



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Utflagging av skip – årsaker og virkninger



M/S Sunmi, norskeid fartøy med utenlandsk flagg. Eies av Misje Rederi AS i Bergen.

Fotograf: Kristian-Markus Pedersen

Bacheloroppgave utført ved Høgskolen Stord/Haugesund - avdeling for nautikk

Skrevet av:

Jonas Juvberget

Kandidat nr. 29

Kristian-Markus Pedersen

Kandidat nr. 36

Hans Jørgen Sandal

Kandidat nr. 40

Anders Solberg Strønen

Kandidat nr. 05

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HSH innestår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Utflagging av skip – årsaker og virkninger

Jonas Juvberget

Kristian-Markus Pedersen

Hans Jørgen Sandal

Anders Solberg Strønen

Veileder ved Høgskolen Stord/Haugesund: Per Asbjørn Nygaard

Gradering av denne oppgaven: Offentlig

Sammendrag

I dette arbeidet ser vi på årsaker og virkninger knyttet til utflagging av norske skip.

Vi vil her se på hvilke følger dette får for de som har sitt arbeid om bord, rederiene og Norge som flaggstat og samfunn.

Det ble benyttet kvalitativ metode for å innhente relevant informasjon for å besvare problemstillingen. Vi har henvendt oss til personer med forskjellig bakgrunn og interesser, for å få belyst temaet fra flere sider. Herunder rederier, arbeidstakerorganisasjoner, Maritimt Forum, Maritimt Opplæringskontor og forskjellige politiske partier.

I prosjektet har vi kommet frem til at økonomi er hovedårsaken til at rederier flagger ut.

Det har også kommet frem at fartsområdebegrensningen i NIS gjør dette registeret vanskelig å forholde seg til for rederne. Fjernes denne begrensningen er det sannsynlig at mange kommer til å flagge inn til Norge.

Derimot er det også en mulighet for at flere da kommer til å omregistrere fra NOR til NIS, og at man derfor til slutt ender opp med ett norsk skipsregister.

De kortsiktige virkningene utflaggingen medfører til tapet av arbeidsplasser, mens det på lang sikt vil medføre til en redusert tilgang på norske toppoffiserer. Videre sannsynlige virkninger vil være tapet av opplæringsstillinger og tapet av maritim kompetanse i den landbaserte delen av den maritime næringen.

Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet som en avsluttende del av fire siste års nautikkstudenter ved Høgskolen Stord/Haugesund våren 2014. Den utgjør 15 studiepoeng per student, og har således vært relativt tidskrevende.

Vi vil gjerne takke vår veileder Per Asbjørn Nygaard for god veiledning med raske tilbakemeldinger og grundig oppfølging av oppgaven vår.

Vi ønsker samtidig å takke alle våre respondenter som har tatt oss godt imot og satt av tid til å besvare våre spørsmål. De har alle vært til stor hjelp for å bringe dette prosjektet i havn.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	i
Forord.....	ii
1.0 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for valg av problemstilling.....	1
1.2 Redegjørelse for førforståelse	1
1.3 Problemstilling	1
1.4 Formålet med oppgaven	2
1.5 Hva forstås med utflagging	2
1.6 Norsk skipsfartshistorie	3
2.0 Teoretisk grunnlag.....	5
2.1 Faktorer som påvirker valg av skipsregister (2002)	5
2.2 Utvikling av en konkurransedyktig nettolønnsordning (2012)	6
2.3 Gjeldene regelverk	8
2.3.1 Skipsregistrene	8
2.3.2 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	9
3.0 Metode.....	11
3.1 Bakgrunn for valg av metode.....	11
3.2 Kvalitativ metode- fordeler og ulemper	11
3.3 Utvalg og avgrensning	12
3.4 Gjennomføring.....	13
3.5 Bearbeiding av intervjuene.....	14
4.0 Utvikling	15
5.0 Datainnsamling	16
5.1 Introduksjon av rederier	16
5.2 Valg av register og flaggstat.....	18
5.3 Tiltak for å bedre det norske flagg	20
5.4 Konsekvenser av utflagging	24
5.5 Oppsigelse av mannskap?.....	25
5.6 Kostnadsforskjeller.....	26
5.7 Behov for nyutdannede	27
6.0 Drøfting	30
6.1 Årsaker til utflagging	30
6.1.1 Drøfting av NOR (Norsk Ordinært Register).....	30
6.1.2 Norsk Internasjonalt Skipsregister	34
6.1.3 Drøfting nettolønnsordningen	35

6.1.4 Rederipolitikk	38
6.2 Virkninger av utflagging.....	39
6.2.1 Tap av arbeidsplasser	39
6.2.2 Rekruttering	41
6.2.3 Mister kompetanse	42
6.2.4 Maritim Klynge	43
6.2.5 Internasjonal påvirkningskraft	43
7.0 Konklusjon	44
7.1 Forslag til videre arbeid	44
8.0 Referanseliste	45
Vedlegg I: Intervjuguide rederier.....	47
Vedlegg II: Intervjuguide arbeidstakerorganisasjoner	48
Vedlegg III: Intervjuguide Maritimt Opplæringskontor	49
Vedlegg IV: Intervjuguide politiske partier.....	50
Vedlegg V: Intervju Solstad Offshore ASA (intervju 1)	51
Vedlegg VI: Intervju Solstad Offshore ASA (intervju 2)	58
Vedlegg VII: Intervju Nor Lines Rederi AS	62
Vedlegg VIII: Intervju Arriva Shipping AS	67
Vedlegg IX: Intervju Knutsen OAS Shipping AS.....	75
Vedlegg X: Intervju Odfjell SE	82
Vedlegg XI: Intervju Hagland Shipping.....	89
Vedlegg XII: Kopervik Group.....	91
Vedlegg XIII: Fellesforbundet for Sjøfolk.....	92
Vedlegg XIV: Intervju med Maritimt Forum	97
Vedlegg XV: Intervju med Norsk Sjømannsforbund	100
Vedlegg XVI: Intervju med Maritimt Opplæringskontor	104
Vedlegg XVII: Intervju med Kristelig Folkeparti	107
Vedlegg XVIII: Intervju med Arbeiderpartiet.....	110
Vedlegg XIX: Intervju med Høyre.....	113
Vedlegg XX: Intervju med Fremskrittspartiet	116
Vedlegg XXI: Intervju med Senterpartiet	119

<u>Forkortelser:</u>	<u>Forklaringer:</u>
NOR	Norsk Ordinært Skipsregister
NIS	Norsk Internasjonalt Skipsregister
DIS	Dansk Internasjonalt Skipsregister
FAS	Føroya Altjóða Skipaskráseting. Færøysk internasjonalt skipsregister. (Engelsk: Faroe Islands International Ship Register)
TDW (DWT)	Tonn dødvekt eller dødvekttonn. Angir et skips bæreevne. Antall tonn last, proviant og drivstoff m.m. som et skip kan ha ved største tillatte dypgang. (Engelsk: tonnage deadweight)
ITF	International Transport Workers´ Federation. Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen.
IMO	International Maritime Organization
ILO	International Labour Organization
MLC	Maritime Labour Convention
STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping. Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk.
EØS	Det Europeiske økonomiske samarbeidsområde. EØS-avtalen: En avtale mellom Norge, Island og Liechtenstein og de 28 EU-medlemslandene.
EU	Den Europeiske Union. Består av 28 medlemsland.
FAFO	Norsk forskningsstiftelse. En av de ledende på samfunnsforskning i Norge.

NOK	Norske kroner
USD	US Dollar
ICS	International Chamber of Shipping. Den største internasjonale handelsforeningen for skipsindustrien, som representerer operatører og rederier i alle sektorer. Grunnlagt i 1921, og har sitt hovedsete i London.
DNV (DNV GL)	Det Norske Veritas. Et norsk klassifiseringselskap.

<u>Begreper:</u>	<u>Betydning:</u>
Skipsarbeidstaker	En ny kjønnsnøytral benevnelse, som er ment å erstatte det gamle uttrykket sjømann. Den nye benevnelsen brukes som et resultat av lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (Skipsarbeidsloven) av 2013.
Local content	En form for proteksjonisme, hvor enkelte lands myndigheter krever at en viss andel av et skips besetning skal være hjemmehørende i landet hvor skipet opererer.
Nettotonnasje	Størrelsen på et skip beregnet ut fra lasterom og tanker, målt i kubikkmeter og antallet av passasjerer. Utreknes ved hjelp av internasjonale regler. Nettotonnassen brukes for å beregne et fartøys avgifter.
Nærskipsfart/ «short sea shipping»	«Short Sea Shipping»: nærskipsfart, det vil si fart innenfor begrensede avstander, i motsetning til deepsea.

Bulk/bulkfarten	Skip som transporterer gods i bulk (ikke emballert gods).
Linjefart	Skipsfart i fast rute, med regelmessige seilinger og faste anløpssteder.
Stykkogods/stykkogdsskip	Skip som transporterer stykkogods, det vil si gods som ikke fraktes enkeltvis eller i kolli. For eksempel gods transportert på pall.
Offshore/offshoreskip	Fartøyer som operer og utfører støttefunksjoner i tilknytning til offshoreinstallasjoner.
Tariffavtale	En avtale mellom en fagforening og en enkeltarbeidsgiver eller en arbeidsgiverforening, som omhandler lønns- og arbeidsvilkår.
Havnestatskontroll	En internasjonal forpliktelse om at skip kontrolleres i fremmed havn, i henhold til gjensidig anerkjent vedtatt.
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Felles harmonisert regime for havnestatskontroller. 27 lands maritime administrasjoner er medlem av Paris MoU.
Qualship 21	Initiativ for å identifisere høykvalitets skip, og yte incentiver for å oppmuntre til kvalitetsoperasjoner. Opprettet av den amerikanske kystvakten. (Quality shipping for the 21st century)
Bekvemmelighetsflagg/Flag of Convenience (FOC)	Flagg som skip registreres under av bekvemmelighetshensyn.
EU-registre	De primære skipsregistrene i land som er medlem av EU, med noen unntak (for eksempel Isle of Man, som er underlagt Storbritannia).

Rederiskatteordningen	En ordning som gjør at rederibeskattede selskaper har et fritak for skatt for sine inntekter fra skipsfarten. Det betales i stedet en tonnasjeskatt.
Tonnasjeskatt	Skatt som er utregnet etter et fartøys nettotonnasje. Denne innkreves så lenge et fartøy er i drift, og er over en viss størrelse.

1.0 Innledning

Utflagging av norske skip har medført til at færre nordmenn enn før har sitt arbeid om bord. Dette er et fenomen som har vart i lang tid, men som i den senere tid har blitt satt mer i søkelyset.

Det er i dag ingen selvfølge at norskeide fartøy seiler med norsk flagg. Både langs norskekysten og i utlandet ser man gjerne disse fartøyene med flagg og besetninger fra andre nasjoner.

Om denne trenden fortsetter kan Norges posisjon som sjøfartsnasjon stå i fare, og med det også stillingene til mange norske skipsarbeidstakere.

1.1 Bakgrunn for valg av problemstilling

Utflagging er et tidsaktuelt tema som vi ønsket å skrive om.

Dette er også et problem som fremtidige skipsarbeidstakere kan komme til å bli stilt ovenfor. Billigere utenlandsk arbeidskraft kontra det stadig stigende norske lønnsnivået bidrar til at dette er et yrke som er svært konkurranseutsatt. Vi kan dessuten dra paralleller til andre næringer, som for eksempel luftfarten. Her kan man se en liknende trend, hvor flyselskapet Norwegian har registrert luftfartøy i Irland, og opererer disse med personell på internasjonale tariffavtaler.

1.2 Redegjørelse for førforståelse

Våre tanker i forkant av prosjektet var at utflaggingen var et stort problem for norske sjøfolk. Vi hadde også et inntrykk av at dette var et noe ømt tema, som kanskje ikke ville være så enkelt å finne konkrete svar på.

1.3 Problemstilling

Vi ønsker å belyse de problemene utflaggingen medfører for norske skipsarbeidstakere. Både for de som allerede er i jobb på norske og norskkontrollerte fartøy, men også for de som satser på en fremtidig karriere på sjøen.

Vi ønsker å undersøke hvorfor rederiene flagger ut, hva konsekvensene er og hva som skal til for å gjøre dette annerledes.

Derfor har vi formulert oss frem til følgende problemstilling: «Utflagging av skip – årsaker og virkninger».

1.4 Formålet med oppgaven

Vi vil identifisere de problemene som eksisterer omkring utflagging av skip, hvorvidt de eksisterer og hvem som eventuelt rammes av disse. Her tenker vi på hvilke skipsarbeidstakere som berøres, og hvordan utflaggingen påvirker rekrutteringen til sjømannsyirket. I tillegg skal vi se nærmere på hvilke konsekvenser utflaggingen får for den landbaserte maritime næringen.

Denne saken er tosidig, så en vinkling sett fra næringens side er naturligvis også viktig å ha med i rapporten. Er det slik at det er stadig flere rederier som velger å flagge ut sine fartøy, må det jo finnes årsaker til dette. Vi ønsker samtidig å finne ut av hva som avgjør rederienes valg av skipsregistre for deres fartøy. Hvordan står de norske skipsregistrene seg mot konkurransen fra andre, og kanskje åpne registre?

I dette arbeidet tar vi for oss rederier i nærområdet, Haugalandsdistriktet og Bergen.

Nærheten gjør det lettere og setter samtidig en ramme for arbeidet. Rederiene i regionen har flagget ut hele eller deler av flåten sin.

Vi vært i kontakt med rederier innen tank-, bulk-, stykkgoods- og offshorefartøy.

1.5 Hva forstås med utflagging

Ifølge Sjøfartsdirektoratet er definisjonen av utflaggingen at skipet under nåværende eier overføres til et register i utlandet. Skipet endrer dermed nasjonalitet og flagg. Derimot vil et registerskifte fra NOR til NIS ikke regnes som en utflagging, da skipet fortsatt beholder sitt norske flagg og hjemmehavn. Norske regler vil også gjelde for disse.

Det er forskjellige meninger om hva som ligger i begrepet utflagging. Norsk Sjømannsforbund og Fellesforbundet for Sjøfolk mener blant annet at et registerskifte fra NOR til NIS er å regne som utflagging. Dette grunnet at mannskapet ofte vil bli byttet ut med mannskap fra andre land.

Vi har valgt å definere utflagging på lik linje med Sjøfartsdirektoratet, men vil også se på eventuelle konsekvenser ved et registerskifte fra NOR til NIS.

1.6 Norsk skipsfartshistorie

Nordmenn har i lang tid, på grunn av landets naturlige nærhet til havet, brukt sjøveien til å transportere mennesker og gods. Fisket har dessuten vært en viktig ressurs. De tidligste funnene som beviser at mennesker ferdes på havet langs kysten vår stammer helt tilbake til 2500 år f. kr.

På 1870-tallet hadde den norske handelsflåten vokst seg stor i internasjonal sammenheng, og man kom for første gang i historien opp i en skipstonnasje som var 7 % av verdens samlede tonnasje (Figenbaum, Nilsen, Koren & Norsen, 2009).

På denne tiden var norske sjøfolk, i motsetning til i dag, ofte dårlig betalt. Men etter hvert som norske fartøy gikk mer i oversjøisk fart og sjømennene var ute i flere år om gangen måtte rederne betale disse bedre. Dette for å hindre at de forsvant på land i Amerika eller tok hyre på andre skip i andre rederier som betalte bedre.

Når verdens behov for petroleumsprodukter økte åpnet det seg også et marked for tankfarten. De norske rederiene var raskt ute med å bygge tankskip og i 1927 hadde vi verdens tredje største tankflåte.

Ved inngangen til andre verdenskrig hadde Norge verdens mest moderne tankflåte.

Arbeidsforholdene på sjøen hadde lenge vært dårlige, men ble langsomt forbedret utover 1900-tallet. Sjøsikkerheten ble satt på den politiske dagsorden noe som medførte at sjødyktighetsloven ble vedtatt i 1903. Denne loven var i så måte en milepæl.

Sjøfolkene ble også sent organiserte, og det var ikke før i mellomkrigstiden at arbeidskårene til disse ble bedret i samhold med den generelle velferdsøkningen til befolkningen. I 1910 ble Norsk Sjømannsforbund stiftet, denne foreningen jobbet for å bedre arbeidsforholdene til sjømennene.

Under første verdenskrig ble den norske seilskipsflåten mer enn halvert, og ved utgang av 1920-årene var seilskipene stort sett historie. Dette var ikke noe stor krise for rederne. Norske skip hadde ryggdekning i krigsforsikringen, nybygg ble det derfor bestilt mange av i denne perioden.

Under andre verdenskrig ble skipsfarten sterkt regulert, dette for å hindre spekulasjoner i skip og frakter, slik man hadde opplevd under første verdenskrig. Spesielt den norske tankfarten var viktig for å frakte petroleumsprodukter som det da var stort behov for.

Da Norge ble okkupert i april 1940 ble derfor forvaltningsorganet Nortraship dannet. Den norske regjeringen etablerte dette med formål om å forvalte den norske handelsflåten.

I etterkrigstiden steg størrelsen på den norske handelsflåten sakte opp igjen, i 1968 hadde Norge 10 % av verdens samlede tonnasje.

Etterspørselen etter containerskip og tankskip steg nå betraktelig, og norske rederier og verft spilte en viktig rolle i utviklingen av gasstankere. Det norske rederiet Odfjell var en pioner innen transport av olje og kjemikalier, og de er i dag fortsatt en av verdens største rederier innen dette segmentet.

Redere anså tidlig muligheten for å spare penger samt å sikre bedriften ved å flagge flåten ut til bekvemmelighetsflagg. Dette gjenspeiles i en økning av norsk tonnasje under utenlandsk flagg i 1960-årene. Dette ble gjort for å kunne forholde seg til et mildere regelverk og lavere mannskapskostnader ved å ansette utenlandsk arbeidskraft.

Skipsfartskrisen i 1970-årene førte til at enda flere rederier valgte å flagge ut skipene sine til bekvemmelighetsflagg, norskregistrert skipstonnasje ble da kraftig redusert.

I 1980-årene begynte man derfor å arbeide med å stoppe denne utviklingen ved å arbeide frem en mer fleksibel flaggpolitikk (Figenbaum et al., 2009).

Den 10. april 1987 kom NIS-proposisjonen opp til Stortinget, den ble vedtatt med borgerlig flertall og NIS-loven tredde i kraft 1. juli 1987. Hensikten var å gjøre det mer attraktivt for rederiene å seile med norsk flagg, men samtidig være fritatt for direkte beskatning til Norge, og med full frihet til å hyre mannskap fra andre land på internasjonale betingelser. Dette registeret ble en umiddelbar suksess, og fra 1987 til 1991 steg den norske handelsflåten fra 10,7 millioner til 42 millioner dødvekttonn. (Bakka, 2013, s. 104).

Den ekspanderende skipsflåten har medført til at rederne i større grad har vært nødt til å hente arbeidskraft fra utlandet. I 1960-årene var det omtrent 20 % utenlandsk arbeidskraft på norske skip i utenriksfart.

Siden den tid har utflagging, opprettelsen av NIS, flåtemodernisering og den begrensede tilgangen på norske sjøfolk medført til at andelen av disse har falt drastisk siden 1970-årene. Antallet norske sjøfolk var i 1965 nær 63000 (Søbye, 2000), mens det i 2008 hadde blitt redusert til omtrent 16000 (Figenbaum et al., 2009).

2.0 Teoretisk grunnlag

Vårt valg av problemstilling skulle vise seg å by på utfordringer med tanke på å finne informasjon. Det finnes lite litteratur, nærmest forbausende lite, omkring utflaggingen. Vi har imidlertid funnet to rapporter som vi ser som relevante og som vi støtter oss på. Det første arbeidet er en skoleoppgave, skrevet av en mastergradsstudent ved Høgskolen i Molde. I tillegg er det brukt en rapport skrevet av Maritimt Forum. Vi har også valgt å benytte regelverket som gjelder omkring skipsregistrering og nettolønnsordningen som en del av det teoretiske materialet. Under følger en nærmere presentasjon av rapportene vi har benyttet.

2.1 Faktorer som påvirker valg av skipsregister (2002)

Dette er en innleveringsoppgave på seks studiepoeng skrevet av Anders Hackett, en mastergradsstudent ved Høgskolen i Molde.

Denne oppgaven beskriver de valg som rederier står ovenfor når en avgjørelse om valg av skipsregister skal tas. Dessuten får vi her en innføring i hva som påvirker rederiene i avgjørelsen om å flagge ut, og hva som taler for å benytte et nasjonalt register kontra et åpent register.

Valget av skipsregister påvirkes av flere faktorer, og som Hackett fremhever i sin oppgave er økonomi en av hovedårsakene.

Hackett framhever i sin tekst noen punkter som taler for å benytte et nasjonalt skipsregister:

- Politisk press. Her nevnes ITFs svartelisting av enkelte bekvemmelighetsflagg, på bakgrunn av blant annet arbeidsforholdene og den generelle standarden om bord. Videre nevner han at ITF bedriver et aktivt press mot bruken av bekvemmelighetsflagg gjennom deres «Flag of Convenience Campaign».
- Forsikring og finansiering. Her påpekes blant annet vanskeligheten ved å få forsikret skip om den tekniske standarden om bord er for dårlig.
- Havnestatskontroller. Skip som er registrert i seriøse registre har en mindre sannsynlighet for inspeksjon og tilbakehold.

For et åpent register nevner Hackett følgende påvirkende faktorer:

- Økonomi. Økonomi nevnes som et av de viktigste argumentene som taler for bruken av et åpent register.

- Mannskapskostnader. Av de daglige driftskostnadene utgjør mannskapskostnadene en betydelig andel. I en tekst som Hacket referer til i sin oppgave viser han til at mannskapskostnadene kan utgjøre så mye som 50 % av de daglige utgiftene ved et fartøy.
- Lønn og pensjon. «*Lønnsnivået til mannskap på handelsskip har alltid vært kontroversielt*» sier Anders Hackett (2002, s. 9). ITF har satt krav til grunnlønnen for alle deler av mannskapet, men disse er ikke akseptert i alle land (per 2002). Hackett påpeker at det uansett er betydelige forskjeller på lønnsnivået hos mannskap av forskjellige nasjonalitet.
- Byråkrati/tungroddede systemer. Hackett påpeker at nasjonalt byråkrati er noe som redere ser på som negativt.

Selv om arbeidet er tolv år gammelt, er det fortsatt å anse som relevant. Vi antar at årsakene til valg av skipsregister ikke har forandret seg nevneverdig siden denne oppgaven ble skrevet. Derimot har vi lagt mindre vekt på selve tallmaterialet i arbeidet, og har således ikke trukket dette inn i oppgaven.

2.2 Utvikling av en konkurransedyktig nettolønnsordning (2012)

Maritimt Forums rapport om nettolønnsordningen fra august 2012 gir en forståelse for hva nettolønnsordningen er, samt betydningen denne ordningen har for norske sjøfolk. Maritimt Forum ble stiftet i 1990, og er en interesseorganisasjon som representerer den maritime næringen. De har i dag om lag 700 medlemmer, som utgjør både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden innen den maritime næringen i Norge. Medlemmene består av alt fra rederier, verft, kommuner, klassifiseringsselskap til utdanningsinstitusjoner og leverandørindustri (Maritimt Forum, u.å.).

Denne rapporten omhandler en ordning som er viktig for å beskytte norske sjøfolk opp mot den internasjonale konkurransen. I denne rapporten får man en beskrivelse av nettolønnsordningen slik den fungerer i Norge, og hvordan liknende ordninger fungerer i andre europeiske land. For en nærmere beskrivelse av nettolønnsordningen henviser vi til punkt 2.3.2.

Tilgangen på norske skipsarbeidstakere med praktisk erfaring fra sjøen dras frem som en av årsakene til den norske maritime næringens suksess. For næringen på land er tilgangen på skipsarbeidstakere med forskjellig kompetanse viktig. Maritimt Forum beskriver i sin rapport at underordnede her er like viktige som offiserer.

Det høye norske inntekts- og kostnadsnivået sammenliknet med andre land har ført til at norske sjøfolk er blitt utkonkurrert. Forskjellene på kostnadene er for store, noe enkelte rederier ikke klarer å forsvare.

Nettolønnsordningen bidrar til å redusere utgiftene ved å inneha norsk mannskap på fartøy registrert i NOR. Den øvre grensen på ordningen har siden 1. juli 2008 stått i ro, slik at denne har mistet sin effekt for hvert år som har gått. I forhold til lønnsstigningen og inflasjonen som har pågått, har dette medført økte kostnader for rederne. Det har derfor blitt stadig mindre økonomisk forsvarlig å beholde norsk mannskap fremfor et internasjonalt.

Noe som er spesielt med nettolønnsordningen i Norge er at denne ikke er lovfestet, men i stedet noe som har fremkommet ved årlige budsjettvedtak. At ordningen ikke er fastsatt, men i stedet er noe usikker, har gjort det verre for rederiene å satse på norske skipsarbeidstakere. For å velge en maritim yrkesvei er forutsigbarhet noe som er viktig. Henviser her til punkt 6.2.1, hvor vi har omtalt dette nærmere.

I rapporten fremhever Maritimt Forum viktigheten av å tilpasse nettolønnsordningen for og fortsatt sikre at denne er konkurransedyktig.

- Nettolønnsordningen bør lovfestes
- Dagens øvre grense i NOR må fjernes
- En nettolønnsordning må også innføres for NIS-registeret
- Regelverket må tilpasses EU
- En statsstøtte for å ha opplæringsplasser om bord bør innføres

2.3 Gjeldene regelverk

2.3.1 Skipsregistrene

Skipsregistrene i Norge er en oversikt over hvilke fartøy som er registrert i Norge og hvem som er eier av disse. Skipsregistrene ble slått sammen med Sjøfartsdirektoratet i 2012.

De norske skipsregistrene har to primærfunksjoner, en privatrettslig og en offentligrettslig.

Den offentligrettslige funksjonen er den offentlige kontrollen i skipet og dets eierforhold.

Privatrettslig funksjon omhandler å sikre rettsvernet til norske skip, dette kan være;

pantedokumenter, arrest, garanti for lønn og hjemreise med mer (Sjøfartsdirektoratet, 2014)¹.

I Norge er det tre skipsregistre, Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Dessuten finnes Skipsbyggingsregisteret (BYGG), som er en underavdeling av NOR¹.

I følge sjøloven er alle norske skip på over 15 meter registreringspliktige, og må derfor registreres i enten NOR eller NIS. Havrettstraktatens artikkel 91 sier at *«det må være en reel tilknytning mellom flaggstaten og skipet»*.

Norge har hatt et strengt tilknyttingskrav med tanke på krav til norsk eierskap og drift. I den senere tid har dette blitt utvidet til at majoriteten av eierne må ha tilknytting til land i EØS-avtalen. Men det er fortsatt et krav om norsk drift og økonomisk virksomhet etablert i Norge.

Skip som er registrert i NIS og som ikke tilfredsstillter kravene om EØS majoritet som nevnt over, må ha et hovedkontor i Norge, eller en representant som har fullmakt til å motta søksmål på vegne av eier.

NOR er det opprinnelige skipsregisteret i Norge. For fartøy som er registrert her er det norske arbeids- og lønnsvilkår som gjelder for mannskapet. Dette ble frem til 1992 styrt av domstolene, men ble etter dette administrert av Skipsregistrene¹.

BYGG er et register for fartøy som er under, eller som fremtidig skal bygges i Norge. Dette skipsregisteret gir et rettsvern for eier ved en eventuell konkurs hos byggeverftet, samt muligheten for finansiering¹.

NIS styres av NIS-loven, denne setter ingen krav til norsk besetning og mannskap kan dermed lønnes etter hjemlandets lønnsvilkår. Etter NIS-loven § 4 settes det begrensinger for fartsområde for fartøy i NIS. Disse begrensingene medfører et forbud mot å føre last eller

¹ Fra samtale med Eilif Fjon, kommunikasjonsdirektør hos Sjøfartsdirektoratet i Haugesund, 19.02.14

passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Denne begrensingen ble satt for å hindre at fartøy registrert i NIS ikke skulle utkonkurrere fartøy registrert i NOR (Nærings- og Fiskeridepartementet 2003-2004)

2.3.2 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Nettolønnsordningen og refusjonsordningen for sjøfolk er fastsatt i «Forskrift om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk». Denne fastslår i § 1 at formålet med forskriften er å legge til rett for maritim virksomhet. Ordningen skal bidra til at norske rederier blir konkurransedyktige sammenlignet med rederier i andre land, og tilskuddet skal bidra til rekruttering av norske sjøfolk og sikre en god maritim kompetanse.

Tilskuddet gis til sjøfolk på norskregistrerte skip.

Etter § 3 er tilskuddsordningen delt inn i to versjoner, avhengig av hvilke skip som blir omfattet.

- Refusjonsordning som er en *«prosentvis andel av rederiets lønnsutgift for visse grupper av sjøfolk på de aktuelle skip. Med lønnsutgift menes brutto utbetalt lønn til sjøfolkene. Det kan ikke gis refusjon for noen person som overstiger innbetalt inntektsskatt til Norge»*.
- Nettolønnsordning som er en *«refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for visse grupper av sjøfolk på de aktuelle skip. Skattetrekk og pliktige trygdepremier kan refunderes uavhengig av hverandre. Det legges til grunn at skattetrekket er blitt fastsatt slik at sjøfolk ikke forventes å få noen tilbakebetaling av skatt»*.

De fartøyene som er berettiget tilskudd etter § 7 er fartøy på over 100 brutto tonn som brukes til maritim transport herunder lasteskip, passasjerskip, slepebåter og skip i petroleumsvirksomhet.

Mannskapet om bord som blir dekket av tilskuddsordningen står forklart i § 5. Denne tilsier at sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge eller et annet EØS-land, eller er statsborger i et land som omfattes av EØS-avtalen, er skattepliktig eller trygdepliktig til Norge for inntekt vunnet om bord.

Nettolønnsordningen for NOR-skip har per i dag, 2014, et tak på 198 000 NOK per sjømann om bord, som det er berettiget tilskudd for. Denne maksgrensen har stått i ro siden 2008.

Refusjonsordningen som i motsetning gjelder for NIS-skip har en mye lavere maksgrense. Denne stiller også krav til bemanning, og det må derfor være en såkalt refusjonsbemanning om bord, dersom rederiet skal kunne motta noe tilskudd. I 2012 ble det gitt om lag 25 millioner NOK i tilskudd for NIS-fartøy (Maritimt Forum, 2012).

