



NHO
SJØFART

ÅRSBERETNING 2014 / 2015



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 tarifforhandlinger 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

Det siste året har mye av styrets arbeid dreiet seg om sikkerhet. Dersom vi skal komme videre i sikkerhetsarbeidet, er det avgjørende at rederiene deler sin kunnskap og at vi evner å lære av hverandre. I tillegg til åpenhet mellom rederiene, er det også viktig at rederiene våger å se på seg selv med et kritisk blikk.

Med dette utgangspunktet har Safetec på vegne av NHO Sjøfart gjennomført en omfattende undersøkelse om sikkerhet og sikkerhetskultur i ferjerederiene. I denne undersøkelsen har både sjø- og landansatte i rederiene fått sagt sin mening om hvordan de oppfatter sikkerhetsarbeidet i eget rederi. Mye av det som skjer i en organisasjon, enten det er ute på sjøen eller på land, er et resultat av holdninger og kultur. Dette er gjerne vanskelig å måle og sette ord på.

En slik undersøkelse reiser like mange nye spørsmål som den gir svar. Jeg ser på undersøkelsen som starten på et nytt og langsiktig arbeid både for foreningen og de enkelte rederiene. Det er ikke gitt at et tiltak som passer for ett rederi, passer for alle. Samtidig beskriver rapporten forhold som de fleste rederiene vil kjenne seg igjen i, både i og utenfor ferjenæringen. Ett av temaene som tas opp er at det bør fokuseres mer på å lære av hendelser, og å finne bakenforliggende årsaker. Dette bør nok både rederiene, sjøfartsmyndighetene og rederienes oppdragsgivere dvele litt ved.

Arbeid med næringens rammebetingelser har også i inneværende periode vært høyt prioritert av styret. Regjeringen vil legge fram sin nye maritime strategi denne våren. Det er særlig forventninger til hvordan regjeringen stiller seg til NIS-utvalgets anbefalinger. Nettolønnsordningen har gradvis blitt dårligere som følge av at taket har blitt stående uten indeksregulering. I tillegg er det stadig politisk press for å fjerne ordningen. Jeg var representert i utvalget, som bl.a. gikk inn for å avvikle taket i ordningen for kystruten Bergen-Kirkenes. Nettolønnsordningen bør lovfestes, og justeres i tråd med prisveksten. Dette vil gi forutsigbare rammebetingelser for rederiene som er omfattet av ordningen.

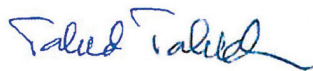
Sentrale deler av næringens rammebetingelser bestemmes av Sjøfartsdirektoratet. I forbindelse med innføring av Manila-tilleggene til STCW-konvensjonen har foreningen påpekt at direktoratet stiller kurs-

og kompetansekrav som går ut over konvensjonskravene. Dette betyr at næringen unødig påføres store kostnader. NHO Sjøfart har tatt opp dette både med Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og fiskeridepartementet. Uavhengig av denne saken, er det viktig at foreningen har god dialog med Sjøfartsdirektoratet og formidler konsekvenser for næringen når nye forslag til regelendringer kommer opp.

For NHO Sjøfarts medlemmer som har kontrakter med det offentlige, ligger mye av rammebetingelsene i kontraktsvilkår og krav i konkurransegrunnlag. Økonomien i fylkeskommunene er under press, og vi ser at flere oppdragsgivere prioriterer økt produksjon i stedet for å lyse ut kontrakter som kan føre til nyinvesteringer i materiell. Flere steder er både operatører og fylkespolitikere under press fordi publikum mener at materiellet er for dårlig. Gjennomsnittalderen på de ca 200 passasjerferjene vi har i Norge nærmer seg 25 år, og det er behov for fornying.

Før jul fattet Stortinget et vedtak om at nye ferjebud skal stille krav om null- eller lavutslippsteknologi når teknologien tillater det. Bruk av offentlig innkjøpsmakt kan være en effektiv måte å fremme teknologiskifte i rederinæringen. Dersom oppdragsgiverne tar sin del av risikoen, kan ferjenæringen brukes til å utvikle og teste nye og miljøvennlige løsninger for skipsfarten. Vår del av rederinæringen har vært tidlig ute med å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi, og jeg er sikker på at rederiene vil ta denne utfordringen.

Torkild Torkildsen



Styrets leder



Styret i NHO Sjøfart, fra venstre: Dagfinn Neteland, Kenneth Walland, Stig Solheim, Torkild Torkildsen, Ivan Fossan, Svein Taklo, Harald Thomassen (adm. dir.), Rune Teisrud.

