

fraktemann

NUMMER 3/4 - 2009

74. ÅRGANG



M/S "EIDSVAAG SIRIUS", Eidsvaag Rederi AS, 7270 Dyrvik

Verftskonferansen s. 4

Maritime Labour Convention - MLC 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
Hammarn 26, leil. H 0703, 8003 Bodø,

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 909 76 095
6089 Sandshamn

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFER AS
Bankgiro: 6501.06.84956
Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 30.11.09
Abonnement: 175 kr per år/inkludert i
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):
kr. 4 per spalte mm
(1 side er to spalter)
1/1 side kr 2000
1/2 side kr 1000
1/3 side kr 650
1/4 side kr 500

I DENNE UTGAVEN:

<i>Innhold/redaksjonelt</i>	2
<i>Leder</i>	3
<i>Verftskonferansen</i>	4
<i>Maritim Industri: I dyp bølgedal</i>	6
<i>NOx-fondet</i>	6
<i>Trygg på sjøen med Redningssselskapet</i>	7
<i>Sikkerhetsmeldinger fra SD</i>	8
<i>Brønnbåtnytt</i>	12
<i>Sats på sjøveien, v/Arnfinn Ingjerd</i>	14
<i>Båtfrakt contra trailerfrakt</i>	15
<i>Oppholdstilatelse for utenlandske sjøfolk</i>	15
<i>Maritime Labour Convention</i>	16
<i>Parmittering grunnet mangel på oppdrag</i>	19

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

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

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

Finnmark og Troms: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Nordland: Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 71 50

Varamann: 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 Bårdslett, Hareid, tlf. 700 933 88

Representant fra Brønnbåteiernes Forening: Bjørn Inge Våge,

6089 Sandshamn mobil 909 76 095

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

Forhandlingsutvalget i FR:

Leder Einar Eidshaug

Nestleder Anders Talleraas,

Medlem Lawrence Falkeid

Mot et spennende nytt år 2010!

status og utsiktene fremover for den næringen vi representerer. Det er fortsatt krevende og utfordrende tider. Men slike tider gir også ofte muligheter. Det heter jo at på kinesisk er tegnet for krise koblet mot tegnet for muligheter. Og for de av våre medlemmer som har vært med en stund, vil nok det være en sannhet.

Verden står fortsatt midt oppe i en finanskriser. Mange tegn tyder på at det verste er over, men de siste dagers oppslag om krise i Dubai, viser at lite skal til før det internasjonale samfunn skjelder i sine økonomiske grunnvoller. Og her hjemme ser vi at eksportnæringene sliter, det igjen smitter over på vår næring. Men mange ser frem til at det blir til dels vesentlig bedring i 2011, mens 2010 kan bli et år hvor krisetegnene dempes, og hvor bedring kan merkes i 2. halvår. Vi får se.

Det som er gledelig og helt nødvendig for vår næring, er at Regjering og Storting kommer til å gå inn for at nettolønnsordningen skal fortsette. Men etter krav fra Riksrevisjonen, er hele ordningen satt under evaluering, som det heter. Den er jeg ikke redd for. Men underveis viser det seg at ett av kravene til vår næring for å få nettolønnsordningen, var flere lærlingeplasser. Enkelte ting kan tyde på at der har ikke næringen fulgt opp så godt som vi kunne ønske, men det kartlegger vi nå. Det som må stå klart, er at for å forsvare nettolønnsordningen, som vi betrakter som helt nødvendig for nærskipsfarten under norsk flagg, så må vår næring levere i forhold til lærlingeplasser.

Ett annet område som foreningen arbeider sterkt med fremover, er å følge opp arbeidet som har vært gjort i NOx-fondet. Sammen med de 13 andre organisasjonene som sammen med Fraktefartøyenes Rederiforening står bak fondet, mener vi sterkt at NOx-fondet må få forlenget levetid, ut over 2011. Det har ikke minst stor betydning både for økonomien i rederiene og for mulighetene til å få til en større fornyelse i vår flåte. Derfor satser alle organisasjonene på å få til en forlengelse til 2020. Dette er begrunnet med at Fondet leverer sterkere enn forutsatt i avtalen med myndighetene. Og vi ser at i de 3 årene som fondet har avtale om å eksistere, vil ca 1 800 000 millioner kroner bli betalt ut som støtte til reduksjon av NOx – utslipp. Absolutt alt som innbetales av "avgifter" fra skip og rigger, føres tilbake til investering i rensetiltak. Administrasjonsomkostningene holdes på et minimum, de er lavere enn renteinntektene, slik at dette blir resultatet.

Erfaringene med arbeidet med NOx-fondet, hvor vi har fått til et bredt samarbeid mellom 14 store næringsorganisasjoner, er udelte positive. Samarbeid gjør sterk, og det mener jeg vi skal fortsette med. Dette vil også kunne ha betydning for oss i andre sammenhenger.

Slik jeg ser det, vil Fornyelse stå helt sentralt i FR sitt arbeid i 2010. Ny Frakt prosjektet avsluttes nå mot årsskiftet. Der skal vi ha en presentasjonskonferanse 20. januar 2010 i Oslo, hvor alle resultatene som er oppnådd gjennom dette prosjektet blir presentert. Og det ser ut som om det er meget interessante perspektiver i det som nå leveres. Rolls Royce, som har stått for design og testing og utvikling av 2 fartøyer, ett på 69,9 meter og ett på 89,9 meter, mener at disse skipene har et sparepotensial på drivstoff – forbruk på over 30 %, basert på foreløpige beregninger. Disse skal finberegnes videre, men det er god grunn til å forvente at drivstofforbruket er betydelig lavere enn på dagens eldre fartøyer. Og med løsninger for Gassdrift, vil også miljøregnskapet bli utrolig godt. En sparer da 80 % NOx og mer enn 20% CO2. Men om en velger vanlig dieseldrift, vil også dette nye konseptet levere gode, miljøvennlige løsninger for reder, vareeier og for sjøfolkene om bord.

Men det er store finansielle utfordringer for å få til en vesentlig fornyelse i flåten. Derfor har styret gått inn for at vi skal kjøre et prosjekt "Ny Frakt 2", hvor fokus vil stå på å finne finansielle og strukturelle løsninger for å realisere en hardt tiltrengt fornyelse av flåten. Der vil også arbeidet for å få lastet av noen av de alt for mange avgiftene som sjøtransporten har, stå sentralt. Dette nye prosjektet vil starte like over nyttår, og gå 1 år etter de foreløpige planer.

Vi ser ellers en økende interesse for det arbeidet som gjøres i Fraktefartøyenes Rederiforening. Med en gryende krise for norsk verftsindustri, ser flere muligheter for å fylle opp noe kapasitet ved en fornyelse av vår flåte. Den nye Næringsministeren og hans departement, er veldig åpne for konstruktive forslag til fornyelse. Det får vi forsøke å utnytte i det videre arbeidet.

Året 2009 har vært et meget aktivt år for Fraktefartøyenes Rederiforening på bredt grunnlag. I høst har vi utarbeidet en ny strategi for de nærmeste årene, og det ser ut til at aktivitetene bare øker fremover. Årsaken til at styret ser seg i stand til å kjøre et høyt aktivitetsnivå, er at vi har en meget kompetent og arbeidsvillig stab, som står på fullt for felles sak.

På vegne av styret og foreningen takker jeg hele administrasjonen for det, og lover at kravene ikke blir lempeligere i det nye året. Et år som også er jubileumsår for det som i dag er en meget aktiv forening.

Fraktefartøyenes Rederiforening og våre medlemmer står foran et spennende år 2010, med utfordringer på mange plan. Men jeg velger i innledningen til jubileumsåret å fokusere på at det er mest muligheter vi ser foran oss.

- Muligheter til fornying.
- Muligheter til miljøforbedringer.
- Muligheter til avgiftsmoderasjon fra myndighetenes side.

Dette krever innsats på mange plan fra FR sin side, men de utfordringene får vi ta, og satse på at de kan løses til det beste for alle våre mange medlemmer.

Takk for et innholdsrikt år i 2009. Jeg ser frem til at vi kan få nok et fremgangsrikt år i 2010!

Anders Talleraas,
styreleder i Fraktefartøyenes Rederiforening.

Verftskonferansen 3. - 4. november

Rejeringens maritime næringspolitikk,

v/Statsråd Trond Giske.



Krisetid er omstillingstid og mulighetenes tid, sa næringsminister Trond Giske da han 3. november møtte en samlet verftsnæring i Ålesund. Ministeren inviterer til inkluderende dialog i tiden framover.

- Teknologi utvikler samfunnet, det forandrer livene våre og påvirker hvordan vi lever. Verftsnæringen i Norge er høyteknologisk og derfor verdensledende. Det er en næring som har vært gjennom kriser før, men den har alltid landet på beina, sa Giske på Verftskonferansen 2009.

- Til nå, i finanskrisen, har Norge klart seg usedvanlig bra. For skipsindustrien er 2009 et solid år. Men på grunn av at krisen rammer senere i denne delen av næringslivet er det først i tiden foran at det blir vanskelig. Det er bedrøvelig at verftene opplever ordretørke i tiden som kommer.

