

Norsk Sjøfart

Norske sjøfolk under sterkt press

Verft, lostjeneste, rederi, forskning og utvikling, mekaniske bedrifter og direktorat. Når norske sjøfolk går i land er dette noen av virksomhetene de begynner hos, og hvor de har med seg viktig maritime erfaring. De bidrar til å gjøre Norge til en ledende skipsnasjon med over 110 000 ansatte på land og til havs. Men maritim kompetanse kan forvitne hvis det ikke iverksettes tiltak som sikrer likeverdige konkurransevilkår. **SIDE 2, 8-9**

MELLY NILSEN
TORGHATTEN VORD



Torghatten satser på opplæring

– Bra for rekruttering og miljøet, sier kaptein Harald Åge Weines. Hans skip har alene åtte sjøfolk i lære.

SIDE 7

Klar for å krysse fjorden

Lastebiler til høyre, bobiler til venstre og 550 passasjerer opp i kafeen. Matros-lærling Johanne Hanasand skal i løpet av noen minutter fylle fergen. **SIDE 6-7**



BJØRN KVAAL



FOTO: SVERRE CHRISTIAN JARILD



Det norske maskinistforbund (DNMF), stiftet i 1902

- 6500 medlemmer
- Hvem er medlemmer: Sertifikatpliktig teknisk/maritimt personell på skip og flyttbare borerigger, elektrikere, ansatte på kraftstasjoner og forbrenningsanlegg, innen brannteknikk, inspektører og teknikere, blant annet.

www.dnmf.no



Norsk Sjøoffisersforbund

stiftet i 1995 da Norges Skipsførerforbund (1889) og Norsk Styrmandsforening (1910) slo seg sammen

- 8000 medlemmer
- Hvem er medlemmer: Maritime ledere og alle som seiler eller har seilt i sertifikatpliktig stilling og som jobber i maritim næring. Skipsførere og styrmenn på skip i alle farvann er største medlemsgruppe.

www.sjooff.no



Norsk Sjømannsforbund

stiftet i 1910

- 10000 medlemmer
- Hvem er medlemmer: Dekk-, maskin- og cateringansatte i innenriks og utenriks fart, radiooffiserer, elektrikere, stuerter/forpleiningssjefer og ansatte i havfiskeflåten.

www.sjomannsforbundet.no

Spørsmål om innholdet besvares av Redaktør Omar Jørgensen
Tlf: 91 84 87 16
Email: omar.jorgensen@sjooff.no

Produseret av: Tabloid Norge
Prosjektleder: Stefan Grevle
Tekst: Bjørn Kvaal
Art Director: Carl Johan Alphonse
Repro: Bildrepro
Trykk: Schibsted Trykk
Informasjon om annonsebilag fås hos Stefan Grevle, 21 06 23 31

TABLOID
tabloid-norge.no

NORSK SJØFART



Administrerende direktør Hans Sande (fra venstre) i Norsk Sjøoffisersforbund, Hege-Merethe Bengtsson, generalsekretær i Det norske maskinistforbund, og Johnny Hansen, leder for Norsk Sjømannsforbund, frykter at det blir stadig færre norske sjøfolk. Da må den operative maritime kompetansen som den landbaserte industrien etterspør kjøpes utenfra. Lederne har rundt 25.500 medlemmer i ryggen.

Politikerne må handle – NÅ

NORSKEKYSTEN og norsk kontinentalsokkel er en del av norsk innlandsøkonomi. Det er derfor uheldig at politikerne ikke er villig til i langt større grad å sidestille sjø og land.

Norskekysten ligger – i motsetning til farvannet til andre skipsfartsnasjoner – helt åpen for internasjonal konkurranse. I disse nedgangstider i oljebransjen haster det som aldri før å iverksette tiltak som sikrer norske sjøfolk likeverdige konkurransevilkår. Hvordan skal ellers sjøfolk i framtiden kunne bo og leve i Norge og samtidig jobbe til sjøs?

POLITIKERNE HAR flere muligheter. Konkurranseskraften kan styrkes gjennom en markant forbedring av dagens nettolønnsordning i NOR-registeret og i den delen av

NIS-registeret som ikke konkurrerer med fartøy i NOR.

I tillegg oppfordrer vi på det sterkeste regjeringen om å utrede hvilket handlingsrom Norge har til å kunne kreve at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde i forbindelse med olje- og gassutvinning.

Et flertall av NIS-utvalget har allerede bedt om en slik utredning. Alle parter – uansett politiske sympatier – må da være interessert i å få alle fakta på bordet?

PÅ FASTLANDET har man sikret likeverdige konkurransevilkår gjennom allmengjøring av tariffavtaler. Først ute var bygg- og anlegg, deretter kom verftsindustrien og nå sist lastebilbransjen. Det betyr at konkurransen om transportoppdrag på norske veier ikke lenger vil avgjøres

av trailersjåførenes lønnskostnader. Kjører man i Norge vil de være like uavhengig av bosted og pass.

Jussprofessor Henrik Ringbom konkluderer i en fersk rapport at det ikke er ulovlig å kreve norske betingelser på norsk sokkel. – En rekke land har innført slike nasjonale bestemmelser, skriver Ringbom.

Tidligere har også to Faforapporter konkludert med at norske politikerne har handlingsrom til å iverksette tiltak.

