



Olje- og energidepartementet  
Postboks 8148 Dep  
0033 Oslo

Deres ref.  
11/1807-

Arkiv / Saksnr.  
/

Oslo  
31. oktober 2012

TS/HSO  
TS000583

## Høring - rapport om "Økt bore- og brønnaktivitet på norsk sokkel"

Det vises til brev fra Olje- og energidepartementet av 16. august 2012 med vedlegg.


### Oppsummering

Medlemmene i Norges Rederiforbund drifter i hovedsak alle de flyttbare riggene på norsk sokkel. Vi har i dette høringsnotatet kommentert forhold vi mener er av vesentlig karakter når man skal analysere riggmarkedet.

Norges Rederiforbund er enig med riggutvalget i at boring, inklusiv vedlikehold av brønner, er en forutsetning for å realisere ressurspotensialet på norsk sokkel. Det har i ulike sammenhenger vært hevdet at tilgang til flyttbare boreenheter har vært en flaskehals for aktivitet på modne felt, og at manglende tilgang på flyttbare enheter kombinert med høye ratenivåer, kan ses på som en trussel mot utvinning av tidskritiske ressurser. Vi mener dette er en forenklet og misvisende påstand som savner dokumentasjon.

I forbindelse med vurderingene av riggutvalgets rapport har Rystad Energy foretatt analyser for Norges Rederiforbund. Analysene viser at det norske riggmarkedet historisk har vist en betydelig mobilitet. Manglende tilgang på ledig infrastruktur i form av ledige brønnsliiser offshore, er en svært viktig faktor som må med i analysen av markedet. Korrigert for operasjonskostnader knyttet til høyt lønnsnivå, 2:4 rotasjonsordning og investeringskostnader, er ikke ratene på norsk sokkel høyere enn sammenlignbare sokler. Norske riggselskaper har historisk ikke hatt høy avkastning på sysselsatt kapital. Når det gjelder fremtidig økt behov for tilgang til rigg, vil borebehovet kunne dekkes av markedet med den inngangen av rigg til norsk sokkel som er planlagt. Hovedutfordringen i tiden fremover vil være å fremskaffe tilstrekkelig kompetanse til å bemanne disse nye enhetene. Her er det behov for et aktivt og konstruktivt trepartssamarbeid mellom myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakere.

Norges Rederiforbund viser videre til at arbeidstidsordningene, herunder rotasjonsordningene på sokkelen, er avtalefestet mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Norges Rederiforbund deltar gjerne i et felles, forpliktende trepartssamarbeid for å vurdere tiltak knyttet til personellkostnader og tilgangen på personell. Med det rammeverket vi har i dag, er det nødvendig at myndighetene også tar en aktiv rolle i dette arbeidet.



Riggutvalget viser til at det ikke er noe som formelt hindrer en lisens å eie rigger for bruk innenfor lisensens ansvarsområde, og det vurderes nå av Statoil (og Petoro) å ta i bruk en slik modell for utvalgte lisenser. Norges Rederiforbund mener denne modellen bryter med den velfungerende modellen som er godt etablert innen norsk olje- og gassvirksomhet. Det er denne arbeidsdelingen på norsk sokkel som har ført til at norsk offshore næring har en verdensledende posisjon. Endringer i denne arbeidsdelingen vil etter vårt syn svekke aktørmangfoldet, og derved konkurransekraften, innovasjonen og miljø- og teknologiutviklingen på norsk sokkel.

## 1. Bakgrunn

Norges Rederiforbund er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for over 160 norsktilknyttede bedrifter innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Rederiforbundets medlemmer sysselsetter over 60 000 sjøfolk og offshore arbeidere fra mer enn 50 forskjellige nasjoner.

Det skjer en betydelig maritimisering av virksomheten på norsk sokkel. Et konkret uttrykk for dette, er at Norges Rederiforbund er klart største arbeidsgiverorganisasjon på norsk kontinentalsokkel med om lag 12 000 ansatte i våre tariffavtaler. 6 500 av disse er innenfor riggområdet. Medlemmene i Norges Rederiforbund drifter alle de flyttbare riggene på norsk sokkel.

Avanserte oppdrag under krevende vær- og arbeidsforhold har ført til at norske rederier har utviklet, eier og driver den mest moderne offshoreflåten i verden. I mer enn 40 år har rederiene bidratt avgjørende til utviklingen av norsk sokkel. Norske rederier opererer i dag verdens mest moderne offshoreflåte, som teller over 550 fartøy. Det gjør oss til verdens nest største maritime offshorenasjon i antall fartøy, etter USA.

Ser vi på utviklingen de siste ti år har denne flåten hatt en markant økning. Fra i underkant av 300 fartøyer i år 2002 til dagens antall – en økning på rundt 65 prosent. Disse fartøyene har et spesielt høyt innhold av teknologi, kompetanse og kapital. Det er denne spesialiserte tonnasjen som skal sikre at norske offshorerederier også vil være verdensledende i fremtiden. Norske offshorerederier er dominerende innenfor de mest krevende segmentene i offshore servicesektoren. Om lag halvparten av flåten er i aktivitet utenfor den norske sokkelen. I Brasil er for eksempel om lag hvert fjerde offshorefartøy kontrollert av norske rederier.

Norsk maritim offshore og skipsfart utgjør i sum en komplett verdikjede med tanke på leting, utbygging og drift av olje og gassfelt.

De investeringene som foretas av riggrederiene er en avgjørende forutsetning for norsk olje- og gassvirksomhet. Riggrederiene har over tid investert betydelig i oppgradering av eksisterende riggflåte og nybygg i tråd med utviklingen av det norske regelverket. De investeringer og den utvikling som skjer på riggsiden har gjort, og vil fortsatt gjøre, det mulig for oljeselskapene å flytte virksomheten stadig lenger nord under stadig tøffere klimatiske forhold. Disse investeringene gjør det også mulig å flytte virksomheten ut på stadig større havdyp, og utføre boreoperasjoner i svært krevende geologiske strukturer.

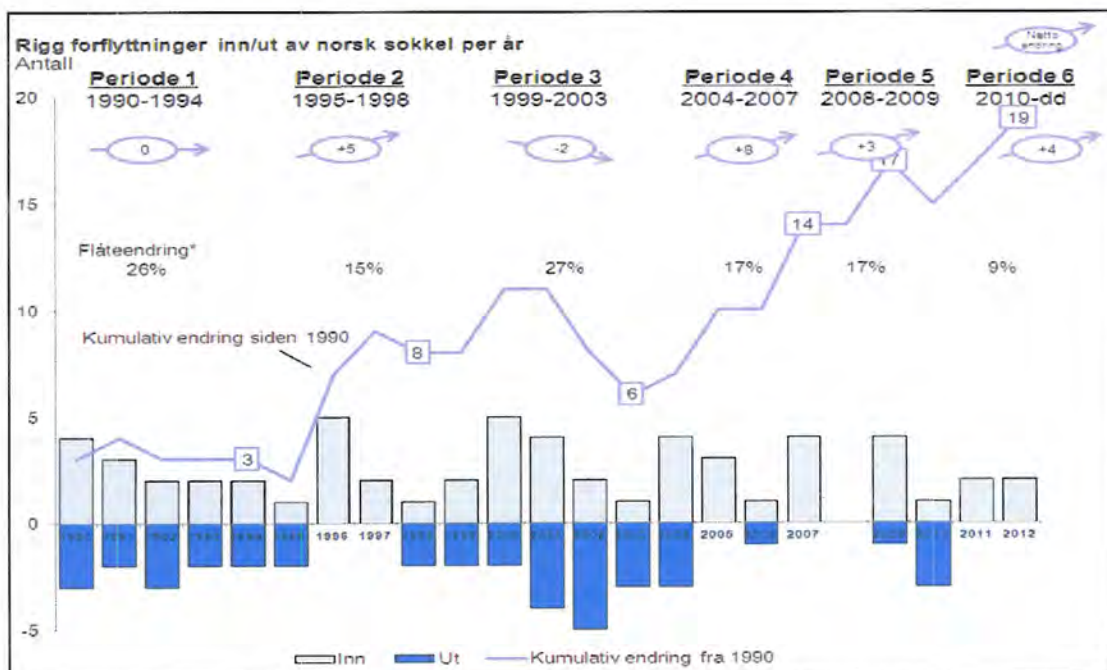
## 2. Det norske riggmarkedet

På oppdrag fra Norges Rederiforbund har Rystad Energy analysert karakteristika ved det norske riggmarkedet i perioden 1990-2012. Bakgrunnen for valget av periode er at dette markedet etter vår mening må analyseres over tid, for å kunne gjøre gode vurderinger av dagens situasjon og utviklingstrekk. Legger man for kort tidsperspektiv til grunn for analysen

risikerer man å miste vesentlige elementer, som er viktig for hvordan man skal vurdere dagens markedssituasjon. Målet har vært å få frem et faktabasert bilde av riggmarkedet i Norge i denne perioden. Spesielt er det gjort nærmere studier av kapasitet og mobilitet i riggmarkedet, og om riggeiere har kunnet høste en særlig god kapitalavkastning i det norske markedet.