Den maritime klyngen sysselsetter i dag 97.000 og har en verdiskapning på 100 milliarder kroner.

Fordelingen innen den maritime klyngen:

• Skips- og offshoreverft	13%
• Maritime tjenester	24%
• Maritimt utstyr	27%
• Rederier	36%

Syssetningen innenfor bygging av skip og oljeplattform-er har hatt en sterk vekst fra ca 31000 sysselsatte i 2005 til ca 40.000 sysselsatte i 2008.

Halvparten av den maritime verdiskapningen skjer i Møre og Romsdal, og han stilte spørsmålet; "Har vi egentlig råd til Oslo?"

Ordretilgangen i 2010 er avgjørende for hvordan det vil gå fremover.

I 2006 var det 110 skip i ordre mens det i 2009 var 11 skip i ordre. På grunn av overkapasitet og manglende finansiering er det en fare for kansellering av ordre. 2011 og 2012 er kritisk om ikke nye ordrer kommer inn.

Tid for omstilling

Ministeren ønsket å fokusere på mulighetene, mer enn på nederlag og krisestemming. - Krisetid er også omstillingstid. Dette er mulighetenes tid, sa han. - Bedriftene må klargjøre seg for å kunne vinne nye slag, og være i front i den utviklingen som kommer.

- Fra myndighetenes side er det lagt til rette med mer fleksible permitteringsregler og vi har nå styrket mulighetene for bedriftsintern opplæring. Ordningen for bedriftsintern opplæring er utvidet til 26 uker. Jeg vil jobbe for en regjeringpolitikk som legger til rette for et

kunnskapsbasert og miljøvennlig næringsliv. Den økonomiske politikken må ivareta dette. Det viktigste er å bidra til å sikre og skape arbeidsplasser, jobbe for like konkurransevilkår, ha en trygg økonomisk politikk.

Giske sier at den store pedagogiske oppgaven for vår tid er å forklare hvorfor vi ikke kan pøse inn med penger der vi ønsker. - Hvorfor må vi holde igjen oljepengebruken når vi er verdens rikeste land? - Dette er ikke minst et spørsmål som handler om generasjoner, om vi skal spise opp alt nå, eller om vi skal dele med de kommende generasjoner.

Regjeringen er opptatt av:

- Trygg økonomisk politikk
- Sikre og skape arbeidsplasser
- Like konkurransevilkår
- Motvirke subsidiekonkurranse og proteksjonisme
- Nyskapning

Hovedpunkter i Regjeringens maritime strategi:

- Konkurransedyktig rederiskatteordning
- Gode forsknings- og innovasjonsprosjekter er igangsatt
- Viktige vedtak i IMO
- Høyere opptakstall for maritime utdanninger
- Markedsføring av NIS

Nærings- og Handelsdepartementets budsjett 2010

Næringsrelevant forskning	2,2 milliarder kr
Innovasjon Norge-ordninger	1,5 milliarder kr
GIEK (alminnelig)	110 milliarder kr
GIEK (byggelån)	6,5 milliarder kr

Verftskonferansen 3. - 4. november

Maritim satsing i 2010

MAROFF	130 mill.
Nærskipsfart	10 mill.
Maritim utvikling	15 mill.
Nettolønnsordning sjøfolk	1,75 milliarder

Satse på kompetanse.

- Ha fokus på framtida nå, sa Giske. - Sats på kompetanse! Det er for eksempel utrolig flott at Rolls Royce-konsernet har valgt å legge sitt nye kurs- og opplæringscenter til Ålesund. Det viser at Norge er attraktiv, at det er her vi har den beste kompetansen. Senteret skal åpnes i 2011.

Innovative og miljøvennlige løsninger -

- Sats på innovative og miljøvennlige løsninger, det finnes muligheter i forhold til nordområdene, og det er muligheter gjennom øvrig internasjonalt engasjement. Gjennom Norges deltakelse i Expo 2010 i Shanghai skal vi vise fram den norske spisskompetansen. Verftsnæringen inviteres til å se mulighetene i dette. Vi håper arenaer og møteplasser det neste året skal bidra til å åpne nye dører overfor utlandet, spesielt mot Asia.

NOx fondet – en suksess – midler brukes til nyskapingssprosjekt

Nye muligheter i nordområdene

Internasjonalt engasjement :

Ikke tolke regelverket strengere i Norge enn de land vi konkurrerer med

Like konkurransevilkår – konkurransedyktig

Stø kurs

Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" fra 2007 er bekreftet i Soria Moria II-erklæringen. Strategien har som visjon at "Norge skal være en ledende maritim nasjon og at de norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden".

Norge som maritimt vertsland

Nærings- og handelsminister Trond Giske lanserte informasjonskampanjen «Norge som maritimt vertsland» under Verftskonferansen i Ålesund 3. og 4. november.

– Formålet vil både være å trekke utflyttet norsk virksomhet tilbake til Norge samt å vekke interesse hos utenlandske aktører til å velge Norge som lokalisering-alternativ for maritim virksomhet, sier Giske.

Han vil invitere næringen til samarbeid om utvikling og gjennomføring av dette i løpet av første halvår 2010.

Det er satt av 1 million kroner til prosjektet.

– Vi er i gang med å kartlegge regelverk og administrative prosedyrer som kan være til hinder for valg av norsk flagg. Vi vil be om innspill fra næringen og berørte parter, blant annet Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet, rederinæringen og fagbevegelsen, sier Giske. Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" fra 2007 er bekreftet i Soria Moria II-erklæringen. Strategien har som visjon at «Norge skal være en ledende maritim nasjon og at de norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden».

– Regjeringen fører en aktiv maritim næringspolitikk. Initiativet til å lage en målrettet informasjonskampanje om Norges som maritimt vertsland inngår i videreføringen av den maritime strategien, sier Giske.

Like før 2009 er historie, er det grunn til å reflektere litt over

Paneldebatt om Maritim næringspolitikk.



Pandeldeltakere fra venstre:

Jan Glennorange, seniorrådgiver, Burson-Marsteller, Kjell Olav Haugland, direktør, Bergen Tankers AS, Oddvar Aam, direktør, Marintek, Hanna Lee Behrens, direktør Norges Rederiforbund, Rolf Fiskerstrand, adm.dir., Fiskerstrand Verft AS, Ove Røssland, adm.dir., Umoe Scat-Harding AS, Trond Giske, Nærings- og Handelsminister

Maritim industri: I dyp bølgedal



Egil Holland
Bransjesjef i
Norsk Industri

Norsk maritim industri trenger nye kontrakter så snart som mulig. Av totalt 26 nybyggingsverft har seks skipsverft ordre for levering etter 31. desember 2010, bare to av disse har leveringer etter 1. juli 2011.

- Industrien er vant med at leveranser/markeder går i bølger, men vi må vel innrømme at den bølgetoppen vi forlot, og den bølgedalen vi er nede i, er mer enn hva vi forventet, sier Egil Holland, bransjesjef for maritim industri i Norsk Industri. - Men jeg tror ikke på noen industridød, vår maritime industri er i utgangspunktet for robust etter tidligere års tilpasninger.

Verftene har en samlet ordremasse for levering i 2009, 2010 og 2011 på ca. 55 mrd kroner. Dette betyr levering av 116 skip. I dette inngår alle offisielle kontrakter, uansett om de er finansiert eller ikke. - Dette kan synes å være et høyt tall, og det er i utgangspunktet kontrakter for opp mot tre år, men så stopper det opp. Globalt ble det produsert 1616 skip fra januar til juni 2008, i motsetning til 187 skip samme periode i 2009, sier Holland. - Norge har ca 49 mrd og 100 skip i ordresreserve, noe som er formidabelt. Men utfordringen er at det ikke er noe særlig påfyll, seks skip til 2,1 mrd i år. Disse kontraktene utgjør faktisk rekord i antall skip pr land i Europa. Andre land i Europa ligger altså betraktelig etter Norge når det gjelder antall skip.

- Verftene må ha nye kontrakter ca 12 mrd før siste levering for å opprettholde kontinuitet i sysselsettingen (tid til prosjektering, innkjøp etc.) og mange av de norske verftene må derfor ha påfyll av nye kontrakter høsten 2009, forklarer Holland.

Antall og verdi

Sammenligning ordreinnngang i antall og verdi fra januar-august:

Året 2007: 48 skip til en verdi av 23,3 mrd. kroner

Året 2008: 14 skip til en verdi av 5,9 mrd. kroner

Året 2009: 6 skip til en verdi av 2,1 mrd. kroner

- Leverandørene av skipsutstyr har et stort globalt marked hvor de har 7-9 prosent markedsandel. Enkelte av leverandørene har fått noen nye ordrer den siste tiden, men det er langt fra den ordreinngangen som er nødvendig for å opprettholde full sysselsetting framover, sier Holland. - Skipsutstyrsleverandørene kan være utsatt for kanselleringer av skipskontrakter globalt.

