



Rederienes Landsforening

Stortingets næringskomité
Stortinget
Karl Johan gt. 22
0026 Oslo

28.04.2004

SKIPSFARTSMELDINGEN OG KONKURRANSESITUASJONEN FOR NORSK INNENRIKSFART

Vi viser til St. meld. nr. 31 (2003-04). RLF har deltatt i Maritimt Forums arbeid med meldingen, og slutter oss til de synspunkter som fremmes på vegne av hele den maritime næringen. I dette brev vil vi påpeke noen sentrale problemstillinger for norsk innenriksfart.

Generelt finner vi det meget positivt at regjeringen i denne skipsfartsmeldingen også tar for seg de utfordringer og muligheter innenriksfarten står overfor. De virkemidler som foreslås vil imidlertid etter RLFs syn ikke være tilstrekkelig til å gi norske rederier og sjøfolk i NOR konkurransedyktige rammebetingelser.

1. Innenriksfarten må få konkurransedyktige rammebetingelser

Vi deler regjeringens mål om stabile og fremtidsrettede rammebetingelser for skipsfarten, men finner at de virkemidler som foreslås i meldingen ikke er tilstrekkelige.

Det påpekes i meldingen at høye lønnskostnader gir NOR-skip et konkurransehåndikap i forhold til øvrig europeisk skipsfart, samtidig som virksomheten i stadig sterkere grad er blitt konkurranseutsatt. Dette skyldes hovedsakelig to forhold:

- Fri tilgang til å ta last mellom norske havner (kabotasje) kombinert med fritak fra krav om arbeidstillatelse for utenlandsk mannskap.
- Bruk av anbud i forbindelse med tildeling av løyve for passasjertransport.

Regjeringen foreslår å legge om dagens refusjonsordning for NOR-flåten til en ordning med nettolønn for sertifikatpliktige stillinger. I praksis vil dette bety at underordnede mannskaper ikke medtas i ordningen, og den er derfor ikke tilstrekkelig til å gi NOR-skip den ønskede konkurranseevne.

Det er nødvendig å utvide dagens nettolønns-/refusjonsordning til full nettolønn for alle NOR-fartøy som i dag er inne på refusjonsordningen. Dette vil koste om lag NOK 250 millioner.

**Konkurransedyktige rammebetingelser for NOR-flåten
koster 250 millioner ekstra.**

2. Behovet for norske underordnede sjøfolk

Sjøfarten er den eneste næringen der Norge hittil har greid seg i internasjonal konkurranse uten annet grunnlag enn kompetanse. Utdanning og karrieremuligheter til sjøs er grunnleggende for å opprettholde og videreutvikle denne kompetansen. Det er tre hovedgrunner til at det i denne sammenheng ikke er tilstrekkelig å satse på konkurransedyktige betingelser for offiserene:

- Erfaring som underordnet mannskap er et helt sentralt ledd i utdanningen. Uten et tilstrekkelig miljø av norske underordnede sjøfolk blir den tradisjonelle utdanningsveien for sjøfolkene sterkt svekket.
- På mange fartøy kreves spesialkompetanse innen farvannskunnskap og håndtering av utstyr. Dette er kompetanse som det er krevende å opparbeide. Spesiell farvannskunnskap krever lang fartstid i et farvann. Utvikling og bruk av avansert utstyr om bord skjer ofte som et ledd i kompetanseutveksling med landbaserte utstyrleverandører. Både for effektiv opplæring og for å beholde kompetansen i Norge er derfor norsk mannskap viktig.
- Rutegående passasjerfartøy har et betydelig behov for underordnet mannskap. Denne delen av næringen er imidlertid ikke stor nok alene til å sikre sin egen rekruttering. Mulighetene for å opprettholde norsk mannskap på Hurtigruten og i ferge- og lokalfart er derfor avhengig av et levedyktig miljø av norske underordnede sjøfolk.

RLF støtter regjeringens forslag for å samordne og effektivisere institusjonene i den maritime utdanningen. Det er viktig at kapasiteten holdes på et tilstrekkelig nivå, samtidig som mulighetene til å bygge sertifikater blir bedre. Vi går inn for en mer modulbasert utdanning, og at det åpnes opp for å bygge sertifikater også på fartøy som går i indre farvann, hvor dette i dag i praksis ikke er mulig.

Norske underordnede sjøfolk er nødvendig på grunn av sin kompetanse og som et rekrutteringsgrunnlag for offiserer.

3. Konkurransesituasjonen for rutegående passasjerskip

Rutegående passasjerskip omfatter omkring 200 ferger, 170 hurtigbåter og 11 skip i Hurtigruten. Totalt sysselsetter denne delen av næringen omkring 5.000 sjøfolk. Som departementet peker på i meldingen, har overgang til bruk av anbud ført til at også denne delen av næringen nå er konkurranseutsatt.

Departementet hevder imidlertid at skip i løyveavhengig fart ”på de vesentligste områder [vil] bli underlagt samme vilkår uansett om det benyttes norsk eller utenlandsk flagg”. På denne bakgrunn blir ikke rammebetingelsene for denne delen av næringen behandlet nærmere.

Vi deler ikke departementets vurdering, og mener meldingen på dette området er mangelfull. Det vil være flaggstatens regelverk som ligger til grunn for et utenlandskregistrert fartøy som går i rutetrafikk i Norge. Dagens særnorske krav til

utstyr og bemanning representerer derfor i utgangspunktet et konkurransehandikap for NOR-skip.

