



Redegjørelse for 2022  
Åpenhetsloven

## Om Rødne

Rødne er Norges største familieeide hurtigbåtrederi. Konsernet har rundt 120 ansatte, med hovedkontor på Sjernarøy i Rogaland. Rødne har siden oppstarten i 1956 ekspandert kraftig og består i dag av 4 selskaper, L RØDNE & SØNNER AS, og de heleide datterselskapene Rødne Trafikk AS, Rødne Ambulanse AS, og Lysefjord-Helleren AS. Rødne Trafikk leverer rutetrafikk, turistruter og charterturer og Rødne Ambulanse leverer ambulansetjenester i Ryfylke. Restauranten Lysefjord-Helleren har helårsdrift, men er åpen kun for forhåndsbestilte grupper. L. Rødne & Sønner utfører administrative oppgaver ved hovedkontor og salgskontor, verksted utfører vedlikehold på selskapets fartøy.

Rødne har mål om å være ledende på miljøvennlig båttransport og jobber kontinuerlig for å utvikle gode og moderne løsninger. MS Rygerelektra er rederiets første helelektriske båt, og er et symbol på overgangen mot en mer miljøvennlig satsning for konsernet. Konsernet har også vært Miljøfyrtårnsertifisert siden 2012.

Internt har konsernet samlet rutinehåndbøker og personalhåndbøker digitalt og tilgjengelig for alle ansatte både på land og sjø. Konsernet kontrolleres årlig av Sjøfartsdirektoratet opp mot MLC-regelverket for å ivareta arbeidsmiljø på sjøen.

## Aktsomhetsvurderinger

Arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold er forankret i styret og ledelsen, og flere har vært involvert i gjennomføringen av aktsomhetsvurderingene. Konsernet jobber med å forankre ansvarligheten i interne prosesser, og ser blant annet på hvordan de kan etablere rutiner for leverandørkontroll ved inngåelse av nye kontrakter. Konsernet har opprettet varslingskanal på sine hjemmesider for å bidra til å avdekke mulige negative innvirkninger, samt være et kontaktpunkt for de som ønske å vite mer om hva konsernet har gjort ifm. sine aktsomhetsvurderinger. Aktsomhetsvurderingene er gjennomført i samråd med ledergruppe og ekstern rådgiver, og gjelder for hele konsernet.

Metodikken som ble benyttet bestod av kartlegging av leverandører benyttet på tvers av konsernet i 2022. For 2022 var fokus å få oversikt over førsteledds-leverandører. Mange av leverandørene er selv rammet av åpenhetsloven, og har publisert redegjørelser. Konsernet har leverandører innen mange forskjellige bransjer, men de største bransjene er følgende;

Bransjer	Antall leverandører	Andel av leverandørkjede
Innenlandske kystruter med passasjerer	5	30 %
Engroshandel med drivstoff og brensel	8	12 %
Fritidsetablisement	1	11 %
Reparasjon og vedlikehold av skip og båter	13	5 %
Bygging av skip og skrog over 100 brutto tonn	1	3 %

Av førsteledds-leverandører var 99,2% av leverandørene norske, og de utenlandske var datterselskap av norske selskap, eller små sporadiske transaksjoner. Av den grunn ble det vurdert å ikke følge opp disse i år en.

Som følge av ett stort antall leverandører valgte konsernet å gjennomføre en risikokartlegging for å identifisere hvilke leverandører som skulle følges opp i første omgang. Risikovurderingen ble gjennomført på bakgrunn av følgende kriterier; land, bransje, frekvens av kjøp, antall ansatte, relativ størrelse for konsernet og total størrelse på leverandøren. Disse kriteriene dannet grunnlag for hvilke leverandører som skulle prioriteres for oppfølging første år. For risikokartleggingen ihht. til kriteriene har konsernet benyttet blant annet DFØ sin høyrisikoliste for anskaffelser.

