

# ÅRSBERETNING 2013





# Innhold

Styreleders refleksjoner .....	4
Styrets beretning .....	6
Arbeidsgiverpolitikk .....	7
Næringspolitikk .....	10
Sikkerhet .....	15
Miljø .....	16
Forskning og utvikling .....	18
Kurs og konferanser .....	18
Økonomi .....	19
Medlemmer i NHO Sjøfart .....	20

## NHO Sjøfart

**NHO Sjøfart er** en arbeidsgiver og bransjeforening for innenriks skipsfart. På generalforsamlingen i 2012 endret foreningen navn fra Rederienes Landsforening. Rederienes Landsforening ble stiftet 15. april 1912 som en arbeidsgiverforening under navnet Redernes Arbeidsgiverforening (R.A.F). Foreningen ble fra starten og frem til etableringen av NHO 1. januar 1989 administrert av Norsk Arbeidsgiverforening. På generalforsamling 31. mai 1990 ble R.A.F. omdannet til en kombinert bransje – og arbeidsgiverforening tilsluttet NHO som landsforening under navnet Rederienes Landsforening (RLF).

Arbeidsdelingen mellom NHO og landsforeningene innebærer at NHO ivaretar de generelle næringspolitiske og tariffpolitiske spørsmål, mens landsforeningene tar seg

av bransjespesifikke saker. Foreningen ivaretar således medlemsrederienes interesser overfor myndighetene og overfor nasjonale og internasjonale organisasjoner, og fører tariffforhandlinger med sjømannsorganisasjonene for de arbeidstakerne som tjenestegjør på medlemmenes skip.

NHO Sjøfart har 32 medlemsrederier som opererer hurtigruteskip, ferger, hurtigbåter, lasteskip, slepebåter, skoleskip og redningsskøyter. Rederiene sysselsetter ca. 5.500 sjøfolk på rundt 400 skip.

Foreningens administrasjon holder til i Næringslivet Hus i Middelthunsgate 27 på Majorstuen i Oslo.



## Styreleders refleksjoner

---

**Mine refleksjoner i forrige årsberetning dvelte** ved det forestående stortingsvalg og om en eventuell ny regjering ville videreføre den maritime politikk som var ført av den rødgrønne regjeringen gjennom åtte år. Nå vet vi svaret. Høyre/Frp-regjeringen viderefører den maritime politikken, men unnlater å foreta nødvendige forbedringer som å heve maksimalbeløpene i nettolønnsordningen. Regjeringen har imidlertid nedsatt et utvalg som skal se på fartsområdebegrensningen for NIS-registrerte skip og på selve nettolønnsordningen. Konklusjonene fra utvalget og den politiske oppfølging av disse vil kunne få store konsekvenser for vår næring. Utvalget, hvor jeg er foreningens representant, skal avgi innstilling innen 1. juli i år.

Et annet utvalg hvor vi er representert, er utvalget som skal utrede tilpasninger av pensjonstrygden for sjømenn til prinsippene i pensjonsreformen. Etter at Skipsarbeidsloven trådte i kraft, er vernebestemmelsen for oppsigelse av sjøfolk hevet fra 62 til 70 år. Særaldersgrensen for rett til å ta ut full sjømannspensjon er fortsatt 60 år. Alle våre overenskomster har dyre og til dels uforutsigbare kostnader til ytelsesbasert tilleggspensjon. Jeg håper at utvalget kan komme frem til fornuftige anbefalinger som bringer denne næringens pensjonsforpliktelser og kostnader mer i samsvar med det som ellers gjelder i næringslivet.

En del av medlemsrederiene har kontrakter med staten og fylkeskommunene for drift av ferger og hurtigbåter. Selv om det snart er 20 år siden de første anbudskontraktene ble tatt i bruk sliter næringen fortsatt med oppdragivernes kontraktsforståelse og hva de kan tillate seg innenfor løpende kontrakter. Dette fører til tap av inntekter for rederiene. Noe er forsøkt løst gjennom NHO Sjøfart, men som ofte ender det opp som ”advokatmat” med kostbare rettsaker. Forvaltningsreformen som overførte ansvaret for store deler av ansvaret for riksveifergedriften til fylkeskommune har forverret dette forholdet. I motsetning til anbudskontraktene med Statens Vegvesen, som er basert på et standard konkurransegrunnlag, har hver av fylkeskommune sitt eget konkurransegrunnlag. Dette øker risikoen for tolkningstvister. Dessuten synes enkelte oppdragsgivere å tro at det lar seg gjøre å bygge nye fartøyer i løpet av ett år etter at det er kunngjort en anbudsvinner. Gjennom NHO Sjøfart vil vi fortsette arbeidet med å få et godt og forutsigbart kontraktregime som hever terskelen for tvister uten at det fører til begrensninger i konkurransen om kontrakter.

I motsetning til transport på vei og bane, bærer skipsfarten hovedtyngden av kostnadene til infrastruktur selv. Enkelte avgifter og gebyrer har de siste årene blitt fjernet eller redusert, men samtidig har nye kommet til. Vi ser blant annet økning i ulike former for tilsynsgebyrer. De kommunale havnene er underlagt særskilt regulering i havneloven. Regelverket har dels som formål å beskytte skipsfarten mot overfakturering. Hurtigruten har likevel i løpet av de siste årene opplevd en betydelig økning i betaling for anløp av de 35 havnene som inngår i rutenettet. Hurtigruten har derfor utfordret havnene, og prøvd en sak mot Stranda kommune i tingretten. Det ble der konkludert med at havnen ikke hadde grunnlag for sine krav mot Hurtigruten. Kommunen har nå anket dommen. Det er en viktig oppgave for NHO Sjøfart å bidra til at nivået på offentlige avgifter og gebyrer reduseres og blir håndtert korrekt overfor brukerne i næringen.

