



ÅRSBERETNING

2015/2016



Innhold

Styreleders refleksjoner	4
Styrets beretning	6
Arbeidsgiverpolitikk	7
Næringspolitikk	10
Sikkerhet	13
Miljø	14
Forskning og utvikling	16
Kurs og konferanser	16
Økonomi	17
Medlemmer i NHO Sjøfart	18

NHO Sjøfart

Kort historikk

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 31 medlemsrederier som opererer hurtigruteskip, ferger, hurtigbåter, lasteskip, slepebåter, skoleskip og redningsskøyter. Rederiene sysselsetter ca. 6.000 sjøfolk på rundt 400 skip.

Foreningens administrasjon holder til i Næringslivets Hus i Middelthunsgate 27 på Majorstuen i Oslo



Styreleders refleksjoner

Det siste året har vært preget av store utfordringer for offshoresektoren som følge av den lave oljeprisen. Dette får direkte konsekvenser bare for noen få av medlemsrederiene i NHO Sjøfart, men de som berøres, rammes hardt. Dette gir oss en påminnelse om at markedsforhold kan endres raskt.

Arbeidet med å gi næringen forutsigbare rammebetingelser har vært høyt prioritert også i denne beretningsperioden. De av oss som leverer tjenester til det offentlige, har særlig fått merke de politiske visjonene om null- og lavutslippsteknologi i ferje- og lokalfart. Foreningen støtter disse ambisjonene. Det har likevel vært viktig å få fram at ambisjonene har en kostnad, og at ny teknologi må fases inn over tid. Mange synes også å glemme at deler av ferjeflåten er forholdsvis ny. Når energi- og miljøkomitéen på Stortinget uttaler at LNG ikke anses som lavutslippsteknologi, er det grunn til bekymring. Bekymringen deles heldigvis også av andre, og signalene vi har fått tyder på at det fortsatt skal gå LNG-ferjer på norske fjorder.

Denne våren har det kommet opp et forslag fra Kristelig Folkeparti om å etablere et statlig ferjeselskap som skal eie riksvegferjene, for så å sette ut driften til operatører. På den ene siden etterspør politikerne og samferdselsmyndighetene nye løsninger som krever store og risikofylte investeringer fra rederienes side. På den andre siden kommer det uttalelser som medfører stor usikkerhet om bransjens framtid.

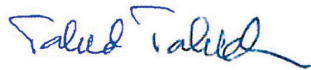
En ny nettolønnsordning kom på plass denne vinteren etter en lang prosess. Selv om vi kunne ønsket en enda bedre løsning, har rederiene i NHO Sjøfart som omfattes fått en bedre ordning enn før. Her skal regjeringen ha ros for å fulgt opp sin maritime strategi. Forutsigbare skatter og avgifter er viktig. De siste par årene har flere medlemsrederier opplevd økning både i arbeidsgiveravgift og i merverdiavgift. Noen endringer skyldes EU-regelverk, hvor staten har lite handlingsrom. Andre endringer er imidlertid konsekvenser av en villet politikk. Foreningen må være tidlig ute og synliggjøre konsekvenser av slike endringer for beslutningstakerne.

I årsberetningen for to år siden kommenterte jeg utfordringer knyttet til avgifter og vederlag i havnene. Hurtigruten har lagt ned stor innsats for å avdekke regelbrudd. Rederiet venter nå på utfallet av en rettssak mot Bodø havn, og det er også varslet søksmål mot flere havner. I mitt eget rederi har vi fått fakturaer fra en kommune som der det forutsettes at vi skal dekke tre fjerdedeler av havnens totalkostnader. Det som er særlig

påfallende, er at vi bare benytter statens kaier og statens farled i denne kommunen. Foreningen må her fortsette arbeidet med å få havnene til å praktisere regelverket riktig. Det er også behov for å utvikle regelverket slik at rederiene får bedre forutsigbarhet for havnekostnader.

Forutsigbarhet er viktig ikke bare for rederiene, men også for nye generasjoner som ønsker seg en maritim karriere. Det er stor søkning til våre to skoleskip som viser at ungdommen fremdeles har tro på næringen. Men vi har et utdanningssystem der vi selv må ta ansvar for deler av opplæringstiden til nye sjøfolk. Utfordringene med å finne plass til lærlinger og kadetter er ikke blitt mindre etter at mange rederier nå har måttet nedbemanne. Dette er ille for den enkelte som ikke får fullført sin utdanning. Jeg tror at vi gjør oss selv en bjørnetjeneste dersom vi ikke anstrenger oss for å skaffe flere lære plasser. Om få år kan markedet snu igjen, og da har vi stelt oss dårlig til dersom vi har tapt flere årskull. Jeg oppfordrer derfor de rederiene som har anledning, til å ta i mot flere lærlinger og kadetter.