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 12. juni 2014 bestått av:

LEDER

Torkild Torkildsen

NESTLEDER:

Kenneth Walland

STYREMEDLEMMER

Ivan Fossan

Stig Solheim

Rune Teisrud

Dagfinn Neteland

Svein Taklo

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.

Tariffavtaler

19 av foreningens 20 overenskomster er såkalte minstelønnsoverenskomster. Dette innebærer at det i tillegg til de sentrale lønnsforhandlingene, også gjennomføres lokale lønnsforhandlinger i rederiene. De lokale forhandlingene skal baseres på fire kriterier: bedriftens økonomi, produktivitet, framtidsutsikter og konkurranseevne.

Erfaringene med overgang fra normallønnsoverenskomster til minstelønnsoverenskomster i 2008, er at dette har virket etter intensjonene. Ved at det kan tas hensyn til lokale forhold, er det mulig å tilpasse lønnsystemer for den enkelte virksomhet. Minstelønnsoverenskomster bidrar antakelig også til å redusere konflikter med arbeidstakerorganisasjonene.

Lønnsoppgjøret 2015

Lønnsoppgjøret 2015 var et mellomoppgjør, hvilket betyr at hovedorganisasjonene forhandler om eventuelle lønnsøkninger for 2. avtaleår samlet for alle overenskomster som hjemler forhandlingsrett for 2. avtaleår. Forhandlingene skal etter bestemmelsen føres på grunnlag av den økonomiske situasjonen på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår, samt pris- og lønnsutviklingen i 1. avtaleår.

Norsk Sjømannsforbund er omfattet av oppgjøret med LO mens Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund er frittstående. Den 26. mars ble det oppnådd en forhandlingsløsning mellom LO og NHO. Løsningen innebar at de ikke ble gitt noe generelt tillegg, men kun lavlønnstillegg

til noen navngitte overenskomster. Norsk Sjømannsforbund var ikke blant disse og det ble derfor ikke gitt noe sentralt tillegg til denne overenskomsten. Rammen for oppgjøret for hele NHO – LO området var 2,7 % som fordelte seg med overheng 1,0 %, tariff tillegg 0,3 % og glidning 1,4 %

16. april ble det ført separate forhandlinger om mellomoppgjøret med hhv Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund. Begge forbundene aksepterte en forhandlingsløsning tilsvarende det som ble avtalt mellom NHO og LO. Det ble derfor ikke gitt sentrale tillegg til disse overenskomstene.

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 innbetaling 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.

Etter innføringen av Lov om obligatorisk

tjenestepensjon i 2006 ble det opprettet en 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 tjenestepensjon (ATP) som skal sikre medlemmene en pensjonsytelse fra 60 til 67 år. Opptjeningstid er 30 år og pensjonsytelsen skal utgjøre 60 % av sykepengegrunnlaget.

NHO Sjøfart har vært representert i et utvalg som utredet tilpasninger av pensjonstrygden for sjømenn til prinsippene i pensjonsreformen. Utvalget avga innstilling 17. desember 2014. Forslag til ny pensjonsordning er sendt på høring, med høringsfrist 19. juni 2015.

Utvalget har lagt til grunn at avgiftene fra rederiene og arbeidstakerne samlet sett skal være på om lag samme nivå som i dag, og at statsgarantien ikke skal øke i forhold til dagens ordning.

Hovedtrekk i forslaget:

- Årlig opptjening av pensjon i prosent av lønn
- Alders- og kjønnsnøytralt opptjeningssystem
- Minstekravet til opptjening for rett til pensjon reduseres fra 12,5 år til 3 år
- Valgfri oppstart av pensjonsuttak mellom 62 og 70 år
- Valgfri utbetalingsperiode mellom 62 og 80 år – utbetalingsperioden kan begrenses til minimum fem år
- Nøytrale uttaksregler: Årlig utbetalt pensjon blir høyere jo senere den tas ut, og jo kortere utbetalingsperiode som velges
- Det nåværende skillet mellom overordnet og underordnet arbeidstaker fjernes
- Sjømannspensjonen kan fritt kombineres med arbeid

STCW-konvensjonen

STCW-konvensjonen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) stiller kvalifikasjonskrav for sjøfolk. De siste endringene i konvensjonen, de såkalte Manila-tilleggene, er inntatt i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Gjennomfører de til. Dette medfører bl.a. at dekk-, 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.

