



Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo

Deres ref.
15/4560

Arkiv / Saksnr.
15/00281

Oslo
30. oktober 2015

ARG/TS/KLT
ARG00193

Høring - Forslag om ny forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk m.v.

Det vises til høringsbrev av 17. september 2015 med forslag til ny forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk samt endringer i forskriftene om fartsområde.

1. Generelle merknader

Norges Rederiforbund vil innledningsvis gi Regjeringen honnør for rask oppfølging av maritim strategi og forslagene fra Fartsområdeutvalget. Det er svært viktig å sette inn tiltak som kan styrke det norske flagget og konkurransekraften til norske sjøfolk og maritime bedrifter i tøff internasjonal konkurranse.

Den norskregistrerte flåten har vist en jevn tilbakegang de senere årene, samtidig som antall norskregistrerte skip under utenlandsk flagg har økt. En rask implementering av forslagene vil etter vår oppfatning bidra til å dempe den negative utviklingen og styrke konkurransekraften til norske arbeidstakere til sjøs. Det er således viktig at departementet tar nødvendige skritt for å sikre en hurtig notifikasjonsprosess i ESA. Norges Rederiforbund legger til grunn at endringene trer i kraft så raskt som mulig, og senest fra 1. januar 2016.

Våre undersøkelser indikerer at endringene i fartsområde har potensial for innflagging av 100 utlandsregistrerte skip i NIS. En forutsetning er at lempingene ledsages av en robust og konkurransedyktig tilskuddsordning for norske arbeidstakere til sjøs. Norges Rederiforbund vil også understreke viktigheten av å følge opp øvrige forslag til Fartsområdeutvalget for å øke konkurranseevnen til NIS som register, herunder forbedre Sjøfartsdirektoratets service, tilgjengelighet og responstid. Lovfesting av tilskuddsordningen vil være viktig for å sikre forutsigbarhet. Vi forutsetter at departementet prioriterer å få en slik lovfesting på plass i løpet av våren 2016.

2. Ytterst krevende situasjon for offshorerederiene

Vi registrerer at departementet materielt sett følger opp Fartsområdeutvalgets omforente forslag til løsninger. Rederiforbundet deltok i utvalget og stiller seg bak innstillingene.

Vi mener departementet i den videre oppfølgingen må ta hensyn til at markedet for maritim offshore har endret seg dramatisk siden Fartsområdeutvalget avga sine innstillinger. Det



siste året har det globale markedet for offshorevirksomhet endret seg brått og kraftig. Ettersom norske rederier kontrollerer verdens nest største offshoreflåte på om lag 650 fartøyer, er vi sterkt berørt. Oljeprisen er halvert og markedene i Brasil og Russland er tatt kraftig ned. Mange fartøyer søker seg derfor til Nordsjøen, som i praksis har verdens eneste fungerende spotmarked for offshoreskip. Dette øker ytterligere overskuddet av tonnasje i vårt eget nærområde. Utviklingen fører til redusert aktivitet og lønnsomhet i offshorerederiene ved at dagratene har falt kraftig, skip legges i opplag, ansatte permitteres og sies opp, leveranser utsettes og det er stopp i kontraheringer. Vi opplever en historisk krevende situasjon med 70 offshore servicefartøyer i opplag, et tall som forventes å passere 100 innen nyttår. Vi ser nå eksempler på at nybygde skip går direkte fra verft til opplag. Situasjonen går fra vondt til verre denne høsten og det er få lyspunkter i 2016 og 2017.

For å sikre viktig maritim kompetanse har næringen et stort behov for å gjøre nettolønnsordningen for petroleumsskip i NOR mer konkurransedyktig ved å *fjerne eller heve taket i ordningen betydelig*.

