



KLB/MS/GAA  
KLB00377

Stortingets utenrikskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Oslo, 10. februar 2009

ARKIVKODE: 160.	SAKSNUMMER: ØS/00009 - 18
SAKSBEH. KLB	12. FEB. 2009
NORGES REDERIFORBUND	

Deres ref.

Vår ref.  
160/08/40009

## ST. MELD. NR 10 (2008-2009) NÆRINGSLIVETS SAMFUNNSANSVAR I EN GLOBAL ØKONOMI

### 1. Utfordringer og muligheter innen skipsfarts- og offshorenæringen

Norges Rederiforbund er positiv til meldingen som vi mener gir et godt grunnlag for en debatt om næringslivets samfunnsansvar i en global økonomi.

Skipsfarts- og offshorenæringen er en fullt ut globalisert næring og møter i stor grad utfordringer på alle de områder som er omtalt i meldingen.

Det er positivt at Regjeringen er så tydelig på at man ønsker norske bedrifters tilstedeværelse, også i utfordrende land.

Norges Rederiforbund tar et aktivt ansvar og har samfunnsansvar høyt på agendaen i vårt eget og medlemmenes arbeid. Vi ønsker å være en pådriver for debatt om samfunnsansvar i næringen og å bidra med løsninger for en bærekraftig utvikling.

Å ta samfunnsansvar er viktig for tilliten til næringslivet, men også for god bedriftsledelse. Bedrifter som driver godt når det gjelder samfunnsansvar og miljø, driver gjerne også godt på andre områder.

Vi arbeider med det utgangspunkt at etikk og forretninger kan forenes og at god etikk og bevissthet om samfunnsansvar vil prege fremtidens vinnere.

Rederiforbundet har siden august 2006 vært tilsluttet FNs Global Compact, og vi legger Global Compacts 10 prinsipper til grunn for vårt arbeid med samfunnsansvar. Som organisasjon har vi ikke rapporteringsplikt, men vi har valgt

å redegjøre for hvordan vi arbeider med samfunnsansvar i vår årsrapport. Vi oppfordrer også våre medlemmer til, på individuell basis, å slutte seg til Global Compacts prinsipper.

## **2. Internasjonal innflytelse og samarbeid**

Skipsfart er et område hvor Norge har betydelig innflytelse internasjonalt.

Skipsfartsnæringen har allerede et godt utviklet samarbeid med norske myndigheter når det gjelder internasjonal regelverksutvikling innen miljø, sikkerhet og sjøfolks arbeids-vilkår gjennom IMO og ILO.

Dette samarbeidet ønsker vi å bygge videre på.

Det er positivt at man i meldingen erkjenner at de utfordringer man står overfor ikke kan løses av myndighetene alene, men at det må skje i samarbeid med næringslivet. Det er helt nødvendig at myndighetene forstår hvilke dilemmaer bedrifter møter når de opererer internasjonalt.

Som en av verdens ledende maritime nasjoner har vi en særskilt mulighet og et ansvar for å påvirke den internasjonale utviklingen innenfor de maritime næringer.

En sterk norsk skipsfartsnæring med base i Norge vil derfor være en viktig premiss for å opprettholde og videreutvikle de arbeidsmessige og sosiale vilkårene for sjøfolk verden over, og for å sikre utvikling av høye standarder innen sikkerhet og miljø. Norske myndigheters og næringens felles opptreden i internasjonale fora utgjør et svært sentralt press på det internasjonale regelverket.

## **3. Miljø og innovasjon i fokus**

Gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO er det utarbeidet et meget omfattende og globalt bindende regelverk for sikkerhet og miljø til sjøs. Det er unikt i internasjonal sammenheng. Vi mener at det er positivt for norsk skipsfartsnæring at Norge spiller en pådriverrolle i dette arbeid i IMO. Det bidrar sterkt til strengere og mer adekvate krav til så vel skipenes tekniske standard som andre miljøforbedrende tiltak.

Våre medlemmer forventer at det å være god på miljø vil bli et stadig viktigere konkurransefortrinn. Dersom skipsfartsnæringen ikke leverer på miljøområdet vil man over tid miste markedsandeler. Både kunder, forbrukere, myndigheter, og ikke minst næringen selv forventer miljøbevissthet.