Torkild Torkildsen



Styrets leder



Styret i NHO Sjøfart, fra venstre: Torkild Torkildsen, Kenneth Walland, Rune Teisrud, Stig Solheim, Harald Thomassen (adm. dir.), Ingvald Løyning og Dagfinn Neteland.

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 28. mai 2015 bestått av:

LEDER

Torkild Torkildsen

NESTLEDER:

Kenneth Walland

STYREMEDLEMMER

Stig Solheim

Rune Teisrud

Ingvald Løyning

Dagfinn Neteland

(fratrådte i desember 2015)

Svein Taklo

(fratrådte i januar 2016)

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

17 av foreningens 18 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. Det var ved tariffrevisjonen i 2008 at det ble avtalt å gå bort fra normallønnsoverenskomster hvor all lønnsfastsettelse skjer i sentrale forhandlinger. Overgangen til et minstelønnsystem hvor den lokale lønnsdannelsen skjer på bakgrunn av den enkelte bedriftes lønnsnivå har vært positiv for næringen. Denne formen for lønndannelse bidrar antakelig også til å redusere konfliktnivået ved tariffrevisjonene.

Tariffrevisjonen 2016

I februar besluttet LOs representantskap at tariffrevisjonen 2016 med NHO skulle gjennomføres som et forbundsvist oppgjør. Dette innebar at hvert enkelt LO-forbund skulle forhandle direkte med sin arbeidsgivermotpart blant NHOs respektive landsforeninger. Det såkalte frontfaget, den NHO tilsluttede landsforeningen Norsk Industri og det LO tilsluttede Fellesforbundet, aksepterte 3. april et meklingsforslag. Forslaget hadde en økonomisk ramme på 2, 4 %. Forslaget inneholdt ikke noe generelt lønnstillegg.

Resultatet fra frontfaget er retningsgivende for de øvrige lønnsoppgjør innenfor LO – NHO området.

Forhandlingene med Norsk Sjømannsforbund ble avsluttet med en anbefalt forhandlingsløsning etter forhandlinger 20 og 21. april. Innholdet fulgte frontfaget ved at det ble gitt generelt lønnstillegg. Det ble avtalt å heve minstelønnssetningene med 3%. I overenskomsten for lasteskip i kystfart, som er en normallønnsoverenskomst ble det gitt et lønnstillegg på kr. 2,- pr time. I overenskomsten for ferge- og lokalfart ble det avtalt at søndagstillegget/helgetillegget for alminnelig arbeidstid skal inntre fra kl. 1400 på lørdager mot tidligere kl. 1500. Videre ble det i samme overenskomst avtalt at kveldstillegget skal gjelde fra kl. 1700 mot tidligere kl. 1800.. Ellers ble det foretatt justeringer av enkelte stillinger på overenskomsten for skip i kystfart. Forhandlingsforslaget ble sendt til uravstemning med svarfrist 13. mai.

Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund aksepterte, etter å ha forhandlet 20 og 21. april, en forhandlingsløsning som ble akseptert over bordet. Oppgjøret fulgte i det alt vesentligste det som var avtalt med Sjømannsforbundet.

Arbeidsrettens dom om kostgodtgjørelse

Etter tariffrevisjonene i 2012 oppstod en tvist mellom NHO Sjøfart og Sjømannsforbundet om endringen av bestemmelsen om kostgodtgjørelse i overenskomsten for ferge og lokalfart kun var redaksjonell eller om den innebar en realitetsendring. Endringen som ble gjennomført var at tabellen for gjennomsnittsberegning av kostgodtgjørelsen på fartøyer med flere skift ble tatt ut av



NHO Sjøfarts forhandlingsutvalg under tariffrevisjonen.

overenskomsten. Forbundet mente at endringen innebar at hvert enkelt skift etter dette uansett skal ha en døgn godtgjørelse uten hensyn til arbeidstidens lengde i skiftet. Foreningen mente at døgn godtgjørelsen som tidligere skal multiplisere med 30 for deretter å dele på antall skift på skipet for å finne kostgodtgjørelsen for den enkelte arbeidstaker.

Arbeidsretten avsa dom 27. april og gav NHO Sjøfart medhold.

