

OPPFØLGING AV MARITIM STRATEGI “STØ KURS”

TILBAKEMELDING FRA SJØFARTSDIREKTORATET

Haugesund, 1 juni 2012

1. Bakgrunn:	3
2.1 Globalisering og rammevilkår	4
Tiltak 3: Regjeringen vil videreføre den pådriverrollen Norge har for å videreutvikle det internasjonale regelverket for sjøfart i IMO og ILO i nært samarbeid med de øvrige medlemslandene og EUs organer.	4
Tiltak 4: Regjeringen vil foreslå for Stortinget at Norge skal ratifisere ILO-konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår snarest mulig.	4
Tiltak 6: Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk.	5
Tiltak 9: Regjeringen vil be Innovasjon Norge i samarbeid med Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og aktørene i de maritime næringene om å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av Norge i utlandet.	6
Tiltak 10: Regjeringen vil styrke markedsføringen av NIS og har satt av 3 mill. kroner på budsjettet til dette formålet. I 2009 har regjeringen satt av 1,5 mill. kroner til videresatsing for markedsføring av NIS.	7
2.2 Miljøvennlige maritime næringer	8
Tiltak 14: Regjeringen vil utrede muligheten for å stimulere til økt innovasjon og raskere implementering av miljøvennlige teknologier ved å stille strengere miljøkrav ved statens kjøp av skipstransporttjenester.	8
Tiltak 15: Regjeringen vil arbeide for at det vedtas et forpliktende regime for klimagassreduksjon for internasjonal skipsfart.	9
Tiltak 16: Regjeringen vil aktivt bidra til å videreutvikle indekseringsverktøy og virkemidler nasjonalt og i IMO for å redusere klimagassutslipp.	9
Tiltak 17: Regjeringen vil i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp, samt rapportering til aktuelle myndigheter.	10
Tiltak 18: Regjeringen vil arbeide for konkrete utslippsreduksjoner i IMO for NOxutslipp, ved å innføre krav til eldre motorer og innføre strengere krav til nye motorer på opptil 40-50 prosent lavere utslipp enn dagens krav.	10
Tiltak 19: Regjeringen vil i IMO arbeide for et krav om utfasing av bruk av tungolje som drivstoff om bord på skip.	11
Tiltak 20: Regjeringen vil i IMO være en pådriver i arbeidet med å utvikle en ny konvensjon som sikrer forsvarlig resirkulering av skip.	11
Tiltak 21: Regjeringen vil arbeide for å etablere omforente kriterier for et int. miljødifferensieringssystem i IMO.	12
Tiltak 22: Regjeringen vil oppdatere forskriften om miljødifferensieringssystem blant annet for å inkl. klimagasser.	12
Tiltak 24: Regjeringen vil styrke distribusjonen av naturgass, blant annet for å legge til rette for innføring av gassferger.	13
Tiltak 25: Regjeringen vil utforme nasjonalt regelverk for håndtering av ballastvann, i tråd med ballastvannkonvensjonen.	13
2.3 Maritim kompetanse	14
Tiltak 29: Regjeringen foreslår at det bevilges 10 mill. kroner ekstra i midler til utstyr til maritim utdanning.	14
Tiltak 34: Regjeringen vil bidra med 2 mill. kroner til stipendordninger for å øke antallet utenlandske studenter i maritim utdanning.	14
Tiltak 37: Regjeringen vil utrede forhold knyttet til situasjonen i norsk maritim utdanning, som rekruttering, frafall, lærermangel og lærerkompetanse. Utredningen ferdigstilles i januar 2008.	14
Tiltak 38: Regjeringen vil vurdere å forenkle mønstringssystemet for sjøfolk og redusere fartstidskrav for ikke konvensjonsbestemte krav.	15
Tiltak 39: Regjeringen vil videreføre kompetansefondet. Regjeringen vil invitere stiftelsens styre til en drøfting av videre nivå, innretning og prioritering av midlene.	15
2.4 Forskning og innovasjon	16
Tiltak 43: Regjeringen vil oppgradere og styrke den maritime forskningsinfrastrukturen ved Marintek. Regjeringen foreslår å styrke basisbevilgninger og nødvendige utstyrsbevilgninger med 25 mill. kroner neste år.	16
Tiltak 44: Regjeringen vil styrke myndighetenes muligheter til å koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre internasjonale fora av relevans for maritim næring med målrettede forsknings- og innovasjonssatsinger.	16

1. Bakgrunn:

I "Soria Moria I-erklæringen" slo regjeringen fast at det bør utvikles nasjonale strategier innen næringsområder hvor Norge har kompetanse eller særlige fortrinn. Maritim sektor ble identifisert som et slikt næringsområde.

Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" ble lagt frem høsten 2007. Regjeringens visjon er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De norske maritime næringene skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for framtiden. Soria Moria 2-erklæringen fulgte dette opp med en fortsatt satsning på "Stø kurs".

Strategien inneholder mål og tiltak innenfor følgende hovedområder:

1. Globalisering og rammevilkår
2. Miljøvennlige maritime næringer
3. Maritim kompetanse
4. Maritim forskning og innovasjon
5. Nærskipsfart

Under følgende link finner en aktuelle dokumenter knyttet til "Stø kurs"

http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/tema/maritime_naeringer/sto-kurs.html?id=613889

Rapport om oppfølging av strategien "Stø kurs – 2 år etter" ble lagt frem 10. juni 2009. Rapportering på de 53 tiltak i strategien viser positive resultater for å styrke Norge som maritim nasjon. Regjeringen har fulgt opp denne satsningen ved å bevilge 100 millioner kroner ekstra i budsjettet hvert av de tre siste årene.

NHD har i brev av 15.2.2012 bedt om følgende:

"Snart fem år etter at strategien ble fremlagt, har man besluttet at det skal foretas en evaluering av virkningen av strategien, samt finne veien videre for den norske maritime næringen. Nærings- og handelsdepartementet har som et første ledd i denne prosessen invitert næringen til å gi sine synspunkter, vurderinger og innspill der følgende veiledende spørsmål ble stilt, uten at dette er ment å legge føringer for innspillene:

- *Hvilke virkninger har "Stø kurs" hatt/hvor hadde vi vært uten "Stø kurs"?*
- *Hvilke endringer har funnet sted i norske maritime næringer i siden 2007?*
- *Hvilken betydning har dette for fremtidig utformingen av maritim strategi?*
- *Hvilke (nye) utfordringer står vi overfor de neste 5-10 årene?*
- *Er visjonen og målsettingene fra 2007 fortsatt aktuelle eller er det behov for justeringer?*
- *Forslag til nye tiltak/initiativer?*

Nedenfor følger en oversikt de punktene som var inntatt i oppfølgingsrapporten av 10. juni 2009. Med utgangspunkt i rapporten av 2009 og de tiltak som da var gjennomført har direktoratet valgt ut aktuelle tiltak som det er naturlig for direktoratet å ha synspunkter på.

