



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Fremtiden er maritim

Innspill til stortingsmelding om
maritim næring

Innspill

Ambisjoner for en maritim fremtid.....	3
Maritim politikk virker!.....	5
Fremtiden er maritim	7
Ringer i vannet	9
Norsk skipsfart – status og utviklingstrekk	11
Det grønne skiftet er i gang.....	12
Eierskap og rammebetingelser	14
På norske hender	14
I et internasjonalt marked	15
På norsk flagg	16
Konkurransedyktig rederiskatteordning	17
Økt konkurransekraft for norske sjøfolk.....	19
Finansieringsordninger som fremmer konkurransekraft	19
Mulig konsolidering av eksportfinansieringsområdet	20
Bedre regelverk for restruktureringer	20
En grønn, maritim fremtid	22
Klimateknologi for nullutslipp	22
Det grønne skiftet	26
Et rent og rikt hav.....	27
Guidelines for bærekraftsrapportering.....	28
Neste kapittel for energinasjonen Norge	30
Verdiskaping og omstilling av oljeklyngen.....	31
Havvind - et nytt norsk industrieventyr	32
Et hav av nye muligheter	34
Mineralutvinning til havs	34
Et fremtidsrettet arbeidsliv.....	36
Et velregulert arbeidsliv.....	36
Norske lønns- og arbeidsvilkår.....	37
Forskning og kompetanse for fremtiden.....	39
Forskning i verdenstoppen.....	39
Et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat	43

<i>Utdanning av høy kvalitet</i>	<i>44</i>
<i>Sterkt behov for digital kompetanse.....</i>	<i>45</i>
<i>Maritim operativ kompetanse i en digital fremtid</i>	<i>45</i>
<i>Bred satsing på kompetanseløft i maritim næring.....</i>	<i>47</i>
<i>Etter- og videreutdanning – lære hele livet</i>	<i>48</i>
<i>Digitalisering skaper muligheter.....</i>	<i>50</i>
<i>Norge med digital ledertrøye?</i>	<i>50</i>
<i>Krav til standarder.....</i>	<i>51</i>
<i>Digital vask</i>	<i>51</i>
<i>Rapporteringsrutiner, systemer og krav</i>	<i>52</i>
<i>Norge bør ta ledertrøyen</i>	<i>52</i>
<i>Autonome skip og nye transportsystemer</i>	<i>52</i>
<i>Digitalisering av myndighetstjenester</i>	<i>54</i>
<i>Internasjonale forhold.....</i>	<i>55</i>
<i>Global næring, globale reguleringer</i>	<i>55</i>
<i>Resirkulering av skip.....</i>	<i>57</i>
<i>Arbeid mot korrupsjon i maritim næring</i>	<i>58</i>
<i>Maritimt trusselbilde.....</i>	<i>59</i>
<i>Maritim sikkerhet og beredskap</i>	<i>59</i>
<i>Nærskipsfart</i>	<i>62</i>
<i>Grønn flåtefornyelse.....</i>	<i>64</i>
<i>Grønn logistikk</i>	<i>65</i>
<i>Norges Rederiforbund mener - tiltakskatalog</i>	<i>66</i>

Ambisjoner for en maritim fremtid



Med kurs mot ny fremtid. Havet binder verden sammen. Norsk skipsfart er gjennomglobalisert og bidrar til at Norge er en stormakt til havs. Norge rangerer nå som verdens femte største skipsfartsnasjon målt i flåteverdi. Næringens globale fotavtrykk betyr at de utenrikspolitiske overskriftene kan endre handelsmønstre, investeringer og årsresultater. Ingen andre næringer blir på samme måte umiddelbart påvirket av utviklingen i andre deler av verden.