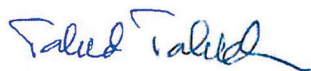
Etter at vi ved tariffrevisjonene i 2010 og 2012 lykkes å få forhandlingsløsninger med Sjøoffisersforbundet og Maskinistforbundet hadde vi også denne gangen forventninger om å lykkes. Etter at Sjømannsforbundet aksepterte en forhandlingsløsning 24. april så vi med optimisme på de forhandlingene som skulle finne sted med offisersorganisasjonene den påfølgende uke. Maskinistforbundet møtte oss med et hovedkrav som var umulig å akseptere verken i forhandlinger eller mekling. De var ikke interessert i å drøfte annet enn dette hovedkravet og brøt forhandlingene første dag. Etter en tenkepause så Sjøoffisersforbundet seg nødsaget til også å bringe oppgjøret inn for mekling.

Partene ble innkalt til parallell mekling 13. og 14. mai. Ved begjæring om avsluttet mekling varslet Sjøoffisersforbundet et «normalt» streikeuttak i næringen mens Maskinistforbundet gjorde et særdeles unormalt og provoserende uttak av to hurtigruteskip. Formalfeil i uttaket førte imidlertid til at de i realiteten hadde varslet streik for samtlige fartøyer i hele næringen med unntak av 9 hurtigruteskip. Det endret dynamikken i meklingen, og vi fikk en løsning med begge forbund innenfor rammene i frontfagsmodellen.

Kravene og holdningene fra Maskinistforbundet under årets tariffoppgjør er bekymringsfull og kan innvarsle et annet klima og samarbeidsforhold enn det vi over år har opparbeidet og som fortsatt er tilfellet med Sjømannsforbundet og Sjøoffisersforbundet. Det er spesielt når en fagforening varsler streik basert på en annen fagforenings avtaler, men mer alvorlig er at man åpent går ut og erkjenner at hovedkravet ikke vil bli imøtekommet gjennom forhandlinger, mekling eller streik, men likevel velger å varsle det man kaller for en markeringsstreik.

Foreningen ønsker å videreføre det gode og konstruktive samarbeidet med alle sjømannsorganisasjonene, men vi må ta på alvor at dette samarbeidet i årets tariffrevisjon er utfordret av Maskinistforbundet. Om dette innvarsler en holdningsendring fremover fra deres side vil vi måtte vurdere hvordan vi som foreningsfelleskap under NHO-paraplyen skal forholde oss.

Torkild Torkildsen



Styrets leder



Styret i NHO Sjøfart fra 30. mai 2013: Fra venstre: Kenneth Walland, Stig Solheim, Rune Teisrud, Harald Thomassen (adm. dir.), Ivan Fossan, Leif Øverland og Torkild Torkildsen.

## Styrets beretning

**Styret har hatt seks møter i perioden.** På det første møtet hver høst behandler det nyvalgte styret foreningens handlingsplan for det kommende år. Planen inneholder foreningens mål, strategier og prioriterte arbeidsoppgaver, og utgjør et rammeverk for administrasjonens arbeid i planperioden. Virksomheten er delt inn i fem saksområder:

- Arbeidsgiverpolitikk
- Næringspolitikk
- Helse, miljø og sikkerhet
- Ytre Miljø
- Forskning og utvikling

I beretningen presenteres de viktigste sakene som er behandlet og de tiltak som er gjennomført i henhold til handlingsplanen.

### **NHO Sjøfart**

NHO Sjøfarts styre har etter generalforsamlingen 30. mai 2013 bestått av:

#### **LEDER**

Torkild Torkildsen

#### **NESTLEDER:**

Leif Øverland

#### **STYREMEDLEMMER**

Ivan Fossan  
Stig Solheim  
Kenneth Walland  
Rune Teisrud  
Bjørn Laksforsmo

Øverland og Laksforsmo gikk ut av styret 31. desember fordi de tiltrådte stillinger utenfor næringen.

# Arbeidsgiverpolitikk

---

NHO Sjøfart arbeider for å sikre at næringen til enhver tid har tilgang på kompetent arbeidskraft. For å rekruttere og beholde arbeidskraften i næringen er det viktig at lønns- og arbeidsbetingelsene er konkurransedyktige, og at den maritime utdanningen fremstår som attraktiv for ungdom.

## **Innføring av minstelønnsoverenskomster**

Fra foreningens første tariffavtaler med sjømannsorganisasjonene ble inngått i 1912 og frem til 2008 var alle avtalene normallønnsavtaler. Dette innebar at all lønnsfastsettelse fant sted i sentrale forhandlinger mellom foreningen og organisasjonene. Ved tariffrevisjonen i 2008 ble det avtalt å gå over fra normallønn til minstelønnsoverenskomster for samtlige overenskomster. I 2012 ble overenskomsten med Norsk Sjømannsforbund for lasteskip endret til igjen å være normallønnsoverenskomst. De øvrige 19 overenskomstene er fortsatt minstelønnsoverenskomster. Minstelønnsoverenskomst innebærer at det, i tillegg til de sentrale lønnsforhandlingene, også skal gjennomføres lokale lønnsforhandlinger i rederiene basert på de fire kriteriene som er bedriftens økonomi, produktivitet, fremtidsutsikter og konkurranseevne.