Norges Rederiforbunds primærstandpunkter gikk lenger enn Fartsområdeutvalgets forslag, både med hensyn til lemping av fartsområdebegrensninger og tilskuddenes innretning. Vi viser til våre uttalelser i Fartsområdeutvalgets innstilling I av 1. september 2014 på side 31 vedrørende åpning av NIS fartsområde i kystfarten:

Norges Rederiforbund ønsker også åpning av NIS fartsområde i kystfarten. Det vises i den sammenheng til at dagens kystfart mellom norske og utenlandske havner allerede skjer under utenlandsk flagg. For å styrke det norske flagget mener Norges Rederiforbund det er viktig å sikre NIS som et konkurransedyktig alternativ til utenlandsk flagg. Derfor må fartsområdebegrensningene oppheves samtidig som det innføres en konkurransedyktig nettolønnsordning i NIS for sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge. Disse endringene vil gi et viktig insentiv til å flagge skipet i NIS fremfor utenlandsk flagg og samtidig sikre en bedret konkurransekraft for sjøfolk bosatt i Norge. Styrket konkurransekraft for norske sjøfolk i dette segmentet er viktig for å sikre tilgang på operativ norsk maritim kompetanse.

Vi viser også til rapporten på side 47 vedrørende passasjerferger i utenriksfart, hvor det uttales at en nettolønnsordning for utenriksfergene med tak per ansatt ikke er konkurransedyktig.

Disse primærstandpunktene vil ligge til grunn for vårt videre arbeid med å styrke norsk flaggs konkurransekraft.

I det følgende vil vi gjennomgå forlagene til endringer i fartsområdeforskriftene (punkt 2) og forslaget til ny tilskuddsforskrift (punkt 3) og gi våre kommentarer og forslag til justeringer.

3. Forslag til endringer i forskriftene om fartsområde i NIS

3.1. Forslag til forskrift om endring av forskrift om særskilt fartsområde for passasjerskip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister

Departementet foreslår at § 2 tilføyes et nytt annet ledd som lyder: «*Skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister tillates å føre passasjerer i fast rute mellom norsk havn og utenlandsk havn utenfor Norden*».



Vi støtter forslaget, som er i tråd med fartsområdets innstilling I. Forslaget er nødvendig for å hindre utflagging til utenlandsk register, jf. fartsområdeutvalgets innstilling I punkt 10.

3.2. Forslag til forskrift om endring av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister

Forslaget til ny § 2 bygger på Fartsområdeutvalgets innstilling I, men slik at alternativ b) leilighetsvis har fått tilføyelsen «*inntil tre måneder*».

Forslaget støttes slik det foreligger. Tremånedersregelen innebærer en tilpasning mot reglene om oppholdstillatelse i utlendingsforskriften § 6-6 og gir en hensiktsmessig og forutsigbar regel.

Forslaget om å videreføre et utvidet fartsområde for spesielle lasteskip i ny § 3 støttes.

Vi støtter øvrige forslag til endringer i forskriften.

3.3. Forslag til forskrift om endring av forskrift til gjennomføring av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister

Rederiforbundet støtter i all hovedsak forslagene til endringer i gjennomføringsforskriften. Melding etter § 2 gjelder kun spesielle lasteskip, jf. at det blant annet skal bekreftes at frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg. For at dette ikke skal kunne misforstås vil vi foreslå følgende presisering i § 2 første ledd:

*«Melding fra rederiet om **spesielle lasteskip** som skal føre last mellom norske havner, skal inneholde...».*

Vi har ikke merknader til øvrige forslag til endringer i gjennomføringsforskriften.

3.4. Forslag til forskrift om endring av forskrift om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i Norsk internasjonalt skipsregister

Rederiforbundet støtter forslaget om å unnta konstruksjonsskip fra forskriftens virkeområde, som er i tråd med fartsområdeutvalgets innstilling I.

Vi er videre enige i den administrative endringen i § 3. Den nye formuleringen «*tillates ikke fart*» gir en bedre og mindre tungvint regel enn det eksisterende «*skal gis fartsområde som utelukker*».

Vi støtter også forslaget om tilpasning av straffebestemmelsen til NIS-lovens § 11.

4. Forslag til ny forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

4.1 Generelt til den foreslåtte tilskuddsordningen

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å fastsette en ny forskrift som gir et felles tilskuddsgrunnlag for NOR og NIS. Forslaget nedfeller hovedlinjene fra Fartsområdeutvalgets innstilling I, som vi stiller oss bak. Vi støtter fjerning av grensen for maksimal utbetaling av tilskudd per sjømann på NOR-skip i kystfart, utenriksferger i NOR,



samt NOR-skip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes. Vi støtter også etablering av egen tilskuddsordning for utenriksferger og konstruksjonsfartøy i NIS, samt fjerning av kravet til norsk minimumsbemannning på NIS-skip.