Nye ringer i vannet. Det er i havet og havdypet mange av fremtidens løsninger vil utvikles. Nye muligheter i havet representerer nye muligheter for den norske maritime klyngen. Vi er stolte av at den norske maritime næringen er offensiv og fremoverlent når det gjelder å finne gode løsninger på verdens utfordringer. Dette til tross for at store deler av næringen har opplevd svært krevende markeder de siste årene. Varetransport og energiutvinning har vært skipsfartens

varemerke. I årene fremover vil det utvikle seg nye muligheter for utvinning av fornybar energi, økt matproduksjon samt høsting av andre naturressurser som mineraler og medisiner fra havet.

Nullutslipp fra 2030. Verden trenger grønne løsninger til havs. Globalt skal skipsfarten halvere klimagassutslippene innen 2050. For å nå disse ambisiøse målsettingene må det satses kraftig på innovasjon og utvikling av nullutslippsteknologi. Vi ser store muligheter for at flytende havvind kan være neste fase for Norge som energinasjon. Norsk industri og den maritime klyngen i Norge har gode forutsetninger for å utvikle grønne løsninger som verden trenger. Norges Rederiforbund intensiverer arbeidet innenfor klima og miljø, og vil at medlemmene fra 2030 – innenfor alle fartøyskategorier – utelukkende skal bestille nullutslippsskip.

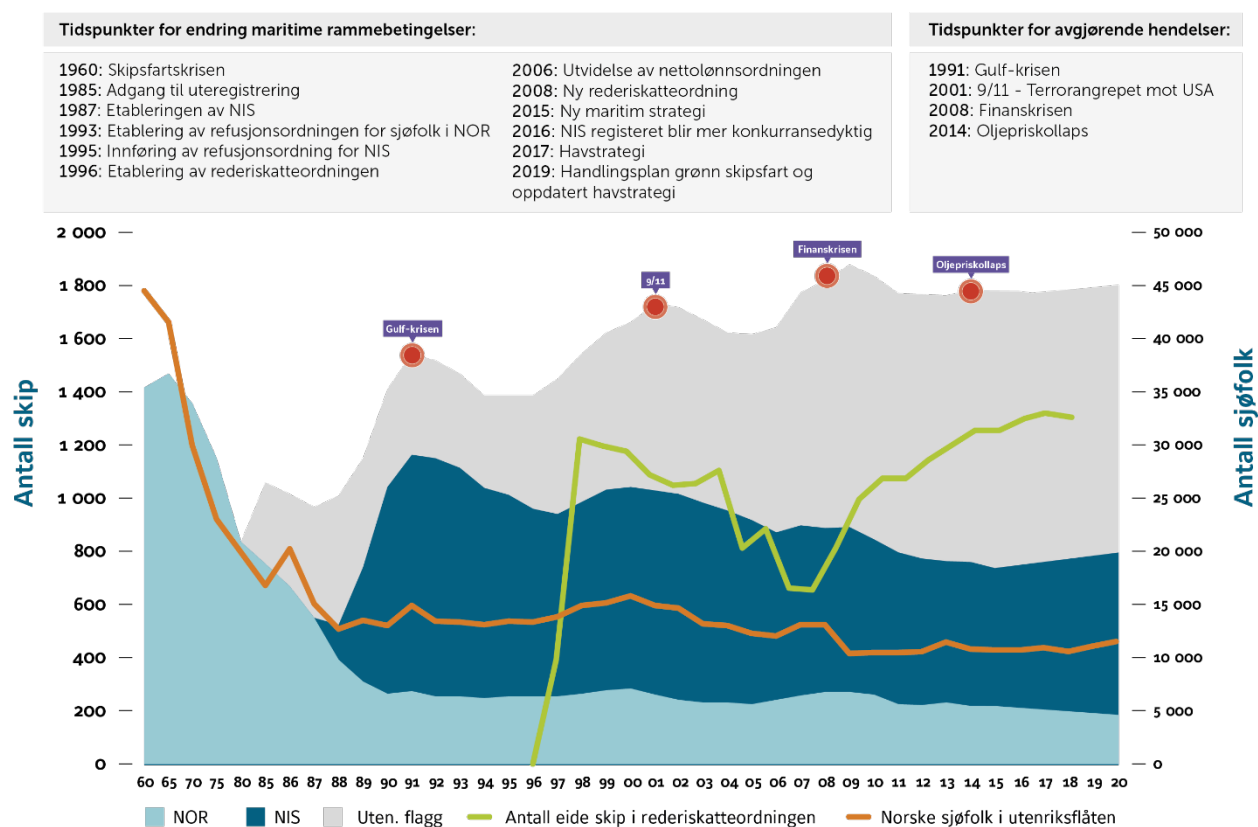
Vi håper dette innspillet er nyttig i arbeidet med ny maritim stortingsmelding, og ser frem til fortsatt godt samarbeid i arbeidet med stortingsmeldingen som skal legges frem høsten 2020.

