



## 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 enda 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.

## Verdier

Rødne skal være en attraktiv arbeidsgiver ved å ha trygge arbeidsplasser, godt arbeidsmiljø og konkurransedyktig lønnsnivå. Godt omdømme er av den største betydning for rederiet, og det er derfor viktig at alle ansatte har god kjennskap til, og etterlever våre verdier: Sikkerhet, Handlekraft, Respekt, Hjelpsomhet og Humor.

Våre Turist- og Chartertjenester skal kjennetegnes av punktlighet og gode opplevelser. Vårt Rutetilbud skal kjennetegnes av punktlighet og komfort. Vår Ambulansetjeneste skal kjennetegnes av kompetanse, lokalkunnskap og trygghet.

## Aktsomhetsvurderinger

Arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold er forankret i styret og ledelsen. Kvalitetssikringsavdelingen har ansvaret for oppfølgingen av arbeidet med åpenhetsloven. Konsernet er bevisste på å forankre ansvarligheten i interne prosesser og 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. Det er L. Rødne & Sønner AS og Rødne Trafikk AS som er truffet av åpenhetsloven og plikter å redegjøre for sine aktsomhetsvurderinger. Ledergruppen har besluttet å inkludere hele konsernet i aktsomhetsvurderingene.

Metodikken som ble benyttet bestod av kartlegging av leverandører på tvers av konsernet i 2022, med fokus på 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 br.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.

Som følge av ett stort antall leverandører valgte konsernet å gjennomføre en risikokartlegging for å identifisere hvilke leverandører som skulle følges opp. 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 2023 var det et mindre antall nye leverandører, hvorav de med betydelige beløp har publisert egne redegjørelser.

Overordnet for rederibransjen anslår vi risikoen som lav ettersom den er underlagt strenge internasjonale regler til mannskap og lønns- og arbeidsvilkår. Generelt er bransjen i søkelyset, men som norsk rederi og med kun norsk besetning er problemet i Rødne ubetydelig. Vi følger nasjonale tariffavtaler.

For risikokartleggingen ihht. til kriteriene har konsernet benyttet blant annet Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin høyrisikoliste. 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 som ble undersøke nærmere. De fikk tilsendt spørreskjema hvor de svarte på spørsmål om interne forhold relatert til styring, forretningspraksis, HMS, HR og miljø. Angående leverandørens egne leverandører ble det stilt spørsmål om arbeidskontrakter, arbeidstid, lønn og HMS. I overkant av halvparten av disse besvarte spørreskjema.

## 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>Oppsummering pr.</b>	<b>78 %</b>
<b>Rammet av åpenhetsloven selv</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.

#### Faktiske negative konsekvenser

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 de negative konsekvensene kan ligge lengre ned i leverandørkjeden.

#### Risiko for negative konsekvenser

De største 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

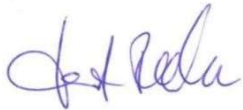
#### Planlagte tiltak

1. **Leverandørkjeden:** For våre aktsomhetsvurderinger videre vil fokuset være å få oversikt dypere i leverandørkjeden.
2. **Etiske retningslinjer:** For å forebygge risiko for negative konsekvenser i egen virksomhet har vi startet en prosess på å få på plass nedskrevne etiske retningslinjer i tillegg til våre verdier. Prosessen av å identifisere hvilke områder som skal være omfattet av retningslinjene blir en videreføring av våre aktsomhetsvurderinger. Dette øker vår forpliktelse til åpenhet og ansvarlighet.
3. **Kontraktinngåelse:** Vi ser blant annet på hvordan de kan etablere rutiner for mer omfattende leverandørkontroll ved inngåelse av nye kontrakter.

## Gjennomførte tiltak

For å begrense de negative konsekvensene har vi holdt kontakt med verft for å medvirke til at de følger opp sin innkjøpspolitikk og etiske retningslinjer. Dette har bidratt til at vi med større sikkerhet kan vite at vi ikke bidrar til negativ påvirkning på anstendige arbeidsforhold og grunnleggende menneskerettigheter. Rødne har tatt forholdene med verft i forbindelse med oppstartsmøte vedr. bygging 322 for levering våren 2025. Verftet jobber med dette på høyt plan for å få bedre kontroll med leveringskjedene.

Vi har også kontaktet Hurtigbåtforbundet (HRF) for å undersøke om det i organisasjonen er arbeidet noe med åpenhetsloven. HRF har diskutert dette på generelt nivå. Rederier i HRF forplikter å benytte landsomfattende tariffavtale og dermed har foreningen lagt til rette for gode arbeidsforhold. Når det gjelder åpenhetsloven er det få HRF rederier som foreløpig har dette som krav som gjør at det ikke hovedfokus pr. nå.



.....  
Lars Andre Rødne  
Daglig leder