Norges Rederiforbund mener imidlertid, som det fremgår av Fartsområdeutvalgets innstilling II av 12. januar 2015 på side 27, at «[e]n konkurransedyktig nettolønnsordning må gjelde for all utenriks skipsfart. Konsekvensen av endringene (...) vil være at norske sjøfolk i deler av utenriksflåten på NIS-flagg ikke vil kunne få en konkurransedyktig nettolønnsordning. Det er ikke konsistent med ønsket om å sikre både flere skip (...) og erfaringsbasert kompetanse.» Vi mener, som nevnt innledningsvis, at den krevende markedssituasjonen for offshore serviceflåten tilsier at man bør fjerne eller heve taket i nettolønnsordningen for petroleumsskip i NOR.

I høringsbrevet punkt 2.3 uttaler departementet at man i forbindelse med omleggingen vil vurdere beløpet som rederier innbetaler til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Det er en kjensgjerning at beløpet til stiftelsen har stått uendret i noe tid. I dagens svært krevende markedssituasjon ville det imidlertid være uheldig å påføre rederiene økte kostnader.

Forslaget innebærer en betydelig omarbeidelse av forskriften. Det er knyttet mye praksis til forskriften gjennom de årlige veiledningene. Vi forutsetter at etablert praksis videreføres så langt de fremdeles er relevante og intet annet fremgår av høringsnotatet.

4.2 Kommentarer til de enkelte bestemmelser

§ 1 Formål

Norges Rederiforbund støtter en videreføring av gjeldende formålsbestemmelse. Formålsbestemmelsen bør innarbeides i en hjemmelslov, jf. nærmere under punkt 4 avslutningsvis.

Vi anbefaler at man gjennomgående erstatter begrepet «sjøfolk» med «arbeidstakere til sjøs», i tråd med ordbruken i den nye skipsarbeidsloven.

§ 2 Virkeområde

Forslaget om å fjerne kravet om at kun skipets eier kan søke tilskudd støttes.

Vi forutsetter at departementet ikke har ment å gjøre det til krav at rederiet utbetaler løpende hyre til hele sikkerhetsbemanningen. Rederibegrepet er ikke definert i forslaget, og vi viser til at begrepet har fått en presis definisjon både i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. Det er i dag krav om at det utbetales løpende hyre til hele sikkerhetsbemanningen, men det er uten betydning hvilket selskap som er arbeidsgiver. Bestemmelsen bør omformuleres slik at den ikke kan misforstås på dette punkt.

Videre vil vi foreslå å ta inn gjeldende praksis vedrørende verkstedsopphold mv, og presisere at bestemmelsen også omfatter skip som ligger i varmt opplag:

«Ordningen omfatter også skip som er på verksted, klassing, har ledige perioder mellom kontraktsopplag eller ligger i varmt opplag.»

Når det gjelder forslagens annet ledd bokstav c forutsetter vi at heller ikke fritak for NOx-avgift som følge av tilslutning til NOx-fondet faller inn under offentlig tilskudd.



§ 3 Administrasjon og vedtak

Vi støtter den foreslåtte forenkling. Bestemmelsen egner seg «løftet opp» til en ny hjemmelslov.

§ 4 Utformingen av tilskuddsordningen

Forslaget støttes. Bestemmelsen er informativ og bidrar til god oversiktighet. Vi stiller imidlertid spørsmål ved ordbruken «tilskudd av (rederiets innbetaling)» som ikke er språklig heldig. Vi vil anbefale at man heller benytter «*refusjon for*», eventuelt «*tilskudd basert på*».

§ 5 Krav til opplæringsstillinger

Norges Rederiforbund støtter forslaget om videreføring av gjeldende krav til opplæringsstillinger for NOR-skip, innføring av et tilsvarende krav for NIS-passasjerskip i utenriksfart, samt innføring av en modell for NIS-skip basert på måltallet 1:4. For å sikre rederiet nødvendig fleksibilitet er det helt nødvendig at kravet knyttes til den samlede virksomheten og ikke det enkelte skip, slik det foreslås for tilskudd etter §§ 13 og 14.

