



Nærings- og fiskeridepartementet
postmottak@nfd.dep.no

Deres ref.: I6/6363-

Innspill til regjeringens eksporthandlingsplan

Vi viser til brev av 28. mai d.å., og takker for anledningen til å gi innspill til regjeringens arbeid med en eksporthandlingsplan for å bistå norsk næringsliv gjennom og etter koronapandemien.

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) er den nordiske organisasjonen for selskaper innen sjø- og transportforsikring. Flere av våre norske medlemmer er verdensledende innen sine områder og driver i hovedsak med salg av forsikringstjenester i et globalt marked. Samlet ikke norsk-relatert premie utgjør mer enn 80% for Gard, Norwegian Hull Club og Skuld som er de tre største selskapene. Innen ansvarsforsikring (P&I), har de to norske P&I-klubbene Gard og Skuld nærmere 30% av markedet internasjonalt¹. For kaskoforsikring tegner våre medlemmer andeler i 32% av verdensflåten (50% for de største skipene).

Markedsadgang

Sett i lys av den svært internasjonale virksomheten våre medlemmer bedriver, er markedsadgang avgjørende for de tjenester de leverer. Sjøforsikring er allerede i dag en prioritert tjenestesektor i regjeringens arbeid med frihandelsavtaler, og vi understreker betydningen av at det slås ned på enhver form for proteksjonisme innenfor dette området både under og i kjølvannet av den pågående pandemien.

Like konkurransevilkår

For å kunne hevde seg internasjonalt er norsk sjøforsikring avhengig av å kunne konkurrere på like vilkår. Særlig under dagens krevende situasjon med redusert aktivitet, som direkte virker inn på premieinntektene, vil særskilte norske krav ha en negativ effekt på forsikringsselskapenes videre konkurransekraft og muligheter for vekst med utgangspunkt i Norge. Det vises i den forbindelse til to pågående saker i Finansdepartementet vedrørende hhv årsregnskapsforskriften og ny hvitvaskingslov der Cefor har tatt til orde for ordninger på linje med øvrige europeiske land². Ved å sikre like vilkår fremfor særnorske regler kan regjeringen bidra til at de norske sjøforsikringsselskapene fortsatt kan hevde seg i det internasjonale markedet vi er en del av.

¹ Andel innen International Group of P&I Clubs med 13 gjensidige klubber som til sammen står bak nærmere 90% av all ansvarsforsikring av skip på verdensmarkedet.

² Ref våre høringsvar til FIN av hhv. 6. desember 2019 om endring i årsregnskapsforskriften for skadeforsikringsforetak og 23. mars 2020 om endringer i hvitvaskingsregelverket. Det vises i denne forbindelse også til vår høringsuttalelse til FIN ifm forslag om skattemessig fradrag for avsetninger i forsikringsselskaper ifm Solvens II, datert 2. juli 2015, samt høringsuttalelser og innspill til Stortingets Finanskomité ifm innføring av finansskatt i Norge, datert 13. oktober 2016.

Restriksjoner på bevegelse

Karantenerogler og restriksjoner på bevegelse medfører en rekke praktiske utfordringer for vår næring, og har en også en innvirkning på skadeutbetalinger i sjøforsikring. Det finnes eksempler på reparasjoner som fordyres på grunn av manglende tilgang til verft og reservedeler samt karantenerogler for spesialister som kan utføre reparasjonene. For å sikre at fartøy fortsatt kan seile har en rekke sertifikater blir forlenget, og remote surveys har i økende grad blitt tatt i bruk. Dette synes å fungere tilfredsstillende for en kortere periode, men restriksjonene på bevegelse må oppheves så snart det anses helsemessig forsvarlig slik at sikkerheten også til de om bord, miljø, last og fartøy kan ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Muligheten for mannskapsbytte og ivaretagelse av sjøfolk som av ulike årsaker blir syke om bord har en høy prioritet i FNs internasjonale maritime organisasjon (IMO). Norge må være en aktiv pådriver i dialog også med øvrige land for å finne løsninger for dette som ivaretar helsen til de ansatte om bord og også kan ha en sikkerhetsmessig side om slitasjen blir for stor når mannskapsbytte ikke lar seg gjennomføre.

Grønn omstilling

Sjøforsikringsmarkedet i Norge er nært knyttet opp til de øvrige maritime aktører. Det tette samarbeidet har vært en forutsetning for at norske sjøforsikringsselskaper har kunnet utvikle produkter tilpasset veksten og kompleksiteten innen offshore. Dette er også årsaken til at våre medlemmer nå ligger langt fremme i vurderinger av nye risikoer knyttet til bl.a. vind, polare områder og autonomi. I arbeidet med grønn omstilling støtter vi opp om de bidrag nasjonale myndigheter gir for å utvikle denne. Samtidig understrekes betydningen av at det også på regelverksiden pågår en parallell utvikling som klargjør krav til sikkerhet og ansvarsroller. Dette vil muliggjøre nye forsikringsprodukter og løsninger tilpasset det grønne skiftet og brukernes behov som igjen kan eksporteres med utgangspunkt i den mangeårige kompetansen som finnes i det norske sjøforsikringsmarkedet.

Avslutningsvis slutter vi oss til de innspill som allerede er fremmet fra Maritimt Forum og andre maritime aktører ifm. koronapandemien for å øke aktiviteten i norsk maritime næring. En sterk hjemmebase med internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår for hele den norske maritime klyngen er viktig også for å beholde og styrke posisjonen til norsk sjøforsikring internasjonalt gjennom den pågående krisen.

Vi imøteser regjeringens eksporthandlingsplan, og står selvsagt til disposisjon for eventuelt utfyllende kommentarer.

Oslo, 12. juni 2020



Helle Hammer
Adm. direktør