



Haugesund Rederiforening

BERETNING FOR 2006

Årsberetning 2006

VIRKSOMHET

Haugesund Rederiforening har i 2006 (siden 1998) hatt felles sekretariat og daglig leder/ sekretær med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

Informasjonsarbeid

Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland samarbeider tett med hensyn til informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere. Vi har i 2006 rettet søkelyset i særlig grad mot Schjelderup-utvalgets innstilling om rederibeskatningen og vilkårene for nærskipfarten.

Schjelderup-utvalgets innstilling om rederibeskatningen

Som en oppfølging av skipsfartsmeldingen som ble behandlet i Stortinget i vårsesjonen 2004, nedsatte Bondevik-regjeringen et ekspertutvalg som skulle vurdere den norske skipsfartsbeskatningen. Utvalget, som ble ledet av professor Guttorm Schjelderup, overleverte sin innstilling den 7. mars 2006 til finansminister Kristin Halvorsen.

Utvalget var sterkt splittet i sine anbefalinger. Flertallet foreslo å avvikle alle ordninger for norsk skipsfart for å få til en omstilling fra skipsfart til annen næringsvirksomhet. De bygget sine konklusjoner på et ensidig næringsnøytralt og nasjonalt perspektiv.

Mindretallet i utvalget anbefalte at Norge må innføre samme ordninger som i resten av Europa. De viste til at rederinæringen er en viktig og internasjonalt svært mobil næring, og at konkurransedyktige rammebetingelser er avgjørende dersom Norge ønsker å opprettholde en nasjonalt forankret rederinæring.

Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland avleverte en høringsuttalelse til Finansdepartementet hvor man ba om at mindretallets anbefalinger ble fulgt, og uttalelsen ble også sendt stortingspolitikere fra Rogaland og Sunnhordland. Dessuten arrangerte Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland et dagsbesøk i Haugesund og på Karmøy med statssekretær Frode Berge (AP) i Nærings- og Handelsdepartementet, et møte på Stortinget med Magnhild Meltveit Kleppa og Per Olaf Lundteigen (finanskomiteen), begge fra Senterpartiet, foruten at vi la opp en reiserute i regionen med program for det skipsfartspolitiske utvalget i Høyre som søkte å lære mer om maritim næring.

Schjelderup-utvalgets flertallsinnstilling synes ikke å ha funnet grobunn i noen av de politiske partiene selv om vi er usikre på hvor SV står. Det skipsfartspolitiske utvalget i Høyre konkluderte med at det norske rederibeskatningsregimet må harmoniseres med EU. Vi anser det som meget positivt at dette synet nå vil bli gjort retningsgivende for partiets politikk. På den annen side anser vi det som negativt at det ikke ble gjort skattepolitiske grep i statsbudsjettet for 2007. Regjeringen har imidlertid varslet en ny maritim strategi som vil bli presentert i juni. Det er derfor grunn til å tro, eller i det minste å håpe, at det samtidig vil komme en avklaring på rederiskatten. En maritim strategi uten en slik avklaring, er ulogisk.

Nærskipsfarten

Haugesund Rederiforening har de siste par årene arbeidet med gebyr- og avgiftsregimet for sjøtransporten i norske farvann og med å få på plass politiske tiltak for en fornyelse av nærskipsfartsflåten.

I 2006 er losplikten blitt eksternt evaluert samt at det er funnet sted en intern evaluering i Kystverket av gebyr- og avgiftsstrukturen. Begge evalueringsprosessene har hatt en og samme eksterne referansegruppe med deltakelse fra bl.a. rederinæringen. Det norske Veritas fremla sin rapport om losplikten den 31. oktober hvor et hovedelement er å endre grensen for losplikt fra 500 BT i dag til en fartøyslengde på 70 meter samt at det skal bli enklere å oppnå farledsbevis for mindre fartøyer over 70 meter med lav risikoeksponering. Konklusjonene fra evalueringen av gebyr- og avgiftsstrukturen vil være på plass innen utløpet av mars 2007. De konklusjoner Kystverket måtte velge å trekke på grunnlag av evalueringsprosessene, forventes å bli sendt ut på høring i løpet av 2007. Haugesund Rederiforening har vært med å initiere disse prosessene, og vi forventer at det nye regelverket hva angår både losplikt og gebyr- og avgiftsinnkrevningen blir implementert i 2008.