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 tjenstepensjon 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 tjenstepensjon (ATP) som skal sikre sjøfolkene i ordningen en pensjonsytelse fra 60 til 67 år. Opptjeningstid er 30 år og pensjonsytelsen skal utgjøre 60 % av sykepengegrunnet.

NHO Sjøfart har vært representert i et utvalg som utredet tilpasninger av pensjonstrygden for sjømenn til prinsippene i pensjonsreformen. Utvalget avga innstilling i desember 2014, og det ble gjennomført høring med høringsfrist i juni 2015. Signalene fra politisk ledelse i Arbeids- og sosialdepartementet er at den nye pensjonsordningen trer i kraft tidligst fra 1. januar 2018.

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. 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.

Som omtalt i tidligere beretninger, har NHO Sjøfart arbeidet for å at de norske opplæringskravene ikke skal bli mer omfattende enn konvensjonskravene. I denne beretningsperioden har det vært arbeidet videre med unntak for høyspentkurs for maskinoffiserer på fartøy som ikke har høyspent.

Sjøfartsdirektoratet kom foreningen delvis i møte, da det i juni 2015 ble besluttet at maskinoffiserer født før 01.01.1967 på fartøy i fartsområde fire og lavere uten høyspentanlegg slipper kravet til 70-timers høyspentkurs.

Rekruttering

Tilgangen på sjøfolk i innenriksfarten er fortsatt tilfredsstillende. Som omtalt i fjorårets beretning, må situasjonen i stor grad tilskrives situasjonen i offshoresektoren.

I beretningene fra de foregående årene har også foreningens arbeid med å få endret Sjøfartsdirektoratets praktisering av fartstidsberegning vært beskrevet. Næringen har krevd at man får godskrevet faktisk tid om

bord, time for time i stedet for beregning dag for dag. Dette vil bidra til at flere får raskere opptjening av fartstid. Reglene endres i tråd med NHO Sjøfarts anbefalinger våren 2016.

NHO Sjøfart har også over lang tid arbeidet for at det skal kunne opptjenes fartstid i fartsområde 1 og 2. I oktober 2015 åpnet Sjøfartsdirektoratet endelig for at store deler av opplæringstiden for kadetter kan skje i fartsområde 1 og 2 med assessorordning. Minimum én sjettedel av total opplæringstid må likevel gjennomføres på «sjøgående skip».

Opplæringsplasser

Nedgangen i offshoresektoren har forsterket utfordringene med å skaffe tilveie tilstrekkelig opplæringsplasser. Høsten 2015 hadde NHO Sjøfarts medlemmer 369 opplæringsstillinger, mot 357 i 2014. Høsten 2015 manglet det ca 160 lærlingsplasser og ca 250 kadett-plasser for å gi alle kvalifiserte lære-plass. Det må antas at det reelle tallet på lærlinger og kadetter uten plass er lavere i dag, da flere fikk lære-plass utover høsten, bl.a som følge av inntak på Christian Radich.

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. Rederiene i ferje- og lokalfarten var tidligere skjermet for konkurranse, men bruk av anbud har medført store endringer i denne delen av næringen. Det er derfor også en viktig oppgave for foreningen å sikre at bruk av anbud ikke fører til konkurransevridning og urettmessige anskaffelser, i forhold til både utenlandske og norske rederier.

Den politiske gjennomslagskraften øker gjennom samarbeid med andre. Omfanget av samarbeidet avhenger av hvilke saker som er på agendaen, og om NHO Sjøfart har saker hvor andre har felles interesser. I denne beretningsperioden har det vært noe mindre aktivitet gjennom Maritimt Forum. Foreningen har imidlertid samarbeidet mer med NHO, øvrige landsforeninger innen transport, NHO Reiseliv og Norsk Industri. NHO Sjøfart benytter også NHO sine politiske rådgivere.

I tillegg til ordinære høringsuttalelser til etatene, departementene og Stortinget og deltakelse i komitéhøringer i Stortinget, har NHO Sjøfart i beretningsperioden hatt flere møter med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og enkeltrepresentanter på Stortinget.

I tillegg til de årlige kontaktmøtene med ledelsen i hhv. Sjøfartsdirektoratet og Vegdirektoratet, har det vært vært avholdt flere møter med vegdirektøren i forbindelse med etablering av bransjeforum for ferjerederiene.

Administrasjonen har også hatt møte med Kollektivtrafikkforeningen, som organiserer de fylkeskommunale innkjøperne som har ansvar for kjøp av båttjenester.

Foreningen har løpende kontakt om aktuelle saker med Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Vegdirektoratet.