## **Tariffrevisjonen 2014**

I februar besluttet LOs representantskap at tariffrevisjonen 2014 med NHO skulle gjennomføres som et forbundsvist oppgjør. Dette innebar at hvert enkelt LO-forbund skulle forhandle direkte med sin arbeidsgivermotpart blant NHOs respektive landsforeninger. Det såkalte frontfaget, den NHO tilsluttede landsforeningen Norsk Industri og det LO tilsluttede Fellesforbundet, aksepterte 2. april et meklingsforslag. Forslaget innebar bla. et generelt tillegg på kr. 0,75 - pr time. Kostnadsrammen for oppgjøret var på 3,3 % Resultatet fra dette oppgjøret er retningsgivende for de øvrige lønnsoppgjør innenfor LO – NHO området. 24. april ble det

oppnådd en forhandlingsløsning med Norsk Sjømannsforbund som lå innenfor rammen på 3,3 %. Foruten det generelle tillegget på kr. 0,75 pr. time ble det avtalt at kveldstillegget i ferge – og lokalfart skal begynne kl. 1800 mot tidligere kl. 1900. Forhandlingsforslaget er ute til uravstemning med svarfrist 19. mai. Forhandlingene med Det norske maskinistforbund endte i brudd 28. april og neste dag ble det brudd i forhandlingene med Norsk Sjøoffisersforbund. Det er første gang siden 2006 at vi har endt i mekling med de to offisersorganisasjonene. Partene ble natt til 15. mai enige om et forslag fra Riksmekleren.

## **Skipsarbeidslov**

I forrige beretning ble det orientert om arbeidet med å få ferdig en ny skipsarbeidslov som skulle avløse sjømannsloven. 20 august 2013 ble sjømannsloven opphevet avløst og samtidig ble skipsarbeidsloven gjort gjeldende for arbeidstakere på skip. Noen av bestemmelsene fra sjømannsloven ble videreført i den nye loven, mens noen bestemmelser er endret og noen er helt nye. Mange av bestemmelsene er lik tilsvarende bestemmelse i Arbeidsmiljøloven.

En av de viktigste nye bestemmelsene er bestemmelsen om arbeidsforholdets opphør pga alder. I henhold til sjømannsloven opphører oppsigelsesvernet ved fylte 62 år. Skipsarbeidsloven hever denne aldersgrensen til 70 år. Administrasjonen har holdt konferanser om den nye loven for HR avdelingene ide største rederiene. Så langt synes ikke rederiene å ha hatt problemer i forhold til loven.



Tariffrevisjon med Norsk Sjøoffisersforbund.

## Pensjon

Pensjonen for sjøfolk består i dag av flere ordninger i tillegg til den ordinære folketrygden. Det er Pensjonstrygden for sjømenn, avtalefestet tjenstepensjon, kompensasjonsordningen og obligatorisk tjenstepensjon (OTP).

Pensjonstrygden for sjømenn er en lovbestemt offentlig tjenstepensjonsordning som er tilpasset folketrygden. Ordningen har som hovedformål å yte sjømannspensjon (alderspensjon) mellom 60 og 67 år. Den finansieres ved avgifter fra sjømenn og rederier, og ved tilskudd fra staten, og består i dag av en basisdel og en midlertidig tilleggsdel. Fra 1. januar 2011 ble det adgang til å ta ut folketrygden fra fylte 62 år. Som midlertidig ordning vil det ikke bli noe samordning mellom folketrygden og Pensjonstrygden for sjømenn.

I forbindelse med innføringen av Lov om obligatorisk tjenstepensjon i 2006, fant man at det ville være mest praktisk å etterkomme kravene i loven ved å opprette en helt ny pensjonsordning for sjøfolkene. Ordningen er en innskuddsbasert pensjon som innebærer at sjøfolkene får 2 % av lønn mellom 1 og 12 G avsatt på en konto som tilhører sjømannen.

Fra 1999 har samtlige av foreningens tariffavtaler hatt bestemmelser om avtalefestet tjenstepensjon (ATP) som skal sikre

medlemmene en pensjonsytelse fra 60 til 67 år. Opptjeningstid er 30 år og pensjonsytelsen skal utgjøre 60 % av sykepengegrunnlaget. Frem til tariffrevisjonen i 2012 var pensjonsgrunnlaget i overenskomstene for ferge – og lokalfart stipulert til skalahyre + 20 %. Årsaken til dette var at i 1999 ble beregningsgrunnlaget for sykepenger i denne overenskomsten ansett for å være for lavt som grunnlag for beregning av pensjon.

Som følge av innføring av en del nye bestemmelser i overenskomsten for ferge – og lokalfart, bla fastlønnsavtaler, ble sykepengegrunnlaget etter hvert høyere enn det stipulerte grunnlaget på skalahyre + 20 %. Sjømannsorganisasjonene reiste derfor i 2006 krav om endring av beregningsgrunnlaget. Spørsmålet om endring og alternative løsninger ble grundig utredet i de påfølgende år. Ved tariffrevisjonen i 2012 fant saken sin løsning ved at partene ble enige om å endre pensjonsgrunnlaget fra skalahyre+20 % til sykepengegrunnlaget med opptjeningstid fra ansettelsestidspunktet, men tidligst fra 2006. Livselskapene, som forvalter avtalene, ønsket at Finanstilsynet godkjente en slik ordning før de iverksatte den.

Finanstilsynet godkjente ordningen i juli 2013. Det ble senere holdt møter med sjømannsorganisasjonene for å finne en egnet



oppgjørsmåte for sjøfolk som hadde sluttet i rederiet etter 1. januar 2006. Det ble oppnådd enighet om en løsning. Etter dette er det ikke lenger noen uløst tvist om den tariffestede pensjonsordningen.

Det er opprettet et eget offentlig utvalg som skal utrede tilpasninger av pensjonstrygden for sjømenn til prinsippene i pensjonsreformen. Utvalget, hvor NHO Sjøfart er representert, skal avgi innstilling innen 1. juli 2014.

