



SJØMANNSORGANISASJONENE I NORGE

Statsråd Trond Giske
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

7. mai 2012

Deres ref. 201200268

EVALUERING AV MARITIME STRATEGI «STØ KURS»

De norske sjømannsorganisasjonene er takknemlige for at regjeringen inviterer til å komme med innspill på evalueringen av «Stø kurs». «Stø kurs» har vist at den maritime næringen er et område som regjeringen mener Norge har kompetanse på og at det er viktig å videreutvikle denne kompetansen. Norske sjøfolks kompetanse er en viktig og integrert del av den norske maritime næringen.

Den maritime næringen er svært viktig for Norge med verdiskaping og sysselsetting over hele landet. Nærmere 100 000 (hvorav ca. 30 000 er sjøfolk i alle grader) er i dag sysselsatt i den maritime næring som skapte verdier for 124 milliarder kroner i 2010.

Næringen har en sterk posisjon internasjonalt med sterke maritime tradisjoner og unik kompetanse. Norge har den 5. største handelsflåten i verden, og verdens nest største offshoreflåte samt en betydelig fiskeflåte som gjør landet til den nest største eksportør av sjømat. Når det gjelder skipsbygging så har Europas nest største verftsgruppering sitt hovedkontor i Norge og norske bedrifter har en betydelig andel av verdens skiputstyrproduksjon. Både når det gjelder skipsfinansiering, skipsassurans og maritim forskning er Norge ledende. Den maritime virksomheten er spredt rundt i hele landet med selskaper, hovedkontorer og arbeidsplasser, både i de store byene og i distriktene.

Den maritime næringen kjennetegnes ved sin klyngedynamikk, hvor Norge har en av verdens mest komplette klynge. Skipsfarten blir sett på som kjernen i den maritime klyngen. Rundt rederiene er det vokst frem et bredt spekter av virksomheter innenfor områder som skipsklassifikasjon, skipsbygging, utstyrindustri, skips- og fraktmegling, skipsfinansiering og forsikring. Det har også ført til ringvirkninger til andre næringer som fiskeri-, finans- og olje- og gassnæringen. Denne bredden gir bedriftene gjensidige fordeler. Gjennom dette samspillet mellom de ulike delene av næringen er det

Besøksadresse: Rosenkrantz' gate 15-17 • Postadresse: Postboks 2000 Vika, 0125 Oslo



Norsk Sjøoffisersforbund
Tlf. 22 00 55 00
Faks 22 00 55 01



Det norske maskinistforbund
Tlf. 24 14 83 70
Faks 24 14 83 80



Norsk Sjømannsforbund
Tlf. 22 82 58 00
Faks 22 33 66 18

utviklet en unik kompetanse og innovasjonsevne. Klyngen er således strategisk viktig for Norge. Den bidrar til fremtidsrettet næringsutvikling langs store deler av kysten. Behov for nye miljøløsninger og innovasjon gir Norge et fortrinn, bidrar til høyere HMS-standard i global næring, internasjonal innflytelse og er viktig for Nordområdenes betydning.

Globalisering og rammevilkår:

Internasjonal skipsfart er i vekst. Det er viktig å sikre at mest mulig av denne veksten skjer i Norge og dermed skaper grunnlaget for opprettholdelse og videreutvikling av norske arbeidsplasser og verdiskaping. Man ser i dag tegn til at selv om verdensflåten øker så taper norsk skipsfart terreng. Ofte skjer det at skipene registreres ute og de skipseide selskapene lokaliseres ute, noe som innebærer redusert bruk av både norske sjøfolk og landansatte.

Dagens refusjonsordning for sjøfolk er ikke lenger på et tilstrekkelig nivå til å sikre videre rekruttering av norske sjøfolk. Det er en kjensgjerning at refusjonsordning for sjøfolk, over mange år, var gjenstand for store endringer og var lite forutsigbar, noe som skapte usikkerhet både hos rederier og ungdom som kan tenke seg en maritim karriere. Siden 2007 har ordningen vært sikret i budsjettet. Den eneste endringen var «taket» som ble innført i 2008 og som ikke har blitt regulert siden. Langsiktige og konkurransedyktige rammebetingelser må til for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs og dermed bidra til en god distriktspolitikk. Stabilitet og forbedring av ordning må gis prioritet slik at norske sjøfolk sikres stabile internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser minst på nivå med det som gjelder i EU. Andre tiltak som sjømannsorganisasjonene mener er viktig for å sikre rekruttering i Norge er at sjø likestilles med land og at allmenngjøringsloven endres til å også gjelde norsk farvann og norsk sokkel.