## 2.1 Riggmobilitet på norsk sokkel

Det norske riggmarkedet har historisk vist en betydelig mobilitet. Det har samlet vært 97 riggforflytninger siden 1990. Diagrammet under viser antall rigger som er flyttet henholdsvis inn og ut av norsk sokkel i perioden 1990-2012, samt netto tilvekst i antall rigger siden 1990, dvs. totalt 19 rigger i netto tilvekst over perioden.



\*Flåteendring er totalt antall inntak/utslipp som andel av gjennomsnittlig flåtestørrelse i perioden.

Kilde: NPD, Rystad Energy

Periodene før 2003 er preget av relativt høyt utskiftningsnivå. Flåteendringen – her definert som antall forflytninger ut og inn av norsk sokkel som andel av gjennomsnittlig flåtestørrelse – lå på omkring 25 %, dvs. et nivå som ville skiftet hele flåten etter 4 år, dersom alle forflytninger var representert ved unike rigger.

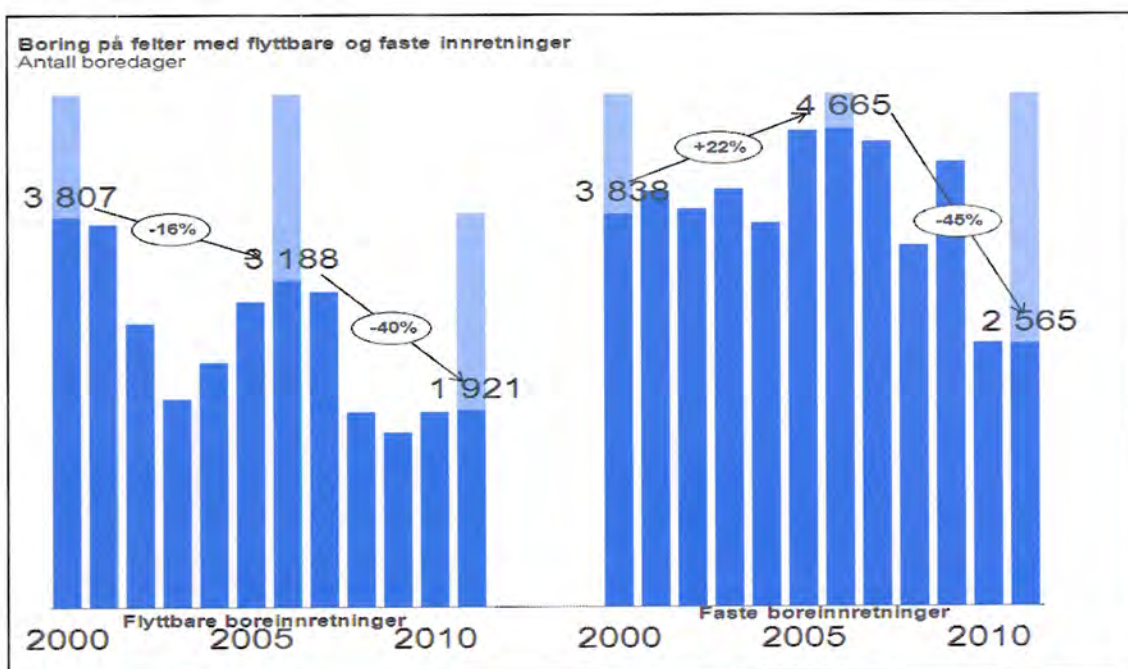
Perioden etter 2004 er preget av et økt aktivitetsnivå på norsk sokkel drevet av flere forhold. Økt oljepris, ordningen med tildeling i forhåndsdefinerte områder (TFO), samt kontantrefusjon av skatteutlegg forbundet med leting har vært viktige faktorer. Dette gjorde i sum at etterspørselen etter rigg økte markant, og vi så færre rigger forlate sokkelen. Denne perioden sammenfaller også med innføringen av SUT-ordningen for rigger. Flåteendringen falt mot 16 %.

## 2.2 Flaskehals på norsk sokkel

Norges Rederiforbund er enig med riggutvalget i at boring, inklusiv vedlikehold av brønner, er en forutsetning for å realisere ressurspotensialet på norsk sokkel. Det har i ulike sammenhenger vært hevdet at tilgang til flyttbare boreenheter har vært en flaskehals for aktivitet på modne felt, og at manglende tilgang på flyttbare enheter dermed kan ses på som en trussel mot utvinning av tidskritiske ressurser.

Vi har derfor sett nærmere på aktivitetsmønsteret for flyttbare innretninger på modne felt sammenlignet med boring fra faste boreanlegg som det ikke har vært begrensninger i tilgang på. Resultatene av denne sammenligningen viser at også boring fra faste plattformer har hatt en markant nedgang. Begge disse forholdene må ses i sammenheng med en vesentlig reduksjon i tilgangen på ledige brønnsliisser. Konsekvensene av denne tiltagende begrensningen i infrastrukturen, er etter vår vurdering ikke i tilstrekkelig grad analysert og vurdert av ekspertgruppen.

Fremstillingen under viser boreaktivitet på fra flyttbare innretninger rettet mot produserende felter, samt boring med faste boreanlegg. Begge aktivitetsgruppene er målt i antall boredager.