Vil erstatte gamle skip

Holland mener nye norske kystskip kan erstatte de gamle skipene som går langs kysten. - Det er helt klart mulig å finansiere og bygge disse skipene, med norsk reder, norske skipsverft og med norsk utstyr som en nasjonal dugnad. Vi ber ikke om subsidier, men myndighetene kan delta på garantisiden slik at norske rederier er i stand til å finansiere byggingen. Finansieringen er vanskelig når bankvesenet ber om 40 prosent egenkapital med meget høye omkostninger på lån. Det er få eller ingen rederier som kan kontrahere med slike betingelser.

Holland sier at mer skipsbygging må til for å avhjelpe den dramatiske situasjonen som kan oppstå for skipsindustrien utover i 2009 og 2010.

www.norskindustri.no

NOx-fondet - Innvilget støtte

Publisert: 13.10.09

Styret i Næringslivets NOx-fond har til nå behandlet vel 400 søknader om støtte til NOx-reduserende tiltak. Samlet støtte som er innvilget er 1,7 mrd. kroner. De mest vanlige NOx-reduserende tiltakene som har oppnådd støtte fra NOx-fondet er katalytisk rensing av utslipp ved hjelp av urea, lav-NOx løsninger ved ombygging av skipsmotorer, delfinansiering av ny motor, overgang til gass og gjenvinning av varme fra eksosgasser.

I lenkene til høyre finnes en oversikt over innvilgede søknader om støtte til NOx-reduserende tiltak. Støtten utbetales i kr/kg NOx i forhold til realisert utslippsreduksjon. Det endelige støttebeløpet blir fastsatt etter at tiltaket er gjennomført og NOx-reduksjonen verifisert av Det Norske Veritas.

For å bedre dokumentasjonen av NOx-utslipp fra skip ga NOx-fondet støtte til måling gjennomført i 2007 og 2008. I forbindelse med støtte til NOx-reduserende tiltak gir NOx-fondet fortsatt støtte til måling av NOx-utslipp, hvor kostnader til måling før og etter gjennomføring av tiltaket kan inkluderes som en del av investeringen.

Trygg på sjøen med Redningssselskapet

Fraktefartøyenes Rederiforening har takket ja til å være med i styringen av Redningssselskapet, gjennom en fast plass blant de 38 medlemmene i representantskapet i organisasjonen. Redningssselskapet har siden 1891 vært viktig for tryggheten for alle sjøfarende langs kysten vår.

Redningsskøytene har de siste årene gjennomsnittlig berget 35 mennesker fra den visse død og mer enn 100 fartøy fra forlis årlig. Hver dag året i gjennom er det 15 fartøy som blir assistert på en eller annen måte av en redningsskøyte.

— Dagens redningsselskap er en moderne organisasjon som takket være kombinasjonen frivillig innsats og profesjonelle ansatte er i stand til å bemanne 40 små og store redningsskøyter langs hele den norske kysten, det sier kommunikasjonssjef i Redningsselskapet, Ernst Larsen.

De fem største redningsskøytene i Fosen-klassen er i stand til å ta store slep, samtidig som de kommer fort til havaristen. 25-26 knops toppfart og en slepekraft/bollard pull på 21 til 22 tonn er en uslåelig kombinasjon.

Redningsselskapet finansier alle sine nye redningsskøyter gjennom gaver og donasjoner. De fem siste årene er 12 nye skøyter bygd og i løpet av 2010 kommer det to nye skøyter til. Til sammen har Redningsselskapet fra 2004 til 1010 275 millioner kr. i byggekostnader.

24 av Redningsselskapets skøyter er bemannet ved hjelp av 170 fast ansatte sjøfolk som går i fireukers turnus, 16 av de mindre redningsskøytene er bemannet med nær 800 frivillige. Så Redningsselskapet er en stor arbeidsgiver for norske sjøfolk.

Også driften er i stor grad basert på frivillig innsats. Staten gir årlig vel 40 millioner kr. i tilskudd til driften gjennom Fisker- og kystdepartementet. Rundt 130 millioner kommer fra Norsk Tipping etter at det statlige spillerselskapet fikk monopol på gevinstautomater. Resten av de 400 millioner kronene som trengs for å holde den høye beredskapen kommer blant annet gjennom driftsinntekter fra redningsskøytene (43 mill. kr.) medlemsinntekter fra fritidsflåten (rundt 36 mill.kr.) og gaver (22 mill. kr.).



Redningsskøytene er viktige både for å berge verdier og for å hindre miljøkatastrofer når fartøyer får motorstans og står i fare for å havarere. Her sleper redningsskøyta "Kristian Gerhard Jebsen" den 1870 tonn store "Bergskald" i 12 knops fart under en øvelse. (Foto: Redningsselskapet)

Grunnstøting og regelverksbrudd

Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsmelding nr. 6 - 2009

Sjøfartsdirektoratet viser til tidligere Sikkerhetsmeldinger, SM nr. 7/2001 og SM 11-2004, som også omhandler ulykker der vakthavende har sovnet.

Bestemmelsene rundt hviletid er sentrale for sikkerhet til brovakt. I Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsmelding nr. 11-2004 minner vi om at fartøyets reise og havneopphold skal planlegges slik at de som skal ha vakt får en hviletid som er i henhold til STCW-konvensjonens minstekrav. Manglende overholdelse av hviletidsreglene er et alvorlig brudd på sikkerhetsbestemmelsene og vil kunne medføre tilbakeholdelse og overtredelsesgebyr.

Man må være bevisst på en slik måte at belastningen blir minst mulig. Det er viktig at nattevaktene får tilgang til sunn mat og drikke. God søvnkvalitet er svært viktig for muligheten til å hente seg inn igjen, og kan kompensere noe for kortere søvnperiode. Det er viktig å merke seg at det er store individuelle forskjeller når det gjelder hvor godt vi takler skiftarbeid med korte hvileperioder, og at søvnbehov og våkenhet endrer seg med alderen.

Vaktordning.

Det er en rekke undersøkelser som slår fast at en 6-6-vaktordning akkumulerer underskudd på søvn, og at denne type ordning er lite gunstig med tanke på sjømannens helse og fare for sjøulykker. Det er flere norske rederier som prøver ut andre vaktordninger som skal gi en gunstigere mulighet for hvile. Et eksempel er en 8-4-4-8- vaktordning med rene dag og nattskift. Rederne oppfordres til å vurdere andre løsninger som er i henhold til vaktforskriften og hviletidsbestemmelsene, for sine skip. regelmessig døgnrytme må tilstrebes så langt som mulig for å forebygge søvnmangel og fatigue.

Navigering og utkikk.

I følge vaktholdsforskriften og bemanningsforskriften er det rederi og skipsfører som er ansvarlig for at vaktordningen er adekvat med hensyn til å opprettholde en forsvarlig brovakt. I følge prinsippene for brovakt (Vaktholdsforskriften del 3-1) skal det til alle tider være forsvarlig utkikk. Det skal i utgangspunktet være to mann på bro både natt og dag. Under visse forutsetninger kan vakthavende offiser være eneste utkikk når det er dagslys basert på resultat av risikovurdering.

Beskrivelse av en grunnstøting i 2008!

Like før vaktskiftet kl. 08.00 en sensommormorgen, sovner styrmannen. Han sitter i førerstolen og har nettopp avsluttet en privat telefonsamtale. Det er god sikt og rolig sjø. Farvannet er i ferd med å bli trangere. maskinsjefen som har fungert som utkikk om natten har forlatt broen 20 minutter tidligere for å utføre sine faste rutiner om bord. Styrmannen våkner av at fartøyet grunnstøter.

Årsaksforhold

Den direkte årsaken til at fartøyet grunnstøtte var at vakthavende navigatør sovnet. En grundig oppfølging av denne ulykken avdekket imidlertid en rekke bakenforliggende årsaker som i stor grad kan relateres til organisasjonmessige forhold.

Hviletidsskjema og vaktordning

En gjennomgang av mannskapets hviletidsskjema viste en vaktordning der de fem som var om bord, med unntak av matros-lærlingen gikk en turnus med 6 timer på og 6 timer av. Samtaler med mannskapet og en gjennomgang av dekkisdagboken viste med tydelighet at det ikke var samsvar mellom hviletidsskjemaene og aktiviteten om bord.

Døgnet før grunnstøtingen hadde fartøyet ligget til kai i et lengre tidsrom, og hele mannskapet hadde benyttet anledningen til å "brekke" vekten for å få seg ekstra søvn. Mannskapet hevdet dermed at det var svært overraskende at styrmannen hadde sovnet.

Styrmannen forklarte selv at han sovnet på vakt. Selv om han hadde hatt problemer med å sove den siste frivakten fra klokken 20.00 kvelden før grunnstøtingen, følte han seg våken da han gikk på vakt klokken 02.00. Han mente at det var både positive og negative sider ved å brekke vekten på denne måten. Han så ikke bort fra at søvnrytmen ble forstyrret.