I sitt forslag til revidert nasjonalbudsjett varslet Stoltenberg-regjeringen at det ville komme et forslag i statsbudsjettet om en NOx-avgift på utslipp fra industri og skip. Vi var likevel uforberedt på omfanget av avgiften som ble foreslått til kr. 15,- pr. kg utslipp f.o.m. 01.01.07 med en varslet økning til kr. 50,- innen 2010. Regjeringen foreslo at avgiften skulle kreves inn som ren proveny til statskassen hvor kun en mindre andel ville bli tilbakeført næringslivet som tilskudd til investeringer i utslippsreducerende tiltak. En så stor avgiftsbelastning vil for sjøtransporten føre til en betydelig konkurransevridning til fordel for transport på vei, og den samlede miljøgevinsten blir således fraværende eller negativ. Miljøspørsmål er like viktige for rederiene som for regjeringen og Stortinget, og derfor engasjerte vi oss overfor både media og stortingspolitikere fra Rogaland og Sunnhordland med krav om en fondsløsning hvor den innbetalte avgiften til fondet i sin helhet kan tilbakeføres som tilskudd til investeringer i utslippsreducerende tiltak. I sin behandling av statsbudsjettet bøyde Stortinget av, og det arbeides nå med en miljøavtale mellom næringslivsorganisasjonene både innen industri og skipsfart og regjeringen om en miljøavtale som deretter må godkjennes av ESA.

I Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland sin uttalelse til stortingspolitikere fra Rogaland og Sunnhordland vedrørende NOx-avgiften fremholdt man tidligere anførte argumenter om at nærskipsfartsflåten er gammel og at det bl.a. annet av miljøhensyn er påkrevd med politiske tiltak for å få til en fornyelse. Haugesund Rederiforening har tidligere bedt om en økning av avskrivningssatsen på skip fra 14 til 20 % sammen med innføring av muligheten til kontraktsavskrivninger, og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland understreket dette i sin uttalelse. Dessverre synes politikerne å være døve på dette øret til tross for at avskrivningssatsene er langt lavere i Norge enn i mange land i EU, og til tross for at det ligger et stort potensiale for norske verft i fornyelsen av nærskipsfartstonnasjen.

Nettolønn

Det har i 2006 vært ro om nettolønnsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk, og dette har hatt en meget positiv virkning på rekrutteringsarbeidet. F.o.m. 01.07.06 ble nettolønnsordningen dessuten utvidet til å omfatte alle skip i NOR-registeret i konkurranseutsatt fart. Dette betyr en bedret konkurransesituasjon for deler av nærskipsfartsflåten. Den NIS-registrerte flåten har imidlertid fortsatt kun en refusjonsordning med refusjonssats 12 % av brutto lønn, og NIS-reistrerte skip kan fortsatt ikke seile mellom norske havner. Skjeve konkurranseforhold gjør at den NIS-registrerte nærskipsfartsflåten blir stadig mindre.

Månedens skip

Styret anser det som viktig at rederinæringen gjennom informasjonsarbeidet til Haugesund Rederiforening vinner et positivt omdømme i den lokale opinionen. Derfor har det også i 2006 vært levert tekster og fotografier til en egen spalte i Haugesunds Avis som heter Månedens skip.

Foredrag

Sekretæren har i 2006 holdt to foredrag for lokalforeninger av Rotary, ett for KFUM i Haugesund, ett for redaktører og journalister i Haugesunds Avis, ett for Maskinistforeningen i Haugesund, ett for Norske Maritime Leverandører i Stavanger, ett for Offshore serviceskips-konferansen i Ålesund og ett i Los Angeles for skandinaver i USA. Alle foredragene har handlet om skipsfart og maritim næring.

Utdanning og rekruttering

Med utgangspunkt i mangelen på sjøfolk, har Haugesund Rederiforening i 2006, gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, arbeidet mer aktivt med utdannings- og rekrutterings spørsmål enn kanskje noen gang tidligere. Den relativt sett stabile situasjonen vi har hatt omkring de politiske rammebetingelsene, har, sammen med de gode tidene for medlemsrederiene, gjort rekrutteringsarbeidet enklere enn i tidligere år.