Regjeringens maritime strategi

Regjeringen la fram sin maritime strategi 29. mai 2015. På de fleste områdene har regjeringen fulgt opp sine lovnader. Sentrale punkter i den maritime strategien:

- Styrking av nettolønnsordningen
- Oppmykning av fartsområdebegrensninger i NIS
- Videreføring og styrking av Markom 2020 (samarbeid mellom fagskoler og høyskoler)
- Flere rekrutteringsstillinger til den maritime næringen og styrke bevilgningen til utstyr i maritim utdanning
- Innlede forhandlinger om videreføring av NOx-avtalen etter 2017
- Stille krav til teknologi for lavutslipp og nullutslipp i fergeanbud
- Stimulere til overføring av gods fra veg til sjø
- Vurdere innføring av en midlertidig vrakpantordning for norskregistrerte skip
- Plan for økt bruk av landstrøm i norske havner

De enkelte satsingsområdene følges opp av regjeringen gjennom budsjettforslag og forslag til regelendringer som sendes på høring enkeltvis. NHO Sjøfart har gitt høringsuttalelser og innspill til Stortingets budsjettbehandling.

Fartsområdebegrensninger i NIS og nettolønn

NHO Sjøfart var representert ved styreleder i fartsområdeutvalget som leverte innstilling til regjeringen høsten 2014.

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 avvike taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart og utenriksfart, og for kystruten Bergen-Kirkenes.

Forslagene er nå gjennomført. For Hurtigruten innebærer dette at taket for nettolønn fjernes. Likevel har Hurtigruten fortsatt en konkurranseulempe i forhold til utenriksferjene, da nettolønnsordningen til Hurtigruten er begrenset til sikkerhetsbemanning.

Vederlag og avgift i havnene, revisjon av havne- og farvannsloven

I forrige årsberetning ble regjeringens havnestrategi og arbeid med revisjon av havne- og farvannsloven omtalt. I tillegg til deltakelse på innspillskonferanser, skriftlige innspill til Samferdselsdepartementet og møte med Kystverket, har NHO Sjøfart hatt flere møter med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet der særlig behovet for gjennomgang av regelverket for avgift, vederlag og tilsyn i havnene har vært påpekt. Foreningen har også sendt klage

til Konkurransetilsynet på samordning av de kommunale havnene gjennom Norsk Havneforening.

NHO Sjøfart har innehentet en juridisk betenkning om havnenes rett og plikt til å forhandle om prisvilkår med sine kunder, som slår fast at Norsk Havneforening tar feil når de råder sine medlemmer til å nekte å forhandle pris med sine kunder. Dette har havnene adgang til så lenge grunnleggende krav til likebehandling ivaretas.

NHO Sjøfart har bedt om at Kystverket øker tilsynsaktiviteten overfor havnene. Som følge av klager på enkelthavner fra Hurtigruten, har nå Kystverket fattet flere foreløpige vedtak som fastslår at det er tatt for mye avgifter i de havnene Kystverket har vurdert. NHO Sjøfart har også bedt Kystverket gjennomføre tilsyn hos en kommune der et ferjerederi må betale tre fjerdedeler av kommunens havnekostnader uten at kommunen har kostnader knyttet til farleden eller kaiene rederiet benytter.

Grønn skattekommisjon

Et regjeringsoppnevnt utvalg leverte i desember 2015 et forslag til innretning av skatter og avgifter som skal ta hensyn til prising av miljølemper. Forslaget er sendt på høring, og NHO Sjøfart har avgitt høringsuttalelse. NHO Sjøfart er kritisk til flere av forslagene, som i realiteten vil innebære en reduksjon i båttransporttjenester. Foreningen mener at norske rederier og industri har de beste forutsetninger for å bidra til et grønt skifte i maritim sektor. Da må det gis forutsigbarhet og positive incentiver. Utvalget forslår bl.a. økning av merverdiavgift på transporttjenester fra 10 til 25 %, økning i CO₂-avgifter og avvikling av dagens kystavtale som Hurtigruten har med staten.

Nasjonal transportplan

Den 29. februar 2016 overleverte de nasjonale transportetatene sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan i perioden 2018-2029 til regjeringen. Forslaget er nå på høring, og NHO Sjøfart vil avgi høringsuttalelse. Regjeringen legger fram endelig planforslag for Stortinget våren 2016.

Det legges bl.a. opp til satsing på lav- og nullutslippsteknologi, herunder økt bruk av biodrivstoff og utvikling av landstrøm til skip i havnene. Av større enkeltinvesteringer, er Stadt skipstunnel med i planforslaget. Det er ambisjoner om ytterligere overføring av gods fra veg til sjø, bl.a. med tilskuddsordninger og satsing på knutepunkter jernbane/havn.

