



PHL Holding - Redegjørelse åpenhetsloven

1. Om oss

Hvordan vi er organisert

PHL Holding, med sine datterselskaper PHL Seagold, Leinebris, Urvaag og Fosnavåg Rederipark, er omfattet av lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, åpenhetsloven. Denne redegjørelsen gjelder for alle selskapene som en helhet.

Hva slags produkter og tjenester vi tilbyr, og hvilke markeder vi opererer i:

Selskapene våre har virksomhet innen fiskeri, fiskehandel og eiendom. Selskapene holder til og blir drifta i Fosnavåg, Averøy og Askvoll. Størsteparten av våre tilknyttede leverandører og operasjonsområder er også innenfor Norge.

-PHL Holding opererer som eierselskap for konsernet, med Paul Harald Leinebø som daglig leder.

-PHL Seagold er et familie- og tradingsselskap som kjøper og selger fryst hvitfisk fra norske fartøy. Vi har seks ansatte som jobber på kontoret i Fosnavåg.

-Fosnavåg Rederipark er et eiendomsselskap med kontorlokale i Fosnavåg.

-Leinebris og Sjøvær er havgående linefartøy som driver med ombordfryst produksjon av norsk hvitfisk. De to fiskefartøyene har et mannskap på rundt 70 personer til sammen. Leinebris-administrasjonen er lokalisert i Fosnavåg, mens Sjøvær-administrasjonen er lokalisert på Averøya. Våre fartøy er medlem av Fiskebåt, og de ansattes arbeidsvilkår er regulert av norsk lovgivning og tariffavtaler mellom Fiskebåt og relevante sjømannsorganisasjoner, eller tariffseksjoner i Norges Fiskarlag.

Som familieselskap generelt er PHL Holding med underselskap organisert på en enkel og transparent måte som gjør det lett å holde kontroll på egen virksomhet og verdikjede. Vi benytter oss i hovedsak av kjente aktører med godt omdømme og gode relasjoner, der vi har langvarige kontrakts- og samarbeidsforhold. De fleste leverandører vi bruker er faste leverandører til hele den norske havgående flåten.

All fisk blir kjøpt og solgt gjennom godkjente norske fiskesalgs lag, Norges Råfisklag, Surofi og Vest-Norges, som gjennom fiskesalgslova utøver offentlig myndighet og regulerer kjøp og salg av norsk fisk. Fangstsertifikat kan videre benyttes til på tilgjengeliggjør informasjon som er relevant for åpenhetsloven, i form av et selverklæringsskjema som utstedes til alle som leverer fangst via fiskesalgs lags for videre salg.

2. Egen virksomhet

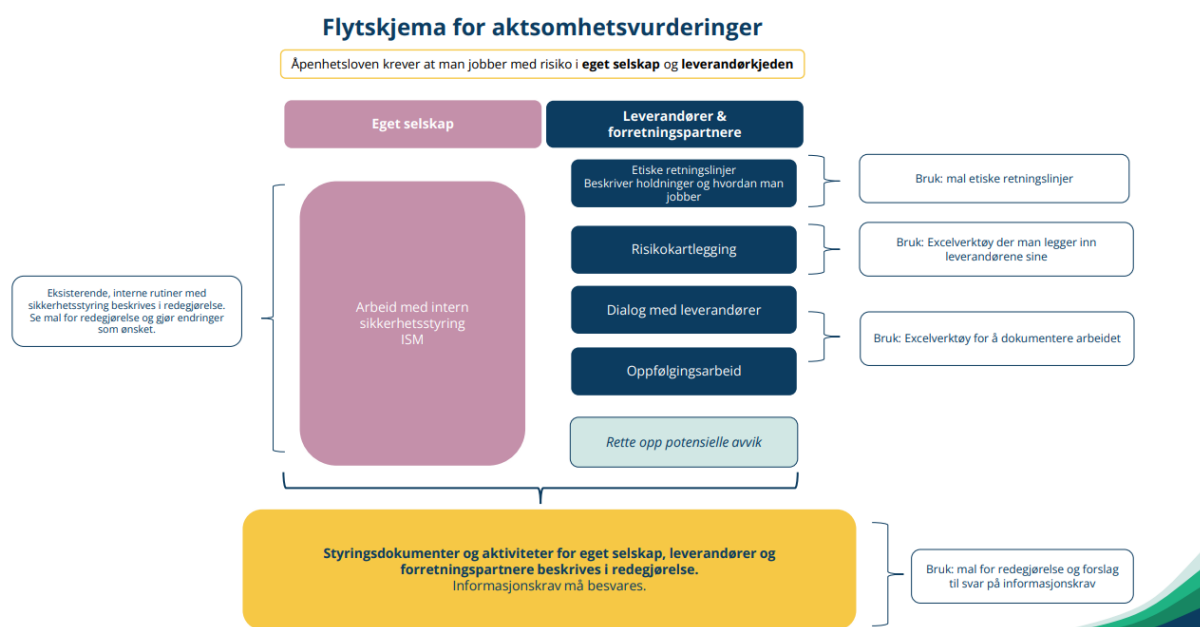
Hvordan arbeidet er forankret i interne retningslinjer og rutiner