Forskning på skiftordninger har vist at der personell jobber 6 timer på og 6 timer av en periode, kan fungere greit for noen personer, men forutsetningen er at de opprettholder døgnrytmen. Selv om noen timer ekstra søvn kan virke som en god løsning for å unngå trøtthet, vil dette kunne forstyrre den etablerte søvnrytmen til personellet og virke motsatt av det man ønsker.

En vaktrytme med kun 6 timers hvile er i seg selv en stor utfordring for mange. Forskning viser store individuelle forskjeller med hensyn til hvor godt vi takler skiftarbeid med lite søvn. Dersom frivaktene må fylles av daglige gjøremål eller mer sosiale aktiviteter, blir det lite søvn i løpet av et døgn. Mange har dessuten problemer med å falle til ro og sove under friperiodene. På sikt får dette konsekvenser for sikkerhet og helse. Forskning viser at våkenhet mer enn 16 timer eller søvnlengde på under 6 timer øker ulykkesrisikoen.

Navigeringen

En gjennomgang av dekkisdagboken viste at det ikke ble foretatt posisjonsbestemmelser under seilassen. Det var heller ikke registrert når utkikken ble satt eller når brann- og inspeksjonsrundene ble foretatt. Det var få opplysninger om posisjonsbestemmelser og styrte kurser. Vær- og sjødata manglet for både den aktuelle og tidligere seilaser. Det var stort sett dato og tidspunkt for avganger og ankomster som var notert. Dette tyder på en passiv holdning til navigeringen av skipet, og var ikke i henhold selskapets styringsdokumenter. Kartmaskinen ble brukt som hovednavigasjonshjelpemiddel uten at man sjekket posisjonene.

Utkikk

Fartøyet opererte med en navigatør på vakt. Praksis om bord var at maskinisten (vakt klokken 02.00- 08.00) eller matrosen (vakt klokken 20.00-02.00) fungerte som utkikk. I rederiets styringsdokumenter hadde man lagt opp til at vakthavende skulle sørge for at det ble foretatt brannrunder etc. mellom klokken 22.00 og 06.00. Med en vaktbesetning på to personer om natten, innebar dette at selskapet la opp til at vakthavende navigatør skulle forestå utkikksfunksjonen alene i perioder om natten.

Dette er ikke i henhold til vaktholdsforskriften. I følge forskriften skal det i utgangspunktet alltid være to personer på bro, - både dag og natt. Vakthavende dekksoffiser på broen kan inneha utkikksfunksjonen alene i dagslys dersom en grundig risikovurdering tilsier dette er forsvarlig. Vurderingen skal inkludere farvann, sikt, trafikk og alle andre forhold som kan påvirke risikoen.

Grunnstøtingen som det refereres til i dette tilfellet skjedde i dagslys. Fartøyet var imidlertid på vei inn i trangere farvann, og det kan diskuteres om det var forsvarlig å la utkikken gå fra bro.

forts. neste side

Alvorlig sikkerhetsproblem med livbøyer

Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsmelding nr. 7 - 2009

Livbøyer fylles med vann og synker ved utsetting. På bakgrunn av informasjon fra svenske sjøfartsmyndigheter og nylige tilbakemeldinger fra næringen, går Sjøfartsdirektoratet ut med revidert sikkerhetsmelding vedrørende livbøyer.

Produkt: VELERIA SAN GEORGIO, Italia, rattmerke nr 0474.

Foranledningen er en hendelse i Sverige der det ble tatt mistanke til denne type livbøyer da de virket svært tunge. Ved nærmere undersøkelser fant man at livbøyene var blitt fylt med vann og at det dryppet vann fra ett av refleksbånd-

dene på livbøyen. Det var en synlig sprekk ved et av refleksbåndene og når man trykket på dette oppstod det et 15 mm stort hull. Det rant ut flere liter vann fra dette hullet i livbøyen når man snudde den opp ned. Når livbøyene ble kastet i vannet sank de. Ved nærmere kontroll viste det seg at samtlige livbøyer (som var kjøpt i 2004) om bord på den aktuelle ferger hadde samme feil.

Produkt: EVAL, Lifebuoy Code: 542, Hellas, rattmerke nr. 003807.

I forbindelse med kontroll av livbøyer er det i tillegg nå oppdaget et tilsvarende problem som beskrevet ovenfor med livbøye produsert av den greske fabrikanten EVAL.

Grunnstøting og regelverksbrudd

Sikkerhetskultur

Føring av hviletidsskjema var ikke i henhold til regelverket. Det ble påvist store mangler i føring av dagbok, og planleggingen av seilasen var mangelfull. Bemanning av bro var ikke i henhold forskriftene. Funnene i undersøkelsen indikerer en dårlig sikkerhetskultur om bord på fartøyet. Sjøfartsdirektoratet kan videre ikke se at rederiet har fulgt opp sine forpliktelser med å sikre at regelverket overholdes.

Årvåkenhet

Det er flere forhold som tilsier at styrmannens årvåkenhet var nedsatt på ulykkestidspunktet. Styrmannen var en erfaren sjømann som var trygg i forhold til jobben han skulle utføre. Fartøyet gikk i fast rute, i velkjente farvann. Det var god sikt og gode værforhold. Vakten gikk mot slutten, og det siste han husket var at han hadde avsluttet en privat telefonsamtale. Det var lite rundt ham som skulle tilsa at han måtte være spesielt aktpågiven. Han var alene på bro, og sovnet i stolen. Dersom maskinisten hadde vært til stede, ville kanskje ulykken vært unngått. En vurdering av tidspunktene for telefonsamtalen og selve grunnstøtingen i form av AIS-data, tilsier at styrmannen hadde sovnet i mer enn 10 minutter før fartøyet gikk på skjæret.

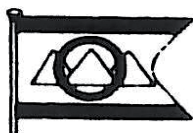
Sjøfartsdirektoratet anmoder rederier, skipsbesetninger, havner, marinaer og andre som har livbøyer om å kontrollere sine livbøyer umiddelbart for å verifisere om disse er omfattet av problemet. Kontroller spesielt rundt refleksbånd på livbøyene.

Det kreves ingen særskilt norsk godkjenning for en livbøye, da Sjøfartsdirektoratet krevet at utstyret skal være testet, godkjent og merket (såkalt "rattmerke") iht. EUs skipsutstyrdirektiv (EF 96/98), IMO Res MSC.48 (66).

Den oppdagede feilen blir behandlet i EUs organer. Når dette er avsluttet vil Sjøfartsdirektoratet komme med ytterligere informasjon.

Sjøfartsdirektoratet forventer at om det blir funnet feil på bøyer at nødvendige sikkerhetsmessige tiltak blir iverksatt.

Sjøfartsdirektoratet anmoder videre om å bli orientert dersom det oppdages eventuelle feil også på andre typer livbøyer enn de som er beskrevet i denne sikkerhetsmeldingen.



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralmenning 1 – 5012 Bergen

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

BEFRAKTER PRIVAT:

Helge Tysse mobil 411 444 60

Medlemstilbud:

Kjære medlem

Som medlem i FFR kan vi tilby deg unike rabatter på markedets mest kjente olje. Uno-X har som leverandør av Texaco i Norge en bred portefølje av forhandlere, og vi etablerer oss stadig sterkere langs kysten. Våre kompromissløse oljer beviser hva de er gode for gang på gang, og derfor vil vi at du skal få oppleve Texaco. Se dine rabatter:



FETT **MULTIFAK EP 2**

Litium universalfett for alle lagertyper. Et rimelig alternativ til Starplex EP 2 eller Novatex Heavy EP 2 for smøresteder som er utsatt for moderate påkjenninger.

FFR-rabatt:
35%



MOTOR OG MASKIN **URSA SUPER LA 15W-40**

Universal motorolje med et bredt anvendelsesområde.
ACEA E2/A2/B2; API CG-4/SJ; MB 228.1; 229.1; MAN 271; Volvo VDS; Mack EO-L Renault RVI E2R; Allison C-4

FFR-rabatt:
50%



HYDRAULIKK **RANDO HDZ (15 - 100)**

Hydraulikkolje for utendørs og innendørsbruk. Overgår de fleste fabrikanter krav.

DIN 51524, part 3 HVLP, ISO VG 15 - 100

FFR-rabatt:
50%

Telefon: 04211
E-post: anders.falch@unox.no
Faks: 22 12 41 50
Se konverterings- og smøretabeller på www.yx24.no

- PERFEKT TIL MARITIME UTFORDRINGER

Texaco smøremidler produseres eksklusivt av Uno-X Energi AS i Norden og selges direkte og av forhandlere.





SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE
400 – 6 700 DWT

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

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

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN



*Vi takker våre
medlemmer
og forbindelser
for godt samarbeid
i 2009
og ønsker alle en
fredelig jul
og et godt nytt år!*

KOCKUMS YOUR PARTNER for maintenance/ship repair

KOCKUMS

We are located with facilities in Karlskrona in south-east of Sweden and in Muskö in the southern archipelago of Stockholm, 8 nautical miles from port of Nynäshamn.

