



Rederienes Landsforening

2010-2011

Årsberetning



Sjøveien
DEN VIKTIGSTE VEIEN



Styreleders refleksjoner



At næringen har et godt omdømme i samfunnet er viktig, blant annet for å få gjennomslag for våre argumenter overfor kunder, oppdragsgiver og eiere, politikere og for ungdom som står overfor valg av utdanning og yrke. Vårt omdømme står på flere pilarer som sikkerhet, servicegrad og miljøpåvirkning. Å skape det "riktige" omdømme er vanskelig. Man må i første rekke opptre i tråd med ønsket omdømme, men like viktig er det å kommunisere dette til omverden. Jeg vil med det som bakteppe knytte noen kommentarer til næringens miljøomdømme.

Det er helt klart at næringen kan vise til gode resultater av arbeid med å redusere virksomhetens negative påvirkning på miljøet. Men, arbeidet blir ikke godt nok kommunisert til blant annet passasjerer, oppdragsgivere, eiere og ungdom som står overfor yrkesvalg.

Foreningen har arbeidet med miljøutfordringene i mange år, men satte ekstra kraft bak arbeidet i 2007. Sammen med medlemsrederiene ble det laget en fireårig miljøhandlingsplan (2008-2011). Planen ble enkel og troverdig, og målene mål-bare. Foreningen har også aktivt tatt del i arbeidet med å inngå og følge opp en forpliktende avtale med myndighetene for å få redusert NOx utslippet gjennom å opprette NOx fondet.

Handlingsplanen vår har flere ambisiøse mål. Det viktigste er at drivstoffbruket skal reduseres med 10% slik at CO2 utslippet reduseres tilsvarende, noe vi er på god vei mot. Rederiene har iverksatt mange tekniske tiltak som f eks bytting av propeller og motorer. Flere Hurtigruteskip har til og med byttet lypærer for å få et lavere drivstoffbruk. Rederiene har også satt i gang diskusjoner med navigatørene for å finne ut hvordan fartøyene skal manøvreres slik at drivstoffbruket blir lavest mulig. Det er imidlertid muligheter for ytterligere reduksjoner, enten med tekniske tiltak eller nye rutiner for manøvrering av fartøyene, så det er bare å forsette det gode arbeidet!

NOx fondet er en suksess og medlemsrederiene har bidratt aktivt til dette. Tallenes klare tale viser at medlemsrederiene totalt sett har redusert NOx utslipp med 2000 tonn som tilsvarer rundt 15 %. Rederiene har brukt til sammen ca kr 250 millioner på tiltak hvorav kr 180 mill er blitt refundert av NOx fondet. Sammen med reduksjoner fra andre sektorer har fondet så langt klart sine forpliktelser og dermed bidratt til at Norge kan innfri sine internasjonale forpliktelser nedfelt i den såkalte Göteborg traktaten.

Resultatet er at næringens negative miljøpåvirkning er redusert.

For å kunne bedre sitt miljøomdømme er det imidlertid ikke tilstrekkelig med gode resultater, det må også bli kjent. Som vi alle vet er det ofte vanskelig å skaffe oppmerksomhet om "gode" saker i media, men vi har muligheter for å gjøre informasjonen mer tilgjengelig via f eks internettet og årsberetninger. En rask gjennomgang av medlemsrederienes hjemmesider og årsberetninger viser at det klart er rom for forbedringer.

Anker Grøvdal,
styrets leder



Møte mellom gammel og ny tid. M/F Bilfergen ble bygget i 1920 og gikk senere mange år i fergefart for Møre & Romsdal Fylkesbåtar.

Rederienes Landsforening

Rederienes Landsforening, RLF, er en arbeidsgiver og bransjeorganisasjon for innenriks skipsfart. RLF ble etablert 1. juni 1990 som en videreføring av to tidligere foreninger, Redernes Arbeidsgiverforening og Ruteskipenes Rederiforening.

Redernes Arbeidsgiverforening, ble fra stiftelsen i 1912 administrert fra Norsk Arbeidsgiverforening. I forbindelse med sammenslåingen av Norsk Arbeidsgiverforening, Norges Industriforbund og Norges Håndverkerforbund til Næringslivets Hovedorganisasjon, NHO, i 1989, ble Redernes Arbeidsgiverforening til RLF og sluttet seg til NHO.

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 tariffhandlinger med sjømannsorganisasjonene for de arbeidstakere som tjenestegjør på medlemmenes skip.

RLF har omkring 30 medlemsrederier som opererer hurtigruteskip, ferger, hurtigbåter, lasteskip, skoleskip, slepebåter og redningsskøyter. Rederiene sysselsetter omkring 5 000 sjøfolk på rundt 400 skip.