Vår rutine

PHL Holding sitt arbeid med åpenhetsloven er forankret internt og selskapets styre har vedtatt å arbeide i tråd med loven. Vi har etablert og vedtatt rutiner for regelmessige aktsomhetsvurderinger i henhold til åpenhetsloven og OECDs retningslinjer, for å sikre ivaretagelse av regelverket både internt og for våre leverandører og samarbeidspartnere.

Vi har valgt å inngå samarbeid med Metizoft for å sikre at vårt arbeid med åpenhetsloven blir gjort på en grundig og tilstrekkelig måte, som en del av vårt overordna ESG-arbeid.

Gjennom et felles bransjeprojekt, finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF), har norske rederier nå fått tilgang til konkrete veiledere, maler og digitale verktøy som forenkler arbeidet med loven. Prosjektet er gjennomført av Stakeholder AS i samarbeid med Fiskebåt. Alt er tilpasset bransjens hverdag og praktiske behov. Dette prosjektet har vi fulgt tett, og våre maler, risikokartleggingsverktøy og retningslinjer er hentet fra dette prosjektet.



Risiko i egen bransje

I Stakeholder sin rapport «Utredning om risikoforhold i den norske fiskeslåten relatert til åpenhetsloven», er en overordnet beskrivelse av risikobildet for vår bransje listet opp:

Helse, miljø og sikkerhet, røft arbeidsklima og forekomst av mobbing, selskapets økonomi, drift og tilstedeværelse og holdninger bland ledere og eiere påvirker psykososialt miljø, lav økonomisk inntjening påvirker risikobildet negativt og alternative former for organisering og sosiale rettigheter. Det presiseres at en bransjerisiko ikke betyr at alle virksomheter møter disse utfordringene, da bildet vil være annerledes på virksomhetsnivå.

I en videre oppfølging av prosjektet mener Stakeholder at utfordringene i egen virksomhet håndteres gjennom sikkerhetsstyringssystemene som vi som bransje er pålagt å ha.

Halve jobben er gjort!

Vår vurdering er at arbeid med intern sikkerhetsstyring dekker åpenhetslovens krav for **risiko i eget selskap**:

- Norske rederier må imøtekomme strenge krav gjennom blant annet skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven og ILO 188 – og har veletablerte sikkerhetsstyringsverktøy.
- Sjøfartdirektoratet følger opp gjennom revisjoner og tilsyn.

Sikkerhetsstyringssystem

Norske fiskefartøy er regulert av skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven og tilhørende forskrifter. Disse handler om blant annet HMS, arbeidsmiljø og arbeidsforhold, krav til sikkerhetsstyring og tilsyn. Lovene setter krav til at vi gjennom våre rutiner fremmer gode arbeidsvilkår, slik det også kreves av oss av åpenhetsloven.