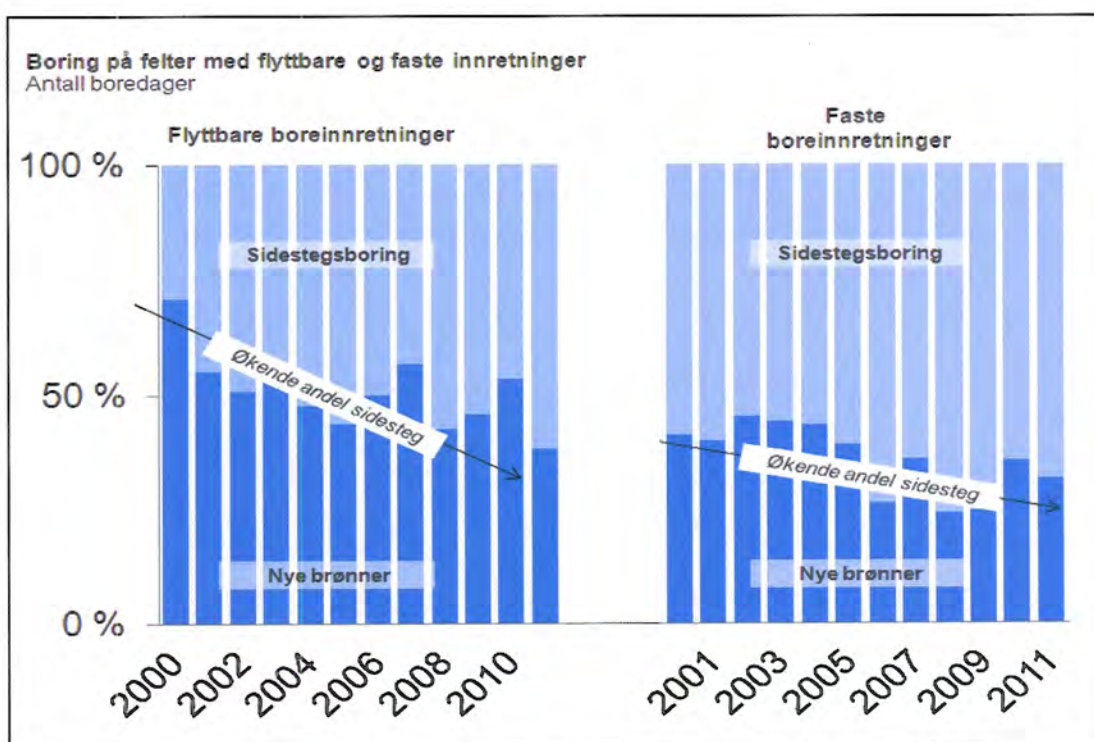
Kilde: NPD, Rystad Energy

Aktiviteten har falt signifikant for de flyttbare innretningene, og i perioden 2006-2011 falt nivået med 40 %. Denne observasjonen alene, kan være med å styrke hypotesen om at mangel på tilgjengelige flyttbare boreinnretninger, har vært en flaskehals for aktiviteten på de modne feltene. Men dersom en ser på de faste boreanleggene, så har man observert den samme fallende trenden de siste årene – en nedgang på 45 %, målt i antall boredager, siden 2006.

Dette gir grunn til å analysere de to segmentene i sammenheng, for å se om det er andre flaskehalsar som de to har til felles, som kan ha vært utslagsgivende for den lave aktiviteten.

Et vesentlig element som må være med i denne vurderingen, er at teknologi for boring under mer utfordrende geologi og trykkforhold, også kan være en vesentlig flaskehals.

Tilgang til ledige brønnsliiser er altså et vesentlig element som må tas med i analysene. Etter hvert som både modne felt og subsea-installasjoner har færre ledige brønnsliiser, blir det mer krevende boreoperasjoner. Som vist i figuren nedenfor, viser en av implikasjonene av en begrenset tilgjengelig infrastruktur. Sidestegsboringen, som altså ikke krever en unik brønnsliise, har økt i omfang de siste årene.



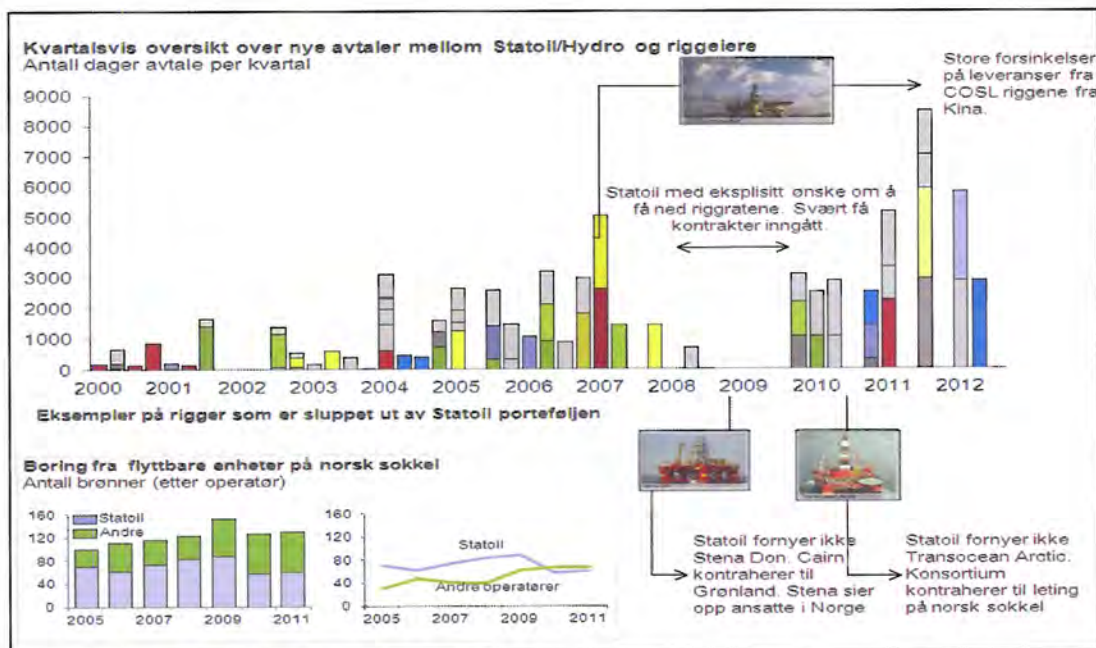
Kilde: NPD, Rystad Energy

Boreoperasjonene forbundet med sidestegsboring er krevende og ikke nødvendigvis optimal i forhold til å nå ønskede brønnmål. Klargjøring av tidligere benyttet slisse innebærer plugging av eksisterende brønnsbane og sidestegsboring fra eksisterende slisse.

Det er dermed grunn til å tro at en begrenset tilgjengelig infrastruktur har vært en flaskehals for boreaktivitet på de modne feltene.

### 2.3 Kontraheringsstopp og forsinkelser i nybygg

Vi observerer også at organisatoriske flaskehals, kontraheringsstopp og forsinkelser i nybyggsprogrammer, kan ha bidratt til lavere boreaktivitet. Oppstillingen under viser en oversikt over antall dager nye kontrakter, dvs. sum av kontraktslengder, inngått mellom Statoil/Hydro og riggeiere på norsk sokkel.



Kilde: Rystad Energy, NPD, Rigzone (bilder)

Et tilsynelatende "kontraheringsstopp" gjorde seg gjeldende i perioden 2008-2009, samtidig som Statoil kommuniserte at det var nødvendig med kostnadsutt innenfor blant annet riggsegmentet.

I kjølvannet av denne perioden, valgte Statoil blant annet å la enhetene Stena Don og Transocean Arctic forlate egen portefølje, til fordel for leting i henholdsvis Grønland og på norsk sokkel for en annen konstellasjon.

Samtidig ble riggene kontrahert av Hydro i 2007 fra Kina (bygget av Awilco og senere solgt til COSL) betydelig forsinket. I sum gjorde dette at Statoils borekapasitet ble svekket. Som grafen nederst til venstre viser, kan dette synes å ha påvirket Statoils boreaktivitet fra flyttbare enheter på sokkelen.

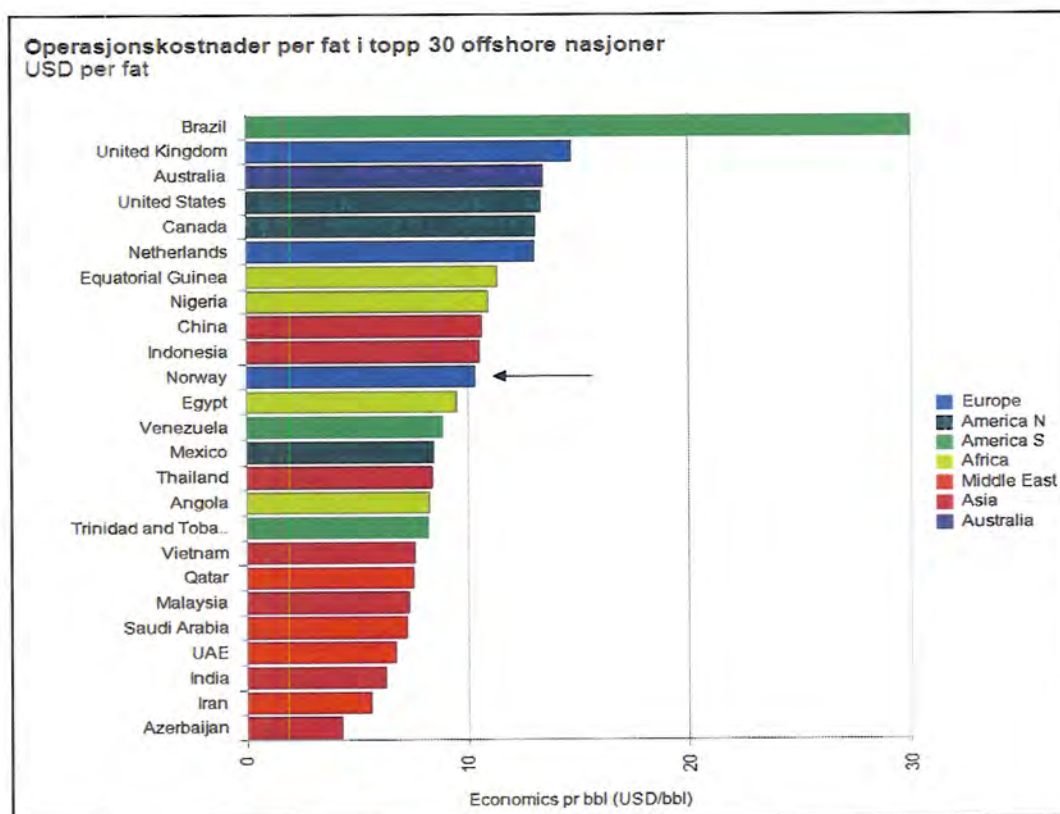
### 2.4 Kostnadsbildet på norsk sokkel sammenlignet med andre regioner