3.0 Metode

Vi har i denne oppgaven valgt å bruke kvalitativ metode med intervju for å innhente stoff og opplysninger for å kunne besvare problemstillingen. En kvalitativ metode er en metode som *«tar sikte på å fange opp mening og opplevelse som ikke lar seg tallfeste eller måle»* (Dalland, 2012 s.112).

3.1 Bakgrunn for valg av metode

Det ble tidlig klart at det var kvalitativ metode med intervju vi ønsket å bruke i oppgaven. Årsakene til at vi ønsket å benytte denne metoden med intervju var vårt ønske om å snakke med personer som hadde mye kunnskap på området, og forskjellige rederi som har flagget ut deler av flåten sin. Med dette temaet mente at det ville bli lettere å få et helhetlig bilde av hvilke årsaker og virkninger utflagging har i dag enn hvis man hadde brukt kvantitativ metode. Vi antok at ved å intervju personer med mye kunnskap om temaet, ville dette gi oss mer detaljert informasjon. Med kvalitativt intervju har informantene en bedret mulighet for å kunne uttrykke seg, kontra en spørreundersøkelse hvor det er begrenset hvor mye man kan svare (Johannessen, Kristoffersen & Tufte, 2011, s. 144). Dette var også noe vi mente var viktig. Vi var avhengig av at informanten kunne uttrykke seg friere, slik at vi skulle få den nødvendige informasjonen som kunne besvare problemstillingen.

Vi hadde i startfasen av oppgaven en viss anelse om hvilke personer, organisasjoner og rederi vi ville kontakte, og dette var også en medvirkende årsak til at vi valgte kvalitativ metode med intervju.

3.2 Kvalitativ metode- fordeler og ulemper

En av fordelene med kvalitativt intervju er at man kan møte personen ansikt til ansikt. En annen fordel er at man kan tilpasse intervjuet til vedkommende, og at man samtidig har mulighet til å komme med oppfølgingsspørsmål. På denne måten er det lettere å unngå misforståelser. I kvalitative intervjuer har man også anledning til å sammenligne svar fra informantene (Johannessen et al., 2011, s. 146). Man har også lettere for å få tilstrekkelig og mer utfyllende informasjon ved et kvalitativt intervju, enn ved spørreskjemaer (Johannessen et al., 2011, s. 145).

Ulempene ved kvalitativt intervju er vi ikke har anledning tidsmessig til å snakke med samtlige rederier som har flagget ut sine skip. Derfor får vi ikke det totale bildet på hvordan situasjonen er i dag. Men vi har intervjuet rederier med forskjellige fartøygrupper, og organisasjoner vi mener er mest relevante i forhold til utflagging. At informantens meninger kan bli litt for subjektive er også en ulempe, og det blir da vanskeligere å sammenligne svarene fra de forskjellige informantene. På denne måten blir da ikke all informasjon som kommer frem på intervjuet like relevant i forhold til oppgaven. Informanten kan også under et intervju gi litt uærlige svar, han vil gjerne ikke legge frem all riktig informasjon, og dette er også en ulempe. Det er også tidskrevende og tolke og analysere data som informanten har lagt frem på intervjuet, både ansikt til ansikt og online ved e-post.

Et kvalitativt intervju online vil si at man sender ut en intervjuguide til informanter på e-post, hvor de svarer skriftlig. En annen ulempe med kvalitativt intervju online er at man ikke med sikkerhet kan vite om informanten har mottatt e-posten og det kan variere veldig på informantenes evne til å utrykke seg skriftlig (Johannesen et al., 2011, s. 162). Noen kan være veldig flinke til å utrykke seg skriftlig mens andre kan slite veldig med formuleringen. Det er heller ikke sikkert at den informasjonen man får fra den aktuelle informanten alltid stemmer helt, så dette er også en ulempe man må ha i bakhånd når man bruker kvalitativ metode med intervju. Det er dessuten viktig å være litt kritisk til kildene.

Denne undersøkelsen involverer personer fra forskjellige miljøer, det vil si personer som ser ulikt på utflaggingen. Det var derfor viktig og ikke blir farget av personenes holdninger, noe vi har vi klart bra gjennom intervjuene.

3.3 Utvalg og avgrensning

Vi valgte å intervju personer vi så for oss hadde mye kunnskap om temaet, og kunne hjelpe med å belyse og svare på problemstillingen. Vi har intervjuet representanter fra næringslivet, herunder rederier, arbeidstakerorganisasjoner, interesseorganisasjoner og politiske partier.

For å undersøke hvordan situasjonen er med tanke på rekruttering kontaktet vi Maritimt Opplæringskontor.

Sjøfartsdirektoratet er den administrative myndigheten som forvalter regelverket innen sjøfart og vi valgte derfor å intervju en representant fra dem.

For å se saken fra næringens side kontaktet vi rederier innen forskjellige segmenter. Det er disse som skaper arbeidsplassene, flagger ut eller velger å beholde sine fartøy under norsk flagg. Fra rederinæringen var vi i kontakt med representanter fra Nor Lines Rederi AS, Solstad Offshore ASA, Arriva Shipping AS, Knutsen OAS Shipping AS, Odfjell SE, Kopervik Group og Hagland Shipping. Med disse fikk vi dekket fartøygruppene tank, offshore, stykkgoods og bulk.

Videre henvendte vi oss til representanter fra arbeidstakerorganisasjonene Norsk Sjømannsforbund og Fellesforbundet for Sjøfolk. Disse arbeider for å ivareta sjøfolkenes interesser.

Interesseorganisasjonen Maritimt Forum ble kontaktet for å få deres meninger om temaet.

Politikerne er med på å skape rammebetingelsene for næringen. Da disse har en helt annen bakgrunn enn de øvrige vi har vært i kontakt med, var det derfor relevant å få sett saken fra deres side. Fra politikken kontaktet vi representanter fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Arbeiderpartiet.

Vi valgte å avgrense oss til å gjennomføre personlig intervju med informanter som befant seg her på Vestlandet. Årsakene til at vi valgte å gjøre det på denne måten, var at det ville være for tidskrevende og kostbart å reise rundt om i landet for å utføre personlige intervju.

3.4 Gjennomføring

Denne metoden ble litt tredelt, vi har intervjuet informanter ansikt til ansikt, holdt telefonintervju og gjennomført delvis strukturert intervju online, hvor vi har sendt en intervjuguide til flere samtidig (Johannessen, Christoffersen & Tufte, 2011, s. 161). En intervjuguide vil si en liste over forskjellige spørsmål vi vil ha svar på under intervjuet (Johannesen et.al., 2011, s.147). Dette ble gjort slik at informantene fikk en mulighet til å forberede seg ved å sette seg inn i temaet og på denne måten være litt mer forberedt til intervjuet. Intervjuguidene er lagt med som vedlegg.

Vi har gjennomført åtte personlige intervjuer, hatt telefonintervju med Odfjell SE samt sendt ut e-post med intervjuguide til forskjellige rederier og politikere. De personlige intervjuene var delvis strukturerte, hvor vi på forhånd hadde lagd en intervjuguide som utgangspunkt. Vi varierte spørsmål og tema etter personen vi intervjuet (Johannesen et. al., 2011, s.145). Til intervjuet med Sjøfartsdirektoratet hadde vi også lagd en intervjuguide, men denne ble ikke

nevneverdig brukt, da vedkommende på forhånd hadde lagd en presentasjon som svarte på mange av våre spørsmål. De av spørsmålene som han selv ikke kunne svare på, henviste han til andre informanter som kunne hjelpe oss.

I forkant av de personlige intervjuene ble det avtalt å møte de aktuelle informantene på deres kontor eller i grupperom på skolen. Dette for å sikre mest mulig naturlige omgivelser. Hvert intervju tok omtrentlig en til to timer.

Vi både ringte og sendte e-post til informantene vedrørende forespørselen om å stille til intervju. Erfaringen vi sitter igjen med er at å ringe og avtale tidspunkt sparte oss for mye tid, kontra utsending av e-postmeldinger.

De som ble intervjuet gav oss mange gode svar. De var dessuten veldig engasjerte og lette å prate med, noe som gjorde at vi fikk god informasjon under intervjuene. Informantene synes vi hadde valgt et spennende tema å skrive om, og de var hjelpelige med å hjelpe oss ytterligere dersom det var ønskelig.

3.5 Bearbeiding av intervjuene

Vi tok notater under alle intervjuene og brukte dessuten lydopptaker på de fire siste. Dette grunnet at vi ikke klarte å få med oss all informasjon ved og bare notere. Etter intervjuene møttes vi innad i gruppen for å skrive et utfyllende intervjureferat. Mye av informasjonen vi fikk under intervjuene vil bli brukt senere i oppgaven. Vi fikk dessuten tillatelse til å gjengi de fleste av informantenes navn i oppgaven, noe vi satte stor pris på.

4.0 Utvikling

Norge er i 2014 den åttende største nasjonen målt i skipstonnasje og står for 3,1 % av verdens samlede tonnasje. Regnet i verdi har Norge den fjerde største flåten.

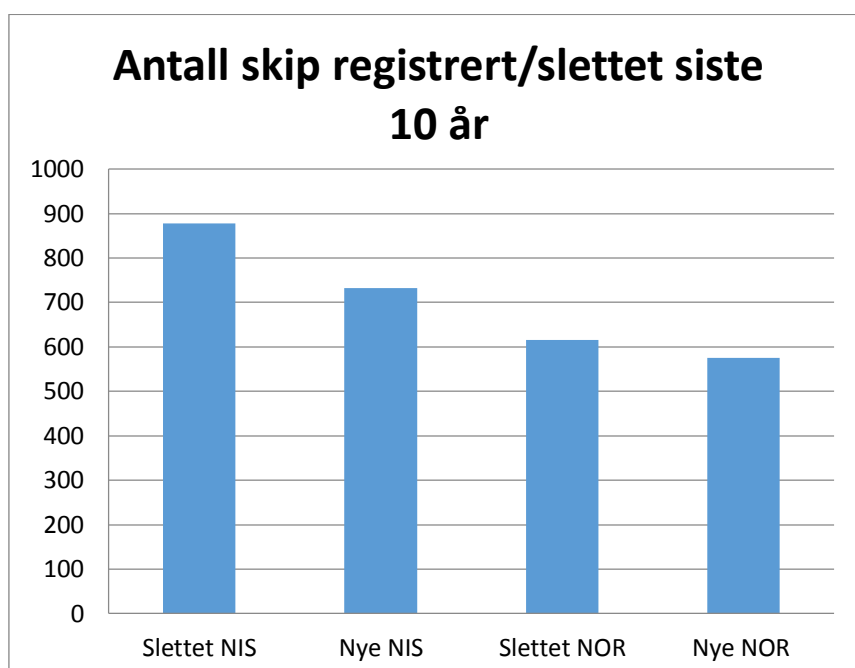
De fartøygruppene som er størst er kjemikalie, ro-ro og offshore².

I løpet av de siste ti årene har antallet fartøy under norsk flagg blitt redusert. Dette er en motsatt trend av verdensflåten som øker betraktelig. De trekker også frem at andre land i nærheten som Tyskland, United Kingdom og Danmark også har hatt en stigende utvikling i deres kontrollerte flåter. For å ta et eksempel har Danmarks internasjonale skipsregister, DIS, fra 2008-2011 økt med 14,5 % og United Kingdoms register økt med 15,3 %. Norges internasjonale register, NIS, har derimot hatt en nedgang på en prosent i samme periode³.

Går vi inn på forskjellige typer fartøy i de norske registrene, kan vi se at offshoreflåten har hatt en økning i antall fartøy i både NOR og NIS. I NOR står offshoreflåten for over halvparten av alle registrerte fartøy.

Tankflåten har hatt en stor nedgang i så vel NOR som i NIS. Spesielt i NIS, hvor den står for 45 % av antall slettede fartøy.

Lasteskipene har også hatt en nedgang i antall skip i både NOR og NIS³.



² Etter samtale med Eilif Fjon, kommunikasjonsdirektør hos Sjøfartsdirektoratet. 19.02.2014

³ Etter samtale med Eilif Fjon, kommunikasjonsdirektør hos Sjøfartsdirektoratet. 19.02.2014

5.0 Datainnsamling

Tanken bak våre intervjuer var å få ulike syn på utflaggingen og følgene av den for mannskap, rederi og samfunnet for øvrig.

5.1 Introduksjon av rederier

Solstad Offshore ASA ble grunnlagt av Johannes Solstad i 1964. Helt siden oppstarten har rederiet hatt sitt hovedsete i Skudeneshavn, de har også flere avdelinger i utlandet. Rederiet begynte innen offshoresegmentet i 1973 (Solstad Offshore ASA, 2013). Pr. 2014 sysselsetter rederiet om lag 2000 personer og opererer en flåte på 48 fartøy⁴.

Nor Lines Rederi AS startet opp i 1999. Deres hovedkontor ligger i Stavanger og de eies av Det Stavangerske Damskibsselskap AS. De operer i dag ni fartøy, alle under Færøysk flagg. Disse seiler i linjefart langs Norskekysten, Skandinavia, Tyskland, Holland og Østersjøen (Nor Lines, u.å). Nor Lines venter også to nybygg i løpet av året⁵. Nor Lines sysselsetter om lag 210 personer (Nor Lines, u.å).

Arriva Shipping AS, tidligere Sandfrakt AS, ble grunnlagt i 1972. Hovedkontoret ligger i Ølensvåg i Rogaland. Rederiet eier og opererer en flåte på ni skip, hvorav åtte er såkalte selvlossere og ett er et containerfartøy. Flåten opererer i hovedsak i Nord-Europa. Per oktober 2013 sysselsetter rederiet 132 sjøfolk, hvorav 27 er nordmenn (Sandfrakt AS, 2013).

Knutsen O.A.S. ble etablert i 1896. Rederiet utviklet seg og var på 1930-tallet det tredje største tankrederiet, en posisjon de innehadde helt fram til 1970-årene. I 1980-årene ble skipsbransjen utsatt for en krise som medførte til at selskapet ble oppløst. Et nytt rederi ble oppstartet med navnet Knutsen OAS Shipping AS. Knutsen er i dag et av landets største rederier innen tankfarten. Flåten består i dag av 37 skip og tre som er under bygging, rederiet har siden oppstarten i 1896 hatt sitt hovedkontor i Haugesund (Knutsen O.A.S, u.å).

⁴ Intervju med Per Stange, HR-direktør Solstad Offshore ASA, 13.3.2014

⁵ Intervju med Nicholai Olsen, daglig leder i Nor Lines Rederi AS, 14.3.2014

Odfjell SE er et ledende selskap i den internasjonale transporten og lagringen av LNG-gass i bulk og diverse kjemikalier. Odfjell ble etablert i 1914, og har siden den gang vært med på å utvikle kjemikaliefartøyene til slik vi kjenner de i dag. Flåten deres består i dag av 49 skip, hvorav 29 fører norsk flagg og de resterende har singaporsk (Odfjell SE, u.å.).

Hagland Shipping ble etablert i 1983, og det første skipet ble satt i drift i april 1984. I 2012 mottok Hagland Shipping to nybygg, som var første gang på mer enn hundre år. I dag operer Hagland Shipping en flåte på totalt elleve skip, hvorav av fem er eiet og seks er innleide. Fartøyene frakter diverse bulklaster som for eksempel tømmer, sand og stein. De opererer i hovedsak i Nordsjøen og Østersjøen (Hagland Shipping, u.å.).

Kopervik Group består av om lag 20 selskap. Kopervik Ship Management AS drifter en flåte på 16 tørrlastskip som opererer i nærskipfart (Kopervik Group, u.å.).

Maritimt Opplæringskontor, med tilhold i Haugesund, ble etablert i 1996, og eies av vel 50 rederier i regionen. De er Norges største opplæringskontor i maritime fag, og har som oppgave å formidle opplæringsplasser og å følge opp lærlingene på skipene. Maritimt Opplæringskontor driver også med rekruttering til næringen (Maritimt Opplæringskontor, u.å.).

Fellesforbundet for Sjøfolk ble stiftet 21. oktober 2000, og da som Seilende Oljearbeideres Forening. Dagens leder Leif R. Vervik og nestleder Harald Prytz var blant initiativtakerne til å danne dette forbundet. Dette på bakgrunn av at de var misfornøyde med forbundene de allerede var medlemmer av (bl.a. Norsk Sjømannsforbund). Dette forbundet ble etablert som et alternativ til de andre store norske sjømannsorganisasjonene, for spesielt å ivareta interessene til de som seilte i offshoreflåten. Forbundet inkluderer i dag alle seilende, fra lærling til kaptein. Medlemstallet er i dag på ca. 1500 (Fellesforbundet for Sjøfolk, u.å.).

Maritimt Forum ble stiftet 18. April 1990. Målet med Maritimt Forum er å vise frem Norges fremste konkurransefortrinn og gi et uttrykk for det maritime felleskapet vi har i Norge. Den totale medlemsmassen er på om lag 700. I dag jobbes det aktivt i Maritimt Forum med formål om å bedre samarbeidet mellom bedrifter innen det maritime næringslivet. Et annet viktig mål er å øke oppmerksomheten og forståelsen rundt hvor viktig den maritime næringen er for norsk samfunnsliv og økonomi. Maritimt Forum har regionskontorer over hele landet

(Maritimt Forum, u.å).

Norsk Sjømannsforbund ble stiftet 25. september 1910, og da som Norsk Matros- og Fyrbøter-Union. Forbundet har siden samme år vært medlem av Landsorganisasjonen i Norge. Per 1. august 2011 var medlemstallet på om lag 10 000. Forbundet innbefatter i dag tariffavtaler for ansatte innen dekk, maskin og catering i både innen- og utenriksfart. Norsk Sjømannsforbund har som målsetting å arbeide for trygge lønns- og arbeidsvilkår for alle grupper sjøfolk (Norsk Sjømannsforbund, 2010).

5.2 Valg av register og flaggstat

Hva de forskjellige rederiene vektlegger ved valg av register og flaggstat var noe vi anså som et viktig punkt, da dette viser hvorfor rederiene flagger som de gjør og hvorfor de eventuelt ikke bruker norsk flagg.

Nor Lines har valgt å registrere hele flåten sin i FAS. Dette grunnet at de mener Færøyene er en seriøs flaggstat med gode ressurser og god kompetanse. Da økonomi spiller en stor rolle kan de ved dette registeret benytte utenlandsk mannskap på ITF-tariffavtaler. I tillegg påpekes det at FAS har en veldig god refusjonsordning og lav tonnasjeskatt.

Arriva Shipping trekker frem at et bra omdømme er veldig viktig, da flaggstatens omdømme har en direkte sammenheng med antall havnestatskontroller fartøyet blir utsatt for. Dette kan vi se av plasseringen på Paris MoU sine lister over flaggstater.

Arriva Shipping bruker Gibraltar på store deler av flåten sin. Dette grunnet at det er et ryddig register med bra service og et lavt kostnadsnivå. Det er også viktig at flaggstaten følger internasjonale regler og ikke har for mange nasjonale særkrav, da dette kan bli komplisert. Det er viktig å ha et flagg som bankene anerkjenner og som man kan registrere pant i. Skal man kjøpe ny tonnasje kan man derfor ikke velge hvilket flagg man vil.

Knutsen OAS Shipping vektlegger regelverket i flaggstaten som viktig. Også det spesifikke fartøyet's fartsområde og kundens ønsker er viktige å ta hensyn til. For eksempel er NIS ofte

uaktuelt grunnet begrensinger på fartsområde i Norge.

Knutsen bruker Isle of Man på en stor del av flåten, dette grunnet at det er et enkelt flagg å forholde seg til. De bruker også klasseselskapet til å drive kontroll med skipene, noe som gjør det enkelt å administrere. Det er dessuten enkelt å få endorsement for offiserene.

Solstad Offshore ASA trekker frem flere ting som viktige. Herunder er operasjonell fleksibilitet viktig, altså at skip som operer i Nordsjøen som er registrerte i NIS har mange begrensinger i fartsområdet.

Omdømmet til flaggstaten er annen viktig ting. «*Når man selger kvalitetsvarer så må man også seile under kvalitetsflagg*» (Kvilhaug, E).

Rederier må også ta hensyn til flaggkravet, for rederier under den norske rederibeskatningsordningen er det krav om å ha 60 % av nettotonnasjen i NOR, NIS eller EU-registre.

Solstad mener at fordelene med å være flagget i NIS og NOR er et bra omdømme. Det er også veldig bra oppfølging fra registrene med tanke på endringer man ønsker å gjøre. En annen fordel ved NIS og NOR er at disse stiller sikkerhetsmessig høyt hos bankene, og det er derfor lettere å få tatt pant med sikkerhet i skipet.

Det blir også fremhevet muligheten for refusjonsordning ved å være registrert i disse registrene.

Et annet flagg som Solstad bruker er Isle of Man. Dette gir god fleksibilitet ved å ha muligheten til å seile på norsk sektor og i tillegg ha muligheten for å spare penger ved utenlandsk mannskap. Singapore blir også brukt siden de eier et rederi som er lokalisert i dette landet.

Odfjell SE vektlegger at det skal være et kvalitetsregister med god anerkjennelse, for eksempel i Qualship 21. I tillegg vektlegger Odfjell at flaggstaten har en god oppfølging av skipene. De velger også kun flagg hvor de har en lokal tilstedeværelse, derfor har de i dag kun norsk og singaporsk flagg. Odfjell mener disse er profesjonelle organisasjoner som følger opp på en ordentlig måte. Odfjell har flest skip i NIS, dette grunnet at de er nært, det føres en god kommunikasjon mellom dem, de kjenner rutinene og regelverket til NIS godt og at de er konkurransedyktige.

Singapore er et mer profesjonelt register når det gjelder deres sjøfartsdirektorats oppfølging av flagget. Dessuten er skipsregisteret mer moderne, raske og profesjonelle i sin saksbehandling med blant annet sertifikater og lignende, sammenlignet med for eksempel Sjøfartsdirektoratet her til lands. Som eksempel brukes sertifikat til mannskap om bord, hvor

Singapore ordner dette over natten, mens Sjøfartsdirektoratet i Norge kan bruke to til tre uker.

Hagland Shipping har skip registrert i Bahamas, Gibraltar og Malta. Disse blir brukt da de passer deres skip og har en grei servicegrad og kvalitet. De har ikke noe store fordeler ved å benytte disse registrene og sparer heller ikke kostnader opp mot NIS. Da NIS har begrensning i fartsområdet som Hagland operer i, er dette uaktuelt. NOR er helt uaktuelt for Hagland, da de norske mannskapskostnadene vil medføre til at skipene ikke er konkurransedyktige i det europeiske markedet.

Hagland Shipping bruker utenlandsk flagg på sine fartøy som mer en nødvendighet, enn noe de ønsker.

Kopervik Shipping bruker mye Bahamasflagg. Dette er de veldig fornøyde med, grunnet et bra servicenivå og en del web baserte tjenester. De bruker dessuten Kypros og Gibraltar, men dette er grunnet rederibeskatning.

5.3 Tiltak for å bedre det norske flagg

Tiltakene som rederiene og organisasjonene mente burde bli gjort for at NIS og NOR skal bli mer attraktivt mener vi er sentralt i vår oppgave. Dette vil vise hvilke endringer som bør gjøres for å stoppe trenden med en nedadgående norsk handelsflåte.

Nor Lines mener at NOR er helt uaktuelt grunnet krav om norsk tariff til hele besetningen. Dette er noe kundene deres ikke vil betale ekstra for, og de vil dermed ikke være konkurransedyktig i forhold til de andre billigere aktørene på markedet.

Restriksjonene i NIS om å gå mellom norske havner bør oppheves, dette er et ganske likt flagg sammenlignet med FAS og hadde derfor vært aktuelt. I kombinasjon med en bedre refusjonsordning i NIS hadde dette vært et attraktivt flagg for Nor Lines, og med stor sannsynlighet lignende rederi.

Videre trekker de fram at Sjøfartsdirektoratet har en veldig tung og stor administrasjon. Her må det bli lettere å komme i kontakt med rette personer, samt at saksbehandlingstiden må reduseres.

Arriva Shipping trekker frem tiltak som å fjerne fartsområdebegrensningen og også gi nettolønn i NIS som de viktigste tiltakene. Dette hadde bidratt til at Arriva hadde flagget flere

fartøy til NIS og mest sannsynlig hadde ansatt flere nordmenn om bord. De kunne også tatt inn flere lærlinger og kadetter i opplæringsstillinger.

Maksgrensen på nettolønnsordningen i NOR må heves, denne har stått i ro siden 2008. Må minimum justeres for inflasjon.

Arriva mener også at Sjøfartsdirektoratet har mye å lære av andre registre når det gjelder servicenivået. Her befinner blant annet Gibraltarregisteret seg langt foran, med tanke på behandlingstid og servicenivå.

Knutsen OAS Shipping påpeker at det er helt uaktuelt for dem å flagge NOR grunnet kostnader.

Om fartsområde restriksjonen i NIS hadde blitt fjernet ville Knutsen mest sannsynlig ha flagget om 90 % av alle bøyelasterne deres til dette skipsregisteret. De mener at flere norske rederier ville ha valgt NIS foran andre utenlandske registre, dersom fleksibiliteten her hadde vært like god sammenlignet med andre registre.

Knutsen mener også at en ulempe ved å fjerne restriksjonene i NIS, kan være at store deler av offshoreflåten vil skifte register fra NOR til NIS. Det er innen offshore vi finner store deler av NOR-flåten, og om disse flagger ut kan det bety at mange norske arbeidsplasser forsvinner om bord.

Solstad Offshore ASA mener at fartsområdebegrensingen i NIS må fjernes. Dette vil muliggjøre for å operere på norsk sektor med norsk flagg, uten en full besetning på norske lønnsvilkår. Det er grunnet denne begrensingen at de ser seg nødt til å flagge Isle of Man. De legger til at ved å flagge NIS, dersom dette hadde vært mulig, ville de beholdt samme type besetning men da med et norsk flagg.

Solstad trekker også frem at nettolønnsordningen må endres. Ettersom lønningene stiger hvert år blir denne dårligere og dårligere.

Odfjell SE trekker frem at det trengs en modernisering innen Sjøfartsdirektoratet, spesielt det som går på behandlingstid angående sertifikater til de om bord, den er for lang. På dette området har Sjøfartsdirektoratet blitt dårligere enn for eksempel Singapore. Da et sertifikat kan ta to til tre uker å få utstedt av Sjøfartsdirektoratet, klarer de i Singapore å få dette sendt over natten.

Hagland Shipping mener at fartsområdebegrensingene i NIS må oppheves. Også nettolønnsordningen må innføres på skip i NIS og med en sum som er adskillig større enn det som gis i dag.

Med disse endringene vil Hagland ha muligheten til å flagge fartøyene sine i Norge, og med en god nettolønnsordning muligens også muligheten til å ansette flere nordmenn på deres fartøyer.

Kopervik Shipping fastslår at det norske lønnsnivået på mannskapet er alt for høyt til å kunne seile med norsk flagg. For at de skal kunne registrere fartøyene sine i NOR, må det bli et bedre og mer prisgunstig alternativ.

Norsk Sjømannsforbund mener at dersom nettolønnsordningen skal fungere som tiltenkt må maksgrensen fjernes eller heves til et nivå som samsvarer med dagens lønnsnivå. Det bør også innføres refusjonsordning på fartøy som er registrert i NIS dersom hele sikkerhetsbemanningen er norske statsborgere.

Norsk Sjømannsforbund mente også at et tiltak kan være å innføre allmenngjøring på norsk sokkel, noe som medfører at hele mannskapet på alle skip som arbeider på norsk sokkel skal ha like rettigheter som norske arbeidere.

Fartsområderestriksjonene i NIS mener Norsk Sjømannsforbund bør opprettholdes. Da de mener at ved å fjerne denne restriksjonen vil bety slutten på den norske skipsarbeidstaker.

Fellesforbundet for Sjøfolk trekker først og fremst fram at politikken må endres og at det må legges mer press på politikerne. Nettolønnsordningen må utvides og maksgrensen fjernes, dette vil gi bedre grunnlag for norske rederier og gi sikrere arbeidsplasser.

Fellesforbundet for Sjøfolk mener at fartsområderestriksjonen i NIS bør opprettholdes.

Dersom denne fjernes mener de at mange norske skipsarbeidstakere vil miste jobben.

De sier videre at Norge og England er de eneste landene som ikke har beskyttende tiltak for sine skipsarbeidstakere, og at vi her kunne hatt tiltak lik de som finnes i Brasil.

Maritimt Forum sier først og fremst at det norske flagget må forbedres og at noe må gjøres med NIS-reglene. I tillegg nevner de at refusjonsordningen må endres og forbedres.

Maksgrensen må fjernes slik at det blir lettere for norske rederier å beholde og ansette norske skipsarbeidstakere.

Kristelig Folkeparti, representert ved medlem av Stortingets næringskomite mener det er viktig å styrke det norske flagget. For å klare dette trenger vi en konkurransedyktig nettolønnsordning som bidrar til at det lønner seg å bruke norsk mannskap. De mener også at det må lages en annen løsning angående fartsområdebegrensingene i NIS.

KrF mener også at den maritime utdanningen må bedres, dette gjennom bedre læreverk, økt samlokalisering og bedre infrastruktur. Det må dessuten sikres flere kadettplasser, slik at flere får erfaring fra skip.

Høyre ved leder av arbeids- og sosialkomiteen på Stortinget mener at skipsregistrene må drives effektivt og være servicert ovenfor sine brukere. De må også drive oppsøkende virksomhet for å beholde og rekruttere nye medlemmer.

Høyre vil dessuten sikre en konkurransedyktig nettolønn for norske skipsarbeidstakere både i NIS og NOR. Det er i dag satt ned et utvalg for å vurdere dette i kombinasjon med fartsområdebegrensingene for fartøy i NIS.

Arbeiderpartiet, ved politisk rådgiver i partiets stortingsgruppe henviser til den maritime strategien deres «Stø kurs 2020». Her fremgår det blant annet at for å oppnå måloppsettingen om at Norge skal være en attraktiv flaggstat er det viktig at Sjøfartsdirektoratet fremstår som en moderne sjøfartsadministrasjon, og som tilbyr gode løsninger som digitale tjenester, tilgjengelighet samt god service.

Arbeiderpartiet vil dessuten se på et forbedringspotensial i sjølovens regler om nasjonalitet og registrering.

Arbeiderpartiet ønsker også å heve taket på nettolønnsordningen og lovfeste denne. De mener også at fartsområdebegrensningen av fartøy i NIS bør videreføres, da en fjerning av denne vil kunne svekke NOR og tilhørende sysselsetting.