Våre fartøy er over 500 bruttotonn og vi må derfor ha et omfattende sikkerhetsstyringssystem¹. Vi skal også imøtekomme ILO-konvensjon nummer 188² som stiller krav om levekår og arbeidsvilkår, inkludert blant annet krav til minstealder, helseundersøkelse, utbetaling av kompensasjon, innretning av arbeidskontrakt og standard på bomiljø.

Sikkerhetssystemet vårt, CcomX, er svært detaljert, og legger føringer for hvordan vi jobber med alt fra arbeidsmiljø til beredskap. Alt arbeid dokumenteres. Sikkerhetssystemet vårt inkluderer en godt forankret interpolitikk for sikkerhet og miljøvern. Det skal sikres at politikken faktisk gjennomføres og at det er en tydelig fordeling av ansvar mellom rederiet, øverste ledelse og skipsfører. Utpekt person er ansvarlig for å sørge for kontakt mellom mannskap og høyeste nivå i ledelsen, og varslingskanal.

Vi følger krav om rutiner for opplæring, og sikrer at alle får informasjon på et arbeidsspråk de forstår og at alle har språkkunnskaper for å kunne kommunisere med hverandre om bord.

Vi utfører risikovurderinger som fungerer som styringsverktøy i sikkerhetsarbeidet, og avdekker nødvendige forebyggende tiltak. Vi rapporterer og analyserer avvik, ulykker og farlige hendelser.

Vi har internrevisjoner av sikkerheten om bord og på land årlig, resultatene gjøres kjent for de ansatte som er ansvarlig for de ulike områdene. Ledelsespersoneell skal sikre korrigerende tiltak basert på funnene.

Risikoscore og tilsyn av Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet gjennomgår en sjekklister ved revisjoner, som resulterer i et antall funn som rederiene må utbedre. Funnene (avvik, pålegg mm.) registreres i Sjøfartsdirektoratets database, og vil sammen med andre faktorer resultere i en risikoscore. Vi følger opp alle pålegg direkte med Sjøfartsdirektoratet.

¹Lovdata, forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-05-1191>

²Lovdata, konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren – ILO 188:
<https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/2007-06-14-69>

Beskrivelse av risikoscore

Sjøfartsdirektoratet beregner risiko ut ifra fartøytype, fartøyets alder, om det har vært pålegg eller avvik siste 3 år, om det har hatt havari- eller skadetilsyn, uanmeldte tilsyn, og om fartøyet har blitt tilbakeholdt siste 3 år, blant annet. Hvert fartøy får en risikovurdering, der rød er høy risiko, gul er medium risiko, grønn er lav risiko. Som regel vil et fartøy beholde sin sertifisering i 5 år, og i løpet av denne perioden skal det skje et tilsyn mellom år 2 og 3, og et fornyelsestilsyn innen 5 år. I tillegg gjennomføres uanmeldte tilsyn og revisjoner med bakgrunn i fartøyets historikk.

Våre funn og tiltak

Fiskefartøy M-666 Leinebris: Gul – medium risiko

Dette skipet har gul risikoprofil.

Årsaken er at vi har to sertifikater som utløper i februar 2026:

-Bunkerkonvensjonssertifikat og vrakfjerningssertifikat

Planlagte tiltak: Søke om nytt Blue Card i januar 2026

Fiskefartøy SF-57 «Sjøvær»: Rød – høy risiko / Grønn – lav risiko

Dette skipet har rød risikoprofil på Sjøfartsdirektoratet sine sider, men risikoprofilen er reelt sett: Grønn – lav risiko

Årsaken er at Sjøfartsdirektoratet ikke har oppdatert siden sin og lagt inn følgende:

-Fartssertifikat, gyldig til 2029

Utførte tiltak: Vi har gitt Sjøfartsdirektoratet beskjed om å oppdatere siden sin.

Vi har selv oppdatert og lagt gyldig fartssertifikat til i sikkerhetsstyringssystemet vårt Ccom.

