

fraktemann

NUMMER 3/4 - 2010

75. ÅRGANG



M/S "Bergen Viking", Bergen Tankers AS, 5178 Loddefjord

NHD vurderer nærskipfartsstrategi s. 5

Hevder at los gir mindre sikkerhet s. 16

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,
8003 Bodø,

Brønnbåteiernes Forening
Jan Harald Hauvik tlf. 916 31 059
6517 Kristiansund

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFERAS
Bankgiro: 6501.06.84956
Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 30.11.10
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
Transport og Logistikk 2010	4
NHD vurderer nærskipfartsstrategi	5
Kystens ledende småtankrederi	6
Overtredelsesgebyr etter Skipssikkerhetsl.	7
Samseiling i Bodø-regionen - sluttrapport	8
Prosjektet NyFraktII	11
Brønnbåtnytt	12
Revidert STCW-konvensjon	14
NOx-fondet videreført	14
ISM-koden	15
Hevder at los gir mindre sikkerhet	16
Høringsuttalelse - losplikt i norske farvann	18

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 Bjarne Olav Eidnes, 5960 Dalsøyra, Tlf. 57 78 34 88

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

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

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

Møre og Romsdal: Svein Eidhammer, Molde, tlf. 70 12 76 00

Varam: Andre Bårdsett, Hareid, tlf. 700 933 88

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Jan Harald Hauvik, Kristiansund, Tlf. 71 68 33 00 Mobil 916 31 059

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

Forhandlingsutvalget i FR:

Leder Einar Eidshaug

Nestleder Anders Talleraas,

Medlem Lawrence Falkeid

Jubileumsåret er snart historie!

I 2010 har Fraktefartøyenes Rederiforening feiret og markert at Foreningen har rundet 75 år. Den viktigste markeringen av denne milepelen for FR er utgivelsen av vår jubileumsbok "Fraktefarten i stampesjø". En flott og innholdsrik bok, som gir et godt bilde både av Fraktefarten gjennom denne perioden, samt et godt innblikk i foreningens arbeid i den samme perioden. Dersom noen enda ikke har fylt opp gavekontoen sin, er dette en glimrende oppmerksomhet til Jul, eller som gave i andre sammenhenger. Boken kan bestilles hos Foreningen!

Positiv utvikling.

Foreningen har fortsatt sin positive utvikling gjennom 2010. Spesielt er det gledelig at vårt medlemstall øker. Vi nærmer oss nå 300 medlemsfartøy i våre oversikter, det er veldig positivt. Det at Foreningen vokser, betyr mye for økonomien, men ikke minst betyr det mye for vår mulighet til å bli hørt, slik at vi kan få gjennomslag for våre mange, saklige forslag til forbedringer innenfor næringen. Men det er mer å gå på, vi har plass til mange flere medlemsfartøy i årene som kommer.

Ny Frakt – prosjektet.

Foreningen arbeider stadig med mange tiltak som skal bygge opp under at det i fremtiden kan være mulig å drive med nærskipsfart med base i Norge. Fornyelse av flåten, materialisert gjennom Ny Frakt – prosjektet, er ett slikt eksempel. Gjennom 2010 har Foreningen arbeidet med å få på plass oppfølgeren til dette, Ny Frakt II, som skal ha som hovedoppgave å se på hvordan en vesentlig fornyelse kan realiseres økonomisk, også med konkrete tiltak fra myndighetenes side. Dette prosjektet er nå i praksis på plass, og blir startet opp like over nyttår. Så får vi se hva som skjer i kjølvannet av dette prosjektet.

Tariffkonferansen.

Foreningen har også besluttet at en skal legge mer vekt på arbeidet med Tariffspørsmål. Foreningens første Tariffkonferanse ble arrangert i mars i år, og denne vil bli videreført senere. Det er viktig både for foreningen og for det enkelte rederi at dette blir tatt på det største alvor framover. Særlig vil oppmerksomheten rundt pensjonsspørsmålene være viktig å få gode løsninger på. Dette krever gode svar både for rederiene og for alle våre mange ansatte.

Forlenget NOx – Fond.

Den saken som kanskje har opptatt både Fraktefartøyenes Rederiforening og mange av våre samarbeidspartnere mest i løpet av 2010, er å arbeide for å få på plass en forlengelse av NOx – Fondet. Dette fondet har vært en suksess både for vår næring og når det gjelder å få gjennomført reduksjoner av NOx – utslippene fra norske aktører. Heldigvis ser dette ut til å falle på plass nå i 2010. all honnør til alle gode krefter som har bidratt konstruktivt i denne prosessen. At vi mest sannsynlig nå får på plass en ny, langsiktig avtale på det samme grunnlaget som en nå har hatt i 3 år, er svært viktig.

Ny Losforskrift.

Forslaget til ny Losforskrift har også krevet mye arbeid og oppmerksomhet fra Foreningens side. Utgangspunktet for denne saken, var et varsel i en Stortingsmelding om at det skulle foretas en gjennomgang av lostjenesten, med sikte på å få en mindre kostnadsbelastende tjeneste. Den gjennomgangen så vi med forventning frem til, men ble kraftig skuffet. Kostnadene ble bare beskjedent redusert, mens kravet til los ble vesentlig sterkere for mange typer fartøy. Etter mye arbeid, er forskriften nå blitt vesentlig forbedret. Men fortsatt gjenstår noen helt nødvendige endringer som må gjennomføres, dersom Norge skal unngå en vesentlig utflagging av den flåten som dette gjelder. Men vi håper fortsatt på å vinne frem i denne kampen også.

Nautilus Sjø AS.

Som de fleste vil vite, har FR organisert seg slik at det aller meste av forretningsmessig aktivitet nå er lagt inn i et eget selskap, Nautilus Sjø AS. All forsikringsvirksomhet og all ISPS/ISM aktivitet ligger der, og blir meget godt ivaretatt av våre ansatte der. Disse aktivitetene vil bli videreutviklet i årene som kommer. Og slik vi ser det etter noen få års drift, er dette en meget positiv aktivitet for hele Foreningen. Selskapet leverer gode løsninger til konkurransedyktige priser, og det skulle borge for fortsatt vekst i årene som kommer.

Innenfor forsikringsområdet, arbeider vi nå hardt for å få redusert prisene noe inn i 2011. Det har vi godt håp om å make, uten at det skal gå ut over dekningene. Og etter hvert ser vi at den forsikringen som er etablert som en kontoordning, kan gi noe tilbakebetaling til de som deltar i ordningene. Neste år vil vi få full oversikt over status for årgangen i 2007, slik at denne kan gjøres opp da. Denne mulige tilbakebetalingen er ett av de elementene som må vektlegges når det enkelte rederi vurderer kostnadene med de forsikringsordningene som Nautilus Sjø AS tilbyr.

Og om kort tid vil Nautilus Sjø AS, i samarbeid med Nemi Forsikring, kunne tilby gunstige forsikringsløsninger for alle mannskaper om bord i de fartøyene som er medlemmer. Dette kan bety vesentlige forbedringer for dem som går inn på disse nye tilbudene.

Sluttord.

Fra min og styrets side er vi meget tilfredse med den utviklingen vi nå ser i medlemsmassen. Samtidig ser vi en vesentlig forbedring av Foreningens økonomi og styrke til å delta i nødvendige prosjekter for å bli hørt i våre viktigste anliggende fremover.

Men jeg vil meget sterkt peke på at dette gjør seg ikke selv. Både Fraktefartøyenes Rederiforening og Nautilus Sjø AS har en stab av meget dyktige og dedikerte medarbeidere, som står på for felles sak. Jeg ser hvor engasjerte de er for å gjøre en god jobb for Foreningen og Foreningens medlemmer hver dag. På vegne av styret vil jeg på denne plassen rette en hjertelig takk til vår direktør Siri, og hennes dyktige stab både i Foreningen og i Nautilus Sjø AS., og jeg føler at jeg har god dekning i medlemsmassen når jeg fremfører denne takken!

Da vil jeg ønske hver især en riktig God Jul 2010 og Et Godt Nytt År i 2011.

Anders Talleraas, styreleder

Transport og Logistikk 2010

Fiskeri- og kystministeren åpnet konferansen *Transport og logistikk 2010* på Gardermoen.

Fra hjemmesiden til departementet har vi sakset følgende:



Regjeringa ønskjer meir transport frå veg til sjø

- Eg vil invitere representantar frå hamnene, reiarlaga og varesida til eit møte i departementet for å diskutere kva som skal til for å lykkast med å få meir gods over på kjøll, sa fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen da ho opna konferansen "Transport og logistikk 2010".

