

Maritimt Utdanningsforums Fagkonferanse 20.11.06

Statssekretær Frode Berge

Kielfergen ”MS Color Fantasy” (kl.11:15, varighet 30 min.)

Kjære alle sammen,

Takk for invitasjonen!

Da vi for litt over ett år siden la fram Soria Moria-erklæringen sa vi at vi ville endre politikken innhold. Det er vi i gang med. Gjennom store og små skritt har vi endret retningen i norsk politikk mot mer rettferdighet og mer fellesskap. Det er det verdigrunnlaget vi gikk til valg på. Nå gjør vi det vi sa vi skulle gjøre.

Vi bruker de store pengene på de store oppgavene, som oppvekst, kunnskap og omsorg. Folk merker en forskjell i hverdagen. Mer penger til kommunene har gitt økt satsing på velferd der folk bor. Innføring av makspris i barnehagene og massiv satsing på barnehageutbygging gjør at småbarnsforeldre får bedre råd og at stadig flere barn får tilbud om barnehageplass.

Den planlagte privatiseringen av skolen er stanset og styrkingen av fellesskolen er igangsatt med gjennomføringen av Kunnskapsløftet. Det ansettes flere i omsorgssektoren og vi er i rute med målet om 10 000 flere ansatte i løpet av fem år.

Vi har rekordhøy sysselsetting og arbeidsledigheten går ned. Det er 36 000 arbeidstakere som har gått fra ledighet til arbeid. Med NAV-reformen er vi i ferd med å gjennomføre en av de største velferdsreformene siden innføringen av folketrygden. Gjennom forpliktende avtaler skal folk sikres tilbud som gir en vei til aktiv deltakelse i arbeid framfor passivt mottak av stønad.

Vi tar landet i bruk. Gjeninnføring av differensiert arbeidsgiveravgift er et viktig løft for arbeidsplasser i distrikts-Norge. Økt satsing på samferdsel og utbygging av bredbånd gjør det enklere for folk å velge hvor de vil bo, mens satsingen på småsamfunn er med på å la landet vårt beholde et viktig mangfold i bosettingsmønster.

Vi sikrer en stabil økonomi som gir gode vilkår for næringslivet. Verdiskapingen er svært høy og det går godt i de fleste bransjer. Samtidig bidrar vi til å hjelpe samfunn i omstilling der arbeidsplasser forsvinner.

Vi har en ambisjon om å gripe de store mulighetene Norge har, og bygge videre på de særtrekk som i en årrekke har gjort at vi kåres til verdens beste land å bo i.

Regjeringen vil derfor føre en offensiv næringspolitikk, for å sikre verdiskaping og for å videreutvikle velferdssamfunnet.

Vi har nå en regjering som *vil noe*.

Vi vil passivitet og næringsnøytralitet til livs.

Vi anerkjenner det viktige samspillet mellom stat og næringsliv.

Det har vi lyktes med tidligere.

Så har mange spurt: Hva skiller denne regjeringens næringspolitikk fra den forrige? Er det noe nytt?

Ja -

Det handler om å være villig til å etablere rammebetingelser og stille opp med bevilgninger som gir grunnlag for å beholde og for å skape nye lønnsomme arbeidsplasser.

Det handler om å satse der vi er gode; på reiseliv, på marin og maritim sektor og på miljø og energi.

Det handler om en aktivt eierskapspolitikk.

Det handler om å gå aktivt inn og sikre at folk har en jobb å gå til når arbeidsplasser blir nedlagt.

Og det handler ikke minst om å videreføre den unike samarbeidstradisjonen vi har i norsk arbeidsliv gjennom det inntektspolitiske samarbeidet. Dette samarbeidet utgjør en sentral del av den økonomiske politikken.

I Soria Moria-erklæringen heter det at vi vil satse målrettet på de næringene hvor vi har fortrinn.

De maritime næringer er en av disse!

Vi vil føre en aktiv politikk for utvikling av maritime næringer.

Et sentralt punkt i vårt program er:

Regjeringen vil gjennom gode og stabile rammevilkår bidra til å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer. Merk dere to ord *gode* og *stabile*.

