseringsmetoder blir fastsatt en endelig tidsfrist i samråd med oss og oppdrettsnæringen. Brønnbåteiernes Forening vil da kunne bidra med en kartlegging av forventet kapasitetsutvikling i flåten samt bransjefaglige innspill.

- Brønnbåtneringen savner en helhetsløsning for hele verdikjeden.

Brønnbåtneringen oppfordrer alle forvaltningssorgan og næringsorganisasjoner til å starte et arbeide med å få på plass et helhetlig regelverk for hele verdikjede havbruk. I så måte foreslås det at hovedlinjene i Gullestad-utvalgets innstilling med bl.a. soneinndeling benyttes som arbeidsmal. Et endelig regelverk må i tillegg til brønnbåtene og oppdrettsanlegget omfatte alle ledd, herunder serviceaktivitet ved anleggene, forbåter, slakterier (ventemerder) etc.”

Med hilsen
Brønnbåteiernes Forening

Jan Harald Hauvik
Styreleder

Aldersgrense for sjømenn på norske skip

INNLEDNING - ALMINNELIG ALDERSGRENSE FOR SJØMENN ETTER SJØMANNSLOVEN

Sjømenn kan etter sjømannsloven § 19 nr. 1, 1. ledd kun sies opp dersom det foreligger en saklig grunn til oppsigelse. Det følger av sjømannsloven § 19 nr. 1, 6. ledd at:

”Oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha saklig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år”.

Bestemmelsen er forstått slik at oppsigelse av sjømenn som har opptjent full sjømannspensjon, kan skje utelukkende med grunnlag i alder dersom vedkommende har fylt 62 år. Alminnelig lovfastsatt aldersgrense etter sjømannsloven er derfor 62 år. Denne aldersgrensen praktiseres i dag gjennomgående av rederiene.

Arbeidsgiver kan etter bestemmelsen i tillegg inngå tariffavtale med de ansatte om fratredelse før fylte 62 år.

De siste årene har det blitt reist spørsmål om disse bestemmelsene er i strid med diskrimineringsforbudet i sjømannsloven, og nyere rettspraksis fra både Høyesterett og EU-domstolen har behandlet spørsmålet.

Vi skal i denne artikkelen, på bakgrunn av ovennevnte praksis, vurdere hva som i dag er gjeldende rettstilstand. De sentrale spørsmålene i artikkelen er om oppsigelse ved fylte 62 år kan skje utelukkende begrunnet med alder, og om det er mulighet for å avtale en lavere aldersgrense gjennom tariffavtale.

ALDERSGRENSEBESTEMMELSENE SETT I LYS AV DISKRIMINERINGSFORBUDET I SJØMANNSLOVEN

Etter sjømannsloven gjelder et generelt forbud mot diskriminering. Forbudet er implementert for å imøtekomme EU sitt direktiv 2000/78/EF om likebehandling i arbeidslivet – heretter omtalt som direktivet. Diskrimineringsforbudet er inntatt i sjømannsloven § 33, hvor det heter:

«Direkte og indirekte diskriminering på grunn av [...] alder er forbudt».

Av sjømannslovens § 33 A fremkommer det at forbudet gjelder alle sider ved ansettelsesforholdet - også opphør av arbeidsforhold.

Det er oppstilt unntak fra diskrimineringsforbudet i § 33 B, første ledd. Her heter det:

«Forskjellsbehandling som har et saklig formål, ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles og som er nødvendig for utøvelse av arbeid eller yrke, anses ikke som diskriminering etter loven her.

Etter § 33 B, andre ledd er forskjellsbehandling som

«er nødvendig for å oppnå et saklig formål og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles [...] ikke i strid med forbudet mot [...] diskriminering på grunn av alder». Vår understrekning.

Etter ordlyden åpner bestemmelsen for en videre adgang til forskjellsbehandling ved alder enn annen forskjellsbehandling, da det for førstnevnte tilfelle ikke er oppstilt et krav om at forskjellsbehandlingen må være nødvendig for utøvelsen av arbeid eller yrke.