LIKEVERDIGE konkurransevilkår må være en selvfølge for alle som jobber i Norge. Enten det gjelder snekkere, verftsarbeidere, lastebil-sjåfører eller sjøfolk.

TIDEN ER NÅ overmoden for politisk handling.

Johnny Hansen,
leder for Norsk Sjømannsforbund

Hege-Merethe Bengtsson,
generalsekretær i
Det norske maskinistforbund

Hans Sande, administrerende
direktør i Norsk Sjøoffisersforbund

KARRIERE I INNENRIKS SJØFART?

Kunne du tenke deg å jobbe som maskinist på verdens første batteridrevne bilferje, som hotellsjef på en hurtigrute eller som dykker på en redningsskøyte? Kanskje du heller vil bli hurtigbåtkaptein eller matros på en slepebåt?

Rederiene i NHO Sjøfart kan tilby moderne fartøyer og trygge arbeidsplasser for de som vil arbeide på sjøen. Mange av fartøyene har skiftordninger som gjør det mulig å kombinere jobb og omsorgsoppgaver hjemme hos familien. Hvis du er interessert i framtidsrettet og miljøvennlig teknologi, har du muligheten til å arbeide på fartøyer med slike løsninger. Ferjerederiene opererer i dag over 20 gassdrevne ferjer innenriks. De første slepebåtene med gassdrift er også tatt i bruk. Den første batteridrevne bilferjen ble satt i drift tidligere i år, og det planlegges flere ferjesamband med batteridrift de neste årene.

Rederiene i NHO Sjøfart trenger sjøfolk i ulike kategorier. Oversikt over våre medlemsrederier finner du på våre hjemmesider www.nhosjofart.no.

FAKTA

NHO Sjøfart organiserer rederier som opererer 400 skip med 6000 sjøfolk i innenriksfart. Skipene er hurtigruteskip, ferger, hurtigbåter, slepebåter, skoleskip, lasteskip og redningsskøyter. Foreningen arbeider for at medlemmene får rammebetingelser og utviklingsmuligheter som styrker deres konkurranseevne og lønnsomhet.



Linda Dybedal Hatle, skipsfører på MF Hjørundfjord.

NHO Sjøfart | Telefon: 23 08 85 60 | post@nhosjofart.no | www.nhosjofart.no



Den foretrukne maritime administrasjonen

En attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier

- Internasjonalt anerkjent
- En komplett og innovativ administrasjon
- Fokus på gode digitale tjenester
- Konkurransedyktige vilkår
- Kundeorientert og effektiv

NIS//NOR

Tlf: + 47 52 74 50 00 • post@sdir.no • www.sdir.no



MARITIMT

TEKST: BJØRN KVAAL

Hva vil ditt parti gjøre for å sikre norske lønns- og arbeidsbetingelser til sjøs?

NOTISER

DEN MARITIME KLYNGEN

bidrar med 11 prosent av all verdiskaping i norsk næringsliv, når olje- og gassvirksomhet holdes utenfor.

Rundt 110.000 mennesker arbeider i maritim næring i Norge. Verdiskapingen i fjor var 175 milliarder kroner, opp fra 160 milliarder året før.

HAVET DEKKER

to tredjedeler av jorden. 80 prosent av havområdet er dypere enn 3000 meter, som er det dypeste dagens olje- og gassindustri opererer.

SLIK ER SYSSELSETTINGEN

i maritime næring i Norge (omsetning i milliarder i parentes):
Rederi: 48 000 (265)
Tjenester: 28 400 (97)
Utstyr: 24 700 (100)
Verft: 11 100 (37)
(Kilde: Maritimt forum, 2013-tall)

NORGES SKATTEINNTEKTER

er 18 milliarder kroner høyere enn de ville vært hvis lønnsnivået i maritim næring hadde ligget på landsgjennomsnitt. Dette etter at støtten på 1,7 milliard kroner til nettolønnsordning for sjøfolk er trukket fra.

- TILGANGEN PÅ ANSATTE

med relevant kompetanse av høy kvalitet er nødvendig for at Norge også i framtiden skal være et attraktivt vertsland for maritime bedrifter. En av våre fortrinns er nettopp maritime klynger med mange og sterke koblinger i næringen, sier daglig leder Tord Dale i Maritimt forum.



mdg

Hilde Opoku,
nasjonal
talsperson i
De Grønne:

- Vi vil sikre arbeidsplasser og lønns- og arbeidsvilkår til sjøs ved å legge til rette for at marine næringer i Norge kan konkurrere internasjonalt. Utviklingen vi ser i de disse næringene peker mot at de søker å bli mer energieffektive og mer miljøvennlige enn før. Derfor vil norsk maritim næring være en klar deltaker i en grønnere verdensøkonomi i fremtiden. Skal arbeidsplassene sikres må vi derfor være ledende på utviklingen av bærekraftig teknologi innenfor skipsfart. Staten bør inn med mer aktiv støtte for å sikre at vi klarer å realisere dette potensialet.



SV

Torgeir Knag Fylkesnes,
næringspolitisk
talsperson, SV:

- Det er viktig med gode og langsiktige vilkår, og muligheten til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår, for å styrke Norges posisjon som en nasjon for maritime næringer. Den rødgrønne regjering gikk inn for nye tiltak i skipsfarten, da vi la frem vår tredje handlingsplan mot sosial dumping våren 2013. Det er viktig å følge opp dette arbeidet.