Fremskrittspartiet, ved næringspolitisk rådgiver i partiets stortingsgruppe ønsker å lovfeste nettolønnsordningen. Det er nedsatt et utvalg for å vurdere en eventuell liberalisering av fartsområdebegrensingene i NIS, og hvordan dette vil påvirke NOR. Utvalget skal også se på innretningen av nettolønnsordningen, om denne bør endres for å bli bedre.

Senterpartiet, ved politisk rådgiver i partiets stortingsgruppe mener at maksgrensen ved nettolønnsordningen bør heves, da mannskapskostnadene står for 2/3 av totale driftskostnader. Den bør i tillegg lovfestes.

Senterpartiet mener at det er viktig at NIS ikke forvitrer, men videreutvikles til et konkurransedyktig register i forhold til andre internasjonale registre. Derfor må fartsområdebegrensingene vurderes og muligens endres. Ved eventuelle endringer må man uansett sikre norske lønns- og arbeidsvilkår for alle, uavhengig av nasjonalitet.

5.4 Konsekvenser av utflagging

For å finne ut av dette henvendte vi oss til et utvalg av arbeidstakerorganisasjonene, Maritimt Forum og Maritimt Opplæringskontor.

Norsk Sjømannsforbund mener en åpenbar konsekvens er at norske skipsarbeidstakere mister jobbene sine. De første som mister jobbene sine er underordnet mannskap som forpleiningsassistenter, matroser og motormenn.

Fellesforbundet for Sjøfolk påpeker at en stor konsekvens er at mange norske mister jobben om bord. Det er de underordnede som mister jobben først, det tenkes da på matroser, motormenn og forpleiningspersonale.

Maritimt Forum begynner med at mange norske arbeidsplasser forsvinner for norske skipsarbeidstakere, herunder er det underordnet mannskap som først mister jobben. Færre norske seilende medfører at vi mister mye god kompetanse, spesielt ved rederikontorene og andre maritimt relaterte arbeidsplasser på land.

Maritimt Forum mener videre at en annen konsekvens er at Norge mister sin påvirkningskraft internasjonalt som for eksempel i IMO, dette grunnet en lavere norsk skipstonnasje.

Maritim Opplæringskontor påpeker at en stor konsekvens av dette er at om det ikke blir gjort noen endringer vil Norge til slutt dø ut som sjøfartsnasjon.

Maritimt Opplæringskontor mener videre at grunnet utflagging er antallet opplæringsstillinger, som lærling- og kadett plasser, i en nedadgående trend. Dette bidrar til at det blir utdannet færre skipsarbeidstakere, noe som i sin tur resulterer i at den maritime næringen sliter med å få tak i kvalifisert personell, som eksempelvis maskinister. Ved

landbaserte stillinger er det dessuten stort behov for personell med maritim bakgrunn. Her har det den siste tiden vært store problemer med å skaffe relevant personell, herunder stillinger som lærere og inspektører. Det blir spesielt trukket fram at direktøren for Sjøfartsdirektoratet ikke innehar noe maritim bakgrunn som et eksempel på dette.

5.5 Oppsigelse av mannskap?

Om rederier faktisk har måttet si opp mannskap fra fartøyene sine grunnet utflagging, mente vi var relevant for problemstillingen.

Dette spørsmålet ble derfor tatt opp i intervju ved fem av respondentene som representerer rederiene.

Nor Lines flagget i 2010 alle rederiets åtte fartøy til FAS. Ved samme anledning valgte de å erstatte underordnet mannskap, herunder matroser og kokk med andre fra lavkostland. Det ble tilrettelagt for at alle offiserene skulle få beholde jobben om bord, men da som ansatte i et færøysk selskap. Dette var det imidlertid kun en som takket ja til, og resten leverte dermed sin oppsigelse.

Arriva Shipping, ved daglig leder, sier at i hans tid i rederiet fra 2007 har ingen blitt sagt opp grunnet registerskifte. Dette grunnet en naturlig avgang og utskiftning av mannskap, og at Arriva har flagget ut skipene sine over store tidsrom. Men han kjenner til en hendelse fra før han begynte i rederiet hvor en norsk matros måtte gå som følge av registerskifte.

Knutsen OAS Shipping måtte for fem til ti år siden si opp norsk mannskap da de flagget ut. På fartøy hvor de tidligere hadde om lag 22 nordmenn om bord, hadde de etter utflaggingen redusert dette antallet til omtrentlig åtte. På deres bøyelastere var det tidligere kun nordmenn som jobbet om bord, men nå er disse utelukkende bemannet av utenlandsk mannskap. Denne utskiftningen har medført at mange norske har mistet jobbene sine om bord. Men Knutsen påpeker at grunnet pensjon og frivillige oppsigelser har de stort sett vært heldige.

Solstad Offshore ASA flagget ut en del fartøy i 2012, men klarte dette uten å måtte si opp enkelte av sine ansatte. Sommeren 2013 så de seg nødt til å flagge ut ytterligere fartøy, dette medførte grunnet overflødig personell at de måtte sende ut oppsigelse til enkelte av sine ansatte. De som fikk sin oppsigelse ble etter beste evne forsøkt omplassert til andre rederier, av Solstad.

Odfjell SE har ikke sagt opp mannskap grunnet registerskifte. Dette ble begrunnet med at deres besetning ikke ble bestemt ut fra flaggstat.

5.6 Kostnadsforskjeller

Under kostnadsforskjeller tenkte vi på forskjellene ved å ha et norsk mannskap om bord, sammenlignet med utenlandsk. Vi mente det ville være viktig å få frem den faktiske kostnadsforskjellen mellom norsk og utenlandsk mannskap.

For å finne ut av dette henvendte vi dette spørsmålet til de rederiene vi har snakket med.

Nor Lines trekker frem at de gjorde en utregning av kostnadsforskjellene før de flagget ut alle fartøyene deres i 2010. Denne viste at ved å bytte ut norsk underordnet mannskap med filippinske ville dette utgjøre en kostnadsreduksjon på fem millioner NOK per skip. Da de i dette tidsrommet opererte en flåte på åtte fartøy ble den totale besparelsen i året på 40 millioner NOK.

Mer spesifikt tjener en filippinsk matros i Nor Lines fra 2300- 2500 dollar i måneden, disse hadde en turnus på fire måneder om bord og deretter to måneder hjemme. I motsetning til norske skipsarbeidstakere har disse også kun betaling den tiden de er om bord.

Det koster dermed Nor Lines tre ganger så mye å ha en norsk matros ansatt på sine fartøy sammenliknet med en fra Filippinene.

Arriva Shipping mener at det er en stor forskjell mellom å ha ansatt norsk- og utenlandsk mannskap. Som eksempel trekker de frem at lønnsforskjellen på en polsk matros på et Gibraltarfartøy og en norsk matros på et NOR-fartøy kan være så stor som en tredjedel. Arriva Shipping har ett skip i NOR, og dette har personalkostnader som ligger på 45-50 % av den totale driftskostnaden. Mens på deres Gibraltarfartøy ligger denne kostnaden på omtrent 20 % av den totale driftskostnaden.

Knutsen OAS Shipping sier at det koster omtrent tre ganger så mye å ha ansatt en norsk matros som en filippinsk. Lønnsforskjellene blir mindre på de høyere stillingene om bord. Underordnede og junioroffiserer har en markant forskjell i avlønning, mens det i høyere stillinger som kaptein er ikke denne lønnsforskjellen like stor. Knutsen legger til at filippinerne har blitt dyrere med årene.

Solstad Offshore ASA trekker frem at filippinerne står seg godt i konkurransen med nordmenn, lønnen tatt i betraktning. Dersom en nordmann og en filippiner hadde hatt samme månedslønn, ville nordmannen fortsatt være dobbelt så dyr å ha ansatt. Dette grunnet turnusen samt at filippinere ikke har betalt på friperioden. I tillegg til dette kommer arbeidsgiveravgiften og andre sosiale utgifter for den norske skipsarbeidstakeren.

Odfjell SE påpeker at forskjellen er betydelig. For et fartøy med fire norske toppoffiserer og resten filippinere utgjør forskjellen cirka seks millioner kroner per fartøy, kontra et fartøy med rent norsk mannskap. Denne forskjellen er ikke utelukkende grunnet lønn, men også andre betingelser som pensjon, forskjellig turnus og diverse andre ordninger i Norge.

5.7 Behov for nyutdannede

For å opprettholde Norge som en stor sjøfartsnasjon er rekruttering av norske skipsarbeidstakere viktig. Dette for å videreføre kompetansen som har blitt opparbeidet i løpet av årene som har gått.

Ved spørsmål angående rekruttering og fremtidige behov henvendte vi oss til rederiene, sjømannsorganisasjonene, Maritimt Forum og Maritimt Opplæringskontor.

Maritimt Opplæringskontor opplyser at det faktisk utdannes for lite skipsarbeidstakere enn behovet tilsier. En vesentlig årsak til dette er de få kadett plassene som eksisterer og som resulterer i at studenter som er ferdigutdannet på skolen ikke får løst sertifikat. I Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norges region vil det i år være 60 – 70 studenter flere enn antallet kadett plasser.

Det er størst etterspørsel etter nyutdannede sturmenn og maskinister, og det bør derfor utdannes dobbelt så mange for å dekke inn behovet for fremtiden. I årene fremover vil det mangle omtrent 250 sertifisert personell for dekk og maskin. Noe som for eksempel har ført

til at Norled så seg nødt til å ansette polske maskinister på norske arbeidsvilkår, grunnet mangel på norske maskinister.

Nor Lines begynner med at det er i hovedsak rederier som operer i spesialfart som trenger norsk kompetanse om bord. Men det er en trend at etterspørselen etter norske skipsarbeidstakere er minkende.

Nor Lines sier videre at om denne utviklingen fortsetter er det ikke mange arbeidsplasser igjen til norske skipsarbeidstakere i fremtiden. Dette vil også ha en ringvirkning på land, hvor man mister kompetansen fra de som har hatt en karriere på sjøen.

Knutsen OAS Shipping har hatt en del problemer med den store ekspansjonen i offshoreflåten, noe som har medført at de har mistet deler av sitt sertifiserte personell. De sier videre at det ikke er lett å forutsi etterspørselen i fremtiden, da dette vil være påvirket av kostnadsnivå og krav om kompetanse. Knutsen presiserer at litt av problemet fremover er at få rederier vil påta seg kostnaden ved å lære opp nytt mannskap, da det er dyrt å ha opplæringsstillinger om bord.

Solstad Offshore ASA sier at etterspørselen har vært nokså stabil de siste fire-fem årene, i motsetning til rundt 2007, hvor etterspørselen var veldig stor etter norske skipsarbeidstakere. For underordnet personell blir derimot ikke etterspørselen så veldig stor i framtiden, mens det for offiserene ser lysere ut.

Solstad forteller at de til enhver tid forsøker å ha ti prosent av alle stillingene som opplæringsstillinger, dette for å sikre seg kompetent personell for fremtiden.

Odfjell SE trekker frem at etterspørselen etter norske skipsarbeidstakere er tilstede, men at etterspørselen etter disse til fartøy i NIS derimot har blitt redusert. Odfjell antyder at de er det rederiet med flest norske ansatte, men grunnet hard konkurranse, finanskrisen og en manglende nettolønnsordning har deres etterspørsel etter norske skipsarbeidstakere gått ned.

Fellesforbundet for Sjøfolk påpeker at utflaggingen har medført til et overtall av norske skipsarbeidstakere. Det er stor mangel på norske maskinister, og dermed stor etterspørsel etter disse.

Norsk Sjømannsforbund trekker også fram at det er stor etterspørsel etter maskinister, og at det er stor rift etter nyutdannede på jobbmarkedet.

Maritimt Forum sier at det er en etterspørsel etter sertifisert personell på norske skip, men liten tilgang på kadett plasser danner en flaskehals under utdanningen.

6.0 Drøfting

I dette kapittelet skal vi drøfte hvilke årsaker som medvirker til utflagging og hvilke konsekvenser dette kan føre til.

6.1 Årsaker til utflagging

Vi vil her se på det vi anser som de viktigste årsakene til at rederiene ser seg nødt til eller velger å flagge ut, hele eller deler av flåten sin. Vi vil også diskutere eventuelle endringer som vi og våre respondenter mener kan være en potensiell løsning.

6.1.1 Drøfting av NOR (Norsk Ordinært Register)

Vi skal her drøfte litt rundt NOR-registeret, og dets fordeler og ulemper.

Kvalitet i NOR

I Paris MoUs «Flag performance list 2012», som er den nyeste tilgjengelige (gyldig pr. 1.juli 2013), finner vi flaggstaten Norge på en sjuende plass. United States Coast Guards program Qualship 21, som for øvrig ble nevnt av Odfjells respondent, har publisert en liste over såkalte «Fully Qualified Flag Administrations for 2013» (United States Coast Guard QUALSHIP 21 Initiative, 2014). Norge er representert blant disse flaggstatene, uten at denne tabellen rangerer disse på noen måte.

International Chamber of Shipping (ICS) publiserer årlig deres «Shipping Industry Flag State Performance Table» (ICS All Free Resources (Full List), u.å.). Denne oversikten baserer seg på 18 forskjellige kriterier, men er dessuten noe basert på listene til Paris MoU og Qualship 21. I den nyeste utgaven, «Shipping Industry Flag State Performance Table 2013/2014», er Norge blant de få flaggstatene som får «godkjent» på samtlige kriterier. Oversikten består av 111 land, og her finner vi altså Norge blant de ti landene som fikk full pott. Blant disse finner vi også Danmark, Nederland og England.

Uten at man skal se seg blinde på disse resultatene, så er det uansett hold i å påstå at Norge *er* et kvalitetsflagg. Men at Norge har et bra omdømme internasjonalt er vel ikke det eneste som tilsier at Norge skulle være en attraktiv flaggstat?

Blant våre respondenter hevdes det at omdømmet har en stor betydning ved valg av flaggstat. Kan skipets flagg si noe om rederiet som drifter skipet? Hvordan rederiet ønsker å fremstå

utad, blant kunder og andre. Dersom skipet fører et «bra flagg», går kanskje rederiet frem som et godt eksempel?

Å tilhøre en anerkjent flaggstat, som Norge, minsker nok dessuten sannsynligheten for uventede kontroller. For så vel reder som mannskapet om bord, så er nok dette en av fordelene med å være i et godt register.

Respondenten fra Solstad fortalte at de norske skipsregistrene er veldig bra, både i forhold til omdømmet, men også med tanke på sikkerhet ved pant. Det kan tenkes at de norske registrene stiller sterkere her, særlig blant de norske bankene. Og det er kanskje nettopp disse som i hovedsak benyttes av norske rederier?

Skip registrerte i NOR, eller NIS for den saks skyld, er underlagt norsk jurisdiksjon og rettsvern.

Rettsvernet i de norske skipsregistrene bidrar nok til at rederne kan operere med en viss følelse av trygghet om at flaggstaten Norge står bak dem. Kanskje særlig viktig for redere som har fartøy som opererer utenfor landegrensene. På den andre siden stilles det også visse krav til rederne. De er her pliktige til å følge så vel norske særkrav som det internasjonale regelverket.

Ved at flaggstaten setter krav til rederiene medvirker kanskje dette til å holde kvaliteten oppe, både på fartøyene men også på selve skipsregisteret.

Nærheten til Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene NIS/NOR blir nevnt som en fordel med å ha skip registrert der. I en verden hvor mye kan gjøres via internett og eventuelt telefon, antar vi at den fysiske beliggenheten til skipsregisteret ikke er av så stor betydning lengre. På den andre siden er det nok fortsatt slik at enkelte redere ønsker å ha muligheten til å besøke etatene.

Av vår respondent fra Nor Lines ble vi fortalt hva som påvirket deres valg av skipsregister, og han fremhevet gunstige refusjonsordninger, en lav tonnasjeskatt samt at registeret forholdt seg til Sjøfartsstyrelsen i Danmark.

For å gjøre det mer attraktivt å ha skip i NOR finnes refusjonsordninger og rederiskatteordningen.

Kostnader i NOR

Rederier som gjerne har en større grad av tilhørighet til Norge kan seile under det norske flagget. Kravene for NOR er at skipet skal være underlagt teknisk eller kommersiell drift fra Norge, samt inneha en rettslig representant her. For øvrig kan eieren være fra et hvilket som helst land innenfor EØS (Sjøfartsdirektoratet, 2014).

I NOR-flåten må alle som har sitt virke om bord forholde seg til norske tariffavtaler. Dette medfører at fartøyer som er registrerte i NOR i all hovedsak er bemannet med norske, eller i alle fall skandinaviske, skipsarbeidstakere. Forståelig nok siden de norske tariffavtalene medfører at for eksempel en polsk matros har rett på den samme avlønningen som en som er norsk.

Økonomi spiller en viktig rolle, og av ulemper med NOR nevnes kostnadene. Ikke kostnadene forbundet ved å ha fartøyene registrert i NOR, men kostnadene ved å ha et mannskap på norske tariffier. Et flertall av våre respondenter fra rederinæringen nevner kostnadene ved NOR som en medvirkende årsak til å overføre fartøyene til enten NIS, eller utenlandske registre.

Som vår respondent fra Hagland Shipping uttalte er NOR utelukket for deres del. Dette begrunnet med at skip med et helnorsk mannskap ikke er konkurransedyktige i det europeiske markedet. Men er det virkelig slik at NOR et register for de fartøyene som bare opererer i Norge?

Respondenten fra Fellesforbundet for Sjøfolk forklarte at det er stort sett kun nærskipsflåten og offshorefartøy som i dag er i NOR.

Selv med nettolønnsordningen som finnes i NOR hevdes det at ordningen, slik den er i dag, ikke forsvare de ekstra kostnadene som lønnsutgiftene tilsier. Å bedrive konkurranse i et internasjonalt marked, og opp mot rederier som operer med helt andre lønnskostnader, kan tenkes å være vanskelig. Så lenge kundene ikke er villige til å betale ekstra for å ha en ren norsk besetning, er det nok sannsynlig at flere rederier ikke anser dette som økonomisk forsvarlig. Som respondenten fra Nor Lines forklarte så er det vanskelig å konkurrere mot andre og gjerne billigere aktører, og at det hadde derfor vært helt umulig å fortsette i NOR. Kundene på den ene siden ønsker gjerne en billigst mulig transport av sitt gods, mens rederiene på den andre siden ønsker en høyest mulig fraktrate.

Det har nok blitt slik at mange rederier som også operer utenfor landegrensene har valgt å flagge ut, mens det på den andre siden finnes rederier som fortsatt ønsker å beholde fartøyene i NOR. Andre rederier igjen står kanskje ikke helt fritt til å velge register. Kanskje som følge av krav fra kunden som har leid inn skipet, eller norske særkrav. Her kan vi eksempelvis nevne bilferger som går i kontrakt for Statens vegvesen eller hurtigbåtruter som drives for fylkeskommunene. Videre finnes krav til fartøy som opererer på norsk sokkel, hvor vi fortsatt finner brorparten av disse i NOR.

På bakgrunn av krav om såkalt «local content», som blant eksisterer i Brasil, så har ikke norske rederier her noen mulighet til å benytte NOR-skip for lengre perioder. I praksis blir derfor NIS, brasiliansk eller andre registre benyttet.

Hvordan kan Norge som flaggstat forbedres?

Selv om Norge som flaggstat oppnår gode resultater hos Paris MoU, Qualship 21 og ICS, finnes det nok alltid rom for forbedring. Skipsregistrene i Norge konkurrerer om tonnasje med andre lands registre, i en skarp internasjonal konkurranse. Særlig opp mot registre som ikke setter krav til lokal tilstedeværelse. Som det fremkommer av våre respondenter så er det ubetydelige kostnadsforskjeller mellom å ha fartøy registrerte i NOR, NIS eller utenlandske registre.

Vår respondent fra Nor Lines nevner at skipsregistrene har en «tung og stor administrasjon». Det ble forklart at siden Nor Lines gikk fra å være et mindre rederi i NOR over til å bli et av de største rederiene i FAS, gjorde dette at de fikk lettere kontakt med de rette vedkommende i registeret.

For rederiene som faktisk betaler for å ha fartøy innført i skipsregistrene er det jo forståelig at det reageres på at de ikke får den hjelpen de behøver.

Fra Arriva Shipping ble vi fortalt at saksbehandlingstiden i Norge er veldig lang, sammenliknet med skipsregistrene i Bahamas og Gibraltar. Fra Knutsen OAS fikk vi høre det samme, men også at behandlingstiden har blitt kortere med tiden.

Det kan tenkes at en modernisering av skipsregistrene og deres tjenester er på sin plass? Respondenten fra Odfjell mener i alle fall at en effektivisering og modernisering av direktoratets rutiner må til. Av vedkommende ble vi fortalt at det faktisk kunne ta opptil to-tre

uker å få utstedt et sertifikat fra Sjøfartsdirektoratet her til lands, mens den samme operasjonen i Singapore kunne være ferdig allerede over natten.

6.1.2 Norsk Internasjonalt Skipsregister

NIS er et mye omdiskutert tema når det kommer til utflagging, og vi vil her drøfte hvorfor rederier velger å flagge ut til utenlandske registre enn å flagge til NIS.

Når det gjelder fartsområdebegrensningen i NIS er det store uenigheter blant våre respondenter om denne bør opprettholdes eller fjernes.

I følge Nærings- og Fiskeridepartementet (2003-2004) var hovedformålet til NIS «å sikre at norskeide skip ble registrert under norsk flagg, bedre konkurransevilkårene for norsk registrerte skip i utenriksfart samt å opprettholde sysselsetting av norske sjøfolk. Ved etableringen av NIS ble det åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår».

Man kan stille seg spørsmålet om dette registeret har fungert slik som regjeringen hadde planlagt?

Samtlige av de rederiene vi har intervjuet sier at grunnet fartsområderestriksjonen i NIS er dette registeret uaktuelt for dem. De ønsker å være registrert i et norsk register, men sier at dette ikke er mulig. Dette medfører at mange fartøy som kunne hatt norsk flagg ikke får muligheten til dette grunnet restriksjoner og lønnsnivå. Som eksempel på dette uttaler Knutsen at de ved stor sannsynlighet vil flagge 90 % av bøyelasterne sine til NIS om disse restriksjonene endres eller blir opphevet. De sier også at en ulempe ved å endre eller fjerne fartsområdebegrensningen kan bli at offshoreflåten foretrekker å benytte NIS fremfor NOR. Noe som igjen kan resultere i at mange norske arbeidsplasser forsvinner om bord. Dette synspunktet deler Norsk Sjømannsforbund, Fellesforbundet for Sjøfolk og Arbeiderpartiet, da en fjerning av fartsområderestriksjonen vil kunne svekke NOR og tilhørende sysselsetting.

Solstad, som er store innen offshorenæringen, trekker derimot frem at såfremt restriksjonene hadde blitt opphevet, ville ikke dette hatt noen innvirkning på deres fartøy i NOR. De ville da hatt muligheten til å omregistrere deres fartøy som i dag er i Isle of Man over til NIS, men beholdt den samme mannskapssammensetningen. Dette kan føre til at Solstad, og med stor sannsynlighet også andre rederier, hadde flagget inn flere fartøy til Norge. Med en god nettolønnsordning i NIS kunne det i tillegg blitt flere nordmenn på disse fartøyene.

Av dette kan vi se flere mulige utfall ved en eventuell fjerning av fartsområdebegrensningen. Man kan tenke seg at ved å fjerne denne så vil antallet norske fartøy med norsk flagg øke betraktelig. Antallet norske skipsarbeidstakere vil sannsynligvis holde seg stabilt, og muligens til og med stige. Dette kan på den andre siden bety slutten for NOR og den norske skipsarbeidstaker, ved at ingen eller få rederier vil benytte seg av NOR. Dette grunnet de økonomiske rammevilkårene.

En kan også tenke seg at en endring i regelverket kan være en løsning. Flere av våre respondenter mente at en revidering av denne ville være en mulig løsning for å styrke NIS og dermed hindre noe av utflaggingen. Men det var ingen av disse som kom med mulige forslag til endringer.

Vi sitter igjen med det inntrykk at rederier som også opererer langs norskekysten gjerne benytter utenlandske flagg. Av dette kan vi se at fartsområdebegrensningen er til hinder for bruken av et norsk register i norske farvann.

Dersom restriksjonene som dag finnes i NIS blir fjernet, er det nok ikke utenkelig at man til slutt ender opp med kun ett norsk skipsregister?

6.1.3 Drøfting nettolønnsordningen

Her skal vi drøfte hvilke konsekvenser nettolønnsordningen har for utflaggingen av norske skip og mannskapet som jobber om bord. Vi vil også drøfte hvilke endringer som kan gjøres for at denne skal fungere bedre etter sin hensikt.

Fungerer den etter sin hensikt i dag?

Nettolønnsordningens hensikt er å gjøre det lettere for rederier å være registrert i NOR og dermed å beskytte norske skipsarbeidstakere. Ifølge mange av våre respondenter har denne ordningen mistet en del av sin effekt, hovedsakelig grunnet at maksimalbeløpet per skipsarbeidstaker har stått i ro siden 2008 mens lønningene har steget.

Dette medfører at det refunderte beløpet utgjør mindre av de totale lønnskostnadene.

Maksbeløpet har vært oppe til vurdering hvert år, men regjeringen har allikevel bestemt at denne er høy nok til å tjene sin hensikt og har derfor ikke blitt justert. Det kan tale for at rederinæringen er for godt vant, og at nettolønnsordningen faktisk er på et akseptabelt nivå.

En annen årsak kan være at politikerne er i utakt med tiden, og derfor ikke bevilger nok penger fra statsbudsjettet til maritim sektor.

Nettolønnsordningen gjelder ikke for alle fartøy som er registrert i NOR.

Innen offshoresegmentet er det eksempelvis kun de fartøyene som har en transportfunksjon som blir dekket. Flytekraner, intervensjonsfartøy, lagerskip og produksjonsskip er eksempler på fartøy som har fått avslag (Maritimt Forum, 2012). Dette medfører at disse fartøyene blir for kostbare å ha registrert i NOR, grunnet at mannskapet ikke vil bli dekket av denne ordningen.

Det vil her bli gjennomgått de endringer som våre respondenter foreslår for å få en mer konkurransedyktig nettolønnsordning. Hvilken effekt de forskjellige endringene kan komme til å ha, vil også bli drøftet.

Heve taket

Flertallet av våre respondenter mente at taket var for lavt og burde heves. Dersom dette ble hevet kunne det ha medført til at flere ville ha benyttet seg av NOR, da det vil bli billigere for rederiet å ha norske skipsarbeidstakere ansatt.

Ved å heve taket kan også antall opplæringsstillinger øke. Noe som kan være viktig da det i dag er mindre opplæringsstillinger enn studenter til maritim utdanning.

Ser man det fra den andre siden, er taket på nettolønnsordningen i dag høy nok til at den ikke berører majoriteten av de underordnede stillingene, det kan da tenkes at å heve dette taket ikke vil hjelpe denne gruppen (Maritimt Forum, 2012).

Men samtidig kan det hjelpe fartøy i NOR, da det er lettere å være registrert her grunnet det totale refunderte beløpet vil bli større per skip, grunnet en høyere refusjon av offiserenes skatt.

Om taket på nettolønnsordningen skal heves kan det tenkes at utflaggingen må skje i større monn, og dermed tvinge politikerne fra å snakke til faktisk å handle. Om det hadde blitt åpenbart for flere at dette er et problem ville nok også handlingsviljen ha økt. Hadde for eksempel Color Line og Fjordline flagget ut sine fartøy og byttet ut hele mannskapet ville endringen ha blitt mer synlig for flere og behovet for å gjøre noe blitt klarere.

Nettolønnsordning i NIS

Flere av våre respondenter har også nevnt at en nettolønnsordning i NIS kunne ha bidratt til en økning i antallet norske skip og skipsarbeidstakere. Dette kan muliggjøre det å konkurrere på det åpne markedet med en hel eller delvis norsk besetning. En mulighet kan være å gi full

nettolønn dersom et fartøy seiler med norsk sikkerhetsbemanning og et bestemt antall opplæringsstillinger om bord. Dette kan bidra til en økning av antallet opplæringsstillinger, da fartøy i NIS-flåten står for en liten del av de opplæringsstillingene som finnes i dag.

Hvorfor skal ikke norske skipsarbeidstakere bidra til samfunnet?

Slik nettolønnsordningen er i dag går mye av det de norske skipsarbeidstakerne på enkelte fartøy i NOR betaler i skatt tilbake til rederiet. Også i NIS får enkelte redere tilbakebetalt en viss refusjon av lønnsutgiftene. Dette medfører at skipsarbeidstakeren bidrar mindre til samfunnet enn andre med samme lønnsnivå. Om det blir fastsatt full nettolønnsordning uten tak i NOR og NIS vil dette bidraget bli enda mindre. Da de i tillegg har flere skattefordeler som sjømannsskatt vil bidraget bli enda mindre. Er dette rettferdig ovenfor andre bedrifter? Om noen bedrifter skal få refundert det deres ansatte betaler i skatt, burde ikke alle få det? Og hva ville da skje med Norge som et land uten disse skatteinntektene?

Vi kan anta at de tapte inntektene fra nettolønnsordningen ikke vil ha stor betydning for staten. Norge et rikt land med gode økonomiske rammevilkår som gjør at de kan ta seg råd til å ha en god nettolønnsordning for skipsarbeidstakere.

Hadde derimot staten ikke hatt de midlene tilgjengelig som de faktisk har, hadde nok ikke nettolønnsordningen eksistert slik den er i dag.

På den andre siden er en som arbeider på havet også ofte vekke halve året på arbeid, og kan derfor koste staten mindre penger.

Det kan også tenkes at om ikke nettolønnsordningen hadde vært tilstede ville mange flere fartøy vært flagget i andre land og med utenlandsk mannskap. I denne situasjonen hadde ikke Norge fått noen skatteinntekter fra de ansatte, i motsetning til i dag der de får deler av denne.

Lovfesting av nettolønnsordningen

Slik ordningen er i dag er den en forskrift. Ved å lovfeste denne kan det hende at rederier tør å satse mer langsiktig med denne som grunnlag. Dette kan danne en mer forutsigbarhet grunnet at lover er vesentlig vanskeligere å endre enn en forskrift. Et argument for og ikke å lovfeste denne er det faktum at et lovverk kan endres akkurat som forskrifter, og at en lovfestet ordning dermed ikke nødvendigvis står sterkere enn en forskrift,

Det er stor uenighet blant de partiene vi har snakket med om hva som bør gjøres, der blant

annet Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet mener at denne bør lovfestes mens Høyre og Kristelig Folkeparti mener dette ikke er nødvendig.