2.1 Globalisering og rammevilkår

Tiltak 3: Regjeringen vil videreføre den pådriverrollen Norge har for å videreutvikle det internasjonale regelverket for sjøfart i IMO og ILO i nært samarbeid med de øvrige medlemslandene og EUs organer.

Oppfølging:

Norge deltar aktivt i og påvirker regelverksutviklingen i IMO, ILO, EU, International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC-fondet) og Paris MOU for å forvalte og utvikle regelverk knyttet til sikkerhet til sjøs, kontroll av skip, sjøfolks forhold, skipsregistrering og forebygging av forurensning til sjøs. Norge deltar også aktivt i arbeidet for maritim anti-terrorvirksomhet. Norge spiller en viktig rolle som pådriver og premissleverandør for utvikling av nytt og bedre internasjonalt regelverk. Nærings- og handelsdepartementet arrangerte et større IMO-seminar våren 2009 med bred deltakelse fra departementer og relevante miljøer.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Direktoratet har på nasjonalt plan gjennomført høringsmøter med næringen foran IMOs komité- og underkomitémøter hhv. EUs koordineringsmøter. I sistnevnte har direktoratet fått gjennomslag i mange saker, i andre saker som er viktige for Norge har vi reservert oss for å være ubundet i IMOs plenumsbehandlinger.

På nasjonalt plan har direktoratet, sammen med næringen, utviklet farlig gods-regelverket til mer å samsvare med næringen situasjon.

Direktoratet har som mål å være en aktiv aktør i relevante internasjonale organ. Nytt internasjonalt regelverk skal implementeres i norsk rett innen gitte frister.

Tiltak 4: Regjeringen vil foreslå for Stortinget at Norge skal ratifisere ILO-konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår snarest mulig.

Oppfølging:

Etter at Stortinget den 2. desember 2008 ga sitt samtykke, ratifiserte Norge den 10. februar 2009 ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Norge var den femte stat som ratifiserte og den første europeiske. De fem statene som har ratifisert, er alle blant verdens største sjøfartsnasjoner, og konvensjonens krav til tonnasje for at den skal tre i kraft, er oppfylt. Det mangler imidlertid ratifikasjon fra 25 stater for at konvensjonen kan tre i kraft.

Bak arbeidet med den norske ratifikasjonen ligger et omfattende arbeid med å foreta endringer i norsk lovgivning og andre praktiske tilpasninger. Etter forslag fra regjeringen, vedtok Stortinget den 19. desember 2008 endringer i sjømannsloven og tre andre lover som vil styrke sjøfolks rettigheter i forhold til gjeldende rett. Endringene vil tre i kraft samtidig med konvensjonen.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

I april 2012 har 25 stater ratifisert konvensjonen, og det er nå kun behov for ytterligere fem stater for at betingelsene for ikrafttredelse skal være oppnådd. Det forventes at det tidspunktet inntreffer i løpet av 2012. Arbeidet med gjennomføringen av konvensjonen går for fullt. Nødvendige forskriftsendringer går i henhold til plan. Det eneste som kan forsinke implementeringsprosessen er de gjenstående konsultasjonene med tanke på hvilke kategorier personell som eventuelt skal unntas fra konvensjonens definisjon av sjømann.

Tiltak 6: Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk.

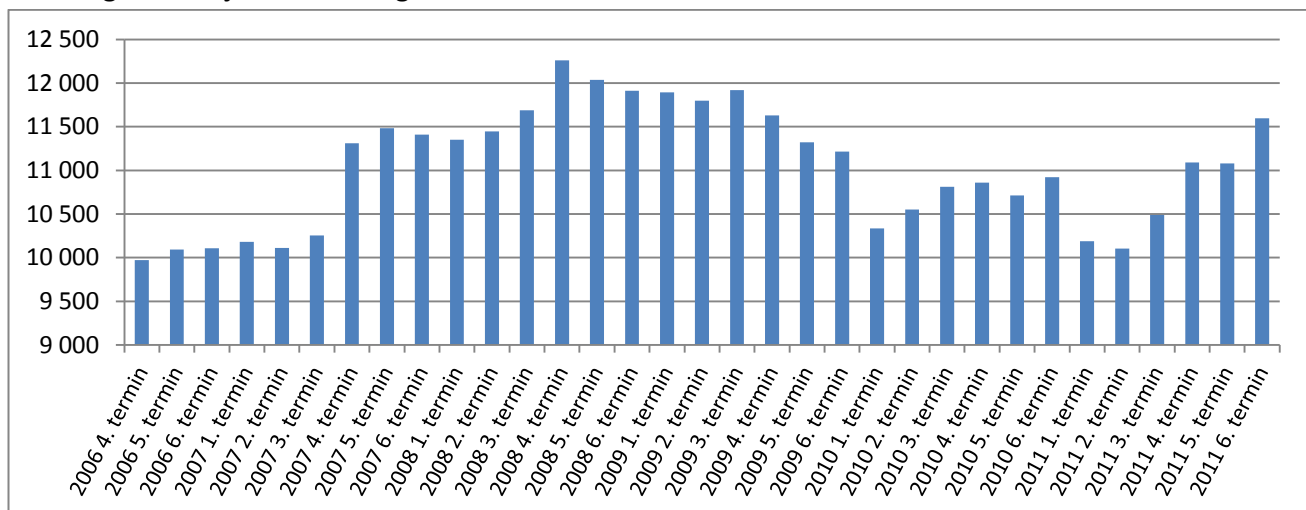
Oppfølging:

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal sikre maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk og i tillegg bidra til at norske rederier gis konkurransedyktige rammevilkår i forhold til vilkårene i andre land. Ordningen er utformet i to versjoner der en er en refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgift (refusjonsordningen), og den andre en refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift (nettolønnsordningen). Regjeringen har videreført tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. I 2008 ble det utbetalt om lag 1,825 mrd. kroner under ordningen, og den omfattet gjennomsnittlig 11 300 sjøfolk. Dette antallet har økt gradvis, fra omtrent 10 000 i 2006. Nærings- og handelsdepartementet har bevilget midler til en ekstern gjennomgang av ordningen.

