



Representantforslag 59 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe

Dokument 8:59 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) mer attraktivt og konkurransedyktig

Til Stortinget

Bakgrunn

Maritime bedrifter finnes over hele landet og syslesetter samlet om lag 97 000 personer. Den samlede verdiskaping i de norske maritime næringene var i 2007 om lag 100 mrd. kroner, hvorav rederiene sto for 36 mrd. kroner, maritime utstyrsleverandører 27 mrd. kroner, maritime tjenester 24 mrd. kroner og skipsverft 13 mrd. kroner. 40 000 mennesker arbeider med bygging av skip og oljeplattformer. Et betydelig større antall er sysselsatt i leverandørbedrifter totalt.

Norge har vært en av de største skipsfartsnasjoner siden 1900-tallet. At Norge har lyktes i å opprettholde denne posisjonen, skyldes at norske selskap raskt tilpasser og omstiller seg til skiftende markeder. Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble etablert i 1987, og NIS gir redere muligheten til å registrere sine skip under et flagg med lange maritime tradisjoner og høy anseelse. Skip som er registrert i NIS, seiler under norsk flagg og er undergitt norsk jurisdiksjon. I NIS kan man registrere maskindrevne passasjerskip og lasteskip, samt luftputefartøy, boreplattformer og andre flyttbare innretninger. Dette innebærer at f.eks. fiskefartøy ikke kan registreres. Registeret er åpent for alle typer eiere, og det er ikke krav til etablering i Norge.

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. På grunn av de såkalte fartsområdebegrensningene er det bare 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 lønnsvilkår på NOR-skip. Fartsområdebegrensningene var opprinnelig ment å sørge for at NIS-skip og NOR-skip ikke skulle havne i et konkurranseforhold til hverandre.

Imidlertid viser NIS-registeret seg relativt lite konkurransedyktig. Antall skip under norsk flagg (NIS) er redusert de senere år. Reduksjonen i antall skip registrert i NIS gjelder både faktisk antall og relativt i forhold til utviklingen av antall skip i andre registre. Norges Rederiforbund uttaler i brev av 15. desember 2009 til Nærings- og handelsdepartementet at:

"Etter vårt syn er det først og fremst fartsområdebegrensningene i NIS - loven § 4 som er til hinder for at rederiene velger NIS i større utstrekning enn i dag. Fartsområdebegrensningene innebærer en diskriminering av norskregistrerte skip i forhold til utenlandske skip. NIS er det eneste skipsregisteret i verden som forbyr egne nasjonale skip ferdse i eget farvann."

De uttaler videre at:

"Etter vårt syn tilsier konkurransesituasjonen for NIS at det er nødvendig å foreta endringer nå. Tall fra FN viser at i 1950 var bare en beskjeden andel av verdensflåten registrert i internasjonale registre, i 1970 var andelen kommet opp i 21 prosent, i 1980: 31 prosent og i 2008: 54 prosent. De internasjonale registrene gjør at lokaliseringen av rederiet er mindre viktig, mens den service og attraktivitet som et register kan yte blir viktigere. Det er ingen tvil om at konkurransen mellom registrene har tilspisset seg kraftig siden etableringen av NIS i 1987."

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 31 (2003–2004) Vilje til vekst for norsk skipsfart og de maritime næringer ble det vedtatt å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for tiltak for å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Rapporten: "NIS med fokus på service og kvalitet" kom med klare anbefalinger, og fra rapportens punkt 4.1.1 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 istedenfor til NIS-registeret. Gruppen mener at det samlet vil være bedre at NOR – skip går til NIS enn til utenlandske registre."

Det sies videre i punkt 4.1.2:

"Det gir økt fleksibilitet å oppheve områdebegrensningen ved at det blir adgang til å benytte samme mannskap med samme lønns- og arbeidsforhold i nasjonalt og internasjonalt farvann. NIS blir for øvrig mer i overensstemmelse med EUs sekundære registre som ikke har samme rigide bestemmelser om fartsbegrensning. Det vil øke interessen for å benytte NIS, som et alternativ til kommersielle åpne registre, som et bonafide nasjonalt register med ryddige lønns- og arbeidsvilkår."