Else-May Botten,
næringspolitisk
talsperson, Ap:

- Det er viktig at vi har norske sjøfolk på norsk sokkel, og at deres konkurransekraft opprettholdes. Da er norske lønns- og arbeidsvilkår utrolig viktig å få på plass for sjøfolka. Ap forventer at Regjeringen nå utreder allmenngjøring av norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel. Da er en styrket nettolønnsordning viktig. Det er vanskelig å forstå hvorfor regjeringen bruker så lang tid på å lovfeste denne ordningen som det er et klart flertall for på Stortinget. Dette vil være et viktig grep for å beholde kompetanse og til å utvikle ny kunnskap. Vårt store fortrinn er den sterke historiske maritime erfaringen med solide klynger.

Vil ha et bredt maritimt

Herøy-ordføreren ønsker et bredt sammensatt maritimt miljø i sitt distrikt, fordi det gjør arbeidsplassene tryggere og sterkere.

- I flere år har fergeselskapene hatt problemer med rekruttering av nye medarbeidere. Nå melder de om bedre tilgang på jobbsøkere, som kan knyttes til usikkerheten i offshorebransjen. Og selv om oljeprisene er lave nå, så betyr det lavere driftskostnader for fiskebåtene. Så bildet er mangfoldig.

Det sier Arnulf Goksøy (H), ordfører siden 2003 i Herøy kommune. Høyre har rent flertall i øysamfunnet sørvest for Ålesund, med i alt 9000 innbyggere.

VERFT, REDERI og underleverandører i Herøy sysselsetter rundt 3000 personer. Dette inkluderer blant annet sjøfolk, offshore-ansatte og verftsmedarbeidere bosatt i andre kommuner, men som er ansatt i bedrifter ledet fra Herøy.

- Realkompetansen til norske sjøfolk er verdifull når de går i land og begynner i for eksempel verftsindustrien. De maritime klyngene er sterke nettopp fordi samspillet er godt. Derfor trenger vi et regionalt mangfold inkludert norske sjøfolk. En utenlands sjømann på et norsk skip

flytter ikke til Sunnmøre eller Norge når han vil gå i land, sier Goksøy.

HAN MENER regjeringen jobber for å ivareta betingelsene for at vi kan ha en sterk maritim næring i Norge. Men han mener det fortsatt kan jobbes for å skjerme kystfartøyene og fergerederiene mot utenlandske konkurrenter som har drifts- og lønnskostnader langt lavere enn norske rederi.

- Kall det gjerne proteksjonisme, for det er det det er. Det skjer i mange land, blant annet USA og Brasil og er grundig dokumentert. Skip som skal

MARITIM Campus Nord



Maritime studietilbud

HANDELSHØGSKOLEN, UNIVERSITETET I NORDLAND
Årsstudium maritim økonomi og ledelse
Bachelor i nautikk
med økonomi og ledelse
- skipsoffiserutdanning med påbygning

BODIN MARITIME FAGSKOLE (BMF):
Teknisk fagskole maritime fag med
fordypningsområdene Dekksoffiser og
Maskinoffiser

BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:
En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:
Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:
Skipsoffiserutdanning med nautisk
fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:
VG2 maritime fag, Naturbruk Vg1 og
Naturbruk (Fiske og fangst) Vg2

OPUS LOFOTEN:
En rekke maritime kurs og
sikkerhetskurs.





Geir Pollestad,
Sp, leder av
Nærings-
komiteen:

– Senterpartiet har i lang tid hatt et stort engasjement for den norske sjømann. Vi mener norske sjøfolk er en forutsetning for hele vår maritime næring. Da må vi ha rammevilkår som sikrer norske sjøfolk. Nettolønnsordningen, norske lønns- og arbeidsvilkår på kontinentalsokkelen og satsing på maritim utdanning er etter Senterpartiets syn det viktigste. Vi er opptatt av å ha god og tett kontakt med sjøfolkets organisasjoner for å få innspill og utvikle ny politikk. Vi vil utrede og bruke alt handlingsrom som Norge har for å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår til sjøs.



Line Henriette Hjemdal,
næringspolitisk
talsperson, KrF:

– Å ivareta norsk kompetanse er avgjørende for å videreføre den norske maritime klyngen, som er verdensledende. For å sikre norske lønns- og arbeidsbetingelser trenger vi en god nettolønnsordning som gjør det konkurransedyktig å bruke norske sjøfolk. Norsk flagg må gjøres mer attraktivt slik at flere skip flagger hjem, og dermed kommer inn under krav om norsk kompetanse og opplæringsstillinger. Det kan skje gjennom bedre servicenivå, enklere norske regelverk og mer konkurransedyktige rammevilkår. KrF har ikke tatt stilling til allmenngjøring av norsk sokkel, men vil følge debatten tett. Vilkårene til sjøarbeiderne og rederiene må balanseres.



Ove Trellevik,
maritim politisk
talsmann, H:

– Regjeringen la i våres frem en ny maritim strategi. Den inneholdt en rekke tiltak for å styrke maritim nærings konkurransekraft og sikre norske arbeidsplasser. Et viktig element her er endringer i nettolønnsordningen som bidrar til å sikre store deler av arbeidsstokken norsk. Og det er flere rederier som har varslet hjemflagging av skip. Dette bidrar til å opprettholde og sikre både den kompetente næringen i Norge og gode lønns- og arbeidsforhold for norske sjøfolk.



