



ÅRSBERETNING 2001 - 2002

INNHOLD

- 1. Generelt**
- 2. Sikkerhet til sjøs**
- 3. Næringspolitikk**
- 4. Tariffpolitikk og arbeidsmarked**
- 5. Miljø**
- 6. FoU-virksomhet**
- 7. Økonomi**

1 Generelt

RLF er en kombinert arbeidsgiver- og bransjeforening, tilknyttet NHO som en landsforening. Foreningen har omkring 50 medlemsrederier som opererer rundt 400 skip og sysselsetter 5 500 sjøfolk.

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.

I beretningsperioden har styret bestått av Bjørn Kaldhol (formann), Atle Tornes (viseformann), Egil Nylund, Johan Rokstad, Jan Skaar og Per Atle Tellnes.

Styret utarbeider hvert år foreningens handlingsplan. Handlingsplan 2001-2002 legger særlig vekt på arbeidet med sikkerheten til sjøs, rekruttering og kompetanseutvikling og næringens rammebetingelser i forhold til offentlige myndigheter.

Medlemskontakten er blant annet opprettholdt gjennom ulike konferanser og annen møtevirksomhet.



Havarier langs norskekysten har i de senere år skapt omfattende forurensningsproblemer. RLF arbeider for å styrke sikkerheten og beredskapen på kysten.

2 Sikkerhet til sjøs

Sikkerhet og beredskap på norskekysten

I lys av de senere års ulykker langs norskekysten har RLF prioritert arbeidet med sikkerhet og beredskap høyt i beretningsperioden.

RLF har fremmet flere konkrete forslag til tiltak gjennom foredrag og konferansevirksomhet, ved innspill i forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet, og i møter med embetsverk og politisk ledelse. Foreningen går inn for at ansvaret for beredskap og sikkerhet i langt større grad enn i dag samles under et offentlig organ. Videre har foreningen foreslått å utvide norsk territorialgrense og innføre trafikkseparasjonssystemer som kysttrafikken må benytte seg av, kombinert med en utvidet trafikkovervåkning. Et nærmere samarbeid mellom Kystverket og forsvaret vil være et viktig bidrag i den sammenheng. Generelt er det behov for økte statlige bevilgninger til fornyelse, drift og vedlikehold av navigasjonshjelpemidler langs kysten.

Den tidligere regjeringen Stoltenberg la frem en egen handlingsplan for beredskap og sikkerhet langs kysten, og den nye Samarbeidsregjeringen har et programfestet mål om å prioritere investeringer i farleder, merker og fyr. Hittil er de politiske målene ikke fulgt opp i praktisk politikk, til tross for at investeringsbehovet til sjøs er meget beskjedent sammenlignet med de investeringer som gjøres i andre transportsektorer.

Annet sikkerhetsarbeid

Det tragiske forliset med hurtigbåten Sleipner førte til en rekke endringer og tiltak for operasjon av hurtigbåt. I tillegg til de tiltak som ble bestemt av Sjøfartsdirektoratet, iverksatte næringen i foreningens regi flere selv pålagte tiltak, blant annet utvikling av nye broprosedyrer og holdningskapende arbeid blant

hurtigbåtpersonell. Foreningen medvirker også i et prosjekt for risikoanalyse av hurtigbåt med sikte på å synliggjøre de ulike risikofaktorene ved teknisk og operasjonell drift.

I det siste halve året har det vært store problemer forbundet med å installere tørrskodd evakueringsutstyr på en del hurtigbåter. Mens det internasjonale regelverket for tørrskodd evakuering av hurtigbåter kun gjelder nye fartøyer, har norske sjøfartsmyndigheter gitt bestemmelsen tilbakevirkende kraft for eksisterende fartøyer. Det ble gitt en frist for disse fartøyene til å installere nytt utstyr innen utgangen av juni i år. Det var ikke mulig å skaffe til veie typegodkjent utstyr i det omfang som ble krevd, og RLF arbeidet derfor aktivt mot utstys-leverandører og Sjøfartsdirektoratet for å finne en løsning. Sjøfartsdirektoratet valgte tilslutt å utsette fristen til 1. mars 2003.