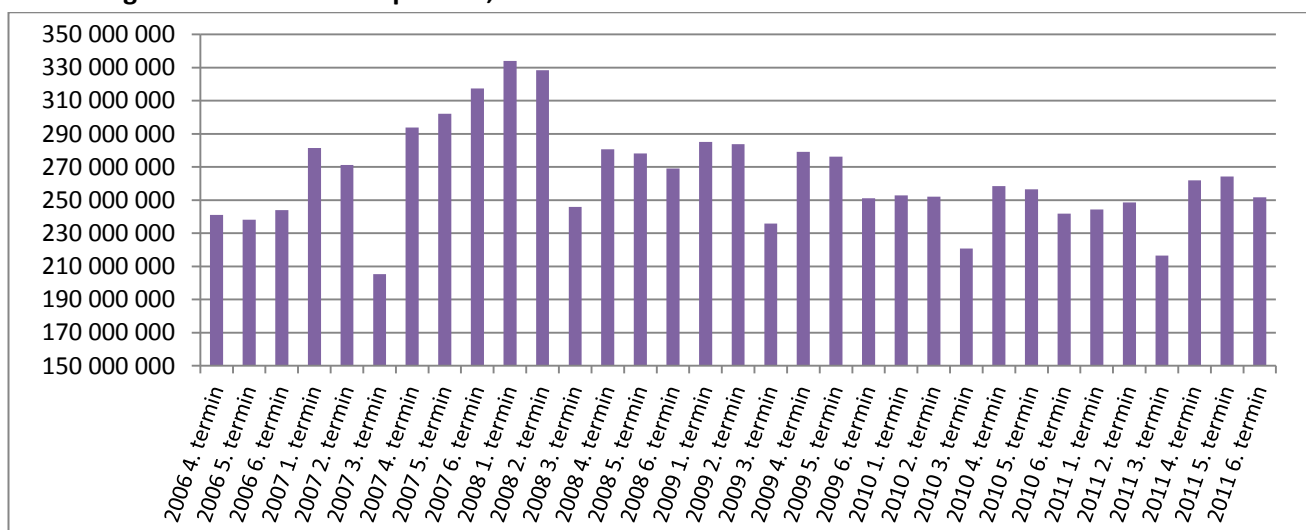
Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Tilskuddene utbetales i henhold til regelverket og det føres kontroll og skrives rapport i forbindelse med hver hovedutbetaling.

Utvikling i antall sjøfolk i ordningen



Utbetaling av tilskudd i samme periode;



En gjør oppmerksom på at 3. termin er lavere pga. trekkfri feriemåned (juni). Det samme gjelder for 6. termin som har halv skatt (desember).

Syssettingsordningene for sjøfolk ble innført i 1994, og vesentlig utvidet i 2002/2003 gjennom de såkalte nettolønnsordningene.

I evalueringsrapport utarbeidet av Econ Pöyryagt 22. mars 2010 kom det fram at syssettingsordningene trolig har hatt en positiv effekt på syssettingen av sjøfolk. Uten syssettingsordninger er det grunn til å tro at vi hadde hatt færre norskesjøfolk. Effekten med hensyn til syssetting er sterkere jo mindre spesialisert stillingen er. For høyt spesialiserte stillinger i høyt betalende segmenter antas ordningene å ha liten effekt. Som et maksimalanslag antar vi at om lag 4800 sjøfolk ville miste jobben om syssettingsordningene falt bort, men det er grunn til å tro at effekten reelt sett er mindre enn dette.

Etter innføringen av nettolønnsordningen har det vært sterk økning i antall opplæringsstillinger om bord på skipene og i rekrutteringen til maritime utdanninger. Den positive effekten på opplæringsstillinger og rekruttering skyldes strategisk satsning på området, bedre rammevilkår for rederiene og "boom" i offshoremarkedet. Vi ser imidlertid at ordningens målsetning om økt rekruttering og styrket kompetanse nås.

Det har det siden 2003 vært en markant økning i støtten fram til 4 termin 2008. Innføring av tak på kr 198.000 pr sjømann pr år resulterte i en reduksjon av støtten fra kr 1.825 mrd i 2008 til 1.495 mrd i 2011. Fra innføring av taket i 2008 til midten av 2011 har det vært en nedgang i antall sjøfolk. Denne trenden har imidlertid snudd. Årsaken til nedgangen kan både skyldes finanskrisen og utflagging. Næringen etterspør en økning av taket, minimum tilsvarende lønnsveksten i perioden.

Tiltak 9: Regjeringen vil be Innovasjon Norge i samarbeid med Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og aktørene i de maritime næringene om å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av Norge i utlandet.

Oppfølging:

I 2008 ble det som et forprosjekt produsert en rapport over de norske maritime næringenes omdømme i utlandet. Hovedresultatet i rapporten er at de norske maritime næringene generelt har et veldig godt omdømme i utlandet, men at det også finnes enkelte svake områder. Rapporten kom videre med forslag til en omdømmeposisjon, omdømmestrategi og utforming av det videre arbeidet. Innovasjon Norge koordinerer arbeidet med å utvikle en felles strategi for markedsføring og profilering med bakgrunn i rapporten. Det videre arbeidet for å følge opp rapporten er i gang i tett samarbeid med næringen.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Direktoratet deltok på noen av møtene i omdømmeprojektet i 2008/2009 og kom med innspill knyttet til direktoratets arbeid med å synliggjøre det norske flagget i utlandet. Foruten rapporten knyttet til forprosjektet, ble det også arbeidet med en rekke konkrete tiltak som skulle hjelpe til med synliggjøring av hele den norske maritime næringen i utlandet. Blant annet resulterte dette i en egen grafisk profil og en omdømmehåndbok for hele den maritime næringen i Norge. Direktoratet implementerte den maritime profilen i sin stand på Nor Shipping 2011.

I 2012 styrkes samarbeidet mellom næringen og Sjøfartsdirektoratet ved at direktoratet har booket plass på «Norges-paviljongen» sammen med «Norske Maritime Eksportører - NME» under messen Posidonia i Aten. NME står som arrangør og har også invitert direktoratet til å delta på tilsvarende paviljong på Nor Shipping i 2013. Dette er synlige arrangementer som viser at også det offentlige tar til seg og viderefører Norgesprofilen.

Omdømmeprojektet har også resultert i etableringen av en «kulturskole» hvor norske bedrifter innen den maritime klyngen får tilbud om seminarer / kurs med fokus på BRIK-landene; Brasil, Russland, India og Kina. Hele den maritime grafiske profilen er gjort tilgjengelig hos Innovasjon Norge - <http://www.innovasjon Norge.no/Maritim-olje-og-gass/Bruk-maritim-profil-i-utlandet/>

Sjøfartsdirektoratet bør delta i det videre arbeidet. Sjøfartsdirektoratet vil i 2012 gjennomføre et prosjekt med kartlegging av hvilke områder direktoratet konkret kan bidra med for å få flere skip inn i norske registre. En vil også vurdere mer direkte markedsføring overfor aktuelle rederier.