Rederiforbundet ønsker å være pådriver for strenge miljøstandarder og har vedtatt en nullvisjon hva gjelder skadelige utslipp til sjø og luft.

Innen miljø og innovasjon arbeider vi nå sammen med våre medlemmer og myndigheter med høy prioritet på følgende områder:

- Utvikling av instrumenter for regulering av CO<sub>2</sub>-utslipp fra internasjonal skipsfart innen rammen av IMO. I likhet med norske myndigheter mener vi at det er en god løsning å inkludere internasjonal skipsfart i et globalt kvotehandelsystem.
- Fremme utvikling av ny og bedre teknologi for å møte de skjerpede utslippskrav for SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub> i det nye MARPOL Annex VI, som trer i kraft 1. juli 2010.
- Fremme utvikling av behandlingssystemer for ballastvann som oppfyller de strenge kravene i den nye Ballastvannkonvensjonen som ble vedtatt i 2004. Her ligger to norske systemer i første rekke.
- Støtte utarbeidelsen av en ny internasjonal konvensjon for å fremme sikker og miljøvennlig resirkulering av skip, som skal vedtas på en diplomatkonferanse i mai i år. Vi arbeider også for å sikre en mer forsvarlig opphugging av skip inntil konvensjonen trer i kraft gjennom frivillige tiltak fra rederiene.

Innovasjon er nøkkelen til bedrifters og lands konkurranseevne, verdiskaping og bærekraftige vekst. For å møte behovet for miljøvennlige transportløsninger må innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk skje parallelt. Rederiforbundet ønsker å være offensive pådrivere på alle disse områder.

Den maritime næringsklyngen og herunder norske rederier er nå sterkt engasjert i en rekke prosjekter for utvikling av blant annet nye og bedre teknologiske løsninger for å redusere skipsfartens miljøbelastninger. Vi viser her til Rederiforbundets innspill av 19. januar 2009 til St. meld. nr. 7 Et nyskapende og bærekraftig Norge.

### ***Opphugging av skip***

Vi ser i dag fullstendig uakseptable forhold i deler av opphuggingsindustrien. Skipsopphugging, særlig på verft i Bangladesh, foregår med stor risiko for liv, helse og miljø. Slike forhold er helt uakseptable og næringen ønsker konkret å bidra for å bedre forholdene ved disse verftene.

Rederiforbundet har derfor bidratt til å kartlegge standarden på opphuggingsverft i Asia, spesielt i India og Bangladesh. Det er videre tatt initiativ til et samarbeid mellom norske bistandsmyndigheter og næringen for å oppgradere standarden til disse verkstedene, som er meget viktige for den økonomiske utviklingen i Bangladesh. Prosjektet forutsetter en aksept fra bangladeshiske myndigheter og er derfor ikke formelt igangsatt.

Rederiforbundet har i de siste 10 år tatt en rekke initiativ for å sikre en forsvarlig resirkulering av skip. Det viktigste var å få vedtatt en internasjonal konvensjon i

regi av IMO. I tillegg tok forbundet initiativ til å utarbeide anbefalinger til hvilke tiltak rederier som selger skip til opphugging bør gjøre for å minimalisere risiko for liv, helse og miljø inntil konvensjonen trer i kraft. Det er avgjørende viktig fremover at norske myndigheter bidrar til at så mange land som mulig undertegner konvensjonen slik at denne ratifiseres så raskt som mulig.

#### 4. Arbeidsgiverrollen

Norges Rederiforbund er en verdensledende arbeidsgiverorganisasjon. Våre medlemmer har ca 55.000 ansatte fra 50 forskjellige land, og Rederiforbundet forhandler tariffavtaler for de 11 største landene. Dette stiller store krav til vår rolle som arbeidsgiver. Vi har tatt mål av oss at de norske maritime næringene skal være internasjonalt ledende når det gjelder tariffavtaler, gode arbeidsforhold og høye HMS-standarder for våre ansatte.

Norge er også et av de få land i verden hvor de norske fagforeningene har anledning til å delta som observatører på de forhandlinger som forbundet har med utenlandske fagforeninger om hyrer og andre vilkår. Det bidrar til åpenhet.