Øyvind Korsberg,
Frp:

– Det er viktig å legge til rette for at skip med norsk besetning ikke flagger ut til andre land. I regjeringens maritime strategi har vi blant annet sett på fartsområdebegrensningene for NIS-skip. Vi har fjernet makstaket i nettolønnsordningen for NOR-skip og etablert en egen nettolønnsordning tilpasset NIS. Vi vil utvikle samarbeidsprosjektet MARKOM2020, og tildele nye rekrutteringsstillinger til maritim utdanning. Vi vil også styrke finansiering og utstyr i maritim utdanning for å opprettholde den norske kompetansen til sjøs. I tillegg har regjeringen to år på rad økt den økonomiske støtten til de som tar inn lærlinger.



miljø

seile der må følge nasjonale regler og forskrifter for eksempel innen lønn til ansatte. Det gir konkurranse, men på like vilkår. Slik mener jeg det også må innføres på norsk kontinentalsokkel slik at rederi skal kunne kjempe om oppdrag ut fra like forutseninger blant annet på lønnsutgifter, sier Goksøyr.

HAN ER OPPATT av langsiktighet, og ikke “døgnfluer” innen det maritime miljøet.

– Næringslivet er i stadig endring. Men styrken vår i dag er at sjøfolk og bedrifter har hverandre å spille på, og ansatte kan veksle hvor de kan jobbe ut fra konjunktorene i markedet. Dette krever et mangfold som

myndighetene kan legge enda bedre til rette for, mener herøyordføreren.

Når regjeringa nå har åpnet for å endre tilgang i Nordsjøen for NIS-registeret forplikter dette like fullt rederiene til å sikre norsk sjømannskap og norske rekrutteringsstillinger, mener ordføreren.

– Dette i tråd med forventningane disse har skapt i forhandlingene i forkant av beslutningen, sier Goksøyr.

– Vi trenger flere skip med norske flagg i hekken. Men uten norske sjøfolk ombord er NIS-registeret mindre verdt og maritime klynger vil tape, sier Arnulf Goksøyr (H), ordfører i Herøy kommune.



MKS er et opplærings- og kompetansesenter for utdanning av norske sjøfolk for skip i innenriks- og utenriksfart.

MKS med flere rederier har i fellesskap påtatt seg opplæringsoppgaver i samarbeid med fylkeskommunene om lærlinger og kadetter.

MKS administrerer lærlinger og kadetter gjennom opplæringsportalene OLKWEB og Webcadet.

MKS er godkjent av Sjøfartsdirektoratet som kursleverandør av sertifikat-/kompetansegivende kurs i hht STCW 78.

Maritimt Kompetansesenter tilbyr følgende kurs høsten 2015:

- Assessor-/instruktørkurs
- Kurs i særlige sikringsplikter (STCW regel VI/6, tabell A-VI/6-2)
- Passasjer- og krisehåndtering (STCW regel V/2, tabell A-V/2)

Alle våre kurs avholdes i Tønsberg.

MKS kan skreddersy kurs som kan holdes om bord.

Ta kontakt på post@maritimkompetanse.no om du har spørsmål eller vil melde deg på kurs.

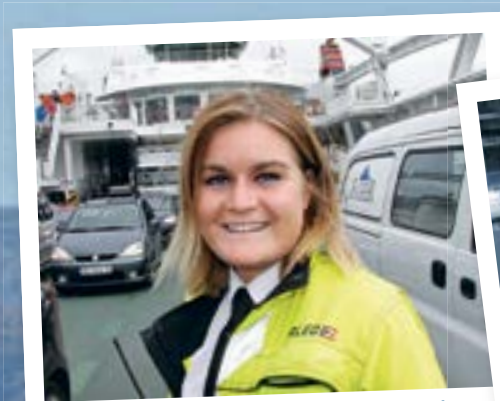
Sjekk www.maritimkompetanse.no for priser og oppdaterte kursdatoer.

REPORTASJE

TEKST: JÓGVAN GARDAR OG BJØRN KVAAL
FOTO: SAMFERDSELSFOTO OG BJØRN KVAAL

Full gass over

Under dekk ligger ståltanken med iskald gass. Den gir passasjerene på fergen mellom Stavanger og Tau en nesten lydløs overfart. I maskinrommet er det skinnende rent og fritt for lukt av olje.



Johanne, 20, matroslærling



Johannes, 44, maskinsjef



Med myndig blick og tydelige armbevegelser gir matroslærling Johanne Hanasand og kollegene beskjed til sjåførene på bildekket at de kan kjøre i land. Noen prøver imidlertid å snike ut av køen.

– Enkelte vil sist på og først i land og har ikke tid til å vente på sin tur, sier Hanasand.

HUN HAR VAKT denne formiddagen på fergen MF Hardanger, som går i døgndrift mellom Fiskepiren i Stavanger og Tau.

Når en ny kø med personbiler, kassebiler og trailere skal kjøre om bord, deler matrosene på oppgavene. En er på land og dirigerer, mens en annen er ombord og vinker bilene inn i riktig felt. Lastebilene har egen fil. De to matrosene har ansvaret for passasjerer og biler, og at folk får betalt for overfarten.