Vi har systematisk sammenlignet ratenivået for rigger på norsk sokkel med andre regioner. I utgangspunktet kan det synes som om Norge ligger høyere enn andre geografier. Men det må i denne vurderingen hensyntas, at operasjonskostnadene i Norge er vesentlig høyere enn for eksempel i UK, noe som følger av rotasjonsordninger og lønnsnivå for offshore riggpersonale. Videre gjør krav i SUT'en at det må investeres noe mer på norske rigger. Når det korrigeres for disse to forholdene, kommer de norske riggratene ut i snitt på linje med internasjonalt ratenivå.

Riggsegmentet har heller ikke over tid steget mer enn andre kostnadsindekser. Bare hvis man velger stigningen fra en periode med særegne lave riggrater, som i 2003 til et toppår som 2008, får man høyere stigning for rigger enn for andre segmenter.

Nyanserende i dette bildet er observasjonen om at ratenivåene har falt tilsvarende kraftig i nedgangstider. Samtidig oppviser andre segmenter, som seismikk og ankerhåndterings-tjenester, samme markante økning og volatilitet i prisnivåer når man ser på periodenes bunner og topper.

Våre analyser viser at Norge har totale operasjonskostnader per fat rundt globalt gjennomsnitt – langt under Brasil, UK og USA. Figuren nedenfor viser registrerte operasjonskostnader for oljeselskaper per produsert fat olje/gass (målt i oljeekvivalenter). Norge ligger plassert midt i laget med en kostnad på rundt 10 USD/fat produsert.



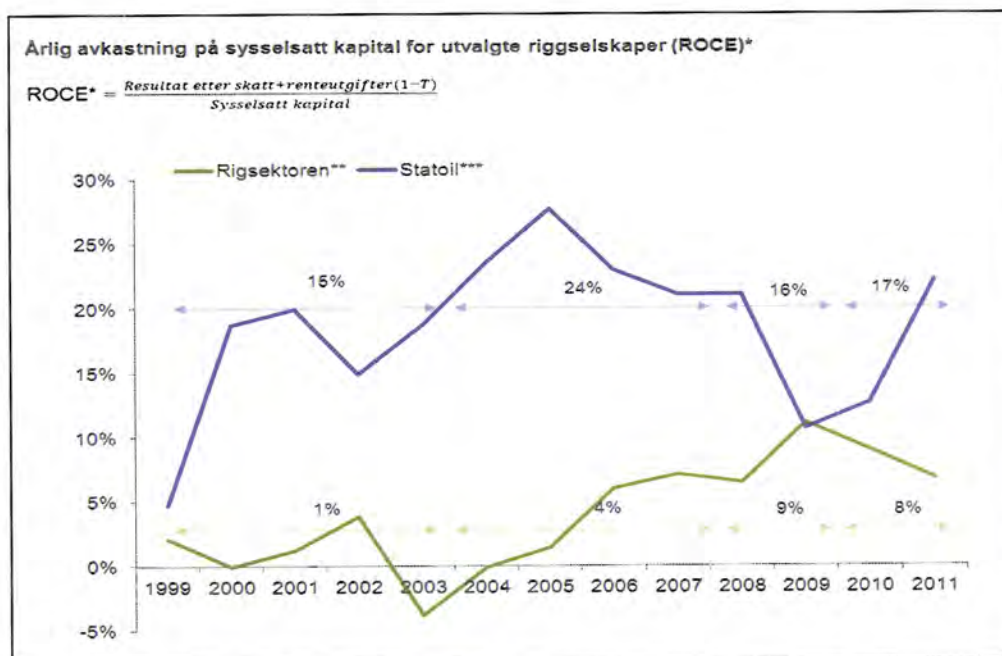
Kilde: Rystad Energy Ucube, selskapsrapporteringer

Norge har store plattformer og stor andel subsea-felt. Videre har produksjonen ikke falt så mye som for eksempel i UK og Nederland. Derfor er operasjonskostnadene relativt gode i global sammenheng, gitt det faktum at klimaet er tøft og havet relativt dypt, i forhold til de nasjonene med lavest operasjonskostnader globalt. Nemlig land i Midt-Østen og Asia.

## 2.5 Kapitalavkastning i riggnæringen

Våre analyser viser at avkastningen på sysselsatt kapital for riggeiere var klart under kapitalkostnad for 2000 – 2007, mens den siden 2008 har vært tosifret og mest sannsynlig over kapitalkostnad. Riggeiere må betale mer enn andre oljeservice segmenter for sin tilgang til kapital. Over tid er det derfor slik at kapitalavkastningen må være tilstrekkelig til å dekke inn den kapitalkostnaden som kreves i en såpass syklisk industri. Høyere rater på et gitt tidspunkt må derfor ses i sammenheng med den historiske utviklingen i ratenivået. Når vi gjør det er en slik sammenligning, viser resultatene at dette over tid ikke har vært en næring med en særskilt god avkastning.

Grafen nedenfor viser gjennomsnittlig avkastning (ikke vektet) på sysselsatt kapital for riggselskaper, som i større eller mindre grad har vært eksponert mot norsk sokkel i perioden.



\* Inkluderer estimat av selskapenes skatterater og justeringer i regnskapene til selskapene som ikke er relevante for driften.

\*\* Inkluderer Transocean, Seadrill, Fred Olsen Energy, Ocean Rig, Smedvig, Songa