I tiden framover bør norske myndigheter opptre mer proaktivt overfor rederier med potensiale for innflagging av fartøy. Her bør det lages presentasjoner, materiell som gir en samlet oversikt over de fordeler norske registre tilbyr. Samtidig bør man også ha fokus på å beholde eksisterende skip i NIS og NOR. I denne sammenheng bør det også komme tydeligere fram hvilke midler Innovasjon Norge har til disposisjon for dette arbeidet, hvordan disse er brukt/skal brukes og hvilken effekt dette har hatt/er tiltenkt. Som representant for norske sjøfartsmyndigheter, bør Sjøfartsdirektoratet involveres i dette arbeidet i større grad enn tidligere. Det forutsettes da at det stilles midler til disposisjon for direktoratet til dette.

Tiltak 10: Regjeringen vil styrke markedsføringen av NIS og har satt av 3 mill. kroner på budsjettet til dette formålet. I 2009 har regjeringen satt av 1,5 mill. kroner til videresatsing for markedsføring av NIS.

Oppfølging:

For å oppnå regjeringens målsetting om at Norge skal være en ledende maritim nasjon, er det viktig at Norsk Internasjonalt Skipsregister fremstår som konkurransedyktig og attraktivt. Som et ledd i gjennomføringen av regjeringens maritime strategi, ble det i 2008 satset aktivt på en utvidet markedsføring av NIS som vil videreføres i 2009. Målsettingen er at registeret skal fremstå som et konkurransedyktig og attraktivt register for norske og utenlandske rederier, slik at flere skip registreres under norsk flagg. Skipsregistrene har fokusert på målrettet annonsering i medier som dekker relevante segmenter som Lloyd's List, Trade Winds, Dagens Næringsliv og Bergens Tidende. Videre har Skipsregistrene profilert seg gjennom deltakelse på relevante konferanser både i inn- og utland som også har gitt positive erfaringer. Kampanjen har resultert i større aktivitet på registrets hjemmesider og en økning av nyregistreringer i NIS. I første kvartal av 2009 var 615 skip registrert i NIS.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Fra 1. januar 2012 ble Skipsregistrene slått sammen med Sjøfartsdirektoratet. Formålet med sammenslåingen er å etablere en enhetlig sjøfartsadministrasjon som er godt rustet til å møte samfunnets krav til sikkerhet, miljø og service på skipsfartsområdet. En forventer at sammenslåingen også vil styrke markedsføringen av NIS. I denne forbindelse er det etablert nye felles nettsider.

Skipsregistrenes markedsføringsplan ble vært videreført i 2010 og 2011.

Annonsering i aktuelle, internasjonale, maritime medier er gjennomført både i trykte aviser og på nett med Lloyds List, Trade Winds og Dagens Næringsliv som primære kilder. Redaksjonelle presentasjoner har blitt prioritert. Det har vært fokusert på at sjøfartsadministrasjonen i Norge skal fremstå som mer enhetlig. Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene har hatt felles stands både på Haugesundkonferansen, Nor-Shipping og shipping messen i Posidonia, Hellas. Også i andre sammenhenger har etatene arbeidet sammen for å promotere Norge som en attraktiv flaggstat.

Registeret har sammen med departementet promotert Norge som flaggstat med innlegg på Lloyds Academy's "Ship Registration Seminar" i London.

Sjøfartsdirektoratets viktigste bidrag til å fremme Norge som et godt registreringsalternativ er at registeret drives effektivt og servicert overfor brukerne av registeret. Våre hovedmål om korrekte og oppdaterte registre, at saksbehandlingen er korrekt og at det er lite feil i utstedte sertifikater, medvirker til et troverdig register og hindrer at skip blir tilbakeholdt i havner pga uoverensstemmelser i dokumentene.

Tilgangen på nye skip i NIS for 2010 var større enn på mange år med 100 (60) nye skip. Økningen utgjorde 66,6 %. Utflagging fra registeret økte imidlertid også i 2010, spesielt mot slutten av året. Det ble slettet til sammen 115 (97) skip, en økning på 18,5% fra 2009. Antall slettelser lå på sitt høyeste nivå på mange år.

Hovedårsaken til denne utflaggingen var at Norge inngikk ny skatteavtale med Polen, som medførte at polske sjøfolk om bord på NIS skipene nå må betale skatt til Polen. Mange av skipene ble slettet i månedene oktober, november og desember etter at skatteavtalen ble kjent.

Registeret har i 2011 ikke tatt del i den økningen som ellers har vært i verdensflåten, og utviklingen har fortsatt inn i 2012 med en jevn nedgang i antall skip. Pr. 13.april 2012 er 541 skip registrert i NIS.

Aktiviteter i 2012 har vært Haugesundkonferansen og Posidonia (juni 2012).

2.2 Miljøvennlige maritime næringer

Tiltak 14: Regjeringen vil utrede muligheten for å stimulere til økt innovasjon og raskere implementering av miljøvennlige teknologier ved å stille strengere miljøkrav ved statens kjøp av skipstransporttjenester.

Oppfølging:

Regjeringen besluttet i desember 2005 at tiltak for å redusere NOx-utslipp fra riksvegferjene skal behandles som en del av de generelle tiltakene for å redusere slike utslipp. Senere har regjeringen besluttet at det skal stilles krav om gassdrift ved anbudsutlysning av sambandet Molde-Vestnes i Møre og Romsdal, sambandet Halhjem-Våge i Hordaland og sambandet Flakk- Rørvik i Sør-Trøndelag. I tillegg til de sambandene hvor regjeringen allerede har stilt krav om gassdrift ved anbudsutlysningen, vil det også bli stilt krav om gassdrift for ferjesambandene Bognes-Lødingen og Bodø-Moskenes- Værøy-Røst i Nordland. Nye kriterier og tiltak for å styrke miljøegenskapene i riksvegferjeflåten er under vurdering.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

I avgiftsregelverket fikk direktoratet gjennomslag for at eldre skip kunne få fastsatt sin NOx-faktor basert på faktisk måling. Direktoratet etablerte en godkjennelsesordning for målefirmaene for å sikre konsistente resultater. Direktoratet har som følge av dette utstedt en rekke NOx-faktor verifikasjoner.

Direktoratet har tatt i bruk IMOs retningslinjer for drift av skip med gass, istedenfor det noe rigide nasjonale regelverket. Direktoratet har videre hatt koordineringsansvaret for IMOs korrespondansegruppe som skal utvikle en kode for drift av skip med gass.

Sjøfartsdirektoratet har jevnlig møter med Veidirektoratet hvor blant annet miljøvennlige tekniske løsninger for fartøy er tema. Det har vært nedsatt en prosjektgruppe som skal vurdere alternative energiformer der sjøfartsdirektoratet er representert.