- Regjeringa har eit mål om betre miljø og betre framkomst i det norske transportnettet og ønskjer derfor at meir transport blir overført frå veg til sjø. Men skal vi få til auka sjøtransport må den vere konkurransedyktig med transporten på landevegen. Regjeringa vil bidra til dette. Blant anna ved å leggje til rette for at dei ulike transportformene kan spele saman og utfylle kvarandre

slik at hamnene kan utvikle seg til effektive transportknutepunkt, seier fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

Statsråden viser til at dette blir følgt opp gjennom ein fordelaktig avgiftspolitikkk som reduserer sjøtransporten sine avgifter, og investeringar i og vedlikehald av sjøvegen gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019. Her er den årlege ramma til sjøtransportområdet auka med 77 prosent samanlikna med førre planperiode. Farleiene er ein sentral del av infrastrukturen og er ein av føresetnadene for å utvikle sjøtransporten. Regjeringa legg opp til å bruke nesten 3 milliardar kroner til dette formålet dei neste 10 åra.

I budsjettet for 2011 foreslår regjeringa kraftig satsing på sjøtransport og maritim infrastruktur gjennom å auke løyvinga til oppfølging av Nasjonal transportplan under Fiskeri- og kystdepartementet sitt ansvarsområde med 88,8 millionar kroner.

- Stannetthamnene er knytt til statleg infrastruktur både til lands og til sjøs, og vil bli prioriterte når det er behov for å betre infrastrukturen til og frå hamna. For sjøtransport er dette samvirket heilt grunnleggande. For å kunne bringe varene frå dør til dør er vi avhengige av vegtransport. Det er slike problemstillingar knytt til sjøtransport eg ønskjer å diskutere nærare med dei ulike aktørane, seier fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

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

NHD vurderer nærskipfartsstrategi



Maritimt Forum møtte Nærings- og Handelsdepartementet og Kyst- og Fiskeridepartementet den 12. november for å diskutere hvordan målsetting om overføring av last fra vei til sjø kan oppnås.

Statssekretær Rikke Lind (bildet) gav et konkret signal i møtet, sier Sverre Meling jr. Han deltok i møtet sammen med Jørn Prangerød i Maritimt Forum. Dessuten var næringen representert gjennom Norges Rederiforbund ved Ole Sevid, administrerende direktør i Sea Cargo og leder av nærskipfartsgruppen og Hanna Behrens. Fraktestartøyenes Rederiforening var representert ved dir. Siri Hatland og Rederienes Landsforening ved administrerende direktør Harald Thomassen.

- Lind åpnet for muligheten av at regjeringen vil lage en egen strategi for nærskipfarten. Det vil i så tilfelle løfte frem sjøtransporten på den politiske dagsordenen, og næringen vil kunne komme med innspill, sier Meling.

Maritimt sørvest-nytt er kjent med at regjeringen arbeider med en egen strategi for økt bruk av gass i ferge-, offshore- og nærskipfartsflåten. Det vil bli kalt inntil møter om dette allerede før jul.

– Rikke Linds utspill om en nærskipfartsstrategi må forstås i sammenheng med LNG-satsingen, sier Meling.

fender
MARINE

Marine Forsikringer



Fender Marine er et nisjeselskap som spesialiserer seg på marine produkter.
Fender Marine AS kan nå tilby markedet forsikring for skip og båter .

- Alle fartøy som f.eks. havnefartøy, charterfartøy, fraktestartøy
 - Inntil 20 MNOK forsikringssum
 - Følger Norsk Sjøforsikringsplan
 - Kasko, ansvar og ulykkesdekninger
 - Spesialdekninger utstyr
- A+ security gjennom Lloyd's of London

Tore Høisæther Tlf: 55332852 th@fender.no
Per Robert Olsen Tlf: 55332865 pro@fender.no
Per O Nilsen Tlf: 55332864 pn@fender.no
www.fender.no

LLOYD'S

Authorized Lloyd's Cover Holder

Fender Marine AS, Østre Murallmenning 1 B 5012 Bergen. Sentralbord: 5533 2800, Telefax: 5533 2801 www.fender.no

Kystens ledende småtankrederi

For noen år siden bunkret kvinnherdingen Olav Haugland englandsbåtene og andre fartøyer på Bergen havn fra noen små havnebunkerstankere. I dag er rederiet Bergen Tankers kystens største innen bunkring og transport av oljeprodukter med småtankskip.

Sønnen adm.dir Kjell Olav Haugland, har store ambisjoner om videre vekst, men den skal være lønnsom. Hittil har konsernet både vokst og gjort det lønnsomt. På tross av norsk flagg i NOR og norske sjøfolk, eller kanskje på grunn av nettopp det.

Bergen Tankers står for driften av ni tankskip fra 300 til vel 4.400 dwt, eid helt eller delvis av familiens selskaper og gjennom DA-selskaper (delt ansvar) der også utenforstående investorer er trukket inn.

I år er flåten økt med de nybygde bunkerstankskipene BERGEN TANK og OSLO TANK, to enheter på 850 dwt hver, bygget i St. Petersburg, Russland. Det kunne ha blitt to søstre til, men opsjonen på dem ble ikke erklært. Finanskrisen la sin klamme hånd over alle finansieringsmuligheter. I tillegg har rederiet kjøpt en vel 4.400 tonner fra England, bygget i Kina i 2007.

I 2009 ble Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi sin kyst-tankvirksomhet og de to gjenverende tankerne overtatt av Bergen Tankers (se flåteliste)

Rederiet er lønnsomt også. Driftsinntektene i fjor var på 113,2 millioner, en fremgang fra 82,9 i 2008. Driftsresultatet ble pluss 3,1 millioner mot 0,6 året før. Årsresultatet endte opp med pluss godt og vel 4,3 millioner kroner, mot vel 2,7 i 2008.



M/T Bergen Tank - Skipsdåp i Bergen 21. oktober 2010

Bergen Tankers har flere av de store internasjonale oljeselskapene som kunder. Både Statoil, Esso Norge og Norske Shell har langsiktige befrakningsavtaler med Bergen Tankers for trade i Nord-Europa.

Rederiet satser på nye tekniske og avanserte løsninger for å bedre både sikkerhet for både skip, mannskap og last.

Skipsreder Kjell Olav Haugland trekker frem det gode samarbeidet rederiet har med flere sentrale organisasjoner, blant annet Fraktestartøyenes Rederiforening i Bergen, om et prosjekt for utvikling av morgendagens skip.

Navn	Dwt	Byggeår
BERGEN FAITH	1.870	1997
Innkjøpt fra Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS i 2009 som BERGENSKALD		
BERGEN NORDIC	3.534	2003
BERGEN STAR	4.200	2006
BERGEN TROLL	1.865	1991
Innkjøpt fra Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS i 2009 som TROLLSKALD		
BERGEN VIKING	4.420	2007
Innkjøpt fra britisk rederi Janes Fishers 27. mai 2010 som SUPREMITY. Bygget i Kina i 2007.		
BERGEN BUNKER	306	1970/85
Bygget som tørrlastfartøy, innkjøpt og bygget om i 1985 til tank/bunkring		
BERGEN TANK	850	2010
Bygget i St. Petersburg og levert i 2010 (bunkringsfartøy)		
OSLO TANK	850	2010
Bygget i St. Petersburg og levert i 2010 (bunkringsfartøy)		
SOTRAOIL	550	1968/90
Innkjøpt i 1990 fra Oslo kommune v/Oslo Vann og Kloakk som slamtankfartøy O.V.K. IV. Totalt ombygget og revonert etter kjøpet.		

Årsresultat Bergen Tankers AS	2009	2008
Driftsinntekter	113,2	82,9
Driftsresultat	3,1	0,5
Resultat før skatt	4,9	3,8
Årsresultat	4,3	2,7

v/Jan I Eliassen
Skipsfart og fiskeri aktuelt, nr. 10 - 2010

Overtredelsesgebyr etter Skipssikkerhetsloven.

Vi har i den senere tid fått tilbakemelding fra medlemmer som av ulike grunner har fått overtredelsesgebyr fra Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet kan med hjemmel i Skipssikkerhetsloven, ilegge rederiet overtredelsesgebyr ved overtredelse av bestemmelser i loven.

Overtredelsesgebyr er hjemlet i Skipssikkerhetsloven kap. 9: Administrative sanksjoner;

§ 55. Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 9, 11, 12, 13, § 15 første ledd, § 16, §§ 21, 22, 24 eller §§ 32 til 36.

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som, i strid med sine plikter etter §§ 19, 29 og 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 12 og 14, § 15 annet ledd, §§ 22 og 24 eller §§ 32 til 35.

Tilsynsmyndigheten kan dessuten ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord som, i strid med sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e og § 38, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 16 eller 33.

Overtredelsesgebyr kan ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfellet. Der det skal anvendes faste satser, må disse fremgå av forskrift gitt i medhold av loven. Dersom det ikke skal anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen, og det skal fastsettes et maksimum. Oppfyllelsesfristen for overtredelsesgebyr er fire uker fra vedtaket ble truffet.

Departementet kan gi nærmere forskrift om ilegging av overtredelsesgebyr, herunder om:

- faste satser for overtredelsesgebyret
- hvilke momenter det skal legges vekt på ved utmålingen når det ikke anvendes faste satser, og maksimumsbeløp for slike tilfeller,
- adgang til i enkeltvedtak å fastsette en kortere oppfyllelsesfrist enn i fjerde ledd, eller å utsette fristen,
- renter og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt ved forfall.