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

Innhold

Styreleders refleksjoner.....	2
Styret 2010-2011	4
Arbeidsgiverpolitikk.....	5
Næringspolitikk	8
Helse, miljø og sikkerhet	11
Ytre miljø	12
Kurs og konferanser	14
Forskning og utvikling.....	14
Økonomi	15
Medlemmer i RLF	16

Redaksjonen avsluttet 6. mai 2011

Styret 2010-2011



Fra venstre:
Roger Granheim,
Øyvind Stene,
Ivan Fossan,
Harald Thomassen,
Anker Grøvdal,
Stig Solheim og
Kenneth Walland.

RLFs styre har etter generalforsamlingen 3. juni 2010 bestått av:

Leder: Anker Grøvdal

Nestleder: Torkild Torkildsen

Styremedlemmer: Roger Granheim
Stig Solheim
Øyvind Stene
Ivan Fossan

Varamedlemmer: Kenneth Walland
Rune Teisrud
Kjell M. Bjørklid

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 saker som er behandlet og de tiltak som er gjennomført i henhold til handlingsplanen. Styret har også årlige kontaktmøter med Vegdirektøren og Sjøfartsdirektøren.

Arbeidsgiverpolitikk

RLF 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

RLF har til sammen 20 tariffavtaler med Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund. NHO inngår i partsforholdet i alle tariffavtalene. Avtalene, som også benevnes som overenskomster, omfatter ca 5.000 sjøfolk, som fordeler seg på overenskomstene for ferge- og lokalfart, kystfart og bukseringsvirksomhet. Det er dessuten opprettet egne overenskomster for Redningsselskapet, Bukserbåter LKAB og for skoleskipene "Sjøkurs" og "Gann".

Innføring av minstelønnsoverenskomster

Fra den første tariffavtalen ble inngått innenfor RLFs tariffområde i 1912 har tariffavtalene vært basert på normallønn. Normallønn innebærer at all lønnsfastsettelse skal skje i sentrale forhandlinger.

Ved tariffrevisjonene i 2008 ble det avtalt å gå over fra normallønn til minstelønnsoverenskomster. Dette innebar at det finner sted lokale forhandlinger i rederiene etter at de sentrale forhandlinger er sluttført.

Tariffrevisjonen 2010 med Sjøoffisersforbundet og Maskinistforbundet ble ferdig på rekordtid med en løsning som ble vedtatt over bordet. Hovedårsaken til at dette var mulig var at de to forbundene var godt fornøyd med de lokale lønnsforhandlinger som ble gjennomført i 2008 og 2009. De hadde

derfor fått tro på det nye systemet for lønnsfastsettelse og hadde også tillit til at det også ville bli en positiv gjennomføring i 2010 og 2011.

Tariffrevisjonen med Sjømannsforbundet var nær ved å ende i streik fordi de lokale tillitsvalgte, som var en del av forbundets forhandlingsdelegasjon, ikke hadde tillit til at overgangen fra normallønn til minstelønn tjener til deres fordel. Møttingsprotokollen har derfor formuleringer som kommer til anvendelse dersom partene ikke blir enige om å videreføre ordningen.

Sammen med ledelsen i Sjømannsforbundet har vi arbeidet for finne måter å skaffe den nødvendige tillit til systemet. I den forbindelse ble det 5. mai arrangert en felleskonferanse hvor det deltok daglig ledere fra en del rederier og Sjømannsforbundets hovedtillitsvalgte fra de samme rederiene.

Lønnsoppgjøret 2011

Lønnsoppgjøret for 2011 endte med at NHO oppnådde en forhandlingsløsning med LO og YS. Oppgjøret ga et generelt tillegg på kr.2,00 pr time innenfor Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbunds tariffområder. Omregnet til månedslønn ga dette et tillegg på minstelønns-satsen på kr. 325,-. I de etterfølgende forhandlinger med Norsk Sjøoffisersforbund ble det oppnådd enighet om det samme tillegget.



RLFs styre i møte med Sjøfartsdirektøren og hans stab.

RLFs arbeidsgiverpolitiske strategi

- Bidra til at det blir gitt gode utdannings- og opplæringstilbud som sikrer næringen kompetent maritimt personell.
- Tilrettelegge konkurransedyktige lønns- og arbeidsvilkår i næringen for å sikre nødvendig rekruttering, samtidig som arbeidskraften blir værende i næringen.
- Gjennom samarbeid med sjømannsorganisasjonene bidra til å forebygge og løse tvister og derigjennom bidra til å vedlikeholde gode forhold mellom rederiene og deres ansatte.



"Waterchief" er Kristiansund Taubåtservice AS sitt nye flaggskip.

Arbeidskraftbehovet

Tilgangen på kvalifisert arbeidskraft har bedret seg i forhold til tidligere år, men fortsatt rapporteres det om stedvise problemer med rekruttering særlig av maskinister.

Foreningen har gjennom flere år kartlagt medlemsrederienes behov for kvalifiserte sjøfolk og alderssammensetningen blant sjøfolkene. Kartleggingen har vist en stabil høy gjennomsnittsalder og hovedtyngden ligger i aldersspennet 40 – 60 år.