Norges Rederiforbund viser til Fartsområdeutvalgets innstilling I på side 45, annet avsnitt, hvor det fremgår at rederiet fritt kan «plassere nettolønnsbemanningen mellom rederiets skip, forutsatt at skipene er omfattet av nettolønnsordningen». Slik forslaget lyder kan bestemmelsen nå misforstås. Vi vil derfor, for å unngå potensielle misforståelser, anmode om at andre ledd, annet punktum flyttes ned som nytt femte ledd (forslagets femte ledd blir da sjette ledd):

«Kravet til opplæringsstillinger er ikke knyttet til skipet, men til alle NIS-skip i samme rederis flåte.»

Norges Rederiforbund vil for øvrig påpeke viktigheten at også det offentlige (stat/fylkeskommune) tar ansvar for å bidra til opplæringsstillinger i egen virksomhet og i virksomhet underlagt offentlig anskaffelse av sjøtransporttjenester. Det må derfor fra Statens side sørges for at det stilles spesifikke krav om opplæringsstillinger ved anbudsutlysninger og kontraktsinngåelse for offentlig anskaffelse av sjøtransporttjenester.

§ 6 Tilskuddsberettigede sjøfolk

Kriteriet om at sjøfolkene «har sitt arbeid om bord som sin hovedbeskjeftigelse og er en del av skipets mannskap» er så vidt vi kan forstå nytt. Bestemmelsen er ikke nærmere kommentert i høringsnotatet. Vi forutsetter at det ikke er tilsiktet noen innsnevring av personkretsen i forhold til det som er gjeldende rett.

«Hyre» er i skipsarbeidsloven erstattet med «lønn». Vi vil derfor anbefale at lønn benyttes gjennomgående i forskriften.

§ 7 Kompetansefremmende bidrag

Vi har ikke kommentarer til selve bestemmelsen.



§ 8 Tilskudd for kystfartskip i NOR

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å fjerne grensen for maksimal utbetaling. Dette vil styrke NOR-registerets konkurransekraft. Forslaget er i tråd med Fartsområdeutvalgets innstilling.

Slik vi forstår omtalen av bestemmelsen i ordlyden vil skip registrert i NOR som driver transport av varer eller passasjerer mellom havner i Norge (innenriksfart) og mellom norske havner i kombinasjon med havner i Europa. Det er et vilkår for å omfattes av § 8 at transporten ikke omfattes av §§ 9-12.

I enkelte tilfeller vil ett enkelt skip utføre mange ulike aktiviteter som dekkes av ulike bestemmelser i tilskuddsordningen, jf. §§ 8-12. Vi forstår henvisningen slik at det kan søkes om tilskudd under § 8 for en eventuell gjenværende del av transport aktiviteter som ikke er berettiget til tilskudd under §§ 9-12. Vi ber om at dette presiseres tydelig i veiledningen til bestemmelsen.

§ 9 Tilskudd til petroleumsskip i NOR

Vi vil igjen understreke det uheldige i at disse skipene ikke reelt sett sikres en konkurransedyktig ordning.

Slik vi forstår omtalen av bestemmelsen i høringsnotatet skal tilskudd til petroleumsskip i NOR omfatte skip i NOR som driver transport av varer. Videre skal tilskudd til petroleumsskip i NOR omfatte skip i NOR som yter tjenester. Så lenge skipene ikke klassifiseres som skip som gjør leteboring og utvinning, jf. § 2 annet punktum d), vil aktiviteten være berettiget til å motta tilskudd der oppdragsgiver er et oljeselskap eller oppdraget er tilknyttet konkrete petroleumsinstallasjoner.

For å tydeliggjøre at dette er to separate grunnlag for tilskudd foreslår Norges Rederiforbund en presisering i bestemmelsens ordlyd slik at første del lyder som følger:

«Tilskudd for petroleumsskip i NOR omfatter NOR skip som driver transport av varer eller yter tjenester hvor oppdragsgiver...»