Sjøfolk – lokale tiltak

Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Knutsen OAS Shipping og Østensjø Rederi gikk i 2006 ut med en maritim ungdomsgaranti med løfte om kadettplass til alle som slutfører den maritime fagskoleutdannelsen ved Karmsund videregående skole (nautikk og maskin) og Rubbestadneset yrkesskule (maskin) eller høyskoleutdannelsen i nautikk ved Høgskolen Stord/Hgsd. (HSH). Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland koordinerte arbeidet frem mot et omforent innhold i garantien.

Til sammenligning med inntaket av nautikkstudenter ved HSH i 2005, viste inntaket i 2006 en økning i antallet førsteårsstudenter fra 15 til 22. Økningen i inntaket av førsteårsstudenter på fagskolen ved Karmsund videregående var fra 49 til 54, mens Rubbestadneset tok inn en student mindre enn i 2005 (fra 12 til 11).

Den maritime fagskolen tas imidlertid av ungdom som allerede har vært fire år i et utdanningsløp med grunnkurs, videregående kurs sjøfart og skipsteknisk drift og læretid, mens inntaket på høyskolen kommer direkte fra allmennfaglig studieretning. Derfor er det relevant å se på inntaket til videregående kurs sjøfart og skipsteknisk drift for å vurdere virkningen av den maritime ungdomsgarantien. Inntaket på VK1 sjøfart og skipsteknisk drift ved Karmsund videregående skole var opp fra 23 elever i 2005 til 33 elever i 2006 og fra 22 i 2005 til 29 i 2006 ved Rubbestadneset yrkesskule.

Samlet har økningen i inntaket av elever og studenter til maritim utdanning VK1, førsteår maritim fagskole og førsteår høyskole ved henholdsvis Karmsund videregående skole, Rubbestadneset Yrkesskule og HSH vært fra 121 i 2005 til 149 i 2006. Vi mener derfor å kunne konstatere at den maritime ungdomsgarantien har virket godt i en kombinasjon med øvrige rekrutteringstiltak.

Disse øvrige rekrutteringstiltakene har vært avholdelsen av flere informasjonsmøter for elever i grunnskolen foruten at vi har arrangert en rådgiversamling for alle rådgiverne på Haugalandet og i Sunnhordland om mulighetene til sjøs og i den petro-maritime industrien. I tillegg arrangerte vi en rundreise med skoleskipet Gann i regionen hvor 640 påmeldte skoleelever kom om bord og fikk bred informasjon om maritim utdanning og maritime yrker, og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland var i 2006, som i foregående år, hovedsponsor for yrkesmessen på Haugalandet med dertil hørende profilering av maritim utdanning og maritime yrker samt at det ble kjørt kinoreklame i Karmøy, Haugesund, Tysvær og Bømlo. Størsteparten av rekrutteringstiltakene er blitt finansiert gjennom tilskudd fra Stiftelsen for Norsk Maritim Kompetanse.

I samarbeid med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, har vi administrert partnerskapsavtalen som SURF (Skipsfartens Utdannings- og Rekrutteringsforum) inngikk med Høgskolen Stord/Hgsd. i 1998.

Sjøfolk – nasjonale tiltak

I samarbeid med Norges Rederiforbund og Maritimt Forum i Oslo, har vi i løpet av høsten 2006 utviklet en nasjonal rekrutteringskampanje som fikk sitt startskudd i januar 2007. Hovedelementene i denne kampanjen er en maritim utdanningsportal og markedsføringen av denne portalen gjennom annonsering både i pressen og på pratesider på nettet hvor ungdommen møtes. Kampanjen er planlagt å gå over tre år, og i hele denne perioden vil næringens rekrutteringsfremstøt ha en enhetlig profil i hele landet. Fra kampanjestart den 8. januar og frem til d.d. har det vært 500 personer inne på utdanningsportalen hver dag med en gjennomsnittelig besøkstid på 6 minutter. Her kan de bl.a. se filmklipp fra skip og mannskaper i fart samt sende spørsmål pr. e-post som blir besvart av Maritimt Opplæringskontor i Haugesund. I utdanningsportalen ligger det selvsagt også lenker til alle maritime utdanningsinstitusjoner i Norge samt at alle yrkeskategorier til sjøs er beskrevet med hensyn til både innhold og utdanningsvei.