Dere som sitter her vet at det ikke har vært stabile rammevilkår for denne næringen de senere år.

Det er det ingen tvil om.

Vi forandrer nå på dette.

De maritime næringer sysselsetter om lag 90 000 mennesker og bidrar direkte og indirekte til verdiskapingen i Norge. Nylig ble Norge igjen en av verdens fem største skipsfartsnasjoner. Vi kontrollerer verdens nest største offshoreflåte, og hittil i år er det bestilt skip for rundt 24 milliarder kroner ved norske verft. Verftene har dermed ordrer liggende for over 40 milliarder kroner.

Jeg mener vi må ha norske sjøfolk for å beholde og videreutvikle kompetansen i de maritime næringer i Norge. Norske sjøfolk er viktig for å opprettholde Norge som en ledende maritim nasjon.

Siden i fjor høst har vi økt tiltakene for å trygge arbeidsplasser for norske sjøfolk. Vi måtte snu forslaget fra Regjeringen Bondevik som ville ha svekket rammevilkårene for norske sjøfolk.

Vi videreførte refusjonsordningen og nettolønnsordningen for sjøfolk. Utenriksfergene ble dermed sikret mer likeverdige konkurransevilkår.

Men vi vil mer!

Vi utvidet ordningen fra 1. juli i år. Flere sjøfolk på skip i NOR (Norsk Ordinært Skipsregister) ble dermed tatt inn i nettolønnsordningen. Kystflåten ble dermed også sikret mer likeverdige konkurransevilkår med sentrale land i EU.

Dette er helt i tråd med Soria Moria-erklæringen.

Vi bevilget 165 millioner kroner mer til ordningen i år enn i fjor.

Men vi vil enda mer!

I 2007 tar vi også Hurtigruten inn under nettolønnsordningen. Dette vil trygge norske arbeidsplasser og gi Hurtigruten mer konkurransedyktige rammevilkår.

Neste år bevilger vi på Nærings- og handelsdepartementets budsjett over 1,3 milliarder kroner i tiltak for å sikre sysselsettingen av 9700

norske sjøfolk. Tiltaket gir også norske rederier mer konkurransedyktige rammevilkår.

Vi gjeninnførte også skattefritaket for det særskilte hyretillegget for sjøfolk fra 1. juli. Det kommer 16 000 sjøfolk til gode.

Dette viser at vi tar konkurransesituasjonen for norske sjøfolk og norsk skipsfart på alvor. Vi finner løsninger og iverksetter tiltak. Helt i tråd med Soria Moria-erklæringen.

Dette gjør vi for å sikre verdiskapende arbeidsplasser i de maritime næringer i Norge.

Vi gjør det fordi vi ønsker å gi sjøfolk stabile rammevilkår. Og vi gjør det for å bidra til stabilitet for norsk skipsfart og vekst i de maritime næringer.

Men jeg vil understreke at vi også krever noe tilbake.

Vi krever noe tilbake i form av positiv næringsutvikling og opplæringsstillinger til sjøs. Gjennom Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse bidrar rederier innenfor nettolønnsordningen til opplæringsstillinger og positiv næringsutvikling utover normalnivå. I tillegg krever vi i gjennomsnitt 2 personer under opplæring ombord på alle skip som omfattes av nettolønnsordningen.

Norske rederier bidrar nå til å fylle ordrebøkene ved norske verft og hos utstyrsleverandørene. Planer om utflytting og utflagging av fergeflåten til for eksempel Color Line ble skrinlagt med denne regjeringens skipsfartspolitik. Dette er gledelig og viser at vår politikk virker.

Denne regjeringen har hatt stor betydning for utvikling av norsk skipsfartspolitik.

Det er også viktig for oss å gjennomføre et krav om arbeids- og oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk. Dette er et tiltak mot sosial dumping i kystfarten.

Kravet skal gjelde skip under fremmed flagg som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner. Regjeringen utreder saken, og tar sikte på å gjennomføre dette kravet i nær fremtid.

I arbeidet skal vi legge vekt på Norges internasjonale forpliktelser og den nylig vedtatte ILO - konvensjonen om arbeids- og levevilkår for sjøfolk.