§ 56. Overtredelsesgebyr mot rederiet

Hvis noen som har handlet på vegne av rederiet, har overtrådt en bestemmelse som nevnt i § 55 første til tredje ledd, kan tilsynsmyndigheten ilegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- hvor alvorlig overtredelsen er,
- om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,

- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- om det foreligger gjentakelse,
- rederiets økonomiske evne.

Rederiet er også solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 55.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr mot rederiet etter første og annet ledd og om det solidariske ansvaret etter tredje ledd.

§ 57. Inndrivelse av overtredelsesgebyr

Vedtaket om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved inndrivelse av overtredelsesgebyr gjelder bestemmelsen i § 48 annet ledd tilsvarende.

For å sikre betaling av overtredelsesgebyr etter §§ 55 og 56 som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan tilsynsmyndigheten forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak inntil overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Tilsynsmyndigheten kan kreve at før tiltak etter første punktum avsluttes, skal rederiet stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene ved tiltaket.

Forskrift 25. juni 2007 om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter Skipssikkerhetslovens §§ 55 og 56.

§ 4. Overtredelsesgebyr mot rederiet.

Overtredelsesgebyr i henhold til Skipssikkerhetsloven § 56 første og andre ledd skal utmåles i hvert enkelt tilfelle.

Overtredelsesgebyret ilegges av Sjøfartsdirektoratet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning av graden av utvist skyld.
- om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen
- om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- om det foreligger gjentakelse i løpet av de siste to år
- rederiets økonomiske evne
- allmennpreventive hensyn

Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,8 ganger folketrygdens grunnbeløp (G) (kr. 75.641,- pr 1.05.2010).

Overtredelsesgebyret skal oppfylles innen fire uker fra vedtaket ble truffet.

Dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt innen forfall, påløper den til enhver tid gjeldende rente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

Denne forskriften trådte i kraft 1. juli 2007.

Samseiling i Bodøregionen

Pilotprosjekt for utprøving av rederisamarbeid - Utdrag av sluttrapport
v/Oddmund Oterhals, Møreforskning Molde AS

I tidligere nummer av Fraktemann har vi orientert om dette prosjektet. Prosjektet er nå avsluttet og vi gjengir her utdrag av sluttrapporten.

Fraktestartøyenes Rederiforening, med nesten 300 medlemsfartøy i nærskipsfart, etablerte i 2007 en strategisk plan med målsettinger om flåtefornyning. Samtidig er de fleste rederiene for små til å ha ressurser til flåtefornyning, og en av strategiene går derfor ut på å utvikle en bedre tilpasset rederistruktur. Denne rapporten beskriver et pilotprosjekt der fem rederier i Bodøregionen har prøvd ut forskjellige samarbeidsmodeller. Tidlig i prosjektet ble det utformet alternative samarbeidsmodeller – fra samarbeid om fraktoppdrag til samarbeid om fartøydriфт og i ytterste konsekvens felles fartøyeierskap. Et vesentlig motiv for samarbeidet ville være å komme i posisjon for flåtefornyning. I gjennomføringen av pilotprosjektet ble det brukt mest innsats på å utrede muligheter for felles fartøyeierskap, og det ble etablert økonomimodeller for analyse av hvilke regnskapsmessige effekter et samarbeid kunne gi.

Selv om alle strategiske og økonomiske analyser tilsa at alle rederiene ville hatt nytte av sammenslåing til en mer slagkraftig enhet så lyktes ikke disse rederiene i forsøket på å fusjonere rederiene sine inn i et felles selskap i denne omgang. Underveis oppstod det imidlertid situasjoner som medførte integrasjon innenfor det som opprinnelig var tre av de fem rederiene som deltok i prosjektet. Alle rederiene hevder å ha lært mye gjennom denne prosessen, og at de vil være bedre rustet for vurdering av framtidige samarbeidskonstellasjoner etter å ha deltatt i dette prosjektet.

Bakgrunn – prosjektetablering – målsetting.

Gjennom NyFrakt-prosjektet ble det påvist at større rederi har bedre flåteutnyttelse enn små rederi. Dette kom bl.a. fram i delrapporten om flåteutnyttelse (Oterhals et al, 2009). I tillegg har det vært en hovedutfordring for medlemsrederiene i Fraktestartøyenes

Rederiforening (FR) at små rederi har for liten kapitalbase alene til å klare å finansiere flåtefornyning for å oppnå en mer kostnadseffektiv og miljøvennlig kystfrakteflåte.

Fraktestartøyene i FR har en gjennomsnittsalder på 30 år, og NyFrakt-prosjektet hadde som hovedmålsetning å legge til rette for flåtefornyning med miljøforbedring og effektivisering av kystlogistikken.

Initiativet til oppstart av dette samseilingsprosjektet ble tatt på et møte i Bodø Lokalforening av FR i november 2008. Allerede på dette møtet ble det signalisert at en eller annen form for sammenslåing var mer aktuelt enn samseiling.

Felles for disse rederiene var at det stort sett var enbåts rederi, og at alle drev med forskjellige former for bulkfart – mest på norskekysten. Allerede på oppstartsmøtet i februar 2009 bestemte ett rederi seg for å tre ut av pilotprosjektet. De øvrige rederiene sluttet seg til planene om å prøve ut følgende målsettinger gjennom et pilotprosjekt:

- Lokale rederi skal samarbeide om en felles kontraktsportefølje
- Samarbeidet skal gi bedre samlet kapasitetsutnyttelse og dermed bedre driftsøkonomi
- Samarbeidet skal gi et bedre og høyere kvalifisert tjenestetilbud

- For å få til felles befraktning og annet driftssamarbeid skal det også vurderes å endre selskapsstrukturer og eierskapsforhold
- Dersom tiltaket lykkes kan det danne mønster for tilsvarende tiltak i andre regioner

Selv om disse fartøyene har stor spredning i virksomhetsområde så har de mye til felles, og med en gjennomsnittsalder på 26,5 år kan de sies å være godt representative for den norske fartøyflåten. Blant disse fartøyene er det imidlertid svært stor spredning i alder – fra 10 år til 41 år. Rederiene er også like på den måten at de eies og drives av nøkkelpersonell som til dels også seiler selv. Det skal også legges merke til at i sum har de deltagende rederiene en solid markedsposisjon lokalt. Når det gjelder utnyttelsesgrad og driftsøkonomi så kommer vi tilbake til det i kapittel 3 i rapporten.



M/S Rignator

2. Alternative samarbeidsmodeller

2.1. Felles befraktningsentral

”Mildeste grad” av samarbeid vil være samarbeid om administrasjon av fraktoppdrag.

Dette ville passet godt, spesielt hvis alle rederiene var basert på løpende oppdrag i spotmarkedet – basert på enkeltvise fraktkontrakter (COA). Til sammen har disse rederiene god posisjon, spesielt i forhold til de største oppdragsgiverne i egen region, og de ville sammen kunne tatt på seg større fraktoppdrag enn det enkelte rederi har kapasitet til. I forhold til større kunder og kontrakter som behøver flere fartøy og beredskap til håndtering av endringer eller hendelser underveis vil en slik befraktningsentral framstå som mindre sårbar, og framfor alt vil en slik løsning kunne gi bedre kapasitetsutnyttelse av den totale flåten som selskapet disponerer.

En større fellesløsning for markedsføring og kontraktsadministrasjon vil også være en god anledning til å ta i bruk mer moderne EDB-baserte styringssystemer, samt det å bli mer synlig utad i markedet. Ved å frigjøre oppdragsadministrasjonen mer fra driften av enkeltfartøy, vil en slik løsning også kunne legge bedre til rette for håndtering av fraktoppdrag ut over de egen fartøyflåte kan levere, ved å administrere innleide fartøy.

2.2. Driftssamarbeid

Små rederi har knappe administrative ressurser til både mannskapsadministrasjon og drift av fartøy, og de vil ha liten tyngde i forhandlinger med leverandører. Derfor bør det være mye å hente på å samarbeide om både administrative

Samseiling i Bodøregionen

og tekniske oppgaver. Et mer profesjonelt felles driftsselskap vil også kunne kjøpe og utvikle bedre administrative løsninger for eksempel mannskaps- og vedlikeholdsadministrasjon. Et selskap som administrerer flere fartøy vil kunne etablere en teknisk stab som kan fordele sin innsats på flere fartøy, og hvert fartøy vil være mindre utsatt for driftsavbrudd på grunn av knapphet på personell for teknisk oppfølging. En slik løsning vil også gi bedre muligheter for utveksling av mannskap mellom sjø og land.

Organisasjonsmessig kan det å i større grad skille mellom oppdragsadministrasjon og drift av egne fartøy gi en bedre tilpasset rederidrift. Vi ser innenfor denne rederigrupperingen at det er stor forskjell på å administrere et fartøy utleid på langsiktig kontrakt (TC) og i spotmarkedet (COA), og at rederibemanningen bør tilpasses situasjonen i det enkelte rederi. I det rederisamarbeidet som skulle prøves ut i dette prosjektet ville vi kunne tilpasse organisasjonen i forhold til et mer sammensatt behov.