Det er vanskelig å se hva konsekvensene av en eventuell lovfestesting vil bli, men vi mener at å lovfeste denne vil kunne bidra til å styrke det norske flagget ved å danne en mer forutsigbarhet for rederier og skipsarbeidstakere.

6.1.4 Rederipolitikk

Rederiets politikk angående utflagging spiller ofte en stor rolle for hvor skipene deres registreres, og vi skal her drøfte hvilke årsaker flaggpolitikken til rederiene spiller for utflaggingen.

Flere av de rederiene som vi har vært i kontakt med vil som nevnt tidligere være registrert i NOR, men av ulike grunner har de flagget ut eller kommer til å flagge ut. Hva er årsaken til dette? Er det for å overleve som bedrift, tjene penger eller for å optimalisere fortjenesten? Det er tydelig at det kan ligge forskjellige motiv bak utflaggingen.

Enkelte av de rederiene vi har vært i kontakt med, spesielt de i nærskipfarten herunder Nor Lines og Arriva, trekker frem at kunden ikke vil betale noe ekstra for at de skal kunne seile med norsk flagg. Det er forskjellige grunner til dette, heriblant at disse konkurrer med andre billige aktører som blant annet trailertrafikken.

De lave fraktratene gjenspeiler ikke kostnadsnivået, noe som medfører at det blir nærmest umulig for disse å seile med norsk flagg, selv om dette er noe enkelte rederi uttrykker at de ønsker å gjøre. Ifølge Arriva Shipping har fraktratene gått ned de siste seks til syv år.

Restriksjonene i NIS hindrer som tidligere nevnt disse rederiene å registrere fartøyene sine her, da de opererer på norskekysten.

I andre enden har vi offshoreflåten hvor kunden i stor grad er oljeselskap med store økonomiske ressurser. Dette er kanskje grunnen til at offshoreflåten innehar den desidert største andelen av fartøy i NOR?

En annen medvirkende årsak til at NOR brukes her, kan være grunnet rederienes politikk og ønske om å bruke norsk- flagg og besetning. Mens på den andre siden kan det tenkes at offshorerederiene som registrerer fartøyene sine i utlandet, gjør dette grunnet rederiets ønske om og ytterligere optimalisere fortjenesten.

Men det er også viktig å huske på at en medvirkende årsak kan være at disse skipene grunnet

avanserte operasjoner ofte har et mye større mannskap enn andre konvensjonelle fartøy, og er derfor mer kostbare å ha i NOR.

Solstad ønsker blant annet å ha sine konstruksjonsfartøy under norsk flagg, men grunnet stor besetning og fartsområdebegrensingene i NIS vil dette være ugunstig for dem.

Mange av de rederiene vi har vært i kontakt med har i stor grad vist et ønske om å bruke norsk mannskap og norsk flagg, men påpeker at dette ikke alltid lar seg gjøre. På den andre siden er det også noen som ikke har noe ønske om å bruke norsk flagg, og som heller ikke ser noe fordel med dette. Odfjell er en aktør som bruker NIS flagg på store deler av sin flåte og som også bruker en stor andel av norsk mannskap. De har en politikk som prøver å beholde norske skipsarbeidstakere, men trekker frem at dette ikke er gjennomførbart på alle stillinger. Odfjell har heller aldri sagt opp noen norske sjøfolk på fartøyene sine grunnet utflagging. En kan selvfølgelig også tenke at Odfjell kunne hatt norsk flagg på alle sine fartøy og kanskje til og med enda flere nordmenn om bord, uten fare for at rederiet skal gå konkurs. Men da dette som andre større rederi er et aksjeselskap hvor aksjonærene krever sitt overskudd, kan nettopp utflagging være en effektiv måte å få senket kostnadsnivået på, og dermed øke et eventuelt overskudd.

6.2 Virkninger av utflagging

Vi vil i dette kapittelet drøfte hvilke virkninger vi mener er viktig å trekke frem som følge av utflaggingen.

6.2.1 Tap av arbeidsplasser

I denne delen skal vi drøfte hvorvidt norske skipsarbeidstakere mister sine jobber grunnet den pågående utflaggingen. Vi skal også se på hvilke stillinger som er mest utsatte, å drøfte rundt årsakene til dette.

Under vårt arbeid med bacheloroppgaven kommer det frem at flere norske skipsarbeidstakere har blitt rammet som en følge av utflagging. I hvor stor grad nordmenn mister jobbene sine kommer helt an på stilling om bord, type båt, rederi og så videre.

Hvorvidt det er et problem at norske skipsarbeidstakere har mistet jobbene sine grunnet utflagging er det uenighet om blant våre respondenter. Men at norske skipsarbeidstakere

mister jobbene sine grunnet utflagging er et faktum. Arbeidstakerorganisasjonene som vi har vært i kontakt med, Fellesforbundet for Sjøfolk og Norsk Sjømannsforbund, mener at dette er et stort problem. Rederiene som vi har vært i kontaktet med, på sin side, mener at antallet sjøfolk som har blitt overflødige som følge av utflagging har vært minimale.

Fra vår datainnsamling kommer det ganske klart frem at det er i de underordnede stillingene hvor nordmenn utfases først, som for eksempel matroser, forpleiningsansatte og motormenn. Hvorfor er det slik? Her nevnes det at kostnadene ved å ha nordmenn i disse stillingene på de fartøyer som ikke er registrerte i NOR, kontra det å ha utenlandsk ansatte, er så store at rederiene ikke ser det som økonomisk forsvarlig. I vårt intervju med Solstad fremheves det at den norske lønnsstrukturen er nokså flat, altså at lønnsforskjellene mellom underordnet personell og offiserer ikke er så store. Situasjonen er derimot en annen i for eksempel Brasil, hvor lønnsforskjellene er større.

Med dette mener respondenten fra Solstad at det er betydelige lønnsforskjeller mellom en norsk og en brasiliansk matros, mens forskjellene er mye mindre eller tilnærmet utjevnet når det kommer til offiserer.

Hvorvidt lønnsstrukturen som brasilianske skipsarbeidstakere har er sammenliknbar med mannskap også fra andre nasjoner, eksempelvis russere eller filippinere, er uvisst. Ut fra svar gitt av respondenten fra Arriva Shipping kan vi uansett anta at lønnskurven er forholdsvis bratt også i andre land, altså at lønnsforskjellene mellom matros og kaptein er større enn hva som er vanlig blant sjøfolk på norske tariffen.

En annen årsak kan være at tilgangen på underordnet personell er større i internasjonal sammenheng, enn sertifisert personell. Det kan tenkes at dette kan komme av at kravene til kompetanse er mindre i disse stillingene. Det kan derfor tenkes at det lettere å erstatte disse med utenlandsk mannskap grunnet tilgangen på kompetent arbeidskraft er større i disse stillingene. På den andre siden er stillingene om bord som krever spesialkompetanse ofte besatt av norske skipsarbeidstakere som for eksempel pumpemenn, kranførere og gravemaskinførere.

Derimot har offiserstillingene gjerne flere spesielle særkrav som for eksempel farledsbevis. Dette gjør at rederiene kan spare store summer med å slippe bruk av los, noe som i sin tur kan forsvare de økte lønnskostnadene. En annen årsak kan også være at kapteinen er rederiets ansikt utad, da det er disse som gjerne forholder seg til rederienes klienter. For fartøy som operer på norskekysten kan det derfor være en fordel med skandinaviske kapteiner med tanke

på kommunikasjon med klienter i norske havner. Dette kan bekreftes av Nor Lines som trekker frem at det er et krav for dem om minimum en offiser om bord som kan kommunisere og gjøre seg forstått på norsk.

Ett godt eksempel på nettopp dette er utflaggingen som Nor Lines foretok i 2010 hvor de flagget ut hele flåten. I denne prosessen fikk alle offiserer tilbud om å fortsette i sin stilling, men da ansatt i et færøysk selskap. Derimot ble alle de underordnede stillingene erstattet med utenlandsk mannskap. Denne endringen av mannskap alene utgjorde omtrentlig fem millioner NOK per skip i året. På dette tidspunktet hadde Nor Lines en flåte på totalt åtte skip, dette utgjorde da til sammen 40 millioner NOK per år.

6.2.2 Rekruttering

Her vil vi drøfte hvilke konsekvenser utflaggingen har for rekrutteringen. Da tenker vi på om lærling- og kadett plasser reduseres grunnet at rederier flagger ut fartøy.

De vi har intervjuet har litt ulike meninger om hvilke konsekvenser utflaggingen medfører for rekruttering.

Maritimt Opplæringskontor hevder at i år vil det mangle 60-70 kadett plasser i deres region (Sør/Vest-Norge), og mange vil da få utdanningen forsinket. Samtidig mener de at det utdannes for lite personell til å dekke behovet for fremtiden. Det er stort behov for styrmenn og maskinister, og det burde bli utdannet dobbelt så mange som det gjør. I følge Maritimt Opplæringskontor vil det i årene fremover mangle 250 sertifiserte personell for dekk og maskin, men problemet ligger i at nyutdannede ikke får kadett plass og dermed ikke får fartstiden som er nødvendig for å løse ut sertifikat. Det er et tankekors at selv om etterspørselen er stor etter sertifisert personell, er det lite vilje blant rederiene til å få utdannet disse. Spesielt gjelder dette blant rederier som har flagget ut eller flagget over til NIS. Det er eksempler på lærlinger som har fått oppsigelse grunnet at rederiene har registrert fartøy over fra NOR til NIS (Maritimt Opplæringskontor, 2014). Man kan tenke seg at grunnen til dette er at i NIS får ikke rederiet samme støtte til å ha lærlinger, som man får i NOR. Her burde det kanskje blitt gjort endringer? Maritimt Opplæringskontor er bekymret for at såfremt regjeringen ikke snart våkner opp og ser problemet vil mange miste sine lære plasser, og som et resultat av manglende vilje til å lære opp norske skipsarbeidstakere vil Norge til slutt dø ut som sjøfartsnasjon.

Knutsen OAS Shipping mener at litt av problemet fremover blir å få rederier til å ta på seg kostnadene ved å lære opp mannskap. Dette fordi det å ha opplæringsstillinger om bord er relativt kostbart for rederiene. Grunnet høy lønnsutgift kombinert med at opplæringsstillinger kommer i tillegg til sikkerhetsbemanningen noe som medfører en ekstra person om bord. Dette kan også bekreftes fra Maritimt Opplæringskontor, som trekker frem at en norsk lærling i Fjord1 har en månedslønn på 26 000 NOK. Med lønnskostnaden dette medfører kunne rederiet ha ansatt to filippinske matroser.

Spørsmålet blir da hva som styrer slike valg? Vil rederiene ha folk i opplæringsstillinger eller vil de heller ansatt to filippinske matroser for samme lønnskostnad? Er det slik at det er økonomien til rederiene som styrer slike valg? Vil rederiene ha folk i opplæringsstillinger? Eller er det viljen til å kutte ned på inntektene for å bidra til utdanning av fremtidige skipsarbeidstakere? Er dette noe som bare rederiene med gode økonomiske rammevilkår har råd til? Man ser ofte at det er rederier med gode økonomiske rammevilkår som har folk i opplæringsstillinger. Dette kan vi se av at offshorenæringen og ellers store rederi med god økonomi bidrar mest til opplæring og derfor kan vi tenke oss at nettopp økonomi spiller en rolle. Også passasjerfarten tar inn mange opplæringsplasser, men dette kan være et resultat av det store antallet stillinger om bord.

6.2.3 Mister kompetanse

Det er om bord på skip behov for mannskap med god kompetanse. Dette kommer med lang arbeidserfaring på sjøen i forskjellige stillinger om bord. Uten norske underordnede og uten norske i de lavere offiserstillingene vil det bli vanskelig for nordmenn å opparbeide den kompetansen som en kapteinstilling krever. Hvordan skal da fremtidige norske kapteiner utdannes?

Det er ikke bare ute på sjøen man merker tapet av arbeidsplasser. Norge er og har i lang tid vært en stor sjøfartsnasjon. Mange landbaserte stillinger krever sjøbasert kompetanse som for eksempel Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, rederikontorer og Det Norske Veritas. En langsiktig konsekvens av utflaggingen kan da føre til at ingen vil bli kompetente til å fylle disse stillingene. Hvem skal da jobbe i disse organisasjonene og ved rederikontorene? En mulig konsekvens av dette kan bli at man da ser seg nødt til å flytte disse arbeidsplassene utenlands.

6.2.4 Maritim Klynge

Små og store samfunn langs kysten er dannet på grunnlag av skipsfartsnæringen. Disse danner mange arbeidsplasser, som for eksempel rederikontor, verft, leverandører og andre arbeidsplasser med tilknytting til skipsfarten.

Som et eksempel kan det trekkes frem den maritime klyngen på Mørrekysten. Her er et stort lokalsamfunn som i dag eksisterer på grunnlag av den maritime næringen i området. Herunder Ulstein Verft og deres leverandører, flere rederikontorer heriblant Farstad Shipping og Havila Shipping. De har i mange år samarbeidet for en økt maritim klynge (Otterlei, 2014). Hva vil skje med den maritime næringen i dette og liknende områder dersom utflaggingstrenden fortsetter?

Uten kompetansen fra norske skipsarbeidstakere kan det bli vanskeligere for verftene å bygge gode fartøy og for leverandører å levere gode produkter. Et resultat av det kan bli at disse bedriftene blir flyttet til utlandet hvor kompetansen foreligger og hvor det i tillegg kan være billigere å produsere. Om verftene forsvinner vil også alle arbeidsplassene forsvinne, og dermed de som jobber der. Det kan bety slutten for disse samfunnene.

Også rederikontorene i disse områdene trenger ansatte med erfaring fra havet. Om disse ikke er tilgjengelige vil også kontorene kunne bli flyttet til utlandet, og alt Norge sitter igjen med er rederen som eier.

6.2.5 Internasjonal påvirkningskraft

Norges påvirkningskraft internasjonalt har direkte sammenheng med den norske flåten tonnasje. Desto større norsk tonnasje, jo mer innflytelse.

Dette gjør at Norge har muligheten til å sikre sine interesser både i utlandet og langs Norges kystlinje.

Den pågående utflaggingen medfører dermed til at Norge som sjøfartsnasjon får mindre gjennomslagskraft for sine ytringer i internasjonale fora som IMO, ILO og EU. Et eksempel som Maritimt Forum trakk frem er Polarkoden som omhandler skipsfart i arktiske områder. Dette er norskledede forhandlinger i IMO, og dersom Norge hadde hatt en mindre tonnasje kunne det ha medført at Norge ikke fikk gjennom sine ønsker og interesser.

På den andre siden er en stor flåte en kostnadskreven strategi for å få økt innflytelse i internasjonale sammenhenger. En annen måte å gjøre dette på er å søke allianser og arbeide sammen med andre nasjoner med et tilsvarende likt syn på det samme området (Finansdepartementet, 2006).

7.0 Konklusjon

Vi mener å konstatere at det er det norske lønnsnivået sett opp mot den internasjonale konkurransen er hovedårsaken til at rederier velger å flagge ut.

For noen av rederiene som opererer fartøy primært i utenriksfart synes imidlertid det internasjonale registeret, NIS, å være et godt alternativ. Grunnet fartsområdebegrensningen er dette registeret derfor utelukket for fartøy som også opererer i Norge.

Tydelige kortsiktige virkninger av dette er tapet av norske arbeidsplasser, mens det på lang sikt vil gå ut over tilgangen på norske toppoffiserer. Det har også kommet klart frem at antallet opplæringsstillinger til maritime yrker vil bli redusert som følge av registerskiftet.

Kompetansen i den landbaserte delen av næringen, herunder rederikontorer og andre virksomheter med tilknytning til den maritime bransjen vil bli svekket. Også lokale bedrifter og leverandører som er avhengige av skipsindustrien vil kunne bli påvirket av utflaggingen, da det er fare for av deres kundegrunnlag forsvinner.

Norges påvirkningskraft mot internasjonalt maritimt regelverk vil bli svekket grunnet den minkende norske tonnasjen.

7.1 Forslag til videre arbeid

Vi ser at kontroversielle punkter knytter seg til taket i nettolønnsordningen og begrensninger i NIS. Dette kan være springende forhold som fremdeles bør stå på den politiske agenda og som kan ha stor betydning for Norges rolle som fremtidig sjøfartsnasjon.

8.0 Referanseliste

- Dalland, D. (2012). *Metode og oppgaveskriving*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Fellesforbundet for Sjøfolk. (u.å). *Om FFFS*. Hentet fra <http://fffs.no/about/>
- Finansdepartementet (2006). *Internasjonal påvirkningskraft*. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/nouer/2006/nou-2006-4/7/8/2.html?id=157087>
- Hagland Shipping. (u.å). *Hagland Shipping*. Hentet fra <http://www.hagland.com/shipping/hagland-shipping/>
- ICS. (u.å.). *All Free Resources (Full list)*. Hentet fra <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-isf-shipping-industry-flag-state-performance-table-2013-2014.pdf?sfvrsn=6>
- Hackett, Anders (2002). *Faktorer som påvirker valg av Skipsregister*. Hentet fra <http://home.himolde.no/~hjelle/Tr815-Assignments/2002/Anders%20Hackett.doc>
- Johannesen, A., Kristoffersen, L., & Tufte, P.A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag AS
- Knutsen O.A.S. (u.å). *History*. Hentet fra <http://knutsenoas.com/about-knutsen-offshore-ankers/history/>
- Kopervik Group. (u.å). *The Kopervik Group*. Hentet fra <http://www.kopervikgroup.no/index.php?fil=start>
- Kyst-Norge (2009, 17.november). *Verdens Fraktemenn*. Hentet fra <http://www.kyst-norge.no/Dokmntr/Fraktemenn.pdf>
- Maritimt Forum (2012, august). *Utvikling av en konkurransedyktig nettolønnsordning*. Hentet fra <http://www.nhosjofart.no/getfile.php/Dokumenter/Nettol%C3%B8nnsordningen.pf>
NIS-loven
- Maritimt Forum (u.å.) *Medlemmer*. Hentet fra <http://maritimt-forum.no/haugalandet-sunnhordaland/medlemmer/>
- Maritimt Forum (u.å.) *Om oss*. Hentet fra <http://maritimt-forum.no/om-oss/>
- Maritimt Forum. (u.å). *Vedtekter for stiftelsen Maritimt Forum*. Hentet fra <http://maritimt-forum.no/content/uploads/2012/05/Vedtekter-Stiftelsen-MF.pdf>
- Maritimt Opplæringskontor. (u.å). *Velkommen til Maritimt Opplæringskontor*. Hentet fra <http://www.maropp.no/hjem>
- Nor Lines AS, (u.å). *Sjøtransport – fra paller til store konstruksjoner*. Hentet fra <http://www.norlines.no/index.cfm?id=146326>
- Nor Lines AS, (u.å). *Totalsystem for transport og logistikk*. Hentet fra <http://www.norlines.no/index.cfm?id=146334>

- Norsk Sjømannsforbund. (2010, 25. september). *Norsk Sjømannsforbund i hundre år*. Hentet fra <http://www.sjomannsforbundet.no/nsf/norsk-sjomannsforbund-i-hundre-ar>
- Nærings- og Fiskeridepartementet. (2003-2004). *Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer*. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nfd/dok/regpubl/stmeld/20032004/stmeld-nr-31-2003-2004-/6/1.html?id=404598>
- Nærings- og Fiskeridepartementet (2003-2004). *Norske skipsregistre*. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nfd/dok/regpubl/stmeld/20032004/stmeld-nr-31-2003-2004-/6/1.html?id=404598>
- Nærings- og Fiskeridepartementet (2005-2006). *De norske skipsregistrene*. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nfd/dok/regpubl/otprp/20052006/otprp-nr-87-2005-2006-/3/1/1.html?id=189742>
- Odfjell SE. (u.å). *Corporate Information*. Hentet fra <http://www.odfjell.com/AboutOdfjell/CorporateInformation/Pages/CompanyInformation.aspx>
- Otterlei, I. (2014, 8. april) *Skapt av klyngen*. Hentet fra <http://www.smp.no/naeringsliv/article9107131.ece>
- Rognsaa, A. (2003). *Prosjektoppgaven*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Sjøfartsdirektoratet (2014, 24.januar). *Norsk Ordinært Register (NOR)*. Hentet fra <http://www.sjofartsdir.no/registrering/om-registrene/om-registrene-nor/>
- Sandfrakt, (2013. 2. oktober). *Pressemelding 2. oktober 2013*. Hentet fra <http://maritimt-orum.no/haugalandet-sunnhordaland/files/2013/10/Pressemelding-02-10-2013.pdf>
- Sjøfartsdirektoratet (2014). *Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)*. Hentet fra <http://www.sjofartsdir.no/registrering/om-registrene/om-registrene-nor/>
- Solstad Offshore ASA. (2013, 17. Oktober). *History*. Hentet fra <http://www.solstad.no/history/>
- Søbye, E. (2000, 1. november). *Tallenes fortellinger: Skipsforlis 1851-1998 1894 – annus horribilis*. Hentet fra <http://ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/1894-annus-horribilis--28466>
- United States Coast Guard. (2014, 17.april). *QUALSHIP 21 Initiative*. Hentet fra <http://www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/safety/qualship.asp>

Vedlegg I: Intervjuguide rederier

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?
2. Hva ser dere på som fordelene ved registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR?
3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?
4. Hvilke andre register benytter dere og hvorfor akkurat disse?
5. Hvilke tiltak mener du det bør gjøres med NIS og NOR registeret for at dette skal bli mer attraktivt for dere og andre rederier?
6. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene?
7. Hva blir kostnadsforskjellene mellom å ha en nordmann versus en fra utlandet, for eksempel filippinere om bord?
8. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?
9. Kan du nevne årsakene til at dere seiler med utenlandsk flagg?
10. Har dere måtte si opp mannskap grunnet registerskifte av fartøy?
11. Antall fartøy dere har flagget ut og inn siste 10 årene?
12. Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste 10 årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i framtiden?

Vedlegg II: Intervjuguide arbeidstakerorganisasjoner

1. Kan du fortelle litt om historien til norsk skipsfart?
Vi tenker da på utflaggingen av norske skip og antall norske sjøfolk om bord opp gjennom tidene.
(Kanskje du/dere har noe tallmateriale?)
2. Hva vil du si er hovedproblemene med utflaggingen?
3. Hvem berøres, er det noen stillinger som er mer utsatte enn andre?
4. Finnes det arbeid til de som har fått oppsigelse?
5. Er det jobb til nyutdannede, noen stillinger som er mer attraktive enn andre?
6. Hva er hovedårsakene til at rederiene flagger ut?
7. Er det noen spesielle rederier eller fartøygrupper som utmerker seg i så måte?
8. Det har vært diskusjoner om å fjerne taket på nettolønnsordningen. Hva mener du konsekvensene vil bli av å fjerne denne?
9. Også fjerning av restriksjoner for NIS-fartøy om å føre last mellom norske havner har vært oppe til diskusjon. Hva mener du konsekvensene av dette vil kunne bli?
10. Hvordan vil du si at utviklingstrenden angående utflagging har vært de siste 10 årene?
Er det en økning/nedgang, eller har det vært nokså stabilt?
11. Hva mener du er løsningen på utflaggingsproblemet?
12. Har du noe å tilføye, evt. opplysninger som kan være nyttige for oppgaven vår?

Vedlegg III: Intervjuguide Maritimt Opplæringskontor

1. Antall lærlinger/kadetter i dag i forhold til for 10 år siden?
Har du evt. noen statistikk?
2. Er det mange lærlinger/kadetter på NIS i forhold til NOR-fartøy?
3. Hvilke fartøygrupper tar inn flest kadetter/lærlinger?
4. Hvilke fartøygrupper tar inn få/ingen kadetter/lærlinger?
5. Tar rederiene inn like mange opplæringsstillinger i dag som for 10 år siden?
6. Hvordan er behovet for nyutdannede i dag og i framtiden?
7. Hva tror du blir konsekvensene for antall lærlingeplasser/kadetter og nyutdannede i framtiden dersom det blir bestemt å fjerne/heve taket på nettolønnsordningen og utvide refusjonsordningen?
8. Utdannes det for mange matroser i dag i forhold til etterspørselen?
9. Utdannes det for mange norske styrmenn og maskinister i dag i forhold til etterspørselen?
10. Er det noen lærlinger/kadetter som har mistet læreplassen grunnet registerskifte av fartøyet de har arbeidet på?
11. Kan du anbefale en utdanning som matros til framtidige studenter?
12. Noe mer du vil tilføye oppgaven vår?

Vedlegg IV: Intervjuguide politiske partier

1. Kan du gi oss en liten pekepinn på hvor vi kan finne nærmere opplysninger om reglene som gjelder for refusjonsordningen (nettolønnsordningen) for sjøfolk?
2. Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?
3. Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?
4. Hva mener PARTINAVN om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag? Bør den heves/fjernes/lovfestes?
5. Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?
6. Hva mener PARTINAVN om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?
7. Hva er PARTINAVNS tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?
8. Hvordan planlegger PARTINAVN å forbedre Norge som flaggstat?
9. Hvilke tiltak vil PARTINAVN gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs, i fremtiden?

Vedlegg V: Intervju Solstad Offshore ASA (intervju 1)

Solstad Offshore ASA

Den 13.mars intervjuet vi Per Stange, som er HR-direktør i Solstad Offshore. Intervjuet fant sted ved Solstad Offshore sitt hovedkontor i Skudeneshavn. Det var noen spørsmål som Per Stange ikke kunne svare på, som blant annet omhandlet skipsregistrering. Vi ble her anbefalt å ta kontakt med Eivind Kvilhaug, som var «spesialist» på dette fagfeltet. Stange svarte imidlertid på de spørsmål som han kunne.

Stange innledet intervjuet med å fortelle litt om Solstad Offshore. Han fortalte at rederiet pr. i dag har 48 båter i drift, og i tillegg tre som er under bestilling. Rederiet har 2000 ansatte totalt, hvorav ca. 1800 er ansatt på fartøyene og 200 på landbaserte kontorer.

Rederiet har i dag kontor i England, to kontorer i Brasil (Rio de Janeiro og Macaé), Singapore, Australia (Perth) og på Filipinene (Manila).

Totalt er andelen norske sjøfolk størst, men det er likevel slik at nordmenn utgjør under halvparten av alle sjøfolkene. Dette som følge av den store internasjonale veksten som har foregått i de senere år. Men allikevel er Solstad Offshore en av de største arbeidsgiverne for norske sjøfolk. Av nordmenn (altså skandinaver) er det totalt 800, filippinere utgjør ca. 500, australiere 190 og i underkant av 180 brasilianere.

Når det gjelder spørsmålene som er knyttet til skipsregistrene nevner Stange her at vi også skulle hatt Eivind Kvilhaug med på intervjuet. Han er den som har mest kompetanse på valg av register og liknende. Det er han som kan mest om dette, mens Stange er den som har mest med det bemanningsmessige å gjøre.

1. Hva blir kostnadsforskjellene mellom å ha en nordmann versus en fra utlandet, for eksempel filippinere om bord?

Dere kjenner kanskje litt til historien hos oss. I 2012 måtte rederiet foreta en kostnadsreduksjon, da kostnadene var for høye i forhold til inntektene. De fleste hadde nok regnet med at den største utgiftsposten ved driftskostnadene var det tekniske, men det er personalkostnadene som er størst. Disse utgjør i snitt ca. 70 %. Som følge av kostnadsreduksjonen ble noen NOR-registrerte fartøy omregistrert til NIS eller flagget ut. Da

en del valgte å si opp og skaffet seg ny jobb på egenhånd, så det var ingen som fikk oppsigelse opp som følge av dette.

Mange rederier hadde en del nybygg på gang på denne tiden, deriblant DOF, som de bare skulle ha norske på, og disse hadde derfor behov for folk.

Sommeren 2013 ble ytterligere to båter omregistrert, og da kom man til et stadium hvor det var overflødig personell og man så seg nødt til å si opp underordnet personell. I første rekke matroser. Dette er beklagelig, men det var en reduksjon som var nødvendig for å ha den inntjeningen som var nødvendig. Vi måtte tjene penger på hver båt. Utgiftene var for høye, og vi så oss derfor nødt til å gjøre noe. Valget var og enten selge båten, eller drive den videre med reduserte kostnader.

Mange ting avgjør, alder på båt, hvor man kan få jobb for båten osv. Slike hensyn må tas, og vi har flinke befraktere som har tatt seg av dette. I noen tilfeller kan man gå andre veien. At båter som for eksempel ikke lengre har oppdrag i Brasil, kommer tilbake til Nordsjøen. Derfor registreres båten om til NOR igjen for å kunne ta oppdrag på norsk sektor. Slike betraktninger må gjøres. Målsettingen er hele tiden å få høyest mulig inntekter på fartøyene.

I tillegg må man se på båtens alder, og hvilken mannskapssammensetning man har. Når en for eksempel går fra en NOR-registrert båt til å NIS-registrere denne, får man en typisk kombinasjon av norsk og filippinsk mannskap. Dette skaper uro og mye negativitet. Skulle Solstad bare drevet NOR-registrerte båter med norsk mannskap så ville vi ikke kunne hatt 50 båter. Vi hadde da heller ikke sysselsatt 800 norske sjøfolk, men kanskje heller 2-300 stykk.

Ved å ha en kombinasjon mellom norske og utenlandske om bord på båtene så kan vi operere internasjonalt. Vi kan få oppdrag ikke bare i Nordsjøen, men også andre steder i verden. Dette skaper igjen nye arbeidsplasser for norske sjøfolk.

Ved å kombinere norske og filippinske sjøfolk, så kan vi sysselsette flere.

Per i dag er det slik at andelen norske offiserer i Solstad har økt, i forhold til andelen norske underordnede. Det er de norske med høyest kompetanse som står seg best. Det er offiserene som står seg best i den internasjonale konkurransen.

Nøkkelposisjoner, som for eksempel kranførere og forpleiningssjefer, kan ofte være norske. På våre konstruksjonsfartøy er det gjerne mellom åtte og tolv norske stillinger, og resten filippinske.

2. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?

Det har vist seg slik at det gjerne er mye støy i forkant, men lite i etterkant. Det er ikke noe nytt at det er filippinere på Solstads fartøy. Det har vært filippinere om bord på våre fartøy siden 1991.