### **STCW-konvensjonen**

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk gjennomfører de såkalte Manila-tilleggene til STCW-konvensjonen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Dette medfører bl.a. at deks-, maskin- og skipselektrikeroffiserer må inneha kompetansesertifikat innen 1. januar 2017. Skipselektriker og motormann på sjøgående skip med framdriftskraft over 750 kW, samt matros på sjøgående skip over 500 BT må ha ferdighetssertifikater. NHO Sjøfart har innhentet overslag over kostnader fra kursleverandører. Regelkravene vil innebære betydelige kostnader i forbindelse med kursing av personell.

### **Rekruttering**

Høsten 2013 la FAFO fram en rapport på bestilling fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) som synliggjør behovet for sjøfolk. På grunn av aktiviteten i offshoresektoren ventes det et behov for 10.000 nye sjøfolk fram mot 2020. Dette er usikre tall, da behov og tilgang også er konjunkturavhengig. I følge opplysninger som NHO Sjøfart har innhentet fra enkelte medlemmer, er det generelle inntrykket i rederiene at tilgangen på sjøfolk nå er tilfredsstillende. Tilgangen på maskinister kan tidvis være begrenset.

I fjorårets beretning ble foreningens arbeid med å endre Sjøfartsdirektoratets praktisering av fartstidsberegning omtalt. Det har vært et samlet krav fra næringen om alternativ fartstidsberegning der man får godskrevet

faktisk tid om bord. Temaet ble tatt opp på styrets møte med sjøfartsdirektøren i desember 2013. Sjøfartsdirektoratet bekrefter at de har handlefrihet nasjonalt, men avventer likevel arbeid i EU på dette området.

Foreningen har også arbeidet videre med spørsmålet om opptjening av fartstid i fartsområde 1 og 2. Saken ble også omtalt i fjorårets beretning. Ettersom nesten 90 % av ferjene går i fartsområde 1 og 2, mister man rundt 120 lærlingplasser, da seiling i disse fartsområdene ikke gir fartstidopptjening. Saken har vært tatt opp i møte både med næringsministeren og sjøfartsdirektøren, og ser nå ut til å finne sin løsning ved at Sjøfartsdirektoratet foreslår at STCW-konvensjonen blir gjeldende også i fartsområde 1 og 2.

### **Opplæringsplasser**

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse tildelte i desember Hurtigruten ASA prisen som beste maritime lærebedrift i 2013. Prisen for beste maritime lærebedrift skal deles ut hvert år til en bedrift som har utmerket seg med spesielt stor innsats for maritime opplæringsplasser.

Hurtigruten ble valgt fordi den gjennom en årrekke har tatt inn mange kadetter og lærlinger i de maritime fagene. Rederiet har satset på systematisk kompetansearbeid, og har også tatt ansvar for næringen som helhet ved å tilby læreplasser til andre rederier. Av NHOs 20.000 medlemsbedrifter, er Hurtigruten med ca. 180 maritime opplæringsplasser den tredje største lærebedriften målt i antall plasser.

De største fergerederiene har 35 – 60 lærlinger. I tillegg kommer kadetter, hvor det var 79 kadetter fordelt på 9 rederier. Ved en undersøkelse høsten 2013 var det i alt 419 opplæringsplasser. Rederiene kunne hatt 524 opplæringsplasser dersom det ikke var økonomiske begrensninger.

NHO Sjøfart har overfor Statens vegvesen og fylkeskommunene fulgt opp initiativet om krav til opplæringsplasser om bord på fartøy i anbudene. Dette har skjedd i utlyste anbud fra flere oppdragsgivere.

# Næringspolitikk

---

Som bransjeforening arbeider NHO Sjøfart for å sikre næringen konkurransedyktige rammebetingelser.

Store deler av næringen får sine rammebetingelser bestemt av det offentlige. Foreningen arbeider derfor regelmessig mot Stortinget, departementene og etatene for å sikre at rammevilkår, som bevilgninger, regelverk og avtaler legger forholdene til rette for en bærekraftig næringsutvikling. I løpet av forholdsvis få år er hele næringen konkurransutsatt. Det er derfor også en viktig oppgave for foreningen å sikre at bruk av anbud ikke fører til konkurransevridding og urettmessige anskaffelser, i forhold til både utenlandske og norske rederier.

Den politiske gjennomslagskraften øker gjennom samarbeid med andre organisasjoner, og foreningen jobber derfor sammen med andre interesseorganisasjoner gjennom Maritimt Forum og Sjøtransportalliansen for å fremme bransjesynspunkter overfor myndighetene.

Foreningen gir jevnlig høringsuttalelser til regelendringer, og da spesielt til maritimt regelverk. I den grad det er mulig, konsulteres foreningens Maritime utvalg.

Sentrale deler av næringens rammebetingelser bestemmes internasjonalt, både i IMO og EU. Styret har i større grad en tidligere prioritert internasjonale saker. Administrasjonen har deltatt i nasjonalt formøte til IMO-møte. Foreningen vil prioritere oppfølging av relevante EU-saker på et så tidlig stadium som mulig, og benytte ressurser i NHO sentralt til dette arbeidet dette er mulig.

## **Fra land til sjø**

I Sundvolden-erklæringen, viderefører regjeringen Solberg i hovedsak tidligere maritim politikk. Den nye regjeringen vil beholde rederiskatteordningen og

lovfeste nettolønn, samt sørge for gebyr- og avgiftsregime som fremmer miljø, sikkerhet og effektiv nærskipfart. Sammen med Maritimt Forum og Sjøtransportalliansen følger foreningen opp de politiske målene om å få mer gods over fra land til sjø, som er uttrykt både i NTP 2014-2023 og regjeringserklæringen. Gjennom Sjøtransportalliansen er det fremmet flere forslag som skal bidra til økt sjøtransport. Forslagene innebærer bl.a. reduksjon i avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten og havner, samt etablering av tilskuddsordninger for overføring av gods til sjø. Det fremmes også forslag om at det statlige infrastrukturfondet på 100 mrd. kroner også må omfatte maritim infrastruktur. Andre tiltak som foreslås er større satsing på maritim næring og sjøtransport gjennom Innovasjon Norge, Forskningsrådet og Skattefunn.