Resultatet av denne overordnede undersøkelsen var at det ble identifisert i overkant av 50 leverandører med iboende risiko, hvor i overkant av halvparten av selskapene selv var rammet av åpenhetsloven og har publisert rapporter. I første omgang valgte konsernet av den grunn å følge opp de selskapene som ikke var direkte rammet av lovverket, og de som var rammet, men ikke hadde publisert rapporter.

Etter denne prosessen stod konsernet igjen med i overkant av 20 leverandører det var naturlig å undersøke nærmere. De fikk tilsendt spørreskjema hvor de svarte på både interne forhold, forretningspraksis og kjennskap til risiko i deres leverandørkjeder. I overkant av halvparten av disse besvarte spørreskjema etter en purrerunde.

## Resultater og risiko

Resultatet av analysen oppsummeres i tabellen under. Prosentene viser rapportert kontroll på området. Felles for alle områdene var at de store selskapene rapporterte om bedre kontroll enn de små, noe som er naturlig i og med at mange av kravene ikke rammer de små selskapene.

<b>Styring og rutiner internt</b>	
Er selskapet selv rammet av åpenhetsloven?	31 %
Score	67 %
<b>HR og HMS rutiner internt</b>	
Score	89 %
<b>Miljø</b>	
Score	63 %
<b>HR i Leverandørkjeden</b>	
Score	92 %
<b>Score totalt</b>	<b>78 %</b>
<b>Score for de rammet av åpenhetsloven</b>	<b>84 %</b>

Man ser av tallene at det området bedriftene rapporterer minst kontroll over er miljødimensjonen. Mye av årsaken til dette er nok at bedriftene som har svart på undersøkelsen ikke er store nok til å bli rammet av rapporteringskrav på miljø. Likevel er det flere av de som har kommentert at det er et fokusområde for dem, og at de jobber med å utvikle rapportering og bedre rutiner på området.

Ikke overraskende viser de fleste bedriftene at de har god kontroll internt på HR og HMS og flere referer til blant annet ISO-sertifiseringer, og at de har systemer for HMS og kvalitetssikring internt. «Styring og rutiner internt»-scoren trekkes i hovedsak ned av det faktum at mange av selskapene ikke hadde publisert rapporter for bærekraft. Om man ser vekk fra det spørsmålet er prosenten oppe på 79%, og det er igjen de minste selskapene som trekker resultatet ned.

Når det gjelder opplevd kontroll av leverandørkjeden var forskjellen mindre. Dette kan tyde på at en del muligens besvarer undersøkelsen uten å ha tilstrekkelig kunnskap om sin egen leverandørkjede. Ingen av bedriftene rapporterer om konkrete risikoer de er klare over i sine leverandørkjeder, men flere er åpne om at det kan forekomme risikoer de foreløpig ikke har oversikt over.

På bakgrunn av undersøkelsene så langt har konsernet foreløpig ikke avdekket faktiske negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold. Dette betyr nødvendigvis ikke at det ikke eksisterer, men at risikoen kan ligge lengre ned i leverandørkjeden. Fokus framover vil derfor være å jobbe med å få oversikt dypere i leverandørkjeden.

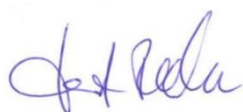
De største potensielle risikoene for konsernet ligger i produksjonen av komponentene som brukes i båtene. Selv om båtene produseres i Norge, er det naturlig å tro at mange av komponentene kommer fra andre deler av verden hvor risikoen for negativ påvirkning er større.

## Tiltak

For å begrense de potensielt negative konsekvensene vil vi holde kontakt med verft for å medvirke til at de følger opp sin innkjøpspolitikk og etiske retningslinjer. Dette forventer vi vil bidra til at vi med større sikkerhet kan vite at vi ikke bidrar til negativ påvirkning på anstendige arbeidsforhold og grunnleggende menneskerettigheter.

Vi vil også kontakte HRF for å undersøke om det i organisasjonen er arbeidet noe med Åpenhetsloven.

Det er opprettet varslingskanal på hjemmesiden.



.....  
Lars Andre Rødne

Daglig leder