Høsten 2001 innførte Sjøfartsdirektoratet et utvidet testprogram for evakueringsutstyr på hurtigbåter, med blant annet tester i hardt vær. RLF mener at disse kravene og måten testene har blitt gjennomført på er i strid med internasjonal praksis, påfører utstyret urimelig hard belastning og kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for fartøy og mannskap. Foreningen har hatt løpende kontakt med Sjøfartsdirektoratet om dette. Flere rederier har påklaget Sjøfartsdirektoratets regelhåndhevelse. I tillegg har RLF i en konkret sak bedt Næringsdepartementet vurdere om Sjøfartsdirektoratets saksbehandling er i samsvar med forvaltningsloven.

Utvidet satsing på HMS

For å forsterke foreningens innsats for helse, miljø og sikkerhet i rederiene, ble det i oktober 2001 besluttet å ansette en ny medarbeider i administrasjonen fra 1. februar. I april 2002 vedtok styret en egen handlingsplan for HMS-arbeidet. Sentrale satsingsområder er ledelse, organisasjon og samhandling, økt nærvær – redusert fravær, nettverksbygging/ regelverks-påvirkning, og kompetanseutvikling.

3 Næringspolitikk

Generelle rammebetingelser

Som bransjeforening arbeider RLF for å sikre næringen best mulige rammebetingelser. Det er i denne sammenheng fremmet innspill til forvaltningen, den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet og til Stortinget. I tillegg har det vært et aktivt samarbeid med andre aktører i den maritime næringen. I arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan deltar RLF gjennom Maritimt Forum. Her fremmes sjøtransportens felles interesser i utformingen av den nasjonale transportpolitikken.



Taubåtvirksomhet er konkurranseutsatt og avhengig av konkurransedyktige rammevilkår. Nettoskatt vil være et virkemiddel for å sikre norske sjøfolk og norsk flagg i næringen.

Skatte- og avgiftsbelastningen utgjør en viktig del av næringens økonomiske rammebetingelser. I de senere år er det innført flere nye avgifter, blant annet i miljøpolitisk sammenheng, samtidig som nivået på eksisterende avgifter som kystgebyr, Sjøfartsdirektoratets gebyr og havneavgifter har økt tildels betydelig mer enn konsumprisindeksen. Dette bidrar til å svekke sjøtransportens konkurranseevne og fordyre de transporttjenestene som kjøpes av det offentlige.

I forrige beretningsperiode vant RLF frem med argumentasjonen om at næringen ikke falt innenfor formålet med grunnavgiften på fyringsolje som ble innført i 2000. Av avgiftstekniske grunner vedtok Stortinget en refusjonsordning, hvor rederiene etter søknad får refundert innbetalt avgift. Merverdiavgiften som

betales på toppen av avgiften blir imidlertid ikke refundert. Det gjenstår derfor fortsatt å få endret bestemmelsene slik at rederier som driver passasjertransport, og derfor ikke har fradrag for inngående merverdiavgift, får denne refundert sammen med avgiften.

Effektive havner er viktig for sjøtransportens konkurranseevne. RLF går inn for et større offentlig engasjement for at havnene skal fungere som effektive terminaler i transportkjeden. Havnene må kobles opp mot resten av transportnettet på en effektiv måte, og gis tilstrekkelige økonomiske rammebetingelser. Det må i den forbindelse gjøres nasjonale og regionale avveininger som ikke blir ivare tatt innenfor dagens kommunale forvaltning. Foreningen finner det uheldig at graden av brukerfinansiering for infrastrukturkostnader ved sjøtransport ikke står i et rimelig forhold til andre deler av transportsektoren.

Riksveifergenenes ruteproduksjon og økonomi er avhengig av statlige bevilgninger. For å få en bedre synliggjøring av Stortingets prioritering av riksveifergedriften, har RLF gjennom flere år arbeidet for at tilskuddet til riksveifergedrift skulle skilles ut som en egen underpost i statsbudsjettet. Dette ble gjennomført fra og med statsbudsjettet for 2002.

Hurtigbåter og ferger i lokalrute fart får i stor grad sine rammebetingelser bestemt av fylkene. RLF har fremmet krav overfor sentrale myndigheter om at fylkene må få tilstrekkelige midler til å sikre et forsvarlig rutetilbud og for å kompensere for kostnadene ved å etterkomme nye sikkerhetskrav.