We also have Flying Squads´, rapid-reaction teams to send out to our customers.

www.kockums.se

IMAS
Edgar Werner Hansen
Tel. (47) 33 39 24 84 / Mob. (47) 90 85 09 75
E.mail: edgar.hansen@freewave.cc



A Company of
ThyssenKrupp
Technologies

ThyssenKrupp Marine Systems



Thyssenkrupp

Oppdrettsnæringen må kjenne lusa på gangen!

Kronikk fra Mattilsynets administrerende direktør.

I oktober gikk Mattilsynet ut med sin bekymring for lakselusituasjonen i norske fjorder. Antall lus i merdene øker og lusa er langt mer resistent mot behandlingsmidlene enn før. I denne kronikken redegjør administrerende direktør Joakim Lystad for hvor alvorlig Mattilsynet vurderer situasjonen.

Parasitten lakselus har bitt seg fast i oppdrettsnæringa. Det er flere lus enn før i merdene og behandlings-metodene er ikke lenger effektive. Dette rammer villfisken. Enkelte steder har villaksen og -ørreten tre til fem ganger mer lus enn antatt dødelig dose. I løpet av det siste året er tilstanden så forverret at Mattilsynet nå slår alarm. Dersom vi ikke stopper den urovekkende utviklingen nå, kan vi måtte vinke farvel til bærekraftig oppdrett i mange norske fjorder.

Både tilsynsmyndigheten, næringen og politikerne er skjønt enige om at vi ikke kan ha slike forhold.

Lakselus er oppdrettsnæringens største sykdomsproblem. Når mengden lus i et oppdrettsanlegg øker, blir det også mer lus på villfisken i fjorden rundt. Lusa skader fisken ved å spise av slim, skinn og blod, og disse skadene åpner igjen for andre infeksjoner. Så langt har man behandlet oppdrettsfisken med ulike medikamenter for å få bukt med problemet, noe som koster oppdrettsnæringen et sted mellom 500 millioner og 1 milliard kroner årlig. Det er store beløp som i hovedsak brukes for å beskytte villaksen.

Men metodene biter ikke lenger like godt, fordi lusa i økende grad blir motstandsdyktig mot behandlingsmidlene. Dersom medikamentell behandling ikke lenger har effekt, kan det bli nødvendig med langt mer drastiske tiltak for å holde lusenivået lavt nok. Eksempler på slike tiltak er å la hele fjorder stå tomme i lengre periode for å dempe smittepresset, det kan være å redusere antall oppdrettsfisk i utsatte områder, eller til og med å slakte ut all fisk på lokaliteter hvor en ikke klarer å holde lusetallet nede.

Dette er svært kostbare tiltak. Et oppdrettsanlegg kan inneholde en laksemengde på 3000 – 5000 MTB (Maksimalt Tillatt Biomasse), eller en vekt tilsvarende 50.000 slaktegriser! En utslakting av så mye fisk midt i en produksjonssyklus vil naturligvis få store konsekvenser. Dersom en fjord må stå tom i lange perioder, vil det også koste mye i redusert produksjon.

Spørsmålet er likevel om næringen har råd til å la være. Det er nødvendig å endre driftsstrukturen, men strukturelle endringer kan ikke løses ved myndighetsutøvelse alene. Næringen kjenner produksjonen og logistikken, og kan derfor ta de beste og mest effektive grepene på sikt. Noen steder vil det være nødvendig med felles investeringer fra konkurrerende virksomheter.

Dersom bransjen selv ikke tar effektive grep, må Mattilsynet bruke sine virkemidler for å skjerme villfisken for en uakseptabel belastning av lus. Mattilsynet kan gi pålegg, men det er næringen som har best forutsetning til å planlegge strukturendringer, slik at det tas hensyn til alle elementer i logistikk og andre faktorer i produksjonskjeden. Derfor er det viktig at næringen reagerer. Når norsk oppdrettsnæring nå kan se tilbake på et gullår, skyldes det blant annet at vår fisk er ettertraktet fordi chilensk oppdrettsnæring er delvis utslått av fiske sykdom.

Norsk oppdrettsnæring er heller ikke ukjent med sykdom, den har også tidligere stått overfor sykdommer og parasitter som har utviklet resistens. I kampen mot Kaldtvannsvibriose (Hitrasylke), var medikamentbehandling etter hvert nytteløst fordi 98 prosent av bakteriene var resistente mot ett eller flere antibiotika. Det ligger i biologiens natur at bakterier og parasitter svarer på behandling med resistens. Den gang ble vaksine svaret, men så heldige er vi ikke denne gangen - en lakselusvaksine ligger i beste fall flere år fram i tid.

Oppdrettsnæringen i Norge og Chile er ikke sammenlignbar, men det kan likevel være nyttig å minne om laksesykdommen ILA og hvordan denne har rammet chilensk oppdrettsnæring. Der har store virksomheter gått rett utfor stupet med tilsynelatende åpne øyne. Flere av aktørene hadde tilgang på både gode økonomiske og faglige ressurser, uten at eierne valgte å vektlegge dette. Også Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening bekymrer seg for "chilenske tilstander" (Paul Negård til kyst.no) dersom norsk lusestrategi ikke endres. Konsenssjef Geir Isaksen i statseide Cermaq tenker i samme baner når han advarer mot for rask og ukontrollert vekst i næringen av frykt for at det "vil spre sykdom og skape trøbbel" (Dagens Næringsliv 9.11).

Mattilsynet har god dialog med næringen og oppfatter aktørene som konstruktive og "i forkant" innenfor mange områder. Også denne gang ser vi at næringen har tatt situasjonen inn over seg og satt i gang mange målrettede tiltak. Vi har god dialog med bransjeforeningene, samt med fiskehelsepersonell og fagavdelinger i virksomhetene. Men i den alvorlige situasjonen vi nå står overfor er behovet for investeringer og driftsendringer av en slik størrelse at også eiere må på banen. Det er bare dem som kan ta de store beslutningene som er påkrevd fremover.

Joakim Lystad, adm.dir i Mattilsynet

Denne kronikken har stått på trykk i Adresseavisen og fagbladet Norsk Fiskeoppdrett i uke 47 og 48.

Brønnbåtnytt:

Avviser brønnbåt som den store lusesyndaren.

av Joar Grindheim, Intrafish

Styreleiar Kjell Audun Aasen i brønnbåtselskapet Rostein meiner at Jim Roger Nordly bommar med kritikken av brønnbåter som den store spreieren av lakselus

-Våre erfaringar gjort over tid viser at det er lite lus som fell av laksen under brønnbåttransport. Dersom lusa slepper undervegs, ville me sett det i filtra våre. Me har ikkje gjort vitenskaplege undersøkingar, men erfaringane våre tilseier at det er lite lus som fell av laksen under transport. Lasting og lossing skjer skånsamt, så det skal litt til for at lusa går av. Eg avviser ikkje at det kan skje, men det er ikkje eit stort problem, seier Aasen til IntraFish.

Det finst i dag eit vidt spekter av brønnbåtar som transporterar fisk. Dei som har filter om bord, vil kunne samla opp lusa og destruera den på forsvarleg måte.

- "RoMaster" og "FoFjord", som blir levert i desember, har utstyr om bord for UV-stråling og

filtrering av vatnet ut av båten. "RoFjord" kan i tillegg filtrere vatnet inn. Ein del andre båtar har også dette utstyret, og det er ikkje men det er ikkje først og fremst med tanke på lus, men for virus og bakteriar. Men med slikt utstyr vil ein og få samla opp lusa under transport og destruera den forsvarleg, seier Aasen.

Han fortel at brønnbåteigarane, som resten av næringa, er opptekne av luseproblematikken. Rostein jobbar no med å laga gode modellar for avlusing om bord på brønnbåtar. Gjennom datasimulering finn dei metodar for å få ei homogen utblanding av lusemiddel i vatnet.

- Målet er å få ei presis behandling med lusemidlar. Dette er noko me jobbar med for å få best mogeleg. Med gode løysingar har med dei største båtane ein kapasitet til å avlusa 1.500 tonn per døgn per båt. Brukar ein to båtar samstundes, kan me altså avlusa 3.000 tonn per døgn, fortel Aasen.

- Er det mogeleg å få samla opp lusa for destruering etter avlusing om bord i brønnbåtane?

- Det er det vanskeleg å få til, svarar Aasen.

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsningar for Handelsflåtens 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

Sats på sjøveien!



v/Anrfinn Ingjerd,
Daglig leder i Maritimt Forum
Nordvest.

Før i tiden var sjøen den viktigste transportåren. Den lå det gratis og vedlikeholdsfri. men så kom bilen – og veien ble viktigst for transport av varer på korte og mellomlange strekninger.

I dag er veisystemet i ferd med å bli sprengt i Europa. I Norge ruller det over 220 000 kjøretøy for godstransport på veiene. Belastningen på miljøet er stor. Fortsatt ligger sjøen der nesten gratis og vedlikeholdsfri, men den brukes alt for lite. Nærskipsfart er et lite fokusert område selv om det på sjøen ikke er køer, det er lav risiko for ulykker og mindre miljøbelastninger. De neste 10-20 årene tror jeg vi vil oppleve en gigantisk vekst i kystnær sjøtransport både i Europa og i Norge.

