



FRAKTEFARTØYENES
REDERIFORENING

FRAKTEFARTØYENES
ARBEIDSGIVERFORENING



Det Kgl. Nærings- og Handelsdepartement,
PB 8014 Dep.,
0030 Oslo.

2097/06-sh A.1545

Bergen, 19. juni 2006

Høring – utkast til endringer i regelverket for refusjonsordning for sjøfolk

Vi viser til ovennevnte høring, med svarfrist 30. ds.

Regjeringens vedtak om innføring av nettolønn for vår del av næringen er et svært viktig trekk for å opprettholde norske arbeidsplasser ombord, og beholde fartøyene under norsk flagg. Våre medlemmer har kjempet i mange år for å oppnå like rammevilkår som det våre nærmeste konkurrenter har, og nettolønn er et riktig og viktig skritt på denne veien.

Vi må innrømme at det er med noe undring har vi lest høringsnotatet, og vi frykter at den måten det er utformet på, og de krav som stilles, kan medføre at mange av våre medlemmer likevel ikke kommer inn under nettolønnsordningen.

For de skip som er under nettolønnsordningen i dag, stilles det krav om **1 opplæringsstilling** = 2 personer under opplæring i en skiftordning. Høringsbrevet omtaler dette kravet vekselvis som 1 opplæringsstilling og 2 opplæringsstillinger. Vi har vært i kontakt med Thomas Saxegaard for å få en oppklaring på dette, og tilbakemeldingen var at vi antakelig kan oppfatte at kravet gjelder 1 stilling. Vi må legge til at 2 opplæringsstillinger om bord på et fartøy med 4 – 5 ansatte etter vårt skjønn vil være i overkant dersom man skal være i stand til å tilby et forsvarlig opplæringstilbud.

For øvrig viser vi til brev fra Sjøfartsdirektoratet datert 4. mars 2004, som presiserer at det for hvert skip i snitt skal være tilknyttet to personer under opplæring. Vi går dermed ut fra at det skal stilles samme krav til våre medlemsfartøy som til øvrige skip under nettolønnsordningen (offshore og utenriksfergene), d.v.s. 1 opplæringsstilling/2 personer under opplæring i et 1:1 system.

Det er en kjensgjerning at der er knapphet på lærlinger. Dette skyldes bl.a. at næringen ikke har vært aktiv på rekrutteringssiden – uten konkurransedyktige rammevilkår har det vært vanskelig å ha et fremtidsperspektiv for næringen under norske bestemmelser. Dermed har det også vært vanskelig å oppfordre ungdom til å satse på maritim utdanning, og vi mener at bakgrunnen for rekrutteringssituasjonen like mye er myndighetenes ansvar som næringens. Resultatet er at der nå ikke er tilstrekkelig antall lærlinger. I valget mellom opplæringsplass på en gammel fraktebåt og et nytt offshorefartøy, skal det ikke mye fantasi til å tenke seg hva som blir prioritert, det er med på å forverre situasjonen for vår del.

I høringen fremgår at dersom kravet om opplæringsstilling ikke er oppfylt, blir skipet værende under refusjonsordningen. Dette mener vi er en svært stivbent fortolkning av vedtaket, og vi anmoder på det sterkeste at det legges opp til overgangsordninger. Dersom et rederi prøver å få tak i lærlinger uten å lykkes, og kan dokumentere dette, må rederiet bli inkludert i nettolønnsordningen. Som en kompensasjon kan rederiet eventuelt doble innbetalingen til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Det samme gjelder de rederier som av praktiske grunner (manglende lugarkapasitet) ikke kan ta lærlinger om bord. Norsk Sjømannsforbund støtter vårt syn, idet norske arbeidsplasser også på disse skipene er viktige å opprettholde.

Departementet må også vurdere konsekvensen av å tildele nettolønn til noen i en gruppe, som resultatet kan bli dersom bare en del av fartøyene klarer å oppfylle kravet. Det vil forverre en allerede umulig konkurransesituasjon, og vil virke helt motsatt av Regjeringens intensjon med å innføre nettolønn. Vi minner om at fornyelse av flåten er omtalt i Soria Moria erklæringen som en av målsetningene til Regjeringen, og nettolønn for de norske mannskapene er et nødvendig redskap for å gi våre medlemsrederier en driftsmessig forsvarlig plattform for i det hele tatt å kunne være med i en fornyelsesprosess – dersom det skal skje under norsk flagg. Vi vil i denne sammenheng nevne at rederier har stoppet utflaggingsprosessen i forventning til at nettolønn skal innføres fra 1.7., samtidig som vi kjenner til rederier som både har gjennomført og planlegger tilbakeføring til NOR av samme grunn. Dersom de likevel ikke får nettolønn av grunner de selv ikke kan styre, er det liten tvil om at det vil oppleves som et svik i forhold til de løfter Regjeringen har gått ut med.

På oppfordring fra Departementet har vi sammen med Norsk Sjømannsforbund redegjort for muligheten til å legge til rette for opplæringsstillinger utenom lærlingeordningen, i form av praksisplasser, jfr. vårt felles brev av 30. mars d.å.

Dette innspillet ble svært godt mottatt i politiske kretser, og vi er meget forundret over at det ikke er tatt hensyn til høringen fra Departementet. Forslaget er en praktisk innretning som både kan være et fornuftig tilbud til skoletrett ungdom, og en hjelp til å oppfylle kravet om opplæringsstillinger. Det forutsetter imidlertid at man velger å se saken i et litt annet perspektiv, og er villig til å gi denne gruppen muligheten til å bidra.

Regjeringen har fattet et positivt vedtak for vår del av næringen. Vi avslutter med å si at vi håper og tror at dette skal bli gjennomført i praktisk politikk, og at Departementet vil bidra til å realisere Regjeringens politiske målsetninger.

Vennlig hilsen
Fraktestartøyenes Rederiforening


Siri Hatland