Allerede i 2004, da stortingsmeldingen ble behandlet i Stortinget, støttet flertallet en gradvis utvidelse av fartsområdet for NIS. Fra Innst. S. nr. 267 (2003–2004) siteres:

"Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene fra Sosialistisk Venstreparti, merker seg at innføringa av det nye registeret reverserte ei negativ utvikling for norsk skipsfart og sysselsetting. Meldinga viser at den sterke heimflagginga i stor grad kom frå utanlandske registre som Liberia og Panama. Fleirtalet merker seg at NIS-registrerte skip i dag ikkje kan delta i norsk innanriksfart, og at NIS er det einaste registeret i verda som har denne avgrensinga. Fleirtalet merker seg at Regjeringa viser til at NIS-registrerte skip dermed har dårlegare konkurransevilkår enn utanlandsregistrerte skip.

Fleirtalet vil understreke at ein stor norsk flåte under nasjonalt flagg er ein føresetnad for at Noreg skal kunne påverke utviklinga i internasjonal skipsfart og fleirtalet støtter Regjeringas forslag om å vidareføre ordninga med to skipsregistre i Noreg. Fleirtalet støtter forslaget om å ei gradvis utviding av fartsområdet for NIS med at norsk sokkel vert opna."

Forslagsstillerne er bekymret over at færre skip seiler under norsk flagg, og at NIS-registeret ser ut til å forvitne i det stille. Det er hevdet til fordel for farts-

områdebegrensningene at de er viktige for å sikre norske sjøfolk. Imidlertid kan ikke den norske sjømannens rolle sikres gjennom regelverk knyttet til NIS, dersom regelverket er slik innrettet at rederne unnlater å seile under norsk flagg. Det er viktig, også for Norges status og gjennomslagskraft som skipsfartsnasjon internasjonalt, at NIS er et stort og sterkt register. Forslagsstillerne er av den oppfatning at det i første rekke er fartsområdebegrensningen som er til hinder for flere registreringer i NIS.

I sitt brev av 15. desember 2009 uttaler Norges Rederiforbund også:

"NIS registerets attraktivitet vil øke dersom flere tiltak kombineres ved for eksempel å fjerne fartsområdebegrensningene i kombinasjon med innføring av en fullstendig nettolønnsordning for sjøfolk. Slike tiltak vil gi incitament til sysselsetting av flere norske sjøfolk på skip i utenriksfart."

Forslagsstillerne mener at det på bakgrunn av ordningens formål, å støtte den norske sjømann, også bør vurderes å la nettolønnsordningen virke på skip i NIS-registeret. Vurderinger av hvor romslig nettolønnsordningen bør være for den enkelte som er omfattet av ordningen, i forhold til konkurranseulempen for andre næringer slik som fiskerinæringen, bør ikke være til hinder for at ordningens nedslagsfelt utvides i tråd med dens formål.

At NIS forblir et sterkt internasjonalt register, er også en viktig forutsetning for at Norge fortsatt skal kunne sette sitt preg på internasjonal skipsfartspolitik og – lovgivning. Forslagsstillerne oppfatter regjeringen Stoltenberg II slik at dette også har vært av betydning for dens sjarmoffensiv for å få norske redere til å "flagge hjem".

Forslagsstillerne mener det er viktig for å kunne videreføre Norges stolte sjøfartshistorie, og for å styrke den norske maritime klyngen, at NIS blir mer attraktivt og konkurransedyktig.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag der fremtidige utfordringer og muligheter for NIS utredes, og med forslag som gjør NIS mer attraktivt og konkurransedyktig, herunder oppheving av fartsområdebegrensningene. I denne forbindelse utredes muligheten for å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-fartøy.

9. februar 2010