Ferjefri E39 innebærer at flere av dagens ferjesamband erstattes av bro eller tunell. Framskrivningene av persontrafikk med båt målt i antall personkilometer indikerer at denne trafikken vil holde seg omtrent på dagens nivå på lang sikt. Estimaterne for statens kostnader til innkjøp av ferjetjenester tar hensyn til kostnadsøkning bl.a. som følge av nye miljøkrav.

Lostjenesten

Losberedskapsavgiften ble kuttet med 86 millioner kroner i statsbudsjettet for 2016. Dette er den største enkeltvise reduksjonen i sektoravgiftene til sjøtransporten noensinne. I NTP-forslaget til transportetatene er det foreslått ytterligere reduksjoner i losavgiftene.

Kystverket har tildelt kontrakt for lostilbringertjenesten til Bukser & Berging. Avtalene innebærer at Bukser & Berging overtar losbåtene, og forplikter seg til nybygingsprogram i avtaleperioden på 10 år. De fleste av Kystverkets losbåtførere er nå blitt ansatt i Bukser & Berging.

Selv om det er kuttet i Kystverkets avgifter, er fortsatt størstedelen av losvirksomheten og trafikksentralene brukerfinansiert. NHO Sjøfart har etterlyst avgiftsreduksjoner som resultat av effektiviseringstiltak etaten selv hevder å ha gjennomført.

Anbud i ferje- og lokalfart

I denne beretningsperioden har arbeidet med anbud i ferje- og lokalfart særlig hatt fokus på miljøkrav i anbudskonkurranser og kontraktsvilkår. Høsten 2015 behandlet Stortinget et representantkrav om null- og lavutslippsferjer. Det ble fattet et vedtak med bestilling til regjeringen bl.a. med spørsmål om bruk av standardkontrakter og tilskuddsordning for fylkene. Under behandlingen av saken kom det inn en merknad

fra Energi- og miljøkomiteen om at naturgass ikke skal anses som lavutslippsteknologi, men at naturgass kan benyttes i den grad biogass ikke er tilgjengelig. NHO Sjøfart har påpekt at dette medfører usikkerhet om investeringer i LNG-ferjer, herunder om det må påregnes at LNG-ferjer ikke kan benyttes i nye ferjeandbud. Saken har bl.a. vært tatt opp med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet, og vil følges opp av foreningen også overfor Stortinget når regjeringen kommer tilbake med svar på Stortingets spørsmål angående ferjer.

Som oppfølging av regjeringens maritime strategi og Stortingets tidligere vedtak om krav til lav- og nullutslippsferjer, bevilget Klima- og miljødepartementet midler til utredning av barrierer for null- og lavutslippsløsninger i fylkeskommunale ferjesamband. DNV GL har gjennomført utredningen som et delprosjekt under Grønt kystfartsprogram, der både NHO Sjøfart og flere av medlemsrederiene har vært med. Foreningen og de fleste ferjerederiene har deltatt i DNV GLs utredningsarbeid, og det er også gitt skriftlig innspill. Behovet for stabile rammebetingelser er særlig framhevet.

Som omtalt i fjorårets beretning, har Vegdirektoratet fått oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å levere utredning om ferjesektoren på lang sikt. Arbeidet er ikke ferdig, men vil inngå i regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan. NHO Sjøfart har deltatt på møter sammen med rederiene, og gitt skriftlig innspill.

I april 2016 framsatte representanter for Kristelig folkeparti forslag om etablering av statlig ferjerederi som skal eie statens ferjemateriell. Tanken er at det skal inngås driftskontrakter med operatørene. Dette er ikke nye tanker, og temaet inngår bl.a. i utredningen som Vegdirektoratet gjennomfører. Det er diskusjoner om dette i flere fylkeskommuner. I Nordland har man forsøkt seg med denne modellen på enkelte båt- og ferjesamband. Det pågår også diskusjoner i Møre og Romsdal, og NHO Sjøfart følger opp dette overfor fylkeskommunen. De politiske diskusjonene bærer preg av begrenset kunnskap om ferjedrift, reelle konkurranseforhold og faktiske kostnadsdrivere. NHO Sjøfart har derfor bestilt

en egen utredning om dette fra Vista Analyse. Den fragmenterte oppdragsgiversiden er fortsatt en utfordring. Til tross for uttrykt ønske også fra deler av oppdragsgiversiden om at anbudskonkurranser og anbudsdokumenter bør samordnes bedre, er det skjedd lite. Foreningen gir innspill i enkeltkonkurranser. Behovet for mer balanserte kontrakter er særlig påpekt.