2.3. Felles eierskap

Ytterste grad av samarbeid vil være fusjonering av rederiene til et selskap med en eller annen form for felles eierskap. Et felles fartøyeierselskap kunne så i forhold til de to oppgavene beskrevet i avsnittene foran kun stå for eierskap og flåteutvikling, mens fartøydrift og befraktningsoppgaver håndteres av andre selskaper eller organisatoriske enheter. I så fall vil et slikt fartøyeiende selskap leie ut fartøy på BareBoat-basis.

Flåtefornying er blitt sett på som en av hovedutfordringene for medlemsbedriftene i FR, og de vesentligste årsakene til manglende fornying har vært små enkeltrederi med begrenset finansieringsevne, samt mangel på oppdragsgivere som i form av langtidskontrakter kan gi en nyanskaffelse økonomisk driftsgrunnlag. Ved å slå sammen kapitalbasene til flere små rederi kan det imidlertid etableres et bedre finansielt grunnlag for finansiering av nyanskaffelser.

I kjølvannet av NyFrakt-prosjektet må vi også kunne anta at myndighetene på en eller annen måte vil kunne bidra til gjennomføring av tiltak som endrer eierskapsstrukturen i nærskipfarten i retning av større og mer slagkraftige enheter, for eksempel gjennom finansielle virkemidler ved flåtefornying.

En stor fordel med fusjonerte rederi ville være at alle diskusjoner om fordeling av oppgaver og gevinster, fraktoppdrag og prioritering ville falle bort. Dette var nok en vesentlig grunn til at stemningen innenfor samarbeidsprosjektet gikk i denne retningen helt fra starten av.

3. Økonomimodeller for felles drift og investeringer

Ser vi på økonomiske nøkkeltall så drar vi følgende slutninger: Resultatgraden (resultat før skatt i forhold til omsetning) blir på hele 17 % for rederiene i gjennomsnitt i 2008, men det meste av resultatet relaterer seg da til salg av fartøy. I 2009 blir resultatgraden bare på 3 % - noe som må sies å være faretruende lavt for såpass kapitalintensiv virksomhet.

Totalrentabiliteten på anvendt kapital (driftsresultat i forhold til totalkapital) ligger på 21% i 2008 og under 4 % i 2009. Korrigerer vi for salg av fartøy i 2008 havner vi imidlertid helt nede på 0,6 % i gjennomsnitt for 2008. Som vi skal komme tilbake til i neste kapittel så gjorde håndteringen av rederi med underskudd at planleggingen av samarbeid ble ekstra vanskelig.

Soliditeten (egenkapitalandelen) er bokført som 28 % ved utgangen av 2008 og 31 % i 2009, for rederiene samlet sett. Dette utgjør i utgangspunktet en bra soliditet, for eksempel i forhold til finansieringsevne for flåtefornying, men fordelingen er ujevn

mellom rederiene. Anleggsverdiene er basert på opprinnelig innlagte fartøyverdier med normal årlig avskrivning. Markedet for nærskipfart generelt og bulkfartøy spesielt har utviklet seg negativt gjennom finanskrisen – det var snakk om en prisnedgang i annenhåndsmarkedet på 40 % fra 2008 til 2009. Verdivurderinger utført av uavhengig skipsmegler høsten 2009 viste at markedsverdien for denne flåten var 8,5 MNOK lavere enn samlede bokførte verdier – noen fartøy ble vurdert over bokført verdi – noen betraktelig under. Dette var også i stor grad med på å vanskeliggjøre forhandlingene om bytteforhold ved fusjon.

Likviditetsgraden (målt som omløpsmidler i forhold til kortsiktig gjeld - beskriver en bedrift sin evne til å gjøre opp for seg på kort sikt) blir 1,89 i 2008 og 1,75 i 2009. Dette er gode nøkkeltall – 1,5 blir som regel betraktet som akseptabelt nivå – og har selvfølgelig en viss sammenheng med at et rederi nettopp har solgt et fartøy til god pris og sitter med en god kontantbeholdning. Ulikheter mellom rederiene gjorde igjen at verdimeisig bytteforhold mellom rederiene skulle vise seg å bli vanskelig.

3.2. Investeringskalkulator

De viktigste motivasjonsfaktorene for rederisamarbeid var å organisere seg slik at

- Alle får flere oppdrag og bedre flåteutnyttelse
- Alle får mer kostnadseffektiv og kvalitetsmessig bedre rederidrift
- Rederiene til sammen setter seg i en bedre posisjon i forhold til finansiell løfteevne for flåtefornying

Det er bygget en regnearkmodell, der det kan eksperimenteres med forskjellige forutsetninger for å beregne økonomiske konsekvenser. Med de anslag for nybyggkostnader som ble antydnet i NyFrakt-prosjektet så blir dette selvfølgelig et betydelig økonomisk løft for disse rederiene – vi snakker om egenkapitalkrav på 20 MNOK eller mer ("våre" rederi har samlet egenkapital omkring 25 MNOK) – og det er heller ikke lett å finne en driftsmodell som gir økonomisk driftsoverskudd.

I en reell anskaffelsessituasjon så ville imidlertid et sammenslått rederi i Bodøregionen kunne forhandle ut fra flere muligheter:

- Egenkapitaltilskudd fra myndighetene med begrunnelse i regjeringens satsing på nærskipfart
- Bedre finansieringsmuligheter for et sammenslått rederi enn for enkeltrederi (større kapitalbase – sikrere drift)
- Bedre markedsmuligheter og høyere utnyttelsesgrad for fartøy i et sammenslått rederi
- Mer kostnadseffektiv drift i et sammenslått rederi

Regnearket viser stor følsomhet for både avskrivningstid og selvfølgelig oppnådd inntjening.

5 KONKLUSJONER - ERFARINGER

Til tross for at alle analyser viste solide gevinstpotensialer og mange fordeler med sammenslåing, så klarte ikke disse rederiene i Bodøregionen å finne fram til felles samseilingsløsninger eller rederisammenslåing for alle involverte rederi i denne omgang. I et avsluttende prosjektmøte med oppsummering av erfaringer, ble følgende momenter tatt fram:

Samseiling i Bodøregionen *forts.*

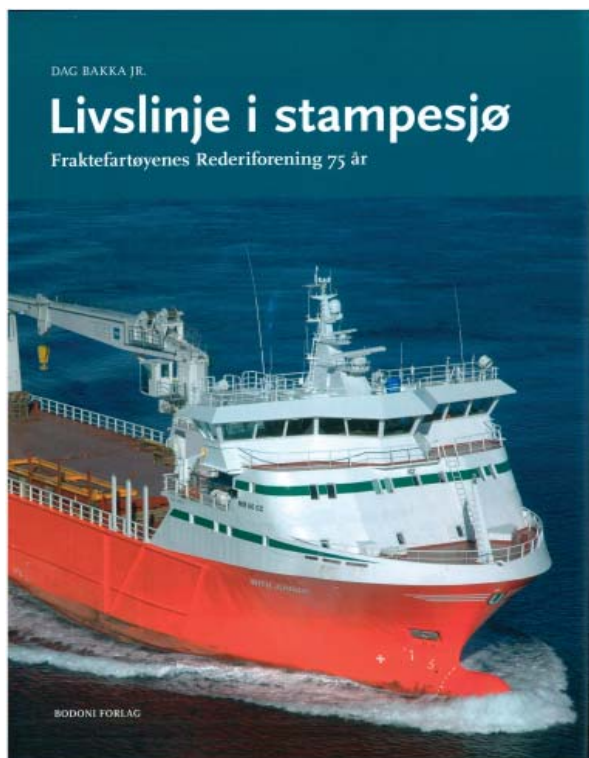
- Rederiene har lært mye gjennom prosessen, og selv om det ikke ble fullt gjennomslag for fusjon mellom fem redier i denne omgang så er det lagt grunnlag for framtidig samarbeid mellom flere av rederiene.
- Gjennom prosjektprosessen har alle involverte opptrådt konstruktivt og åpent, og det har vært lærerikt for alle parter.
- Underveis har rederiene Fjordbulk, Eides Rederi og Eide Maritim endt opp med løsninger som langt på veg tilsvarer samseiling og felles fartøyeierskap. Denne grupperingen kan også komme til å videreføre felles flåteutvikling og befraktning (det ble lagt til at disse rederiene egentlig har samarbeidet godt siden 1985).
- Selv om strategien om samseiling i regionen er riktig, og hvert rederi kunne løst ut økonomiske gevinster ved felles drift, så må vi erkjenne at det var samorganisering og felles eierskap som ble for vanskelig.
- Selv om denne planen om samseiling og rederifusjon ikke førte fram, så er alle rederiene åpne for å utnytte framtidige muligheter når de måtte dukke opp, og lærdom fra dette prosjektet vil komme til god nytte ved fremtidig planlegging av samarbeid med eksterne parter.
- Initiativtakeren til prosjektet – FR – har fått nyttig lærdom som kan utnyttes i forhold til andre mulige samarbeidskonstellasjoner innenfor FR.

produkter og tjenester til samme marked, har Møreforskning Molde tidligere identifisert lignende erfaringer. I Kjøpe-lageprosjektet (Oterhals et al, 2007) ble det på grunnlag av casestudier i fire bedrifter utviklet en metodikk for analyse av bedriftsfunksjoner som kan kjøpes (outsources eller utføres i arbeidsdeling med ekstern bedrift) eller utføres av bedriften selv. Metodikken består av fire trinn:

1. Strategisk analyse – er ny arbeidsdeling med eksterne samarbeidspartnere strategisk riktig?
2. Logistikkanalyse – vil ny arbeidsdeling gi bedre og mer effektive logistikk-løsninger i verdikjeden (som alle vil tjene på)?
3. Økonomisk analyse – vil ny arbeidsdeling gi økonomiske gevinster for enkeltbedriften(e)?
4. Analyse og avklaring av eierskapsstruktur og organisatoriske konsekvenser.