## **Fartsområdebegrensninger i NIS og nettolønn**

Regjeringen har nedsatt et utvalg som skal vurdere fartsområdebegrensninger i NIS og nettolønn. I den forbindelse skal utvalget også vurdere behov for endring av nettolønnsordningen. NHO Sjøfart har utpekt styreleder som medlem av utvalget. Utvalgets mandat er ”å vurdere virkninger ved en oppmykning av eksisterende fartsområdebegrensninger for skip registrert i Norske Internasjonalt Skipsregister (NIS)”, herunder ”vurdere behov og virkning av eventuell endret innretning av refusjons-/nettolønnsordningen”. Utvalget skal legge fram innstilling innen 1. juli 2014. Arbeidet vil legge premisser for politiske beslutninger som har stor betydning for rekrutterings- og konkurransesituasjonen i næringen.

Sammen med andre medlemmer av Maritimt Forum har NHO Sjøfart framhevet behov for

justering av taket for nettolønn. Taket ble stående uendret i statsbudsjettet for 2014, noe som innebærer at konkurransekraften til rederiene med nettolønnsordning stadig blir dårligere.

### **Modell for kompensasjon ved innføring av rabatter**

Foreningen har tidligere jobbet med ferge- og hurtigbåtrederiene om modell for kompensasjon fra de offentlige oppdragsgiverne ved endring av rabattsatser. Når rabattordninger endres, medfører dette endring i rederienes inntekter på samband der rederiene selv beholder billettinntektene. Saken ble også omtalt i fjorårets beretning, etter at NHO Sjøfart sammen med de berørte rederiene jobbet for å komme fram til en minnelig løsning med Statens vegvesen. Etter at dette ikke lyktes, har ett av medlemmene gått til søksmål mot Statens vegvesen og flere fylkeskommuner. Foreningen har samordnet rederienes tilbakemelding på rapport om beregningsmetoder som Statens vegvesen har innhentet.

### **Oljevernberedskap**

NHO Sjøfart har tidligere gitt innspill i forbindelse med Kystverkets konseptvalgutredning for statlig slepeberedskap. Den eksterne kvalitetssikringsrapporten konkluderte, i tråd med innspill fra foreningen, at statlig beredskap bør baseres på langsiktige kontrakter om leie av slepekapasitet fra private aktører. Rapporten er fortsatt til behandling i Samferdselsdepartementet. Foreningen har også inneværende periode tatt opp spørsmål om den langsiktige slepeberedskapen med departementet, og etterlyst framdrift i arbeidet. NHO Sjøfart er sammen med andre organisasjoner invitert til møte med Samferdselsdepartementet om ny stortingsmelding om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og vil følge dette arbeidet.

### **Passasjerrettigheter**

EU har vedtatt en forordning som gir båtpassasjerer rettigheter i form av bistand til passasjerer med funksjonshemninger,



Adm. dir. i NHO, Kristin Skogen Lund, og stortingsrepresentantene Else-May Botten og Arve Kambe holdt innlegg på generalforsamlingen i 2013. Fra venstre: Else-May Botten, Harald Thomassen, Kristin Skogen Lund og Arve Kambe.



Stadt Sjøtransport, Redningsselskapet og Buksér og Berging under berging av MV Celina. Foto: Kystverket.

minstekrav til informasjon, erstatning ved forsinkelser og rett til at et uavhengig organ behandler eventuelle klager.

Det er nå nesten to år siden foreningen ga høringsinnspill til Justisdepartementet, bl.a. om organisering og finansiering av klageorgan, men det er fortsatt ikke tatt endelig beslutning om dette. Avtaler om passasjertransport med offentlige myndigheter må ta hensyn til de nye reglene, og foreningen vil følge opp saken overfor de berørte rederiene og de offentlige oppdragsgiverne når utfallet av departementets behandling er klart. NHO Sjøfart har også sammen med andre landsforeninger knyttet til NHO innenfor bransjene transport og reiseliv sendt felles henvendelse til Samferdselsdepartementet om organisering og finansiering av felles transportklagenemnd.

### **Anbudskonkurranser**

NHO Sjøfart har dialog med de offentlige oppdragsgiverne om utvikling av kontraktene

for ferger og hurtigbåter. Det er et mål å bidra balanserte kontrakter med hensiktsmessig risikofordeling mellom oppdragsgiver og oppdragstaker. Det er gitt innspill til revidert mal for konkurransegrunnlaget og nettokontrakten som Statens vegvesen benytter. Manglende samordning på oppdragsgiversiden er en utfordring, og foreningen har ved flere anledninger tatt opp dette med Statens vegvesen. Dette er også tatt opp under høring om statsbudsjettet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite. NHO Sjøfart har også deltatt på dialogkonferanser i forkant av anbudsutlysninger.

Det er fortsatt utfordringer knyttet til fylkeskommunenes gjennomføring av anbudskonkurranser. Fylkeskommunenes samband utgjør hovedtyngden av ferjesambandene. Rederiene opplever disse konkurransene som lite forutsigbare, med mange lokale tilpasninger som ikke er

saklig begrunnet. Dette medfører redusert konkurranse og dyrere anbud. Næringen ser det som særlig utfordring at oppdragsgiverne benytter ulike kontrakter, og at det ofte er meget korte frister fra utlysning til tilbudsfrist og oppstart. Det er også en utfordring at oppdragsgiverne i mange tilfeller mangler kompetanse på innkjøp av ferjetjenester.