Sjøfartsdirektoratet var deltager i referansegruppa for prosjektet 'Alternativ fremdriftsteknologi for miljøvennlige ferjer'. Målet med arbeidet var å få kartlagt og vurdert ulike framdriftsteknologier som skal inngå i konkurransegrunnlaget for neste anbudsrunder i ferjedriften i Hordaland. Referanse-gruppen diskuterte ulike energibærere og energiomformere som kan være hensiktsmessige å benytte i sambandet, samt utvalgsriterier knyttet til miljø som energieffektivitet, miljøeffektivitet og innovasjon.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider tett med Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap med tanke på å forenkle reglene for fylling av LNG på skip.

Fergefaktautvalget, som består av Sjøfartsdirektoratet, Veidirektoratet og Rederienes Landsforening, leverer årlig en rapport som viser årlig miljøbelastning i innenriks fergetrafikk. Rapporten kan brukes som grunnlag for å finne bedre og effektive miljøvennlige løsninger.

Tiltak 15: Regjeringen vil arbeide for at det vedtas et forpliktende regime for klimagassreduksjon for internasjonal skipsfart.

Oppfølging:

Regjeringen besluttet august 2008 at det skal fastsette et utslippsmål i klimakonvensjonen for internasjonal skipsfart, men at det i prosessen vurderes om det er mer hensiktsmessig at IMO fastsetter et slikt mål. Norge ønsker at IMO gis i oppgave å utvikle mekanismene for å nå et slikt mål. Regjeringen var vertskap for IMOs miljøkomites første arbeidsgruppemøte i Oslo juni 2008, hvor IMOs medlemsland drøftet design- og operasjonelle krav for skip, samt markedsbaserte løsninger som mulige virkemidler for å redusere skipsfartens klimagassutslipp. På IMOs miljøkomitemøte i juli 2009 vil det bli diskutert aktuelle økonomiske virkemidler for å lage et kvotesystem for skipsfarten. Det forventes at diskusjonen vil resultere i en arbeidsplan for det videre arbeid med slike instrumenter. (Se også påfølgende tiltak)

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

IMOs miljøkomite MEPC vurderer de foreslåtte tiltak for markedsbaserte tiltak for reduksjon av klimagassutslipp. Dette er et komplisert arbeid da det er store motforestillinger om hvilke tiltak som egner seg best. Norge arbeider videre med utvikling av forslaget om et kvotehandelssystem som vi utvikler i samarbeid med Tyskland, Frankrike og UK.

Et tredje arbeidsgruppemøte for klimagassutslipp, GHG-WG 3 som møttes mars/april 2011 konkluderte med at det er behov for å innføre et MBM dersom det skal være mulig å oppfylle forpliktelsene som ble avtalt under COP 16 møtet i Cancun.

Bahamas har forslag for tekniske tiltak som kan innføres i en mellomliggende periode til et MBM er klart.

Det forventes at det oppnås avklaringer for disse spørsmålene under BLG 64 i oktober 2012.

Tiltak 16: Regjeringen vil aktivt bidra til å videreutvikle indekseringsverktøy og virkemidler nasjonalt og i IMO for å redusere klimagassutslipp.

Oppfølging:

En designindeks for nye skip forventes å bli etablert på det neste møtet i IMOs miljøkomite. Indeksen vil bli anbefalt som et frivillig rammeverk i første omgang, men det er en felles forståelse for at den vil bli vedtatt som et bindende regelverk i 2010. Den operasjonelle indikatoren vil ikke bli gjort bindende, men vil inngå som en del av en «Energy Efficiency Management Plan» som forventes vedtatt som et krav i 2010. På komitemøtet i juli vil

det bli en inngående dybdediskusjon av aktuelle økonomiske virkemidler med særlig fokus på mulighet for å lage et kvotesystem for skipsfarten. Det forventes at diskusjonen vil munne ut i at det blir fastsatt en arbeidsplan for det videre arbeidet med slike instrumenter. Sjøfartsdirektoratet skal gjennomgå og oppdatere forskriften om miljødifferensiering, og vurdere muligheten for å inkludere klimagasser i forskriften. Klimakur sin transportgruppe vil foreslå tiltak og virkemidler for å redusere utslippene av klimagasser fra innenriks skipsfart. Arbeidet vil danne grunnlag for regjeringens vurdering av klimapolitikken og legges frem i 2010 (klimakur.no). Klimakur en gruppe relevante etater som blir ledet av Statens Forurensningstilsyn.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

IMO godkjente under MEPC 62 endringer til MARPOL Annex VI som inkluderer et nytt kapittel om energieffektivitet ved Resolusjon MEPC.203(62). Dette kapittelet omfatter både en design indeks (EEDI) som vil gjelde for nye skip hvis kontrakt er inngått fra og med 1.januar 2013, og krav om å ha om bord en energieffektivitetsplan (SEEMP) for alle skip.

Sjøfartsdirektoratet har laget et utkast til ny forskrift som har vært på nasjonal høring. Se pkt 22.

Tiltak 17 Regjeringen vil i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp, samt rapportering til aktuelle myndigheter.

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag å utarbeide et system for utslippsregnskap for skip, samt vurdere hvordan et slikt system kan implementeres i næringen. Formålet med systemet er at det skal kunne benyttes som et miljøledelsessystem i virksomheten og legge til rette for å arbeide systematisk med reduksjon av miljøpåvirkningen fra det enkelte skip. Systemet skal også kunne danne grunnlag for innrapportering av utslippstall og offentlig statistikk. Den langsiktige målsettingen er å introdusere dette systemet internasjonalt gjennom IMO. Rapporten er levert og etter planen skal systemet være klart i løpet av høsten.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet forslag til miljødifferensieringsforskriften. Forslaget inkluderer klimagasser. Se pkt 22

Sjøfartsdirektoratet har engasjert DNV til å utvikle et pdf skjema som kan benyttes for å rapportere inn miljødata. Det gjenstår nå mindre avklaringer før det er klart til bruk. I hvilken grad skjemaet vil bli benyttet som et miljøstyringsverktøy vil bli evaluert og ut fra erfaringene vil det evt bli fremmet forslag i IMO.

Tiltak 18: Regjeringen vil arbeide for konkrete utslippsreduksjoner i IMO for NOxutslipp, ved å innføre krav til eldre motorer og innføre strengere krav til nye motorer på opptil 40-50 prosent lavere utslipp enn dagens krav.

Oppfølging:

Norge fikk gjennomslag for et IMO-vedtak 4. april 2008 for nye og strenge krav som skal redusere luftforurensning fra skip. De nye kravene berører både svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x), som bidrar til helseplager og forsurening av skog og vann. Vedtaket medfører at skip som bygges etter 2011 skal ha 15-20 prosent lavere NO_x-utslipp enn i dag. Skip som bygges etter 2016 skal redusere utslippene med 80 prosent i spesielt sårbare områder.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Kontroll av reduksjon av utslipp av SO_x og NO_x, og andre miljøfarlige utslipp fra skip til luft, reguleres gjennom kapittel 3 i det reviderte tillegg VI i MARPOL, som internasjonalt trådte i kraft fra 01.juli 2010. Regel 13 i tillegget bestemmer nedre grenseverdier for utslipp av NO_x etter reduksjon ved angitte datoer. Regel 14 bestemmer nedre tillatte innhold av svovel i marine brennoljer etter reduksjon ved angitte datoer. Utslipp av SO_x er en følge av svovelinnholdet i oljen.