Rekrutteringstiltak.

I januar 2007 ble det i regi av Maritimt Forum og med deltakelse fra de tre reder – og sjømannsorganisasjoner iverksatt en rekrutteringskampanje, www.ikkeforalle.no, rettet mot ungdom. Kampanjen som fortsatt pågår har resulterte i økning av lærlinger og til søkere til maritime skoler. I næringen er det pt 338 lærlinger fordelt på dekk, maskin og catering.

Som følge av det økte inntaket på fag og høy-

skoler har antallet som trenger kadett plass økt. Undersøkelser viser at et stort antall kadetter risikerer å ikke få kadett plass. For å møte denne utfordringen har foreningen bidratt i opprettelsen av en ny nasjonal kadettdatabase. Målet med databasen er å skape en god balanse mellom kadett plasser og studenter. Dette vil gjøre det enklere for studenter å få kadett plass og enklere for rederiene å skaffe seg kvalifisert personell. Det er i dag totalt 29 kadetter i næringen fordelt med 25 er på dekk og 4 i maskin.

Pensjon

Pensjonen for sjøfolk består i dag av flere ordninger i tillegg til den ordinære folketrygden. Det er Pensjonstrygden for sjømenn, avtalefestet tjenestepensjon, kompensasjonsordningen og den såkalte OTPen. Pensjonstrygden for sjømenn er en lovbestemt offentlig tjenestepensjonsordning 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. Det betyr at en sjømann fra fylte 62 år kan få en meget høy pensjon frem til fylte 67 år.

Sjøfolk på RLFs tariffavtaler er også omfattet av en avtalefestet tjenestepensjon (ATP) som skal sikre medlemmene en pensjonsytelse fra 60 til 67 år på ca 60 % av grunnhyre+20 % for kyst- og lokalfarten og 60 % av sykepengegrunnlaget for de øvrige overenskomstene, forutsatt 30 års medlemskap i ordningen.

I forbindelse med innføringen av Lov om obligatorisk tjenestepensjon 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.

Siden den avtalefestede tjenestepensjonen er en ytelsesordning, er rederiets innbetaling til ordningen vanskelig å budsjettere. Foreningen har derfor flere ganger forsøkt å få organisasjonene med på å få endret ordningen fra å være en ytelsesordning til å bli en innskuddsordning.

Organisasjonene er ikke tilfreds med at det er forskjellig pensjonsgrunnlag i overenskomstene. Dette har ført en tvist mellom partene som ikke har funnet sin løsning.

Lov om folketrygd - arbeidsavklaringspenger

I fjor ble folketrygdlovens bestemmelser i kapittel 11 om ytelser under yrkesrettet atføring erstattet av nye bestemmelser om arbeidsavklaringspenger og tilleggsstønader.

I henhold til i forskriften skal lønnsytelser fra arbeidsgiver trekkes fra i arbeidsavklaringspengene krone for krone. Som følge av at sjømannslovens § 28 fastslår at sjømannen har rett til lønn så lenge ansettelsesforholdet består, må arbeidsgiver enten forskuttere sykepengene eller la NAV betale inntil 6 G og utbetale eventuell differanse mellom 6 G og lønn direkte til sjømannen. Når

arbeidsavklaringspenger trer inn etter utløpet av sykepengeperioden skal ytelser fra arbeidsgiver reduseres i arbeidsavklaringspengene krone for krone. Det betyr at de utbetalte arbeidsavklaringspenger, sammen med rederiets utbetalinger blir vesentlig lavere enn vedkommendes lønn.

Ettersom sjømannen har rett til lønn så lenge ansettelsesforholdet består betyr det i praksis at rederiet må overta fullt lønnsansvar for den sykemeldte sjømann etter utløpet av sykepengeperioden på 52 uker.

Dette innebærer at arbeidsgivere for sjøfolk har helt andre lønnsforpliktelser under sykefravær enn andre arbeidsgivere. Denne forpliktelsen er særlig merkbar etter utløpet av sykepengeperioden og oppfattes som svært urimelig.

Foreningen har tatt opp saken med Arbeidsdepartementet med sikte på at bestemmelsen om fradrag ikke skal gjelde arbeidstaker som er omfattet av sjømannsloven. Det er avholdt et møte med politisk ledelse i departementet uten at det så langt er kommet endringer i bestemmelsene.

Juridiske saker

Foreningen har ført en retts sak for Hurtigruten ASA som gjaldt sjømannslovens §14 om oppsigelse under sykdom.