Styret har også innværende år videreført det årlige kontaktmøtet med vegdirektøren og hans medarbeidere på ferjespørsmål. Representanter fra fylkeskommunene deltok også på årets møte. NHO Sjøfart har sammen med fergereederiene hatt møter med Statens vegvesen og DNV GL om sikkerhetsbestemmelser i anbud, og gitt innspill til utredning som Statens vegvesen har innhentet fra DNV GL.

NHO Sjøfart har tatt initiativ til å etablere et anskaffelsesforum for foreningens medlemmer. Hensikten er å bidra til oppfølging av konkurransegrunnlag og kontrakter med Statens vegvesen og fylkeskommunene i saker der rederiene har felles interesser som kan frontes av foreningen. Videre skal anskaffelsesforumet bidra til økt kompetanse på kontrakts- og anbudsspørsmål. Foreningen er også engasjert i NHO-fellesskapets politiske arbeid knyttet til utvikling av anskaffelsesregelverket både nasjonalt og i EU.

### **Nærskipsfartsindeksen**

Foreningen fikk SSB til å utvikle en kostnadsindeks for innenriks skipsfart i 2009, med delindekser for alle typer fartøyer som opereres av medlemsrederiene. NHO Sjøfart bidro til finansiering av indeksen, mens driften av den nå er finansiert av Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen for etableringen av indeksen var at rederier med klausuler om vederlagsjustering hadde behov for en referanseindeks som tok hensyn til bransjespesifikk kostnadsutvikling. I dag benyttes indeksen som grunnlag for regulering både av for ferje- og hurtigbåtkontrakter med staten og fylkeskommunene, Hurtigrutens kontrakt med Samferdselsdepartementet og

statlige slepebåtkontrakter. Rederiene har imidlertid opplevd at indeksens utvikling ikke samsvarer helt med faktisk kostnadsutvikling. Foreningen har derfor igangsatt arbeid med revisjon av kostnadsindeksen. Det er engasjert eksterne konsulenter og etablert en referansegruppe fra de berørte rederiene. Evalueringen skal være ferdigstilt i midten av mai 2014.

### **Mineraloljeavgift**

NHO Sjøfart har tatt opp ulike spørsmål knyttet til avgiftsregelverk med myndighetene. Økning i mineraloljeavgift i statsbudsjettet for 2014 får konsekvenser særlig for rederier som ikke har fritak for grunnavgift. Foreningen har tatt opp spørsmålet med Finansdepartementet.

Etter regelendring i 2012, gjelder avgiftsfritak på mineralolje bare for registrert eier av fartøy, noe som kan gi tilfeldige utslag avhengig av hvordan det enkelte rederi er organisert. Dette gir også et mindre fleksibelt marked for leie av fartøyer. NHO Sjøfart har påpekt dette overfor Toll- og avgiftsdirektoratet, som etter dette har sendt forslag til endring av regelverket på høring.

### **Havneavgift**

Den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft i 2009 har medført endringer i avgifts- og vederlagsstrukturen i havnene. Rederier har også opplevd betydelig økning i nivået på avgifter og vederlag til havnene med den nye loven. Hurtigruten har prøvd en sak for retten, og fått tingrettens medhold i at Stranda kommune har krevd for mye i avgifter og vederlag. I dommen, som nå er anket av kommunen, slås det fast at kommunen ikke står fritt til å fastsette vederlag selv om den eier havnen. Kommunen må også kunne dokumentere kostnader som skal veltes over på brukerne av havnen. Saken har medført stor oppmerksomhet, der også Havneforeningen har engasjert seg på vegne av de kommunale havnene. NHO Sjøfart vil følge opp eventuelle politiske signaler om endring av regelverket i tilfelle Havneforeningen får gjennomslag for krav om regelendringer.

### **Arbeidsgiveravgift**

ESA har vedtatt nye retningslinjer for regionalstøtte. Norge har sendt notifisering av nye regler som skal gjelde fra 1.7. 2014. Med de nye reglene vil alle transportvirksomheter få arbeidsgiveravgift med full sats, uavhengig av lokalisering. Sammen med NHO og andre landsforeninger, har NHO Sjøfart arbeidet for å begrense virkningene av de nye reglene. Det er innhentet en ekstern vurdering som konkluderer med at ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift for sjøtransportsektoren kan opprettholdes. På grunn av knappe frister til ny, godkjent ordning må være på plass, har det ikke lyktes å få gjennomslag for disse synspunktene. Foreningen har deltatt i møter i Stortinget og Finansdepartementet, og gitt innspill til revidert nasjonalbudsjett. Det har vært særlig viktig å framheve behovet for finansiering av kompensasjonskrav og økning av budsjetter til framtidige anbudskonkurranser.

### **Nasjonal transportplan**

Som omtalt i fjorårets beretning la regjeringen fram Nasjonal Transportplan 2014-2023 for Stortinget i april 2013. Planen utarbeides rullende hvert fjerde år og er retningsgivende for samferdselspolitikken, men ikke bindende for de årlige budsjettene. Planen legger opp til at planlegging av en fergefri E39 skal igangsettes i perioden og at riksvegfergesambandene bør få økt frekvens. NHO Sjøfart har nå ferdigstilt FOU-prosjekt om 20-minutters ferger. Transportøkonomisk Institutt har utarbeidet en rapport om ferjefrekvens som konkluderer med at hyppigere avganger med mindre ferjer kan gi samfunnsøkonomisk gevinst. Foreningen har presentert rapporten i flere sammenhenger. Konklusjonene i rapporten er også formidlet til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.



# Sikkerhet

---

Næringen jobber systematisk med sikkerhet om bord på fartøyene.