EU/EØS-regelverk

Utviklingen i EU får stadig større konsekvenser også for innenriks sjøfart i Norge. Næringen opplever norsk tilpasning til EU/EØS-regelverk som stadig mer problematisk. Norske myndigheter har ved enkelte anledninger tolket EUs regelverk svært bokstavelig, slik at praktiseringen i Norge har blitt strengere enn i EU.

På enkelte områder har norske myndigheter også innført nasjonale særkrav hvor det stilles strengere krav enn det som gjelder i EU. Slike regler kan virke konkurransevridende ved at norske rederier påføres ekstra kostnader.

Foreningens styre har drøftet disse problemstillingene med representanter for EU-kommisjonen og ESA. Tilbakemeldingen tydet på at det i realiteten er rom for en mer fleksibel utforming av norsk regelverk enn det som hittil har vært praktisert.

Lover og forskrifter

Foreningen har i løpet av beretningsperioden avgitt høringsuttalelser til flere forslag til nye lover og forskrifter. Det er blant avgitt uttalelse til en ny lov om arbeidstiden på skip, endringer av sjømannsloven og endringer av samferdselsloven. Sistnevnte dreide seg om et forslag om at selskaper som vant en anbudskonkurranse om rutetransport, skulle være forpliktet til å ansette det personell som ble overflødig hos den løvehaver som tapte anbudet.

Tilskudd for sysselsetting av sjøfolk

De av foreningens medlemmer som driver konkurranseutsatt virksomhet som kystfart og slepebåtvirksomhet, omfattes av ordningen med tilskudd til sysselsetting av norske sjøfolk. Ordningen er innført for å bedre sjøfolkenes internasjonale konkurranseevne. Tilskuddene gis gjennom årlige bevilgninger over statsbudsjettet, og er blitt prioritert forskjellig av skiftende regjeringer.

I 2001 strammet Næringsdepartementet inn ordningens virkeområde i forhold til slepe- og bukservirksomhet. Foreningen er for tiden engasjert i en klagesak reist av medlemsrederier som har fått avslått søknad om tilskudd.

RLF går prinsipielt inn for å erstatte dagens tilskuddsordning med en nettolønnsordning, slik det blant annet er innført i våre naboland og for ferger mellom Norge og utlandet fra 1. juli 2002. Dette vil gi næringen stabile rammevilkår

og være et mer effektivt virkemiddel for å bedre norske sjøfolks kostnadmessige konkurransevne.

Behov for utskifting av riksveiferges

Dagens riksveifergeflåte har en gjennomsnittsalder på ca 20 år. En oppgradering av de eldre fergene for å tilfredsstille nye krav til sikkerhet, utslipp til luft og tilgjengelighet for funksjonshemmede, vil være lite kostnadseffektivt. RLF mener derfor at de økonomiske ressursene Stortinget stiller til rådighet for nybygg og ombygging av eksisterende riksveiferges bør styres mot et nybyggingsprogram.

I Nasjonal transportplan 2002-2012 er det avsatt en økonomisk ramme som tilsvarer nybygg av 1,5 ferge per år i planperioden. Bare for å opprettholde dagens gjennomsnittsalder må det imidlertid bygges fire nye ferges per år. RLF har i møter med Stortingets samferdselskomité og med samferdselsministeren gitt uttrykk for at denne rammen må økes.



MF Edøy, bygget i 1949, trafikkerer sambandet Molde-Sekken. Gjennomsnittsalderen på norske bilferges er over 20 år. Nye krav til sikkerhet og miljø gjør det nødvendig med en raskere utskifting av dagens fergemateriell enn det legges opp til i NTP 2002-2012.

Anbud og kontraktsformer

Regjeringen går inn for gjennomgående bruk av anbud ved offentlig innkjøp av samferdselstjenester. RLFs syn på bruk av anbud er fremmet i møte med den nye politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet og i med Stortingets samferdselskomite.

Med visse forbehold er RLF positiv til bruk av anbud som én av flere ordninger for offentlige innkjøp av transporttjenester. Bruk av anbud krever at selskapene gis større forretningsmessig frihet og ansvar. Skal systemet fungere etter hensikten må det videre være tilstrekkelig konkurranse på like vilkår blant anbudstilbyderne, og varigheten på avtaleperiodene som tilbys må stå i forhold til den økonomiske risiko for selskapene.