Sjømannslovens § 14 sier at ingen kan sies opp pga sykdom innen de henholdsvis første 6 og 12 måneder av sykefraværet avhengig av sjømannens ansettelse i rederiet. I den aktuelle saken var sjømannen sykemeldt da han ble sagt opp, men oppsigelsen var begrunnet i at han av sjømannslegen var kjent udyktig som sjømann og at han dermed ikke lenger hadde den helseattest som er nødvendig for å kunne gjøre tjeneste som sjømann. Både Ofoten tingrett og Hålogaland lagmannsrett avsa dom for at det var saklig grunn til å si opp en sjømann som mister legeattesten og at oppsigelsen ikke er i strid med § 14. Lagmannsrettens dom ble anket til Høyesterett som behandlet saken 12. april. Høyesterett kom til motsatt resultat og anførte bla flg i dommen: " at forhold som har sammenheng med sykdommen eller skaden – i dette tilfellet tapet av helseattesten – ikke skal kunne gi grunnlag for oppsigelse i verneperioden etter sjømannsloven § 14".



Lønnsforhandlinger 2011: Arbeid til alle, sikring av kjøpekraften og fortsatt fokus på likelønn var de viktigste punktene i kravene LO overleverte NHO. Avbildet er NHOs forhandlingsdelegasjon.



Fornøyde elever på Skoleskipet Gann. Foto: Per Inge Veggeland

Næringspolitikk

Som bransjeforening arbeider RLF 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, regleverk og avtaler legger forholdene til rette for en bærekraftig næringsutvikling.

Stadig større deler av næringen konkurransesettes. Det er derfor også en viktig oppgave for foreningen å sikre at overgangen til bruk av anbud ikke fører til konkurransevridning og urettmessig anskaffelser, i forhold til både utenlandske og norske rederier.

Nettolønnsordningen

Næringsdepartementet gjennomførte en kost/nytte analyse av nettolønnsordningen høsten 2010. Konklusjonen var at ordningen ikke var samfunnsøkonomisk lønnsom, men ordningen ble allikevel opprettholdt. Næringen er tilfreds med at ordningen har ligget fast de siste årene.

Konkurransesetting

Næringen har i løpet av de senere årene blitt sterkt preget av anbudskonkurranser. De fleste fartøysgruppene har nå oppdragsgiver som bruker offentlige konkurranser for å velge operatører. Det har vært anbudskonkurranse for medlemsrederiene for passasjertrafikk på strekningen Bergen – Kirkenes, beredskapsfartøyer i Nord-, Vest- og Syd-Norge, flere hurtigbåtruter og ambulansébåter.

Så nær som alle riksveg- og fylkesveisamband er nå utlyst i anbudskonkurranser. Siden sambandene ble lyst ut i løpet av en kort periode og avtalene inngås for vanligvis 8 år, vil det i de nærmeste årene være få nye utlysninger.

Statens vegvesen har utlyst en anbudskonkurranse for riksvegfergetjenester på strekningen Lavik- Oppedal der tildelingskriteriene skal belønne den mest miljøvennlige og energieffektive fergen. Foreningen har sammen med Sjøfartsdi-

rektoratet, Enova, Norsk Energi og Det Norske Veritas deltatt i en referansegruppe for utviklingen av konkurransegrunnlaget.

Foreningen arbeider opp mot Statens Vegvesen og fylkeskommunene for å sikre at konkurransene blir rettferdig for alle medlemsrederiene. Det betyr at konkurransegrunnlagene må være entydige og tildelingskriteriene må være objektive og etterprøvbare. Foreningen har tatt initiativ for at de forskjellige fylkeskommunene skal ha samme forståelse og forvaltning av kontraktsbestemmelserne de har med rederiene.

Kostnadsindeks for innenriks sjøfart

Foreningen har engasjert Statistisk Sentralbyrå for å utvikle og publisere en kvartalsvis kostnadsindeks for innenriks skipsfart. Indeksen ble utviklet i løpet av 2010 og hadde sin første publisering 3. februar 2011. Den viser en riktigere kostnadsutvikling for næringen enn KPI. Indeksen er allerede i bruk i flere av kontraktene medlemsrederiene har inngått med offentlige myndigheter.

NOx

Den første avtaleperioden for Næringslivets avtale med staten om NOx reduksjoner gikk ut 31. desember 2010. Det er inngått en ny avtale som skal vare frem til 2017 og de rederier som tilslutter seg avtalen vil fremdeles betale kr 4,- pr



Signering av NOx avtalen. Fra høyre NHOs adm.dir. John Bernander, Departementsråd Harald Rensvik fra Miljøverndepartementet og RLFs adm.dir. Harald Thomassen.

kg/ NOx utslipp til fondet. Den nye avtalen åpner for å kunne gi støtte til utvalgte innovative prosjekter der fondet tar en viss risiko for den beregnede NOx utslippsreduksjonen. Totalt vil fondet over hele avtaleperioden ha rundt kr 4,6 mrd til disposisjon for støtte.

Medlemsrederiene har i løpet av den første avtaleperioden innbetalt kr 123 mill og fått tilsagn til støtte på kr 186 mill for 89 tiltak. Totalt har medlemsrederiene bidratt med NOx reduksjon på rundt 2 000 tonn utslipp i året og har nå et beregnet utslipp på ca 15 000 tonn NOx. Foreningens medlemmer har med andre ord redusert sitt utslipp med i overkant av 15 % på tre år dersom alle tiltakene gjennomføres.