I alle undersøkte eksempler på endringer i kjøpe-lagestrukturer – fra bilindustrien i USA til felles utstyrsinvesteringer i lokal mekanisk industri - viste det seg at trinn 4 er det punktet som i flest tilfeller har stoppet igangsetting eller ført til at slike endringsforsøk har mislyktes. Lærdommen må være at forhold knyttet til ny organisering og endring i eierskap blir tatt bedre hånd om i slike prosesser.

Fra andre forsøk på endring av samarbeidsstrukturer mellom horisontale bedrifter i en verdikjede, dvs bedrifter som leverer



Fraktesfartøyenes Rederiforenings historie 1935 - 2010

Boken "Livslinje i stampestjø" av forfatter Dag Bakka jr. ble utgitt i anledning foreningens 75 års jubileum.

Boken kan bestilles ved henvendelse til foreningens kontor enten på tlf. 55 55 16 20 eller på e-post: firmaport@fraktesfartoyene.no

Pris kr. 500 + porto
Pris for medlemmer av FR
kr. 250,- inkl porto

Prosjektet NyFrakt II:

Prosjektet NyFrakt II er en oppfølging av NyFrakt.

Prosjektet NyFrakt er etterhvert blitt et velkjent tema for FRs medlemmer. Prosjektet ble gjennomført med gode resultater, ikke minst med tanke på miljøforbedringer.

I h.t. den opprinnelige prosjektplanen for NyFrakt, skulle prosjektet videreføres med en fase 2, med følgende ordlyd i prosjektplanen: Avhengig av resultatene fra aktivitetene er det ønskelig med en realisering av et eller flere fartøystyper. Dette vil medføre behov for en betydelig investering som ikke er kjent ved oppstart av prosjektet, og vil derfor måtte håndteres i en eventuell fase 2 av prosjektet, som det vil søkes om på et senere tidspunkt.

I NyFrakt deltok 9 av FRs medlemsrederier, og deres aktive bidrag var svært viktig for den vellykkete gjennomføringen av prosjektet.

Vi har gjennom hele NyFrakt prosjektet fått spørsmål relatert til hvordan interessen for nybygg er i vår medlemsmasse, og hva beviser interesse bedre enn engasjement i denne type prosjekt?

Prosjektet organiseres som et utviklingsprosjekt i regi av Fraktefartøyenes Rederiforening, basert på et bredt samarbeid mellom bedrifter og aktører som danner et felles konsortium etter samme modell som NyFrakt.

Hovedmålsetningen for NyFrakt II er konkret tilrettelegging for iverksetting av en reell fornying av den norske nærskipsflåten.

Rederiene skal på grunnlag av analysene og konseptutredningene i NyFrakt-prosjektet stimuleres til iverksetting av nybyggingsprosjekt.

For å få dette til blir det nødvendig å flytte fokus over mot finansiering, bedre samspill med vareeiere og landlogistikken, samt nye regimer for treffsikre virkemidler fra myndighetenes side, for å få realisert en ønsket utvikling.

Prosjektet har derfor som en sideordnet målsetning å fungere som en møteplass for alle involverte aktører som må samhandle for å få til en ønsket utvikling.

For å komme over i reell fornying av flåten på nesten 300 fartøy innenfor FR, vil det være behov for en fornyingstakt på minst 30 fartøy pr. år i en periode.



Kåret som
best i test
av Dine
Penger og
VG

NY MEDLEMSFORDEL

Nå tilbyr Nemi Forsikring deg som medlem/ansatt enda bedre betingelser. Vi garanterer at våre vilkår er bedre enn bransjenormen utarbeidet av FNH.

For mer informasjon om våre tilbud, ta kontakt:

ie@fraktefartoyene.no eller
hordaland@nemihordaland.no tlf: 55 54 42 70

www.nemihordaland.no



Brønnbåtnytt:

Strategiplan Brønnbåteiernes Forening

I henhold til styre- og årsmøtevedtak er det bestemt at Brønnbåteiernes Forening skal utarbeide egen strategiplan.

Det var innkalt til samling Selbusjøen Hotel og Gjestegård 25. – 27. oktober.

Dessverre ble flere rederirepresentanter forhindret fra å møte, men de fremmøtte gikk gjennom programmet, og endte opp med et forslag til strategiplan. Planen er at strategiplanen i første omgang skal styrebehandles, før den legges frem for strategigruppen, og til sist behandles av årsmøtet i mai 2011.

Oppgradering av brønnbåtkurset.

Det har i flere sammenhenger blitt formidlet til styret at det obligatoriske brønnbåtkurset ikke har fulgt med i utviklingen i tilstrekkelig grad.

Styret har hatt dette på dagsorden siden årsmøtet i sommer, og det er nå avtalt møte med Akvaveterinærenes Forening 9. desember. Styret har bedt om innspill fra medlemmene på forslag til oppgradering av kurset.

Tilbud på mannskapsforsikring

Et rederi har fått tilbud på mannskapsforsikring som er rimeligere enn det ordningen gjennom foreningen koster.

Det har også tidligere kommet på bordet forsikringstilbud som er rimeligere enn foreningens ordning, men det viser seg som regel at tilbudet ikke dekker de tariff- og lovfestede vilkår.

Administrasjonen har fokus på å ha det billigste tilbudet, så dette blir fulgt nøye.

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåtens 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

Brønnbåtnytt:

B/B "Björg Pauline" overlevert Nordlaks-konsernet

Vi gratulerer!



B/B "Björg Pauline"
Verdens største i brønnvolum

Det er Nordlaks AS på Stokmarknes som eier verdens største brønnbåt i sitt slag, som er døpt "Björg Pauline".

- Det er nå over 20 år siden Nordlaks ble etablert. Vi har vært deleier og eier av brønnbåt tidligere, men dette er første brønnbåt Nordlaks selv har kontrahert.

Brønnbåten er verdens største i sitt slag. Båten har dieselelektrisk fremdrift for redusert drivstofforbruk og redusert utslipp.

"Björg Pauline" er den første brønnbåt i Nord Norsk eierskap som har topp moderne utstyr for å handtere frakt av fisk; dvs skyveskott, fullautomatisert vaskeanlegg, OZON

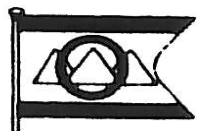
behandling, UV-filter, vannfilter samt CO2 lufter for lukket frakt, heter det i en pressemelding fra Nordlaks.

I følge pressemeldingen er "Björg Pauline" er spesielt designet for badebehandling av fisk i lukket rom ombord.

Båten er 70 meter lang og 15 meter bred med lastevolum på 2870 kubikkmeter.

Båten er konstruert av Skipskompetanse AS, Raudeberg i nær samarbeid med Steinar Eide, Sortland.

Skroget er bygget i Serbia og Vaagland Båtbyggeri har utrustet og ferdigstilt fartøyet.