RLF går i mot Samferdselsdepartementets forslag om å gjøre EUs krav til offentlige innkjøp av kollektivtransport på innenlands jernbane, vei og kanal, gjeldende for rutegående transport til sjøs. Dette vil medføre at utenlandske rederier kan delta i konkurranse om oppdrag i Norge. I EU er rutegående sjøtransport imidlertid unntatt fra innkjøpsdirektivet, slik at norske rederier ikke vil få tilsvarende adgang i EU.

4 Tariffpolitikk og arbeidsmarked

Tariffrevisjon

RLF har tariffavtaler med Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund. NHO inngår i partsforholdet i alle tariffavtalene. Avtalene omfatter ca 5 500 sjøfolk, som fordeler seg på tariffene for ferge- og lokalfart, kystfart og bukseringsvirksomhet. Det er dessuten opprettet egne tariffes for Redningsselskapet.

Innenfor NHO området blir årets tariffrevisjon gjennomført som et forbundsvist oppgjør, dvs at hver enkelt landsforening i NHO fellesskapet forhandler direkte med sin forhandlingsmotpart. RLF gjennomførte forhandlinger om tekniske endringer med de tre sjømannsorganisasjonene i slutten av april og begynnelsen av mai. Det ble besluttet å ta en pause i forhandlingene. Partene skal møtes 31. mai for avsluttende forhandlinger om de økonomiske kravene.

De øvrige landsforeninger som har slutført forhandlingene med forhandlings-

eller meklingsløsninger, har hatt kostnadsrammer for oppgjøret på mellom 5 og 6 %.

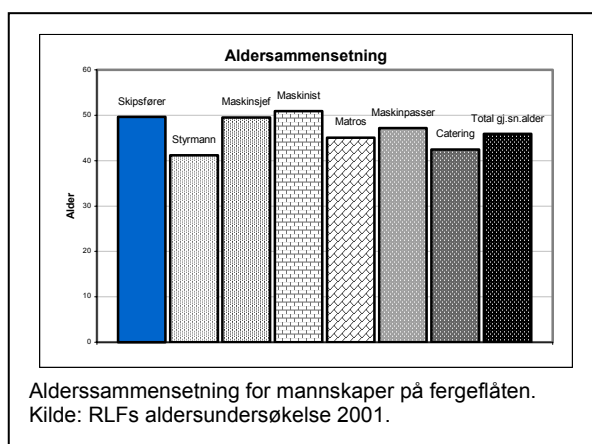
Yrkesskade, trygghets- og lisensforsikring

Fra 1997 ble den tariffestede forsikringen av sjøfolk i innenriksfart utvidet med en lisensforsikring. Ordningen innebærer at en sjømann får utbetalt erstatning på 8 G dersom vedkommende mister legegodkjennelsen. RLF organiserer en felles forsikringsavtale for de rederiene som ønsker det. De øvrige rederiene tegner egne avtaler.

Høye erstatningsutbetalinger har ført til en kraftig premieøkning de siste årene. Foreningen tok dette forholdet opp under tariffrevisjonen med sikte på å endre vilkårene for erstatningsutbetaling.

Rekruttering til innenriksfart, dagens utdanningssystem

Undersøkelser RLF har gjennomført viser at gjennomsnittsalderen blant sjøfolk i innenriksfart er høy. Det er følgelig et stort fremtidig rekrutteringsbehov i næringen. Foreningen ser det som viktig at det blir lagt til rette for økt inntak til maritim utdanning og et bedret opplæringstilbud for ungdom ombord på våre medlemsrederiers fartøy. For å bedre tilgangen på lærlinge- og kadett plasser går foreningen inn for å utvide mulighetene for å opptjene sertifikatgivende fartstid i innenriksfart.



Kompetanseutvikling

Oppdatering og oppgradering av sikkerhetskompetanse etter STCW 95-konvensjonen er gjennomført for offiserer og de fleste grupper underordnede mannskaper. Enda gjenstår det noen grupper underordnede mannskaper, som er unntatt krav om sikkerhetsoppgradering. RLF går inn for at alle mannskaper som skal tjenestegjøre med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjoner på fartøy i innenriksfart skal omfattes av kravet. Medlemsrederiene anbefales derfor å gjennomføre en slik opplæring.

