



Dokument nr. 8:18

(2006-2007)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Finn Martin Vallersnes

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Finn Martin Vallersnes om tiltak for å bedre rekrutteringssituasjonen i fiskeri- og skipsfartsnæringen

Til Stortinget

BAKGRUNN

Rekrutteringssituasjonen i fiskeflåten er vanskelig på grunn av et stramt arbeidsmarked generelt og nettolønnsordninger innen skipsfarten spesielt. Fiskeflåten har i tillegg fått svekket lønnsomheten på grunn av Regjeringens omlegging av fiskeripolitikken og sliter med å kunne tilby konkurransedyktige betingelser i møte med blant annet en sterkt økende offshoreflåte med nettolønnsordninger.

Kystfrakteflåten har store utfordringer på rekruttering som følge av et stramt arbeidsmarked og dårlig lønnsomhet. Frakteflåten langs norskekysten har små marginer og sterk konkurranse fra fartøy registrert i utenlandske skipsregistre. Konkurrentene til kystfrakteflåten har i stor grad besetning med utenlandske arbeidsbetingelser.

I dag er det strenge begrensninger på hvor skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) kan operere. Skip registrert i NIS tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i denne sammenheng også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Det betyr at det kun er skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller skip registrert i utenlandske registre som kan operere i det området. I henhold til norsk regelverk må det benyttes norske arbeids- og lønsvilkår på NOR-registrerte

skip. Det betyr at det i praksis kun er nordmenn om bord på disse fartøyene, og rekrutteringsbasen er dermed begrenset til Norge. Dette representerer en betydelig utfordring både for den delen av skipsfartsnæringen som er registrert i NOR og for relaterte næringer som får et sterkt press på rekruttering.

Tall fra Norges Rederiforbund viser at norske offshorerederier per 1. juli 2006 har kontrahert 119 offshorefartøy med levering innen 2009. Av disse skal 85 bygges ved norske verft. Anslagsvis vil de 119 fartøyene kreve en besetning på 2 000-2 500 personer. Dette medfører at de utfordringer som er på rekrutteringssiden i dag, vil forsterkes i årene fremover.

Fartsområdebegrensningen var opprinnelig ment å sørge for at NIS-skip og NOR-skip ikke skulle havne i et konkurranseforhold til hverandre. Ved opprettelsen av NIS 1. juli 1987 ble det lagt inn begrensninger i hvilke områder fartøy flagget i NIS kunne operere. Det lå tre hovedformål bak denne opprettelsen. For det første å sikre at norskeide skip ble registrert under norsk flagg. For det andre at konkurransevilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart skulle bli bedre. For det tredje at sysselsettingen av norske sjøfolk i størst mulig grad skulle opprettholdes. Ved etableringen av NIS ble det samtidig åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønsvilkår. Etter etableringen av NIS er det foretatt flere tilpasninger av regelverket; de viktigste endringene kom i 1994 og var en tilpasning til ikrafttreddelsen av EØS-avtalen.

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 31 (2003-2004) Vilje til vekst for norsk skipsfart og den maritime næringen ble det vedtatt å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for tiltak for å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Et flertall bestående av alle partier utenom Sosialistisk Venstreparti, støttet i behandlin-

gen av skipsfartsmeldingen gradvis å utvide fartsområdet for NIS til også å omfatte sokkelen. Rapporten: NIS med fokus på service og kvalitet, ble forelagt Nærings- og handelsdepartementet september 2004 med klare anbefalinger om m.a. å oppheve områdebegrensningene i NIS. Fra rapporten siteres:

"Utelukkelsen av NIS-registrerte skip i norsk innenriks fart gir NIS-skip dårligere konkurransevilkår enn utenlandsregistrerte skip, som for en stor del har adgang til norsk innenriksfart. Begrensningen medfører derfor en svekkelse av NIS som konkurransedyktig register. Dessuten viser statistikken i punkt 2.4.5 at en stor andel av skip som går ut fra NOR går til utenlandske skipsregistre isteden for til NIS-registret. Gruppen mener at det samlet vil være bedre at NOR-skip går til NIS enn til utenlandske registre."

Sjømannsorganisasjonene har hatt et sterkt fokus på å opprettholde områdebegrensningene i NIS. Forslagsstillerne mener at dagens rekrutteringsproblemer både i fiskeri- og skipsfartsnæring, veksten i utenlandsregistrerte skip langs kysten, og de kommende års rekrutteringsbehov i offshorenæringen, viser at tiden er moden for å oppheve områdebegrensningene.

KONKLUSJON

Forslagsstillerne mener at fartsområdebegrensningen i NIS og kravet til arbeidsvilkår i NOR skaper et urimelig stort press på rekruttering i fiskeflåten, i

kystfrakteflåten og i øvrig skipsfart registrert i NOR. Resultatet er dårlig lønnsomhet i fiskerinæringen og en frakteflåte som i større og større grad flagger ut til internasjonale registre eller blir utkonkurrert av utenlandske fartøy. Ved å oppheve fartsområdebegrensningene i NIS, vil offshoreflåten kunne benytte en andel utenlandsk mannskap og samtidig være under norsk flagg og ha norsk besetning med nettolønnsordning. Frakteflåten vil kunne benytte utenlandsk mannskap som et supplement til norsk mannskap uten å måtte flagge ut. En oppheving av fartsområdebegrensningene for NIS bør kombineres med at nettolønnsordninger for besetning i NOR gjøres gjeldende i NIS. Kompetansemodellen innebærer at maritimt utdannet mannskap i NIS vil få full nettolønn samt hele mannskapet i den NOR-flaggede offshoreflåten. Kompetansemodellen vil omfatte nettolønn for hele besetningen på offshorefartøy også i NIS.

FORSLAG

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

for s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å oppheve fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

23. november 2006