Kravet er også et av punktene på regjeringens omfattende handlingsplan mot sosial dumping. Det er samtidig viktig å understreke at arbeidsinnvandring er viktig for norsk økonomi.

Men dette må foregå uten at de som kommer hit for å gjøre en jobb tilbys lave lønninger og uforsvarlige arbeidsforhold.

Regjeringen la i juni frem to lovforslag som vil bedre sikkerheten til sjøs og styrke sjøfolks rettigheter.

Forslaget om ny skipssikkerhetslov vil forbedre sikkerheten til sjøs og gi et bedre vern for det maritime miljø. Loven innebærer en etterlengtet fornying av et 100 år gammelt lovverk.

Loven innfører et generelt krav til kvalitetsikringssystem på alle skip. Rederier må etablere prosedyrer for alle sider ved driften. De må dokumentere at de jobber systematisk med sikkerhet i alle ledd på land og til sjøs. Et sentralt punkt i lovforslaget er at det blir større ansvar på rederier og mindre ansvar på skipsføreren enn i det eksisterende lovverk.

Forslagene til endringer i sjømannsloven innebærer forbud mot direkte og indirekte diskriminering av sjøfolk på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjoner, seksuell orientering, funksjonshemming og alder.

Dette innebærer at vi gir sjøfolk samme vern som arbeidstakere på land.

Samlet er disse to lovforslagene en av de største lovreformer innenfor den maritime sektor på mange år.

Igjen - regjeringen sørger for forandringer. I dette tilfellet forandringer som gir arbeidstakerne et bedre vern.

Vi har fremdeles store utfordringer innen skipsfarten.

En slik utfordring er rederibeskatningen.

Skatt er en viktig sak for næringen.

Rederiskatteutvalget ble ferdig med sitt arbeid i mars i år, og innstillingen fra utvalget har vært på høring.

Jeg vet at det er kommet sterke negative reaksjoner fra ulike deler av de maritime næringer på forslagene fra flertallet i utvalget. Jeg har også merket meg at sjømannsorganisasjonene sier “uten norske skip – ingen norske sjøfolk”.

Jeg tar med meg disse innspillene i den vurdering som nå foretas av utvalgets sprikende forslag og høringsuttalelsene. Finansministeren arbeider nå med saken og regjeringen vil i fellesskap se på dette.

Bare for å slå fast en sak:

Flertallet i utvalget gikk også inn for å avvikle alle ordninger for norske sjøfolk.

Regjeringen har allerede skrinlagt det forslaget.

For å oppfylle Norges forpliktelser etter Gøteborg-protokollen har regjeringen i statsbudsjettet for 2007 foreslått å innføre en NO_x-avgift fra 1. januar 2007. Jeg vet at avgiften har skapt stor debatt i de berørte næringer og at næringen har kommet med innspill til alternative løsninger. Saken er nå til behandling i Stortinget.

Samtidig er utkast til forskrift for avgiften nå på høring med frist 11. desember i år. Forskriften forutsetter at Stortinget treffer vedtak om innføring av avgiften.

Vi har pekt ut maritim sektor som et av de næringsområder der vi mener Norge har stor kompetanse og særlige fortrinn.

Vi har en unik maritim klynge i dette landet. Den er bredt sammensatt. Den er internasjonalt orientert.

Den knytter seg opp mot andre klynger som sjømatsektoren og olje- og gass-sektoren. Dette er en klar styrke.

Vi har derfor store muligheter for å lykkes. Likevel er det mye som gjenstår. Og mye som kan forbedres.

Vi har startet arbeidet med den nasjonale maritime strategien.

Strategien skal styrke og videreutvikle de maritime næringer.

Noen tema vil naturlig bli omfattet av strategien:

rekruttering og utdanning – fordi kompetanse er viktig og vi opplever mangel på kvalifisert arbeidskraft

forskning og utvikling – fordi det er viktig å tilby de beste produktene og tjenestene i fremtidens globale marked

miljøvennlig skipsfart – fordi miljøet er viktig og det miljøvennlige næringslivet vil vinne i lengden

utvikling av nærskipfarten– fordi mer godstransport vil bli overført fra land til sjø, og gi nye markedsmuligheter

Vi har et mål om at Norge skal fortsette å være en ledende maritim nasjon. Dette krever at vi ser fremover.