\*\*\*ROACE som rapportert i Statoils årsrapporter

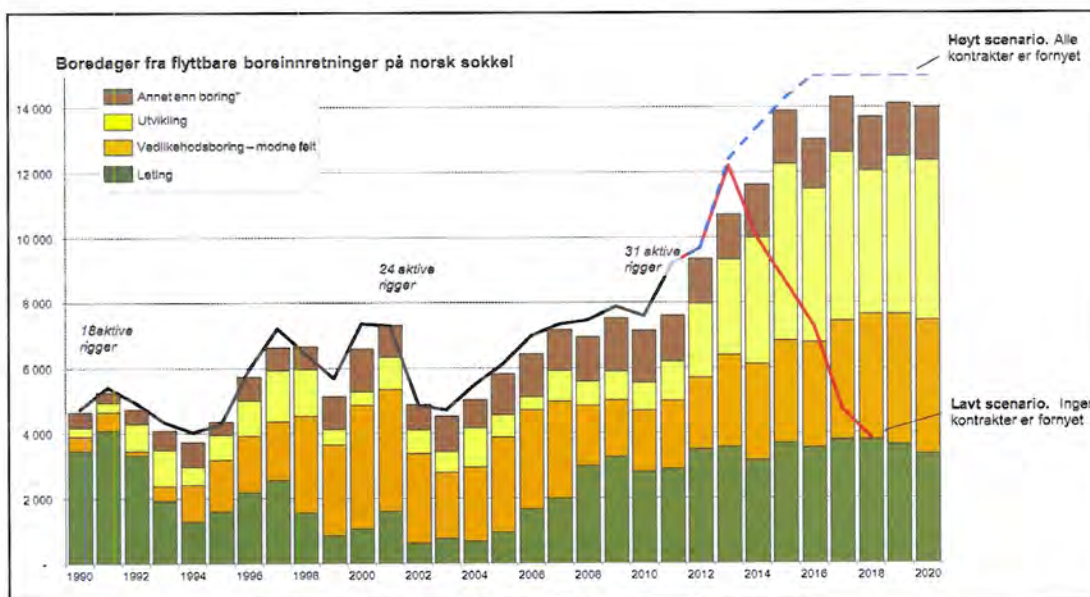
Kilde: Selskapsrapporter, Rystad Energy

Gjennomsnittet av den totale avkastningen for alle seks selskapene fra 1999 til 2011 (ikke vektet for selskapsstørrelse) er 4,2 % årlig. Til sammenlikning har Statoils gjennomsnittlige rapporterte ROCE vært 18 % over samme periode.



## 2.6 Fremtidig behov for riggekapasitet

Frem mot 2016 ser vi en betydelig vekst i behovet for flyttbare rigger på norsk sokkel, spesielt drevet av økende produksjonsboring på toppen av et jevnt høyt letenivå. Vi har i tråd med dette allerede observert en økning i tilbudssiden fra 31 til 50 enheter. Altså kan det synes som om markedet er i balanse fremover. Den store utfordringen fremover vil være å sikre tilstrekkelig menneskelig kapasitet, og ny teknologi til å håndtere de nye boreutfordringene som vil komme. Våre tall indikerer at aktiviteten vil øke med 15 % årlig, og at dette kan vi klare med nåværende kontrahert flåte.



Kilde: NPD; Rystad Energy


## 3. Regulatoriske forhold på norsk sokkel

Norges Rederiforbund representerer en internasjonal næring. En effektiv ressursutnyttelse på norsk sokkel, forutsetter at rammevilkårene for denne typen virksomhet er mest mulig harmonisert over sokkelgrensene. Særnorske krav medvirker til et høyt kostnadsnivå på norsk sokkel.

Det er således en generell bekymring at myndighetene stadig foreslår innstramminger i regelverket og innføring av ytterligere særnorsk regelverk som er kostnadsdrivende. Det vises her blant annet til nylig innstramming av reglene om nattarbeid, og senest nå endringer i forskrift om gebyrfinansiering og innføring av sektoravgift for finansiering av Petroleumstilsynet.

Norges Rederiforbund mener som utvalget, at det er høyst betimelig å minne om behovet for samfunnsøkonomiske kost/nytte-vurderinger, ved innføring og revisjon av nye regler og forskrifter. Særlig gjelder dette ved introduksjon av nytt regelverk, som adskiller seg fra internasjonale standarder hvor disse er begrunnet i velferdshensyn, og ikke dokumenterbare effekter i form av økt helse, miljø og sikkerhet.

Norges Rederiforbund er av den oppfatning at Riggutvalgets rapport, peker på sentrale problemstillinger når det vises til regulatoriske utfordringer med å flytte innretninger på tvers



av sokkelgrenser. Vi er av samme oppfatning som Riggutvalget når det gjelder sammenfallende intensjoner i sokkellandenes regelverk, og at forskjellene i stor grad har blitt til gjennom myndighetenes fortolkninger av regelverket.

Norges Rederiforbund er prinsipielt imot nasjonale særkrav, og støtter bruken av internasjonale anerkjente standarder som grunnlag for både bygging og drift av innretninger. NR erkjenner imidlertid at det kan være behov for nasjonale tilpasninger basert på lokale forhold i enkelte tilfeller. For næringen er forutsigbarhet en forutsetning for varige investeringer. Konsistente regelverksfortolkninger over tid, er etter Norges Rederiforbund sitt syn, en viktig del av denne forutsigbarheten.

Norges Rederiforbund er også av den oppfatning at grunnlaget for "strengere" fortolkninger i større grad, bør kunne dokumenteres med en tydelig sammenheng med et høynet sikkerhetsnivå. Det er etter Norges Rederiforbund sitt syn, uheldig hvis næringen i enkelte land blir påført uforholdsmessige konkurransevridende kostnader, uten at det kan dokumenteres noen tydelig sammenheng med et høynet sikkerhetsnivå som står i samsvar med kostnadene.

### **3.1 Arbeidsgruppe for samordning av regelverk**

Riggutvalget foreslår i sin rapport at det blir "nedsatt en arbeidsgruppe bestående av representanter for myndigheter, arbeidstakere og industrien. Dette for å bygge bro mellom regelverkene i de enkelte nordsjølandene mht. håndheving, praktisering og utvikling av felles arbeidsprosesser".

Norges Rederiforbund deler også utvalgets ønske om at det på sikt, burde være slik at en rigg godkjent av et nordsjøland, også burde ha tilgang til sokler i andre nordsjøland uten at tilstanden må dokumenteres på nytt. Om dette vil løses gjennom en arbeidsgruppe slik utvalget foreslår, ser Norges Rederiforbund som noe mer usikkert. Norge har lang tradisjon for trepartssamarbeid, men dette er ikke i like stor grad tilfelle for alle landene rundt Nordsjøen. For at en slik arbeidsgruppe skulle kunne lykkes, må det bygge på at alle partene i gruppen har det samme målet, og at partene i gruppen føler at de har gjensidig nytte av utfallet. Den nødvendige tillit og åpenhet som kreves i et slikt samarbeid, tar det tid å bygge opp. Hvis arbeidet i gruppen ikke fører frem, vil det kunne føre til det motsatte av det man ønsker å oppnå, og at sentrale aktører ikke vil stå inne for hele gruppens arbeid. Det vil svekke arbeidets grunnlag som plattform for den videre harmoniseringen, og således kun være fordyrende for deltagende aktører; myndighet og næring. Dette ser vi også er tilfelle i Riggutvalgets rapport, der Petroleurstilsynet tar forbehold i enkelte sentrale deler av rapporten.

Slik Norges Rederiforbund ser det, er det i hovedsak lovgiver som har ansvar og mulighet for å samordne regelverket, gjennom sin utforming og fortolkning over tid.



#### 4. Regulering av arbeidsforhold

Til punkt rapportens del 4.2.2, Regulering av arbeidsforhold, mener Norges Rederiforbund at rapporten ikke synliggjør hvordan myndighetene har satt premissene for den lave arbeidstiden gjennom utforming av spesielle bestemmelser i sokkelstatsregelverket. Dette vil vi behandle nærmere i våre nedenstående kommentarer til kapittel 5 "Avtaler mellom partene i arbeidslivet".

#### 5. Avtaler mellom partene i arbeidslivet

Riggutvalget viser til at det norske arbeidslivet er regulert gjennom myndighetsbestemte lover, forskrifter og tariffavtaler, som er forhandlet frem mellom arbeidstakere og arbeidsgivere. Man viser videre til at tariffavtalene legger føringer på bruk av arbeidskraft utover det som reguleres av arbeidsmiljøloven og rammeforskriften.

Norges Rederiforbund er enig med utvalget i at man ikke kommer utenom å vurdere lønns- og arbeidsvilkår, dersom det skal oppnås vesentlige endringer i det særnorske kostnadsnivået. Vi mener imidlertid at rapporten ikke synliggjør hvordan myndighetene langt på vei har satt premissene for den lave arbeidstiden gjennom utforming av sokkelstatsregelverket, og hvordan det er vanskelig for partene i arbeidslivet å gjøre endringer i rotasjonsordningene uten regulatorisk bidrag fra myndighetene.