Møtevirksomhet

I løpet av året er det avholdt fire styremøter og ni medlemsmøter.

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 02.02 Journalist Per Inge Hjertaker: Krisekommunikasjon.
- 30.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av adm. dir. i Norges Rederiforbund, Marianne Lie: utfordringer for norsk skipsfart.
- 27.04 Regionaldirektør i INTSOK, Werner Karlsson: Markets and activities 2006 in the oil and gas business.
- 01.06 Direktør i KonKraft, Jon Egil Johnsen: utfordringer for norsk sokkel og oljeindustri.
- 07.09 Konsernsjef i Ulsteinkonsernet, Gunvor Ulstein: Fremtiden for norsk maritim industri - synspunkter på hvordan maritim næring kan styrkes.
- 28.10 Festmøte med ledsager. Skuespiller Elsa Aanensen fremførte: Terje Vigen.
- 08.11 Omvisning og orientering i Sjøfartsdirektoratet v/ ass. sjøfartsdirektør Sigurd Gude.
- 16.11 Forskningsdirektør i DNV, Per Olaf Brett: Nærskipsfarten: Markeds- og konkurransesituasjonen nå og fremover – muligheter og trusler for norsk kontrollert tonnasje.
- 16.12 Julebord. Professor i historie og direktør for Det norske Nobelinstitutt, Geir Lundestad: Forholdet mellom Europa og USA i fortid, nåtid og fremtid.

MARKEDENE (presenteres av R.G. Hagland)

Offshorefartøyer

2006 var det beste året noensinne i offshoremarkedet. Til tross for rekordmange nybygg levert, 22 større AHTS og 32 PSV, er alle blitt absorbert av markedet. Ved årets slutt var det fortsatt 27 større AHTS i ordre samt 51 PSV.

Spotmarkedet i Nordsjøen var til tider eventyrlig, med rater opp mot NOK 1,6 millioner for de største AHTS og NOK 700.000 for de største PSV. I løpet av året var det naturligvis både sesongvariasjoner samt andre faktorer, bl.a. været, som spilte inn. Utsiktene for 2007 er gode selv om ordrebøkene er velfylte ved de aller fleste verft, både i inn- og utland.

Kontraheringene synes å fortsette, noe som igjen kan resultere i noe overkapasitet. På den annen side må det nødvendigvis også foretas en naturlig utskifting av den eldste og kanskje minst effektive delen av flåten. Et annet moment som også synes å få større betydning, er nye miljøkrav som igjen gjør at enkelte rederier/designere bruker store ressurser på nye design med svært lave utslipp av klimagasser.

Seismikkmarkedet fortsette sin positive trend med stadig nye skip på veg til markedet. Dette gjelder både seismikkskip samt chaseskip (hjelpeskip) for seismikkskipene.

Offshoremarkedet omfatter ikke bare de vanlige AHTS, PSV og standby-skipene, men også en lang rekke med spesialskip for bl.a. seismikk og "subsea". Stadig større deler av offshore-utbyggingen i Nordsjøen og andre steder, gjøres nå under vann. I tillegg til nye prosjekter, er flere områder i Nordsjøen kommet til den såkalte designalderen. Dette medfører et økende behov både for inspeksjon og utskiftinger av infrastruktur som medfører stadig større behov for fartøyer til utbygging, inspeksjon og vedlikehold.

Norske redere ligger helt klart i forkant av utviklingen, i godt samarbeide med designerselskaper og verft. Den internasjonale arena blir stadig viktigere for norske rederier, med flere skip i operasjon over hele verden. Fremtidsutsiktene er derfor fortsatt gode.

Råolje-tankskip

Ratene i 2006 ga rederne en gjennomsnittlig bra inntjening, men var uten de høye toppene som kjennetegnet 2004 og 2005. Gjennomsnittlig VLCC rate gikk litt opp fra USD 58.000,- per dag i 2005 til USD 61.000,- per dag 2005.

Suezmax-skipene holdt det samme nivået i 2006 som i 2005; USD 40.000,- per dag.

