

Dialogkonferanse Skyss 7. november 2014 – Perspektiv fra bransjen

Frode Sund



NHO Sjøfart

- Bransje- og arbeidsgiverforening tilknyttet NHO
- Ca. 30 medlemsrederier
- Ca. 400 fartøyer – alle innenriks
- Medlemmene gir arbeid til over 5.000 sjøansatte
- Arbeidsområder
 - 21 tariffavtaler med tre sjømannsorganisasjoner
 - Kompetanse/rekruttering
 - Næringspolitikk
 - Sikkerhet

Bransjen



Historikk

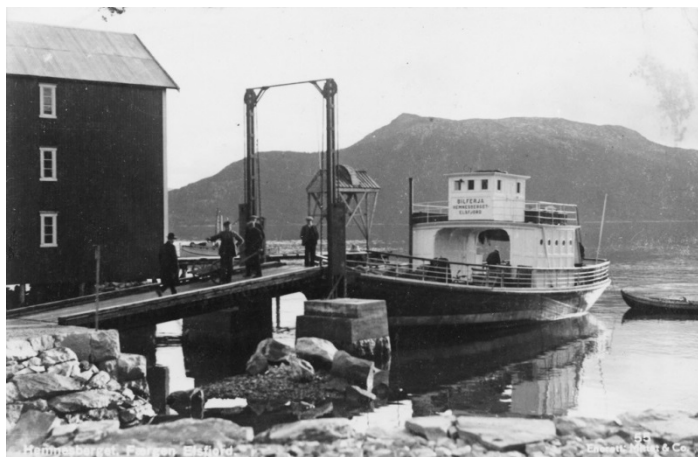
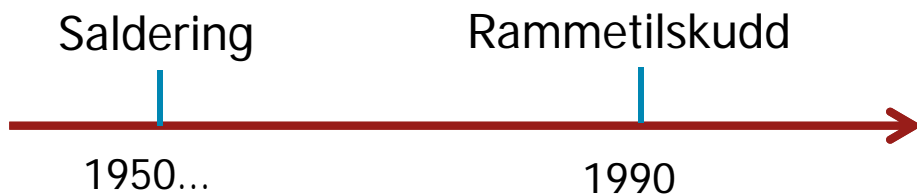
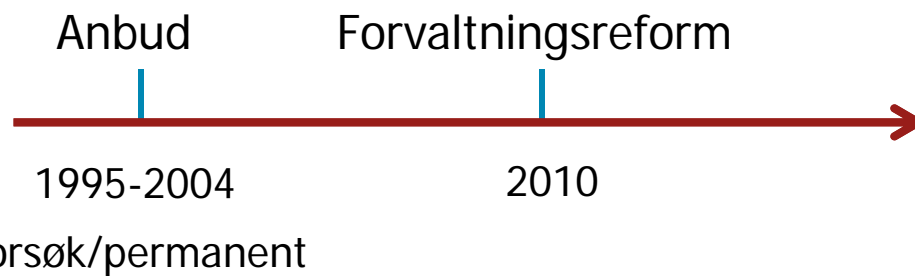


Foto: T.A. Aasen/Fjellstrand Verft

Særtrekk – regelverk

- Skipsarbeidsloven
- Skipssikkerhetsloven
- Omfattende forskriftsverk
- Arbeidstidsbestemmelser – tariffavtaler utfyller
- Kompetansekrav/sertifikatkrav til de fleste stillinger
- Krav til sikkerhetsstyringssystem/ISM-koden
- Sjøfartsdirektoratet tilsynsmyndighet
- Nasjonal ferjetrafikk har vært unntatt internasjonale krav – utvikling mot at flere og flere internasjonale regelkrav gjøres gjeldende

Konsekvenser av regelverk

- Kravspesifikasjonene må ta hensyn til at både fartøy, personell og rederi er underlagt spesielt regelverk
 - Krav til fartøy bør stilles slik at det kan benyttes på andre samband etter endt kontrakt
 - Rutetider bør tilpasses skiftordninger. Få innspill fra rederiene
- Kontrakten må ha forutsigbar vederlagsjustering ved endring i regelkrav
- Unngå egne reguleringer som griper inn i operasjon og sikkerhet. Rederiene har egne systemer. Kapteinene har ansvar for navigasjon