Med vennlig hilsen
Norges Rederiforbund



Harald Solberg
Administrerende direktør

Maritim politikk virker!



Den norske maritime næringen har en internasjonal og svært konkurranseutsatt posisjon. Det betyr at den lett påvirkes av endringer i rammebetingelser, nasjonale så vel som internasjonale. Samtidig gjør næringens internasjonale natur den svært sårbar for forskjeller mellom ulike lands rammebetingelser.

Konkurransedyktige rammevilkår som hensyntar næringens internasjonale karakter og et godt samarbeid med myndighetene er viktige forutsetninger for at norske rederier skal kunne opprettholde sin verdensledende posisjon. Endringene i næringen er sterkt påvirket av politiske veivalg. Både god og dårlig maritim politikk virker raskt.

Et sentralt politisk grep som har påvirket næringen positivt var etableringen av Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) i 1987. Dette viste seg å være et godt tiltak for å øke andelen skip med norsk flagg og for å bremse den sterkt nedadgående trenden for antallet norske sjøfolk i utenriksflåten. Flere tiltak, som rederibeskatning og nettolønns- og refusjonsordning, har også

vært viktige og gitt positive resultater. Regjeringens lempelser i fartsområdebegrensningene for skip registrert i NIS har medført en betydelig hjemflagging og med det styrket det norske flagget. Norges Rederiforbund forventer ytterligere innflagging som følge av de endringer som ble lagt frem i regjeringens maritime strategi.

Figuren over viser utviklingen i størrelsen på den norskflaggede flåten, den totale norskkontrollerte flåten og antallet norske sjøfolk fra midten av 1960-tallet. Figuren inneholder også antall eide skip i rederiskatteordningen siden etableringen i 1996. Det er også lagt til en liste med årstall og hendelser som markerer viktige endringer i utviklingen. I dette bildet er det selvsagt viktig å ha med seg konjunkturutviklingen i samme periode. Attraktiviteten til Norge som maritimt vertsland er avhengig av at de maritime rammebetingelsene er stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.

Norges Rederiforbund mener regjeringens maritime strategi gir et godt grunnlag for å videreutvikle den norske maritime klyngen. Vi vil i den sammenheng understreke at rammebetingelsene bør videreutvikles for å sikre at Norge forblir og styrker seg som en maritim stormakt.

Fremtiden er maritim

Det er neppe noen næring i Norge med større potensial enn de maritime. SINTEF-rapporten «Fremtidsmuligheter i maritime næringer» fra 2019 viser en mulig verdiskaping på 900 milliarder kroner i 2050 og 140 000 jobber. Men det kommer ikke til å skje av seg selv. Det er neppe noen næring i Norge som har større fremtidig verdiskapingspotensial enn de maritime næringene.

Norge har enorme fortrinn i naturressurser og kompetanse, og vi er en stor sjøfartsnasjon med en lang og stolt historie. Men vi må ha gode rammebetingelser fra politikerne. Særlig viktig her er videreutvikling og samordning av offentlige ordninger som finansierer kommersialisering av forskningen og gode løsninger. Havnæringen må få tilgang på tilstrekkelig arbeidskraft med riktig kompetanse. Vi må ha nok studieplasser og utdanning må være tilpasset fremtidens digitale arbeidsliv. Da kan næringene klare å bygge opp den nødvendige kompetansen.