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Murialmenning 1 – 5012 Bergen

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

BEFRAKTER PRIVAT:

Helge Tysse mobil 411 444 60

Revidert STCW-konvensjon:

Konsekvenser for maritim utdanning

Prinsippene for revisjon av STCW

- Beholde strukturen og målene fra 1995-revisjonen
- Ikke redusere eksisterende standard
- Ikke revidere artiklene i Konvensjonen
- Adressere uoverensstemmelser, fortolkninger, MSC-instrukser, avklaringer som har vært utgitt siden siste revisjon, utdaterte krav og teknologisk utvikling samt krav til effektiv kommunikasjon
- Gi rom for fleksibilitet hva gjelder tilfredsstillelse av krav og krav til nivå på opplæringen

Hva er nytt i konvensjonen – Endringer

- STCW-kravene gjelder nå alle som står på mannskaplisten, ikke som før kun vaktgående personell
- Fravik fra hviletid på bestemte vilkår
- Bindende krav til syn i del A
- Sjekkliste for sjømannslegen hva gjelder "fitness for duty" (generelle helsekrav) i del B
- Forhindring av sertifikatjuks og falske dokumenter
- Sertifisering av sjøfolk
- Opplæring i bl.a. ECDIS, bro og maskinromssamarbeid
- Opplæring i miljø, ledelse og samarbeid
- Oppdatering av kompetansekrav for mannskap på tank-, kjemikalie- og gass-skip
- Indtroduksjon av nettbasert læring
- Opplæring for sjøfolk i dynamisk posisjonering (DPS) og ankerhåndtering
- Arbeid rettet mot mosbruk av alkohol og andre rusmidler
- Endret opplæring i astrominisk navigasjon
- Opplæringskrav for passasjerskip og ro-ro passasjerskip er slått sammen
- Innsyn i en administrasjons revisjon av en maritim skole, av tredjepart

Hva er nytt – Nye regler

Regel II og III

- Sertifisering av motormann (>750 kW) og matros (>500 BT)
- Koordinerier med opplæring til fagbrev for matros og motormann
- STCW konvensjonen åpner for at sertifisering kan gjøres på vegne a administrasjonen

Foredrag på Maritimt Utdanningsforums årskonferanse 2010, v/underdir. Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet

Andre vesentlige endringer

- En del kompetanser i kapittel II og III er endret Gap-analyse
- Tidsramme for utdanning må vurderes
- Sikkerhetskompetanse inn i kapittel II og III
- Maskinistopplæringens varighet
- Re-trening sikkerhet

STCW – veien videre

- Implementeringsmøte i regi av EU 6.-10. september
- Møter med skoler og næring høsten 2010
- STCW-forskrift på høring senest 1. juli 2011
- Ikrafttredelse 1. januar 2012

NOx-fondet vil bli videreført til 2017

Selv om det ennå ikke er formelt vedtatt, er det rimelig klart at NOx-fondet vil bli videreført når det eksisterende miljøavtalen løper ut ved årets slutt.

Regjeringen vil det, Miljøverndepartementet vil det og vi vil det, og da skal de ikke bli så vanskelig å bli enige, sier Geir Høiby, daglig leder av NOx-fondet på et møte i Bergen. Selv om en ny avtale krever ESA-godkjenning regner Høiby med at det vil gå greit. Rundt årsskiftet burde alt være klart.

Men etter 2017 er det definitivt slutt. Da vil ikke rederiene leger få tilskudd til ymse tiltak for å få ned utslippene, og man er mest sannsynlig tilbake til en ren fiskalavgift til staten. – Men håpet er jo at utslippsmålene er nådd i mellomtiden slik at det ikke lenger blir behov for noen avgift, sa Høiby.

Både blant politikere og i næringen er det enighet om at ordningen med NOx-fondet har vært en kjempesuksess. I løpet av de tre årene fra 2008 til i dag har fondet fått inn 1,8 milliarder kroner, som er delt ut igjen til rederier (og andre) som setter i verk tiltak for å få ned NOx-utslipp.

ISM-koden på godt og vondt

Når en skipper kommer med et innlegg lik det i Fraktemann nr. 1/2010 bør en forvente at det i det minste er signert med navn og ikke et anonymt innlegg. Skipperen hvis han er det, har etter min mening helt misforstått hva som er bakgrunn for ISM-koden og hensikten med den. ISM-koden er kommet for å bli og heldigvis for det!

Bakgrunnen for ISM-koden er de mange ulykker som har vært oppgjennom årene. Med bakgrunn i mangel på prosedyrer og ansvar, som har resultert i tap av mange menneskeliv, verdier og miljøforurensning og hvor de som hadde ansvaret for hendelsene ikke har blitt stilt til ansvar, eller vært over alle hauger.

Kravet i ISM-koden er at rederiet skal ha et sikkerhetsstyringssystem som skal være tilpasset det enkelte skip og kunne ivareta og dokumentere oppgaver og ansvaret for en sikker operasjon av skipet, og samtidig være en god arbeidsplass for mannskap. For at dette skal fungere, må det være utarbeidet prosedyrer, jobbinstruksjoner og risikovurderinger for alle farefulle operasjoner om bord.

At alt var så mye bedre før er bare en billig unnskyldning for ikke å engasjere seg.

Arbeidsdagen om bord i da kan ikke sammenlignes med for mange år siden, men mange bruker fortsatt den unnskyldningen for ikke å gjøre det som forventes. For å få til de mange arbeidsoppgaver som kreves om bord i dag må en arbeide både strukturert og planmessig.

Arbeidsgiver må kunne forlange noe av den enkelte.

Skipsføreren er en nøkkelperson som også har fått sitt eget kapittel i ISM-koden, kanskje vedkommende skipper burde ha satt seg inn i hva kap. 5 innebærer. For å kunne få et godt tilpasset SMS må en både være løsningsorientert og kunne kommunisere og samarbeide med de andre ombord og i rederiledelsen, for å finne gode løsninger og tilpasse systemet slik at det blir et godt driftssystem og tjene hensikten.

Gode rutiner ikke alltid nok!

Gode sikkerhetsrutiner i en bedrift er ingen garanti for at sikkerheten er god.

En organisasjons sikkerhetskultur kan nemlig både fremme og hemme sikkerheten, viser en ny doktor-avhandling.

- I en planleggingsfase kan de virke uheldig å ta ting på sparket og improvisere, men i en krisesituasjon kan det være denne evnen hos de ansatte som sørger for at man overlever.

Det skriver Tor-Olav Nævestad ved Senter for teknologi, innovasjon og kultur på Universitetet i Oslo i sin ferske doktorgradsavhandling.

Felles forventning

I alle organisasjoner har man felles forventninger om risiko og risikoforebygging. Men når oppmerksomheten rettes mot bestemte farer, risikerer man å overse andre, mener Nævestad.

- Det sentrale spørsmålet er da om man har prosedyrer for -

Et sikkerhetsstyringssystem skal være et system som de ansvarlige ombord har vært med på å utforme, slik at oppgavene ombord blir et hjelpemiddel til å ivareta en operasjon av alle oppgaver om bord og gjør skipet til en trygg arbeidsplass.

De aller fleste rederier har i dag innsett at ISM koden faktisk har bidratt til bedre oppfølging og dokumentasjon over viktige oppgaver og sikker drift av skipene sine.

ISM-koden baserer seg i hovedsak på det regelverket som allerede finnes og har vært et krav i mange år, Solas, Marpol, STCW, LSA koden, flaggstatkrav etc.

Et annet element som det etter min mening bør legges mer vekt på, er det som går på trivsel og stabilitet på skipene og i rederiet. Å ivareta de oppgavene som det å drifte et topp moderne skip i dag krever, mannskaper som kjenner skipet og kan bruke de hjelpemidlene som rederiet har installerte om bord, optimalt. Et stabilt mannskap bidrar i aller høyeste grad også til sikrere drift både når det gjelder å ta vare på lasten og forebyggende vedlikehold.

Til slutt et eksempel til ettertanke!

Jeg skulle implementere sikkerhetsstyringssystemet på et skip en tid tilbake. Skipperen var totalt imot alt som gjorde arbeidsdagen annerledes enn før. Alt var bare "ræva" med det nye systemet. - Men kravet var ISM-sertifisering - "take it or leave it".

Jeg brukte lang tid på å overbevise vedkommende at skipet måtte ha dette for å få lov til fortsatt å kunne seile.

Skipet kom til Bergen etter 2 måneder og skipperen ringte og ba meg komme ombord. Da hadde han laget prosedyrer, kjøpt arkivpermer, snekret opp bokhylle på lugaren og ryddet i papirer og sertifikater.

Det var da han sa; - Dette er jo ikke noe nytt egentlig, jeg skulle hatt dette for lenge siden, nå har jeg endelig orden i tingene og oppgavene mine ombord. Lykke til videre for tvilerne!

Hallvard A. Kaasøll, Nautilus Sjø AS

og øver på - de riktige farescenarioene, sier han til Forkning.no.

Høyrisiko

Nævestad har sett på sikkerhetskulturen ved norske oljeplattformer, og spesielt på to ulykker; blant annet gassutblåsing på Snorre A plattformen i 2004.

Begge deler

De involverte på Snorre A opplevde en utblåsing verken de eller planleggerne av brønnoperasjonen hadde forestilt seg. Årsaksanalysen av Snorre A-utblåsing konkluderte med at det var de samme kulturelle trekkene som forårsaket utblåsing, som satte de gjenværende på plattformen i stand til å håndtere den.

- Sett mot en slik bakgrunn er ikke sikkerhetskultur enten bare bra eller bare dårlig. Det er gjerne begge deler, sier Nævestad.

Bergensavisen 24.11.2010

Hevder at los gir mindre sikkerhet

Uenigheter: Lostjenesten er blitt et laugsvesen som fungerer i strid med hensikten. Å ha los ombord gjør trafikken langs norskekysten mindre sikker, hevder rederisjef.

Rederiene advarer mot konsekvensene av forslaget til ny losforskrift. De mener den bare tar hensyn til losvesenets egeninteresser. Lostjenesten koster cirka en halv milliard kroner i året og er bruker-finansiert.

Hentet fra Maritimt Forum sine hjemmesider.