Etter en omregistrering, hvor norske blir erstattet med filippinere, så er det gjerne slik at filippinerne til og med har vært lengre i rederiet enn nordmennene. Det gjør at overgangen blir mye enklere. Dette fordi at disse kjenner våre båter og systemer fra før.

Det er en overgang, men det har faktisk vært lite problemer eller støy knyttet til denne overgangen.

Anders: Opplever dere noen språkproblemer i forbindelse med filippinere om bord på båtene?

Filippinerne er gjennomgående gode i engelsk. Mange av disse er flinkere enn de norske. Det er antakeligvis flere norske som strever med engelsken enn det er filippinere. Spesielt på offisersnivå er filippinerne flinke i engelsk. Men det er gjerne litt variabelt. Spesielt underordnede kan ha problemer. Men de er gjennomgående gode i engelsk.

I Brasil er imidlertid situasjonen noe annen. Solstad Offshore kjører der kurs for å lære brasilianerne engelsk og for å lære de norske portugisisk. Kan nordmennene litt portugisisk og brasilianerne litt engelsk, så tilnærmer disse seg hverandre. Det er en litt motvilje til å snakke engelsk i Brasil. Underordnede brasilianere har gjerne begrenset med skolegang og sliter derfor ekstra med å snakke engelsk.

Intensivkursene i portugisisk for de norske startet for et års tid siden, og vi har fått veldig gode tilbakemelding på disse. Språkkursene kjøres på land.

Kristian-Markus: Hvordan er kostnadsutviklingen på utenlandsk mannskap kontra de norske?

Det er visse posisjoner som utmerker seg. Filippinere med DP-sertifikat, i stilling som DPO (Dynamic Positioning Operator), har blitt dyrere. Det er en begrenset tilgang på disse stillingene, og kostnadene har derfor økt. Dette har med etterspørsel og tilbud å gjøre.

Det er fortsatt slik at filippinerne står seg godt i konkurransen med nordmenn, med tanke på lønn. Mange glemmer at selv med samme avlønning på en filipiner og en nordmann, så er kostnaden med nordmannen dobbelt så høy. Årsaken til dette er lønnsystemet. Filippinerne får bare lønn når de er om bord, mens de norske går i et 1:1-system (1 måned av og 1 måned på) og mottar lønn både om bord og hjemme. I tillegg kommer arbeidsgiveravgiften og andre sosiale utgifter for nordmannen. Selv om filippinerne hadde hatt lik betaling som en nordmann, så koster en nordmann det samme som to filippinere.

Filippinerne går gjerne i et 2:1-system. På offshorebåter så går filippinerne gjerne tre måneder på, og seks uker av. På øvrig skipsfart er de korteste periodene som regel på seks måneder. Seks-åtte måneder er gjerne normalt i for eksempel tank.

Kristian-Markus: Gjelder dette også for australiere?

Nei, det gjør det ikke. Australiere går et 1:1-system. Stange forteller videre at lønnen for australiere og brasilianske offiserer er på høyde med eller høyere enn de norske.

Det som er typisk norsk er at det er en flattere lønnsstruktur om bord, fra matros og opp til kaptein. I Brasil er denne kurven noe brattere. En brasiliansk kaptein tjener bedre enn en som er norsk. I snitt tjener de brasilianske offiserene bedre enn de norske, mens matrosene gjerne tjener dårligere.

I Australia er det enda dyrere. I forhold til disse blir nordmenn billige.

Visse områder må man ta hensyn til «local content», men der hvor det ikke er slik så er gjerne trenden at man kombinerer en norsk og filippinsk besetning. I Nordsjøbassenget finner man våre NOR-registrerte båter. Dette har med kontrakter å gjøre. Vi har for eksempel båter på spotmarkedet. For å kunne operere på norsk sektor så må man gjerne ha NOR-registrerte båter.

Det med registrering og flagging av båter går gjerne begge veier. Vi kommer i den nærmeste måneden å flagge inn en båt inn til NOR. Hvor det er mulig å få oppdrag er det som mye styrer denne utviklingen. Finner vi det hensiktsmessig å omregistrere, så gjør vi det.

Når man først skal foreta en omregistrering med dagens ordning med tanke på nettolønn, så nytter det ikke å sitte igjen med halvparten nordmenn og halvparten filippinere. Det blir faktisk dyrere enn å gå med NOR-flagg. Dette fordi at nettolønnsordningen utgjør så mye. Skal man først foreta en omregistrering så må man redusere ganske radikalt på den norske besetningen. En 50/50-løsning nytter sånn sett ikke. Nettolønnsordningen reduserer kostnadene ganske så dramatisk.

Hans: Har taket på nettolønnsordningen mye å si?

Det blir verre for hvert år som går. Det har vært en årlig lønnsøkning. Når man har et tak så gjør det at man får en dårligere og dårligere dekning på nettolønnsordningen. Å heve taket på nettolønnsordningen er noe rederiene og sjømannsorganisasjonene ønsker. Taket på nettolønnsordningen har stått i ro i 4-5 år, mens det har vært flere lønnsøkninger. Dette er selvsagt ikke helt bra.

Hans: Hvis taket på nettolønnsordningen har blitt fjernet/hevet. Tror du at dere ville hatt flere fartøy registrert i NOR da?

Det kan jeg egentlig ikke si noe om. Man måtte gjøre en kalkulering over kostnader og det vi har av inntekter. Vi har måttet gjort noen drastiske grep i den senere tid (de siste to årene), men vi har ingen planer om å gjøre dette igjen med det første. Da må det i så fall skje noe radikalt, noe jeg ikke tror kommer til å skje. Vi har gjort de reduksjonene og endringene som var påkrevde, og vi har ingen planer pr. i dag om å gjøre dette igjen.

Kristian-Markus: De tre fartøyene som dere har under bestilling/bygging. Skal dere flagge noen av disse i NOR eller NIS?

Dette avhenger av hvilke kontrakter befrakterne våre får for båtene. Ingenting er fastspikret ennå. Vi ser uansett ganske så optimistisk på framtiden.

Solstad har på veldig kort tid gått fra å være et typisk norskpreget selskap til å bli veldig internasjonale. Det er den store forskjellen. Vi ønsker og lykkes å vokse videre. Vi er i dag blant de tre største offshorerederiene i Norge. Vi sammenligner oss med DOF og Farstad. Vi er en sprek femtiåring.

Anders: Har dere måttet si opp mannskap på grunn av registerskifte av fartøy?

I 2012 foretok vi mange omregistreringer og også noen i fjor sommer. Da måtte vi varsle våre tillitsvalgte at vi så oss nødt til å si opp overflødig personell. Vi hjalp til med å få disse omplassert, og var i kontakt med mange andre rederier. Situasjonen i fjor var langt dårligere enn året før, siden mange da hadde nye båter under bygging.

Kristian-Markus: Er det noe segment som er spesielt med tanke på nødvendigheten av norsk mannskap?

Vi har spesialisert oss på ankerhåndtering på store dyp. Dette er ganske kritiske operasjoner, og Stange refererer til Bourbon Dolphin-ulykken. Disse båtene har gjerne krevd spesialkompetanse, noe som de norske sjøfolkene gjerne innehar, og som igjen kan forsvare de høye lønnskostnadene. Det som alle andre kan gjøre bedre og billigere, det kan ikke vi holde på med. Vi må rett og slett være et hestehode foran. Og det må dere også være.

Han sier at vi må være bevisste på *hvorfor* vi må ha norske sjøfolk. Dette må vi tenke godt over. Hvorfor bruker vi nordmenn og ikke filippinere, brassere og australiere?

Brasilianere og australiere er mer påtvunget, som følge av kravet om «local content». Stange forteller videre at i Australia så er det fagforeningene som styrer dette, mens det styres på nasjonalt nivå i Brasil.

Han forklarte videre at kravene om såkalt «local content», som eksisterer i Brasil og Australia, var en nødvendighet for å få operere i disse områdene. Derfor er fartøyene ikke registrert i NOR, men NIS eller Isle of Man. I Brasil er kravet at før det har gått 90 dager så skal fartøyet bestå av 1/3 brasilianere, før 180 dager skal det være halvparten og før det er gått et år skal andelen brasilianere være 2/3. Men så stopper det. I Australia derimot, er det påkrevd 100% australsk mannskap fra dag en. Der er det fagforeningene som gjelder.

Jonas: Hvordan er tilgangen på kompetent personell i Australia?

Det er lite sjøfolk i Australia. Den totale andelen australske sjøfolk ligger på 3-4000, som er veldig få sammenliknet med antall innbyggere. For å kunne operere her så må man gjerne fire på kravene om kompetanse, for å i det hele tatt kunne operere på australsk territorium.

Å operere i Brasil uten å være etablert der er ofte tøft. Mange ting er ganske spesielle i Brasil, og krever oppfølging. Vi har nå fått etablert oss godt i Brasil. Vi startet i Brasil for 15 år siden, men trakk oss ut etter en stund. Vi hadde da et samarbeid med DOF, som het NORSKAN. Vi etablerte oss imidlertid på nytt i Brasil med et eget selskap, for 5-6 år siden.

Anders: Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste 10 årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i framtiden?

Går vi tilbake til 2007-2008, så var markedet helt «sprøtt». Da var det virkelig rift om sjøfolk, og spesielt de norske. Det var da også noe som skjedde innenfor riggnæringen, og i tillegg var det mange innenfor shipping som holdt på med «ting». I ettertid så har markedet roet seg, og fra 2009 og fram til i dag har det vært nokså stabilt. Jeg liker når det er stabilt. Dette gjør det forutsigbart for arbeidsgiver og arbeidstaker, og også de som skal utdanne seg. Store svingninger opp og ned er uheldig. Det å ha en veldig sterk etterspørsel etter sjøfolk ett år, og året etter ha en liten etterspørsel med oppsigelser, er uheldig. Skipsfarten har hatt en mer stabil etterspørsel etter maritimt personell, i forhold til for eksempel rigg, hvor markedet har svinget veldig. Etterspørselen etter sjøfolk generelt, ikke bare de norske, har vært ganske så stabil de siste 4-5 årene. For underordnede ser ikke fremtiden så bra ut, mens for offiserer så ser fremtiden derimot lysere ut. Vi forsøker å ha ca. 10 % av alle stillingene i opplæringsstillinger, men et problem for vår del har faktisk vært tilgangen på ledige lugarer på flere båter. Det å ha et jevnt inntak av lærlinger og kadetter er viktig.

Kommer det for eksempel ti rigger samtidig, så vil det skape problemer med tanke på etterspørselen etter sjøfolk. Riggnæringen har annonsert at det behøves 3-4000 mann til rigger som er under bygging, og av disse om lag 7-800 maritimt personell.

Hans: Merker dere at det forsvinner mange offiserer til rigg?

Det forsvinner noen, men om det ikke skjer noe dramatisk så klarer vi å absorbere dette på en måte. Dette er bra for de som får opprykk. Litt utskifting av personell tales, og noen får goder av dette.

Vedlegg VI: Intervju Solstad Offshore ASA (intervju 2)

Solstad Offshore ASA (Intervju 2)

Den 1.april gjennomførte vi et telefonintervju med Eivind Kvilhaug, som er finansdirektør i Solstad Offshore ASA. Intervjuere var Kristian-Markus Pedersen og Jonas Juvberget.

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?

Det er flere ting.

Punkt 1 er operasjonell fleksibilitet. En båt med NIS-flagg kan man ikke seile mellom norske havner med, noe som da utelukker at våre konstruksjonsskip som seiler i Nordsjøen kan ha NIS-flagg. Da må man over til Isle of Man, Malta eller liknende flagg. NOR-flagg utelukkes også på våre store konstruksjonsskip. Det kan vi ikke ha fordi det blir for dyrt, hvis ikke våre befraktere er villige til å øke raten for å kunne tjene inn ekstrakostnaden.

Punkt 2 går på skattemessige hensyn. Hvis det skipseiende selskapet er under norsk rederibeskatnings-ordning så er det et flaggkrav som finnes fra myndighetenes side. I år så må minimum 60% av nettotonnasjen i det selskapet være fra NOR, NIS eller EU-registrerte skip. Skattemessige hensyn må man også ta.

Kristian-Markus: Det du nevnte med flaggkrav, er dette en ny ordning?

Nei, det har alltid vært der. Men det er ikke alle år hvor det er et flaggkrav. Men hvis den totale andelen av NOR/NIS-tonnasjen faller, så ble det innført et minimumskrav på 60%. Dette ble gjort i fjor. Så blir det gjort en ny vurdering nå. For vår del så har vi det som et krav. Mens om man har etablert et skipseiende selskap etter rederibeskatningsordning fra dag én, uten å ha hverken NOR eller NIS-registrerte skip, så er det et flaggkrav på 0%. Da kan man gjøre hva man vil. Dette blir litt teknisk, men dette er et punkt dere gjerne bør ha med.

2. Hva ser dere på som fordelene ved registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR, kontra andre utenlandske registre?

Det er et veldig bra skipsregister, i forhold til at omdømmet deres er bra. Oppfølgingen fra registrene er veldig bra i forhold til de endringene man ønsker å gjøre. Dessuten med tanke på

pantemessig sikkerhet. På liknende måte som biler, så blir det også tatt pant på skip. Sikkerhetsmessig for bankene som har pantet så stiller NOR og NIS veldig bra. Man har også ikke minst mulighetene for å få refusjon både i NIS og i NOR, som gjør det veldig fordelaktig for oss å kunne seile i disse registrene. Og ikke minst «ratingen» som går på tonnasjekravet eller flaggkravet, gjør at man slipper den problematikken i et tonnasjebeskatningsselskap.

3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?

Det er mer for å kunne operere et fartøy med utenlandsk mannskap også på norsk sektor. Da må vi bruke et Singapore-flagg, Isle of Man eller Malta-flagg. Da kan vi operere på norsk sektor i Nordsjøen. Årsaken til dette kommer av fartsområdebegrensingen som finnes i NIS.

4. Hvilke andre register benytter dere og hvorfor akkurat disse?

Vi bruker Isle of Man. Det er veldig fleksibelt og gir oss muligheten for også å operere på norsk sektor, selv om vi har utenlandsk mannskap om bord. I tillegg bruker vi Singapore, dette fordi vi eier et lokalt rederi i Singapore (Solstad Offshore Asia Pacific, tidligere NOR Offshore).

I tillegg bruker vi Panama på en spesiell enhet. Dette er ikke et skip, men en lekter.

5. Hvilke tiltak mener du det bør gjøres med NIS og NOR-registrene for at disse skal bli mer attraktive for dere, og andre rederier?

Få fjernet fartsområdebegrensningen i NIS-registeret, slik at man kan operere på norsk sektor også med dette registeret. Derfor må vi bruke Isle of Man-flagg på den samme båten, og med den samme besetningen. Besetningen blir ikke forskjellig på grunn av at vi seiler med et utenlandsk flagg.

6. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene?

Rent administrativt så er det ikke det. Det er kun personalkostnadene som utgjør forskjellene.

7. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte (for eksempel fra NOR til Isle of Man)?

Vi har hverken positive eller negative erfaringer. NOR og Isle of Man er begge veldrevne registre. Overgangen går veldig profesjonelt og effektivt.

8. Kan du nevne årsakene til at dere seiler med utenlandsk flagg?

Det er på grunn at vi har mange skip i konstruksjonsmarkedet, som vi selger til våre kunder som driver «worldwide». Vi må derfor ha et register som kan seile overalt, også i Norge. Med NIS-registeret så kan man ikke det. På en båt som går i for eksempel Mexico over en lengre periode bruker vi NIS. Men skal denne båten senere over til Nordsjøen, så må vi omregistrere den til Isle of Man.

Kristian-Markus: Er det noe spesielt som gjør Isle of Man attraktivt, sammenliknet med andre store internasjonale registre. For eksempel Bahamas, Panama, Gibraltar og så videre?

Nei. Det er ikke noe annet enn at de har innarbeidet alle regelverk og krav fra IMO på samme måte som NIS har. Det er et omdømmemessig godt skipsregister. Det gir god ratedekning og vi får god oppfølging. Et godt og solid skipsregister, og som gir oss den fleksibiliteten.

Vi ønsker ikke å seile i St. Vincent & Grenadinene eller et liknende flagg på våre skip. Det har med et kvalitetsstempel å gjøre. Når man selger kvalitetsvarer så må man også seile under et kvalitetsflagg.

9. Antall fartøy dere har flagget ut og inn de siste 10 årene?

Nei, det vet jeg ikke. Vi har en flåte på 50 skip, som vi kontinuerlig skifter med i forhold til hvor de opererer. Det gir en ingen god pekepinn hverken ene eller andre veien. Det har med hvor i verden skipene opererer.

10. Har valget av register noen innflytelse på kostnadene ved å ha et skip klasset, i f.eks. DNV?

Nei. Ikke for vår del.

11. Ut over bemanning, påvirker valget av register andre kostnader ved å eie/drifte et skip (f.eks. forsikringer, o.l.)?

Det kan kanskje være det om man seiler under registre som ikke har så godt omdømme. Men for vår del så er det ingen forskjell i kostnader. Vi har jo også det godkjent med forsikringsselskap og banker slik at vi kan seile med de registrene vi benytter. NOR, NIS, Isle of Man, Malta og Singapore er alle godkjente i våre avtaler. Vi bare notifiserer til disse når vi skal skifte fra register A til register B, hvor så bankene etterpå oversender pantet som må påtegnes. Så det er ingen økte kostnader knyttet til dette med valg av register.

12. Hva vil dere gjøre hvis NIS-restriksjonene forsvinner?

Hvis fartsområdebegrensingen i NIS forsvinner, så ville vi ha omregistrert alle båtene som kunne blitt omregistrerte fra Isle of Man til NIS.

13. Kommer dere til å beholde NOR-flagget på noen av deres båter, eller kommer dere til å registrere disse over til NIS (og erstatte norsk underordnet personell)?

Det har mer med hvilke krav som er i våre befraktningsavtaler å gjøre. Så det er noe som blir vurdert der. Hvis for eksempel Statoil har krav om NOR-registrerte skip i certepartiet, så seiler vi med NOR-flagg. Så har det med hvilken besetning vi ønsker å ha om bord. Hva som passer best.

14. Hvis fartsområdebegrensningen som er i NIS hadde blitt fjernet, har det ført til at dere har kommet til å ha flere eller mindre nordmenn på båtene deres?

Nei, slik som det er nå så hadde det blitt akkurat likt. Det som har kommet til å skje er at vi ville ha flyttet de av konstruksjonsfartøyene som kunne seilt under NIS, og som i dag er registrerte på Isle of Man, hjem til Norge og NIS.

Vedlegg VII: Intervju Nor Lines Rederi AS

Nor Lines Rederi AS

Den 14.mars gjennomførte vi et intervju med Nicholai Olsen, som er daglig leder i Nor Lines Rederi AS. Intervjuet fant sted ved rederiets kontorlokaler i Bergen.

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?

Seilte med NOR flagg av historiske grunner, grunnet at vi operer på norskekysten. Det som var bra med NOR-flagget var en god og stabil tilgang på kompetent mannskap. Vi flagget ut grunnet at mannskapskostnadene var for høye, disse stod for 70 % - 80 % av driftsutgiftene. De så på ulike registre i utlandet for å åpne opp muligheten for å bruke utenlands mannskap om bord på enkelte stillinger som matros og kokk. De registrene som Nor Lines så på var DIS (Dansk Internasjonalt Skipsregister), FAS (Færøysk internasjonalt skipsregister). NIS kunne ikke brukes, grunnet dens restriksjoner på fart langs norskekysten. Hadde denne restriksjonen blitt opphevet, så hadde derimot NIS vært et godt alternativ.

Det er viktig med en seriøs flaggstat og at det ikke er noe «Mikke Mus-flagg». Flaggstaten må ha gode ressurser og god kompetanse.

Etter å ha sett på forskjellige alternativer falt valget på FAS. Dette på grunn av 3 ting, for det første var det veldig gunstig refusjonsordning, veldig lav tonnasjeskatt og at det fulgte dansk sjøfartsdirektorat veldig mye.

Refusjonsordningen i NOR kan ikke måle seg sammenlignet med den i FAS, dette på grunn av at denne ikke har noe øvre tak. Dette registeret åpner også opp for utenlandsk arbeidskraft mens man seiler i norsk farvann. Refusjonsordningen i FAS er veldig enkel, sjømannen betaler 35 % skatt som i sin helhet refunderes tilbake til rederiet. Dette er altså en nettolønnsordning, tilsvarende den i Danmark, men med litt annerledes oppstilling.

2. Hva ser dere på som fordelene ved registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR?

Fordelen med å registrere fartøyene i NIS og NOR er den geografiske nærheten med Sjøfartsdirektoratet i Haugesund. Men deres erfaring viser at det er veldig tung og stor administrasjon. Fordel med å seile med norsk flagg er å bidra til å opprettholde Norge som en stor sjøfartsnasjon.

Nor Lines så ingen nyttige fordeler ved NOR og NIS registeret, og flagget derfor ut.

3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?

NIS-registrerte fartøy kan ikke seile mellom norske havner, som man har muligheten til med et utenlandsk flagg. Ved å flagge ut fra NOR får man muligheten til å ansette utenlandsk arbeidskraft, og da betale lønn etter ITF tariff. Det er stor lønnsforskjell på en filippinsk matros sammenlignet med en norsk matros, økonomi spiller en stor rolle. I FAS er de ett av de største rederiene, og får derfor lett kontakt med de rette personene raskt, noe som ikke er så lett i NOR/NIS, grunnet den store administrasjonen. Når man sender post til Sjøfartsdirektoratet får man svar først 2-3 måneder senere. Veldig vanskelig for små rederier å få kontakt.

4. Hvilke andre register benytter dere og hvorfor akkurat disse?

Nor Lines så på flagg i nærheten av Norge deriblant DIS, men benytter kun FAS i dag. Dette på grunn av gunstig refusjonsordning og muligheten til bruk av utenlandsk arbeidskraft på de stillingene Nor Lines ønsker. Nor Lines sine befraktere stiller krav til at enkelte av mannskapet om bord kan kommunisere på norsk, derfor er det nødvendig med skandinaviske offiserer. Navigatørene må også ha farledsbevis på den farten de seiler.

5. Hvilke tiltak mener du det bør gjøres med NIS og NOR registeret for at dette skal bli mer attraktivt for dere og andre rederi?

Restriksjonene i NIS registeret om å gå mellom norske havner bør oppheves. Dette er et ganske likt flagg sammenlignet med DIS og FAS, og hadde derfor vært aktuelt.

Refusjonsordningen må utbedres slik at den passer dagens lønnsnivå. Om restriksjonen på NIS hadde vært fjernet og refusjonsordningen blitt forbedret, så hadde NIS vært et attraktivt flagg for Nor Lines, og med stor sannsynlighet lignende rederier. Da hadde også Nor Lines seilt med flere nordmenn i kombinasjon med utenlandsk mannskap.

NOR-registrerte fartøy er helt utelukket grunnet krav om full norsk besetning, da kundene våre ikke ønsker å betale ekstra for dette.

Det er vanskelig å konkurrere mot andre og mye billigere aktører, som trailere med polske sjåførere. Dette medfører store utfordringer og vil være helt umulig dersom man er registrert i NOR med de store kostnadene det medfører.

6. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene?

NOR-registeret er litt dyrere, men dette er ikke de store beløpene som er av betydning.

7. Hva blir kostnadsforskjellene mellom å ha en nordmann versus en fra utlandet, for eksempel filippinere om bord?

Nor Lines gjorde en utregning før utflaggingen. Denne viste at ved å bytte norske mannskap med filippinske ville dette utgjøre en kostnadssparing på fem millioner kroner i året per skip. På den tiden hadde de åtte skip. Dette medfører da en årlig kostnadsbesparelse på 40 millioner kroner.

En filippinsk matros tjener omtrent 2300 dollar til 2500 dollar i måneden hos Nor Lines, en nordmann har omtrent tre ganger så mye. En Filippiner har i tillegg kun betaling når han er om bord. Filippinerne i Nor Lines en turnus på fire måneder om bord og deretter to måneder fri. Offiserene har seks uker om bord og seks uker fri.

I Nor Lines er det normalt med fem filippinere om på hver båt. Disse er fordelt som matroser, motormenn og kokker. Det er tre skandinaviske, disse fordelt som kapteiner, styrmenn og maskinsjef.

8. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?

Nor Lines sitter igjen med utelukkende positive erfaringer etter registerskiftet. Det har vært mye arbeid i forbindelse med flaggskiftet, spesielt med byttet av mannskap.

9. Kan du nevne årsakene til at dere seiler med utenlandsk flagg?

De som Nor Lines har kontrakt med stiller ingen krav til hvilke flaggstater som brukes. Disse er heller ikke villige til å betale ekstra for at de skal seile med NOR-flagg, slik som mange oljeselskap har muligheten til å gjøre. Hovedårsaken er økonomi, da det er helt umulig for dem å drive lønnsomt med NOR-registrerte fartøyer.

10. Har dere måtte si opp mannskap grunnet registerskifte av fartøyer?

Etter registerskiftet i 2010 ble i første rekke alle de underordnede som matroser og kokker sagt opp. Det ble tilrettelagt for at alle offiserene skulle få beholde jobben sin, og det ble derfor lagd en «spesialpakke» for disse med ansettelse i det Færøyske selskapet. Denne medførte at de ville få en lønnsforhøyelse på 30 %, men måtte da også skatte til Færøyene og dermed miste enkelte rettigheter i Norge. Det var kun en som takket ja til dette, mens resten takket nei og dermed leverte inn sin oppsigelse. Siden de flagget ut alle fartøylene på en kort periode, ble det mange som måtte gå samtidig.

11. Antall fartøyer dere har flagget ut og inn siste 10 årene?

Nor Lines flagget i 2010 ut hele flåten sin på 8 skip. Etter dette får de nå to nye skip, og også disse vil bli registrert i FAS.

12. Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste 10 årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i framtiden?

Det er rederier som operer i spesialfart som i hovedsak trenger norske sjøfolk og deres kompetanse. Men det er en trend at det blir færre rederier som trenger norske sjøfolk. Det må gjøres noe med registrene for å endre denne trenden. Det må være gunstig for rederiene å ha norske ansatte på skipene sine. Det er i dag mange rederier som sliter, blant annet har Simon

Møkster Shipping flagget ut noen av skipene sine til FAS. Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi, som før hadde mange norske om bord på tankflåten, har nå kvittet seg med nesten alle. Også Wilhelmsen har planlagt å si opp alle norske ansatte på skipene sine innen de neste to årene. Om denne utviklingen fortsetter er det ikke mange arbeidsplasser til norske sjøfolk igjen på sjøen. Dette vil også få ringvirkninger på land, hvor man mister kompetansen fra de som har hatt en karriere på sjøen.

Vedlegg VIII: Intervju Arriva Shipping AS

Arriva Shipping AS

Den 20.mars gjennomførte vi et intervju med Sindre Matre, administrerende direktør i Arriva Shipping AS. Intervjuet fant sted ved rederiets hovedkontor i Ølensvåg.

Vi kontaktet Arriva Shipping AS for et intervju på grunn av at vi ønsket flere rederier innenfor samme bransje, for å kunne få et bedre sammenlikningsgrunnlag. Sånn sett kan rederiet sammenliknes med Hagland Shipping.

Sindre innleder intervjuet ved å referere til en artikkel om NIS-registeret (fartsområdebegrensningen), som vi mottok pr. e-post fra ham i forkant av intervjuet. Artikkelen ble publisert i Haugesunds Avis 18.mars 2014, og sier at han «stiller seg bak dette». Matre forteller samtidig at han sitter som styremedlem i Rederiforbundets Gruppe for Short Sea. Rederiforbundet mener at flere hundre fartøyer kan bli flagget hjem til Norge dersom regjeringen endrer reglene. Sindre sier videre at dersom NIS-restriksjonene blir fjernet og en god nettolønnsordning etablert, så ville det antakeligvis blitt ansatt flere nordmenn på Arrivas skip.

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?

Det er mange ting man ser på når man skal velge flagg. For vår del har det vært sentrale tema som går på omdømme på flagget. Det finnes veldig mange forskjellige flagg og registre, og disse er igjen klassifisert etter omdømmet. Dette gjør at de blir kategoriserte. Det er viktig for vår del å velge registre med godt omdømme. Disse stiller også krav. Vi har 5 skip registrert i Gibraltar. Dette registeret stiller blant annet krav til alderen på tonnasjen (dvs. fartøyene). Dette gjør at våre eldste skip ikke kunne blitt registrert i Gibraltar, nettopp på grunn av skipenes alder. Gibraltar er dessuten et veldig konservativt register, da det er engelskmenn som står bak. Det er et ryddig register. Servicenivå og kostnadsnivå er selvfølgelig også veldig viktig. At registrene ikke opererer med så mange nasjonale særkrav er også noe vi ser på, slik at ting ikke blir alt for kompliserte. At de forvalter et regelverk basert på internasjonale konvensjoner (STCW/IMO). At registret scorer høyt på Paris MoUs liste er også viktig. Tonnasje som er i et register som scorer bra har mindre sannsynlighet for å bli kontrollert (havnestatskontroller), sammenliknet med om det hadde vært snakk om et som

ligger i gråsonen. Port State-regimet ser på hvilke type flagg/register som benyttes. Paris MoU er også bevisste på at enkelte registre lempet på regelverket.

Kristian-Markus: Er nasjonale særkrav noe som er typisk med NIS/NOR?

Alle registre har dette. Men jeg har ikke inntrykket til at de norske registrene har noen flere nasjonale særkrav enn det andre større registre har. Stort sett følger de det internasjonale regelverket.

2. Ser at "Faktor" er registrert i NOR og "Nor Viking" i NIS. Hva er grunnen til at båtene er registrert slik?

Bakgrunnen til dette er forskjellige årsaker. Matre bemerker samtidig at spørsmål 2 og 3 henger litt sammen.

3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR, kontra andre utenlandske registre?

Fordelen med å ha et skip registrert i NOR er nettolønnsordningen og refusjon av mineraloljeavgiften (ca. en krone pr. liter). Også dette med rapportering og havnestatsregimet, og man er mer i fred i forhold til kontroller om man er registrert i NOR og NIS.

For Faktors del, som har et klassesertifikat som er begrenset til liten kystfart, og som ikke går sør for Stavanger eller nord for Måløy, så er det av praktiske årsaker best å ha den NOR-registrert. Dette er vår minste og eldste båt. I dette størrelsessegmentet finnes det en del utenlandsk registrerte fartøy i Norge, men det er fortsatt vanligst å registrere disse i NOR.