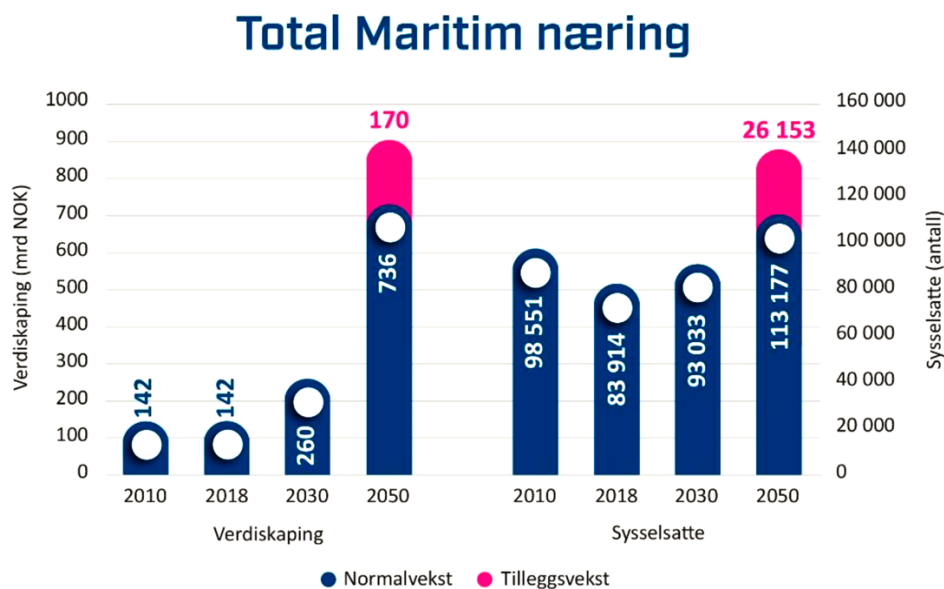
Det myldrer av ideer, prosjektskisser og prototyper langs hele kysten. I dette arbeidet fungerer norskekysten, og særlig den nære skipstrafikken, som et teknologilaboratorium for å teste ut og ta i bruk nye løsninger som hele den internasjonale skipsfarten vil etterspørre i årene som kommer. Det gir oss en unik mulighet til å utvikle en ny norsk eksportnæring.

Kunnskapsoverføring mellom havnæringene er avgjørende for å lykkes. Vi ser at kompetanse og teknologi utviklet i havnæringene stadig oftere blir relevant for andre næringer. Slik kan vi som land bli verdensledende på flere områder. Dette har eksempelvis ført til at Trondheimsfjorden ble godkjent som verdens første testområde for autonom skipsfart.

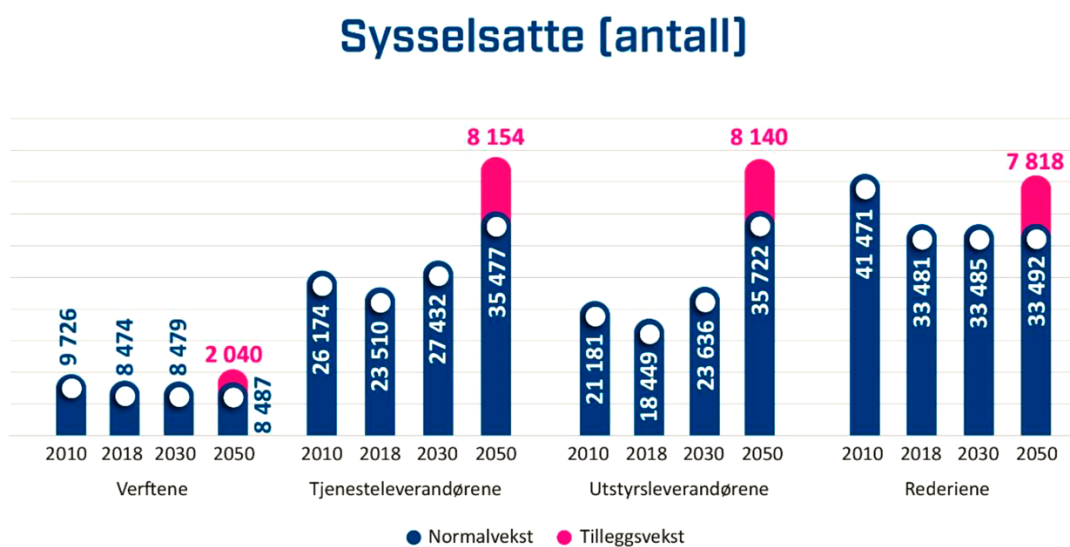
Rapporten mener at Norge har alle forutsetninger for å gå i front og skape verdier og nye løsninger, men at det vil kreve betydelig satsing og godt samarbeid mellom myndighetene og næringslivet. Maritim næring er ett av få områder hvor Norge har en internasjonalt konkurransedyktig leverandørkjede som kan levere komplette løsninger til et globalt marked.