NHO Sjøfart har fulgt opp arbeidet med å få på plass felles løsninger på omtvistede kontraktspørsmål. Foreningen har hatt flere møter med Vegdirektoratet. Man lyktes i finne en omforent løsning på spørsmål om kostnader knyttet til STCW-oppgradering.

Kostnadsindeks for innenriks skipsfart

Som omtalt i forrige årsberetning, har SSB

i samarbeid med bl.a. NHO Sjøfart arbeidet videre med revisjon av kostnadsindeksen. Arbeidet er blitt noe forsinket på grunn av avgang av personell i SSB. Arbeidet er nå i slutfasen.

Indeksen for 2015 viser en betydelig nedgang. Dette skyldes dels reell nedgang i bunkerspriser, men NHO Sjøfart og referansegruppen fra rederiene har brukt mye ressurser bl.a. på å finne forklaring på den svake utviklingen i delindeks for mannskapskostnad. Dersom indeksen ikke gir uttrykk for reell kostnadsutvikling innebærer det at rederier som får kontraktsvederlag justert med grunnlag i indeksen, blir underkompensert.

Sikkerhet

Næringen jobber systematisk med sikkerhet om bord på fartøyene.

Statistikk

Statistikken over uønskede hendelser som Sjøfartsdirektoratet utarbeider kan gi en indikasjon på hvor godt rederiene arbeider med sikkerhet. 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. NHO Sjøfart mottar statistikk hver måned, og det er brukt mye ressurser på kvalitetssikring av statistikken.

For ferjerederiene er antall hendelser i 2015 omtrent på samme nivå som i 2014.

NHO Sjøfart som pådriver

Foreningen har også i denne perioden videreført arbeidet som skal bidra til at ferge- og lokalfarten får redusert antall uønskede hendelser som kontaktskader, grunnstøtinger, personskader og kollisjoner.

Styret har sikkerhet som et fast tema på alle sine møter. I denne beretningsperioden har fokus for gruppen med ferjerederienes sikkerhetssjefer bl.a. vært oppfølging av sikkerhetsundersøkelsen til Safetec. Undersøkelsen følges nå opp med et nytt avgrenset prosjekt, der man bl.a. ser på sikkerhetskultur og prosedyrebrudd.

På ett av møtene med sikkerhetssjefene presenterte sikkerhetsansvarlig i Widerøe selskapets policy og systemer knyttet til sikkerhet.

Høsten 2015 ble den årlige assessorsamlingen for hurtigbåtassessorer gjennomført.

NHO Sjøfart har også bidratt med innlegg på Sjøsikerkonferansen høsten 2015.

NHO Sjøfart arbeider for at skipsfarten skal være en del av løsningen på klimautfordringene.

Den såkalte Paris-avtalen ble inngått i 2015. Dette er den første bindende klimaavtalen med rell global deltakelse. Målet er å begrense økning i global gjennomsnittstemperatur til godt under 2 grader i forhold til før-industrielt nivå. EU har mål om 40 % reduksjon i klimautslipp i 2030 sammenlignet med 1990. Sektorer som ikke er inkludert i EUs kvotehandelsystem skal redusere utslipp med 30 % i forhold til 2005-nivå. Skipsfart er ikke kvotepliktig. Norge har overfor FN forpliktet seg til minst 40 % utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 2005.

Illustrasjonen nedenfor er hentet fra grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan, og viser at innenriks skipsfart og fiske står for i underkant av 20 % av utslippene fra transportsektoren, eller ca 6 % av totale nasjonale utslipp.

Skipsfarten være under press for å utvikle og ta i bruk nye og miljøvennlige løsninger dersom de politiske målene om null- og lavutslippssamfunn skal nås. Foreningens budskap er at flytting av gods fra vei til sjø, utnyttelse av eksisterende kapasitet og positive insitamenter for rederiene til å ta i bruk miljøteknologi vil bidra til reduksjon av klimautslipp. NHO Sjøfart arbeider bl.a.

for videreføring av NOx-fondet etter utløpet av dagens avtale med staten etter 2017.

Foreningen deltar også sammen med NHO og andre interesseforeninger for etablering av et CO2-fond etter mønster av NOx-fondet.