## **NHO Sjøfart som pådriver**

Foreningen har i perioden videreført arbeidet som skal bidra til at ferge- og lokalfarten får redusert antall uønskede hendelser som kontaktskader, grunnstøtinger, personskader og kollisjoner. Styret har fortsatt sikkerhet som et fast tema på alle sine møter. Gruppen bestående av sikkerhetssjefer fra fergereederiene har videreført ordningen med faste møter. Hovedtema på møtene er gjennomgang av statistikk og enkelthendelser. I denne beretningsperioden har også Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet deltatt på møter.

## **Tilgjengelig og riktig statistikk**

Statistikken over antall uønskede hendelser som Sjøfartsdirektoratet utarbeider gir en indikasjon for å avgjøre hvor godt rederiene arbeider med sikkerheten. Det er viktig for næringen at rapportene skal danne grunnlag for læringen og ikke bare være statistikk, og det har derfor blitt lagt ned mye arbeid sammen med Sjøfartsdirektoratet for å klargjøre hva som skal rapporteres. Næringen mottar statistikk hver måned, og det er brukt mye ressurser på kvalitetssikring av statistikken.

Utviklingen i beretningsperioden viser økende rapportering og økning i rapporterte nestenulykker.

## **Erfaringsutveksling**

NHO Sjøfart samler inn og systematiserer tiltak som rederiene har iverksatt for å redusere antall uønskede hendelser. Listen danner grunnlaget for en "best praksis" for et rederi for hvordan det kan arbeide med sikkerhet. Listen blir fortløpende oppdatert og kvalitetssikret av sikkerhetssjefene i rederiene.

Foreningen har også denne perioden arrangert assessorsamling for hurtigbåtassessorer der tiltak og erfaringer knyttet til sikkerhet har blitt diskutert.

## **Samhandling mellom oppdragsgiver og operatør**

NHO Sjøfart har også i denne perioden fokusert på forhold i samhandling mellom oppdragsgiver og operatør som kan føre til at risikoen for uønskede hendelser kan reduseres. Vegdirektoratet har engasjert DNV GL i arbeidet, og det er avholdt møte og gitt innspill til rapport med konkrete forslag til tiltak.

# Miljø

---

Miljøvern har stor oppmerksomhet i samfunnet og mange næringer har satt miljøarbeidet høyt opp på sin dagsorden.

På sikt vil det være en utfordring for næringens miljøomdømme at strengere utslippskrav til biler kan gi landtransport et fortrinn.

I Sundvolden-erklæringen har regjeringen uttrykt ambisjon om at det offentlige skal stille krav om at ferge- og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når forholdene tillater det. Foreningen bidrar til politikktutforming på dette området gjennom innspill til offentlige oppdragsgivere og fagmyndigheter. Mange av foreningens medlemmer er langt framme

når det gjelder miljøteknologi. Samtidig har satsing på miljø en kostnad. Grad av innovasjon i anbudskonkurranser må balanseres mot gjenbruk av eksisterende materiell.

Reduksjon i utslipp fra transportsektoren er viktig for å nå politiske klimamål. NHO Sjøfart følger opp initiativ fra Klima- og miljødepartementet, der maritim sektor utpekes som et mulig satsingsområde for nye tiltak. Foreningen har også bidratt til utarbeidelse av politikkdokumenter på miljø i NHO.



Norled setter i drift verdens første batteriferje i 2015. Illustrasjon: Fjellstrand/Norled.



## Reduksjon av utslipp av NOx

NOx-fondet har bidratt vesentlig til overgang fra flytende fossilt drivstoff til gass. Oversikten viser NOx-fondets bidrag i perioden 2011- høsten 2013:

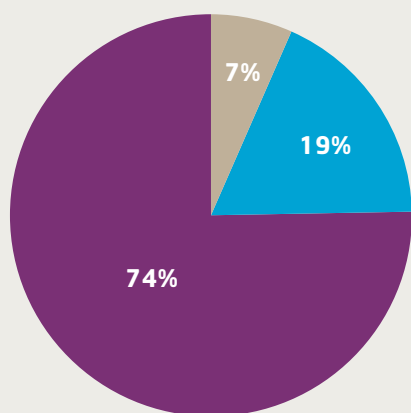
NÆRING	ANTALL PROSJEKTER	STØTTE (MILL. NOK)	NOX-REDUKSJON (TONN/ÅR)
LNG infrastruktur	3	63,7	0
Landbasert industri	24	84,5	509
Offshore service skip	24	681,6	2579
Ferger og passasjerskip	18	546,1	1805
Laste- og tankskip	24	654,8	2042
<b>TOTALT</b>	<b>93</b>	<b>2030,6</b>	<b>6935</b>

Alle avgiftspliktige virksomheter og fartøy i NHO Sjøfart er tilsluttet fondet (22 virksomheter, 299 fartøy). I 2012 innbetalte foreningens medlemmer totalt 44 mill. kr til fondet. Høsten 2013 var det gjennomført eller omsøkt 154 tiltak, som utgjør 12 % av totalt antall tiltak. Tiltak utført av foreningens medlemmer utgjør ca. 4000 tonn redusert NOx, eller 12 % av forpliktelsene totalt. Det er utelukkende små virksomheter i NHO Sjøfart som ikke har søkt.

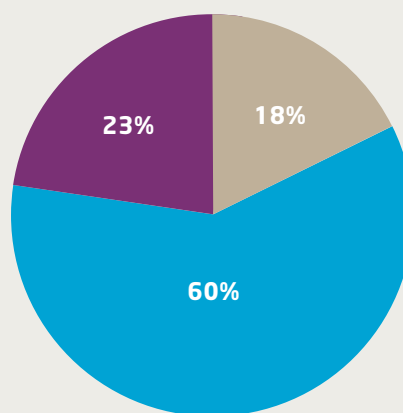
Oversiktene nedenfor viser at NHO Sjøfart sine medlemmer stod for 7 % av innbetalingene til fondet i 2012, og samtidig fikk 18 % av utbetalt støtte.