Innføringen av ISM i 1996 gav sikkerhetsarbeidet innenfor passasjertransport et vesentlig løft i riktig retning. Arbeidet med å forankre kvalitetssikringsmekanismer i alle deler av rederiorganisasjonene, har bevisstgjort aktørene og tilrettelagt for en positiv sikkerhetskultur. Dette er ikke et avsluttet arbeid, men er en prosess som må pågå over tid for å bygge opp gode holdninger og skape en god forankring for sikkerhetskultur.

Foreningen har i perioden arrangert revisjonslederkurs innen ISM, samt fordypningskurs i risikoanalyse. Kursene hadde som mål å utdanne instruktører som kunne være en ressursgruppe innad i næringen. De ble gjennomført i samarbeid med Shippingakademiet i Oslo og NTNU i Trondheim. RLFs revisjonslederkurs har blant annet bidratt til at det nå er etablert en ordning for sertifisering av personer som utfører revisjon mot ISM koden. Sertifiseringen er akkreditert av norske myndigheter og utføres i henhold til EUs regler for personellsertifisering.

5 Miljø

RLF arbeider for å fremme sjøtransport som et miljøvennlig transportalternativ. Generelt gir sjøtransport et lavt utslipp av klimagasser per tonnkilometer transport. Næringens samlede utslipp til luft er allikevel betydelige, og den vil i fremtiden måtte tilpasse seg et nasjonalt avgifts- og/eller kvotesystem basert på internasjonale avtaler om utslippsreduksjoner. Det vil derfor alt nå være nødvendig for rederiene å ta hensyn til dette.

Den høye gjennomsnittsalderen på fergeflåten medfører at det her er et stort potensial for reduksjon av NO_x- og CO₂-utslipp. Ulike typer teknologi finnes på markedet, både for nybygg og oppgradering av eksisterende ferger. Erfaringene både fra katalytisk rensing av utslipp og bruk av gass (LNG), viser at næringen i fremtiden kan bidra positivt i arbeidet med å nå de nasjonale mål for utslippsreduksjon.

6 FoU-virksomhet

RLFs FoU-engasjement har som mål å gjennomføre utredninger av aktuelle problemstillinger for næringen, samt å bidra til forskningsprogrammer og utredninger i regi av andre, hvis disse er av interesse for næringen. Det settes årlig av midler til FoU-virksomheten fra Opplysnings- og utviklingsfondet, som er finansiert av arbeidsgiverne og arbeidstakerne i fellesskap og disponeres av foreningens styre. Inntil våren 2002 ble FoU-arbeidet koordinert av et eget utvalg, men er nå lagt direkte under styret med administrasjonen som koordinerende enhet.

Tre prosjekter er fullført med bistand fra foreningen i beretningsperioden:

Foreningen er videre engasjert i et pågående prosjekt, "Risikanalyse

Prosjekt:	Utført av
Virkninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforholdet innen godstransport på sjø, bane og vei	MAINTEK
Norske transportpolitiske rammebetingelser – en internasjonal sammenligning	Transportbrukernes Fellesorganisasjon
En verdiskapende reiselivsnæring	BI-Sandvika

hurtigbåt", i regi av SCC Scandiaconsult, som ventes fullført i 2003. Nye prosjekter er under forberedelse innenfor temaene arbeidsmarked og rekruttering, bruk av anbud ved offentlig kjøp av transporttjenester, og passasjerterminalenes betydning for bruk av hurtigbåt.

7 Økonomi

Foreningens inntekter kommer i det vesentligste fra kontingent, som i perioden har vært 1 ‰ av medlemmenes lønnsutgifter. Resultatregnskapet for 2001 viser et overskudd på kr 332 000, mot et budsjett i balanse. Egenkapitalen ved utgangen av året var kr 4 063 000.

Resultatregnskap		
	Regnskap 2001	Budsjett 2001
Driftsinntekter	4 207 000	3 789 000
Driftsutgifter	4 125 000	3 957 000
Driftsresultat	82 000	-168 000
Netto finansposter	250 000	168 000
Resultat	332 000	0

Gjeld og egenkapital		
	31.12.2001	31.12.2000
Egenkapital	4 063 000	3 731 000
Gjeld	915 000	800 000