Regelkravene vil innebære betydelige kostnader i forbindelse med kursing av personell, og NHO Sjøfart har jobbet aktivt for at de norske kurskravene ikke skal bli mer omfattende enn konvensjonskravene.

Sjøfartsdirektoratet har nå endret kravene til BRM- og ERM-kurs, slik at dette kompetansekravet kan tilfredsstilles gjennom rederiintern opplæring ved bedømmelse av assessor, kurs eller simulatortrening. Direktoratet har også tatt ut kravet til AIS-kurs.

Sjøfartsdirektoratet har stilt krav til høyspentkurs for maskinoffiserer. Kurset er på hele 70 timer, og vil påføre næringen kostnader som ikke samsvarer med nytteverdien. Ingen av fartøyene til NHO Sjøfarts medlemmer har høyspent. Foreningen mener at det bør kunne gis dispensasjon for maskinoffiserer som ikke tjenestegjør på skip med krav til høyspentkompetanse, og har jobbet aktivt overfor direktoratet og politisk ledelse i Nærings- og fiskeridepartementet for å få endret dette kravet.

Rekruttering

Tilbakemeldingene fra rederiene på foreningens personalkonferanse i mars 2015 var at tilgangen på sjøfolk er tilfredsstillende. Bedret tilgang på arbeidskraft må i stor grad tilskrives nedgang i offshoresektoren det siste året.

NHO Sjøfart har arbeidet videre med å få endret Sjøfartsdirektoratets praktisering av fartstidsberegning. Det har vært et samlet krav fra næringen om alternativ fartstidberegning der man får godskrevet faktisk tid om bord. Det har vært svak framdrift i Sjøfartsdirektoratet, men direktoratet har innhentet opplysninger fra rederiorganisasjonene om hva slags turnusordninger de ulike rederiene benytter, og utarbeidet en egen beregningsmodell. Det er varslet endring i kvalifikasjonsforskriften. Foreningen har også arbeidet videre med spørsmålet om opptjening av fartstid i fartsområde 1 og 2. Seiling i fartsområde 1 og 2 gir i dag ikke fartstidopptjening. Nesten 90 % av ferjene går i fartsområde 1 og 2. Ved å gi opptjeningstid i fartsområde 1 og 2, kunne rederiene bidratt til at rundt 120 lærlinger fikk ferdighetssertifikat hvert år. Spørsmålet ble tatt opp på ny med sjøfartsdirektøren i februar 2015. Kvalifikasjonsforskriften skal revideres, og Sjøfartsdirektoratet vurderer om spørsmålet om opptjening i fartsområde 1 og 2 skal tas med i den ordinære revisjonen eller forseres.

Opplæringsplasser

Rederinæringen som helhet har aldri hatt flere opplæringsplasser enn nå. Det har imidlertid vært en større økning i antall skoleplasser, slik at flere likevel står uten lærling- eller kadett plass.

Høsten 2014 hadde NHO Sjøfarts medlemmer 357 opplæringsstillinger, mot 340 på samme tidspunkt høsten 2013.

For rederier som leverer transporttjenester til det offentlige er det viktig at kontraktene gir insentiver til å ha lærlinger slik at leverandørene behandles likt. Det er uheldig hvis kontraktene innrettes slik at virksomheter med få eller ingen lærlinger gis konkurransefordeler ved at de kan ta lavere pris.

NHO har vært pådriver for å skjerpe inn generelle krav til offentlige oppdragsgivere i anskaffelsesregelverket, slik at det blir tydeligere krav til at virksomheter med

offentlige kontrakter skal ha lærlinger. De generelle kravene vil gjelde lærlinger, ikke kadetter. NHO Sjøfart har deltatt i dette arbeidet, og nye regler ventes å tre i kraft i løpet av året.

NHO Sjøfart har kartlagt hvilke fylkeskommuner som har mangelfull kontraktsregulering og manglende insentiver til å ta inn lærlinger, og tilskrevet disse. NHO Sjøfart har også bedt Kystverket om å kreve flere lærlinger og kadetter i nye slepebåtkontrakter som lyses ut i år.

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 konkurransevidning 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.

I tillegg til løpende kontakt med myndighetene på etatsnivå, særlig Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet, har NHO Sjøfart har i denne beretningsperioden økt aktiviteten mot det politiske nivået i departementene og i Stortinget.

Sentrale deler av næringens rammebetingelser bestemmes internasjonalt, både i IMO og EU. Administrasjonen har deltatt i nasjonalt formøte til IMO-møte. Foreningen har også kontakt med NHOs Brusselkontor om saker som angår maritim næring.