Vi registrerer at LO og Industri Energi mener at arbeidstidsordningene er organisasjonenes ansvar, og at dette ikke kan være tema for et offentlig utvalg. Norges Rederiforbund deler ikke dette synet. Tariffavtalene tar utgangspunkt i de politisk fastsatte rammebetingelser for denne sektoren, og det offentlige har da også en legitim interesse i å vurdere innhold og konsekvenser av disse rammebetingelsene.

##### 5.1 Arbeidstidsreglene i rammeforskriften

Allerede i 1977 vedtok man, etter protester fra Norsk Arbeidsgiverforening og Norsk boreriggeierforening (senere NHO og Norges Rederiforbund), at ukearbeidstiden på sokkelen skulle være 36 timer i gjennomsnitt, og at hvilepausen skulle medregnes i arbeidstiden. Dette til tross for at halvparten av de sokkelansatte arbeider kun dagtid, hvor de ikke ville komme inn under arbeidsmiljølovens bestemmelser om 36 timers uke. For dagarbeidere fastsetter rammeforskriften syv timer kortere alminnelig arbeidstid enn arbeidsmiljøloven, for andre offshorearbeidere er differansen fem timer. Trekker man fra hvilepausen på 1/12 av 36 timer, er den reelle ukentlige arbeidstiden i henhold til sokkelregelverket 33 timer.

I diskusjonen om arbeidstidsordningene er det videre viktig å skille mellom brutto og netto årsverk. På land arbeider man 47 uker i året, idet det forutsettes at man avviker lov- og avtalefestede fem ferieuker. I offshore er det forutsatt at man avviker ferie i avspaseringsperiodene, slik at turnusen kan gå uavbrutt gjennom året. Man kommer galt av sted om man sammenligner netto årsverk offshore med brutto årsverk i land.

##### 5.2 Tariffavtalene – bakgrunn og utvikling

Den tariffestede ukentlige arbeidstid er 33,6 timer brutto, hvilket tilsvarer landbaserte tariffavtaler i arbeidstidsordninger, som faller inn under arbeidsmiljølovens grense på 36 timer. Lov- og avtalefestet ferie må holdes utenfor beregningen, hvilket innebærer at årsverket blir  $33,6 \times 47 \text{ uker} = 1582 \text{ timer}$ .



Utgangspunktet for tariffavtalene var fra 1977 det myndighetsfastsatte rammeverket med brutto ukentlig arbeidstid på 36 timer, som ga et netto årsverk på 1752 timer (36 timer x 48 uker (52 fratrukket 4 ukers lovfestet ferie). Etter 2-3-turnus hadde man en gjennomsnittlig ukentlig arbeidstid på 36,5 timer og måtte kompensere en halv time med overtid. Arbeidstakerne arbeidet da egentlig 33,5 timer effektivt, men regelverket fastsatte som nevnt at hvilepausen skulle medregnes i arbeidstiden.

En generell arbeidstidsforkortelse med 2,4 timer (for de med 36 timers ukentlig arbeidstid) ble avtalt mellom NHO og LO i 1987. Denne ble innført også for flyttbare innretninger etter voldgiftsbehandling. Den alminnelige arbeidstiden ble da altså 33,6 timer pr. uke i gjennomsnitt (fratrukket hvilepausen ble arbeidstiden 30,8), hvilket fremtvang en overgang til 2-3-2-4-rotasjon.

I 2000 avtalte NHO og LO den femte ferieuken, som etter innfasing over to år innebar at årsverket ble redusert til 1582 (33,6 x 47 uker). På denne bakgrunn fikk organisasjonene gjennomslag for 2-4-rotasjon, som ga en ukentlig arbeidstid på 31,1 timer (28,5 timer eksklusive hvilepausen). Rotasjonsordningen er altså i all hovedsak et produkt av myndighetenes regelverk med justering for den generelle, tariffbaserte arbeidstidsforkortelsen og avtalefestede femte ferieuke. Det er således en feilslutning at rotasjonsordningene alene er et anliggende for partene i arbeidslivet.

### **5.3 Behov for felles, forpliktende trepartssamarbeid**

Som sagt er det vanligste i internasjonal offshorevirksomhet å ha turnusordninger basert på lik tid, f.eks. 3-3 eller 4-4. Ved døgnkontinuerlig operasjon og behov for at enkelte stillinger arbeider på to skift døgnet igjennom, er det behov for fire personer til å dekke to skiftlag. I den norske 2-4-ordningen må man derimot ha seks personer eller 50 prosent flere arbeidstakere.

Utvalget trekker frem to utfordringer ved dagens rotasjonsordning:

1. Ordningen er dyr
2. Ordningen beslaglegger store personellressurser

Det er trolig lite realistisk å forhandle frem en mer intensiv rotasjon uten å kompensere for økningen i arbeidstid. En for arbeidstakerne frivillig overgang til annen rotasjon, vil således i utgangspunktet vanskelig føre til noen betydelig, umiddelbar reduksjon i lønnsutgiftene, men vil kunne avhjelpe den kortsiktige personellutfordringen, og dermed også indirekte bremse kostnadsutviklingen.

Internasjonalt dominerer arbeidstidsordninger basert på minimum lik tid med arbeid og fritid. En harmonisering mot andre lands sokler, ville kunne gjøres ved å innføre skipsfartens arbeidstidsordninger som sokkelstatsregelverk. Bruken av skipsfartens arbeidstidsregulering isteden for arbeidsmiljøloven på sokkelen, ville da gjelde for alle innretninger uavhengig av hvor de er registrert, på samme måte som arbeidsmiljøloven gjelder for alle innretninger i dag.

Et alternativ vil være å myke opp arbeidstidsbestemmelsene i rammeforskriften: For det første ved å sette den alminnelige arbeidstiden til 38 timer pr. uke i gjennomsnitt over et år, og for det andre ved å endre bestemmelsen om at hvilepausen skal medregnes i arbeidstiden. Det ville øke rammene for årsverket, samtidig som det ville frigjøre den time av hvert skift som utgjør hvile-/spisepause, men som pga. særbestemmelsen på sokkelen likevel må medregnes i arbeidstiden.

Norges Rederiforbund viser til at arbeidstidsordningene, herunder rotasjonsordningene på sokkelen, er avtalefestet mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Norges Rederiforbund deltar gjerne i et felles og forpliktende trepartssamarbeid, for å vurdere tiltak knyttet til personellkostnader og tilgangen på personell. Med det rammeverket vi har i dag, er det nødvendig at myndighetene også tar en aktiv rolle i dette arbeidet.

## 6. Rekruttering

Norges Rederiforbund kan i stor grad slutte seg til utvalgets beskrivelse av fakta og utfordringer knyttet til tilgang på kompetent personell.

Vi har en omfattende kompetanseutfordring på norsk sokkel. Bare i løpet av de få årene frem til 2020 vil antall rigger øke med 50 prosent. Dette betyr at det er behov for å øke tilgang på personell innenfor riggsektoren på om lag 4000 personer de nærmeste årene (se vedlagte tabell). Flere av de funksjonene som skal fylles har et langt opplæringsløp. Kombinert med dagens rotasjonsordning, vil dette innebære store utfordringer med hensyn til å skaffe tilgang på tilstrekkelig personell.

På samme tid skal vi flytte aktiviteten og kompetansen nordover. Tilgang på kompetanse vil være en stadig viktigere faktor, og det høye aktivitetsnivået gir et stramt arbeidsmarked med stor konkurranse om kvalifisert arbeidskraft. "Kompetanselekkasje" er et stort problem gjennom hele næringskjeden fra fiskeri, via innenriks, offshorefartøyer, via mobile enheter og til operatørselskapene. Mangelen på kvalifisert arbeidskraft forsterkes ved at man i dag ikke er i stand til å tilby et tilstrekkelig antall opplæringsplasser.

Vi trenger derfor en langsiktig strategi for hvordan vi håndterer kompetanseutfordringene i næringen. Manglende tiltak for å sikre tilgang på kompetent personell vil presse kostnadsnivået i sektoren ytterligere. Denne utfordringen krever at partene i arbeidslivet sammen med myndighetene, setter seg sammen for å drøfte utfordringer og løsninger i et forpliktende trepartssamarbeid.