Foreningen er representert i styret for stiftelsen som bestyrer fondet.

Merverdiavgift

Det er forskjellig sats for merverdiavgift på salg av

næringsmidler avhengig av om salget er i knyttet til servering (24 %) eller ikke (14 %). Dette har blitt satt på spissen i forbindelse med salg av varme retter om bord på fergene. Foreningen har med bidrag fra NHO og medlemsrederiene laget en rapport om hvilke satser som kan brukes. Klagenemnden for merverdisaker har imidlertid vedtatt at all salg av næringsmidler, unntatt kioskarer skal selges med 24 % merverdisats på ferger, mens salg om bord på hurtigbåtene skal selges med 14 %. Det er også mulig å bruke 14 % dersom man selger næringsmidlene som "take away" på fergene.

Forvaltningsreformen

Den 1. januar 2010 overtok fylkeskommunene ansvaret for de fleste tidligere riksveiene og dermed også riksvegfergene. Fylkeskommunene har valgt forskjellige løsninger for å forvalte sine fergekontrakter. Noen har valgt å la regionskontorene til Statens vegvesen fortsette med å forvalte avtalene, mens andre har overlatt ansvaret

RLFs næringspolitiske strategi

- Fremme næringens interesser gjennom samarbeid med myndigheter og organisasjoner.
- Avgi høringsuttalelser og fremme egne innspill i aktuelle saker.
- Skaffe til veie og videreformidle informasjon om utvikling av regelverk og økonomiske rammebetingelser i EU.

Kystverkets stamnettutredning for NTP.



til administrasjonsselskap underlagt fylkeskommunene. Det er opprettet en forening som heter Norsk Forening for Kollektivtrafikk (kollektivtrafikkforeningen) som søker å arbeide for saker som er av felles interesse for fylker og administrasjonsselskaper.

RLF har opprettet kontakt med kollektivtrafikkforeningen for å arbeide for at fylkeskommunene har en felles forvaltning av innkjøp av sjøtransporttjenester. Det gjelder både utforming av konkurransegrunnlag og forvaltning av inngåtte avtaler.

Beredskap langs kysten av Norge

Foreningen arbeider for at beredskapen langs kysten av Norge skal bli bedre og mer effektiv. En måte å gjøre det på er å utnytte de store ressursene i form av materiell, kompetanse og tilstedeværelse langs kysten, på en bedre måte enn i dag. Foreningen bestemte i 2009 at det var behov for å se på hvordan næringens ressurser kunne bli bedre utnyttet til det formål. Det Norske Veritas ble engasjert til å lage en utredning i to faser. Fase 1 så på hvilke ressurser, inkludert fartøy som medlemsrederiene i RLF opererer, som står til rådighet i Norge for akutt oljevernberedskap. Fase 2 identifiserte hvilke tiltak som kan iverksettes for en smartere utnyttelse av disse ressursene for en bedre beredskap innenfor dagens økonomiske rammer. Rapporten viser at næringen disponerer store ressurser som kan forvaltes smartere. Rapporten har blitt overlevert Fiskeri- og kystdepartementet og det har vært avholdt møte med Statsråden.

Losplikt

Den nye losforskriften trådte i kraft 1. januar 2011. I forbindelse med utarbeidelse av den nye forskriften ga RLF et høringstilsvar som påpekte blant annet at det ville bli en unødvendig innskjerping for rutegående skip ved at seilas utenfor den ruten som det var gitt løyve for ble lospliktig. Dette begrunnes med at det ikke foreligger statistikk eller historikk med grunnstøtninger/uhell ved seilas utenom ordinær rute som skulle tilsi behov for en slik innskjerping. Våre kommentarer ble bare delvis tatt hensyn til, slik at forskrift-

en gir losplikt for fergene og hurtigruteskipene ved seilas utenfor ruten, men ikke hurtigbåtene. Dette innebærer at det må foreligge farledsbevis for området eller at man må ha los om bord ved forseiling til f. eks verft eller innsetting av ferger i andre samband. Foreningen har tatt dette opp med Fiskeri og kystministeren men hun har avvist å endre forskriften.

Forbrukerrettighet

EU har vedtatt nye rettigheter for passasjerer på fartøy. Blant annet er det krav til tilrettelegging for bistand til passasjerer med funksjonshemninger, informasjon om rutetider og erstatning ved avvik i rutene. Sjøfartsdirektoratet har fått ansvaret for å implementere reglene i Norge. Norge er også pålagt å sikre at passasjerene har anledning til å klage til et klageorgan dersom de mener at de nye rettighetene ikke blir ivaretatt.

Foreningen er i dialog med Sjøfartsdirektoratet og Samferdselsdepartementet for å sikre at den ordningen som blir opprettet skal være best mulig tilpasset rederienes behov.