Nor Viking går fast i Østersjøen for Heidelberg Cement. Denne ble forsøkt flagget i Gibraltar, men på grunn av fartøyets alder lot ikke dette seg gjøre og NIS ble derfor valgt.

Jonas: Vet du hva aldersgrensen for Gibraltar er?

Jeg er litt usikker, men har hørt 20 år. Jeg har også hørt 15 år, men jeg er som sagt litt usikker på dette. De ser selvfølgelig ikke kun på alderen, men også på helheten.

Norbris (bygget i 2002), som vi kjøpte i 2012, hadde opprinnelig portugisisk flagg (Madeira-flagg). Dette er Portugals svar på NIS (Portugals internasjonale skipsregister). Her måtte vi gå

noen runder med Gibraltar-registeret. Dette var ikke på grunn av fartøyets alder, men på grunn av at fartøyet tidligere var blitt tilbakeholdt (under forrige eier).

Det vi ser i Gibraltar og Bahamas-registrene er at disse er veldig proffe. Saksbehandlingstiden er veldig kort og servicenivået er veldig bra. Sjøfartsdirektoratet har en vei å gå her, i forbindelse med NIS/NOR. Spesielt saksbehandlingstiden er lang. Valget av flaggstat er dessuten mye smak og behag.

4. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?

Jeg har tidligere vært inne på dette med servicenivået. Her er det gjerne en markant forskjell. Den største fordelene med å registrere båtene våre i andre registre enn NIS/NOR er tilgangen til internasjonale tariffavtaler. ITF. Med båter registrert i Bahamas så kan vi ansette for eksempel polakker, russere og filippinere på internasjonale tariffavtaler. Disse har betaling når de er om bord, men ikke når de er hjemme. Lønnskostnaden til en polsk matros på en Gibraltar-båt kontra en norsk matros på en NOR-båt er veldig stor. Det kan være så mye som en tredjedel i forskjell. Ser vi på personalkostnadene som vi for eksempel har på Faktor (NOR-registrert) er på 45-50%, mens samme post på våre største båter som er registrert i Gibraltar er på 20%.

Han nevner videre at polakker har blitt dyrere med årene. ITF-tariffene ligger i bunnen, men vi betaler over minstelønn. Dette er noe vi har vært nødt til for å få tak i gode maskinsjefer. Men fortsatt er polske maskinsjefer vesentlig billigere enn en norsk.

Båtene våre er i hovedsak besatt med norske kapteiner, med unntak av båtene som ikke går på norskekysten (Nor Viking som går på Østersjøen og containerbåten Nor Feeder som går på chart mellom Rotterdam og England). Disse har begge rent utenlandsk mannskap. De andre båtene våre har omentrent helt lik besetning. Det vil si norsk kaptein. Vi har fortsatt en del norske styrmenn og en del utenlandske styrmenn. Vi har også noen norske matroser igjen, men så er resten i hovedsak polske og baltiske.

Den utenlandske besetningen på for eksempel Gibraltarbåtene har vi ingen arbeidsgiveravgift eller sosiale utgifter på (forsikringer, pensjoner og så videre).

Vi har ikke fartøyene flagget utenlandsk fordi det er «løye». Jeg tror de fleste norske rederier hadde ønsket seg å ha båtene sine flagget i Norge. Vi har ikke noe forhold til for eksempel Gibraltar, men årsaken til at vi flagger utenlandsk handler om vår eksistens. Fraktratene gjenspeiler seg ikke til kostnadsnivået. Fraktratene har gått noe ned de siste seks-sju årene. Vi har hatt litt langsiktige kontrakter, noe som har gitt marginale frakt-økninger. Fraktratene har imidlertid ikke fulgt kostnadsveksten, og spesielt lønnsnivået. Klassekostnadene har dessuten økt de siste årene. Bunkerskostnader inkludert.

For at dere skal få dannet dere et bilde: Bunkerskostnadene utgjør 30 prosent, mannskapskostnaden 25 prosent, havneutgifter 10%, vedlikehold 10% og andre kostnader 10%. Trekker vi alle disse prosentene fra 100%, så sitter vi ikke igjen med så mye. Etter utregning så ender vi på 15%. Dette er før avskrivninger og finanskostnader trekkes fra (ca. 10 %).

5. Hvilke registre benytter dere og hvorfor akkurat disse?

Dette har vi vært inne på i spørsmål en. Det er Gibraltar og Bahamas, og så har vi en båt i St Kitts & Nevis. Sistnevnte flagg befinner seg nærmere gråsonen. Dette er en gammel båt, som ikke hadde kunne blitt registrert i hverken Gibraltar eller Bahamas. Så her hadde vi ikke noe valg. Denne var NOR-registrert inntil for et par år siden.

6. Ser at dere har mange båter registrert i Gibraltar. Har dette registeret noen form for refusjonsordning (nettolønnsordning) for sjøfolk?'

Svaret her er nei, det er ingen refusjonsordning for sjøfolk på Gibraltarbåtene.

7. Hvilke tiltak mener du det bør gjøres med NIS og NOR-registrene for at disse skal bli mer attraktive for dere, og andre rederier?

Fjerne fartsområdebegrensningen og å gi nettolønn i NIS. Han viser til avisartikkelen som vi har fått tilsendt på e-post. Taket på nettolønningen har stått stille på 198000 kr, siden 2008. Nettolønningen burde i alle fall vært justert for inflasjon. Å faktisk gi nettolønn på NIS og å ta bort fartsområdebegrensningen. Dette hadde gjort at vi hadde flagget om våre båter, og jeg

tror det ville blitt flere nordmenn på båtene. Like mange, om ikke flere. Også flere lærlinger og kadetter.

8. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene (registreringskostnader)?

Nei, kostnadsforskjellen er marginal. Dette har med konkurransesituasjonen å gjøre. Skipsregistrene konkurrerer seg imellom. Forskjellen er derfor ikke stor.

9. Ut over bemanning, påvirker valget av register andre kostnader ved å eie/drifte et skip (f.eks. forsikringer, o.l.)?

Når det gjelder forsikringer så er det ingen forskjeller i pris på skipene våre som er i Gibraltar og Bahamas. Hele flåten, sett under ett, er forsikret. Forsikringsselskapene ser naturligvis på hvilket flagg båten har. En annen ting som er viktig er flagg som bankene anerkjenner og som man kan registrere pantet i. Her vil man kunne møte på problemer. Skal man kjøpe ny tonnasje kan man slik sett ikke velge hvilket flagg man vil.

10. Har valget av register noen innflytelse på kostnadene ved å ha et skip klasset, i f.eks. DNV?

Ja, men dette har litt med hvordan flaggstaterne/registrene opererer. Noen flaggstater ønsker å gjøre alt selv, mens andre igjen setter ut enkelte oppgaver til classeselskapene. Blant annet ISM og ISPS. Dette kan ha innflytelse på kostnadene.

11. Hvor store blir kostnadsforskjellene mellom det å ha en nordmann kontra en utenlandsk skipsarbeidstaker, for eksempel en filippiner om bord?

På båter som for eksempel Norvind og Norbris ligger personalkostnadene på omtrent 20 %, mens for Faktor så ligger disse på 45-55 %.

12. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?

Vi har stort sett gode erfaringer. Det er en prosess man må gjennom. Det er absolutt ikke gratis å foreta et registerskifte. Både klasseselskap og flaggstat/register må være involverte i prosessen. Det er forholdsvis dyrt å foreta et registerskifte. Selve gjennomføringen har imidlertid gått stort sett knirkefritt. I forbindelse med kjøpet av Norbris, hvor det ble noen komplikasjoner på grunn av tidligere tilbakehold, så krevde Gibraltar at alt utstyret om bord skulle være typegodkjent i henhold til EU MED (EU Marine Equipment Directive), altså at utstyret skulle være «rattmerket». Her ble det mye arbeid for vår del.

I forbindelse med vedlikehold etter et registerskifte, så har vi positive erfaringer med dette. Norge har vært en stor sjøfartsnasjon, men har blitt mindre med årene. Vi må ikke bli «blinde», men innse at det finnes mange flinke sjøfolk rundt omkring i verden. Disse er gjerne like flinke eller flinkere enn de norske. Har vi hatt en båt i NOR, og skiftet flagg og besetning, så har gjerne vedlikeholdet blitt hevet. Det har heller gått den veien enn motsatt vei.

Nor Viking, som går i Østersjøen, har en ren utenlandsk besetning. Stort sett russere. Mentaliteten deres er slik at de behandler båten slik som det skulle være deres egen. På denne båten så har vedlikeholdet på det jevne blitt økt de siste årene. Vi hadde tidligere norsk kaptein og styrmann på denne, men vedlikeholdet har blitt bedret i ettertid.

Konkurransen har blitt så knallhard at vi kan ikke velge norske styrmenn fra øverste hylle, men vi har uansett vært heldige og har klart å rekruttere dyktige styrmenn. De utenlandske styrmennene har hatt et veldig bra nivå.

Jonas: Hvordan er lønnskostnadene til en norsk overstyrmann hos dere?

Noe høy, men likevel overkommelige. Dersom vi skal konkurrere om de best kvalifiserte må vi betale noe over tariff.

Vi ønsker gjerne å ha flest mulig norske overstyrmenn. Dette av flere årsaker, men først og fremst på grunn av videre rekruttering til kapteiner. Vi har hatt og ønsker i fremtiden også å føre en policy om å ha norske kapteiner på de av våre båter som trafikkerer langs norskekysten. Dette har både med farledsbevisordningen å gjøre, og også med tanke på fleksibiliteten overfor våre kunder.

13. Har dere måttet si opp mannskap grunnet registerskifte av fartøy?

Nei, det har vi ikke. Dette på grunn av naturlig avgang. Det har sittet langt inne å si opp folk for vår del. Før min tid, altså før 2007, så kjenner jeg kun til en norsk matros som har blitt sagt opp som følge av registerskifte.

14. Antall fartøy dere har flagget ut og inn de siste 10 årene?

Vi har flagget ut Mercator fra NOR til St Kitts & Nevis, og Nor Viking fra Bahamas til NIS. Dette er noen år siden.

Det har vært en gradvis utflagging. Før 2007. Tonnasjen har blitt kjøpt med utenlandsk flagg, og disse registrene har blitt beholdt ved overtakelse. «Shortsea»/nærskipsflåten er tradisjonelt det segmentet som har vært mest utsatt for utflagging.

15. Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste 10 årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i fremtiden?

Hadde dere spurt meg for seks år siden, da jeg jobbet som personalsjef, ville jeg vært relativt pessimistisk. Da var det forholdsvis vanskelig, men vi har allikevel klart å rekruttert norske styrmenn og kapteiner. Vi har klart å erstattet offiserer som har gått av med pensjon.

Kristian-Markus: Tar dere inn norske kadetter?

Nei, det har vi ikke gjort de siste årene. Men dette er noe vi skal vurdere fremover.

16. Av beskyttende tiltak for et lands sjøfolk, så finnes såkalt «local content» og et krav om at alle skal jobbe under like vilkår. Dette er tiltak som brukes i enkelte land. Er dette noe som kunne vært benyttet i Norge? Hvordan tror du et slikt regelverk ville ha fungert i NOR/NIS?

Dette er vi ikke særlig kjent med. Dette kunne sikkert vært brukt i Norge, men det ville i verste fall vært kroken på døren for vår del.

NOR er på en måte litt slik. En utlending får betalt etter norsk tariff på en NOR-båt. Det er mange meninger om dette. Shipping er nok blant de mest internasjonalt konkurranseutsatte plassene, så dette ville nok blitt vanskelig å få til.

Vedlegg IX: Intervju Knutsen OAS Shipping AS

Knutsen OAS Shipping AS

Den 21. mars møtte vi John Einar Dalsvåg, som er befraktningsjef i Knutsen OAS Shipping, for et intervju.

Årsaken til at vi så det interessant å ha et intervju med Knutsen, var for å få dekket tanksektoren. Av dette intervjuet har vi fått relevant informasjon, som kan kobles opp mot og sammenliknes med svarene vi fikk fra Odfjell SE.

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?

Vi velger en flaggstat hvor vi er fornøyd med regelverket. Vi bygger opprinnelig alle båter for NIS-registeret, og flagger deretter skipene etter hvilke typer flaggstat som kundene ønsker. Dette har med hvilke kontrakter fartøyene får. Vi tilfredsstillter de fleste av våre kunder med tanke på valg av flaggstat. Kundene velger som oftest flagg ut i fra fartsområde og type arbeid. Grunnen til at vi flagger vekk fra Norge, er for eksempel hvis båtene skal gå mellom norske havner, noe som ikke er tillatt i NIS-registeret. Det kan for eksempel være en kunde som ønsker et EU-flagg, og da kan heller ikke båtene være registrert i NIS. Norge er ikke regnet som et EU-flagg, og da velges for eksempel UK-flagg. Vi forholder oss til kunden. De bestemmer ofte hvilket fartsområde båten skal ha, og ut i fra dette hvilket flagg som skal benyttes.

Kristian-Markus: Et EU-flagg, vil det si et skipsregister i en flaggstat som er medlem av den Europeiske Union (EU)?

Ja. Eksempler på EU-flagg er svensk, dansk, maltisk. Det er også en del bekvemmelighetsflagg i EU som *ikke* blir regnet som et EU-flagg. For eksempel Isle of Man. Årsaken til at man vil ha EU-flagg kan være at det gir enklere betingelser, at man får mindre drivstoffavgifter og slike ting. De forskjellige land bruker dette politisk.

2. Hva ser dere på som fordelene ved registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR, kontra andre utenlandske registre?

Som jeg var inne på tidligere så er vi godt kjent med NIS og NOR. Det er en fordel for oss å bygge tilpasset disse registrene, da vi er godt kjente med dem. Vi har en god kommunikasjon med skipsregistrene her til lands.

Jonas: Vi har tidligere vært i kontakt med andre rederier, og disse har påpekt at saksbehandlingstiden ved Skipsregistrene NIS/NOR er ganske lang. Hvordan opplever dere dette?

Ja, spesielt etter at båtene er levert. Særlig dette med sertifikater kan ofte ta tid. Det tok lang tid tidligere, men dette har bedret seg med tiden. For eksempel hadde vi problemer med at det tok lang tid når vi søkte om «endorsement» (påtegning) for våre filippinske sjøfolk.

Siden vi er et norsk rederi er det enklere å forholde seg til registrene her i Norge. Vi pantsetter jo alltid båtene. Bankene er alltid involvert, når vi skal få pantsatt båter.

3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?

Vi har vel egentlig ikke sett på noen fordeler ved å være i andre registre enn i NOR og NIS.

Den eneste grunnen til å registrere skipene i utlandet er som følge av begrensningene i fartsområdet for NIS-skip. En av de få hovedgrunnene til at vi har andre flagg enn NIS, er at våre bøyelastere ikke har lov til å laste ved oljefeltene på norsk sokkel, for så å losse ved norske oljeterminaler. Dette tillates ikke i NIS, og vi/kundene er derfor avhengig av å velge andre skipsregistre.

Jonas: Så hvis norske myndigheter har fått fjernet fartsområdebegrensningen i NIS så ville dere ha benyttet dette registeret?

Ja, da hadde vi definitivt hatt flere skip i NIS-registeret.

Jonas: Som vi tidligere har hørt fra Sjømannsorganisasjonene så ville en fjerning av NIS-begrensningene sørge for «slutten» på den norske sjømann. Hva tror du om dette?

Kystfarten er allerede tapt. Der finnes det ikke mange fartøyene som ennå er registrert i NOR. Også for bøyelasterne er det nesten slutt. Det er bare om lag en måneds tid siden den siste NOR-registrerte bøyelasteren ble flagget ut. Dette var en Teekay-bøyelaster, som gikk i kontrakt for Esso. Nå er det hovedsakelig Bahamas, United Kingdom eller Isle of Man-registrene som gjelder. Men det sjømannsorganisasjonene er bekymret for, er offshoreflåten på den norske sokkelen. Disse er i fortsatt stor grad NOR-registrerte.

Sjømannsorganisasjonene tror at supplyflåten vil gå over til NIS dersom restriksjonene fjernes. Det er godt mulig at dette kommer til å skje. Kystrederier derimot, som for eksempel Hagland, mener at de hadde flagget alle sine fartøy inn til NIS, om de hadde fått gått langs norskekysten. Jeg tror ikke det har noen stor betydning for sjøfolkenes del.

Kristian-Markus: Dere har jo selv to NOR- fartøy selv, Pioneer Knutsen og Jorun Knutsen. Hva er årsaken til dette?

Jorun Knutsen er en FSU, en bøyelaster som ligger som lagerskip. Pioneer Knutsen er en liten LNG-tanker. Begge disse er registrert som følge av kundenes ønsker. Det er hovedsakelig kundestyrte alt. Det er kunden som bestemmer indirekte, da det er de som kjører kostnadene. Pioneer Knutsen går hovedsakelig uten los, noe som gjør det lettere å ha den registrert i NOR. Det er sånn sett bedre med norske offiserer om bord, siden det da er lettere med tanke på farledsbevis. Selv om utenlandske også kan få farledsbevis, tar dette som oftest lengre tid. Dessuten er det få folk som jobber om bord på denne båten, kun 5-6 mann.

4. Hvilke registre benytter dere og hvorfor akkurat disse?

Vi har brukt en del Isle of Man. Det er et enkelt flagg å forholde seg til, og det er en del av UK. Dette registeret benytter klaseselskapene til å gjøre jobber for seg, altså for eksempel DNV. Dette gjør det enklere for dem å administrere. Det er enklere i forhold til sjøfolkene, med tanke på å få såkalt endorsement (påtegning). Men dette registeret har vi ikke benyttet i det siste. Dette på grunn av at dette ikke er et EU-flagg. Kundene, som for eksempel ENI og Esso, ønsker EU-flagg. Vi har derfor måttet benytte det ordinære engelske registeret. Dette registeret er igjen litt striksere enn Isle of Man. Det kreves at navigatørene på de UK-registrerte skipene må ta en egen eksamen som blant annet omhandler risk assessment (risikovurdering), det engelske regelverket osv. I Isle of Man, derimot, kreves det bare at man har de ordinære sertifikatene i orden.

Dessuten så benytter vi NIS, NOR, UK (England), Bahamas og Malta. Seks registre totalt. Malta-registeret benyttes på grunn av Repsol. Denne kunden vil ha EU-flagg, og har foreslått Malta. Når vi inngår et certeparti på et skip, så er det gjerne beskrevet hvilket flagg som ønskes. For båtene våre som går i Europa er det enklest å benytte UK, mens i Brasil bruker gjerne vi Malta. Dette fordi vi da slipper den ekstra eksamineringen for våre offiserer.

Kristian-Markus: Hva er så spesielt med Isle of Man-registeret?

Norge har NIS, UK har Isle of Man og Gibraltar, Spania har Kanariøyene. Isle of Man er ikke et bekvemmelighetsflagg, men på en måte et internasjonalt flagg. Det er derfor ikke godkjent som et EU-flagg. Det er et slags «second register». For å kunne være et godkjent EU-flagg, så må det være det genuine UK-flagget, for eksempel.

5. Hvilke tiltak mener du bør gjøres med NIS og NOR for at disse skal bli mer attraktive for dere, og andre rederier?

NOR-registeret er ikke et alternativ for vår del. Nettopp på grunn av kostnadene. 90 % av våre bøyelastere ville nok vært NIS-registrert, om restriksjonene i fartsområdet ble fjernet. Norske rederier ville nok valgt NIS fremfor for eksempel UK, Bahamas og andre utenlandske flagg, dersom fleksibiliteten i NIS hadde vært like god som i de andre registrene.

6. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene (registreringskostnader)?

Nei, jeg tror ikke det. Jeg er ikke helt inne på dette. Jeg tror selve registreringskostnadene er nokså like i både NIS og England, for eksempel.

7. Ut over bemanning, påvirker valget av register andre kostnader ved å eie/drifte et skip (f.eks. forsikringer, o.l.)?

Nei, jeg tror ikke det. Ingen av de flaggene som vi har valgt fører til noen forskjell i forsikringskostnadene.

8. Har valget av register noen innflytelse på kostnadene ved å ha et skip klasset, i f.eks. DNV?

Nei, jeg tror ikke det. Muligens marginalt dyrere i NOR, da Sjøfartsdirektoratet her gjør mye selv. Man får da både kostnader med klasseselskapene, Sjøfartsdirektoratet osv.

I NIS delegeres alt til klasseselskapene. 70-80 % av våre båter er klasset i DNV.

9. Hvor store blir kostnadsforskjellene mellom det å ha en nordmann kontra en utenlandsk skipsarbeidstaker, for eksempel en filippiner om bord?

En norsk matros kan koste tre ganger så mye som en filippinsk, mens det er mindre forskjell mellom en norsk og en filippinsk kaptein. Lønnsforskjellen blir mindre jo høyere stilling det er snakk om. Det er de underordnede som utgjør størst forskjell, men også junioroffiserene. Om lag 80 % av de som ikke er skandinaviske på våre båter kommer fra Filippinene. Vi har også noen Østeuropeere. Jeg kan også legge til at filippinerne har blitt dyrere med årene. Men det gjelder alle sjøfolk. Vi har dessuten mange spanjoler på LNG-tankerne våre, mens vi i Canada har 2-300 canadiere på de av våre bøyelastere som opererer der.

10. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?

Vi skifter registre seks-sju ganger i året, kanskje oftere. De siste tolv månedene har vi kanskje skiftet flagg ti ganger. Vi beholder den samme besetningen på båtene vi har i NIS som de som er flagget UK.

11. Har dere måttet si opp mannskap grunnet registerskifte av fartøy?

Tidligere, når vi hadde båter i NOR. For 5-10 år siden måtte vi si opp folk. Vi har vært stort sett heldige, da noen har gått av med pensjon eller sluttet frivillig. På en bøyelaster i NOR hadde vi typisk 22 nordmenn, og etter utflaggingen var det gjerne 8 nordmenn om bord. På bøyelastere, som vi startet med for vel 30 år siden, var det tidligere bare nordmenn. I dag er det ofte bare utlendinger på disse båtene, så det sier seg selv at vi har måttet kvitte oss med

folk opp gjennom årene. Det er ikke flagget som gjør at man må si opp folk, det er kostnadene.

12. Antall fartøy dere har flagget ut og inn de siste 10 årene?

I alle fall 20. Kanskje mer. Men det er også i forbindelse med kjøp og salg av skip, og kundeønsker internt. Vi har solgt 12 båter bare de siste to årene. Produkt- og kjemikaliebåtene har vi solgt 10-12 av.

13. Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste 10 årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i fremtiden?

Litt av problemet vårt har vært den store ekspansjonen i offshoreflåten, og dit har vi mistet en del folk. Vi har også hatt en del problemer med å få tak i folk, men vi har klart å rekruttere en del svensker i det siste. På norsk sokkel har arbeidsspråket vært norsk, og slikt sett har det fungert greit med svensker på broen. I dag har vi 27 bøyelastere, inkludert båtene som går i Canada og Brasil. Vi har også nordmenn på båtene som går på kontrakter i Brasil. Litt av problemene med bøyelasterne er alle tilleggskravene, som for eksempel DP-sertifikat og andre spesialkurs. For fremtiden er det ikke godt å si hvordan utviklingen vil bli. En ting er hvordan kostnadsnivået vil utvikle seg, og det andre er kravet om kompetanse. Litt av problemet for næringen framover er å lære opp folk. Ingen vil ta kostnadene med opplæringsstillinger, betale for kadetter, juniorsturmenn og så videre. Litt av problemet er også hvor mange som ønsker å seile i tiden som kommer. Noen ønsker seg mer fritid, og vil kanskje derfor gå over til rigg pga. lønn og turnus. Disse kan vi ikke konkurrere med.

14. Av beskyttende tiltak for et lands sjøfolk, så finnes såkalt «local content» og et krav om at alle skal jobbe under like vilkår. Dette er tiltak som brukes i enkelte land. Er dette noe som kunne vært benyttet i Norge? Hvordan tror du et slikt regelverk ville ha fungert i NOR/NIS?

På kanadisk sokkel, så kreves kanadiske sjøfolk. Det samme gjelder i Brasil. I Brasil forlanges dette, men det skjer ikke i praksis. De har ikke nok tilgang på kvalifiserte folk. Vi

har ingen båter med brasilianere om bord, selv om vi har 7-8 båter i Brasil. Norge er et lite land, men våre båter finnes på alle verdens hav. Norske båter laster mellom tredjeparts land. I Norge er vi gjerne få konsumenter. Vi er avhengig av fri ferdsel.

Dette kunne ha fungert i Norge, men det avhenger av hvem som er villige til å ta regningen.

Det er oljeselskapene som har bestemt hvordan tingene har utviklet seg for bøyelasterne i Norge. Så lenge det er likt for alle, så tror jeg ikke dette ville blitt noe problem. Men for Norge som land, så ville det kunne blitt problemer. Kostnadene ville økt mye, for eksempel transporten av oljen. Rederiene har plukket de billigste sjøfolkene hele tiden. I starten var gjerne nordmenn billige, mens det nå er snakk om filippinere. De fleste NIS-båtene har ikke nordmenn om bord i det hele tatt. Det er automatisk dispensasjon for dette, selv om det egentlig er et krav om norsk kaptein på disse.

Vedlegg X: Intervju Odfjell SE

Odfjell SE

Den 1.april gjennomførte vi et telefonintervju med Helge Olsen, driftsdirektør i Odfjell SE. Han har ansvaret for driften av alle rederiets 49 skip. Intervjuer var Jonas Juvberget.

Årsaken til at vi tok kontakt med Odfjell er at dette er et stort rederi, og som har mange fartøy som fører norsk flagg. Dessuten kan rederiet på mange måter sammenliknes med Knutsen OAS Shipping. I lag med intervjuet med Knutsen OAS Shipping så har vi dermed en bredere dekning fra rederier som operer innen tankfarten.

1. Hva vektlegger dere ved valg av register/flaggstat?

Vi vektlegger at det skal være et kvalitetsregister. Altså et register som har en anerkjennelse, som for eksempel den amerikanske kystvaktens Qualship 21. I Qualship 21 er flaggstatene rangert etter en del kriterier. I tillegg vektlegger vi at flaggstaten har en god oppfølging. Vi fører bare to flagg, det er norsk og Singapore. Dette fordi det er der vi er, altså i Norge og i Singapore. Vi har flest skip i NIS, men også i Singapore hvor vi har en stor avdeling. Vi driver Singapore-skipene derfra. Begge registrere er profesjonelle organisasjoner, som følger opp på en ordentlig måte. Vi velger ikke flaggstater hvor vi ikke har en tilstedeværelse.

2. Hva ser dere på som fordelene ved registrere fartøy i NIS og eventuelt NOR?

Vi har ingen skip i NOR, da dette registeret er uinteressant for vår del. Vi går ikke langs norskekysten. Vi har ment at ett norsk register burde være nok, og dette har det vært mange diskusjoner rundt dette. Mange land har proteksjonistiske ordninger a la NOR, at man må ha spesielle ordninger for å kunne gå fra havn til havn i det samme land. Dette har også USA, Brasil og Italia. Det samme har andre land.

Fordelen ved å ha NIS er at de er nært. Vi kjenner dem og de kjenner oss. Vi har en god kommunikasjon med dem. De er konkurransedyktige. Vi kjenner godt til regelverket og rutineene i NIS. Dessuten er det enkelt for oss å registrere skipene i NIS.

Singapore er nok et mer profesjonelt register når det gjelder deres sjøfartsdirektorats oppfølging av flagget. Myndighetene der er mer moderne, raske og profesjonelle i sin saksbehandling sammenliknet med Sjøfartsdirektoratet her i Norge.

Jonas: Har NIS noen form for nettolønnsordning?

NOR har en nettolønnsordning, men ikke NIS. Det er en del forvirring rundt dette. Det finnes to ordninger som er tatt i bruk i de skandinaviske landene for å være konkurransedyktige. Dette er nettolønnsordning, hvor skatten blir refundert. Og så har man dessuten en refusjonsordning, som er en støtte for å ha kadetter og lærlinger om bord. NIS har en refusjonsordning, men for å få en refusjon så er man nødt til å ha et visst antall norske om bord. De må være representert i alle sjømannsorganisasjonene. En fra sjømannsforbundet, for eksempel en pumpemann. En høyere dekksoffiser og en fra maskinavdelingen. For å få refusjonsordning for å ha kadetter om bord må det være et visst antall norske.

Nettolønnsordningen er noe annet. Vi betalte for eksempel inn nærmere 50 millioner i skatt for våre norske sjøfolk. Hadde det vært en nettolønnsordning, så hadde denne summen blitt tilbakeført til rederiet. Mange tror at denne ordningen er til for å berike rederne, noe som er helt feil. Denne ordningen er til for å kompensere den etter hvert høye kostnaden det har blitt å ha norske sjøfolk. Rederiene kan jo velge en annen nasjonalitet enn norsk, og dermed drive billigere. Nettolønnsordningen er mest til for å sikre fremtiden for å ha norske sjøfolk, ved å gjøre dem konkurransedyktige.

Odfjell som er et stort aksjeselskap konkurrerer internasjonalt om kontraktene, og det er ca. 3000 tankskip totalt som konkurrerer om disse. De fleste andre rederiene har valgt å ha et lavere lønnsnivå for å være konkurransedyktige på pris. Danmark innførte en nettolønnsordning i registeret DIS. Derfor har blant annet Maersk beholdt en god del av de danske sjøfolkene, fordi at de da er konkurransedyktige i forhold til mannskap fra andre nasjonaliteter. Dette ble først og fremst gjort for å sikre fremtiden til den danske sjømann, og ikke for å gjøre Maersks eiere enda rikere. Om Maersk hadde ønsket så kunne de ha skiftet til et annet flagg, men med denne ordningen holder de seg fortsatt konkurransedyktige.

Debatten om nettolønnsordningen har kommet på feil spor. NIS har ingen nettolønnsordning. I NIS eksisterer kun en refusjonsordning.

En refusjonsordning baserer seg på en innbetaling fra de som er i NOR, som får en nettolønnsordning. Dette er litt komplisert. Refusjonsordningen er finansiert av stiftelsen

Norsk Maritim Kompetanse. De gir en refusjon på ca. 175 kr pr. dag for hver opplæringsstilling om bord. I tillegg så får man ca. 350 kr pr. dag for hver kadett. Maritimt Opplæringskontor får også ca. 3300 kr. Disse tre pluss en tilbakebetaling fra myndighetene som utgjør en betydelig større andel. Derfor må man skille tydelig mellom en refusjon og nettolønn. Nettolønnsordningen betyr at alle norske sjøfolk får skatten sin refundert. Mens refusjonsordningen gjelder kun for kadetter og lærlinger for de skipene som har et visst antall nordmenn om bord. Vi får kun refusjon for lærlinger og kadetter på sju av våre skip, for det er der vi har såpass mange norske.