Etter vårt syn vil dette bidra til en klargjøring av bestemmelsens tiltenkte rekkevidde.

Se ellers våre kommentarer til § 8 om at vi forstår det slik at det for det enkelt skips aktivitet kan søkes om tilskudd etter både § 8 og § 9 avhengig av hvilken type aktivitet skipet til enhver tid utfører og om oppdraget er utført for et oljeselskap/tilknyttet konkrete petroleumsinstallasjoner eller om oppdragsgiver ikke er tilknyttet petroleumsvirksomhet.

Vi ber også om at det i veiledningene også presiseres at begrepet «konkrete petroleumsinstallasjoner» også omfatter tilknyttet infrastruktur på havbunnen.

§ 10 Tilskudd til passasjerskip i utenriksfart i NOR

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å fjerne grensen for maksimal utbetaling. Dette vil styrke NOR-registerets konkurransekraft. Forslaget er i tråd med Fartsområdeutvalgets innstilling I.



§ 11 Tilskudd for skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes

Vi viser til Fartsområdeutvalgets innstilling I punkt 8.10.2 hvor vi stiller oss bak NHO og NHO sjøfart ønske om at Hurtigruten får en konkurransedyktig nettolønnsordning som omfatter hele besetningen. Vi opprettholder støtten under henvisning til den stadig økende konkurransen fra utenlandske cruiseskip der en fullverdig nettolønnsordning er nødvendig for å styrke konkurransekraften til norsk maritim kompetanse.

§ 12 Tilskudd for seilskip i NOR

Forslaget støttes.

§ 13 Tilskudd for skip i NIS

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å etablere en felles tilskuddsordning for skip i NIS og at dagens bemanningskrav avvikles slik at støtte gis fra første sjømann. Forslaget er i tråd med Fartsområdeutvalgets innstilling II der det konkluderes med at bemanningskravet «ikke er bærekraftig, og uansett må fjernes».

Vi vil understreke viktigheten av at tilskuddsberettigede sjøfolk og opplæringsstillinger knyttes til rederiets samlede NIS-flåte, og ikke til det enkelte skip.

Departementet skriver på side 13 i høringsnotatet at den nye satsen på 26 prosent av innbetalt forskuddstrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift gir et støttenivå tilsvarende dagens NIS-ordning. Vi stiller spørsmålsteget ved om dette er korrekt, da den nye satsen etter hva vi kan se vil medføre en ikke-ubetydelig reduksjon for de som tidligere var omfattet av 12 prosent-ordningen. Vi ber departementet vurdere å heve satsen til minimum 30 prosent for å sikre intensjonen i forslaget, og for å realisere innflaggingspotensialet anslått av Fartsområdeutvalget (pkt 8.9 i innstilling I).

§ 14 Tilskudd for NIS-passasjerskip i utenriksfart

Norges Rederiforbund støtter forslaget om tilskuddsmodell for passasjerskip i NIS, som er i tråd med Fartsområdeutvalgets innstilling I.

§ 15 Tilskudd for NIS-konstruksjonsskip

Norges Rederiforbund støtter forslaget om tilskuddsmodell for konstruksjonsskip i NIS, som er i tråd med Fartsområdeutvalgets innstilling I.

§ 16 Søknad

Forslaget om å harmonisere kravene til dokumentasjon for alle tilskuddsmodellene støttes.

§ 17 Søknadsfrist og termininnbetaling

Vi har ingen merknader til denne bestemmelsen.

§ 18 Generelt om dokumentasjon

Vi har ingen merknader til denne bestemmelsen.



§ 19 Revisor

Vi stiller spørsmålstegn ved hvordan revisor skal kunne uttale seg om hvorvidt sjøfolkene har sitt arbeid om bord som sin hovedbeskjeftigelse og er en del av skipets mannskap. Ut over dette har vi ikke merknader til denne bestemmelsen.

§§ 20-27

Vi har ingen merknader til disse bestemmelsene, se dog punkt 5 nedenfor om ikrafttredelse.