Hanasand og kollegene utfører også forefaldende arbeid på dekk som vasking og maling. De kan også ha brovakt sammen med en av offiserene. Da holder de utkikk for å øke sikkerheten til de reisende ombord og båter de møter.

MF "HARDANGER" er en av to nye gassdrevne ferger til rederiet Norled. «Hardanger» ble døpt i 2014, «Ryfylke» året før.

Folk går om bord og ledes rett inn i kaféområdet, og bilene kjører rett inn på dekk. Her skal ingen rampe heves eller senkes. Liggetid ved kai er kortest mulig. Bare sekunder etter at rampen er oppe glir ferga av gårde. MF Hardanger og MF Ryfylke er spesialtilpasset sitt oppdrag.

– I går hadde vi 550 passasjerer om bord på en av turene. Da var det fullt. Mange er turister som skal opp på Prekestolen, sier kaptein Tron Hviding.

Fergene er også to av de skipene som Norge har blitt et foregangsland for, nemlig fartøy drevet på gass. De fleste ansatte på "Hardanger" hadde ingen erfaring med å seile med gassdrevne båter. Men etter et halvår med erfaring og en del barnesykdommer som ble kurert, er det kun godord fra de ansatte i dag. Gassdrift gjør imidlertid at motoren reagerer litt tregere. Når ferga skal legge til kai må derfor planleggingen starte et minutt tidligere enn normalt, for eksempel.

MASKINSJEF JOHANNES OMA, som jobber sammen med maskinoffiser og motormann, har høyeste sertifikat som maskinist. Han tok nye kurs om gasstyper, -anlegg og -sikkerhet da "Hardanger" skulle i drift.

– Gass gir behageligere arbeidsmiljø for oss ansatte i maskin, mindre risting for passasjerene og er mindre miljøbelastende enn olje, sier Oma.

Maskinrommet skinner, det er ikke en svart flekk noe sted. Her er heller ikke eimen av olje. De fire maskinene som lager elektrisitet av gassen, som igjen driver to schottler med to propeller hver, er omgitt av stålkasser. Det stanser mesteparten av lyden fra å spre seg og hindrer gass i å lekke ut hvis noe skulle gå galt. Undertrykket i rommet rundt maskinene skal også bidra til å trekke gassen vekk hvis et uhell oppstår.

VED SIDEN AV maskinrommet er den ti meter lange og to meter høye gasstanken. Som en stor termos lagrer den 125 kubikkmeter flytende gass som holder 160 minusgrader. Kulden gjør

fjorden



Tron, 59, kaptein

den komprimert. Før bruk varmes gassen opp.

For å komme inn til rommet med gasstanken må vi gjennom en sluse. Og over alt er det følere som følger med og varsler hvis noe ikke er som det skal.

Bunkring skjer vanligvis to-tre ganger i uken. Det tar to timer å fylle LNG-tanken om bord med gass.

MANNSKAPET TELLER I DAG ti stykker pluss kiosk- og vaskepersonell. Det blir som en liten bedrift som kaptein Tron Hviding skal holde orden på.

Hardanger veier 3999 bruttotonn (bruttotonn er betegnelse på skipets volum, ikke vekt, red.anm.).

I 2020 skal tunell erstatte fergeruten. Det tenker ikke Hviding så mye på.

– Jeg blir bare mer og mer glad i jobben og planlegger ikke noen pensjonistilværelse ennå, smiler han, før han starter innseilingen til et Stavanger der cruiseskip og supplyskip ligger langs kaiene.



Kaptein Harald Åge Weines er opptatt av rekruttering.

Én ferge – åtte opplæringstillinger

Torghatten Nord* satser hardt på rekruttering og ivrer for enda flere opplæringsstillinger.

Om bord på gassfergen «Barøy» som trafikkerer Lødingen-Bogsnes i Nordland er det åtte opplæringsstillinger. Totalt har Torghatten Nord i dag 34 opplæringsstillinger.

– Vi merker godt at det er mangel på opplæringsplasser, så vi har mer enn nok kandidater å velge blant. Vi kunne veldig gjerne ha tenkt oss enda flere, men det kommer an på anbudsordningene, sier Jan Erik Andreassen.

HAN ER personalkonsulent med opplæringsansvar i rederiet.

– I dag forhandler vi stort sett om tilskudd til opplæringsplasser i etterkant av anbudet. Det burde i langt større grad vært krav om et visst antall opplæringsstillinger i anbudsutlysningen, mener Andreassen.

INNENRIKSREDERIENE merker at det er nedgangstider i offshore service, blant annet ved at det er langt flere kvalifiserte søkere på ledige stillinger.

– Likevel er det fortsatt mangel på særlig maskinister. Vi er avhengig av pensjonister for å holde mange samband i drift, fordi det tar tid å få de høyeste sertifikatene, sier Andreassen.

– Men vi legger til rette blant annet med karriereplanlegging for nye folk. Og her hos oss risikerer de i hvert fall ikke å bli byttet ut med utlenlandske sjøfolk.

– Kadettene og lærlingene som er her er veldig hyggelige og lærevillige, sier kaptein Harald Åge Weines på «Barøy».

– Mange lærliner setter seg på skolebenken igjen for å utdanne seg videre til navigatør eller maskinist.