##### *Global regulering av arbeidslivet om bord*

Når det gjelder utvikling av internasjonale arbeidsrettslige standarder har skipsfartsnæringen kommet et stykk lengre enn annet landbasert næringsliv, hvor det i utgangspunktet er arbeids- og lønnsvikårene i det enkelt land som gjelder.

Gjennom FNs internasjonale arbeidstakerorganisasjon, ILO, reguleres sjøfolks sosiale vilkår. ILO har en trepartsstruktur hvor arbeidsgivere og arbeidstakere deltar på lik linje med myndighetene når konvensjoner og rekommandasjoner skal utformes og vedtas. I tillegg har ILO en egen kommisjon for skipsfartsnæringen; Joint Maritime Commission, som består av 20 representanter fra arbeidsgiversiden og 20 fra arbeidstakersiden utpekt av hhv. det internasjonale rederiforbund, ISF, og den internasjonale transportføderasjonen, ITF. Norges Rederiforbund er representert i kommisjonen på grunn av en stor norsk flåte. Kommisjonen er sentral i ILOs arbeid fordi den bl.a. gjennomfører forhandlinger om ILO-standard for minimumslønn for matroser. Dette er oppgaver av stor betydning for regelverket i internasjonal skipsfart.

En ny ILO-konvensjon om arbeids- og levevilkår for maritim sektor ble vedtatt februar 2006. Den omtales som ConMarCon "the Superconvention" og samler og oppgraderer alle de maritime konvensjonene som ILO har vedtatt. Næringen er pådriver for at flest mulig stater skal ratifisere og gjennomføre reglene snarest mulig i sin nasjonale lovgivning.

Viktig nytt med konvensjonen er at flaggstaten, etter inspeksjon av skipet, skal utstede sertifikat for bl.a. arbeids- og levevilkår. Dokumentene skal bekrefte at skipet oppfyller konvensjonens krav og at arbeids- og levevilkår skal bli gjenstand

for havnestatskontroll. Dersom kontrollen avdekker alvorlige brudd på krav til arbeidsmiljø skal skipet kunne holdes tilbake inntil manglene blir rettet. Det er ventet at konvensjonen vil få stor betydning for skipsfart verden over.

## **5. Kompetansebygging i utviklingsland**

Å bidra til utdanning og jobbmuligheter er, etter vårt syn, et av de viktigste bidragene i kampen mot fattigdom. Norsk rederinæring sysselsetter, som nevnt, rundt 55 000 sjøfolk fra 50 ulike nasjoner og bidrar dermed med utdanning og jobbmuligheter for folk i utviklingsland.

Rekruttering og kompetansebygging er viktige satsingsområder for forbundet og overføring av kompetanse er et viktig bidrag fra vår næring. Vi har i dag opplæringsprosjekter i samarbeid med lokale utdannelseinstitusjoner på Filippinene, i Kina, Russland, Brasil og Vietnam. Vi er også i gang med å vurdere oppbygging av et kompetansesenter i Vest-Afrika.

Dette arbeidet drives av Rederiforbundet på vegne av næringen, men i tillegg kommer et omfattende engasjement fra enkeltrederier direkte ovenfor sine ansatte og deres familier. Det er også igangsatt viktige lokale utviklingsprosjekter. Blant annet har næringen tatt ansvar for drift av en barneby med 12 boliger på Cebu på Filippinene.

Utgangspunktet for Rederiforbundets kompetansesatsing er et trepartssamarbeid mellom nasjonale myndigheter, fagforeninger og næringen. Etter vårt syn sikrer dette viktig kompetanseoverføring, etablerer partnerskap og bidrar til en samfunnsmessig nytte som kommer alle parter til gode.

## **6. Arbeid mot korrupsjon**

Som global næring med virksomhet i alle verdenshjørner er vi utsatt for korrupsjon.

Rederiforbundet er medlem i Transparency International Norge og samarbeider med TI om ulike tiltak for å bidra til åpenhet og antikorrupsjon.

Etikk er en viktig del av en bedrifts risikostyring. Bedrifter med godt utformede etiske retningslinjer, som blir forstått og etterlevd av medarbeiderne, har et bedre utgangspunkt for å redusere risiko.