Kostnadsdrivere

- Regelverk og krav fra oppdragsgiver
- Sanksjoner/bøtesystem
- Manglende samordning
 - Eks: merking av materiell, fleksibilitet reserveferjer, generell risiko knyttet til å levere på nytt/"ukjent" konkurransegrunnlag, egne varianter av prisreguleringsbestemmelser
- Pris/lønnsvekst
 - Kostnadsindeks for innenriks skipsfart må revideres
 - Kontraktene avkorter 10-15% av indeksutvikling (Hvorfor?)
- Uforholdsmessig stor risiko for forhold som inntreer i framtiden og som rederiene ikke kan påvirke
 - Eks: infrastrukturprosjekter, tilpasning av materiell til oppdragsgivers infrastruktur, takstregulativ (rabatter, el-bil)

Anbudsutfordringer sett fra bransjens side

- Tidsfrister
- Samordning
- Risikofordeling

Tidsfrister

- Aksept fra Samferdselsdepartementet om 36 måneder fra kunngjøring til oppstart ved nybygg
- Lengre saksbehandlingstid hos Sjøfartsdirektoratet
- Forutsatt oppstart 1.1.2019 (evt. 1.1.2020)
 - Kontraktstildeling senest vår/forsommer 2016 (2017)
- Nok tid til spørsmålsrunde før tilbudslevering
- Unngå tilbudsfrist i eller like over ferier
- Nok tid til klagebehandling
- Unngå oppstart 1. januar

Samordning

- Tidspunkt for utlysning må samordnes med andre oppdragsgivere
- Konkurransesgrunnlag, kontrakt, spesifikasjoner, kontraktsoppfølging
- Initiativ fra NHO Sjøfart om tettere kontakt med VDIR og fylkeskommunene
 - Skape forutsigbarhet og forebygge konflikter
 - Leverandørutviklingsprogrammet NHO/KS?
 - Kan fylkeskommunene forplikte seg?

Risikofordeling – kontraktmodell

- Næringen ønsker i utgangspunktet nettokontrakt
- Nettokontrakter motiverer til å gi godt tilbud til reisende og sikre billettinntekter
- Nettokontrakter gir større konkurranseflate mellom rederiene
- Nettokontrakter medfører mindre administrasjon hos oppdragsgiver
- Bruttokontrakter har stort fokus på sanksjoner
- Bruttokontrakter bør benyttes bare unntaksvis
 - Når operatør ikke har mulighet til å påvirke trafikken
 - Ved stor usikkerhet om trafikkmengde

Risikofordeling – kontrakt

- Tydeliggjøre ansvar og risiko
 - Svare på spørsmål, evt. utsette konkurranse dersom det er usikkerhet
 - Oppdragsgiver bør ta risiko for forhold som operatør ikke kan påvirke
- Begrense introduksjon av nye elementer i kontraktperioden
- Indeksregulering – full kompensasjon for utvikling
- Klausuler om vederlagsjustering
 - Behov for presiseringer
 - Forhandling om beregningsmodeller i forkant av endringer?
 - Uavhengig vurdering av kompensasjonskrav?

Risikofordeling – kontrakt

- Forhold på oppdragsgivers side
 - Hva med å innføre dagbøter når oppdragsgiver ikke oppfylder?
- Effektiv og forutsigbar kontraktsoppfølging
 - Rederiene har mange saker som venter på avklaring
 - Utfordring ift likviditet og regnskap

Miljø

- Miljøkrav bør settes slik at det kan gis støtte fra NOx-fondet (arbeides med videreføring av fondet etter 2017)
- Dagens vilkår:
 - *"I tilfeller der anbud ikke spesifiserer utslippskrav eller teknologikrav som påvirker NOx-utslippene til fartøy kan NOx-fondet tildele støtte."*
 - *"Fra og med 01.05.2014 får ferger som går eller skal inn i offentlige samband ikke støtte til Tier II tiltak. Støtte til nye ferger for normaldifferansen mellom Tier II og det faktiske utslippsnivået for ordinære Tier II løsninger (uten tiltak) avsluttes også. Iverksatte tiltak for å oppnå utslippsnivå bedre enn Tier II kan fremdeles støttes."*

<https://www.nho.no/siteassets/nhos-filer-og-bilder/filer-og-dokumenter/nox-fondet/veiledning-om-stotte-1.-oktober-2014.pdf>

Utfyllende dokumenter

- Rapport fra Inventura om gjennomgang av kontraktforvaltning for drift av innenriks ferjesamband, desember 2012

<http://www.nhosjofart.no/getfile.php/Dokumenter/Inventura%20Kontraktsrevisjon.pdf>

- Innspill fra NHO Sjøfart til Vegdirektoratet til mal for nettokontrakt, november 2013