I Norge er det bare ca 500 fartøy som driver frakt av gods mellom havner i Norge eller til Europa. Nærskipsfarten består av alle fartøy som anløper havner langs kysten, med unntak av fiskere og offshore.

Det er i frakt av gods det er størst potensial for vekst. De fire viktigste båttypene er:

- brønnbåt:
frakt av levende fisk for oppdrettsnæringen
- kysttank:
frakt av flytende materiale
- stykkgoods:
frakt av alle typer varer etter behov
- bulkskip:
frakt av sand, grus og asfalt

Mange av disse skipene begynner å bli skremmende gamle. Snittalderen er om lag 30 år, og det er et enormt behov for fornyelse av flåten i nærskipsfarten.

Dårlig økonomi:

Det har ikke vært lett å tjene penger på fraktefart langs kysten eller til Europa (delvis med unntak av brønnbåt). Lastebilene har ofte vært både enklere, raskere og billigere. Økonomien i de fleste av disse rederiene er ikke den beste. Selv om behovet er stort, har evnen til å fornye flåten vært svak.

Lastebileierne klager over høye avgifter i sin næring, men det er bare småtterier i forhold til hva fraktefartøyene må betale.

“ De neste 10-20 årene tror jeg vi vil oppleve en gigantisk vekst i kystnær sjøtransport.

Listen over avgifter er lang: anløpsavgift, kaiavgift, vareavgift, isavgift, slepevbåtagift, losberedskapsavgift, losningsgebyr, kystgebyr, sikkerhetsgebyr. Avgiftene til det offentlige har de siste åtte årene økt med hele 70%. Myndighetenes mål om å flytte gods fra veg til sjø, blir kvelt av høye avgifter.

Få lokale aktører:

Lokalt har nærskipsfarten kommet fullstendig i skyggen av offshore og fiske, men det finnes noen få unntak. Bjørn Våge fra Sandshamn er et eksempel. Han har en brønnbåt "Brudanes" som frakter laks i Vesterålen. Rederiet Remøyværing i Herøy har to (snart tre) brønnbåter som også frakter laks fra oppdrettsanlegg, mens Bora Sandfrakt på Hareid har "Panomar" som frakter sand.

Det er de mindre verftene i Norge som hittil har vært konkurransedyktige på den type fartøy. Når skroget bygges i utlandet og ferdigstilles i Norge, kan disse noe mindre og enklere fartøyene være mulig å levere for mindre norske veft. De største verftene har så langt hatt for høye kostnader til å kunne konkurrere på denne type fartøy.

Larsnes Mek.Verksted er et godt eksempel på at det er mulig å få det til. De bygger for tiden en av verdens største brønnbåter, "Ro Fjord" for et rederi på Finnøya. Den blir 72 meter lang og 15 meter brei. skroget er bygd i Polen. Både Ulstein og Rolls Royce er aktive innen nærskipsfartøy. Rolls Royce er aktive innen nærskipsfartøy. rolls-Royce har gjennom Nordvestconsult i Ålesund levert flere design til nærskipsfarten med tilhørende utstyr. Ulstein har design til denne type fartøy under utvikling. Og i løpet av det neste halve året er det ikke utenkelig at både Rolls-Royce og Ulstein inngår kontrakter i dette segmentet.

Ny vekst.

All fornuft tilsier at det vil bli en vekst i nærskipsfarten. Flåten er gammel og trenger fornyelse. Samtidig er det en voksende politisk vilje til ikke bare å snakke om at mer gods må over på kjøll, men omsette dette i handling. EU har kommet lengre enn oss på dette området, men vi er kanskje i ferd med å henge oss på. Skal vi få en nødvendig vekst i nærskipsfarten, må avgiftene reduseres, finansieringsordningene forbedres og havnologistikken utvikles. Og kanskje må vi gjøre som EU, øke avgiftene og legge restriksjoner på trailertrafikken.

Bare i Romsdalen kjører det daglig 600 store trailere. Dette er noe det maritime Møre ikke kan være bekjent av. Årsaken til at det har blitt slik ligger ikke det maritime miljøet på våre kanter. Men kanskje vårt miljø kan bidra til å finne løsninger?

Båtfrakt contra trailerfrakt

Foreningen har fått et innspill fra et medlem når det gjelder utgifter som påløper ved båtfrakt contra trailer-frakt. Dette gjelder særlig avgifter knyttet til lasting/lossing, vareavgift og andre avgifter til havnene.

Båten går mellom basene med oljerelatert gods.

Dette er et grelt eksempel på hvordan sjøfrakt kommer ut i forhold til bilfrakt:

Frakt Sola – Mongstad:

Båten lastet 16 x 30 tonns containere.
Lastingen tok 3/4 time, det kostet avskiper
kr. 35.000,- + vareavgift kr. 7.200 (kr 15 pr tonn).

Sjøfrakten ble betalt med kr. 78.000. Herav ble betalt 5% meglerkommisjon, kr. 3.900,- + havneavgifter og ISPS-avgift Sola og Mongstad kr. 4.000,-.
Ved lossing på Mongstad base + transport med bil 100 meter til mottaker ble det brukt kran 3 ganger.
Regningen kom på kr. 90.000,-.
Totalt: kr. 210.200,-.

Hadde lasten blitt fraktet med **trailer**, ville det vært et helt annet bilde:

Lasten på og av bilen foregår med en containertruck, som det betales pr. time for å leie, og det er klart at lasting/lossing 16 containere på bil ikke tar veldig lang tid. Og selvsagt betales det heller ikke vareavgift for lastebiltransport.

I følge vårt medlem koster en lastebiltransport ca. kr. 8.000 for denne strekningen.

Her trengs 16 lastebiler = kr. 128.000,-.

Oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandsk registrert skip i norsk innenriksfart.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet informerer i brev av 20.11.09 om ny utlendingsforskrift som ble vedtatt 15.10.09 og kunngjort i Lovdata 23.10.09.

Krav om oppholdstillatelse for sjøfolk fremgår av forskriften § 6-6 som lyder:

§ 6-6 Oppholdstillatelse til sjøfolk.

"Arbeidstakere om bord på utenlandsk registrert skip som tar om bord gods eller passasjerer i en norsk havn og leverer godset eller setter i land passasjerene i annen norsk havn, kan få oppholdstillatelse. Dette gjelder for skip som har regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner, og ikke for skip som bare leilighetsvis deltar i slik virksomhet. Utlendingsdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer.*)" Tillatelsen gjelder arbeid for en bestemt arbeidsgiver, og den danner ikke grunnlag for permanent oppholdstillatelse."

Kap 1 – Lovens og forskriftens virkeområde:

§ 1-1 Unntak fra kravet om oppholdstillatelse for arbeidsforhold.

Sjøfolk som arbeider om bord på utenlandsk registrert cruiseskip eller utenlandsk skip som er registrert i et skipsregister i EØS-landene, er unntatt fra kravet om oppholdstillatelse. Sjøfolk som er omfattet av bilaterale skipsfartsavtaler, er unntatt fra kravet om oppholdstillatelse, jf. vedlegg I til forskriften.

§ 1-3. Unntak fra kravet om oppholdstillatelse for utlendinger som har adgang til å arbeide fram til søknaden er behandlet c) sjøfolk som søker tillatelse etter § 6-6, eller

Kap. 3 – Visum

§ 3-13 Innreisevisum (andre ledd)

Når det er gitt en foreløpig bekreftelse, jf. § 10-4, om at en utlending som er faglært, jf. § 6-1 første ledd, spesialist, jf. § 6-2,

eller som er ansatt i et internasjonalt selskap, jf. § 1-3 bokstav d, skal kunne begynne å arbeide i Norge før søknad om oppholdstillatelse er behandlet, skal utenriksstasjonen utstede visum som nevnt i første ledd. Det samme gjelder for sjøfolk som søker tillatelse etter § 6-6.

§ 6-9 Arbeidsgivere - arbeidstilbudsskjema

Utlendingsdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer om hvem som er arbeidsgiver etter lovens § 23. (merknad: bl a for sjøfolk, rederiet).

Kap 10 – Allmenne regler om oppholdstillatelse:

§ 10-1 Adgang til å søke førstegangs oppholdstillatelse etter innreise, første ledd bokstav

Kravet i lovens § 56 første ledd om at førstegangs oppholdstillatelse skal være gitt før innreise, gjelder ikke for k) sjøfolk om bord på utenlandsk registrert skip som søker tillatelse etter § 6-6,

Kapittel 10 omhandler fremgangsmåten ved søknad om oppholdstillatelse.

Kap 19 Særlige regler for utlendinger som omfattes av EØS-avtalen og EFTA-konvensjonen:

§ 19-2 – Registreringsbevis for EØS- borgere.

EØS-borgere som arbeider om bord på utenlandsk registrert skip som nevnt i § 6-6, er unntatt fra kravet om registrering.