Regjeringens maritime strategi

Regjeringen har varslet at den vil legge fram en ny maritim strategi våren 2015. Med utgangspunkt i regjeringens politiske plattform, Sundvolden-erklæringen, skal strategien ta for seg åtte satsingsområder: blå vekst (mulige synergier mellom havbaserte næringer); internasjonale rammevilkår; kompetanse og utdanning; forskning, utvikling og innovasjon; miljø; sjøfartsadministrasjon og forenkling, nordområdene, samt oppfølging av fartsområdeutvalgets utredning.

Fartsområdebegrensninger i NIS og nettolønn

NHO Sjøfart var representert ved styreleder i fartsområdeutvalget. Utvalget leverte innstilling til regjeringen 1. september 2014. Utvalgets mandat var å ”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”.

Hovedtrekk i utvalgets forslag:

- En avgrenset oppmyking for NIS-skip som driver fraktestart mellom norske og europeiske havner.
- En avgrenset oppmyking for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden.
- En begrenset åpning i NIS-fartsområde for konstruksjonsskip på norsk sokkel.
- Styrke NOR-registerets konkurransekraft, blant annet ved å avvikle taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart og utenriksfart, og for kyststruten Bergen-Kirkenes.

I statsbudsjettet for 2015 ble taket for nettolønnsordning justert i samsvar med prisvekst.

Havnestrategi og revisjon av havne- og farvannsloven

I januar 2015 la regjeringen fram sin nasjonale havnestrategi. Regjeringen vil forenkle havnestrukturen, forbedre og styrke stamnetthavnene, samt etablere tilskuddsordning for havnesamarbeid. Det foreslås også nye modeller for regulering av havner og havnekapital.

Samferdselsdepartementet har også igangsatt arbeid med revisjon av havne- og farvannsloven. NHO Sjøfart har gitt innspill til forslag om liberalisering av reglene for havnekapital. Dette er inntekter som er opparbeidet på grunnlag av innbetalinger fra rederiene til havnene i årenes løp. Foreningens standpunkt er at dagens regelverk bør beholdes, da dette beskytter opparbeidet kapital i havnene.

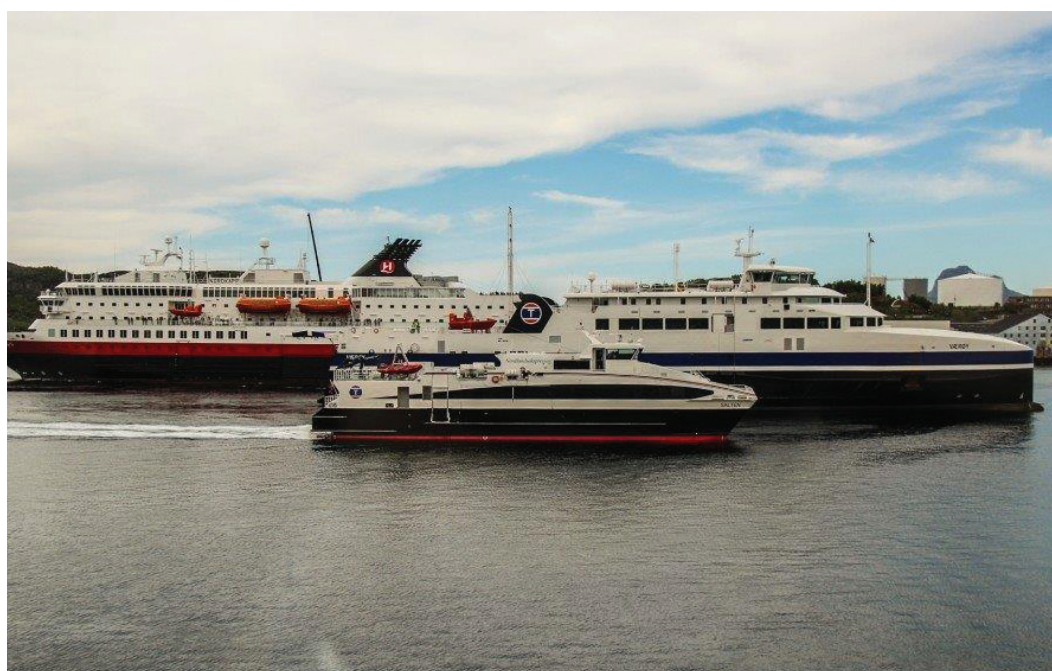
Havneavgift

I fjorrårets beretning ble rettssaken mellom Hurtigruten og Stranda kommune omtalt. Hurtigruten fikk medhold i lagmannsretten om at kommunen ikke hadde grunnlag for å kreve anløpsavgift. Kommunen har nå anket saken til Høyesterett.