**) Torghatten Nord ... er et selskap i Torghatten-konsernet.*

- 33 ferger og 14 hurtigbåter i rutetrafikk fra Brønnøysund til Finnmarksgrensen.
- 625 ansatte



Barøy trafikkerer strekningen Lødingen-Bogsnes.



DEBATT

TEKST: BJØRN KVAAL
FOTO: MELLY NILSEN

Norske betingelser på

Det er ikke ulovlig å kreve norske betingelser på norsk sokkel*.

– En rekke land har innført slike nasjonale bestemmelser, sier jus-professor.



Henrik Ringbom

Henrik Ringbom er professor II ved Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo. I en rapport konkluderer han med at stater ikke nødvendigvis er forhindret fra å regulere arbeidsbetingelser, som for eksempel lønnsbetingelser, for ansatte ombord, på utenlandske skip som besøker landets havner og installasjoner.

STUDIEN ER GJORT på oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund. Formålet har vært å utrede handlingsrommet til norske myndigheter fra et folkerettslig perspektiv, med tanke på å kreve norske arbeidsbetingelser på fartøy som opererer på norsk sokkel.

Majoriteten av operasjonene på norsk sokkel i dag går på norske lønns- og arbeidsbetingelser.

– Men vi ser en forvitring, hvor flere og flere går over til utenlandsk flagg, sier forbundsleder Hans Sande i Norsk Sjøoffisersforbund.

– Vi er den eneste yrkesgruppen innenfor landets grenser som ikke har noen form for regulering i forhold til utenlandsk arbeidskraft som har adgang til våre markeder

I UTGANGSPUNKTET er det flaggstaten som kan komme med begrensninger og reguleringer av de "interne forholdene" om bord på et skip, som for eksempel lønns- og arbeidsbetingelser, skriver Ringbom.

Det er lite rettspraksis på området og lovverket som regulerer det er uklart, mener Ringbom. Men han legger til at Norge har alle fullmakter til å nekte skip å anløpe norske havner eller operere i norsk farvann. Dermed kan Norge komme med krav som må oppfylles av et gitt skip, for at det skal tillates å operere i norske farvann.

Jo sterkere koblingen er til Norge, for eksempel hvor fartøyet trafikkerer og hvor besetningen bor, jo sterkere blir de juridiske mulighetene til å regulere trafikken på sokkelen, konkluderer Ringbom.

HAN VISER TIL Australia som i

2009 innførte en lov som stiller krav til arbeidsbetingelsene om bord på fartøy som opererer på landets sokkel. USA og Brasil er eksempler på andre land som hardt innført nasjonale bestemmelser på sin sokkel.

– Det er liten tradisjon for en slik praksis i Europa. Men er det et rimelig krav å innføre, så er det også mulig innenfor rammen for folkeretten, mener Ringbom. – Samtidig kan det finnes regler som legger hindre i veien, som EU-retten.

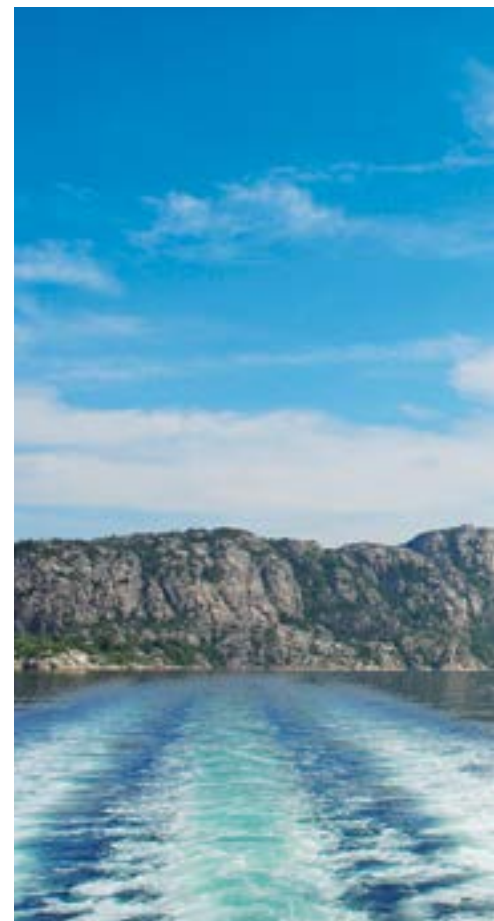
Hva vil være konsekvensene for internasjonal skipsfart til og fra Norge med en slik innføring?

– De vil ikke bli så dramatiske. Mesteparten av fartøyene på norsk sokkel har i dag norske lønns- og arbeidsvilkår. Det er nok mest det prinsipielle som vil kunne vekke reaksjoner. Men det har vært få reaksjoner – Norge inkludert – på innføring av slike regler i for eksempel Australia og Brasil, sier Ringbom.

Men siden mye vil handle om rimelighetsbetraktninger i en slik innføring, vil ikke Ringbom bli overrasket om saken vil kunne havne i en domstol for avgjørelse.

*) Norsk sokkel...

...kalles også kontinentalsokkel og strekker seg 200 nautisk mil fra land. Dette tilsvarer 370 kilometer.



– Må ha norske lønninger i Norge

– Skal norske sjøfolk kunne bo og leve i Norge, så må de ha lønninger ut fra norsk lønnsnivå. Då blir det feil når næringsministeren kaller slike krav for proteksjonisme.



