



# ÅRSBERETNING 2002 – 2003

GENERALFORSAMLING 24. MAI 2003

[www.rlf.no](http://www.rlf.no)

## INNHOLD

1. Generelt
2. Arbeidsgiverpolitikk
3. Næringspolitikk
4. Helse, miljø og sikkerhet
5. Forskning og utvikling
6. Økonomi



M/S Midnattsol, TFDSs nyeste hurtigruteskip ble levert mars 2003, her ved kai i Ålesund.

## 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. Kontakten med medlemmene opprettholdes gjennom regelmessig utsending av informasjon, arrangementer som konferanser og annen møtevirksomhet, samt direkte kontakt.

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.

I beretningsperioden har styret bestått av Bjørn Kaldhol (formann), Johan Rokstad (viseformann), Atle Tornes, Egil Nylund, Geir Aga og Frode Nilsen.

Det nyvalgte styret behandler på det første møtet hver høst foreningens handlingsplan for det kommende år. Planen inneholder foreningens mål og strategier, og utgjør et rammeverk for administrasjonens arbeid i planperioden. Virksomheten er delt inn i fire saksområder:

1. Arbeidsgiverpolitikk.
2. Næringspolitikk.
3. Helse, miljø og sikkerhet.
4. Forskning og utvikling.

I årsberetningen presenteres de tiltak som er gjennomført i henhold til handlingsplanen.

RLFs administrasjon holder til i Essendropsgate 6 på Majorstuen i Oslo. Det er fem ansatte; administrerende direktør og tre rådgivere, én jurist, én navigatør og én samfunnsøkonom. I tillegg er det ansatt en administrasjonssekretær med ansvar for kontorstøttefunksjoner.



Fra styremøte på Dønna 10. september 2002 (f.h): Bjørn Kaldhol (formann), Atle Tornes (styremedlem), Johan Rokstad (viseformann), Frode H. Nilsen (styremedlem), Egil Nylund (styremedlem), Harald Thomassen (adm. dir.) Geir Aga (styremedlem), Bent Martini (rederirådgiver).

## 2 Arbeidsgiverpolitikk

**RLF har som mål å sikre at næringen til enhver tid har tilgang på kompetent arbeidskraft.**

### 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 tariffen for Redningsselskapet.

### 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.

Tariffrevisjonen 2002 ble gjennomført som et forbundsvist oppgjør og ble avsluttet 5. august med at meklingsforslaget ble vedtatt av alle parter ved uravstemning.

Resultatet av tariffoppgjøret var at det ble gitt et generelt tillegg på 6 kroner timen til underordnede og 6% til offiserene, med virkning fra 1. april 2002. I overenskomstene for ferge- og lokalfart ble det gitt et ytterligere tillegg på 4 kroner timen med virkning fra 1. november 2002. Det så vidt høye tillegget i ferge- og lokalfart hadde sammenheng med at styret og forhandlingsutvalget mente at lønnsnivået for denne gruppen lå så lavt at det kunne

føre til problemer både med å beholde sjøfolk i næringen og å sikre tilstrekkelig nyrekruttering.

Ved mellomoppgjøret 1. april 2003 ble det etter NHOs mekling med LO og YS gitt et tillegg på kr. 315,- pr. mnd på skalahyresatsene i samtlige overenskomster med Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund. Det samme tillegget ble avtalt i forhandlingene med Norsk Sjøoffisersforbund.

### Lokale forhandlinger

RLFs tariffavtaler er normallønsavtaler. Ved tariffrevisjonen 2002 ble det avtalt med alle sjømannsorganisasjonene å innføre en prøveordning med rett til lokale forhandlinger i rederiene fra 1. september 2003. Med faglig bistand fra NHO har foreningen og organisasjonene utredet de ulike sider ved å innføre lokale forhandlinger. Foreningen har også satt i gang en prosess for å styrke rederienes forhandlingskompetanse.

Ordningen vil bli evaluert primo 2004. Ved tariffrevisjonen samme år vil det bli tatt stilling til om ordningen skal gjøres permanent, slik at dagens normallønssetser blir avløst av et system med minstelønnssetser.



M/F Vågsfjord, levert til TFDS 1999.