## 7. Aktørbildet på norsk sokkel

Riggutvalget viser til at det ikke er noe som formelt hindrer en lisens å eie rigger for bruk innenfor lisensens ansvarsområde, og det vurderes nå av Statoil (og Petoro) å ta i bruk en slik modell for utvalgte lisenser. Riggutvalget bekrefter imidlertid at dette er endring av en etablert praksis på norsk sokkel. Norges Rederiforbund mener denne modellen bryter med den velfungerende modellen som er godt etablert innen norsk olje- og gassvirksomhet. Det er denne arbeidsdelingen på norsk sokkel, som har ført til at norsk offshore næring har en verdensledende posisjon. Endringer i denne arbeidsdelingen vil etter vårt syn svekke aktørmangfoldet, og derved konkurransekraften, innovasjonen, miljø- og teknologiutviklingen på norsk sokkel.

Statoil offentliggjorde 2. mars 2012 at det nå forberedes anbudsinvitasjon for en ny type borerigger for modne felt på norsk sokkel. De nye oppjekkbare kategori J-riggene, blir spesialdesignet av industrien på vegne av Statoil. Statoil foreslår å legge eierskapet til riggene i lisensene. På få år har aktørbildet på norsk sokkel blitt betydelig endret. Statoils posisjon på norsk sokkel er svært dominerende, med mellom 70 og 80 prosent av produksjonen inklusive operatøransvaret for SDØE. Gjennom SDØE operatørskapet har selskapet naturlig nok et tett forhold til Petoro.

Riggmarkedet er et globalt marked. Økt etterspørsel etter rigg vil møtes med økt tilbud. Som det fremgår av avsnitt 2, har det vært en betydelig variasjon i antallet rigger på norsk sokkel.



I perioden 2004 til 2012 er antallet rigger på norsk sokkel nær doblet. Dette viser at markedet fungerer etter hensikten; økt etterspørsel møtes med økt tilbud.

Dagens arbeidsdeling mellom oljeselskaper, hoved- og underleverandører, er basert på solid forretningsmessig erfaring, for at dette er den beste måten for å oppnå innovasjon, kvalitet og kostnadseffektivitet. Oljeselskapene har de siste tiårene rendyrket sin kjernekompetanse, som særlig er knyttet til geologisk forståelse, reservoarbehandling, risikostyring, og det å være "orkesterleder" for sine leverandører for best mulig gjennomføring av krevende prosjekter.

Dette tillater samtidig leverandørene på flere nivåer å rendyrke sine kjernekompetanser. Det er det høye kompetansenivået som oppnås på denne måten, som har gitt den norske petroleums-klyngens sin globale kunnskapsledende posisjon. Med oljeselskapene som krevende sluttbrukere for det mange anser som verdens beste leverandørindustri, sikrer man et lagarbeid som gjør oss i stand til å møte store og vanskelige utfordringer. Tydelig rollefordeling i forhold til hvem som er kunde og hvem som er leverandør, har sikret et velfungerende samarbeid og gode konkurranseforhold på norsk sokkel.

Det er svært viktig for funksjonaliteten og videreutviklingen av den norske petroleums-klyngen at denne effektive arbeidsdelingen fortsetter, og ikke ødelegges. Dette har det hittil vært bred enighet om blant alle aktører i næringen og på politisk nivå. Det ble ikke minst understreket under Stortingets behandling av fusjonen mellom Statoil og Hydro, at man må "oppretholde mangfold og konkurranse i markedet med flere aktører og kunder," og at man måtte unngå at en dominerende operatør skulle få negative virkninger for leverandør-industrien. En samlet komité uttalte følgende:

*Leverandørindustrien er bekymret for at den kan bli for avhengig av å ha et godt forhold til en dominerende aktør med sterk forhandlingsmakt. Det er uttrykt fra industrien at en mulig negativ konsekvens av sammenslåingen, kan bli at det over tid, kan bli færre leverandører som igjen kan påvirke kommersiell og teknologisk utvikling i industrien.*

*Komitéen mener at økt mangfold av aktører og flere operatørselskaper på norsk sokkel kan motvirke eventuelle negative konsekvenser av sammenslåingen. Komitéen vil understreke viktigheten av at myndighetene følger utviklingen i leverandør-industrien, og forholdet mellom det sammenslåtte selskapet og leverandørindustrien i tiden som kommer. Komitéen forutsetter derfor at departementet er i løpende dialog med leverandørindustrien om utviklingen innenfor disse områdene, og at departementet på egnet vis rapporterer om hvordan situasjonen for leverandørindustrien utvikler seg. (Innst. S. nr. 243 (2006-2007))*

## Maritim verdikjede offshore



De siste årenes oppgangskonjunktur i olje- og gassmarkedet, kombinert med store ambisjoner for leting, feltutbygging og økt utvinning, sammen med nye store funn i 2011, har på kort tid økt det forventede behov for riggtjenester. Dette skaper behov for mange nybygginger, og da er det også naturlig at man tilpasser nye rigger til spesialiserte norske behov, samtidig som man har et spesielt sterkt blikk rettet mot kostnader.

At staten gjennom SDØE og Petoro skal gå aktivt inn i leverandørkjeden, som riggeier gjennom lisensene, åpner og for prinsipielle utfordringer, som bør diskuteres nærmere politisk. Det vil også representere et paradigmeskifte i forhold til statens forvaltning av SDØE andelene.

Eierskap til mobile rigger gjennom lisensene, vil være en helt ny og fremmed løsning som vi av mange grunner mener er lite hensiktsmessig – ved siden av at en videre utvikling i denne retningen, vil være svært skadelig for klyngens innovasjonsevne og konkurranseforholdene:

- Det er riktig at produksjonsinnretninger og rigger er beslektede fasiliteter, ikke minst fordi mange produksjonsinnretninger også har faste rigger som er planlagt og konstruert, og dermed eid, sammen med hovedinnretningen. Dette har vært naturlig fordi man på en stor innretning, må ha en samlet planløsning, og sikre at ulike deler av den fungerer og drives godt og trygt sammen. Disse hensynene foreligger ikke for flyttbare enheter som arbeider selvstendig. Det er derfor fortsatt naturlig at riggtjenester leveres av selskaper som også eier riggene, og har hovedansvaret for deres nøyaktige design og utforming.

- Det er uansett nødvendig, og forutsatt av Statoil og Petoro, å ha et riggselskap som driftsoperatør for mobile rigger, selv om de eies av lisensen. Akkurat som oljeselskapene selv helst vil eie, fremfor å inngå rene servicekontrakter, foretrekker riggselskaper å eie for å få størst mulig uttelling på egen spisskompetanse. I et høyt marked der alle har god utnyttelse av sin organisasjon, kan det også være vanskelig å få de beste riggselskapene til å gå inn på servicekontrakter, og det kan også koste ekstra. Eierskap gir her, som ellers, de beste insentivene til å sette på gode folk og drive trygt og effektivt.

Rederinæringen vil derfor bidra med egen kunnskap og erfaring, slik at man kan oppnå gode kommersielle løsninger for alle parter innenfor dagens vellykkede arbeidsdeling. Vi ser dette som helt nødvendig, dersom vi skal oppnå den innovasjon og den kostnadseffektivitet, som kreves for å oppfylle Regjeringens mål, ikke minst for økt utvinning.

## 8. Finansiering

Det norske eksportkredittinstituttet består blant annet av Norsk Eksportkreditt AS og Garantiinstituttet for Eksportkreditt (GIEK). Enkelte av produktene disse tilbyr, som for eksempel byggelån og byggelånsgarantier til skip, er regulert av OECDs regelverk for eksportfinansiering (Arrangement on Officially Supported Export Credits).

### 8.1 Nærmere om OECDs regelverk for eksportfinansiering

Formålet med OECDs regelverk for eksportfinansiering – Arrangement on Officially Supported Export Credits – er å regulere konkurransen mellom OECD-landene, blant annet når det gjelder vilkår for offentlige støttede lån og garantier ved eksport av varer. Ordningen sikrer blant annet, at norske eksportører kan konkurrere på like vilkår som andre eksportører med tilgang på nasjonale eksportkredittordninger.