Gjennomsnittraten for Aframax-skipene har også holdt seg mer eller mindre stabil fra USD 41.500,- per dag i 2005 til USD 40.000,- per dag i 2006.

Utsiktene framover er gode, basert på et stabilt marked med økende tonn-mil ratio.

Kjemikalie-tankskip

Inntjening for kjemikalieskip var i 2006 noe bedre enn i 2005, men driftsutgiftene var også noe høyere, delvis på grunn av høye bunkerpriser. Totalt var 'time-charter equivalent' omtrent lik som året før.

Det er gode utsikter for fortsatt vekst i verdensøkonomien, og da spesielt i Asia regionen. Kjemikalie markedet forventes til å være bra i de neste årene, ikke minst på grunn av endrede regler og økte krav for transport av vegetabilsk olje (innført fra 1. januar 2007).

Nybyggmassen for spesielt større tonnasje er ikke ubetydelig og kan føre til 'over-supply' på sikt. For de mindre skipene (under 10.000 mt dødvekt) er antall kontraheringer vesentlig mindre.

Produkt-tankskip

Fraktmarked i første halvår 2006 var veldig volatilt. Dette er en bekreftelse på at tilbud og etterspørsel i produkttankmarkedet er i en hårfin balanse. Små forstyrrelser medfører relativt store utslag i fraktmarkedet. Tredje kvartal var på et godt nivå uten den store bølgen som vi har sett året før på grunn av en rolig orkansesong i USA. I fjerde kvartal var det igjen et volatilt fraktmarked, men generelt sett på et akseptabelt nivå.

Generelt kan man si at inntjeningen har vært god i samtlige segmenter og en stabil høy vekst i verdensøkonomien har ført og fører til et økt transportbehov. Det er positive forventninger til den nærmeste framtid, men et generelt stort nybyggingsprogram gir noen bekymringer på lengre sikt. Fokus på et pålitelig transporttilbud, kvalitetstonnasje samt miljø, bare øker, og dette er en voksende utfordring for rederiene.

Tørrlast

2006 var nok et år med et sterkt marked for bulkskip. Gjennomsnittsratene falt marginalt sammenlignet med året før. Det hele startet med et relativt lavere nivå, men steg markant i løpet av året. Tallene så langt tyder på en økning i verdens sjøtransport i tørrbulk med ca. 6%. Flere transporter av jernmalm, stålprodukter og sement ble nesten utlignet av mindre opphopning i havnene. Tonnasjeetterspørselen steg med ca 6.5%, mens flåten økte med 6.8%. Kapasitetsutnyttelsen falt marginalt fra 94 % i 2005 til 93.7 % i fjor. Gjennomsnittlige rater i periodemarkedet falt noe i samtlige størrelser, men året ble avsluttet med klar stigende tendens.

Småskipsfarten har hatt et svakere marked enn året før. Det begynte meget svakt, og året har gått uten de store svingninger i markedet bortsett fra den sedvanlige stillheten i ferietiden på sommeren. Lyspunktet er størrelsen 3-4.000 dwt. som kan vise til en oppgang gjennom året på ca. 20%. For øvrig er det svake tall, og 2007 viser så langt ingen tegn til bedring.

Selvlosserne har hatt et varierende marked, og til tross for noe dystre spådommer, så har året for mange vært meget godt. Spesielt har det vært stor aktivitet på fór- og tømmer/flis-markedene. Det har til tider vært betalt gode frakter og dette har etter hvert også slått ut for fornying av fraktkontrakter.

Markedet for mindre containerskip har utviklet seg som forventet med mye ledig tonnasje og svakere rater. Tendensen med et skifte mot større tonnasje kombinert med stor nybygningsaktivitet, gjør at man ikke kan forvente særlig bedring i løpet av året.

NØKKELTALL FRA NORGES REDERIFORBUND

Den norskeide utenriksflåten bestod pr. 01.01.07 av totalt 1.774 skip / 40 mill. dwt. Av disse seilte 896 skip / 23,6 mill. dwt. under norsk flagg. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 356 skip / 6,8 mill. dwt. som er 144 skip flere enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 53 skip / 2,8 mill. dwt. I Norge skal det bygges 121 skip / 582.000 dwt. Kontraktsmassens verdi er USD 18,3 milliarder.