Det samme gjelder i forhold til skattereglene. Dersom mannskapet ikke oppholder seg i Norge ut over 6 måneder i året, vil det være underlagt hjemlandets skatteregler, inklusive eventuell nettolønn. I praksis vil det være lett å tilpasse arbeidstidsordningene slik at dette kravet er oppfylt.

I hvilken grad det er mulig å innføre minimumskrav i anbudsspesifikasjonene som utjevner de kostnadmessige ulemper som følger av særnorske krav og skatteregler er ikke avklart i meldingen. Dette er både et spørsmål om hvor mye norske myndigheter eventuelt er villige til å betale for en standard ut over internasjonale minimumskrav, og hvilke minimumskrav som vil være tillatt etter EØS-avtalen.

Et avgjørende punkt er bemanningens størrelse. Det er Sjøfartsdirektoratet som fastsetter bemanningskravet, etter uttalelser fra organisasjonene. Norske ferger har i dag stort sett en betydelig høyere sikkerhetsbemanning enn tilsvarende svenske. Et annet problem er at bemanningens størrelse ikke fastsettes før fartøyet er ferdig bygget, slik at det er beheftet med betydelig risiko å levere tilbud ved bygging av nye fartøyer.

Hurtigruten står i en særstilling i forhold til den øvrige rutegående skipsfarten. Deler av Hurtigrutens ruteopplegg er som kjent satt ut på anbud, og er dermed i prinsippet konkurranseutsatt. Også som reiselivsprodukt er Hurtigruten utsatt for sterk konkurranse. Utenlandske cruiseskip med tillatelse til å drive virksomhet i Norge på utenlandske betingelser, har betydelige kostnadmessige fordeler i forhold til Hurtigruten. Denne trafikken har økt betydelig i de siste årene. Antall anløp av utenlandske cruiseskip i norske havner har økt fra 1.070 i 1997 til 1.364 i 2003. hurtigrutens andel av cruisetrafikken har avtatt fra ca 20 % i 1999 til ca 17 % i 2003.

De fremtidige konkurranseforholdene for rutegående passasjerskip må avklares. Om nødvendig må også disse inn under en nettolønnsordning.

4. Slepe- og bukseringsvirksomhet

Norske slepe- og bukseringsrederier har utviklet teknologi i verdenstoppen, men sliter med et kostnadmessig konkurransehandikap. Den delen av flåten som ikke tilhører offshore, består av omkring 60 høyt spesialiserte fartøyer med omkring 300 sjøfolk. Størstedelen av virksomheten foregår mellom havner eller ut og inn fra samme havn. I tillegg er flåten avgjørende for kystberedskapen.

Slepebåtvirksomhet er konkurranseutsatt etter EUs kabotasjebestemmelser. For ren havnebuksering, det vil si bruk av spesialfartøy til utøvelse av støttefunksjoner til andre skip innenfor et snevert avgrenset og lukket havneområde, gjelder ikke disse bestemmelsene. Slike oppdrag blir allikevel normalt utlyst på anbud i EØS-området, slik at også denne virksomheten ofte vil være konkurranseutsatt.

Slepe- og bukseringsvirksomheten falt opprinnelig inn under refusjonsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk. I 2001 strammet imidlertid Næringsdepartementet inn

denne ordningens virkeområde. RLF har tatt dette opp med departementet, og klaget saken inn for Sivilombudsmannen. To norske slepebåter er foreløpig flagget til Sverige og Danmark.

Norsk taubåtteknologi er i verdenstoppen. Nettolønn for hele mannskapet på fartøy som oppfyller transportvilkåret vil sikre at kompetansen blir i Norge.

5. Innenriksfarten og den maritime klyngen

Innenriksfarten utgjør en stadig større andel av norsk skipsfart. Over 70 prosent av norske sjøfolk er nå sysselsatt på NOR-fartøy, hvor rutegående passasjertransport og offshore er de to største gruppene.

Norske verft og utstørsleverandører står særlig stekt i markedet for leveranser av fartøy til innenriksfart og offshore. I allianse mellom verft og rederi utvikles ny kompetanse og grunnlaget legges for nye driftsmodeller. Stabile konkurransedyktige rammevilkår vil sette næringen bedre i stand til å gjennomføre nødvendig fornying av en flåte hvor gjennomsnittsalderen ligger på 35 år for fraktestartøy og 25 år for ferger. Norske verft har vist seg konkurransedyktige på flere typer skip, men har i mange tilfeller et konkurransehandikap når det gjelder finansieringsmuligheter.

Stabile konkurransedyktige rammebetingelser for innenriks skipsfart vil legge grunnlaget for en positiv utvikling i den norske maritime klyngen.

6. Oppsummering

Rederienes Landsforening ser det som meget positivt at regjeringen i den foreliggende skipsfartsmelding har lagt vekt på å analysere utfordringer og muligheter for norsk innenriks skipsfart. Meldingen gir imidlertid ikke et tilstrekkelig nyansert bilde av konkurranseforholdene for denne næringen. Den løyvepliktige delen av næringen, inklusive Hurtigruten, er for tiden inne i en kritisk fase. Vi ber derfor komiteen være oppmerksom på dette, og støtte vårt generelle krav om konkurransedyktige rammebetingelser for alle NOR-skip og sjøfolk på disse, som reelt er utsatt for konkurranse.

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening

Harald Thomassen
adm.dir.