### **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.

Pga svært mange utbetalinger under lisensforsikringen har det i de senere vært en ekstrem økning av premien til denne forsikringsordningen. Den felles forsikringsavtalen hadde i 1997 en premie på kr. 3.500,- pr ansatt pr år. I 2002 var premien kr 13.300,- pr år. Premien for 2003 er fastsatt ut fra tre ulike premiegrupper på hhv 14.000,-, 17.500,- og 22.600,- kr.

I løpet av våren har det pågått et utredningsarbeid mellom RLF, Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening og de tre sjømannsorganisasjonene om tiltak som kan bidra til å redusere premiene. Det er i første rekke aktuelt å endre forsikringsvilkårene. Utredningsarbeidet skal være sluttført innen 1. juli 2003

### **Rekruttering og opplæring**

Foreningen gjennomførte i 2002 en undersøkelse av alderssammensetningen blant sjøfolk i medlemsrederiene. Resultatet viste en meget høy gjennomsnittsalder, og et tilsvarende stort fremtidig rekrutteringsbehov. Som en oppfølging av aldersundersøkelsen er det i samarbeid med Norsk Sjømannsforbund gjennomført en undersøkelse av arbeidsmarkedet i innenriks sjøfart. Undersøkelsen ble utført av FAFO. Formålet var å kartlegge om næringen tilbyr arbeidsplasser som er tilstrekkelig attraktive med hensyn til å rekruttere og beholde arbeidskraft, og hvilke tiltak det eventuelt kan være aktuelt å sette i verk. Rapporten som er utarbeidet viser at de fleste trives meget godt i innenriksfarten og at de anser arbeidsplassene som

trygge og tilstrekkelig attraktive også i fremtiden. Stabile rammebetingelser for næringen, økt fokus på sikkerhet og opplæring, samt bedre lønnsbetingelser er områder med forbedringspotensial.

Foreningen deltar også i et utredningsarbeid i regi av de maritime opplæringskontorene som skal kartlegge den yrkesmessige situasjonen for de maritime lærlingene som har gjennomgått utdanning og praksis fra 1996 til 2001. Undersøkelsen forventes ferdig høsten 2003, og blir et godt supplement til arbeidsmarkedsundersøkelsen. Sammen vil de to undersøkelsene danne grunnlag for en ny strategi for næringen både mht rekruttering og maritim opplæring.

RLF har arbeidet for at fartstid i beskyttet farvann skal godkjennes som sertifikatgivende. En begrenset ordning er innført, men sertifikatholder mister de opptjente rettigheter ved skifte av tjeneste til et sjøgående skip. Ordningen er allikevel et tegn på en mer positiv holdning hos sjøfartsmyndighetene, og det er nedsatt arbeidsgrupper under Rådet for maritime sertifikater for å arbeide videre med saken.

Rekrutteringssituasjonen er for tiden tilfredsstillende. Søknaden til de maritime skolene er god, tross for at skoletilbudet er redusert i tråd med de negative signalene fra spesielt utenriksfarten. RLFs medlemmer har fortsatt en positiv utvikling når det gjelder inntak av lærlinger og kadetter. Siden 1999 er inntaket nær doblett.



Slepebåten Boxer, levert til Bukser og Berging 1999.

### 3 Næringspolitikk

**RLF har som mål å oppnå rammebetingelser og utviklingsmuligheter for medlemsrederiene som styrker deres konkurranseevne og lønnsomhet.**

#### Generelle rammebetingelser

Som bransjeforening arbeider RLF for å sikre næringen best mulige rammebetingelser. Hurtigbåt- og fergedrift får i stor grad sine rammebetingelser bestemt av det offentlige. Foreningen arbeider derfor regelmessig mot Stortinget og departementene for å sikre tilstrekkelige bevilgninger til den maritime kollektivtrafikken over statsbudsjettet.

Bevilgningene til riksveifergedriften har gjennom en årrekke ikke vært tilstrekkelige til å gjennomføre nødvendige nybygging og vedlikehold av flåten. Nye krav til sikkerhet og behov for reduksjoner av NOx-utslipp gir et stort investeringsbehov fremover. Foreningen har i egen regi og i samarbeid med NHO og Teknologi-bedriftenes landsforening (TBL) fremmet denne problemstillingen overfor Samferdselsdepartementet og Stortingets samferdselskomité.

Mange viktige samferdselspolitiske beslutninger fattes i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. RLF deltar aktivt i dette arbeidet gjennom Maritimt Forum og i Kystverkets Fartøyhavn-utvalg. Gjennom felles innsats har det lyktes å plassere sjøtransportens rammebetingelser høyt oppe på den politiske dagsorden.