Tallene viser en økning fra i fjor på 132 skip i den norskeide utenriksflåten. I dødvekttonnasje er økningen på 2,9 mill. dwt. Økningen i antallet skip under norsk flagg er 25 / 1 mill. dwt. Dette skyldes i all hovedsak gode markeder. Fortsatt fører rederienes rammebetingelser i Norge til at mange skip registreres i utlandet. Økningen fra i fjor hva angår kontraktsmassen er også imponerende. Det er særlig gledelig å se at kontraktsmassen plassert ved norske verft har økt fra 59 skip ved utgangen av 2005 til 121 ved utgangen av 2006.

NØKKELTALL FRA HAUGESUND REDERIFORENING

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 31.12.05 var 148 skip / 2.675.166 dwt.
" " " " " 31.12.06 var 151 skip / 2.836.085 dwt.

Dette inkluderer ikke skipene i Stolt-Nielsen Transportation Group som har et assosiert medlemskap i Haugesund Rederiforening.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 27 oljetankskip, 30 tørrlastskip, 56 serviceskip i offshorevirksomhet, 12 taubåter, 2 kjemikalie- og produkttankskip, 1 fryserskip og 3 LNG gasstankskip.

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar, euro eller engelske pund. Basert på kursnoteringene den 01.01.07 med omregning til norske kroner, hadde flåten ved årsskiftet en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 22,03 milliarder NOK eksklusive skipene i Stolt-Nielsen Transportation Group.

Nybyggingskontrakter pr. 01.01.07:

Knutsen OAS Shipping – 3 LNG / 2 produktanker
Solstad Offshore – 2 konstruksjonsfartøyer / 3 ankerhåndtering / 7 i Nor Offshore
Eidesvik – 2 forsyningskip / 1 seismikk / 1 subsea / 1 konstruksjonsskip
Østensjø – 2 forsyningskip / 2 subsea-fartøy / 3 taubåter
Br. Klovning Shipping – 3 kjemikalietankere
Totalt – 33 skip

Samlet kontraktsverdi er 13 milliarder kr.

Pr. 31.12.06 hadde foreningen 15 medlemsrederier. Disse er:

Østensjø Rederi	Hagland Shipping	Knutsen OAS Shipping
Green Management	West-Trans Shipping	Solstad Offshore
DeepOcean	Stolt-Nielsen Transportation Group	T. Alendal Rederi
Eidesvik Offshore	Kopervik Ship Management	Rytind
Klovning Shipping	Continental Ship Management	Falck Management

Foreningen har 32 faste representanter foruten 89 besøkende medlemmer.

STYRESAMMENSETNING

Styret har etter årsmøtet den 30. mars bestått av: Knut W. Aanensen (formann), Lars Peder Solstad (varaformann) og Ole Henrik Nesheim. Varamedlem har vært: Johan Rokstad.

NORGES REDERIFORBUNDS SJØMANNSFOND AV 1918

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2006 bevilget premier til 45 velfortjente sjømenn.

Haugesund, den 16. februar 2007

Knut W. Aanensen

Lars Peder Solstad

Ole Henrik Nesheim
Sverre Meling jr.
(sekretær)

HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2007

STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen (formann)
Lars Peder Solstad (nestformann)
Ole Henrik Nesheim

Varamedlemmer:

Johan Rokstad

HUSSTYRE

Medlemmer:

Jan Lothe (formann)
Odd L. Vevang
Arne Østenstad

STYRET FOR SJØMENNENES ALDERSHJEM HAUGESUND

Medlemmer:

Jan Lothe (leder)
Thorleif Lea

NORGES REDERIFORBUND

STYRE

Medlemmer:

Trygve Seglem (president)

Varamedlemmer:

Knut W. Aanensen

UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG

Medlemmer:

Hans Tveitaskog
Sven Stakkestad

STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER

Medlemmer:

Lars Peder Solstad (leder)
Jan Lodden

Varamedlemmer:

Kenneth Walland

NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen

MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen
Lars Peder Solstad

Varamedlemmer:

Ole Henrik Nesheim