Det reviderte tillegg VI i MARPOL ble innført i norsk regelverk ved fastsettelsesrundskriv RSR 08-2010 med ikraftttredelse 01.juli 2010, som en del av kapitel 7 i den norske MARPOL forskriften.

Tiltak 19: Regjeringen vil i IMO arbeide for et krav om utfasing av bruk av tungolje som drivstoff om bord på skip.

Oppfølging:

Vedtaket den 4. april 2008 innebærer i praksis at skip innen få år ikke vil gå på den sterkt forurensende tungoljen. Skip vil måtte konvertere til renere drivstoff som medfører redusert utslipp av svovel til luft, reduksjoner i partikkelutslipp og mindre oljeforurensning hvis det skulle skje et skipshavari nær land. Vedtaket medfører at svovelinnholdet i bunkersolje som blir brukt i Nordsjøen og Østersjøen reduseres fra 1,5 prosent til 0,1 prosent i 2015. Globalt skal svovelinnholdet ned fra 4,5 prosent til 0,5 prosent i 2020. Dette kravet kan bli utsatt til 2025 hvis det ikke finnes tilstrekkelig lavsvovelolje.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Regel 14 i det reviderte tillegg VI i MARPOL som bestemmer grenseverdier for tillatt innhold av svovel i marine brennoljer etter reduksjon ved angitte datoer, trådte i kraft internasjonalt fra 01.juli 2010. Nedre grenseverdier for svovelinnhold vil fra 1.januar 2015 være 0,1 % for skip som opererer innenfor et ECA område, og 0,5 % globalt fra 1.januar 2020. I praksis vil dette resultere i at tungoljer fases ut til fordel for destillater. Pr. i dag er det ikke indikasjon på at det ikke vil være tilstrekkelig tilgang på lavsvovelolje i 2020 så foreløpig er det ikke gitt utsettelse til 2025.

Det reviderte tillegg VI i MARPOL ble innført i norsk regelverk ved fastsettelsesrundskriv RSR 08-2010 med ikraftttredelse 01.juli 2010 som en del av kapitel 7 i den norske MARPOL forskriften. Paragraf 7-2 i kapitel 7 krever i tillegg at skip som ligger til kai i norske havner ikke skal forbrenne olje med svovelinnhold høyere enn 0,1 % (som også gjelder for skip til kai i europeiske havner fra samme dato i henhold til artikkel 4b i EU Council Directive 1999/32/EC).

Det vil imidlertid fortsatt være tillatt å bruke tungolje med høyere svovelinnhold enn det som er fastsatt dersom skipet benytter eksosrensesystem som reduserer SO_x innholdet i eksosgassen tilsvarende det som ville blitt oppnådd ved bruk av lavsvovel brennolje.

Tiltak 20: Regjeringen vil i IMO være en pådriver i arbeidet med å utvikle en ny konvensjon som sikrer forsvarlig resirkulering av skip.

Oppfølging:

En ny konvensjon om opphugging av skip basert på et norsk forslag ble vedtatt på IMOs diplomatkonferanse i Hong Kong 11–15. mai 2009. Konvensjonen er et viktig grunnlag for å hindre de store miljøproblemene ved skipsopphugging ved at den inneholder krav til skipet gjennom hele livssyklusen, inkludert at skipet skal klargjøres før det går til opphugging. Med skipet skal det følge en fullstendig innholdsliste av miljøfarlige

stoffer. Videre skal opphuggingsstedene være autorisert til å hugge opp skipet på en forsvarlig måte, håndtere alle stoffer skipet inneholder og arbeidstakerne som utfører opphuggingen skal ha opplæring og beskyttelsesutstyr.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Til Hong Kong konvensjonen skal det utarbeides 6 retningslinjer om (1) innhold av farlige stoffer i skipet og dets utrustning; (2) hvordan opphuggingslandet skal gi tillatelse til opphuggingsverksted; (3) hvordan opphuggingen skal finne sted i opphuggingsverkstedet; (4) hvordan opphuggingen av det enkelte skip skal planlegges; (5) Hvordan skip skal inspiseres og kontrolleres under denne konvensjonen; og (6) Port State Control under Hong Kong konvensjonen. Pr april 2012 er 4 av disse retningslinjene på plass, de sto siste mangler, men forventes å være vedtatt til forsommeren 2013. Norge har ikke tatt stilling til hvordan vi skal følge opp den tekniske implementeringen av konvensjonens regler (Konferanseresolusjon nr. 5)

Tiltak 21: Regjeringen vil arbeide for å etablere omforente kriterier for et internasjonalt miljødifferensieringssystem i IMO.

Oppfølging:

Se punkt under tiltak 22. Basert på dette arbeidet vil det vurderes om det skal tas et initiativ overfor IMO med sikte på å etablere omforente kriterier for et internasjonalt miljødifferensieringssystem i IMO.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Sjøfartsdirektoratet vil evaluere erfaringene med de nye endringene i miljødifferensieringsforskriften. Avhengig av erfaringen vil det bli tatt beslutning om eventuelt å fremme forslag i IMO

Tiltak 22: Regjeringen vil oppdatere forskriften om miljødifferensieringssystem blant annet for å inkludere klimagasser.

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet er gitt i oppdrag å gå gjennom og oppdatere forskrift om miljødifferensiering av januar 2000, herunder vurdere muligheten for å inkludere klimagasser i forskriften, og gi en anbefaling til Miljøverndepartementet innen utgangen av 2009. (Se også tiltak 16).

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Forslag til endring av miljødifferensieringsforskriften ble sendt på høring 19. mai 2011, med høringsfrist 19. august 2011.

Rederiskatteordningen er godkjent av EFTAs overvåkningsorgan (ESA) som lovlig statsstøtte etter EØS-avtalens artikkel 61 nr 3 bokstav c. Endringer i eksisterende støtteordninger skal notiseres til ESA og endringen kan ikke iverksettes før ESA har fattet vedtak som godkjenner endringen i henhold til EØS-avtalen. Det ble derfor samtidig med høringen sendt utkast til ESA-notifisering til Miljøverndepartementet og Finansdepartementet.

Det er kommet en rekke høringsuttalelser til forslag til forskriftsendring. Fastsettelse av forskriften er imidlertid ikke mulig før vi har fått tilbakemelding fra ESA på notifisering.