I forbindelse med lansering av havnestrategi og revisjon av havne- og farvannsloven, har NHO Sjøfart bedt Samferdselsdepartementet om å skjerpe inn regelverket om avgifter og vederlag overfor havnene. Regelverket er basert på premisser om fri konkurranse mellom havnene, men dette vil sjelden være tilfelle. Det er derfor behov for regulering av prisene i havnene, og at havnene underlegges et mer effektivt tilsyn enn i dag. NHO Sjøfart har også bedt om at Kystverket øker sin tilsynsaktivitet.

Nasjonal transportplan

NHO Sjøfart deltar i referansegruppe for transportetatens arbeid med ny Nasjonal transportplan (2018-2017). Våren 2015 har





transportetatene levert godsstrømanalyser og rapporter om utfordringer og behov for den enkelte transportform. I den forbindelse har NHO Sjøfart hatt møte med regjeringsfraksjonen i Stortingets transportkomité sammen med andre landsforeninger innen transport i NHO.

En utfordring som særlig er påpekt i transportetatens hovedrapport, er ferjene som "flaskehals" i transportsystemet. NHO Sjøfart har også tatt opp problemstillinger knyttet til nivået på vederlag og avgifter i havnene.

Arbeidsgiveravgift

I fjorårets beretning ble nye regler for arbeidsgiveravgift omtalt. Flere av medlemsrederiene i NHO Sjøfart fikk økt arbeidsgiveravgift 1. juli 2014 som følge av at transportsektoren ikke lenger er omfattet av differensiert arbeidsgiveravgift. De fleste rederiene som har kontrakt med det offentlige har fått kompensert for kostnadsøkning

gjennom kontraktene, men dette er avhengig av den enkelte kontrakt. Hurtigruten har ikke fått kompensert for sine merkostnader som følge av regelendringene. De generelle kompensasjonstiltakene som ble iverksatt, er i hovedsak infrastrukturprosjekter som i liten grad de virksomhetene som ble berørt.

Finansdepartementet har varslet evaluering av tiltakene i revidert statsbudsjett 2015. Det er også kommet signaler fra EU om at det kan komme oppmykning i regelverket. NHO følger opp arbeidet i Finansdepartementet, og de berørte landsforeningene holdes orientert fortløpende.

Scheel-utvalget

Scheel-utvalget foreslår bl.a. å øke merverdiavgift på persontransport fra 8 til 15 %. Det foreslås også andre endringer som kan påvirke rederier, herunder redusert avskrivningssats for skip fra 14 til 10 %, og fjerning av sjømannsfradrag. NHO Sjøfart

har avgitt egen høringsuttalelse sammen med andre landsforeninger i NHO som har særlige problemstillinger knyttet til transport og reiseliv. Disse landsforeningene mener at forslaget samlet har så mange negative effekter medlemmene at dette ikke veies opp gjennom forslagene om reduserte skatter og avgifter på andre områder.

Stortingsmelding om sjøsikkerhet og oljevernberedskap

NHO Sjøfart deltok i 2014 på møte i Samferdselsdepartementet i forbindelse med oppstart av arbeid med stortingsmelding om sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Foreningen har ved flere anledninger, også i Stortingets transportkomité, påpekt at departementet har svak framdrift i arbeidet med å få på plass langsiktige ordninger for statlig slepeberedskap. Det blir antakelig lyst ut nye korte kontrakter i løpet av 2015.

Lostjenesten

Ny loslov og lospliktforskrift trådte i kraft 1. januar 2015. De nye reglene innebærer bl.a. skjerpet losplikt for rutegående fartøyer. NHO Sjøfart har påpekt uheldige konsekvenser både overfor Kystverket, Samferdselsdepartementet og Stortingets transportkomité, men ble ikke hørt.

Samferdselsdepartementet og Kystverket har for øvrig fulgt opp losutvalgets anbefalinger ved å lyse ut konkurranse om tilbringertjeneste for los. Flere av medlemsrederiene i NHO Sjøfart er kvalifisert i konkurransen, som ventes å bli avsluttet i løpet av 2015.