## Fordeling av innbetaling 2012

Så langt for NOx avtalen 2011 – 2017 på totalt ca 3500 tonn



## Fordeling av støtte-tilsagn



● Annen skipsfart    ● Andre næringer (inkl. offshore)    ● NHO Sjøfart

# Forskning og utvikling

---

**NHO Sjøfart setter årlig av midler** til FoU -virksomhet fra Opplysnings- og Utviklingsfondet. Fondet er finansiert av arbeidsgiverne og arbeidstakerne i fellesskap og disponeres av foreningens styre. Fondets midler skal gå til kurs, konferanser og prosjekter som kommer hele næringen til gode.

Administrasjonen deltar i og gjennomfører også prosjekter som blir finansiert med andre midler som gjøres tilgjengelig.

FoU - arbeidet ligger direkte under styret, med administrasjonen som koordinerende enhet.

**Følgende prosjekter er avsluttet eller pågår i perioden.**

PROSJEKT	SAMARBEID	STATUS
20 Minutters ferger?	TØI	Avsluttet
Miljøomdømme	Sheriff og Crop	Avsluttet
Evaluering av nærsjøindeksen	Comoxie	Pågår
Rapportering av hendelser	Safetec	Pågår
Oppfølging av hendelser i rederiene	Safetec	Pågår

# Kurs og konferanser

---

**NHO Sjøfart arrangerer kurs og konferanser** med temaer som på ulike måter er av interesse for medlemmene.

**Foreningen har flere faste kurs og konferanser gjennom året:**

- I forbindelse med generalforsamlingen arrangeres en fagkonferanse med et tema som omfatter hele næringen. Konferansen ble avholdt 30. mai 2013 i Oslo og hovedtema på konferansen var viktige saker for NHO og NHO Sjøfart foran stortingsvalget.

- Hver høst arrangeres et medlemsmøte med aktuelle temaer. Møtet ble avholdt den 16. til 18. oktober 2013 på M/S Crown of Scandinavia. Hovedtema var sikkerhetsarbeid. Andre tema var NOx-fondet og den politiske situasjonen etter stortingsvalget. Det var 41 deltakere fra 18 rederier.

**I tillegg til de faste arrangementene holdes det kurs og konferanser etter behov. Følgende i denne perioden:**

- Assessorsamling ble avholdt 12.- 13. november 2013.

# Økonomi

Foreningens inntekter i 2013 kom i det vesentligste fra medlemskontingent og fra innbetaling til Opplysnings- og utviklingsfondet. Medlemskontingenten har i perioden har vært 1,0 ‰ av medlemmenes lønnsutgifter og utgjorde kr 3.602.000. Innbetalingen til Opplysnings- og utviklingsfondet er på kr 55,- pr ansatt pr måned og utgjorde kr 3.857.000.

**Inntektene fra Opplysnings- og utviklingsfondet** skal fordeles likt mellom sjømannsorganisasjonene på den ene siden og NHO Sjøfart på den andre. NHO Sjøfarts andel av de innbetalte midler utgjorde kr. 1.929.000. Det resterende beløpet, som tilfaller sjømannsorganisasjonene blir ført under driftskostnader.

Foreningens inntekter og utgifter er holdt ganske stabile for 2012 og 2013. Det har vært en liten økning i inntekt fra

medlemskontingent og innbetaling til Opplysnings- og utviklingsfondet, samtidig som prosjektinntekter fra kurs o.l. ble redusert.

Kontingenten har vært så lav at driften har gått med underskudd. Dette har vært forsvarlig på grunn av høy egenkapital, men styret foreslår nå å øke kontingenten til 1,2 ‰, med minimumskontingent på kr 20.000. Beløpene nedenfor viser det konsoliderte regnskapet for foreningen og Opplysnings- og utviklingsfondet.

## HOVEDPOSTER RESULTATREGNSKAP NHO SJØFART (1000 kr)

	2013	2012
Driftsinntekter	7 544	7 692
Driftskostnader	8 426	10 014
Driftsresultat	- 882	- 2 322
Netto finansposter	168	224
Resultat	- 714	-2 213

## GJELD OG EGENKAPITAL NHO SJØFART (1000 kr)

	31.12.2013	31.12.2012
Egenkapital	8 002	8 716
Gjeld	1 291	2 286

## Medlemsbedrifter i NHO Sjøfart

Bastø Fosen AS  
Bjørklids Ferjerederi AS  
Boreal Transport Nord AS  
Boreal Transport Norge AS  
Buksér og Berging AS  
Det Stavangerske Dampskibsselskab AS  
Eide Marine Services AS  
AS Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik  
Fjord1 AS  
AS Flekkefjords Dampskipsselskap  
Florø Skyssbåt AS  
FosenNamsos Sjø AS  
Hurtigruten ASA  
Kragere Fjordbåtselskap A/S  
Knutsen Kyst LNG KS

Kristiansund Taubåtsservice AS  
LKAB Norge AS  
NORLED AS  
Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning  
Partsrederiet Kystekspresen ANS  
Rogaland Sjøaspirantskole m/s Gann  
Skien-Dalen Skibsselskap AS  
Sibelco Nordic  
Stadt Sjøtransport AS  
Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution  
Taubåtkompaniet AS  
Torghatten ASA  
Torghatten Nord AS  
Torghatten Trafikkselskap AS  
Østensjø Rederi AS



**NHO**  
**SJØFART**

Næringslivets Hus  
Postboks 5201 Majorstuen  
0302 Oslo

Tlf: 23 08 85 60  
Fax: 23 08 85 61  
post@nhosjofart.no