– Vi kunne nesten ikke tro det vi leste, sier lederen i Rederiforbundets gruppe for småskipsfart, administrerende direktør Ole Sævild i Bergen-rederiet Sea-Cargo. Han føler at forskriften er laget utelukkende for å ivareta det han beskriver som laugssystemet, ikke for at lostjenesten skal være et positivt bidrag for sjøsikkerheten.

Sjefen for Kystverkets sjøsikkerhetsavdeling avviser kritikken. Avdelingsdirektør Arve Dimmen ved Kystverkets hovedkontor i Ålesund sier han ikke kjenner seg igjen i det bildet som tegnes av losvesenet (se egen sak).

– Næringen er opptatt av en høy navigasjonssikkerhet. Det har vi i Norge i dag, uavhengig av losbruk. Og kravet om los må jo dreie seg om hvilken kompetanse som finnes ombord, sier Sævild.

Bekymret for sikkerheten

– Vi har hatt to ulykker med våre skip. Begge skyldtes losen. For en stund siden kolliderte en av båtene og gikk deretter på grunn i Vatelestraumen, samme sted som «Rocknes» havarerte i januar 2004. Ikke mindre enn fire losere var på plass i de to fartøyene. Erfaringen er at losen tar over kommandoen på broen, mens han egentlig skal være en rådgiver for kapteinen, sier Sea-Cargo-sjefen.

– Vårt største ankepunkt er sikkerheten, ikke økonomien. Vår erfaring er at losene bidrar til å gjøre seilasene mindre sikre. Dermed fungerer ordningen stikk i strid med hensikten. Dagens losløsning, som ikke er endret i form i det nye forslaget, tåkelegger i de fleste tilfeller ansvaret og bidrar til flere ulykker, sier han.

Etter høringsrunden i sommer ba Rederiforbundet om et møte med Fiskeridepartementet for å utdype sine betenkeligheter. Sævild beskriver møtet, der departementet insisterte på at Kystverkets ledelse måtte være representert, som resultatløs og sier at det ikke kom en eneste innrømmelse ut over et par misforståelser og skrivefeil.

– Vi fikk klar beskjed om at forskriftens hensikt ikke var opppe til diskusjon.

Økte kostnader

Såkalte farledsbevis åpner for at skip kan seile uten los. I dag er kravet for å oppnå farledsbevis at offiserene må ha seilt den aktuelle strekningen seks ganger både på dagtid og om natten, før de går opp til en prøve. I den nye forskriften endres kravet til at offiserene må ha to års fartstid for å kunne ta prøven som gir farledsbeviset.

– Langtidseffekten av dette er at man må gå inn med mye mer losing. For vårt vedkommende bruker vi farledsbevis og slipper å ha los i 80 prosent av tiden. Men etterhvert som eldre offiserer forsvinner, vil de nye bli rammet av kravet om to års fartstid. Det betyr økte kostnader til losing og dyrere transport, sier Sea-Cargo-sjefen. Han viser til at det er store kostnader forbundet med å ha los. For et lasteskip av den typen Sea-Cargo disponerer koster det 204.000 kroner å ha los ombord på strekningen Stavanger-Trondheim og tilbake, en rundtur som normalt tilbakelegges på et par-tre døgn.

Som et eksempel på systemets ivaretagelse av losvesenets egeninteresse trekker han frem kravet om at man må ha los for å forflytte skip et lite stykke nedover den samme kaifronten.

I forslaget er fartøyer som måler mindre enn 70 meter fritatt for losplikt.

– En slik lengdebegrensning har ingen relevans til sjøsikkerhet. I dag er det jo i stor utstrekning eldre fartøyer som er mindre enn 70 meter. Hvor er fornuften i at de eldste skipene i flåten skal slippe loskravet, mens nye, velutstyrte båter må benytte en tjeneste som det sikkerhetsmessig ikke er noen dekning for, spør Sævild.

Ber om utsettelse

OSLO: En Veritas-rapport fra 2006 konkluderte med at det ville være mulig å spare over 50-100 millioner kroner i årlige kostnader til losvesenet.

– Noen muligheter for slike innsparinger ser vi ikke i forslaget til ny losforskrift. Derimot inneholder forskriften forslag som vil øke antallet oppdrag for losene. Økningen blir så kraftig at det ikke er loser nok til å ivareta alle oppdragene, sier Sea-Cargo-sjefen Ole Sævild.

– Men det kan gis dispensasjoner fra losplikten?
– Ja, men vi er ikke beroliget. For oss er det viktig at iverksettelsen utsettes til man kan få behandlet saken på en skikkelig måte, sier Sævild.

Kystverket avviser kritikken

Avviser kritikken

OSLO: Sjefen for Kystverkets sjøsikkerhetsavdeling avviser Ole Sævids kritikk. Avdelingsdirektør Arve Dimmen ved Kystverkets hovedkontor i Ålesund kjenner seg ikke igjen i det bildet som tegnes av losvesenet som et laugssystem.

– Losing er et av de viktigste sjøsikkerhetstiltakene vi har. Det er ingen tvil om at bruk av los er nødvendig langs norskekysten, sier Dimmen.

Til påstanden om at losene bidrar til å gjøre seilasene mindre sikre, sier han:

– Det er ikke korrekt. Ifjor ble det utført mer enn 42.000 losinger fordelt på 270 losere. Det skjedde seks grunnstøtinger med los ombord. Omtrent like mange seilaser foregikk uten los, med navigatører som er kjent i farvannet og som har avlagt prøve. På disse seilasene registrerte vi 17 grunnstøtinger.

– Kritikerne mener at losen overtar kommandoen ombord?

– Regelverket er klart; Losen er rådgiver for kapteinen. Det vi ofte opplever er imidlertid at det oppfattes som en lettelse når losen kommer ombord, og at det blir lett for navigatøren på broen å trekke seg tilbake. Det er viktig at skipets brobesetning involverer seg.

– Veritas har påvist betydelige innsparingsmuligheter i forhold til dagens ressursbruk?

– Rapporten inneholdt både økonomiske vurderinger og risikovurderinger. Vi beregner en nedgang i antall losinger som følge av justering av lospliktgrensene, men de nye forskriftene bygger primært på risikovurderinger.

LOSTJENESTEN

- Koster vel 500 millioner kroner i året og er 100 prosent brukerfinansiert.

- Inntektene kreves inn som losingsavgift og losberedningsavgift.

- Cirka 270 losere og 130 losbåtførere er tilknyttet 18 losstasjoner langs kysten.

- Losene har bakgrunn som skipsførere eller overstyrmenn før de gjennomgår spesialopplæring og etterutdanning i Kystverket.

- Fartøyer med løyve til persontransport i rute etter samferdselsloven, fiskefartøyer registrert i EØS-området samt innenrikstrafikk under gitte forutsetninger er unntatt fra losplikten etter dagens regler.



*Vi takker våre
medlemmer
og forbindelser
for godt samarbeid
i 2010
og ønsker alle en
fredelig jul
og et godt nytt år!*



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE
400 – 6 700 DW T

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

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

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN

Høringsuttalelse - utkast til forskrift om losplikt i norske farvann og forskrift om losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsavgift

Fraktefartøyenes Rederiforening organiserer ca. 280 fraktefartøy, som hovedsakelig opererer på norskekysten. Store deler av medlemsmassen seiler under ordningen med farledsbevis.

Effektivisering av lostjenesten, herunder legge forholdene til rette for en smidigere saksgang når det gjelder utstedelse av farledsbevis, har vært en viktig sak for foreningens medlemmer i en årrekke, og vi har lenge etterlyst resultater av effektiviseringsprosjektet for lostjenesten og evalueringsrapporten utarbeidet av Det Norske Veritas.

I vårt høringssvar vil vi særlig legge vekt på

- 70 m grensen
- Generell losplikt farlig last
- Farledsbevis
- Nye gebyrer

Generelt

DNVs rapport konkluderer med at antall losinger kan reduseres med mellom 25 og 30% uten at det går ut over sikkerheten. Reduksjonen i kostnader for sjøtransporten ville i så fall i h.t. rapporten innebære mellom 50 og 100 mill.kr. I det utkastet til ny forskrift som nå foreligger, fremkommer en generell reduksjon i antall losinger på 10% som skal gi en kostnadsreduksjon på 6%. Generelt sett er dette et skritt i riktig retning, men ikke mer. For vår næring er tiffellet motsatt – våre medlemmer blir i større grad enn tidligere omfattet av losplikten; dette gjelder innenriks fartøy over 70 m og ikke minst fartøy som fører farlig last.

70 meters grensen

Kystverket hevder som nevnt i høringsbrevet at antall losinger reduseres. For vår medlemsmasse stemmer dette ikke. Vi er positive til at grensen for losplikt heves fra 500 BT til 70 meter, men vi har hele tiden hevdet at også 70 m er for lavt, den burde vært 90 m – som f.eks. Sverige praktiserer. En fører av et fartøy som går i innenriks fart med kysten som fartsområde, har svært god farvannskompetanse. Vi vil nevne i denne sammenheng at losene også bruker våre medlemsfartøy i opplæringsøyemed/fartstidsopptjening.