Planlagte tiltak: Gjenta forespørsel

Forventede resultater av utførte og planlagte tiltak:

Både Leinebris og Sjøvær vil komme på Grønn – lav risiko

3. Vår leverandørkjede

Risikobildet for bransjens leverandørkjede

I følge rapporten Utredning om risikoforhold i den norske fiskeflåten (Stakeholder for FHF)³ vil risikobildet variere med type råvarer, produkt og tjenester, samt hvilke land det kjøpes fra. De har kort oppsummert type risiko de har funnet tilknyttet produkter og tjenester i leverandørkjeden:

Fangstregnskapet og emballasje: risiko tilknyttet utvinning av olje i plastprodukter og metallkomponenter
Risiko tilknyttet **agn**: spesielt høy risiko knyttet til innkjøp av agn fra utlandet.

Elektroniske komponenter og produkter har høy risiko i alle ledd, men særlig knyttet til råvareutvinning. For **arbeidstøy og fottøy** er det risiko på grunn av høyt prispress, komplekse leverandørkjeder, produksjon i land med svak beskyttelse av arbeidsrettigheter.

For reparasjon og bygging av nye fartøy er det risiko tilknyttet **verft**, blant annet i Tyrkia og spesielt knyttet til HMS.

Risiko tilknyttet **transportleddet**, spesielt varebilsegmentet som er mindre regulert. Generell risiko knyttet til trafiksikkerhet og lønn for utenlandske sjåfører.

Dette er et overordnet bilde av risikoforhold tilknyttet leverandørkjeden til bransjen, som vi har brukt som utgangspunkt i vårt arbeid. Funnene representerer potensiell negativ påvirkning, ikke faktiske forhold.

Hvordan arbeidet er forankret i interne retningslinjer og rutiner

Med nye veiledere, maler og et økt samarbeid om å kvalitetssikre leverandører håper vi å redusere risikoen for at brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold går under radaren.

Vi har etiske retningslinjer som setter krav til oss selv, våre samarbeidspartnere og leverandører. Disse beskriver våre forventninger om å fremme og ha respekt for arbeiderrettigheter og menneskerettigheter. De er signert av daglig leder og styreleder. Vi har en «supplier-code of conduct», som stiller krav til våre leverandører. Denne sendes ut til våre hovedleverandører, samt ved inngåelse av nye kontrakter. Målet vårt på sikt er å få på plass rutiner der hele organisasjonen og tilsette for øvrig får et mer konkret forhold til åpenhetsloven og kan implementere det i sitt daglige arbeid.

³Utredning om risikoforhold i den norske fiskeflåten relatert til åpenhetsloven:

<https://www.fhf.no/prosjekter/prosjektbasen/901920/?fileurl=https://fhfno.sharepoint.com/sites/pdb/>

[Publisertedokumenter/385049Risikoforhold_norskefiskefl%C3%A5ten_%C3%A5penhetsloven_260624_FHF90192](https://www.fhf.no/publisertedokumenter/385049Risikoforhold_norskefiskefl%C3%A5ten_%C3%A5penhetsloven_260624_FHF90192)

[PDF&filename=sluttrapport%20utredning%20om%20risikoforhold%20i%20den%20norske%20fiskefl%C3%A5ten%20relatert%20til%20%C3%A5penhetsloven](https://www.fhf.no/publisertedokumenter/385049Risikoforhold_norskefiskefl%C3%A5ten_%C3%A5penhetsloven_260624_FHF90192/PDF&filename=sluttrapport%20utredning%20om%20risikoforhold%20i%20den%20norske%20fiskefl%C3%A5ten%20relatert%20til%20%C3%A5penhetsloven)

Vi kartlegger risiko i vår leverandørkjede ved å prioritere leverandører, kategorisere type produkt og tjenester vi kjøper inn, produksjonsland, om leverandørene selv er omfattet av åpenhetsloven, og vår egen vurdering av og kjennskap til leverandøren.

Dette er et risikokartleggingssystem utarbeidet for bransjen, av FHF/Fiskebåt/Stakeholder. Vi vil særlig trekke frem risikovurderingsverktøyet som en viktig nyvinning. Det lar oss som bransje vurdere leverandører basert på produksjonsland, risikonivå og deres egne rutiner. Det gjør det enklere å prioritere oppfølging av høyrisikoleverandører. I tillegg til dette bruker vi Metizoft sitt analyseverktøy der alle våre leverandører blir screena årlig.