Et sentralt krav for foreningen er at innenriks sjøfart må få rammebetingelser som gjør den konkurransedyktig i forhold til landbasert transport. Dette vil kreve at det offentlige i større grad må dekke kostnader til infrastruktur, inklusive havnekostnader, slik det skjer på vei-siden. RLF går også 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 ivaretatt innenfor dagens kommunale forvaltning.

RLF har i lengre tid arbeidet for at passasjertransport må få refundert merverdiavgift som betales på grunnavgiften på fyringsolje som refunderes. Det har så langt ikke lyktes å få gjennomslag i Finansdepartementet for dette.



M/F Bodø, tilhørende OVDS. Den ble bygget i 1998 og er den eneste ferge hittil som tilfredsstillende nye krav til passasjerskip klasse B i fartsområde 4.

#### 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.

## EU/EØS-regelverk

Utviklingen i EU får stadig større konsekvenser også for innenriks sjøfart i Norge. Næringen opplever den norske tilpasningen til EU/EØS-regelverket som problematisk. Norske myndigheter har ved enkelte anledninger tolket EUs regelverk slik at praktiseringen i Norge har blitt strengere enn i EU.

Foreningen har hatt en dialog med myndighetene for å kartlegge konsekvensene av EUs direktiv om sikkerhet for fartøy i passasjertransport, Rådsdirektiv 98/18, og krevd at det innføres et nasjonalt regelverk tilpasset norske forhold, som gir en smidig tilpasning til det nye regelverket.

EU har under utarbeidelse nye bestemmelser om statlig innkjøp av kollektivtransport og tildeling av konsesjoner for dette: "Forordning om krav til kollektivtransport på jernbane, veg og innenlands vannveg ved inngåelse av offentlige kontrakter". Foreningen har i en høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet påpekt at derom forordningene gjøres gjeldende for fartsområdene 1 og 2 vil det kunne få betydelige konsekvenser. Saken følges opp videre gjennom kontakt med søsterorganisasjoner i Sverige og Danmark, samt NHOs Brussel kontor.

## Lover og forskrifter

Foreningen har i løpet av beretningsperioden avgitt høringsuttalelser til flere forslag til nye lover og forskrifter, blant annet:

- ny forskrift om registrering og kontroll av hviletid om bord å skip,
- endring av forskrift om besiktigelse og bygging av passasjerskip i innenriksfart,
- forskrift til ny lov om yrkestransport,
- ny lov om Norges territorialfarvann,
- ny forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip m.m.,
- utkast til nye krav til hørsel for arbeidstakere på skip,
- etablering av en felles havarikommisjon.

## Andre juridiske saker

I 2001 innførte Sjøfartsdirektoratet et særnorsk krav om termiske egenskaper for redningsvester. De fleste av RLFs medlemmer valgte Regattas Thermo Cruise-vest. I slutten av juni 2002 trakk imidlertid Det norske Veritas og Sjøfartsdirektoratet tilbake sertifikatet for denne vesten. Begrunnelsen var at nye tester viste avvik fra spesifiserte krav til fribord og hodevinkel. Rederiene ble gitt en frist til 1. juli 2003 med å skifte ut eller modifisere vestene, slik at de tilfredsstilte kravene.

På vegne av 26 rederier som til sammen hadde kjøpt inn 70 000, har RLF meddelt Sjøfartsdirektoratet og Det norske Veritas at man ville holde dem økonomisk ansvarlig for det tap som rederiene vil bli påført som følge av utskifting av vestene. Verken Sjøfartsdirektoratet eller Det norske Veritas har erkjent erstatningsansvar og det synes sannsynlig at saken vil bli innbrakt for domstolene.

## Tilskudd for sysselsetting av sjøfolk

For å bedre norske sjøfolks internasjonale konkurransevne er det innført en ordning med tilskudd til sysselsetting av norske sjøfolk. Tilskuddene gis gjennom årlige bevilgninger over statsbudsjettet, og er blitt prioritert forskjellig av skiftende regjeringer.

RLF's medlemmer som driver innen slepe- og bukservirksomhet var omfattet av ordningen inntil Næringsdepartementet i 2001 strammet inn ordningens virkeområde. Foreningen har tatt dette opp med departementet, og klaget saken inn for Sivilombudsmannen. Et fartøy er foreløpig flagget ut til Sverige som en følge av departementets krav.