For at aldersgrensen i sjømannsloven ikke skal være i strid med diskrimineringsforbudet må regelen således være ”nødvendig” for å oppnå ”et saklig formål” og ikke være ”uforholdsmessig inngripende”.

I Kystlinkdommen, inntatt i Rt-2010-202, tok Høyesterett nettopp stilling til om sjømannslovens aldersgrense på 62 år var i strid med diskrimineringsforbudet.

Høyesterett kom til at aldersgrensen på 62 år ikke var å anse som diskriminering. Hensynene bak aldersgrensen var de ansattes sikkerhet og helse og dessuten skipets sikkerhet, og dette var hensyn som falt inn under direktivets rammer. I tillegg til disse hensynene, ble det lagt vekt på den klare ordlyden i sjømannsloven, og at aldersgrensen på 62 år er satt etter et bevisst lovgivervalg.

Denne dommen skulle i seg selv medføre sikkerhet for at rederiet trygt kan praktisere en aldersgrense på 62 år. En fersk dom fra Høyesterett forstyrrer imidlertid denne tryggheten.

Helikopterflygerdommen, inntatt i Rt-2012-219, gjaldt også spørsmålet om aldersdiskriminering. Det ble her reist spørsmål om arbeidsgiver, på grunnlag av tariffavtale, kunne kreve at helikopterflygere fratradte ved fylte 60 år. Arbeidsgiver fikk i tingrett og lagmannsrett medhold i at en oppsigelse med begrunnelse i at flyger hadde nådd 60 år var saklig og ikke i strid med diskrimineringsforbudet.

Behandlingen i Høyesterett ble stanset inntil det i september 2011 forelå avgjørelse i EU-domstolen i sak C-447/09, ”Priggedomme”. Saken ble antatt å få stor betydning for Høyesteretts vurdering – noe den også fikk. I Priggedommen konkluderte EU-domstolen med at en aldersgrense på 60 år for piloter i flyselskap, hadde et legitimt formål da aldersgrensen var satt for å sikre luftfartssikkerheten. Aldersgrensen var imidlertid ikke et forholdsmessig tiltak. Her ble blant annet vektlagt at sertifikatregler tillater flyging inntil fylte 65 år.

Med henvisning til momentene i Priggedommen, kom Høyesterett i Helikopterflygerdommen enstemmig til at tariffavtalen med avtale om 60 års aldersgrense var i strid med aldersdiskrimineringsforbudet i arbeidsmiljøloven.

Høyesterett viste til at aldersgrensen på 60 år ikke var nødvendig av hensyn til den offentlige sikkerhet og for å beskytte helsen så lenge nasjonale og internasjonale bestemmelser fastsetter aldersgrensen for å være flyger til 65 år.

Et relevant spørsmål i vår sammenheng er om denne dommen kan tas til inntekt for at rettsstilstanden også er endret for sjømenn, hvor en aldersgrense på 62 år tidligere har blitt akseptert. Det er også relevant å stille spørsmålet om tariffavtaler mellom rederi og fagforening hvor det er avtalt fratreden før 62 år vil være lovlige.

Det er ikke tvilsomt at EU-dommen legger til grunn en streng linje for å akseptere lavere aldersgrenser enn hva nasjonale helse- og sikkerhetskrav tilsier. Dette vil nok medføre en innskjerping av rettsstilstanden med hensyn til å fastsette aldersgrense for norske arbeidstakere.