Det sier Terje Hernes Pettersen, jurist og leder av Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat.

Hva slags praksis har andre skipsnasjoner?

– Soklene regnes som en del av innenlandsøkonomien. Australia, i likhet med blant annet USA og Brasil,

– Norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann vil være til gunst for norske rederier. Det vil gi dem mer rettferdige konkurransevilkår fordi bruk av norske sjøfolk ikke blir en konkurranseulempe, sier Terje Hernes Pettersen, leder av Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat.

stiller krav om at utenlandske rederier som skal operere på deres sokler må oppfylle lokale arbeidsvilkår som for eksempel lønn.

Hva betyr dette for lønningene til norske sjøfolk på skip som jobber i disse områdene?

– Som advokat får jeg forelagt kontrakter fra norske sjøfolk som skal utføre oppdrag på blant annet Australias sokkel for norske rederier. Kontraktene viser at de får betydelig høyere lønn enn det norske tariffen tilsier på australsk sokkel. Så dette er noe norske rederier er vant å forholde seg til.

Vil en slik ordning i Norge bety dyrere varer og tjenester?

– Majoriteten av sjøfolk som arbeider

på norsk sokkel i dag har norske lønns- og arbeidsvilkår, men det er ikke krav til det for andre enn norskregistrerte skip. Det er derfor snarere et spørsmål om å lovfeste en praksis enn å innføre noe helt nytt.

Hvorfor skal norske sjøfolk skjermes mot konkurranse fra kolleger fra andre land?

– Norske lønns- og arbeidsvilkår uansett flagg vil beskytte utenlandske sjøfolk som jevnlig jobber i norske farvann mot sosial dumping, samt bidra til å sikre norske arbeidsplasser. Det er nemlig ikke mulig å bo i Norge på annet enn norske lønninger. Det er derfor ikke snakk om å skjerme norske arbeidsplasser, men muliggjøre å bo og jobbe på norsk territorium.

norsk sokkel



– Norge kan innføre norske lønns- og arbeidsbetingelser for sjøfolk på norsk sokkel, sier professor Henrik Ringbom ved Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo.

Trenger vi norske sjøfolk, når det finnes rimeligere utenlandske sjøfolk med god kompetanse?

– Når utenlandske sjøfolk går i land drar de tilbake til sine hjemland, akkurat slik norske sjøfolk går i land i Norge når de fortsetter yrkeskarrieren. Den kompetansen som norske sjøfolk tar med seg når de går i land er helt avgjørende for maritime virksomheter som rederier, verft, utstyrsleverandører og så videre.

Hva kan konsekvensene bli hvis norske sjøfolk blir borte?

– Virksomheter flyttes utenlands, noe som til en viss grad allerede har skjedd. Den maritime næringen i Norge gir en verdiskaping på 175 milliarder kroner og sysselsetter

over 100 000 mennesker både i storbyene og ikke minst i distriktene. Det er derfor mye som står på spill.

Næringsministeren mener dette vil være et proteksjonistisk tiltak?

– ”Proteksjonisme” er å beskytte innenlandsk produksjon mot konkurranse fra andre land, som er en tankegang arbeidstakersiden ikke har tatt til orde for. Sjømannsorganisasjonene har vært tydelige på at rederier, skip og sjøfolk uansett nasjonalitet er velkommen til å operere i norske farvann, men det må skje på norske lønns- og arbeidsvilkår. Hvis ikke undergraver vi forutsetningene for å kunne bo i Norge og arbeide på vårt eget territorium.



ER KVALIFISERT GJETNING GODT NOK?

For mange er det urolige og lite oversiktlige tider. Olje- og gasspriser varierer mer enn før. Utbyggingsaktiviteter stopper opp, investeringer holdes igjen, og påvirker aktiviteten hos mange. Store overskudd på bunnlinjen har kanskje blitt til tap. DNV GL kan bidra ved omstilling og nytenkning, og vi har verifisert mange prosjekter med hensyn til både funksjonalitet og lønnsomhet. Da blir valgene som gjøres til kvalifiserte faktabeslutninger.

Lær mer på dnvgl.com/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

Pioneering hybrid technology in Norway

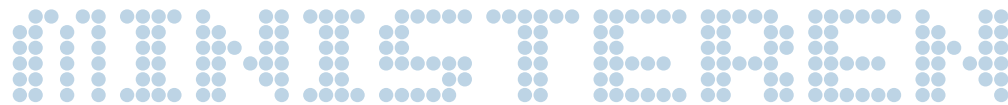
LR is uniquely placed to help you find and implement the right technologies and designs for your ships, while ensuring they are safe and sustainable.

In Norway, our team works across the entire country – ready to understand your challenges and deliver the best solutions for your needs.

www.lr.org/marine



Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited 2015. A member of the Lloyd's Register group.



TEKST: BJØRN KVAAL
FOTO: NHD

Vil ha **konkurranse** – ikke lønnsregler

Næringsminister Monica Mæland vil ha flere skip under norsk flagg. Men norske lønns- og arbeidsbetingelser for sjøfolk på norsk sokkel sier hun nei til.

Innføring av allmenngjøring* for kystfart og maritim offshorevirksomhet i Norge mener hun er problematisk.