3. Hva ser dere på som fordelene ved å registrere fartøyene i andre register enn NIS og NOR?

Vi har egentlig ikke vurdert noen fordeler. Singapore er veldig profesjonelt. Vi får da en del erfaring med hvordan andre registre tolker og håndterer regelkrav. Vi får også hvordan andre jobber i forhold til NIS. Vi har som sagt kun NIS og Singapore, og har egentlig ikke vurdert andre registre. Vi kunne selvfølgelig valgt andre registre, men vi ville nok bare spart minimalt.

Vi kjører samme lønn og opplegg uansett flagg. På en Odfjellbåt seiler både nordmenn på Singapore-flagg like gjerne som filippinere på NIS-båter. Vi gir samme betingelser uansett flagg. Det er ikke mange rederier så gjør slik, men det er noe vi praktiserer. En norsk overstyrmann på Odfjellbåt enten den har Singapore-flagg eller norsk-flagg, så får man akkurat de samme betingelsene.

4. Hvilke andre register benytter dere og hvorfor akkurat disse?

Vi har allerede besvart dette spørsmålet i spørsmålene en til tre.

5. Hvilke tiltak mener du det bør gjøres med NIS og NOR registeret for at dette skal bli mer attraktivt for dere og andre rederi?

I NIS er det primært at det må være en viss modernisering av Sjøfartsdirektoratet, og spesielt det som går på sertifikater til de om bord. Der har Sjøfartsdirektoratet sakkert akterut i forhold

til søsterorganisasjonen i forhold til for eksempel Singapore. Det er Sjøfartsdirektoratet som utsteder sertifikatene til de om bord og følger opp regelverket på våre NIS-skip. Tiltaket går mest mot en effektivisering og modernisering av Sjøfartsdirektoratets rutiner, spesielt for sertifikater for mannskapene. De må bli mer profesjonelle. I dag tar det alt for lang tid å få utstedt et nytt sertifikat.

Jonas: Hvor lang tid benytter Sjøfartsdirektoratet kontra søsterorganisasjonen i Singapore?

Sjøfartsdirektoratet bruker kanskje to-tre uker, mens i Singapore kan man få det over natten.

6. Er det stor kostnadsforskjell mellom de ulike registrene?

Ikke de vi benytter. Ikke direkte på avgiftene mellom NIS og Singapore. NIS-ordningen med skatter og tonnasjesskatt har blitt konkurransedyktig på grunn av ordningen som kom for noen år siden. Så det er ingen særlig kostnadsforskjell mellom disse to.

Det er for eksempel en kostnadsforskjell hvis man velger såkalte Flag of Convenience (bekvemmelighetsflagg), men det gjør ikke vi. For eksempel med Panama, Moldova og Liberia så kan det bli noe billigere. På kvalitetsflagg er ikke forskjellen så stor.

Jonas: Hvor mange sjøfolk sysselsetter dere?

Vel 2000 totalt. Av disse er om lag 230 nordmenn. Om lag 15 Nordeuropeere av forskjellig nasjonalitet (noen få fra Sverige, Finland, England) og resten filippinere.

7. Hva blir kostnadsforskjellene mellom å ha en nordmann versus en fra utlandet, for eksempel filippinere om bord?

Den blir betydelig. For eksempel på en båt med fire norske toppoffiserer (kaptein, maskinsjef, 1. maskinist og overstyrmann) er forskjellen cirka 6 millioner kroner i året, pr. båt, kontra filippinere. Litt av disse kostnadene utgjør pensjonsbetingelser. Nordmenn har annerledes pensjonsordninger, et annet seilingsmønster som igjen fører til flere flyreiser (kortere seilingsperioder sammenliknet med filippinere). I tillegg litt diverse ordninger vi har i Norge, men ikke i andre land.

Denne kostnadsforskjellen utgjør en del. Derfor er nettolønnsordningen viktig for å være med å utjevne denne forskjellen i stor grad. De som er for internasjonalisering og konkurransenivået på pris sier at vi må konkurrere på like vilkår. Det koster mer å bo her i Norge, og jeg mener nettolønningen er nesten avgjørende for å jevne ut kostnadsforskjellene. Hvis ikke det skjer noen grep her så blir kostnadsforskjellene permanent for store, og da blir det tøft å forsvare ekstrakostnadene. Vi har valgt å satse på en del nordmenn. Vi er jo et norsk selskap fra begynnelsen av og norske sjøfolk har vært med å bygge opp selskapet.

En filippiner har en lønnsstruktur som er basert på antall måneder de seiler, mens en nordmann har en årslønn. Vi må jo ha to norske for å dekke en kapteinstilling i og med at nordmenn går i et 1:1-system. Filippinere går som oftest et 2:1 system, og da trenger vi egentlig bare en 1,5 person. Også andre nasjonaliteter ønsker å få et 1:1 system, men per i dag er dette altså en forskjell.

Jonas: Har det vært diskutert å få en nettolønnsordning i NIS?

Mange ganger. Blant annet fra Maritimt Forum. Det har vært gjort mange henvendelser fra Norges Rederiforbund til Nærings- og Handelsdepartementet. Helt tilbake til 2009 så var det en ganske aktiv diskusjon. Det har vært gjort en rekke initiativ for å dette på agendaen, men det har vært vanskelig. Dette har druknet en del i en NOR-debatten omkring fergene mellom Oslo og Danmark. Folk har trodd, som dere, at det har vært en nettolønnsordning i NIS. Dette har nok også druknet litt i politiske debatter. Nettolønnsordningen finner man bare i NOR. Man har derfor ikke tenkt så mye på NIS, men bare på reduksjonen av norske sjøfolk den siste perioden. Vi ser nå at det snart er for sent, det begynner virkelig å haste.

8. Hvilke erfaringer sitter dere igjen med etter et registerskifte?

Hva tenker dere på her?

Jonas: Vi tenker litt på hvordan vedlikeholdet har vært på båtene etter at norske sjøfolk har blitt erstattet av utenlandske, som følge av at et skip har gått fra norsk til singaporsk flagg.

Det har ikke noe med selve registerskiftet å gjøre. Vi skifter ikke mannskap, selv om en båt skifter flaggstat. Registerskiftet i vår setting påvirker ikke hvem vi setter om bord på båtene eller hvordan skipet blir fulgt opp.

9. Kan du nevne årsakene til at dere seiler med utenlandsk flagg?

Vi er et internasjonalt selskap og vi har virksomhet og finansiering i også andre land enn Norge. Singapore krever en viss tilstedeværelse og derfor har vi valgt også å ha Singapore-flagg. Vi har fått gode finansieringsordninger i Singapore. I tillegg er det et profesjonelt flagg. Det begynte i sin tid at man fikk gunstige finansiering i et aktivt shippingmiljø i Singapore.

10. Har dere måtte si opp mannskap grunnet registerskifte av fartøy?

Nei. Vår crewpool er ikke linket til flagget.

11. Antall fartøy dere har flagget ut og inn siste 10 årene?

Akkurat dette tallet har jeg ikke tilgjengelig, men det har vært en økning av skip til NIS. For ti år siden førte vi en del skip over til Singapore, men i de siste årene har det vært en økning tilbake til NIS. Etter at denne ordningen ble endret noe. Antallet skip som har vært flagget til Singapore har stoppet litt opp.

Kristian-Markus: Hvilken ordning er det du tenker på?

Vet ikke om du husker det som skjedde når Kristin Halvorsen var finansminister, og kjempet gjennom at skattefritaket for skip som var i NIS skulle avvikles, og det med tilbakevirkende kraft. Dette medførte at vi måtte betale tilbake en betydelig sum for å kunne tiltre den nye ordningen. Vi betalte inn dette, og derfor ble det fremtidige NIS ble attraktivt. Men Kristin Halvorsen ville at de som var i den gamle ordningen. Det var mye diskusjon om dette blant annet i pressen. Den nye ordningen som kom, og som ble justert av Finansdepartementet for en del år siden, er god. Det kostet oss ganske mye å gjøre opp boet for den gamle ordningen og tre inn i den nye. Anbefaler oss å sjekke på nettet om det med finansdepartementet Veldig kort angående dette med våre skip. Vi har 49 skip totalt, 29 av disse i NIS og 20 i Singapore. Det har vært en økning tilbake til NIS i de senere årene. I dag er cirka 60% av flåten vår i NIS. Det er fordelingen hos oss.

12. Hvordan har etterspørselen deres etter norske sjøfolk utviklet seg de siste ti årene, og hvordan tror du dette vil utvikle seg i framtiden?

Etterspørselen etter sjøfolk er tilstede. Etterspørselen etter *norske* sjøfolk til NIS har dessverre blitt redusert. Også hos oss. Vi er vel det rederiet med flest norske. Men også mest på grunn av konkurranse, finanskrise og at det aldri har blitt noe av nettolønn, så har etterspørselen etter norske sjøfolk gått ned.

Jonas: Hvis det blir en nettolønnsordning i NIS, og dere velger å flagge flere av deres skip til Norge. Vil dette medføre til flere nordmenn på deres båter?

Det tror jeg ikke vil være mulig. Det vil i alle fall være mulig beholde en viss andel norske sjøfolk i NIS-flåten.

Vedlegg XI: Intervju Hagland Shipping

Hagland Shipping

Vi sendte en e-post til Hagland Shipping, fordi vi ønsket å få svar på våre spørsmål fra rederi innenfor nærskipfarten. Arne W. Aanensen, som besvarte våre spørsmål, er administrerende direktør i Hagland (Hagland Shipping).

1. Hva må gjøres for at det skal bli attraktivt for dere å flagge fartøyene over til NOR?

Dere mener sannsynligvis NIS-flagg (norsk internasjonalt register) og ikke NOR. NOR-flagg brukes i dag praktisk talt kun for innenriksfarten og offshore serviceskip, spesielt de som er engasjert i Nordsjøen. Der og spesielt i Norge betaler kundene (oljeselskapene) får de høyere kostnadene med ren norsk bemanning. Nærskipfarten som vi representerer og arbeider i, er i internasjonal konkurranse og har verken NIS eller NOR-flagg. NOR-flagg er utelukket fordi kostnadene med rent norsk mannskap gjør skipene ikke konkurransedyktige i det europeiske markedet, og t.o.m. mot norsk industri for import/eksport.

NIS-flagget brukes heller ikke fordi det med dette flagg ikke er tillatt å ta last mellom norske havner! Derfor er denne flåten registrert under utenlandsk flagg. Vi opererer fem egne skip + seks innleide fra norske og utenlandske rederier. Våre skip har Bahamas (et), Gibraltar (et) og Malta (tre) flagg. De siste er valgt på grunn av at de er et EU-flagg. Utenlandsk flagg gjelder også for våre kolleger/konkurrenter.

Vi vil gjerne flagge inn til NIS dersom myndighetene endrer reglene slik at vi kan også ta last mellom norske havner. Vi opererer for kunder som har skipningsbehov i Østersjøen og Nordsjøen. Det betyr at vi også tar last innenlands, men går ikke i reguler innenriks fart. Med andre ord gjør NIS-kravet med begrensning i fartsområdet det umulig å operere under NIS-flagg. Regjeringen skal vurdere blant annet fartsområdet nå, og setter ned et utvalg for å vurdere dette og nettolønnen.

2. Hvilke flagg mener dere er mest attraktive og hvorfor?

De nevnte flagg er kun benyttet fordi de passer for våre skip og har OK service grad og kvalitet. Vi har for øvrig ingen fordeler med å benytte disse utenlandske flaggene og sparer heller ikke kostnader opp mot NIS-flagg. Utenlandsk flagg er mer en nødvendighet enn noe annet. Vi ville gjerne ha alle våre skip under NIS-flagg og for øvrig kan vi benytte samme bemanning som under de andre flagg med og uten nordmenn. Et større rederi som har tatt inn to bulkskip under NIS-flagg for å teste det, og administrerende direktør uttalte nylig på Haugesundkonferansen at det beste flagget de benyttet var Marshall Islands. Dette på grunn av topp kvalitet, tilgjengelighet (24 timer) og servicegrad. Der hadde NIS meget å lære mente direktøren.

3. Har dere nordmenn om bord på deres fartøy?

Ja vi har stort sett norske kapteiner, noen få norske styrmenn og en del norske matroser som er gravemaskinkjørere. For øvrig så er det mest polakker og andre Østeuropeere. På ett skip har vi filippinske underordnede sjøfolk og styrmenn, men norsk kaptein. Vi er i stor grad avhengig av farledsbevis for å unngå bruk av los når vi seiler på norskekysten. Dette favoriserer norske kapteiner, men det er også mulig å oppnå farledsbevis for utlendinger.

4. Hva må gjøres for at det skal bli aktuelt for dere å ansette flere nordmenn på fartøyene?

Da må vi ha nettolønn for sjøfolkene (som i dag kun er på NOR-flaggede skip) og med en sum som er atskillig større enn det som i dag gis, på ca. NOK 190.000 pr mann pr. år og som er alt for lavt til å utligne forskjellen.

Vedlegg XII: Kopervik Group

Kopervik Group

Vi sendte en e – post med spørsmål og mottok svar fra Kristine Skeie, administrerende direktør i Kopervik Ship Management AS.

1. Hva må gjøres for at det skal bli attraktivt for dere å flagge fartøyene over til NOR?

Jeg tenker at det som må til er at vi ikke lenger er fornøyd med flaggene vi har i dag og at NOR er blitt et bedre og mer prisgunstig alternativ.

2. Hvilke flagg mener dere er mest attraktive og hvorfor?

Vi er svært fornøyde med Bahamas. Det er et meget ekspeditivt flagg som også har tatt i bruk en del web baserte tjenester. Vi har på grunn av rederibeskatning også Kypros og Gibraltarflagg på noen av båtene våre, men vi er mer fornøyde med Bahamas.

3. Har dere nordmenn om bord på deres fartøy?

Nei

4. Hva må gjøres for at det skal bli aktuelt for dere å ansette flere nordmenn på fartøyene?

Hovedargumentet vårt for å bruke utenlandsk arbeidskraft på skipene våre er lønnsnivået, men det skal også sies at vi er svært fornøyd med det mannskapet vi har som er fra Russland, Baltikum og Polen. Vi har kun fire av 17 skip som seiler langs kysten i Norge hvor farledsbevis er en stor fordel, men vi har skippere og styrmenn som har jobbet lenge hos oss som i den i løpet av den tiden har tilegnet seg farledsbevis i de områder som vi seiler i.

Vedlegg XIII: Fellesforbundet for Sjøfolk

Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS)

Den 10.februar 2014 gjennomførte vi et intervju med Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS). Intervjuet fant sted ved deres kontor i Eidsvåg, like nord for Bergen. Der møtte vi leder Leif R. Vervik og nestleder Harald J. Prytz.

1. Kan du fortelle litt om historien til norsk skipsfart? Vi tenker da på utflaggingen av norske skip og antallet norske sjøfolk om bord gjennom tidene.

Leif viser her til boken «Makt, Myter og Media», utgitt i 2013, av Kolofon Forlag AS. Dette er en bok som er skrevet av flere forskjellige forfattere, og i praksis er det en forfatter for hvert kapittel. Leif mente denne boken ville være nyttig for vår del, og nevnte spesielt den delen av boken som er skrevet av Dag Bakka. For øvrig så har Leif selv skrevet en del av boken.

Leif fortalte også litt om historikken, men vi gjengir det viktigste i forhold til vårt tema.

På 1960-tallet foregikk det en reduksjon i antallet norske sjøfolk, på norske skip. I starten av 60-årene begynte «rasjonaliseringen» på skipene. Mannskapets størrelse ble ofte satt ut avhengig av skipets effekt (maskinkraft). Dette foregikk blant annet i rederiet til Fred Olsen.

I 1965 var det 12000 spanjoler om bord på norske skip.

Videre nevner Leif innføringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), som ble etablert 1.juli 1987. Da startet forandringen av norsk skipshistorie. I dag (2014) anslår Vervik at omtrent 30 % av NIS-flåten har norske sjøfolk (skipsarbeidstakere), og at 70 % seiler med rent utenlandsk mannskap. Vervik forteller at utflaggingen innen sjøfart kan sammenliknes med det som i dag skjer med flyselskapet Norwegian i disse dager. Bjørn Kjos registrerer fly i Irland, og tar deler av besetningen fra Singapore.

Leif mistenker at NIS-registeret benyttes som en mellomstasjon i utflaggingssammenheng. Med det mener han at man går fra Norsk Ordinært Register (NOR), via å registrere skipene i NIS for en kort periode, for så å kvitte seg med den norske besetningen. Deretter flagges skipene ut av Norge.

Vervik nevner NIS-lovens § 4, og ber oss sjekke denne. Han nevner her skipet Clipper Harald, som vår tidligere utenriksminister Jonas Gahr-Støre har hatt eierinteresser i. Dette fartøyet fikk uforholdsmessig raskt tillatelse til å seile langs norskekysten. I henhold til loven har ikke skip registrert i NIS tillatelse til å føre last mellom norske havner.

2. Hva vil du si er hovedproblemene med utflaggingen?

Vervik nevner først og fremst at vi med dette ødelegger vår egen næring og arbeidsplasser.

3. Hvem berøres? Er det noen stillinger om bord som er mer utsatte enn andre?

Det er den underordnede delen av mannskapet det går ut over, først og fremst. Med underordnet mannskap tenkes da på matroser, motormenn og forpleiningspersonale.

Vervik sier videre, at ifølge TV2, er det kun Norge og England som ikke har noen form for proteksjonisme. I Brasil som har delvis proteksjonisme, har for eksempel brasilianske styrmenn nærmest samme lønn som det norske styrmenn har.

Jo lavere rang man har om bord, jo raskere blir man «satt på land».

Vervik fortalte at på norskkontrollerte tankskip beholdes ofte norske pumpemenn. Gjerne også lavere grad av offiserer, som 2.styrmenn og 2.maskinister. I Norge har Fjord1 tatt inn 12 polske maskinister, grunnet mangel på norske maskinister.

«Alle sier at de flagger ut, men ingen sier hvorfor. Dette kommer av at norsk politikk tillater utenlandske flagg langs kysten av Norge».

I tillegg er lønningene konkurranseutsatte. Lønningene i offshoreflåten har konkurrert ut lønnen på kystfarten.

4. Finnes det arbeid til de som har fått oppsigelse?

Mange havner i NAV-systemet, og Vervik ber oss kontakte disse for å få en oversikt. Utflaggingen har sørget for et overskudd av norske sjøfolk (skipsarbeidstakere).

5. Er det jobb til nyutdannede? Noen stillinger som er mer attraktive enn andre?

Nettolønnsordningen må utvides for å forbedre situasjonen. Nettolønnsordningen gjelder kun for NOR-flåten. I tillegg kommer 18-20 % skatterefusjon til rederiene.

På norsk flaggede skip, altså NOR, finner vi stort sett kun nærskipsflåten og offshore fartøyer.

Det er en stor mangel på norske maskinister, og derfor er disse mer ettertraktet i jobbmarkedet. Det er problemer med å rekruttere folk til mindre hurtigbåter langs kysten. Det er få personer som jobber på disse fartøyene. Kapteinen er den eneste som styrer fartøyet. Alle om bord har brovaktsertifikat. Det er mangel på kapteiner for mindre hurtigbåter.

Rekrutteringen vil skape problemer. Har vi ingen norske styrmenn i arbeid på de små hurtigbåtene, har vi heller ingen styrmenn som kan jobbe seg opp til kaptein på disse.

6. Hva er hovedårsakene til at rederiene flagger ut?

Økonomi er det første som blir nevnt. Strukturen i rederiene har også blitt annerledes med årene. Før var rederiene privateide (familiebedrifter), men fra 70-80-tallet har rederiene stort sett blitt aksjeselskaper. Aksjeeierne krever utbytte, og derfor har økonomi blitt et enda viktigere tema.

7. Er det noen spesielle rederier eller fartøygrupper som utmerker seg i så måte?

Utenriksflåten – tankfart.

Vi påpeker at Vervik beskriver en overgang fra NOR til NIS som en utflagging.

8. Det har vært diskusjon om å fjerne taket på refusjonsordningen (også kjent som nettolønnsordningen). Hva mener du konsekvensene vil bli av å fjerne denne?

Vervik mener at taket på nettolønnsordningen må heves. Konkurransen har blitt mye hardere/større, og konsekvensene ved å høyne taket vil gi et bedre grunnlag for de norske rederiene. Dette vil igjen kunne gi sikrere arbeidsplasser.

9. Også fjerning av restriksjoner for NIS-fartøy om å føre last mellom norske havner har vært oppe til diskusjon. Hva mener du konsekvensene av dette vil kunne bli?

Tillates NIS på kysten så vil det norske mannskapet bli satt på land. Skipene vil bli omregistrert til NIS (Vervik: utflagget til NIS), og jobbene vil bli satt til utenlandske arbeidstakere. Her nevnes også NIS-loven § 4. Vervik mener at dette er et politisk spill.

10. Hvordan vil du si at utflaggingstrenden har vært de siste ti årene? Er det en økning/nedgang, eller har det vært nokså stabilt?

Vervik mener at utflaggingen har økt i den senere tid.

Det er samtidig en liten økning av utflaggingen fra NIS-registeret.

Her nevner han dessuten at omregistreringen fra NOR til NIS benyttes som en mellomstasjon. Skipene flagges gjerne til utlandet etter en viss tid.

Han sier videre at det har vært en økning av utflagging (registerskifte fra NOR til NIS) innenfor offshoreflåten.

Han ber oss samtidig om å kontakte Sjøfartsdirektoratet/Skipsregistrene, for å fremskaffe en oversikt.

11. Hva mener DU er løsningen på utflaggingsproblemet?

Først og fremst nevnes det at politikken må endres. Vervik sier at det må legges mer press på politikerne. Samtidig må nettolønnsordningen utvides.

Gerhardsens regjeringer stod tidligere i opposisjon for norske sjøfolk.

I dag er det 4-5 forskjellige forbund for sjøfolk. Vervik mener at disse burde vært slått sammen, slik at forbundene står sterkere («sammen er vi sterke»).

Han fortalte også at misunnelsen mot norske redere må fjernes. «Norge trenger rike redere».

12. Har du noe å tilføye, eventuelle opplysninger som kan være nyttige for oppgaven vår?

Her refereres det til boken, som er nevnt i spørsmål 1.

Vervik mener vi burde snakke med sjøfartspolitiske talsmenn i de forskjellige partiene.

Harald Nesvik, som er næringspolitisk talsmann i FrP blir nevnt.

Av rederier som er aktuelle nevnes Siem Offshore og Simon Møkster Shipping.

Dessuten nevnes Odfjell, som ønsker å beholde så mange norske mannskaper som mulig.

Vedlegg XIV: Intervju med Maritimt Forum

Maritimt Forum

Den 11.februar 2014 møtte vi Solveig Røkenes i Sjøfartsbygningen i Haugesund. Dette skulle opprinnelig være et møte for å diskutere oppgaven vår, da vi så Maritimt Forum som en mulig god kilde til å finne stoff for prosjektet.

1. Hva vil du si er hovedproblemene med utflaggingen?

Arbeidsplassene for norske sjøfolk forsvinner.

Tilgangen på kompetanse forsvinner fra rederiene.

Norge som nasjon får mindre å si når det gjelder sjøfartssaker internasjonalt (for eksempel opp mot IMO).

2. Hvem berøres? Er det noen stillinger om bord som er mer utsatte?

Stillingene på lavere nivå er de som forsvinner.

Hun nevnte da at det er matroser, motormenn og 2.maskinister som berøres først.

3. Finnes det arbeid til de som har fått oppsigelse?

Sjøfolkenes nivå avgjør mye hvordan arbeidsmarkedet er for de som har mistet sin jobb, som følge av utflagging. Det finnes blant annet muligheter for jobb på rederikontorene.

4. Er det jobb til nyutdannede? Noen stillinger som er mer attraktive enn andre?

For de som har fått sertifikater er det ikke vanskelig å få jobb. Det er gjerne tilgangen på kadettplasser som er den store flaskehalsen. Hun nevner samtidig at rederiene på Vestlandet er de som er flinkest til å tilby kadettplasser.

5. Hva er hovedårsakene til at rederiene flagger ut?

Utflaggingen kommer som følge av økonomi.

Mindre og enklere byråkrati på enkelte utenlandske flagg, kontra i Norge, «ting går raskere».

«Local content», det vil si kravet om at en viss andel av mannskapet må komme fra landet fartøyet opererer i. Dette gjelder blant annet i Brasil og Australia. Med andre ord så kan ikke fartøyer som har fast kontrakt i Brasil være registrert i NOR.

Hun nevnte også at det finnes enkelte fartøy som ikke er definert i norsk regelverk (Sjøfartsdirektoratet), og siktet her til Østensjø Rederis/Edda Accomodations flotell – Edda Fides.

6. Er det noen spesielle rederier eller fartøygrupper som utmerker seg i så måte?

Det er et dårlig marked for nærskipfarten. Røkenes fortalte at det er særlig rederiene som opererer innenfor såkalt «deepsea», altså utenriksfart, som fører utenlandsk flagg. Offshorerederiene følger reglene for norsk sokkel.

7. Det har vært diskusjoner om å fjerne taket på nettolønnsordningen, hva mener du konsekvensene vil bli av å fjerne denne?

Hun sier at fjerningen av taket for nettolønnsordningen vil bidra til at det blir billigere for rederiene å beholde de norske sjøfolkene. Det blir billigere å ansette en nordmann. Som eksempel nevnte hun at toppoffiserene fra Brasil har nærmest lik, eller høyere lønn enn norske offiserer.

8. Også en fjerning av restriksjoner for NIS-fartøy om å føre last mellom norske havner har vært oppe til diskusjon. Hva mener du konsekvensene av dette vil bli?

Fjerningen av NIS-reglene vil føre til færre norske sjøfolk. I kystfarten finnes det allerede få norske sjøfolk. Tjenestekjøperen er den som avgjør, for eksempel staten setter krav til anbudene på for eksempel fergene.

Antallet opplæringsstillinger vil minke.

Hun nevnte at Norsk Sjømannsforbund ønsker en «allmenngjøring» på norsk sokkel.

Det vil si at alle skal jobbe under like vilkår, uavhengig av nasjonalitet/flaggstat.

9. Hvordan vil du si at utviklingstrenden angående utflagging har vært de siste 10 årene? Er det en økning/nedgang, eller har det vært nokså stabilt?

Røkenes mente at trenden var økende, men for å underbygge påstanden så burde vi kontakte Sjøfartsdirektoratet/Skipsregistre for å fremskaffe statistisk materiale.

10. Hva mener du er løsningen på utflaggingsproblemet?

Hun sa at først og fremst så måtte det norske flagget forbedres. Røkenes nevnte også at noe måtte gjøres med NIS-reglene.

I tillegg sa hun at det var nødvendig at noe ble gjort med nettolønnsordningen.

Røkenes fortalte også at Color Line etter all sannsynlighet kom til å flagge ut, og at dette ville medføre at det blir en større andel av budsjettet fra nettolønnsordningen til de øvrige rederiene.

11. Har du noe å tilføye? Eventuelle opplysninger som kan være nyttige for oppgaven vår.

Hun mente vi burde ta en telefon til de forskjellige rederiene for å forhøre oss om utflaggingen. Rederiene som da ble nevnt var blant annet Østensjø Rederi, R.G. Hagland, Eidesvik Offshore, Kopervik Shipping, Solstad Offshore, Norwegian Container Line og Knutsen O.A.S. Shipping.

I tillegg anbefalte hun oss om å ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet.

Vedlegg XV: Intervju med Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjømannsforbund

Den 17. februar møtte vi Gunnar Amland, inspektør i Norsk Sjømannsforbund for et intervju, som fant sted ved høgskolens lokaler i Haugesund.

1. Kan du fortelle litt om norsk skipsfart? Vi tenker da på utflagging av norske skip og antall norske sjøfolk om bord opp gjennom tidene (kanskje Sjømannsforbundet har en oversikt)

Vi ble her henvist til en mappe en han skulle sende til oss. Denne skulle inneholde relevant informasjon om norsk skipsfart.

2. Hva vil du si er hovedproblemet med utflaggingen?

Det er et todelt problem:

Kostnader

Regjeringens politikk

Under sistnevnte la Amland til at Norge ikke har beskyttende tiltak for sine norske skipsarbeidstakere. Han nevner at alle andre EU-land har en slik beskyttelse av sine egne arbeidere.

3. Hvem berøres, er det noen stillinger som er mer utsatt enn andre?

De som først blir sagt opp mener Amland er forpleiningsdepartementet og annet underordnet mannskap, herunder matroser og motormenn.

Han legger til at det nå er kun femti norske matroser igjen i Solstad Offshore ASA.

Når skipene passerer Brest underveis sørover blir ofte også lavere styrmannstillinger og maskiniststillingene byttet ut.

4. Finnes det arbeid til de som har fått oppsigelse?

Amland mener at mulighetene for å skaffe seg ny jobb avhenger mye av stillingen om bord. For offiserer og maskinister er det gjerne mulighet for å skaffe seg en ny jobb også på land særlig med en eventuell bachelor grad.

Han nevner også at norske skipsarbeidstakere med stilling som matros og forpleining ikke har en god framtid når det gjelder jobbmarkedet.

Han nevner også at om Color Line flagger ut, som er Norges største lærlingsbedrift vil mange opplæringstillinger forsvinne.

5. Er det jobb til nyutdannede, noen stillinger som er mer attraktiv enn andre?

Det er stor mangel på maskinister, derfor er maskinkadetter mer attraktive på jobbmarkedet enn for eksempel dekkskadetter.

6. Hva er hovedårsakene til at rederiene flagget ut?

Amland trekker fram to hovedårsaker:

- Økonomi
- Politikk

Med økonomi mener han at det blir for dyrt å ha norske mannskap om bord. Med politikk trakk han fram at reglementet er for snilt og rederne kan gjøre som de vil.

Han legger til at NIS gjerne brukes som en mellomstasjon under utflaggingen i dag. Rederne skifter register til NIS før det norske mannskapet byttes ut og deretter flagger fartøyet ut til et utenlandskflagg. På denne måten påpeker han at rederne lettere kan si opp norsk mannskap, enn om de flagget ut direkte uten registerskifte.