Når det gjelder forholdet mellom Helikopterflygerdommen og Kystlinkdommen, uttalte førstvoterende i Helikopterflygerdommen seg forbeholdent om spørsmålet:

«Innledningsvis nevner jeg at en aldersgrense på 60 år er betydelig lavere enn sekstisvårsgrensen som var tema i Høyesterett i Gjensidigesaken, og sekstifemårs-grensen som var tema i Rosebladddommen og Fuchs og Köhlerdommen i EU-domstolen. Aldersgrensen på 62 år, som Høyesterett aksepterte i Kystlinkdommen, er imidlertid ikke så langt unna. Jeg tar ikke stilling til om den vil kunne opprettholdes i lys av dagens rettskildebilde, men nevner at førstvoterende uttrykte tvil, og la vesentlig vekt på at sekstitoårsgrensen berodde på lovgivers bevisste valg. Noe slikt bevisst lovgivervalg kan det ikke vises til i vår sak».

Aldersgrensen på 62 år for sjømenn er, i motsetning til for helikopterpiloter, fastsatt i lov og ikke tariffavtale, noe som innebærer at lovforslag har vært ute til høring og gjennomgått betydelige evalueringer før ikrafttredelse.

I Kystlinkdommen har også Høyesterett vurdert at sikkerhetshensyn taler for en aldersgrense på 62 år, noe som utgjør en vesentlig forskjell fra Helikopterflygerdommen hvor sikkerhetshensyn ikke ble ansett å forsvare en aldersgrense for helikopterpiloter på 60 år.

Det er etter dette vår oppfatning at domspremissene i Helikopterflygerdommen ikke i vesentlig grad kommer i motstrid med domspremissene til Kystlinkdommen.

Inntil ytterligere avklaring i Høyesterett eller av lovgiver, er det vår oppfatning at dagens rettsstilstand ikke er til hinder for en aldersgrense for sjømenn på 62 år. Hovedbegrunnelsen for dette er at lovgiver har vurdert en aldersgrense på 62 år som nødvendig i forhold til sikkerhet for skip og mannskap. Videre har Høyesterett nylig tatt stilling til om aldersgrensen etter sjømannsloven er i strid med direktivet, og funnet loven i overensstemmelse med direktivet. De ansattes sikkerhet og helse og dessuten sikkerheten om bord på skipet, var i Kystlinkdommen, i motsetning til Priggedommen og Helikopterflygerdommen, tungtveiende hensyn som forsvarte en lavere aldersgrense.

Etter nevnte gjennomgang, taler imidlertid rettskildebildet for at en tariffavtale med lavere aldersgrense enn 62 år, hjemlet i sjømannsloven

§ 19 nr. 1, 6. ledd, siste setning, trolig vil bli ansett i strid med diskrimineringsforbudet. Begrunnelse for dette er at lovgiver gjennom fastsettelse av 62 års grense har vurdert at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt med en aldersgrense på 62 år. I Helikopterpilotdommen legger Høyesterett også vekt på om aldersgrensen er fastsatt i tariffavtale eller ved lov.

Et rederis praksis med lavere aldersgrense enn 62 år for sjømenn, vil derfor etter vår oppfatning medføre stor risiko for at sjømennene vil kunne få medhold i at oppsigelsene er i strid med forbudet mot aldersdiskriminering etter sjømannsloven § 33.

KONKLUSJON

Vår konklusjon er at en aldersgrense for sjømenn på 62 år er i samsvar med norsk og internasjonal rett. En tariffavtale hvor det er avtalt en lavere aldersgrense enn 62 år, vil imidlertid etter vår oppfatning trolig være i strid med diskrimineringsforbudet. Det er viktig å påpeke at domstolene i disse sakene i stor grad bygger avgjørelsene på skjønnsmessige vurderinger, og at dette er et rettsområde i stadig utvikling, og norsk rett påvirkes i stor grad av EU-domstolens avgjørelser.

NY ARTIKKEL

Regjeringen oppnevnte i fjor et utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til ny lov. Innstillingen fra utvalget er ventet i løpet av høsten 2012. Såfremt innstillingen leveres til forventet tid, vil vi i vår neste artikkel ta for oss innstillingen og kommentere deler av denne.

Advokat Silje Remøy
Advokatfullmektig Silje Færevåg Stokland

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
Tollbugt. 10, 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

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