Kap 20 Avsluttende bestemmelser:

§ 20-18 Unntatt for sjøfolk.

Utenlandske sjøfolk på utenlandsk registrert skip som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner, er unntatt fra kravet om oppholdstillatelse, jf. lovens § 55, fra til 1. mai 2010. Forskriften trer i kraft 1. januar 2010. Bestemmelsene om sjøfolk i gjelder med virkning fra 1. mai 2010

Mål og bakgrunn for MLC (Maritime Labour Convention)

av Haakon Storhaug, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Bakgrunn for MLC

- Siden 1920 har ILO utviklet over 30 konvensjoner og samme antall rekommandasjoner for å regulere sjøfolks arbeidsliv
- Instrumentene var blitt til dels gamle og gjenspeilte ikke lenger de forandringer som har skjedd i løpet av de 90 år som ILO har eksistert.
- Instrumentene har en veldig varierende grad av aksept blant medlemslandene, fra 2 ratifikasjoner til over 60
- Endring av ILO-konvensjoner skjer ved at det utvikles en ny konvensjon.
- Alle endringer må ratifiseres, det vil si at de må fremlegges for nasjonale parlament
- Det var varierende virkeområde og definisjoner i konvensjonene
- Svake tilsynsbestemmelser, og dermed svakt tilsyn med ILO-standarder.
- ILO hadde allerede godkjent revisjon av 7 konvensjoner, nesten alle fra før 1950
- I januar 2001 foreslo ILO imidlertid en radikal endring, nemlig å konsolidere flest mulig av de maritime standardene i én rammeverkskonvensjon
- Organisasjonene ITF og ISF aksepterte forslaget og ba om at ILO og medlemsstatene begynte arbeidet med den nye konvensjonen.
- Man ville at medlemsstatene skulle delta aktivt i denne prosessen for at de skulle få et eierforhold til den nye konvensjonen.
- Normalt er det ILO-sekretariatet som foreslår tekster til nye instrumenter
- Første møtet fant sted allerede i desember 2001 i Geneve og vedtok generelle prinsipper og målsettinger.

Målsettinger for MLC

- Samle og oppdatere eksisterende regler
 - Møte dagens og fremtidens utfordringer for sjøfolks arbeids- og levevilkår i en internasjonal næring
 - Ratifiserbarhet i forhold til alle aktører
 - Implementering, oppfølging og tilsyn (nasjonalt og internasjonalt)
 - Level playing field
- ### Prinsipper for MLC
- Instrumentet skulle baseres på eksisterende ILO-standarder
 - Instrumentet skulle ha standarder som er klare, enkle, lette å ratifisere og enkle å gjennomføre

- instrumentet skulle ha effektive tilsynsbestemmelser
- forenklete endringsprosedyrer
- instrumentet skulle ikke være fleksibelt med hensyn til rettigheter, men fleksibelt med hensyn til gjennomføring.
- Man skulle også se hen til IMO-konvensjoner som inspirasjon
- "No more favourable treatment"-klausul
- Stort sett ble målene oppfylt og prinsippene ivarettatt.
- Hva var det vi ikke fikk til?
 - full integrering med ISM
 - panel of competent persons slik man har for STCW.
- Skipssertifikat kom senere – det var ikke en del av de opprinnelige målsetningene.
 - Resultat av tilnærming til IMO-system
 - Rederirepresentantene støttet sertifikat fordi det ville gi dem bedre beskyttelse i havnestatskontroll
 - Sjømannsrepresentantene støttet det fordi ansvaret ble plassert hos flaggstaten for å sikre etterlevelse av konvensjonskravene

MLC-forhandlingene 2001 – 2006

- Til sammen hadde vi mellom 2001 og 2006
 - 4 møter i høynivågruppen
 - 2 møter i undergruppen
 - 3 konferanser
 - + et utall møter i gruppen av "officers"

Fordeler med MLC

- Virkeområde og definisjoner er klarere enn før
 - Gjelder stort sett alle standarder
- Det er klarere hvilken enhet som er rederi
- Flaggstatens rolle er blitt klarere
- Rapportering til ILO blir enklere
- MLC har satt et skikkelig fokus på sjøfolks arbeids- og levevilkår og hevet viktigheten av anstendige arbeidsvilkår
- For første gang vil inspektørene våre få egen opplæring i sjøfolks arbeids- og levevilkår
- MLC blir lettere å holde oppdatert da Koden kan endres ved stilltende aksept

Sjøfartsdirektoratets føringer i forhold til tolkning av MLC

av Haakon Storhaug, seniorrådgiver,
Sjøfartsdirektoratet

Føringer

- Odelstingsproposisjon nr 70 (2007-2008)
 - Endringer i
- Sjømannsloven
- Skipssikkerhetsloven
- Folketrygdloven
- Lov om pensjonstrygd for sjømenn
- Disse lovendringene som Stortinget vedtok i desember 2008 indikerer de policy-standpunkter Norge har tatt med tanke på MLC
- Norge ratifiserte MLC den 10. februar 2009

Norges MLC-prosjekt

- Ledes av Sjøfartsdirektoratet
- Tre hovedaktiviteter
 - Utvikling og oppdatering av forskrifter
- Besiktelse
- Bemanningsagenter
- Innredning av skip
 - Utvikling av prosedyrer
- Inspeksjon
- Saksbehandling
- klagebehandling
 - Opplæring av inspektører og annet relevant personell

MLC prosjektets organisering

- Styringsgruppe
 - Direktoratets ledelse
- Prosjektgruppe
 - Prosjektleder
 - Juridisk ekspert
 - Tilsynseksperter
- Referansegruppe (eksempler)
 - Rederiorganisasjoner
 - Sjømannsorganisasjoner
 - Klasseselskaper

Hovedprinsipper for Sjøfartsdirektoratets arbeid med MLC

- Bygge på eksisterende systemer
- Benytte eksisterende ILO-konvensjoner som ”bro” over til MLC
- Oppfordre til bruk av ISM-systemet
- Gjennomføre MLC komplett og nøyaktig

Rederi

- Rederi i sjømannsloven blir definert som i skipssikkerhetsloven
 - For skip med krav til sertifikat blir det

ISM-selskapet

- Dermed blir det ikke lenger slik at om arbeidsgiver er en annen enhet enn arbeidsgiver, at rederiet ikke har ansvar lenger
 - En form for solidaransvar
 - Basert på MLC-definisjonen av rederi i artikkel II

Sjømann

- Bred og omfattende definisjon
- Arbeidstaker ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip
 - Ingen unntak slik det er i dag
 - Enkelte bestemmelser i sjømannsloven kan fravikes dersom likeverdige ordninger er etablert i tariffavtale
 - §§ 3 om skriftlig avtale
 - §§ 4, 18 og 27, kapittel II A og kapittel II B,
 - §§ 39, 43, 45 og 49

Maritime Labour Certificate (for skipet)

- På MLC-sertifikatet skal rederiet ihht skipssikkerhetsloven stå
- MLC-sertifikatet utstedes til rederiet ihht skipssikkerhetsloven
- Skip i internasjonal fart over 500 BT skal ha MLC-sertifikat
- Gyldighet og intervaller basert på ISM
- I de fleste tilfeller vil skipet være delegert klassen
- Rederiet vil kunne benytte ISM-system som dokumentasjon for prosedyrer som sikrer kontinuerlig etterlevelse
- Men må vise at prosedyrer har vært revidert Declaration of Maritime Labour Compliance
- For å effektivisere sertifiseringen av norske skip:
 - Declaration of Maritime Labour Compliance skal utstedes allerede i forbindelse med ILO 178-inspeksjon
- Del I utarbeides av myndighetene/Sjøfartsdirektoratet
- Del II utarbeides av rederiene
- Maritime Labour Certificate vil så utstedes etter at MLC har nådd kriterier for ikrafttredelse
 - 30 stater med 33% av verdensflåten i tonnasje
 - Dette blir fastsatt i besiktelsesforskriften
 - Ikke avklart enda når endringen blir sendt ut til høring

Sjøfartsdirektoratets føringer i forhold til tolking av MLC

Skip som ikke trenger sertifikat

- Ingen krav til prosedyrer i MLC til disse skipene
 - Men MLC krever inspeksjon hvert tredje år
 - I tråd med eksisterende inspeksjonsintervaller
- Inspeksjon i forbindelse med utstedelse eller fornyelse av
 - fartssertifikat for lasteskip
 - Passasjersertifikat

Klageadgang

- To typer klager:
 - Type 1: Klage vedrørende tilstanden på skipet
 - Type 2: Klage som er en tvist mellom sjømann/sjøfolk og rederiet
- Type 1: rettes som regel til en inspektør, enten Sdir eller klassen.
 - Rettes opp der og da, eller
 - Holde tilbake til forholdet er rettet opp
- Type 2: Sjøfolkene, eventuelt inspektør kontakter enten
 - Sjøfartsdirektoratet HK, eller
 - Utlandet: Utenriksstasjon (Sjøml § 50 avgjørelse av tvist)
 - Norge: fagforening, advokat

Kvalifikasjoner

- Ingen forandringer i regelverket
- Vil ikke kreve andre kvalifikasjoner enn de som STCW krever
- Kravene til kokk vil endres til å ha fagbrev eller annen form for dokumentasjon, fra tidligere å kreve et eget sertifikat

Ansettelsesavtale

- MLC krever at ansettelsesavtalen skal undertegnes av rederiet
 - Her vil Norge sannsynligvis ikke endre dagens praksis med at arbeidsgiver undertegner
 - Dette kan skape problemer i havnestats kontroll, så praksisen vil bli en såkalt "substantial equivalence" som vil fremgå av DMLC del I

Litt om trygd

- Folketrygdloven Ny § 2-7 a:
 - Frivillig medlemskap for personer bo satt i Norge og som er i arbeid på skip registrert i utlandet
- Lov om pensjonstrygd for sjømenn, § 1 nr. 2 første ledd bokstav d andre punktum:
 - Det samme gjelder når arbeidstaker som går inn under nr. 1 er trygdet etter andre bestemmelser i folketrygdloven og pensjonstrygden bestemmer at vedkommende også skal omfattes av loven her etter regler fastsatt av styret.