– Jeg forstår det slik at partene i næringen er prinsipielt uenige om det er fornuftig å gjennomføre et slikt tiltak. Å innføre spesielle krav for Norge, er jeg veldig skeptisk til. Det har jeg informert sjømannsorganisasjonene om, sier Mæland.

HUN BETEGNER skipsfarten som sterkt regulert gjennom internasjonal regelverk og avtaler som Norge

er bundet av. Det folkerettslige og særlig EØS-rettslige handlingsrommet er begrenset, mener hun.

– Denne regjeringen viderefører den lange norske skipsfartspolitiske tradisjon for fremme av liberal markedsadgang og internasjonal frihandel med skipsfartstjenester, sier hun.

MÆLAND ER FØRST og fremst opptatt av å gjøre rammebetingelsene konkurransedyktige.

– Det skal vi gjøre gjennom økt satsing på kompetanse, forskning, innovasjon og samarbeid blant bedrif-

tene som lever av havet, sier hun og nevner blant annet:

- Redusere skatter og avgifter og bedre innretningen av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.
- Redusere fartsområdebegrensningene for å legge til rette for at flere skip kan seile under norsk flagg.

– Tilskuddsordningen for sjøfolk er regjeringens hovedgrep for å styrke konkurransesituasjon for norske sjøfolk og for å fremme norsk maritim kompetanse, inklusive i norsk innenriksfart og på sokkelen. Så må bransjen selv være god nok i den jobben de gjør når de konkurrerer med andre deler av verden, sier Mæland.

HUN VISER TIL at regjeringen satser på den maritime næringen. Gjennom den maritime strategien

”Maritime muligheter - blå vekst for grønn fremtid” legger vil de legge tilrette for langsiktige og konkurransedyktige rammebetingelser for den norske maritime næringen.

– To milliarder kroner er satt av på statsbudsjettet for å bidra til at vi skal sikre norsk maritim kompetanse, sier Mæland.

** Allmenngjøring...*

... av tariffavtaler er et grep for å hindre sosial dumping og konkurransevridning.

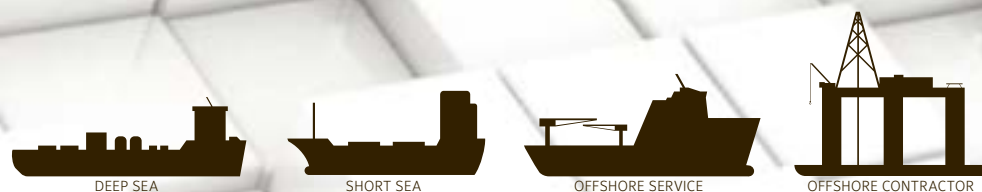
• *Det skjer ved at man gjør hele eller deler av tariffavtalene til standard for en hel bransje eller et område.*

• *Slik vil alle – også uorganiserte og/eller ikke-norske statsborgere – dekkes av (deler av) tariffavtalen.*

(Kilde: arbeidslivet.no)



– Det er lang norsk skipsfartspolitisk tradisjon for liberal markedsadgang og internasjonal frihandel med skipsfartstjenester, sier næringsminister Monica Mæland (H) som ikke vil ha norske lønns- og arbeidsbetingelser på norsk sokkel.



Norge har en lang og stolt sjøfartshistorie. I dag er den norske flåten en av verdens største og mest moderne, mye på grunn av vår evne til omstilling og innovasjon. Vår unike maritime klynge gir oss kunnskap og posisjon til å vokse videre i fremtiden.

Vår ambisjon er at norsk skipsfart, sammen med resten av den maritime næringen, fortsatt skal være verdensledende i maritim nyskaping.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



Hvert år reiser fire millioner passasjerer, 900 000 personbiler og 170 000 trailere med Color Line. Uansett om ferien eller arbeidet starter, slutter eller tilbringes om bord, jobber rundt 2 500 Color Line-ansatte for at alle våre passasjerer skal ha en fantastisk reise.

Siden etableringen av Color Line i 1990, har vi vokst frem til å bli Norges største, og et av Europas ledende, cruise- og transportrederier. Våre seks skip seiler mellom Oslo–Kiel, Sandefjord–Strømstad, Larvik–Hirtshals og Kristiansand–Hirtshals, og vi er alle jublanter i år.

Velkommen om bord!

colorline.no | 810 00 811





MARKOM2020

MARKOM2020 arbeider med:

- Nasjonal næringsrettet maritim forskerskole
- Human factors i maritime omgivelser
- Krevende maritime operasjoner
- Sikkerhet i arktisk farvann
- Maritim management
- Utvikling av simulator-tjenester
- Oppdatere maritim læremateriell
- e-læring og integrert praksis ombord
- Kunnskapsheving av fagpersonell
- Samarbeid mellom fagskole og høgskole

MARKOM2020 prosjektet:

De fire utdanningsinstitusjonene Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Høgskolen i Stord Haugesund, Høgskolen i Ålesund og Universitetet i Tromsø startet i 2011 samarbeidsprosjektet MARKOM2020. Under en felles strategi arbeider institusjonene om å kvalifisere maritim utdanning fra fagskole til doktorgrad. Prosjektet følges tett av Nærings- og Fiskeridepartementet og finansieres direkte av Kunnskapsdepartementet.

For mer informasjon:
Kontakt prosjektleder Jørn Kragh,
epost: jorn.kragh@hbv.no,
Telefon: 3300 8534