OECDs regelverk for eksportfinansiering gjelder i utgangspunktet kapitalvarer. Det er imidlertid egne underavtaler for enkelte typer kapitalvarer, som for eksempel skip. De særskilte reglene for skip stiller opp vilkår som avviker fra de generelle vilkårene for kapitalvarer på flere punkter – blant annet for lengste løpetid/nedbetalingstid. For kapitalvarer er lengste løpetid 8,5 år, mens den for skip er 12 år.

Det følger av underavtalen for skip at den gjelder for fartøy som utfører spesialiserte tjenester, dersom fartøyet har eget fremdriftsmaskineri og er navigerbart på det åpne hav. Videre følger det av underavtalen at den ikke gjelder for flytende innretninger, eller mobile offshore innretninger.

Norske myndigheter tolker OECDs regelverk for eksportfinansiering, slik at det skilles mellom en boreinnretning som har skipsformet skrog (anses som skip) og andre boreinnretninger, som for eksempel såkalte semisubmersibles (anses som kapitalvarer), jf. blant annet Regelverket for GIEKs garantiordninger, som er fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet (vedlegg til GIEKs vedtekter). Skillet gjelder uavhengig av om boreriggen oppfyller kravene til skip etter OECD-regelverket, dvs. at boreriggen har eget fremdriftsmaskineri og er navigerbart på det åpne hav. Dette medfører at finansiering av et boreskip følger en nedbetalingsplan på 12 år, mens øvrige flyttbare innretninger er underlagt regler for kapitalvarer, som har en nedbetalingstid på 8,5 år. Finansieringen av borerigger følger derfor en vesentlig mer ugunstig ordning, hvor kravet til kontantstrøm er høyere enn for boreskip.





## **8.2 Behov for endring av den norske tolkningen av begrepet skip i OECD-regelverket**

Norges Rederiforbund slutter seg til riggutvalgets henstilling til Nærings- og handelsdepartementet om å endre tolkningen av OECDs regelverk for eksportfinansiering, slik at også borerigger med eget fremdriftsmaskineri, og som er navigerbare på det åpne hav, anses som skip.

Det er uheldig at finansieringsordningen for borerigger er mindre gunstig enn finansieringsordningen for boreskip, noe som kan medføre at rigg- og borekapasiteten på norsk sokkel kan begrenses. Borerigger er bedre tilpasset bore- og brønnoperasjoner på havdyp ned til 500 meter, noe som vanligvis er situasjonen for slike operasjoner på norsk sokkel. Det er således mindre aktuelt å bruke boreskip, som er spesielt godt egnet for operasjoner på store havdyp.

Etter vår vurdering skiller OECD-regelverket mellom innretninger som har eget fremdriftsmaskineri og som er navigerbare på det åpne hav, og andre innretninger som ikke har disse egenskapene (som for eksempel flytende innretninger som må taues). Det norske regelverket bør bygge på samme skille. Det er ingen grunn til å forskjellsbehandle boreskip og borerigger (som har eget fremdriftsmaskineri og er navigerbare på det åpne hav), da de i all hovedsak utfører de samme oppgavene (ofte i ulike geografiske områder, men også dels i de samme markedene om de samme kontraktene). Innretningens utseende/skrog bør ikke være avgjørende for dette skillet.

Vi vil også understreke at det er viktig at OECD-regelverket tolkes på en slik måte at det tilrettelegger for norskeide borerigger, der utstyrspakker mv. er levert av norske leverandører. Gjeldende tolkning kan hindre dette, og gi utenlandske riggeiere og utstyrsleverandører et konkurransefortrinn. Dette vil også være i strid med formålet bak regelverket (like konkurransevilkår).

På denne bakgrunn, mener vi at den norske tolkningen av OECDs regelverk for eksportfinansiering, nærmere bestemt underavtalen om skip, må endres slik at alle boreinnretninger med eget fremdriftsmaskineri og som er navigerbare på det åpne hav anses som skip.

## **9. Avsluttende kommentar**

Rederiforbundet står selvsagt til disposisjon dersom der er ønskelig med ytterligere kommentarer eller utdypinger til saken.

Med hilsen  
Norges Rederiforbund

**Sturla Henriksen**  
Adm. direktør  
(Sign.)

**EKSISTERENDE BEMANNING 2012 OG FORVENTET FREMTIDIG BEMANNINGSBEHOV 2013-2016 VEDLEGG**

Stilling	TOTAL BEMANNING EKSISTERENDE BEMANNING 01.10.12						FORVENTET BEMANNINGSBEHOV 2013-2016								
	Mobile enheter	Faste innt.	Jack-ups	Faste install.	Mobile	Jackups	Totalt	Mobile	Jackups	Faste install	Personell avgang			Totalbehov	
	Behov pr. rigg	Behov pr. rigg	Behov pr. rigg	01.10.2012	01.10.2012	01.10.2012	01.10.2012	NYE	NYE	NYE	2013	2014	2015		2016
Plattformsjef	3	0	3	0	75	27	102	30	24	0	6	6	6	6	79
Stabilitetsjef	3	0	3	0	75	27	102	30	24	0	5	5	5	5	75
DP Operator	6	0	0	0	150	0	150	60	0	0	8	8	8	8	94
Kontrollrom operatør	6	0	0	0	150	0	150	60	0	0	8	8	8	8	94
Radio operatør/Rigg administrator	3	0	6	0	75	54	129	30	48	0	6	6	6	6	103
Safety	3	0	0	0	75	0	75	30	0	0	4	4	4	4	47
Sykepleier	3	0	3	0	75	27	102	30	24	0	5	5	5	5	75
Teknisk Leder/ Vedlikeholdssjef	3	3	3	69	75	27	171	30	24	0	8	8	8	8	86
Ass. Teknisk leder	3	0	6	0	75	54	129	30	48	0	6	6	6	6	103
Maskin rom operatør	6	0	6	0	150	54	204	60	48	0	11	11	11	11	150
Motormann	3	0	0	0	75	0	75	30	0	0	4	4	4	4	47
Mekaniker/hydrauliker	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Elektriker	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Data tekniker/elektroniker	6	0	3	0	150	27	177	60	24	0	9	9	9	9	122
Sveiser	3	0	3	0	75	27	102	30	24	0	5	5	5	5	75
Material man	3	3	3	69	75	27	171	30	24	0	8	8	8	8	86
Sub. Sea	6	0	0	0	150	0	150	60	0	0	8	8	8	8	94
Boresjef	3	3	3	69	75	27	171	30	24	0	8	8	8	8	86
Ass. Boresjef	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Borer	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Ass. Borer	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Tårnmann	6	6	12	138	150	108	396	60	96	0	18	18	18	18	229
Boredekksarbeider	24	18	24	414	600	216	1.230	240	192	0	59	59	59	59	667
Kranoperatør	6	6	6	138	150	54	342	60	48	0	16	16	16	16	172
Dekksarbeider	24	18	24	414	600	216	1.230	240	192	0	59	59	59	59	667
<b>Total standard bemanning</b>	<b>153</b>	<b>87</b>	<b>138</b>	<b>2001</b>	<b>3.825</b>	<b>1.242</b>	<b>7.068</b>	<b>1.530</b>	<b>1.104</b>	<b>0</b>	<b>345</b>	<b>345</b>	<b>345</b>	<b>345</b>	<b>4014</b>
Resurspool	3	5	8	120	230	75	424	92	66	0	21	21	21	21	241
<b>Totalt behov</b>	<b>182</b>	<b>92</b>	<b>146</b>	<b>2.121</b>	<b>4.065</b>	<b>1.317</b>	<b>7.492</b>	<b>1.622</b>	<b>1.170</b>	<b>0</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>4250</b>

**Antall ansatte oktober 2012,  
Nytt behov de neste 3 -4 år**