5. Nærmere om ikrafttredelse

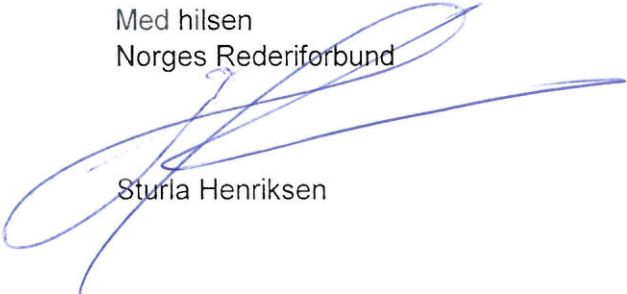
Det er ikke foreslått et konkret tidspunkt for ikrafttredelse av den nye forskriften. Det er imidlertid varslet at departementet i løpet av høsten 2015 vil notifisere ESA om de foreslåtte endringene i tilskuddsordningen, og at det tas sikte på at ESA godkjenner tilskuddsordningen innen februar 2016.

Rederiforbundet mener det er svært viktig at departementet tar nødvendige skritt for å sikre en hurtig notifiseringsprosess i ESA, slik at endringene kan tre i kraft så raskt som mulig, og senest med virkning fra og med 1. januar 2016. Videre legger Rederiforbundet til grunn at endringene vil være i samsvar med ESAs statsstøtteretningslinjer, slik at de kan tre i kraft uavhengig av ESAs godkjenning. Dersom endringene likevel skulle vise seg å være i strid med statsstøtteretningslinjene, så må mottatt tilskudd tilbakebetales til staten. På denne bakgrunn foreslår Rederiforbundet også at § 20 endres, slik at utbetaling av tilskudd ikke forutsetter at ordningen til enhver tid er godkjent av ESA.

6. Avsluttende merknader

Skal man sikre at målsettingen med de foreslåtte endringene realiseres, bør tilskuddsordningen lovfestes. Norges Rederiforbund mener at dette kan gjøres gjennom vedtagelse av en kortfattet hjemmelslov som angir formål (tilsvarende forskriftens § 1), virkeområde, kompetansefordelingen mellom Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet (tilsvarende forskriftens § 3), beskrivelse av ordningen og hovedvilkår for tilskudd, samt hjemmel til ved forskrift å fastsette nærmere bestemmelser om ordningens utforming, søknad og dokumentasjon, krav om opplæringsstillinger, kompetansefremmende tiltak, klage, samt kontroll og sanksjoner. Vi har utarbeidet et forslag til hjemmelslov som følger vedlagt.

Med hilsen
Norges Rederiforbund



Sturla Henriksen

Vedlegg

Forslag til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

§ 1 *Formål*

Loven skal legge til rette for maritim virksomhet. Tilskuddsordningen skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige og forutsigbare vilkår sammenlignet med vilkårene i andre land.

§ 2 *Virkeområde*

Loven gjelder for skip over 100BT som er registrert i norsk ordinært register (NOR) eller norsk internasjonalt register (NIS).

Følgende skip omfattes ikke:

- a) fiske- og fangstfartøy
- b) skip som utfører offentlige oppgaver eller som eies eller leies av det offentlige
- d) skip som gjør leteboring eller utvinning

§ 3 *Utformingen av tilskuddsordningen*

Det gis refusjon for innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift. De nærmere vilkår for tilskudd og støttenivåer fastsettes i forskrift i medhold av § 4.

Utbetaling forutsetter at tilskuddsordningen til enhver tid er godkjent av EFTAs overvåkningsorgan ESA.

§ 4 *Forskrifter*

Kongen gir nærmere regler til gjennomføring av loven, herunder bestemmelser om

- a) krav til opplæringsstillinger og tilskuddsberettigede arbeidstakere
- b) tilskuddsnivåer for arbeidstakere på ulike fartøyskategorier i NOR og NIS
- c) plikt til å betale bidrag til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse
- d) søknad og krav til dokumentasjon
- e) utbetaling og kontroll
- f) klageadgang
- g) sanksjoner ved brudd på regelverket

§ 5 *Administrasjon og vedtak*

Sjøfartsdirektoratet forvalter tilskuddsordningen og gjør vedtak om tildeling av tilskudd.