Nasjonal transportplan

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 Nasjonaltransportplan (NTP) 2014 til 2023 skal oversendes fra Samferdselsdepartementet til behandling i Stortinget i januar 2013. I februar 2012 skal transportetatene, bestående av Statens Vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket og Avinor oversende et samlet innspill til beslutningsgrunnlag for departementet. Foreningen er med i en referansegruppe for etatenes arbeid. Flere av medlemsrederiene deltar dessuten i dialogmøter som departementet avholder for å få innspill fra næringslivet i løpet av 2011.

Foreningen bidrar også til utarbeidelse av NHOs innspill til departementet, SamferdselsLøftet 2014 – 2023.

HMS, sikkerhet og beredskap

Innenriks sjøfart arbeider systematisk med HMS slik at arbeidsmiljøet for de ansatte forblir godt. RLF har det siste året styrket arbeidet med å ivareta det ytre miljø og har opprettet det som et separat saksområde.

Risikoanalyse

F – risk (fergerisiko) prosjektet har resultert i en reduksjon av risiko i fergesambandene. Modellen og innsamlingen av data gjennom flere år viser at risikoen nå er brakt ned på et akseptabelt nivå. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket ønsker å utvide prosjektet til også å omfatte hurtigbåter. Foreningen deltar i dette arbeidet og støtter det økonomisk slik at det kan utvikles en modell for risikoanalyse som er tilpasset hurtigbåtdriften og at det kan gjennomføres innsamling av data.

Bemanning av ferger og hurtigbåter

I de senere år har det vært mange tvister mellom det enkelte rederi og de tillitsvalgte om bemanningens størrelse og sammensetning på ferger og hurtigbåter. Dette har ført til at sakene har hopet seg opp i direktoratet og saksbehandlingstiden har vært særdeles lang. Mange hadde regnet med at iverksettelsen av ny bemanningsforskrift 1.juli 2009 ville bedre på dette forhold, ikke minst fordi næringens organisasjoner hadde samarbeidet om utformingen av innholdet i den nye forskriften. Rederiene har ikke merket noe særlig bedring etter iverksettelsen av ny bemanningsforskrift og de opplever meget lang saksbehandlingstid i en del saker.

Disse forhold ble drøftet i møte mellom styret og Sjøfartsdirektøren.

Forskrift om transport av farlig last

I forrige beretning ble det opplyst om de problemene som oppsto ved at Sjøfartsdirektoratet fastsatte en forskrift pr 1. januar 2010, som innebar at det ikke lenger skulle være tillatt å transportere farlig last om bord i ferger uten fastmontert

skumslukkeanlegg. Det viste seg at dette innebar praktiske utfordringer med å få montert utstyret om bord i tide og at det ville ha store økonomiske kostnader. Direktoratet fastsatte nye frister for når utstyret skulle være montert og satte ned en arbeidsgruppe med representanter fra næringen for å se på mulige løsninger. På bakgrunn av rapporten fra gruppen skal direktoratet nå utarbeide en liste over hvilke ferger som må montere skumslukningsutstyr om bord.

En annen side av saken er Statens Vegvesens regler om fortrinnsrett for kjøring om bord på ferge. Siden adgangen til å ha passasjerer om bord på fergene samtidig med farlig last er innskrenket, vil kjøretøy med farlig last medføre at andre reisende må vente på kaien til neste ferge. Dette har ført til uheldige situasjoner på fergekaiene. Foreningen har i møte med samferdselsministeren bidratt til å synliggjøre problemstillingen for myndighetene. Det er nå i enkelte samband innført perioder i uken der annen trafikk har fortrinnsrett selv om kjøretøyet med farlig last kommer først til fergeleiet.

Tiltak mot sammenstøt med kai

I forrige beretning ble det opplyst at RLF og Sjøfartsdirektoratet hadde arrangert en felleskonferanse i oktober 2009 hvor det ble drøftet ulike tiltak for å få bort den negative utviklingen med fergers sammenstøt med kai. De tiltak som ble iverksatt hadde ikke den ønskede virkning i det statistikken viser at disse ulykkene har vist en økning i 2010. Saken er drøftet mellom RLFs styre og ledelsen i Sjøfartsdirektoratet og partene er enige om i felleskap å arbeide for løsninger som kan få bukt med problemet.



M/F Sognefjord på vei til kai ved Brimnes.

RLFs HMS-strategi

- Samarbeide med myndigheter, fagforeninger og andre organisasjoner om utvikling av rammebetingelser og regelverk.
- Drive informasjon og rådgivningsvirksomhet overfor rederiene.
- Utvikle et verktøy for systematisk ivaretagelse av HMS, som skal være basert på prinsippene om kontinuerlig forbedring og overensstemmelse med gjeldende lovgivning og tariffbestemmelser.

Ytre miljø

Miljøvern har stor oppmerksomhet i samfunnet og mange næringer har satt miljøarbeidet høyt opp på dagsorden. Foreningen ønsker at også innenriks sjøfart skal synliggjøre sitt miljøarbeid og samtidig sette ekstra kraft bak dette arbeidet.