Pr. dags dato er ikke slik notifisering sendt til ESA fordi vi venter på tilbakemelding fra departementene på hvordan notifiseringen skal gjennomføres.

Sjøfartsdirektoratet har etter avtale med Finansdepartementet i e-post sendt et revidert utkast til notifisering, og avventer tilbakemelding herfra før vi kan sende notifisering.

Tiltak 24: Regjeringen vil styrke distribusjonen av naturgass, blant annet for å legge til rette for innføring av gassferger.

Oppfølging:

Enova disponerer midler bevilget over statsbudsjettet til en støtteordning for etablering av infrastruktur for naturgass. Midlene skal bidra til å realisere regjeringens mål om økt bruk av naturgass innenlands, med særlig vekt på å bidra til en omlegging fra tyngre brensel til naturgass i industri, skipsfart og transport. En slik omlegging vil gi betydelige klima- og miljøgevinster. Både transmisjonsrør og anlegg knyttet til distribusjon av LNG og CNG kan tildeles støtte. Første utlysning av støtte gjennom dette programmet ble gitt i 2004. Fra 2004 til og med 2008 har det blitt gitt tilsagn om støtte på i underkant av 150 mill. kroner til sammen. Dette skal bidra til etablering av infrastrukturkapasitet for naturgass tilsvarende ca. 4 TWh per år når anleggene er etablert. I 2008 ble det gitt tilsagn om støtte til Nordic LNG som skal etablere et mottaks- og lageranlegg for LNG i Fredrikstad. I 2009 er det bevilget 30 mill. kroner til støtteordningen for infrastruktur for naturgass.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Iht. det nasjonale regelverket medførte transport av flytende LNG (metan) på ferjer en kraftig passasjerbegrensning, et forhold som skapte mye støy i fergesambandene langs E 39. Dette forholdet tok direktoratet, sammen med næringen, tak i og endret regelverket.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider tett med Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap med tanke på å forenkle reglene for fylling av LNG på skip.

Sjøfartsdirektoratet har bidratt aktiv på kurs og konferanser i både inn- og utland for å dele erfaringer ved bruk av LNG. I tillegg har direktoratet mottatt en del utenlandske delegasjoner med samme formål.

Tiltak 25: Regjeringen vil utforme nasjonalt regelverk for håndtering av ballastvann, i tråd med ballastvannkonvensjonen.

Oppfølging:

Forslag til nasjonal forskrift har vært på høring med høringsfrist 10. desember 2008. Sjøfartsdirektoratet oversendte revidert forslag til forskrift om hindring av spredning av fremmede marine organismer via ballastvann og sedimenter fra skip til Miljøverndepartementet 20. februar 2009. Det er forventet at forskriften vil bli vedtatt før sommeren 2009 med ikrafttredelse fra 4. januar 2010. Regelverket vil sikre at Norge følger opp sine forpliktelser under ballastvannkonvensjonen og med dette reduserer risikoen ved introduserte arter i norske farvann.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannforskriften) ble vedtatt i juli 2009 og trådte i kraft 1. juli 2010. I forskriften gjøres ballastvannkonvensjonens krav til utskifting (regel D-1) obligatorisk. Ballastvannkonvensjonen har ennå ikke trådt i kraft internasjonalt. Pr. april 2012 har 33 stater tilsvarende 26,5 % av verdens handelstonnasje ratifisert. Konvensjonen trer i kraft 12 måneder etter at minst 30 stater tilsvarende 35 % av handelstonnasjen har

ratifisert. Når konvensjonen trer i kraft vil norsk forskrift endres til å omfatte krav om rensing av ballastvannet før det slippes ut.

2.3 Maritim kompetanse

Tiltak 29: Regjeringen foreslår at det bevilges 10 mill. kroner ekstra i midler til utstyr til maritim utdanning.

Oppfølging:

For å bidra til at infrastrukturen på maritime skoler blir oppgradert, bevilget Stortinget 10 mill. kroner til utstyr på skolene i 2008. Midlene ble fordelt på 11 skoler rundt i landet. I gjennomsnitt fikk skolene utbetalt kr 909 000. For 2009 har ny søknadsrunde på midler til utstyr ved maritime skoler blitt igangsatt. Midlene utgjør 5 mill. kroner.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Vi er ikke kjent med detaljer i forhold til hvordan disse midlene er anvendt. Generelt kan det synes som om skolene fokuserer på simulatorer for bro/maskin/radio. Annen infrastruktur er ofte nedprioritert, noe som gjenspeiles i små klasserom, dårlig ventilasjon etc.

Tiltak 34: Regjeringen vil bidra med 2 mill. kroner til stipendordninger for å øke antallet utenlandske studenter i maritim utdanning.

Oppfølging:

Stortinget bevilget i 2008 midlene til stipendordninger for utenlandske studenter fordelt på to fagskoler, tre høyskoler, en vitenskapelig høyskole og ett universitet. Alle som søkte, fikk midler. Regjeringen videreførte dette tiltaket i 2009 og Stortinget bevilget 2 mill. kroner.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Det har vært en jevn økning i søkere til maritime studier i perioden. Vi kjenner ikke til detaljer ift. studentenes nasjonalitet, men det kan synes som andelen utenlandske studenter har øket. En stor del av disse kommer fra Sverige.

Tiltak 37: Regjeringen vil utrede forhold knyttet til situasjonen i norsk maritim utdanning, som rekruttering, frafall, lærermangel og lærerkompetanse. Utredningen ferdigstilles i januar 2008.

Oppfølging:

Utredningen ble gjort av NIFU-STEP og den peker på flere forhold knyttet til maritim utdanning og tiltak som kan settes inn for å styrke utdanningen. Blant annet at kampanjer for å øke rekrutteringen bør fortsette. Statistikken viser en økning i antall søkere på maritim utdanning, men det er fortsatt ikke oppe på optimalt nivå som på slutten av 90-tallet. Rapporten peker også på mangel på faglærere i maritime fag, mangel på lokaler og midler fra fylkeskommunene til å opprette flere klasser.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Det faktum at skoleeier måles på hvorvidt søkerne får oppfylt sitt førstevalg, kan gi en uheldig effekt i forhold til økt rekrutteringskampanjer. Det mangler en overordnet plan for dimensjonering av utdanningstilbud, læreplaner og kadettplaner.

Det er stor etterspørsel etter maritim teknisk kompetanse. Direktoratet har utfordringer med å rekruttere og beholde personer med denne kompetansen og vi antar at maritime utdanningsinstitusjoner er i samme situasjon.

Tiltak 38: Regjeringen vil vurdere å forenkle mønstringssystemet for sjøfolk og redusere fartstidskrav for ikke konvensjonsbestemte krav.