7. Er det noen spesielle rederier eller fartøygrupper som utmerker seg i så måte?

Amland drar fram tre rederier som har hatt mye utflagging de siste årene. De som blir nevnt er Solstad, Knutsen og Teekay. Han nevner også at Eidesvik har klart å flagge ut i det stille, uten noe nevneverdig media oppmerksomhet. Han legger her mest vekt på seismikk flåten deres. Når det gjelder fartøygrupper mener han at utenriksflåten er så godt som alle utflagget, det samme gjelder fraktofarten. Han legger her til at hans egen erfaring i fra å være inspektør av fartøy har avdekket at fraktofarten langs kysten ofte seiler med NOR-flagg, men da med ulovlig utenlandsk mannskap. Han mente at grunnen til dette er at denne fartøy gruppen blir sjeldent kontrollert siden de seiler med NOR-flagg. Offshore flåten anslår han at ca. femti prosent seiler under norsk flagg. Spesialskip som seismikk, konstruksjon- og subseafartøy mener han at ca. nittifem prosent er utflagget. Unntaket han drar frem er ankerhåndteringsfartøy som ofte seiler under norsk flagg med norsk mannskap. Amland påpeker at denne type fartøy er inntil videre beskyttet, men at dersom utviklingen fortsetter vil også denne fartøy gruppen bli rammet av utflaggingen.

Vi vil her påpeke at Amland definerte registerskifte i fra NOR til NIS som utflagging.

8. Det har vært diskusjoner om å fjerne taket på Nettolønnsordningen. Hva mener du konsekvensene vil bli av å fjerne denne?

Amland mener at om refusjonsordningen skal fungere som tiltenkt må taket heves hvert år i takt med lønnsøkningen. Han drar fram at taket har stått i ro siden 1.juli 2008.

Han drar fram at å fjerne taket også kan være en mulig løsning, og han mener at dette vil stoppe en stor del av utflaggingen.

9. Også fjerning av restriksjoner for NIS-fartøy om å føre last mellom norske havner har vært oppe til diskusjon. Hva mener du konsekvensene av dette vil bli?

Amland mener at om regjeringen bestemmer seg for å fjerne restriksjonene som gjelder fartøy registrert i NIS vil det bety slutten for den norske sjømann. Han mener at ingen redere vil velge å registrere fartøyene sine i NOR om de har muligheten for å registrere i NIS.

10. Hvordan vil du si at utviklingstrenden angående utflagging har vært de siste 10 årene? Er det en økning/nedgang, eller har det vært nokså stabilt?

Amland trekker fram at det har vært en enorm økning i utflaggingen de siste ti årene.

Offshoreflåten som tidligere var skjermet har nå fått en stor økning i antall utflagginger.

Tankfarten har flagget ut så godt som alle fartøy i fra NOR, så i denne farten vil det ikke være store forandringer.

11. Hva mener du er løsningen på utflaggingsproblemet?

Her nevnte Amland flere mulige løsninger han mente kunne være med å løse problemet.

Disse var: Allmenngjøring på norsk sokkel, altså at hele mannskapet på fartøy som skal arbeide på norsk sokkel skal ha like rettigheter som norske arbeidere.

Han mente at taket på nettolønnsordningen burde fjernes, eller eventuelt heves til et nivå som samsvarer med dagens lønnsnivå. Også innføring av nettolønnsordning på fartøy registrert i NIS, der hele sikkerhetsbemanningen bestod av norske skipsarbeidstakere mente han kunne være en løsning.

12. Har du noe å tilføye til oppgaven vår?

Amland legger her til at polakkene som tidligere var å finne på mange norskeide fartøy har priset seg ut av markedet. Disse er nå blitt mer og mer erstattet av Filippinere. Etersom det filippinske mannskapet får bedre og bedre lønn vil disse senere bli erstattet med mannskap fra Russland.

Han legger også til at nordmenn ikke er det dyreste mannskapet i henhold til lønnsutgifter, men at mannskap fra Brasil og Australia har blitt dyrere. Grunnen til dette mente han var at disse var godt beskyttet av landets reglement.

Han nevnte deretter at Per Stange i fra Solstad Offshore, Johan Råkstad i fra Østensjø Rederi og Asbjørn Leirvåg i fra TV2 var personer som han mente hadde kunnskap om temaet, han anbefalte oss å kontakte disse.

Vedlegg XVI: Intervju med Maritimt Opplæringskontor

Intervju med Maritimt Opplæringskontor

Den 4.april gjennomførte vi et intervju med Øyvind Baardsen. Han er daglig leder ved Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge.

1. Antall lærlinger/kadetter i dag i forhold til for ti år siden? Har du ev. noe statistikk?

Lærlingene har vært stabil de siste ti årene, hatt en liten økning fram til 2012. Fikk en nedgang i fjor (2013) og kommer til å ha en videre nedgang i år. Har ligget på inntak på ca. 550 lærlinger i året på landsbasis.

Kadettene har vært stabilt på omtrent om lag 450 kadetter i året på landsbasis

2. Er det mange lærlinger/kadetter på NIS i forhold til NOR fartøy?

Det er omtrent 1/3 av alle lærlingene på NIS skip. Dette er ca. 150 – 160 stk. Vi sliter med NIS. Flere rederier som skifter «flagg» fra Nor til NIS sier opp lærlingene, eller reduserer kraftig på inntaket. Årsaken som de sier er at de ikke er nødt til å ha lærlinger eller kadetter på NIS skip. NIS er det et bekvemmelighetsflagg med tanke på opplæringsplasser. Dersom trenden med utflagging fra NOR til NIS fortsetter, og det ikke blir et pålegg om opplæringsstillinger om bord, vil vi miste mange lære plasser. Regjeringen må snart våkne og se problemet.

3. Hvilke fartøygrupper tar inn flest kadetter/lærlinger?

Det fleste av kadetter og lærlinger er i offshore. Det er mer eller mindre på landsbasis. Fergene er også veldig stor, her blant annet Fjord1, Norled, Fjordline og Hurtigruten. Odfjell tar inn mange, og har vært stabil lenge. I år kommer de til å ta inn 32 lærlinger og kadetter. Odfjell har også en politikk om at de som blir tatt inn som lærlinger også får videre kadett plass etter utdanning. Solstad og Eidesvik er de største innen lærlinger i denne regionen som maritim opplæringskontor avdeling Haugesund har ansvaret for. Gjennomsnittskaraktter for å få lære plass i år ligger på over fire.

4. Hvilke fartøygrupper tar inn få/ingen kadetter/lærlinger?

De som ikke tar inn lærlinger og kadetter er de som har flagget ut. For eksempel i vår region er det Utkilen, Seatrans, GC Rieber Shipping og Aasen Shipping. Det er lite lærlinger på fraktestartøy generelt. Kopervik Shipping tar ingen. Knutsen OAS Shipping tar nå nesten ingen, men disse har tidligere tatt veldig mange.

5. Tar rederiene inn like mange opplæringsstillinger i dag som for ti år siden?

Per i dag tas det inn omtrent like mange lærlinger. Men vi ser en nedgående trend for framtiden. Dette grunnet utflagging til NIS. Det er veldig dyrt for norske rederier å ha lærlinger og kadetter, dette grunnet den høye lønningen. Det er for eksempel lærlinger i Fjord1 som har en månedslønn på kr 26 000. Det betyr at man kan ha to filippinske matroser for samme pris som en lærling. Ofte forsvinner også lærlingene og kadettene etter endt læretid, noe som gjør at rederiet har blitt brukt som en utdanningsinstitusjon. Dette mener Bårdsen de burde ha fått noe slags kompensasjon for.

6. Hvordan er behovet for nyutdannede i dag og i framtiden?

Det utdannes alt for lite for framtiden. Det er gode studenter, men grunnet få kadett plasser får vi ikke utdannet nok styrmenn og maskinister. I år (2014) vil det bli veldig vanskelig å få kadett plass, grunnet flere studenter enn plasser. I vår region (Kristiansand-Bergen) vil det i år mangle 60-70 kadett plasser. Det er stort behov for styrmenn og maskinister, så ergerlig at det er så lite kadett plasser. Det bør bli utdannet dobbelt så mange sertifisert personell for å dekke behovet framover. Vi blir i årene framover å mangle omtrent 250 personer med sertifikater for maskin og dekk. Maskin er det krise, er ikke mulig å få tak i folk. Får ikke tak i lærere på land heller med denne bakgrunnen. Vi mangler folk med maritimt bakgrunn på land, som blant annet inspektører. Norled måtte blant annet ansette polske maskinister på fergene, grunnet at de ikke fikk tak i folk.

7. Hva tror du blir konsekvensene for antall lærlingplasser/kadetter og nyutdannede i framtiden dersom det blir bestemt å fjerne/heve taket på nettolønnsordningen og utvide refusjonsordningen?

Vi taper som sjøfartsnasjon, det er snart ikke sjøfolk igjen. Ser viktige stillinger som sjøfartsdirektør ikke har maritim bakgrunn. Kystdirektøren har ikke maritim bakgrunn. Det er også lite folk igjen på rederikontorene med maritim bakgrunn. Om det ikke blir noe endring vil vi til slutt dø ut som sjøfartsnasjon.

8. Utdannes det for mange matroser i dag i forhold til etterspørselen?

Tror ikke det gjør det. De fleste av lærlingene (70-80 %) går videre på skolen. Og de resterende får ofte jobb som matros.

9. Utdannes det for mange norske styrmenn og maskinister i dag i forhold til etterspørselen?

Nei. Det er en stor etterspørsel etter sertifisert personell. I 1990 hadde de en kampanje der det ble regnet med at de trengte omtrent 1100 sertifikater ut i året. Denne beregningen har stemt veldig bra, men i dag har vi bare en tredjedel av dette tallet.

10. Er det noen lærlinger/kadetter som har mistet lærelassen grunnet registerskifte av fartøyet de har arbeidet på?

Ja, det er lærlinger som har mistet jobben grunnet registerskifte. Omtrent to-tre stykker, sliter med å skaffe disse nye lærlingplasser. Det var Myklebusthaug som sist gjorde dette.

Jeg syns det er synd at Havforskningsinstituttet har bestemt seg for å ikke ta inn lærlinger i år, da dette er et statlig rederi og burde gått foran som et godt eksempel.

11. Kan du anbefale en utdanning som matros til fremtidige studenter?

For de som passer til den jobben er det en grei jobb, men vil at de fleste skal fortsette til sertifikat.

Vedlegg XVII: Intervju med Kristelig Folkeparti

Kristelig Folkeparti

Spørsmålene våre ble besvart av Line Henriette Hjemdal, som er representant for Østfold og medlem av Næringskomiteen på Stortinget.

1. Kan du gi oss en liten pekepinn på hvor vi kan finne nærmere opplysninger om reglene som gjelder for refusjonsordningen og nettolønnsordningen for sjøfolk?

Det letteste er trolig å ta direkte kontakt med rederiforbundet eller sjømannsforbundet, og få oversendt den informasjonen de sitter på. Det finnes mange gode rapporter både som slår fast viktigheten av Nettolønnsordningen og utfordringene med den. I fjor eller for i fjor ble det lagt frem en Menon-rapport som pekte på verdiskapningen på land som følge av kompetanse fra norske sjøfolk. Tilsvarende finnes en rapport fra Econ Pöyry som peker utfordringene knyttet til manglende næringsnøytralitet. Begge rapporter er høyst relevante. Det er også omtale av nettolønnsordningen i alle budsjettene.

2. Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?

Formuleringene i partiprogrammet vårt sier følgende:

«Norge har et komplett maritimt miljø, med internasjonalt ledende aktører innen både rederier, finansinstitusjoner, utstysleverandører inkludert leverandører av IKT, skipsbygging, forsikring og classeselskaper. Norsk skipsfart er en viktig næring og spiller i tillegg en nøkkelrolle for arbeidsplasser og bosetting langs kysten. Norske sjøfolk er en viktig del av den maritime klyngen. KrF vil sikre skipsfartsnæringen forutsigbare rammevilkår og en rederiskatteordning tilsvarende det man har i Europa. Gjennom dette vil vi sikre og videreutvikle et fortsatt sterkt og aktivt norsk eierskap i skipsfarten. Rederinæringen og sjøfolk må ha rammevilkår som gjør dem i stand til å konkurrere på det internasjonale markedet.

- KrF vil sikre skipsfartsnæringen forutsigbare rammevilkår og en rederibeskatning som sikrer et fremdeles sterkt og aktivt norsk eierskap i skipsfarten.

- KrF vil gjennomføre tiltak som gjør at flere norske skip seiler under norsk flagg og registreres i NIS – Norsk Internasjonalt Skipsregister.

- KrF vil sikre en konkurransedyktig nettolønnsordning for å sikre den kompetansen norske sjøfolk representerer for de maritime næringene.»

Vi er opptatt av at det skal sikres norsk kompetanse på den norske flåten, og ønsker derfor å styrke nettolønnsordningen, bedre rammevilkårene for norsk sjøfart (gjennom færre og lavere avgifter), bedre havnestrukturen, jobbe aktivt for internasjonalt forpliktende miljø- og klimakrav, og styrke maritim utdanning.

3. Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?

Det er særlig tre ting som må gjøres for å styrke den maritime kompetansen:

- Det må lønne seg å bruke norsk mannskap. Ergo må nettolønnsordningen styrkes.
- Den maritime utdanningen må bli bedre, gjennom bedre læreverk, økt samlokalisering og bedre infrastruktur.
- Det må sikres flere kadett plasser på skip, slik at flere får praktisk erfaring på båt.

4. Hva mener Kristelig Folkeparti om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag? Bør den heves/fjernes/lovfestes?

KrF mener nettolønnsordningen bør styrkes. Vi har ikke tatt stilling til om den bør lovfestes, men selv om vi ikke er motstandere av det, ser vi ikke hensikten med det. En lovfesting er ikke sterkere enn det flertallet som støtter den. Det er viktigere med en styrking av selve ordningen.

5. Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?

Dette antar jeg at dere vet.

6. Hva mener Kristelig Folkeparti om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?

KrF imøteser den utredningen som vil komme fra utvalget som ser på fartsområdebegrensningene. Vi ser både utfordringen med utflagging til internasjonale flagg

som kan operere i norske farvann, og frykten for at økt bruk av utenlandsk mannskap på norske båter i fart mellom norske havner.

7. Hva er Kristelig Folkepartis tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?

KrF mener det viktigste for å sikre et større antall NOR-registrerte skip er å styrke nettolønnsordningen. Vi imøteser regjeringens utredning om nettolønn og fartsområdebegrensninger, men ser at det kan være en utfordring for NOR, dersom fartsområdebegrensningene fjernes uforbeholdent. Da vil vi trolig se en «flaggkanibalisering» der flere skip flytter over fra NOR til NIS.

8. Hvordan planlegger Kristelig Folkeparti å forbedre Norge som flaggstat?

Det er viktig å styrke det norske flagget. Da trenger vi både en konkurransedyktig nettolønnsordning, og trolig en annen løsning for fartsområdebegrensningene.

9. Hvilke tiltak vil Kristelig Folkeparti gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs i fremtiden?

- Styrket nettolønn
- Bedre maritim utdanning
- Opprettholde en bred maritim klynge
- Bedre forholdene for nærskipfart

Vedlegg XVIII: Intervju med Arbeiderpartiet

Arbeiderpartiet

Våre spørsmål ble besvart av Elin Kobro, som er politisk rådgiver i Arbeiderpartiets stortingsgruppe.

1. Kan du gi oss en liten pekepinn på hvor vi kan finne nærmere opplysninger om reglene som gjelder for refusjonsordningen (nettolønnsordningen) for sjøfolk?

Ordningen er regulert i en forskrift av 21. desember 2005 nr. 1720, om forvaltning av fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet. Dere finner mer informasjon om ordningen og lenker til forskriften på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider (<http://www.sjofartsdir.no/sjofolk/refusjonsordningen/>)

2. Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?

Vi har store ambisjoner på vegne av maritim næring, og har programfestet at vi vil at Norge skal være verdens ledende nasjon innen maritim kompetanse og nyskaping. Vi vil videreutvikle den maritime næringen slik at den kan levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene. Vi skriver mye om maritim sektor i programmet vårt, og hele programmet vårt finner dere på våre internettsider.

3. Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?

For å sikre maritim kompetanse har vi programfestet at vi vil at det utvikles utdanningstilbud på høyere nivå både innen tekniske og administrative fag, som gir en verdensledende maritim kompetanse. Dette forutsetter oppbygging av noen særlige sterke fagmiljøer.

4. Hva mener Arbeiderpartiet om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag? Bør den heves/fjernes/lovfestes?

Vi har også programfestet at vi vil heve taket i ordningen og lovfeste den.

5. Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?

Dette finner dere mer utfyllende informasjon om på Sjøfartsdirektoratets nettsider (jf. spørsmål 1)

6. Hva mener Arbeiderpartiet om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?

Arbeiderpartiet er opptatt av å styrke norsk skipsfarts konkurransevne og ivareta norsk maritim kompetanse og sysselsetting. En endring av fartsområdebegrensingen vil svekke NOR-registeret og tilhørende sysselsetting, og dette var noe av begrunnelsen for at ikke vår regjering gjorde endringer i regelverket for fartsområdebegrensinger for NIS-skip.

7. Hva er Arbeiderpartiets tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?

Vi er opptatt av å legge til rette for en utvidet og stabil nettolønnsordning knyttet til sjøfolk på skip i NOR-registeret. Mer enn 80 % av totalt om lag 19000 norske sjøfolk er sysselsatte om bord på NOR-skip. Som nevnt over mener vi at en endring av fartsområdebegrensingen for NIS vil svekke NOR-registeret og tilhørende sysselsetting.

8. Hvordan planlegger Arbeiderpartiet å forbedre Norge som flaggstat?

Viser til den maritime strategien som Stoltenberg-regjeringen la fram i 2013, «Stø kurs 2020». Der fremgår det bl.a. at for å oppnå målsettingen om at Norge fortsatt skal være en attraktiv flaggstat så er det viktig at Sjøfartsdirektoratet fremstår som en moderne

sjøfartsadministrasjon som tilbyr gode løsninger for den maritime næringen, der det legges vekt på digitale tjenester, tilgjengelighet og service. Administrasjonen må være fleksibel og serviceorientert, samtidig som sikkerheten til sjøs skal ivaretas. I tillegg ble det pekt på et mulig forbedringspotensial i sjølovens regler om nasjonalitet og registrering. Vår regjering varslet derfor at muligheten for en forenkling av kravene til nasjonalt eierskap i skipseiende selskaper skulle utredes. Videre ble det vurdert å tillate såkalt «bareboat-registrering» i den grad det kan skape økt tilgang på utenlandske markeder.

9. Hvilke tiltak vil Arbeiderpartiet gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs, i fremtiden?

Et viktig tiltak for å bidra til dette er å videreutvikle nettolønnsordningen og gjøre den konkurransedyktig. Vi må også videreutvikle den maritime næringen med fokus på forskning og innovasjon rettet mot utvikling av mer miljøvennlige løsninger.

Høyre

Vi ble av Gunnar Amland anbefalt å kontakte Arve Kambe. Han er stortingsrepresentant for Rogaland, og leder av arbeids- og sosialkomiteen på Stortinget. I stedet for å svare direkte på våre spørsmål, fikk vi tilsendt et dokument kalt «Styringsfart 2020 – Høyres maritime strategi». I dette dokumentet skulle vi finne svar på alle våre spørsmål. Det er for øvrig Arve Kambe som har lagd denne planen, som ble vedtatt i mai 2013. For at svarene skal bli rett formulert, så har vi skrevet svarene tilnærmet slik teksten fremstår i dokumentet.

1. Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?

Høyre har store ambisjoner for den maritime næringen. Vi ønsker å legge til rette for at godt kvalifiserte sjøfolk får gode arbeids- og levevilkår, og kan jobbe på sikre og miljøvennlige fartøy. 100 000 mennesker har sin arbeidsplass i næringen, som har en verdiskaping som utgjør i overkant av syv prosent av Norges brutto nasjonalprodukt. NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre. Høyre mener at Norge fortsatt skal være en verdensledende maritim nasjon og vil gi næringen den politiske oppmerksomheten som kreves for at næringen skal kunne fortsette med en positiv utvikling (Høyres maritime strategi, s 2)

2. Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?

Høyre ønsker en ny nasjonal struktur for maritim offisersutdanning. Høyre vil ha en konsentrasjon av utdanningstilbudet, et mer differensiert utdanningsløp og en større satsning på rekrutteringsarbeid.

Høyre ønsker en egen stortingsmelding om en styrket maritim utdanning. For å sikre høy kvalitet bør utdanningstilbudet konsentreres. Partiet ønsker å styrke den maritime utdanningen ved å endre finansieringskategori for den maritim utdanning, samt å flytte fagskolene fra fylkeskommunene og over til staten. Dessuten vil Høyre at det skal stilles krav om opplæringsstillinger i kontrakter hvor rederiene utfører oppdrag for det offentlige. Videre ønsker Høyre å sikre en stabil finansiering for skoleskipene (Høyres maritime strategi, s 11)

3. Hva mener Høyre om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag? Bør den heves/fjernes/lovfestes?

Høyre vil sikre en konkurransedyktig nettolønnsordning for norske sjøfolk. Partiet ønsker å nedsette et utvalg som skal legge frem et forslag om en konkurransedyktig nettolønnsordning i både NOR og NIS, i kombinasjon med en vurdering av områdebegrensningene som nå gjelder i NIS. (Høyres maritime strategi, s 16)

Høyre deler regjeringens syn på at refusjonsbeløpet skal ha et tak. (Høyres maritime strategi, s 15)

4. Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?

Dette ga ikke dokumentet oss noe svar på.

5. Hva mener Høyre om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?

Høyre mener at tiden er moden for å se på fartsområdebegrensningene, i kombinasjon med hvordan en konkurransedyktig nettolønnsordning bør se ut i årene som kommer. Partiet ønsker å legge til rette for norsk flagg på passasjerskip i internasjonal fart. Høyre tror at en oppheving av fartsområdebegrensningen i NIS for denne gruppen, i kombinasjon med en konkurransedyktig nettolønnsordning kan sikre fortsatt norske internasjonale passasjerskip. (Høyres maritime strategi, s 14)

Høyre vil sette ned et utvalg som skal vurdere og foreslå aktuelle endringer i fartsområdebegrensningen i NIS for passasjertrafikk mellom norske og utenlandske havner, for frakt mellom norske havner som er utsatt for internasjonal konkurranse og for installasjoner i Nordsjøen. (Høyres maritime strategi, s 16)

6. Hva er Høyres tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?

Dette ga ikke dokumentet oss noe svar på.

7. Hvordan planlegger Høyre å forbedre Norge som flaggstat?

Skipsregistrenes viktigste bidrag til å fremme Norge som et godt registreringsalternativ er at skipsregistrenes må drives effektivt og være servicert overfor brukerne av registeret.

Høyre mener NIS-registeret må ha en god service, hurtig saksbehandling, bra tilgjengelighet og drive oppsøkende virksomhet for å beholde og rekruttere nye medlemmer. (Høyres maritime strategi, s12)

Høyre ønsker å legge til rette for norsk flagg på passasjerskip i internasjonal fart, da dette er fartøy som opplever en sterk internasjonal konkurranse, og hvor dagens nettolønnsordning ikke kan utjevne konkurranseulempene. For denne gruppen skip tror Høyre at en fjerning av fartsområdebegrensningene i NIS, i kombinasjon med en konkurransedyktig nettolønnsordning, kan sikre fortsatt norske internasjonale passasjerskip. (Høyres maritime strategi, s 14)

8. Hvilke tiltak vil Høyre gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs, i fremtiden?

For å beholde maritim kompetanse i Norge mener Høyre at rammevilkårene for sjøfartsnæringen må være på nivå med rammevilkårene i EU. Vi vil sikre en konkurransedyktig nettolønn for norske sjøfolk, i både NIS og NOR. (Høyres maritime strategi, s 16)

Nettolønnsordningen må sikre norsk maritim kompetanse, inkludert offiserer, motormenn, matroser og opplæringsstillinger. For Høyre vil hensynet til norsk maritim kompetanse og kapital være avgjørende for om vi vil støtte utvalget, dersom det skulle konkludere med å endre en eller flere av fartsområdebegrensningene i NIS. (Kilde: http://www.hoyre.no/www/politikk/hva_mener_hoyre_om/arbeids-_og_naringsliv/sjofolk/)

Vedlegg XX: Intervju med Fremskrittspartiet

Fremskrittspartiet

Våre spørsmål ble besvart av Fremskrittspartiets stortingsgruppe ved Tone Liljeroth, som er spesialrådgiver/næringspolitisk rådgiver i Fremskrittspartiet.

1 Kan du gi oss en liten pekepinn på hvor vi kan finne nærmere opplysninger om reglene som gjelder for refusjonsordningen (nettolønnsordningen) for sjøfolk?

Det kan dere blant annet finne på Sjøfartsdirektoratets internettsider.

2 Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?

Regjeringen har mange ambisjoner for vår maritime næring. Kort oppsummert ønsker vi vekst i alle deler av maritim klynge. Det vil kreve fokus på konkurransevne, innovasjon og kompetanse. Se også flere punkter i vår regjeringsplattform, på side 28.

3 Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?

Styrke utdanningsløpet og sikre tilstrekkelig lærlingplasser. I tillegg til det, sikre at det er attraktivt å ha norsk mannskap og kompetanse for selskapene. Det omhandler konkurransevne og rammebetingelser i et globalisert marked. Se også mer i plattformen jeg henviste til i punkt over.

4 Hva mener Fremskrittspartiet om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag? Bør den heves/fjernes/lovfestes?

Regjeringen har nedsatt et utvalg, Fartsområdeutvalget, som skal se på innretningen av nettolønnsordningen (om den bør endres for å bli bedre). I tillegg ønsker den nye regjeringen å lovfeste ordningen.

5 Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?

Se Sjøfartsdirektoratets hjemmesider, slik jeg henviste til i pkt. 1.

6 Hva mener Fremskrittspartiet om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?

Regjeringen har, som nevnt, nedsatt et utvalg for å se på både NIS og NOR-registrene. Fartsområdets mandat vil innebære å se på en mulig liberalisering av fartsområdebegrensingene som ligger i NIS-registeret og hvilke konsekvenser det vil kunne få for NOR-registeret.

7 Hva er Fremskrittspartiets tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?

Dessverre har andelen skip som seiler under norsk flagg sunket betydelig de senere år. Dette er et område vi ønsker mer fokus på, noe som også ligger i Fartsområdeutvalgets arbeidsmandat. Det er viktig å se på mulige bedringer i rammevilkår for å gjøre det mer attraktivt å seile under norsk flagg.

8 Hvordan planlegger Fremskrittspartiet å forbedre Norge som flaggstat?

Se punkt over.

9 Hvilke tiltak vil Fremskrittspartiet gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs, i fremtiden?

Se punktene over.

Vedlegg XXI: Intervju med Senterpartiet

Senterpartiet

Representant for Senterpartiet ønsker å være anonym.

- 1. Kan du gi oss en liten pekepinn på hvor vi kan finne nærmere opplysninger om reglene som gjelder for refusjonsordningen (nettolønnsordningen) for sjøfolk?**

<http://maritimt-forum.no/>

<http://rederi.no/>

http://www.regjeringen.no/nb/dep/nfd/dok/rapporter_planer/rapporter/20121/sto-kurs-2020.html?id=734768

<http://www.sjofartsdir.no/>

- 2. Hvilke politiske føringer har dere lagt til grunn for den maritime næringen i Norge?**

I Senterpartiet er vi veldig opptatt av at Norge skal beholde posisjonen som en av de fremste maritime nasjonene, og derfor står vi last og brast med norske sjøfolk.

Den norske maritime næringen gir i dag arbeid til 100 000 nordmenn og skaper verdier for 145 milliarder kroner. Næringen har også vesentlig betydning for den lokale og regionale verdiskapingen.

- 3. Hvordan skal dere sikre fremtidig norsk maritim kompetanse?**

Det er veldig viktig å ha med seg ungdommen i den videre utviklingen av maritim næring, og utdanning er her sentralt. Vi vil derfor forenkle overgangen fra fullført fag- og yrkesopplæring til høyere utdanning og arbeide aktivt for flere lærlingplasser. Både fagskoler og høyskoler

har hatt en stor økning av søkere til maritime utdanninger de siste årene. Dette viser at ungdommen vil med!

Vi må sikre den maritime næringen rammevilkår som gjør de i stand til å konkurrere internasjonalt. Vi har en stor styrke i vår kompetanse og teknologiutvikling innen maritim sektor i Norge.

**4. Hva mener Senterpartiet om refusjonsordningen (for sjøfolk) slik den er i dag?
Bør den heves/fjernes/lovfestes?**

Den må heves og lovfestes. Mannskapskostnadene utgjør normalt 2/3 av driftskostnadene på et skip, derfor er sjøfolkene helt avhengige av å kunne konkurrere kostnadmessig. Dagens nettolønnsordning ble etablert i 2008 med et øvre tak på 198 000 kroner.

5. Hvem gjelder refusjonsordningen (for sjøfolk) for, slik den er i dag?

Ordningen gjelder for sjøfolk om bord på norskregistrerte skip, og som er omfattet av sjømannsloven.

6. Hva mener Senterpartiet om restriksjonene rundt NIS-registrerte fartøy?

Det er viktig at NIS-registeret ikke forvitrer, men videreutvikles til å være konkurransedyktig i forhold til andre internasjonale registre. Vi må derfor se på om fartsområdebegrensingene i NIS skal endres. Eventuelle endringer må ta inn over seg at en må sikre norske lønns- og arbeidsvilkår for alle, uavhengig av nasjonalitet. For Senterpartiet er det viktig å føre en offensiv maritim politikk som øker antall skip med norske flagg.

7. Hva er Senterpartiets tanker om at antallet NOR-registrerte handelsfartøy synker?

Vi er bekymret for denne utviklingen, og mener det er viktig å se NOR og NIS i en sammenheng for å sikre norsk kompetanse, norsk arbeidskraft, norske vilkår og konkurransedyktige rammevilkår for næringen.

8. Hvordan planlegger Senterpartiet å forbedre Norge som flaggstat?

Se svar på spørsmål 6.

9. Hvilke tiltak vil Senterpartiet gjøre for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs, i fremtiden?

Styrke nettolønnsordningen, satsing på FOU (forskning og utvikling) og videreutvikle klyngesatsingen.