Anbud i ferje- og lokalfart

Det er fortsatt en utfordring i ferje- og lokalfart at oppdragsgiversiden er fragmentert og kontraktene dels er ubalanserte. Siste året har flere medlemsrederier fått rettsavgjørelser mot seg. I disse tilfellene har domstolene tolket

kontraktene og konkurransegrunnlagene slik at rederiene har påtatt seg større risiko enn det som rederiene har ment. På sikt må det antas at disse avgjørelsene vil medføre at rederiene priser inn større risiko i anbudene.

Foreningen har tatt til orde for at samordning av ferjeandbud bør skje gjennom én felles nasjonal enhet. Dette kan bidra til at det utvikles bedre og standardiserte kontrakter og konkurransegrunnlag. Videre kan man da også få en samordnet plan for innkjøp og en organisasjon med både bransje- og innkjøpskompetanse. NHO Sjøfart har tatt opp dette både med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og i ulike sammenhenger i Stortinget.

Foreningens styre har hatt eget møte med vegdirektøren for å diskutere de mange uløste sakene rederiene har med oppdragsgiverne. Det er behov for omforente løsninger, og generelle ordninger som gjør det enklere å løse tvister som oppstår, for eksempel når forutsetningene i kontraktene endres som følge av endringer i Riksregulativet.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utredet Vegdirektoratet konkurransesituasjonen i ferjemarked og kostnadsdriverne i bransjen høsten 2014. I perioden 2010 til 2015 har det vært en kostnadsvekt på 35% på riksvegsamband. Vegdirektoratet konkluderte med følgende årsaker til kostnadsveksten:

- Generell kostnadsvekst på innsatsfaktorer
- Trafikkvekst og tilbudsøkning
- Risiko i kontrakter
- Offentlige pålegg

I sin utredning konkluderer også Vegdirektoratet med at innkjøpene bør samordnes. NHO Sjøfart har gitt skriftlig svar

til Samferdselsdepartementet, der foreningen i hovedsak slutter seg til Vegdirektoratets vurderinger.

Enkelte oppdragsgivere opererer fortsatt med meget korte tidsfrister. Siste året har det vært særlige utfordringer i Nordland fylkeskommune både knyttet til tidsfrister og virksomhetsoverdragelser. Administrasjonen har tatt opp dette med politisk ledelse i fylket.

I tillegg til deltakelse på ferjekonferansen i Molde høsten 2014, har foreningen også deltatt på flere dialogkonferanser om anbud, både i regi av fylkeskommunene og Statens vegvesen. Våren 2015 har også NHO Sjøfart vært involvert i forberedelse av dialogkonferanse om anbudskrav knyttet til lav- og nullutslippsteknologi sammen med bl.a. Norsk Industri. I Stortingets budsjettforlik for 2015 heter det at nye ferjeandbud skal ha krav til lav- eller nullutslippsteknologi der forholdene ligger til rette for det. Foreningen er positiv til at det stilles slike krav. Slike krav kan bidra til at fornying av ferjeflåten skjer i raskere tempo. Det er imidlertid en utfordring at kravet formelt bare vil gjelde riksvegferjene. Etter forvaltningsreformen i 2010 er det bare 17 samband igjen. Den store effekten ville man først få dersom fylkeskommunene ble pålagt å stille samme krav.

Kostnadsindeks for innenriks skipsfart

NHO Sjøfart fikk SSB til å utvikle en kostnadsindeks for innenriks skipsfart i 2009, med delindekser for alle typer

fartøyer som opereres av medlemsrederiene. Foreningen 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 ferje- og hurtigbåtkontrakter med staten og fylkeskommunene, Hurtigrutens kontrakt med Samferdselsdepartementet og statlige slepebåtkontrakter. Indeksen benyttes også i større og større grad av rederier utenfor foreningen, bl.a. ved regulering av langsiktige kontrakter i fraktefarten.

NHO Sjøfart gjennomførte en evaluering av indeksen våren 2014 som viste at at indeksens utvikling ikke samsvarer helt med faktisk kostnadsutvikling. På denne bakgrunn ble SSB anmodet om å revidere indeksen. Samferdselsdepartementet bevilget midler til revisjon innebærende år, og SSB er nå i gang med arbeidet. Det er etablert en referansegruppe hvor NHO Sjøfart og representanter fra flere medlemsrederier deltar. Ambisjonen til SSB er å kunne bruke en revidert indeks fra 3. kvartal 2015.



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 fergerederiene har videreført ordningen med faste møter. Hovedtema på møtene er gjennomgang av statistikk og enkelthendelser. Også i denne beretningsperioden har Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet deltatt på møter.