Basert på disse vurderingene følger vi opp de leverandørene vi mener har høyest risiko for potensiell negativ påvirkning på arbeidsforhold og menneskerettigheter, utifra en trafikklysordning.

Leverandørene med høyest risiko, eller de vi har minst kjennskap til, følger vi opp med spørsmål. Vi spør blant annet om de er omfattet av åpenhetsloven, om de har varslingskanal, om de har mottatt varsler, om det har vært hendelser, om de har igangsatt tiltak og om de fører dialog med og setter krav til sine egne leverandører. Vi dokumenterer dialogen, og følger opp med tidsfrister.

Vår strategi er å føre dialog og bidra til positiv endring. Dersom leverandører derimot ikke svarer, eller ikke viser at de vil igangsette tiltak eller få på plass det vi spør om, vil vi revurdere vårt samarbeid.

Varslingskanaler

I våre etiske retningslinjer oppgir vi følgende kanaler for varslings og kontakt:

E-post: lisa@phlseagold.no

Sjøfartsdirektoratets varslingskanal: <https://www.sdir.no/kontakt-oss/tips-oss/>

Våre funne og tiltak

Faktiske negative konsekvenser

Vi har ikke funnet faktiske negative konsekvenser hos våre leverandører i løpet av rapporteringsåret.

Vesentlig risiko for negative konsekvenser

Etter gjennomgang av våre leverandører og produktgrupper, har vi funnet at den største risikoen ligger i leverandørkjeden til leverandører av vertstjenester, elektronikk og maskineri, fiskevegn, arbeidstøy og fottøy og transport på vei. Ifølge Stakeholders rapport er det risiko for blant annet råvareutvinning, HMS og lønn tilknyttet produkta og tjenestene vi kjøper inn.

Under følger en beskrivelse av prioriterte produkt og tjenester, og tilknytt risiko. Dette er basert på vår leverandørkartlegging.

Produkt / Tjeneste	Iboende potensiell risiko - oppsummert
Verft	Risiko knytta til HMS
Elektronikk og maskineri	Risiko knytta til råvareutvinning
Fiskevegn	Risiko knytta til utvinning av olje i plastprodukt og utvinning, foredling og bearbeiding av råvarer i metallkomponenter
Arbeidstøy og fottøy	Risiko knytta til komplekse leverandørkjeder
Transport på vei	Risiko knytta til lønn for utenlandsk arbeidskraft

Tiltak

Vi har fulgt opp de leverandørene vi vurderer at har høyest risiko i vårt kartleggingsverktøy. Vi har sendt leverandørene skjema for utfylling og oppfølgingsspørsmål for å lære om deres rutiner og funn. Vi har også sendt våre etiske retningslinjer til våre hovedleverandører, der vi beskriver våre etiske retningslinjer og forventinger til våre leverandører og samarbeidspartnere.

I år er det fulgt opp ca 50 leverandører.

Vi planlegger å følge opp våre leverandører videre, og inkludere flere i vår kartlegging i året som kommer. Generelt er vår oppfatning at vi har en god og nær dialog med våre leverandører, siden vi er en liten organisasjon med god personlig kjennskap til våre leverandører.

Forventede resultater:

Vi forventer at vår dialog med leverandører vil gjøre dem bevisst på våre forventninger, og gjøre det enklere for dem å melde fra om eventuelle hendelser i fremtiden. Vi forventer å få bedre innsikt i hvordan våre leverandører jobber med å følge opp arbeidsforhold i egen drift og hos sine underleverandører.

Vi stoler på våre faste leverandører. Men skjer det noe ulovlig lenger ute i leverandørkjeden så må vi være sikre på at det gripes fatt i. Når hele flåten samler seg om felles krav, kan vi bidra til bedre arbeidsforhold hos leverandørene, samtidig som næringen får et verktøy som er enkelt å bruke. Vi håper på videre godt samarbeid i bransjen vår, og at både vi og våre leverandører sammen kan bli bedre, år for år.

Fosnavåg, 27.06.2025



Åge Uran
Styreleder



Paul Harald Leinebø
Daglig leder