Oppfølging:

En endring av mønstringsinstituttet har til formål å forenkle og effektivisere kontrollsystemet i forbindelse med tiltredelse av sjøfolk om bord på norske skip, blant annet ved å redusere hyppigheten av offentlig kontroll. Direktoratet har sendt ut et forslag med høringsfrist 24. juli 2009. Fartstidskrav for utstedelse av ikke-konvensjonsattest, omhandler fritidsbåtskipersertifikat og kokkesertifikat. Fritidsbåtskipersertifikat vurderes i forbindelse med en revisjon av Kvalifikasjonsforskriften. Spørsmål om godkjenning av fartstid og opplæring av kokker for tjeneste om bord i skip er behandlet i møte i Rådet for maritime sertifikater og bemanning. Det er enighet om at godkjenningsvilkår og fartstidskrav skal forenkles i nært samarbeid med Norsk Sjømannsforbund. Det er viktig at berørte parter i næringen blir aktivt med i prosessen, som Sjøfartsdirektoratet tar sikte på skal være fullført i løpet av 2009.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

I påvente av tilsynshjemmel i sjømannsloven, har fastsettelsen av forskriften blitt utsatt. Begrunnelsen for utsettelsen, er at det er krav til kontroll med sjøfolks ansettelsesavtaler i ILO-konvensjon nr. 22, som Norge er bundet av inntil ILO-konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC) trer i kraft, og at det ikke kan føres tilsyn med ansettelsesavtalene om bord i skip før hjemmelen i sjømannsloven trer i kraft. Offentlig kontroll vil mest sannsynlig fortsette inntil lovendringene i sjømannsloven trer i kraft, og vi har fått signaler fra NHD på at lovendringene ikke vil tre i kraft før MLC trer i kraft. MLC vil tre i kraft for Norge ett år etter at 30 land har ratifisert konvensjonen, og det antas at den vil tre i kraft i løpet av 2013.

For øvrig ble dagjeldende § 7 i forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste opphevet den 1. november 2011, slik at rederiene nå kan sende melding om registrering av arbeidsforhold direkte til arbeidstaker- og arbeidsgiverregisteret uten å gå veien om de offentlige kontrollmyndighetene.

Fartstidskravet for fritidsbåtskipersertifikat kan alternativt dekkes ved praktisk utsjekk.

Fartstidskrav for kokker er vesentlig forenklet i Kvalifikasjonsforskriften som trådte i kraft 1/1-12. Frem til ikrafttreden av MLC konvensjonen, er Norge er imidlertid bundet av ILO69 konvensjonen – noe som vanskeliggjør en ytterligere forenkling.

Tiltak 39: Regjeringen vil videreføre kompetansefondet. Regjeringen vil invitere stiftelsens styre til en drøfting av videre nivå, innretning og prioritering av midlene.

Oppfølging:

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) ble opprettet høsten 2003 mellom Norges Rederiforbund, de norske sjømannsorganisasjonene og Nærings- og handelsdepartementet. SNMK er et produkt av refusjons- og

nettolønnsordningen (se tiltak 6), hvor ett av kriteriene for å motta støtte fra ordningen innebærer at rederiene må innbetale et fastsatt beløp per ansatt per måned (nå: kr 500) til et kompetansefond. Stiftelsen har enerett til å innkreve og forvalte disse midlene, og skal arbeide for kompetansehevingsog rekrutteringstiltak for norske sjøfolk. I 2008 ble det gitt støtte på 48,3 mill. kroner til ulike opplæringsstillinger. Dette var en økning på om lag 20 prosent fra utbetalingen i 2007 på 39,9 mill. kroner. Midler til ulike rekrutteringskampanjer (herunder ikkeforalle.no) og HMS-tiltak var derimot noe redusert, fra 14,4 mill. kroner i 2007 til 11,6 mill. kroner i 2008.

Antall opplæringsplasser som ble omfattet av utbetalingene var 2 103 for første halvdel av 2008, fordelt på 177 rederier. For andre halvdel var dette økt til 2 295 plasser fordelt på 188 rederier. Utviklingen i antall opplæringsstillinger har økt kraftig siden opprettelsen av fondet. Sammenligner man første halvdel 2008 med første halvdel 2004, har antall opplæringsplasser steget med hele 110 prosent. Dette viser at stiftelsen fungerer etter sin hensikt og at rederiene er seg bevisst sin egen rolle når det gjelder utdanning av flere norske sjøfolk. Det har blitt avholdt flere møter mellom SNMK og Nærings- og handelsdepartementet, både på embetsnivå og med politisk ledelse, hvor videre nivå, innretning og prioriteringer over anvendelsen av midlene har blitt skissert og drøftet.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Ordningen fungerer etter hensikten.

2.4 Forskning og innovasjon

Tiltak 43: Regjeringen vil oppgradere og styrke den maritime forskningsinfrastrukturen ved Marintek. Regjeringen foreslår å styrke basisbevilgninger og nødvendige utstyrsbevilgninger med 25 mill. kroner neste år.

Oppfølging:

I løpet av 2008 og 2009 ble det bevilget 45 mill. kroner gjennom Maroff-programmet til oppgradering av laboratoriene i Trondheim. Bidraget fra Forskningsrådet er fulgt av betydelige egeninvesteringer fra Marinteks side. Departementet har gitt tilsagn til forprosjektet "Den tredje bølgen" med 8 mill. kroner med forutsetning om at næringslivet går inn med et tilsvarende beløp (tiltak i stortingsmeldingen om innovasjon). Formålet med forprosjektet er å utrede behov og muligheten for et neste generasjons forsknings- og laboratoriesenter i Trondheim.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

Direktoratet deltok aktivt i forberedelsen av «Den tredje bølgen» som styremedlem i Marintek i perioden 2006-2011.

Tiltak 44: Regjeringen vil styrke myndighetenes muligheter til å koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre internasjonale fora av relevans for maritim næring med målrettede forsknings- og innovasjonssatsinger.

Oppfølging:

Forum for miljøvennlig skipsfart er et organ for drøfting av internasjonale miljøreguleringer. Det er opprettet en styringsgruppe som består av representanter fra næringen og det offentlige. For å bedre koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre fora er styringsgruppen for Forum for miljøvennlig skipsfart blitt utvidet til også å inkludere sekretariatet til Marut. Forum for miljøvennlig skipsfart

har avholdt tre seminar siden maritim strategi ble lagt fram med følgende tema: det klimavennlige skip, ballastvann og miljøvennlig skipsfart.

Sjøfartsdirektoratet sine oppsummeringer/kommentar pr 2012:

I tillegg til de tre nevnte seminarer som er nevnt i avsnittet over har Forum for miljøvennlig skipsfart arrangert to seminarer med titlene «Maritim næring i nytt klima» (mai 2010) og «Oppklaringsseminar om kommende ballastvannkrav» (september 2011).