Miljøvennlige maritime næringer

Miljøutfordringene for internasjonal skipsfart er store. Dette er en mulighet og en sentral konkurransefortrinn for norsk skipsfart, med utgangspunkt i vår kompetanse og innovasjonsevne til sjøs og på land. Norge må fortsatt ha som ambisjon å være verdensledende nasjon innen maritim forskning, kompetanseutvikling og nyskaping. Etableringen av MARUT gjenspeiler dette og bør videreføres. Videre bør man arbeide for å etablere Norge som et tyngdepunkt for kunnskap i den global maritime næring ved å utvikle en omforent forsknings- og innovasjonsplan for den maritime næringen.

Med dagens miljøutfordringer er det nødvendig at den maritime klyngen skal kunne levere løsninger på de viktigste miljøutfordringer basert på en nullvisjon, dvs. null utslipp fra hav til luft. Det er

avgjørende at Norge videreutvikler sin posisjon innen maritim utdanning og forskning. Tjenestemarkedene (finans, klasse, forsikring, megling) utgjør en stor del av den maritime klyngen og det er derfor viktig av Norge klarer å styrke våre andeler i dette markedet

Maritim kompetanse

For den maritime næringen i Norge er utdanning og rekruttering av kvalifisert arbeidskraft helt avgjørende. Særlig er det avgjørende at kjernekompetansen som norske sjøfolk har opprettholdes og videreutvikles. Den operative kunnskapen som sjøfolka innehar, er nødvendig for hele klyngen.

Næringens omdømme og profilering nasjonalt og internasjonalt er viktige faktorer i rekrutteringsarbeidet for å kunne tiltrekke seg ungdom som kan videreføre og videreutvikle den maritime arven og kompetanse som har bidratt til det norske samfunnet gjennom historien. Skipsfart har i Norge en høy status sammenlignet med situasjonen i mange andre land. Dette har tradisjonelt gitt norsk skipsfart og maritim virksomhet en konkurransefordel.

Etableringen av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse er et godt tiltak for å sikre tilgang på norske sjøfolk. Næringen har i dag ulike ordninger for å rekruttere, blant annet www.ikkeforalle.no samt ulike trainee-ordninger, men det bør innføres krav om et antall lærlinger/kadetter i kontrakter der rederiene skal utføre oppdrag for det offentlige. Dette vil tydeliggjøre staten syn på viktigheten av at bedrifter bidrar til utdanningsløpet for yrkesfagene.

Videre bør det utarbeides gode læremidler for Vg2 Maritime fag og styrke det maritime utdanningspersonell. Skoleskipene «Gann» og «Sjøkurs» gir ungdommen en mulighet til å lære livet om bord under utdanningen. For at de kan maksimalt utnytte kapasiteten sin bør disse skolene gis fritak fra privatskoleloven da de ikke er i konkurranse med offentlig skole.

Nordområdene blir av regjeringen sett på som Norges viktigste satsingsområde i årene som kommer. Transport-, petroleums- og fiskeriaktivitet gir stort behov for maritime operasjoner med høye krav til kompetanse, sikkerhet og miljø. Det gir Norge et fortrinn. I forbindelse med økt aktivitet i Nordområdene vil det stilles større krav til kompetanse i forhold til operasjoner i arktiske farvann. Det er derfor viktig at det gis særskilt utdanning for operasjoner under disse klimatiske forhold og det vil i den forbindelse være formålstjenlig å ha et samarbeid med Russland som har erfaring fra operasjoner i slike farvann og har utdannet sjøfolk for operasjoner langs den nordlige sjørute i over 50 år.

Maritim forskning og innovasjon

Det er viktig at Norge opprettholder og viderefører sin maritime posisjon globalt. Det i kraft av sin størrelse som stor flaggstat at Norge har mulighet til å påvirke internasjonalt regelverk i organer som FNs sjøfartsorganisasjon IMO og FNs arbeidstakerorganisasjon ILO. På denne måten kan Norge bidra til at internasjonalt skipsfart holder et høyest mulig nivå når det gjelder kvalitet, sikkerhet og miljø.

Maritim næring er en kompetanseintensiv næring med høy grad av spesialisering. Det stilles høye krav til teknikk, miljø og sikkerhet globalt som fører til økte behov for forskning. For å kunne løfte maritim kompetanse er det nødvendig å samordne kravene som Sjøfartsdirektoratet og NOKUT stiller samt tilrettelegge for praksisnære forsknings- og utviklingsprosesser. Forskning og innovasjon bør ha som mål å videreutvikle nye markedsområder for norsk maritim næring både av maritime operasjoner og maritim teknologi. Den erfaringen som sjøfolka tilegner seg og deler med resten av næringen er sentralt i denne sammenhengen.