Bemanningsagenter

- Norge vil etter all sannsynlighet velge modellen med at bemanningsagent, ved uavhengig tredjepart, må dokumentere at kravene ILO 179/MLC er tilfredsstillt
 - Bestemmelsene i disse konvensjonene (som er nesten helt like) vil bli tatt med i en egen forskrift
 - Vil gjelde for:
 - alle virksomheter som driver som bemanningsagenter (dvs rekruttering og formidlingsvirksomhet) i Norge
 - Virksomheter etter arbeidsmarkedslovens
 - » § 26 privat arbeidsformidling og
 - » § 27 utleie av arbeidskraft
 - Virksomheter i utlandet som har rederier med norskflaggede skip som klienter

MLC kodens del B

- Med noen få unntak vil Norge gjennomføre kodens del B
- Unntak (eksempel):
 - Retningslinje B.2.2.3 Minstelønn
- MLC prosjektet
 - Norge ligger godt an til å klare gjennomføringen innen MLC trer i kraft
 - Forskriftsarbeidet er godt i gang
 - Tilsyn/besiktelse
 - Bemanningsagenter
 - Innredning og mat/hygiene
 - Prosedyrer for inspeksjon og saksbehandling skal utarbeides
 - 2010 skal Sjøfartsdirektoratets inspektører få grundig opplæring i MLC

Permittering grunnet mangel på oppdrag.

Av erfaring vet vi at noen fartøyer mangler oppdrag i den årstiden vi nå går inn i, og at det kan være aktuelt for enkelte å permittere hele eller deler av arbeidsstokken for en kortere periode.

Vi vil derfor informere litt om regelverket i forbindelse med permittering.

Man må skille mellom permittering og permisjon, som er ønsket fri fra den ansattes side.

Permittering er regulert i hovedavtale/tariffavtale. Det er en ulovfestet rett, hvor betaling er regulert i Lov om lønnsplikt under permittering og Lov om folketrygd.

I fraktestartøyenes tariffområde er det ikke inngått hovedavtale. Foreningen har i tariffavtale med Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund, inngått avtale om permittering i henholdsvis § 20 og 21, Sysselsettingsspørsmål. Norsk Sjømannsforbund har ikke gitt generell adgang til permittering i tariffavtale, slik at det for ansatte som kommer inn under denne tariffavtale, skal skrives en protokoll. Informasjon om denne kan fås ved henvendelse til Fraktestartøyenes Rederiforening

Et rederi kan permittere ansatte når saklig grunn gjør det nødvendig, når bedriften ikke kan gi alle ansatte forsvarlig beskjefteigelse. Situasjonen må være midlertidig. Uforutsette hendelser, konflikt i egen bedrift, når skip mangler beskjefteigelse, skip i opplag, på verksted etc. kan være saklig grunn for permittering. Et planlagt verkstedsopphold er derimot ikke saklig grunn for permittering.

Folketrygdloven § 4-7: "Det kan ytes dagpenger til medlemmer som er permittert på grunn av mangel på arbeid eller andre forhold som arbeidsgiver ikke kan påvirke. Med permittering menes i denne sammenheng at arbeidstaker midlertidig fritas for arbeidsplikt i forbindelse med driftsinnskrenkning eller driftsstans, enten dette bestemmes ensidig av arbeidsgiver eller ved avtale i det enkelte tilfelle."

Hvem som skal permitteres?
Utvelgelsen skal ha saklig grunn i kompetanse, ansiennitet eller sosiale forhold. Under ellers like forhold, skal det tas hensyn til ansiennitet i rederiet. Før permitteringen bør man konferere med tillitsvalgte/ansatte og sette opp protokoll.

Rederiet sender/gir skriftlig varsel til den enkelte med opplysninger om permitteringsens sannsynlige lengde. Varselsfrist er normalt 14 dager. Arbeidstaker som blir permittert skal få skriftlig bevis fra arbeidsgiver; skal angi grunn til permitteringen og permitteringsens sannsynlige lengde.

Etter utløpet av varselfristen må arbeidsgiver betale lønn i en "arbeidsgiverperiode" på 5 arbeidsdager etter at permitteringen er iverksatt.

Permitteringslønsloven tolkes slik at tilhørende fritid (med lønn fra arbeidsgiver) må være avviklet før lønnsplikt dagene inntre.

Hvor det er 1:1 system vil arbeidsgiver først kunne regne seg fri fra lønnsplikten etter 10 dager fra den dagen den ansatte ikke lenger har flere opptjente dager å avvikle – normalt start avtalt seilingsperiode.

Dersom man er om bord når permitteringen starter og man reiser hjem før planlagt – vil man på samme måte avvikle tilhørende fritid for denne om bord-perioden og deretter gå over på 5(+5) lønnsplikt dager.

Turnusarbeid:
Iverksettelsepunktet for permittering for påstoppende skift er utreisedag for skift som er hjemme på friperiode og da starter lønnsplikt dagene for arbeidsgiver.
Avtroppende skift avspaserer først fridager, deretter starter lønnsplikt dagene for arbeidsgiver.

Folketrygden betaler p.t. dagpenger inntil 52 uker i løpet av en periode på 18 måneder.

Der permitteringsens varighet er uttrykkelig angitt til en bestemt dato eller antall dager/uker vil det være nødvendig med en ny drøftelse med de tillitsvalgte, og deretter et nytt varsel om forlengelsen.

Det er forutsatt at permitterte arbeidstakere kan inntas til kortvarige oppdrag i permitteringsperioden, men ikke over 6 uker. Etter sammenhengende arbeidsperiode hos permitterende arbeidsgiver på inntil seks uker, vil videre permittering anses som en fortsettelse av den tidligere permitteringsperioden.

Ved permittering er den ansatte fortsatt knyttet til rederiet og har rett og plikt til å begynne i rederiet igjen så lenge ansettelsesforholdet ikke er formelt oppsagt. Den ansatte dekkes av forsikring og pensjonsordningene i selskapet under permitteringen.

Ferie som er berammet før permitteringen skal tas ut som planlagt.

Ved oppsigelse i permitteringstiden fra rederiets side, har den ansatte rett på full lønn i oppsigelsestiden (den enkeltes oppsigelsestid), selv om rederiet ikke kan sysselsette vedkommende.

I tilfeller hvor den ansatte sier opp sin stilling har vedkommende 14 dagers oppsigelsestid.

Jfr Sjømannslovens § 5 nr. 7:

"En sjømann som er permittert uten lønn i forbindelse med driftsinnskrenkning eller driftsstans, kan gå til oppsigelse med en oppsigelsesfrist på 14 dager regnet fra den dag oppsigelsen blir mottatt av rederiet. Dette gjelder uansett hvilken oppsigelsesfrist som følger av loven her eller avtale."

Rederiet kan ikke permittere allerede oppsagte arbeidstakere. Det er ikke anledning for arbeidstaker å fri seg fra lønnsplikten i oppsigelsestiden ved å permittere allerede oppsagte arbeidstakere.

Sykdom fritar ikke for permittering

Arbeidstaker som er sykmeldt før permitteringen iverksettes, får sykelønn fra trygden så lenge vedkommende er syk i permitteringstiden, men dersom vedkommende blir friskmeldt i permitteringstiden, må arbeidsgiver betale 5 dagers lønnsplikt og arbeidstaker får deretter dagpenger som de øvrige.

Blir en arbeidstaker sykmeldt etter varsel, men før iverksettelse, må arbeidsgiver betale sykelønn frem til iverksettelse, deretter overtar trygden jfr. Folketrygdloven 8-18(5)

Blir en permittert arbeidstaker syk slipper arbeidsgiver å betale sykepenger i arbeidsgiverperioden, jf §8-18. Arbeidstaker får da sykepenger som tilsvarer dagpenger, jfr. Folketrygdloven § 8-49.

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