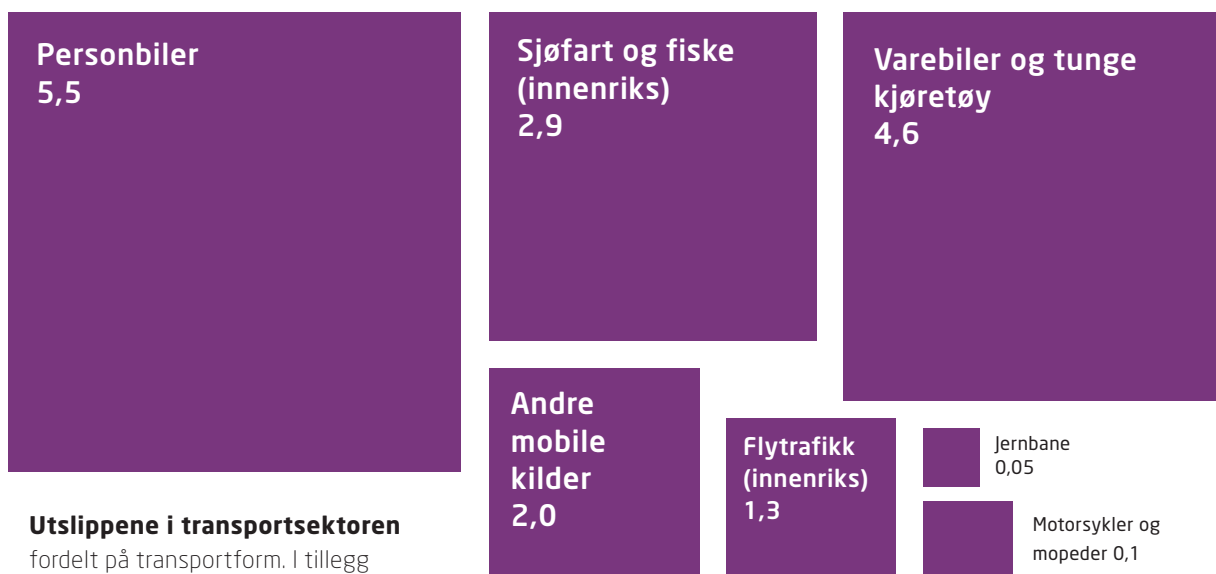
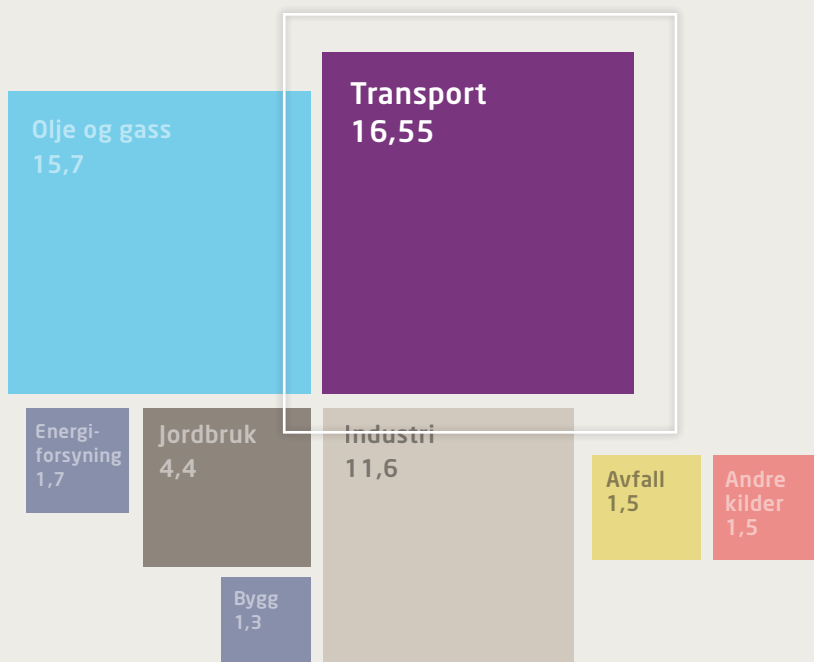
Utslipp fra transportsektoren medfører også lokal luftforurensning. I de større byene har det vært diskusjoner om å begrense både bil- og båttrafikk på dager med høy luftforurensning. Norge er også bundet av EU-regelverk på dette området, noe som innebærer at staten og kommunene må iverksette tiltak for å begrense partikkelutslipp. Foreningen har deltatt på høringsmøte i regi av Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Miljødirektoratet, og også gitt skriftlige innspill til spørsmålet om å nekte skip adgang til havn. NHO Sjøfart mener at dagens regelverk ikke hjemler rett for havnene til å avvise eller bortvise skip. En slik adgang kan få store praktiske og økonomiske konsekvenser. Samtidig må også rederinæringen ta ansvar for lokal luftforurensning, og bidra til at man reduserer utslipp på sikt. Landstrøm og økt bruk av LNG og batteri er en del av løsningen på disse utfordringene.