70 meters grensen gir ca. 75 av våre fartøy losplikt, som for de fleste kan løses med farledsbevis. I tillegg kommer fartøy som fører såkalt farlig last, som i dag seiler med farledsbevis, men som etter den nye forskriften vil få absolutt losplikt. I h.t. en undersøkelse vi har gjort i vår medlemsmasse er det i dag ca. 20 fartøy som bruker los, fra 2 losoppdrag pr. år opp til 50, de fleste et sted midt i mellom. Vi kan med disse tallene konkludere at ny forskrift betyr en betydelig innskjerping av regelverket for vår medlemsmasse – krav og kostnader som virker i motstrid mot målsetningen om gods fra vei til sjø. Losen har farledskunnskap, men det samme har en navi-

gatør med norskekysten som arbeidsplass. Vi forstår at der må settes en grense et sted – men mener som nevnt tidligere at 90 meter hadde vært et mer naturlig valg. Farledskjennskap har lite med båtstørrelse å gjøre, kjenner man farleden – som våre navigatører gjør – kan vi ikke se at 90 meter skulle innebære en sikkerhetsrisiko. Vår forening har helt siden krav om farledsbevis ble innført som en følge av ny losforskrift i 1995 argumentert for at grensen burde gå ved 90 meter. I denne perioden har det vært en sterk teknologisk utvikling både når det gjelder navigasjonsinstallasjoner og hjelpemidler på broen, mange fartøy har tatt i bruk elektroniske kart, vi har fått mye bedre overvåking gjennom sikkerhetssentralene og AIS. I tillegg stilles det høyere kompetansekrav til navigatørene. Vi mener at disse forholdene ikke er tatt hensyn til når man har valgt å sette grensen ved 70 meter.

Farlig last

MARPOL dekker alle sider ved skipsfart som har med utslipp/miljø, farlige og mindre farlige stoffer. Det argumenteres med at tidligere revisjoner av MARPOL rettfærdiggjør en betydelig innskjerping av losplikt på skip som fører farlig last, noe som etter vårt syn er lite konsistent. Vi savner en realistisk vurdering av risiko og hvilke tiltak som er etablert, eller kan settes inn, for å redusere faren for en uønsket hendelse. Det bør videre være i samfunnets interesse å ha en konsekvensanalyse på hvilke transportalternativ som gir høyest samfunnsikkerhet, og hvilke tiltak som vil være tilstrekkelig for å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå.

I de fleste tilfeller vil ikke etter vårt syn los på skip med navigatører som er særdeles farvannskjent, løfte sikkerheten i hele tatt, kun kostnaden. Produkttankskip som går på kysten har en svært lav ulykkesfrekvens, og har omfattende navigasjonsrutiner som skipets besetning driller på og blir revidert på av rederi og kunder. Dette innbefatter en reiseplanlegging som gjøres av svært farvannskjente navigatører, og som det brukes mye tid på å implementere med navigatørene. Etter vår mening vil det åpenbart være en risiko forbundet med å intrigere disse prosedyrene med hyppig vekslende loser om bord, og faren er stor for at skipet til tider vil seile etter ”to planer”. Losen vil ikke ha tid til å delta i tilstrekkelig grad på ruteplanlegging ombord, og faren for misforståelser og dårlig bridgemanagement vil ligge latent i operasjon av skipene.

MARPOL Annex I (oljelast)

Det har ikke vært avgjørende endringer i regelverket tilknyttet MARPOL Annex I (olje last) som kan forklare den betydelige innskjerpingen av losplikten for denne typer skip og last. Endringer i regelverket i MARPOL Annex I, om at skip over 600 dwt som fører fueloil skal ha dobbelt skrog,

Høringsuttalelse - utkast til forskrift om losplikt i norske farvann og forskrift om losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsavgift

ivaretar den økte forurensningsfaren i forhold til skip med enkelt skrog. Det er dermed ingen grunn til å regulere dette ytterligere i lovforslaget.

Definisjonen på 23 grader flammepunkt (mulighet for å benytte farledsbevis) som det refereres til i forskriften, er helt nytt. Muligens er denne verdien satt etter høyeste normal temperaturen i Norge, men MARPOL Annex I har ikke tilsvarende definisjoner. Dette forslaget er en sterk innskjerpelse i nytt losregelverk, uvisst av hvilken grunn, og vil uten tvil medføre at det meste bensintransporten på kysten som i dag føres på skip under 5.000 dwt vil overføres til landtransport.

MARPOL Annex II (kjemikalier)

Det har vært en reklassifisering i MARPOL Annex II som berører fartøy som fører kjemikalier, der alle stoffer er blitt gruppert i nye standardiserte kategorier tilsvarende landindustrien. Stoffene har ikke blitt farligere av den grunn. Som eksempler kan nevnes fiskeolje og vegetabiliske oljer, som fortsatt ikke er et spesielt farlig stoff – selv om de er regulert i MARPOL Annex II og definert som kjemikalier. I det foreliggende forslag til ny losforskrift vil også disse bli omfattet av losplikt.

LNG

Vi stiller spørsmål ved at et LNG skip får losplikt dersom det fører mer enn 10 m³ LNG, men at et LNG drevet skip kan ha ubegrenset med LNG om bord – det virker lite konsistent.

Det er videre vår mening at dersom det tillates LNG om bord på ferger med 300 passasjerer uten los, bør også et mindre skip i nærskipfart kunne seile uten los.

Når det gjelder føring av det som kommer inn under betegnelsen "farlig last", mener vi at Kystverket bør ha tillit til sitt eget system: farledsbevisordningen, og at innehaverne av dette kjentmannsbeviset beviser at navigatører bl.a. på tankskip med farlig last har tilstrekkelig farvannskompetanse, slik dagens ordning fungerer.

Det vi kort og godt ber om er at dagens strengt regulerte losforskrift/farledsbevisordning videreføres på disse typer skip, og vi ser ingen grunn til å skjerpe dette inn ytterligere.

Farledsbevis

Våre medlemmer reagerte sterkt da kravet om farledsbevis ble innført i 1995. Etter hvert har næringen har innfunnet seg med dette forholdet, og mange av våre medlemmer er opptatt av at den teoretiske delen bakes inn i skoleverket. For næringen er det først og fremst viktig at myndighetene utviser fleksibilitet og smidighet – og ikke minst lik praksis ved utstedelse. Dette er forhold vår forening har tatt opp med Kystverket i flere anledninger, og vi opplever i det store og det hele at det har gått seg til på en god måte.

Det er et derfor et svært dårlig signal når det fremgår at Kystverket mener det vil kreve en mer omfattende administrasjon å ivareta den nye farledsbevisordningen.

Nye avgifter

Gjennom Soria Moria og Stø kurs er det uttrykkelig fastslått at det skal legges til rette for at mer av godset skal gå sjøveien. I realiteten ser vi en utvikling som går helt motsatt vei, der sjøtransporten taper andeler til vegtransporten. Der er flere grunner til dette, og vi erkjenner at næringen har et sjøstykke å seile når det gjelder å få på plass mer effektive transportløsninger. Både gjennom vårt eget prosjekt NyFrakt og det pågående prosjektet i regi av Kystverket og havnene Hvordan lykkes med sjøtransport er det fokus på disse spørsmålene.

En sak er imidlertid helt klar: det hjelper ikke målsetningen om mer sjøtransport når denne transportformen ensidig ilegges flere avgifter, slik at ubalansen i forhold til landtransport økes. Vi er svært skuffet over at det i forslaget legges opp til to nye avgifter; farledsbevisavgift og kadettfarledsbevisavgift.

Konklusjon

Som det fremgår er vi kritiske til deler av den nye losforskriften, fordi den på nevnte områder vil føre til at godset går på vei i stedet for sjø. Gjennomføres absolutt losplikt på fartøy som fører farlig last, vil det bety at norske arbeidsplasser settes i fare og at nasjonal kompetanse innen kystnavigering reduseres. I tillegg er det ikke belyst hvilke samfunnsmessige konsekvenser føring av farlig last vil ha ved at den fraktes på bil; da tenker vi både på konsekvensene ved eventuell eksplosjonsfare og i tillegg økt forurensning. Vi minner om at en liten tankbåt frakter lasten til 50 trailere – det bør veie tungt i denne sammenheng.

Det er på ingen måte slik at vi ikke ser at der også er positive elementer i forslaget, og vi håper at vi i det videre kan få være med å gi innspill i arbeidet med å fastsette en ny forskrift som gir forutsigbare og stabile løsninger for losplikt og farledsbevis. Vi er overbevist om at landet vil være best tjent med å legge til rette for fraktløsninger som totalt sett gir den mest samfunns-gunstige transport både når det gjelder frakt av farlig last og andre varer. Det vil også være helt i tråd med målsetningen i Soria Moria og Stø Kurs.

Vennlig hilsen
Fraktefartøyenes Rederiforening
Siri Hatland
Adm.dir.



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

4600 KRISTIANSAND

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

4501 MANDAL

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

8600 MO I RANA

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

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

5440 MOSTERHAMN

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

5200 OS

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

1724 SARPSBORG

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

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 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: sandfrakt@sandfrakt.no
www.sandfrakt.no