Fra 1. juli 2002 ble det innført en nettolønnsordning for sjøfolk på ferger mellom Norge og utlandet. Ordningen følger den enkelte sjømann, og er uavhengig av Stortingets årlige bevilgninger. Foreningen går inn for at en slik ordning også skal omfatte slepe- og bukservirksomhet. I mars 2003 påla Stortinget regjeringen å fremme forslag om å innføre en nettolønnsordning for

NOR fartøy i offshorenæringen, uten at slepebåter ble tatt med.

### Anbud og kontraktsformer

Stortinget har besluttet at anbud skal brukes i forbindelse med statens kjøp av fergetjenester. Bruk av anbud vil gi rederiene større forretningsmessig frihet og ansvar. Erfaringene fra konkurranse-utsetting i andre sektorer er imidlertid ikke bare positive. Høsten 2002 engasjerte derfor foreningen Møreforskning for å utrede viktige problemstillinger i tilknytning til etablering av et anbudssystem. Temaet ble også behandlet på en konferanse for fergereederiene i desember 2002. En foreløpig rapport er presentert for Vegdirektoratet, og den endelige rapporten vil foreligge våren 2003.

For å øke insentivene til å effektivisere fergedriften og forenkle praktiseringen av avtalesystemet, er det forhandlet frem en ny mal for driftsavtaler for riksveifergeser, som styret har anbefalt medlemmene å ta i bruk. Denne gir anledning til å inngå driftsavtaler for flere år. I den sammenheng er det også foretatt nødvendige tilpasninger av Hovedavtalen.



M/F Fjordveien, levert til Stavangerske i 2001, går mellom Mekjarvik, Kvitsøy og Skudeneshavn.

## 4 Helse – miljø – sikkerhet

**RLF har som mål at innenriks sjøtransport skal fremstå som et trygt og miljøvennlig transportalternativ med et godt arbeidsmiljø for de ansatte i næringen.**

### Helse & arbeidsmiljø

Regjeringen og hovedsammenslutningene i arbeidslivet inngikk høsten 2001 Intensjonsavtalen om et mer inkluderende arbeidsliv (IA - avtalen). Hensikten med avtalen er å redusere sykefraværet og antallet som blir uføretrygdet. For sjøfarten er det i tillegg et mål å redusere antallet Loss of License. RLF har i perioden arbeidet målrettet for at medlemmene skal ta avtalen i bruk. Til nå har seks rederier, som sysselsetter 40% av sjøfolkene, inngått IA-avtale.

For å kunne foreta sammenligninger av sykefravær mellom sjø- og landbasert virksomhet, og rederier imellom, er det utarbeidet et nytt system for beregning av sykefravær.

Foreningen har etablert et HMS-nettverk mellom Sjøfartsdirektoratet, næringen, sjømannsorganisasjonene, sjøfartsmedisinsk miljø og trygdemyndighetene. Gjennom dette har foreningen fått gjennomslag for synspunkter på praktiseringen av regelverket for helseundersøkelse av sjøfolk. Nye retningslinjer for helseundersøkelser er under utarbeidelse. Videre har foreningen fått gjennomslag for en endret praktisering av bemanningsforskriften, slik at aktivt sykmeldte kan inngå i sikkerhetsbemanningen så lenge sikkerhetsnivået ikke reduseres. Informasjonsmateriale om dette er under utarbeidelse i Sjøfartsdirektoratet.

I samarbeid med Seksjon for Arbeidsmedisin ved Universitet i Bergen ble det i august 2002 satt i gang et prosjekt for å kartlegge hvilke forhold som vanskeliggjør en gjennomføring av IA-avtalen for sjøfolk, og hvordan disse vanskelighetene skal kunne løses. Prosjektet er finansiert av midler fra NHOs

arbeidsmiljøfond og blir ferdigstilt sommeren 2003.

Foreningen avholdt høsten 2002 en konferanse om å ivareta HMS-arbeidet gjennom rederienes sikkerhetsstyringssystem, og å forankre et systematisk HMS-arbeid i rederiens ledelse. Et ledelsesverktøy for HMS-arbeid ombord er under utarbeidelse. Dette skal kunne implementeres i rederienes sikkerhetsstyringssystemer, og gjøre ledelsen bedre i stand til å ivareta det overordnede ansvaret den har for rederiets HMS-arbeid.