For å bistå våre medlemmer har Rederiforbundet utarbeidet en veiledning om anti-korrupsjonstiltak. Veiledningen er ment som et hjelpemiddel i medlemmenes arbeid med å drøfte selskapets behov og holdninger, samt etablering av interne retningslinjer for å unngå korrupsjon. Veiledningen inneholder generelle råd og eksempler på anbefalte retningslinjer samt en etikktest. Forbundet arrangerte i fjor høst også et CSR-seminar og en workshop med dilemmatrening med fokus på etikk og korrupsjon.

Vi vurderer nå ytterligere tiltak. Blant annet et samarbeidsprosjekt med FNs UNDP/UNDOC (FNs utviklingsprogram og enheten for drugs and crime) med sikte på å kartlegge og forebygge korrupsjon i havner, og utvikling av et dilemmatreningsprogram og e-læringsverktøy om etikk.

## **7. Kommentarer til enkelte forslag i meldingen**

### *Rapportering*

Regjeringen foreslår å innføre en hjemmel i Regnskapsloven om at de største regnskapspliktige bedriftene skal ha opplysningsplikt og rapportere på CSR.

Vi ser positivt på større åpenhet og rapportering. Vi noterer at man i Sverige har innført krav om rapportering for statlig eide børsnoterte selskaper. Det kan synes som Norge vil gå lengre. Vi støtter i utgangspunktet et forslag om rapportering på etiske retningslinjer og samfunnsansvar, men det er avgjørende viktig hvordan disse retningslinjene utformes. Vi håper derfor at vi får komme med konkrete innspill på utforming av regelverket.

### *Krav til leverandører*

Regjeringen foreslår at staten skal stille krav til egne leverandører. Det er viktig og positivt. Staten har meget stor innkjøpsmakt, og det er nødvendig at myndighetene går foran og viser vei gjennom sin innkjøpspolitikk hvor man kan stille krav til at leverandører lever opp til visse krav.

### *Nasjonalt kontaktpunkt*

Vi støtter forslaget om å styrke det nasjonale kontaktpunktet. Vi mener at Rederiforbundet også bør ha en plass i dette organ i lys av vår omfattende erfaring med globale utfordringer og arbeid med internasjonale standarder hva gjelder arbeidstakernes vilkår og sosiale forhold.

### *Korrupsjon og kapitalflukt*

Det nevnes en rekke ulike initiativ i meldingen, blant annet arbeid for å tilbakeføre midler som stammer fra korrupsjonsutbytte og bistand til å hente hjem stjålne formuer fra utlandet. Rederiforbundet mener det er viktig med initiativ av denne type som både bidrar til å gi mer informasjon om situasjonen og som samtidig er med på å bekjempe økonomisk kriminalitet.

Arbeidet med å få flere land til å tilslutte seg FNs konvensjon mot korrupsjon er i denne sammenheng viktig. Rederiforbundet ønsker å understreke den betydning også OECD har for å utarbeide og implementere retningslinjer for å sikre økt åpenhet i finanssektoren og bekjempe korrupsjon.

Når det gjelder det pågående arbeidet om å utrede lukkede jurisdiksjoners rolle som tilrettelegger for illegale kapitalstrømmer, er også dette et arbeid vi er positive til.

Økonomisk kriminalitet av denne typen som er beskrevet ovenfor er en global utfordring og må følgelig bekjempes og reguleres på globalt nivå.

#### **8. Myndighetenes rolle, bedriftenes ansvar og behov for samarbeid**

Etter vårt syn er et sentralt element i næringslivets og bedrifters samfunnsansvar å bidra til at eksisterende nasjonale og internasjonale reguleringer faktisk etterleves og håndheves effektivt. I situasjoner med manglende eller mangelfull regulering har bedrifter og næringsliv et ansvar for å bidra til utvikling og vedtak av bindende internasjonalt regelverk. I påvente av bindende internasjonalt regelverk kan frivillige standarder, "sjekklister" og retningslinjer spille en viktig rolle.

En annen sentral rolle for myndighetene er å bidra med informasjon og kompetanseheving. Vi hadde gjerne sett en mer konkret beskrivelse av hvordan man vil tilrettelegge for at myndigheter og næringsliv kan arbeide best mulig sammen.

Vi ser frem til Regjeringens videre arbeid med å konkretisere hvordan, og i hvilket tempo man vil jobbe videre med disse spørsmål. Vi bidrar gjerne med mer informasjon, utdyping eller dokumentasjon av de ulike punktene.

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND

  
Malin Stensønes