RLF miljøhandlingsplan

I samarbeid med næringen og Norges Naturvernforbund har foreningen laget en miljøhandlingsplan for perioden 2008 til 2011. Planen inneholder målbare mål og konkrete tiltak. Planen tar utgangspunkt i de utfordringer Norges Naturvernforbund har synliggjort i en rapport om innenriks skipsfart og miljø, og har følgende fire temaer: drivstoffreduksjon, miljøgifter, miljøledelse og miljøomdømme. Innenfor tre av disse fire temaene er det formulert et målbart mål pr 1. januar 2012 og for to av målene er det identifisert fem tiltak.

Næringen bidrar også med forebyggende miljøarbeid ved å tilby slepe og buksér tjenester, slik at risikoen for uhell som medfører skade på miljøet reduseres. På samme måte vil rederiene kunne bidra til sikring av liv og verdier når skip har forulykket. Foreningen har laget en egen miljøportal på sine hjemmesider.

Drivstoffreduksjon

Målet for drivstoffreduksjon er satt til minimum 10 % reduksjon av forbruket i forhold til produksjon. Det har vist seg vanskelig å få rapportert inn drivstoffbruket i de forskjellige fartøysgruppene. Foreningen har derfor konsentrert seg om ferger, hurtigbåter og hurtigruten. For perioden fra 2007 til 2010 er det registrerte drivstoffbruket blitt redusert med ca 6 % på fergene.

Foreningen har støttet utviklingen av en simulator for drivstofføkonomisk manøvrering av fartøyer og har informert om dette på samlinger med næringen. Til sammen vil det ved inngangen av 2012 være 17 gassferger i drift på riksvegfergesambandene.

Miljøledelse

Miljøhandlingsplanen har som mål at alle rederier i løpet av 2011 skal være miljøsertifisert, f. eks gjennom ISO standarder eller Miljøfyrtårn. Frem

til og med 2010 er ingen ytterligere rederier blitt sertifisert, slik at andelen sertifiserte rederier er ca 10 %. Foreningen har tilrettelagt for sertifisering av rederier i stiftelsen Miljøfyrtårn, som også det offentlige benytter seg av.

Miljøomdømme

Mål for miljøomdømme er at flere skal synes næringen tar hensyn til miljø i sin daglige drift. Miljøomdømme bygges med å synliggjøre miljøtiltak i næringen. Utgangspunktet har vært at det er rederiene selv som skal stå for dette. Det har tidligere blitt gjennomført en spørreundersøkelse om hvilket miljøomdømme næringen har. Resultatet var at ca 1/3 mente at næringen tok miljøhensyn, 1/3 mente den ikke gjorde det og den resterende 1/3 hadde ingen mening. Det har ikke blitt gjennomført en slik undersøkelse i denne perioden fordi en ikke regner med at der er skjedd noen endringer.

RLFs Miljøutvalg

RLFs miljøutvalg har som oppgave å sikre at miljøhandlingsplanen blir gjennomført i rederiene. Utvalget har hatt et møte i perioden, der planen ble gjennomgått og representantene fra rederiene foreslo tiltak for å bedre gjennomslagskraften for planen.

Miljøpris

Foreningen har opprettet en miljøpris som skal tildeles det rederi som best svarer for følgende kriterier: oppfyllelse av RLFs miljøhandlingsplan, deltagelse i foreningens miljøarbeid, ligger i forkant med nye miljøløsninger, kan vise til konkrete resultater, deler informasjon med andre og søker informasjon hos andre. En uavhengig instans nominerer tre kandidater som blir vurdert av en jury bestående av NHOs adm. direktør, Leder i Natur og Ungdom og Sjøfartsdirektøren. Tildelingen vil første gang foregå på det miljøseminaret som holdes forbindelse generalforsamlingen.

RLFs Miljøstrategi

- Tilrettelegge for at næringen kan gjennomføre tiltak som reduserer næringens miljøbelastning.
- Synliggjøre næringens miljøengasjement.



Foto: Liz Palm/Redningsselskapet



Tautrøbbel ved Skomvær: Fredag 11. mars ble Redningskøyta RS «Stormbull» kalt ut fordi fiskebåten Havsula Vest har fått tau i propellen. Havsula Vest befant seg på et fiskefelt litt sør for Skomvær fyr, da propellen sviktet. Skipsfører Per-Morten Brennvik på redningskøyta fikk meldingen kl 13.40, og kastet loss få minutter senere. De to båtene har kontakt via VHF underveis.

Kl 14.20 ser han fiskebåten som ligger og driver i bølgene, og kaster slepetauet over til fiskerne om bord. Havsula Vest blir slept til land, og dykker Rune Pedersen fjerner store mengder garn og tau fra propellen når de er vel tilbake i havn. Da er det bare for fiskebåten å starte motoren og dra av gårde til fiskemottaket og kvitte seg med dagens fangst: 5,5 tonn skrei.