Studie om ferjerederienes håndtering av ulykker og hendelser

Mye av foreningens sikkerhetsarbeid denne beretningsperioden har vært knyttet til arbeid med rapport om ferjerederienes håndtering av ulykker og hendelser. Studien ble utført av Safetec høsten 2014, og omfattet bl.a. spørreundersøkelse av over 3.000 rederiansatte på sjø og land, samt dybdeintervjuer med ansatte på to samband.

Studien har i stor grad vært åpen, i den forstand at den enkelte ansatte fritt får gi uttrykk for sin oppfatning av sikkerhet. Undersøkelsen avdekket dels ulike oppfatninger i de forskjellige rederiene. Noen av konklusjonene er at det generelt bør fokuseres mindre på negative reaksjoner ved prosedyrebrudd og mer på finne de bakenforliggende årsakene til hendelser.

NHO Sjøfart har gått igjennom rapporten med sikkerhetsansvarlige i ferjerederiene og representanter for Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet. I tillegg til at de enkelte rederiene følger opp med tiltak i eget rederi, vil NHO Sjøfart følge opp rapporten på alle

møtene med sikkerhetsansvarlige i 2015. Det vil også bli vurdert om det er nødvendig å innhente mer kunnskap om noen av forholdene som rapporten omtaler.

Studien har fått positiv omtale både av Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet vurderer å bruke deler av studien som mal for en større sikkerhetsundersøkelse i hele næringen.

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 "beste 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.

Miljø

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

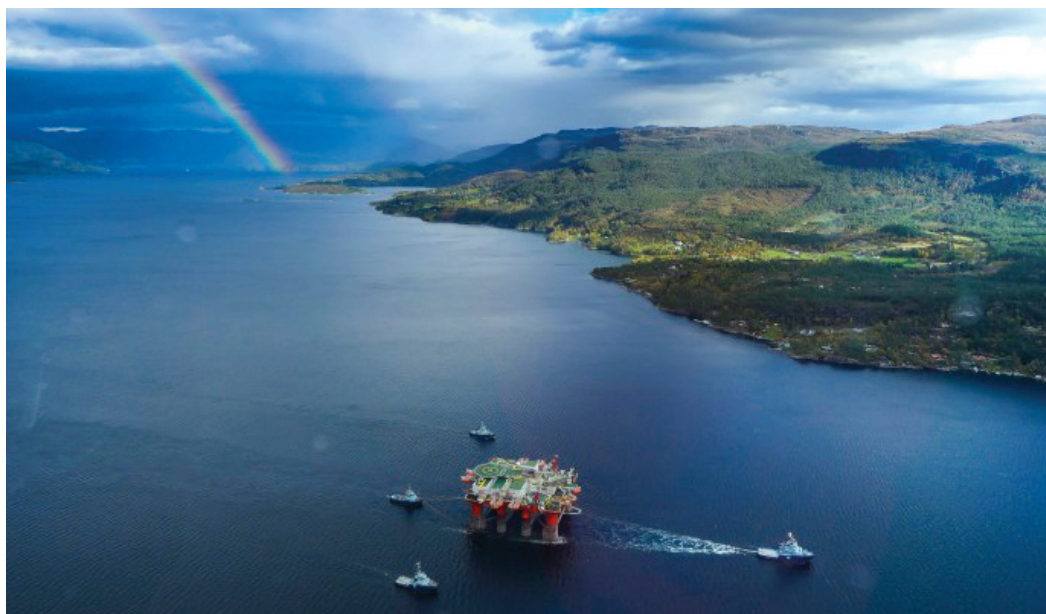
Innenriks skipsfart står for ca 19% av klimagassutslipp fra transportsektoren. Passasjerferjene står for ca 10% av utslipp i innenriks skipsfart. På sikt vil det være en utfordring for næringens miljøomdømme at strengere utslippskrav til biler kan gi landtransport et fortrinn. I dag går ca 10% av innenriks passasjerferjer på LNG. I år ble den første fullelektriske bilferjen satt i drift.

I budsjettforliket for 2015 fulgte regjeringen opp ambisjonen i Sundvolden-erklæringen har det offentlige skal stille krav om at ferge- og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når forholdene tillater det. NHO Sjøfart vil bidra aktivt til at

anbudskonkurransene utformes på en måte som gjør at disse målene nås.

NHO Sjøfart deltar i Grønt Kystfartsprogram. Dette er et program/samarbeidsforum med ulike organisasjoner og bedrifter, i tillegg til Klima- og miljødepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Foreningen ser dette som en arena for politikkutforming, der medlemsrederienes interesser kan fremmes.