Det er tidligere identifisert tre sentrale innovasjonsområder: det første er miljøutfordringen innen skipsfart, basert på en visjon om null miljøskadelige utslipp. Her bør det forskes mere på bruk av alternative drivstoff, naturgass, brenselceller etc. Det andre området omhandler avansert transport og logistikk hvor man vil søke å skape et kommersielt forsprang for norsk maritim næring med innovative og konkurransedyktige løsninger for skipskonsepter, utstyr, logistikk, transport og management. Det tredje hovedområdet er krevende maritime operasjoner. Dette for å sikre bærekraftige operasjoner i nordområdene og at norske bedrifter blir ledende i markedene for stadig mer utfordrende maritime operasjoner internasjonalt.

Nærskipsfart

Den maritime næringen er en global næring, der 90 % av all verdenshandel fraktes på kjøll.

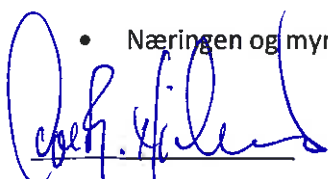
EUs Grønboken om den maritime næringen, signaliserte et sterkt fokus på økt godstransport fra land til sjø. Norge med sin lange kyst og geografiske beliggenhet har en mulighet til å ligge i front på dette området.

I Norge viser statistikken at en stadig økende andel av gods foregår på vei, stikk i strid med politiske målsettinger. Prognoser tilsier at denne veksten vil fortsette dersom det ikke gjøres grunnleggende endringer i konkurranseforholdet mellom vei og mer miljøvennlig transportformer som jernbane og sjø. Sjøtransportens fortrinn er at det kan transporteres store volumer over lange distanser med lavt energiforbruk. I motsetning til vedlikehold av vei, er sjøen vedlikeholdsfri. Konkurransevnen til

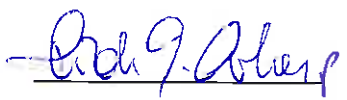
sjøtransporten må bedres samt at det må etableres tiltak for sømløs overføring av gods mellom de ulike transportformene i utpekte havner langs kysten.

Forslag til tiltak:

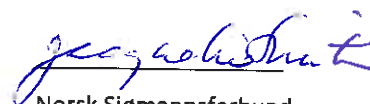
- Forbedre og styrke rammevilkårene gjennom:
 - Videreføring av rederibeskatningen
 - fjerning/regulering av taket på refusjonsordning for sjøfolk
 - lovfesting av refusjonsordning for sjøfolk for å gjøre den mer forutsigbar
 - vurdering av reglene for refusjon i NIS
 - endring av allmenngjøringsloven til også å gjelde norsk farvann/sokkel
- Norge må fortsatt ta initiativ internasjonalt for å stoppe den ødeleggende skattekonkurransen mellom land innenfor skipsfarten.
- Stille gradvis større krav til miljøvennlig fremdriftsteknologi/drivstoff av fergesamband. Naturgassdrevne miljøskip bør stimuleres.
- Arbeide for å etablere Norge som et tyngdepunkt for kunnskap i den globale maritime næring. Utvikle miljøsamarbeidet mellom næring og myndigheter i IMO og andre internasjonale fora.
- Heve kvaliteten av den maritime utdanning på alle nivåer. Forsterke og forbedre koordinering mellom utdanningsinstitusjonene og næringen. Utvikle gode læremidler for Vg2 Maritime fag og styrke det maritime utdanningspersonell.
- Innføre krav om lærlinger og kadetter i kontrakter der rederiene skal utføre oppdrag for det offentlige.
- Arbeide med en innovasjons plan for den maritime næringen på basis av en bredt fundert prosess hvor blant annet næringens aktører, forskningsmiljøene og virkemiddelapparatet trekkes inn.
- Tydeliggjør norske sjøfolks erfaringsbaserte kompetanse og bedre tilrettelegg for praksisnære forsknings- og utviklingsprosesser
- Bedre konkurransevne til sjøtransport mot vei og etablere tiltak for sømløs overføring av gods mellom de ulike transportformene i utpekte havner langs kysten.
- Næringen og myndighetene skal avgi større ressurser og bidrag til maritim forskning.



Norsk Sjøoffisersforbund



Det norske maskinistforbund



Norsk Sjømannsforbund