### 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.

### Sikkerhet og beredskap

Foreningen har vært engasjert i arbeidet med utvikling av risikoanalyseverktøy for hurtigbåtdrift, H-Risk, og oppfølging av det tilsvarende verktøyet F-Risk for fergene.

H-risk er for tiden under utprøving i fire hurtigbåtrederier. Både Sjøfartsmyndighetene, Kystverket og rederiene forventes å ta i bruk H-risk i sikkerhetsarbeidet knyttet til operasjon av hurtigbåt.

Arbeidet med F-Risk har i perioden ført til en ny reduksjon av såkalte risikorelaterte fergesamband. Økt fokus på sikker drift gjennom endrede ruter, rotasjon, oppgradering og fornying av ferger har gitt

svært gode resultater både i forhold til en økt sikkerhet og det holdningskappende arbeidet. Det er imidlertid høyst uklart om Sjøfartsmyndighetene vil anse F-Risk som likeverdig til EU direktiv 98/18. Dersom ikke dette skjer vil det kunne utløse krav om utskifting av store deler av fergeflåten innen 2015.

### Ytre miljø

RLF arbeider for å fremme sjøtransport som et miljøvennlig transportalternativ. Generelt gir sjøtransport et lavt utslipp av klimagasser per tonnkilometer transport. Høy gjennomsnittsalder på fartøyene gir allikevel et betydelig potensial for utslippsreduksjoner, enten ved katalytisk rensing eller overgang til bruk av naturgass. Et nasjonalt avgifts- og/eller kvotesystem for NOx-utslipp er under utarbeidelse, og foreningen arbeider sammen med NHO for å få et regelverk på området som ikke svekker næringens konkurransevne.



M/F Smørbukk, bygget 1965, ombygget 1992, trafikkerer Nesoddbåtenes rute mellom Nesodden og Oslo. Rederiet fraktet mer enn 2,6 mill. passasjerer i 2002.

## 5 FoU-virksomhet

RLF har som mål å bidra til utredning av teknologiske og organisasjonsmessige problemstillinger av interesse for næringen

RLF setter årlig av midler til FoU-virksomheten fra Opplysnings- og utviklingsfondet, som er finansiert av arbeidsgiverne og arbeidstakerne i fellesskap og disponeres av foreningens styre. FoU-arbeidet ligger direkte under styret, med administrasjonen som koordinerende enhet.

Tre prosjekter er fullført med bistand fra foreningen i beretningsperioden:

| Prosjekt:                                       | Utført av             |
|---|-----------------------|
| Arbeidsmarkedsundersøkelse, innenriks sjøfart   | FAFO                  |
| Terminalenes betydning for bruk av hurtigbåt    | SCC<br>Scandiaconsult |
| Krav til et anbudsregime i riksveifergesektoren | Møreforskning         |

### RLFs FoU-strategi

- Ta initiativ til prosjekter, å 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.

## 6 Økonomi

I 2002 kom foreningens inntekter fra kontingent, som i perioden har vært 1 ‰ av medlemmenes lønnsutgifter, og avgift til Servicekontoret. Samlet utgjorde kontingent og avgift ca 1,5 ‰ av utbetalt lønn. Servicekontoret ble lagt ned fra årsskiftet 2002/03, og kontingent for 2003 er fastsatt til 1,55 ‰ av utbetalt lønn.

Resultatregnskapet for 2002 viser et underskudd på kr 102 000, mot et budsjett i balanse. Egenkapitalen ved utgangen av året var kr 3 961 000.

| Resultatregnskap          |               |               |
|---------------------------|---------------|---------------|
|                           | Regnskap 2002 | Budsjett 2002 |
| <b>Driftsinntekter</b>    | 4 658         | 4 585         |
| <b>Driftsutgifter</b>     | 4 951         | 4 815         |
| <b>Driftsresultat</b>     | -293          | -230          |
| <b>Netto finansposter</b> | 191           | 230           |
| <b>Resultat</b>           | -102          | 0             |

| Gjeld og egenkapital |            |            |
|----------------------|------------|------------|
|                      | 31.12.2002 | 31.12.2001 |
| <b>Egenkapital</b>   | 3 961 000  | 4 063 000  |
| <b>Gjeld</b>         | 746 000    | 915 000    |



M/S Draupner, levert til HSD i 1999; den nye generasjon hurtigbåter i Flaggruten mellom Bergen og Stavanger.