NHO Sjøfart har også hatt møte med regjeringsfraksjonen i Miljø- og energikomiteen og Transportkomiteén på Stortinget angående regulering av LNG-markedet.





"Ampere" er verdens første batteridrevne bilferje, og fikk støtte fra NOx-fondet.

Reduksjon av utslipp av NOx

NOx-fondet har bidratt vesentlig til overgang fra flytende fossilt drivstoff til gass. Alle avgiftspliktige virksomheter og fartøy i NHO Sjøfart er tilsluttet fondet (22 virksomheter, 299 fartøy). Avtalen med staten om NOx-fondet utløper i 2017, og NHO har vedt Klima- og miljøverndepartementet om at det settes i gang forhandlinger om videreføring med deltakerorganisasjonene i fondet.

Statistisk sentralbyrå (SSB) har offentliggjort at utslippsmålet i forhold til Gøteborgprotokollen for første gang er nådd i 2013. Nedgangen i NOx-utslipp 2013 i skyldes i hovedsak nedgang i forbruk av marint drivstoff innenfor sjøfart og fiske. Nedgangen i NOx-utslipp de senere årene

særlig skyldes effekten av NOx-fondet. Det har vært en nedgang i NOx-utslipp fra 2012 til 2013 med 5 %. Totale utslipp i 2013 var 154.000 tonn.

Høsten 2014 hadde medlemsrederiene i NHO Sjøfart søkt om støtte til totalt 135 prosjekter. Disse prosjektene har gitt 2.677 tonn verifiserte utslippsreduksjoner. Totale utbetalinger til disse prosjektene var ca 310 millioner kroner. I tillegg var det høsten 2014 tilsagn til 64 prosjekter hos NHO Sjøfart sine medlemmer som ennå ikke hadde levert verifiserte utslippsreduksjoner. NOx-reduksjonene fra tilsagnene utgjør 849 tonn. Øvre grense for investeringsstøtte for disse tilsagnene er samlet på ca 165 millioner kroner.

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
Evaluering av nærsjøindeksen	Comoxie	Avsluttet
Oppfølging av hendelser i rederiene	Safetec	Avsluttet

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 12. juni 2014 i Oslo og hovedtema på konferansen var erfaringene fra tariffrevisjonen våren 2014.
- Hver høst arrangeres et medlemsmøte med aktuelle temaer. Møtet ble avholdt

den 15. til 17. oktober 2014 på M/S Crown of Scandinavia. Hovedtema var fartsområdeutvalgets utredning. Andre tema var Sjøfartsdirektoratets revisjoner og situasjonen etter ett år med ny regjering. Det var 37 deltakere fra 19 rederier.

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

- Assessorsamling ble avholdt 19.- 20. november 2014.

Økonomi

Foreningens inntekter i 2014 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 3.760.000. Innbetalingen til Opplysnings- og utviklingsfondet er på kr 55,- pr ansatt pr måned og utgjorde kr 3.614.000.

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. 1.807.000. Det resterende beløpet, som tilfaller sjømannsorganisasjonene blir ført under driftskostnader.

Foreningens inntekter og utgifter har vært stabile de siste årene. Fra 2013 til 2014 har det vært en liten økning i inntekt fra medlemskontingent. Innbetaling til Opplysnings- og utviklingsfondet ble noe redusert i samme periode.

Kontingenten har de siste årene vært så lav at driften har gått med underskudd. Dette har vært forsvarlig på grunn av høy egenkapital. Generalforsamlingen vedtok i 2014 å øke kontingenten til 1,2 %, med minimumskontingent på kr 20.000. De nye satsene har virkning fra 1. januar 2015.

Beløpene nedenfor viser det konsoliderte regnskapet for foreningen og Opplysnings- og utviklingsfondet.

HOVEDPOSTER RESULTATREGNSKAP NHO SJØFART (1000 kr)

	2014	2013
Driftsinntekter	7 462	7 544
Driftskostnader	8 161	8 426
Driftsresultat	- 700	- 882
Netto finansposter	132	168
Resultat	- 568	- 714

GJELD OG EGENKAPITAL NHO SJØFART (1000 kr)

	31.12.2014	31.12.2013
Egenkapital	7 434	8 002
Gjeld	1 819	1 291

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
Kragerø Fjordbåtselskap A/S
Knutsen Kyst LNG KS

Kristiansund Taubåtservice 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