MARUT (Maritim Utvikling) er et samarbeid mellom myndighetene og de maritime næringene for å øke maritim forskning og innovasjon. Målet er å styrke konkurranseevnen og verdiskapningen i de maritime næringene.

Vårt viktigste bidrag så langt har vært å legge til rette for den forsknings- og innovasjonsaktiviteten som MARUT søker å sette i gang.

Derfor økte vi bevilgningene til maritim forskning og utvikling med 60 millioner kroner i inneværende år.

Samlet sett er det altså mye som tyder på at våre virkemidler til maritim forskning og innovasjon bidrar til positiv aktivitet i næringene. Det er viktig!

Det komplette norske maritime næringsmiljøet er en av grunnene til at vi har kommet dit vi er i dag. Den maritime klyngen har krevende kunder i form av norske rederier som bestiller avanserte skip fra norske verft. Vi har lokale utstyrsleverandører som er flinke til å fange opp rederienes behov. Vi har en lang rekke maritime aktører som kjenner hverandre, som utfordrer hverandre og som stoler på hverandre.

Et eksempel på dette er den maritime klyngen på Møre, som i høst ble utnevnt til Norwegian Centre of Expertise. Dette er en klynge som opererer globalt med fokus på produksjon til offshorevirksomhet. I dag ser vi at offshorerederiene er den viktigste drivkraften for innovasjon i klyngen. Ved å gi ulike industrimiljø status som ekspertsenter, er regjeringen aktivt med på å drive fram næringsmiljøer som har spesielt gode forutsetninger for vekst.

La meg kort berøre noen internasjonale spørsmål.

ILOs samlekonvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår ble vedtatt på en konferanse i februar 2006. Konvensjonen samler nesten alle tidligere ILO-konvensjoner om skipsfart.

Ikrafttredelsen vil gi en verdensomspennende reform for sjøfolks arbeidsmiljø og rettigheter. Konvensjonen er viktig for å sikre de sosiale forhold for sjøfolk.

Skip som ikke har sertifikat som viser at de gode vilkår for sjøfolk er oppfylt, vil måtte gjennomgå tidkrevende havnestatskontroller. Dette vil hindre at dårlige arbeids- og levevilkår kan være et konkurransefortrinn i internasjonal skipsfart.

Spørsmålet om norsk ratifikasjon av konvensjonen har vært på bred høring. Vi tar sikte på å legge saken frem for Stortinget våren 2007.

Vi arbeider også aktivt på den internasjonale arena for å sikre gode sikkerhetsstandarder til sjøs. Her står arbeidet i FNs sjøfartsorganisasjon IMO sentralt. En global næring som skipsfart trenger globale løsninger. Derfor vil vi ha mest mulig regelverk gjennom IMO. Vi vil unngå at det utvikles konkurrerende, regionale løsninger. Det vil ikke være til det beste for miljøet eller for sikkerheten til sjøs.

Europakommisjonen har nylig lagt fram en grønnbok om en helhetlig maritim politikk for EU.

Grønnboken omtaler temaer som er av stor interesse for Norge. Det gjelder blant annet skipsfart, fiskeri, petroleums- og

gassvirksomhet, reiseliv, miljø og nordområdene. Grønnboken er nå på høring. Norge er aktivt med i denne prosessen og har deltatt i møter mellom Kommisjonen og medlemslandene. Vi har også en nasjonal ekspert i det sekretariatet som er etablert i Kommisjonen for å drive grønnboksprosessen. Regjeringen jobber nå med å utarbeide en norsk høringsuttalelse der også organisasjonene i næringen blir involvert.

Avslutningsvis, vil jeg si at jeg er glad for at norsk skipsfart nå har de beste rammevilkår på ti år. Regjeringen har gitt norsk skipsfartspolitikken en ny kurs for å sikre verdiskaping og sysselsetting i de maritime næringer gjennom gode og stabile rammevilkår. Dette er i tråd med Soria Moria-erklæringen.

Vi vil fortsette innsatsen for norsk skipsfart og de maritime næringer.

Lykke til med konferansen og takk for oppmerksomheten.