Kurs og konferanser

RLF 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 løpet av våren arrangeres en personal-konferanse for personalansvarlige i rederiene, med erfaringsutveksling, informasjon om regelverk og andre aktuelle saker. Årets konferanse ble avholdt den 24. og 25. mars i Trondheim
- I forbindelse med generalforsamlingen arrangeres en fagkonferanse med et tema som omfatter hele næringen.

Konferansen ble avholdt 31. mai i Oslo og tema på konferansen var miljø og bruk av gass på skip.

- Hver høst arrangeres et medlemsmøte med aktuelle temaer. Møtet ble avholdt den 13. til 15. oktober på M/S Pearl og Scandinavia.

I tillegg til de faste arrangementene holdes det kurs og konferanser etter behov. I perioden er det gjennomført følgende konferanser:

- 5. mai på Gardermoen om lokale lønnsforhandlinger

FoU-virksomhet

RLF 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.

prosjekter som blir finansiert med andre midler som gjøres tilgjengelig.

FoU-arbeidet ligger direkte under styret, med administrasjonen som koordinerende enhet. Følgende prosjekter ble avsluttet eller pågår i perioden.

Administrasjonen deltar i og gjennomfører også

Prosjekt	Samarbeid med:	Status
Analyse av næringens bidrag til beredskapen langs kysten	Det Norske Veritas	Avsluttet
Kostnadsindeks for skipsfart	Statistisk sentralbyrå	Avsluttet
Utvikling av H-risk	Fergefaktautvalget	Pågår
Beregning av næringens drivstofforbruk	Rambøll Norge AS	Pågår
RLFs Miljøpris	Global&Local	Pågår
Identifisering og standardisering av tall som skal rapporteres	Rambøll Norge AS	Pågår

RLFs FoU-strategi

- Ta initiativ til prosjekter, og øve innvirkning på forskningsprogrammer og andre utredninger av betydning for innenriksfarten.
- Søke finansiell støtte fra relevante finansieringskilder i tillegg til bidrag fra egne FoU-midler.

Økonomi

Foreningens inntekter i 2010 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. 3.118.000. Innbetalingen til Opplysnings- og utviklingsfondet er på kr. 55,- pr ansatt pr måned og utgjorde kr. 3.492.000.

Inntektene fra Opplysnings- og utviklingsfondet skal fordeles likt mellom sjømannsorganisasjonene på den ene siden og RLF på den andre. RLFs andel av de innbetalte midler utgjorde kr. 1.746.000. Det resterende beløpet, som tilfaller sjømannsorganisasjonene blir utgiftsført under driftskostnadene.

Foreningens inntekter for 2010 avviker fra 2009 fordi medlemskontingenten er satt ned fra 1,2 ‰ til 1,0 ‰. Utgiftene avviker fordi administrasjonen hadde en ansatt langtidssykemeldt. Beløpene til høyre viser det konsoliderte regnskapet for foreningen og Opplysnings- og utviklingsfondet.

Gjeld og egenkapital RLF, 1000 kroner		
	21.12.2010	31.12.2009
Egenkapital	11060	10931
Gjeld	1005	1755

Hovedposter resultatregnskap RLF, 1000 kr		
	Regnskap 2010	Regnskap 2009
Driftsinntekter	6655	7561
Driftskostnader	6802	7908
Driftsresultat	-146	-347
Netto finansposter	275	294
Resultat	129	-53



Foto Martin Wattke/ Hurtigruten M/S Polarlys ved Polarsirkelen



En arbeidsplass på Helgelandskysten

Medlemsbedrifter i Rederienes Landsforening

Bastø Fosen AS
Bjørklids Ferjerederi AS
Buksér og Berging AS
Buksérbåter AS
Det Stavangerske Dampskibsselskab AS
Eide Marine Services AS
AS Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik
Fjord1 Fylkesbaatane AS
Fjord1 MRF AS
Fjord1 Nordvestlandske AS
AS Flekkefjords Dampskipsselskap
Florø Skyssbåt AS
Fosen Namsos Sjø AS
Hurtigruten ASA
Kragerø Fjordbåtselskap A/S
Knutsen Kyst LNG KS
Kristiansund Taubåtsservice AS
Mørland & Karlsen AS

North Cape Minerals AS
Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning
Partsrederiet Kystekspresen ANS
Rogaland Sjøaspirantskole m/s Gann
Skien-Dalen Skibsselskap AS
Stadt Sjøtransport AS
Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution
Taubåtkompaniet AS
Tide ASA
Tide Sjø AS
Torghatten ASA
Torghatten Nord AS
Torghatten Trafikkselskap AS
Veolia Transport Norge AS
Veolia Transport Nord AS, Region Helgelandske
Veolia Transport Nord AS
Ødegaard Berging A.S
Østensjø Rederi AS



Rederienes Landsforening