Klimagassutslipp fra transport i 2013

Utslipp til luft (millioner tonn Co₂- ekvivalenter)

Figuren viser tall som rapporteres til FNs klimakonvensjon i oktober 2015

Totale klimagassutslipp i Norge



Utslippene i transportsektoren

fordelt på transportform. I tillegg kommer utslipp fra flytrafikk, sjøfart og fiske som går utenriks.

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
Sikkerhetskultur/prosedyrebrudd	Safetec	Pågår
Statlig eierskap til ferjemateriell	Vista Analyse	Pågår

Kurs og konferanser

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

- I forbindelse med generalforsamlingen 28. mai 2015 ble det som vanlig avholdt en næringspolitisk konferanse. På konferansen var det innlegg fra statssekretær Tom Cato Karlsen i Samferdselsdepartementet, sjøfartsdirektør Olav Akselsen og direktør for næringspolitikk i NHO, Petter H. Brubakk.
- Hver høst arrangeres et medlemsmøte

med aktuelle temaer. Møtet i 2015 ble avholdt om bord på m/s ”Crown Seaways” 11. - 13. oktober . Tema var bl.a. den økonomiske situasjonen i Norge og situasjonen for innenriksfarten, grønt skifte og sikkerhet (”security”). Også anbud og sikkerhetsstyringssystemer var på dagsordenen.

- Assessorsamling for hurtigbåtassessorer ble avholdt 11. og 12. november 2015.

Økonomi

Foreningens inntekter i 2015 kom i det vesentligste fra medlemskontingent og fra innbetaling til Opplysnings- og utviklingsfondet. Generalforsamlingen vedtok i 2014 å øke kontingenten fra 1,0 ‰ til 1,2 ‰ av medlemmenes lønnsutgifter med minimumskontingent på kr 20.000. Den nye kontingentsatsen hadde virkning fra 1. januar 2015. Økningen i kontingent er begrunnet med at foreningen over tid har gått med underskudd for å bygge ned egenkapitalen.

Medlemskontingenten utgjorde kr 4.550.000 i 2015. Innbetalingen til Opplysnings- og utviklingsfondet er på kr 55,- pr ansatt pr måned og utgjorde kr 3.637.000.

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

Foreningens inntekter og utgifter har vært stabile de siste årene, med en økning fra 2014 til 2015 som i hovdsak skyldes økning i medlemskontingent. Resultatet for foreningens ordinære drift i 2015 (uten Opplysnings- og utviklingsfondet) var kr 138.000.

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

HOVEDPOSTER RESULTATREGNSKAP NHO SJØFART (1000 kr)

Regnskap	2015	2014
Driftsinntekter	8 300	7 462
Driftskostnader	7 659	8 161
Driftsresultat	641	-700
Netto finansposter	96	132
Resultat	737	-568

GJELD OG EGENKAPITAL NHO SJØFART (1000 kr)

	31.12.2015	31.12.2014
Egenkapital	8 171	7 434
Gjeld	1 231	1 819

Medlemsbedrifter i NHO Sjøfart

Barents Maritime AS	Knutsen Kyst LNG KS
Barents Nord AS	Kristiansund Taubåtsservice AS
Bastø Fosen AS	LKAB Norge AS
Bjørklids Ferjerederi AS	NORLED AS
Boreal Transport Nord AS	Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning
Boreal Transport Norge AS	Partsrederiet Kystekspresen ANS
Buksér og Berging AS	Rogaland Sjøaspirantskole m/s Gann
Det Stavangerske Dampskibsselskab AS	Skien-Dalen Skibsselskap AS
Eide Marine Services AS	Stadt Sjøtransport AS
AS Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik	Stiftelsen Sørlandets Maritime vgs.
Fjord1 AS	Taubåtkompaniet AS
AS Flekkefjords Dampskipsselskap	Torghatten ASA
Florø Skyssbåt AS	Torghatten Nord AS
FosenNamsos Sjø AS	Torghatten Trafikkselskap AS
Hurtigruten ASA	Østensjø Rederi AS
Kragerø Fjordbåtselskap A/S	