Fremover venter det massive endringer og sterk vekst innenfor sjøtransporten, blant annet som følge av strengere klima- og miljøkrav. Det åpner store muligheter for den norske maritime næringsklyngen. Norge ligger helt i front innen klima- og miljøvennlige fremdriftsløsninger for skip og er allerede i front på gassdrift – LNG-fartøy, og på elektriske ferger. Frem mot 2050 vil trolig hele den globale flåten gå fra tungolje som drivstoff, og over på LNG, ammoniakk, hydrogen, biodrivstoff og elektrisitet.

Den norske maritime klyngen som designer, utvikler, bygger, vedlikeholder, opererer og omsetter skip, utstyr og spesialiserte tjenester til alle typer flytende enheter, vil kunne ta solide markedsandeler. Det gjelder områder som havvind, sjømat og havbruk, mineralutvinning i havet og ikke minst CO₂-fangst og lagring.

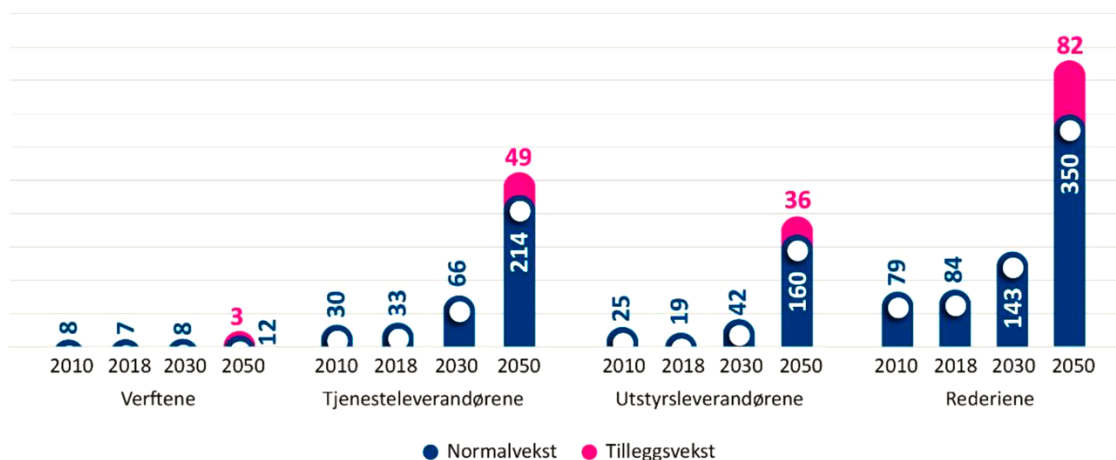


Figur 1: Anslag for verdiskaping og sysselsetting – maritim næring totalt (SINTEF Ocean, 2019)



Figur 2: Anslag for sysselsettingsutvikling per maritime næring (antall sysselsatte) (SINTEF Ocean, 2019)

Verdiskaping (mrd. NOK)

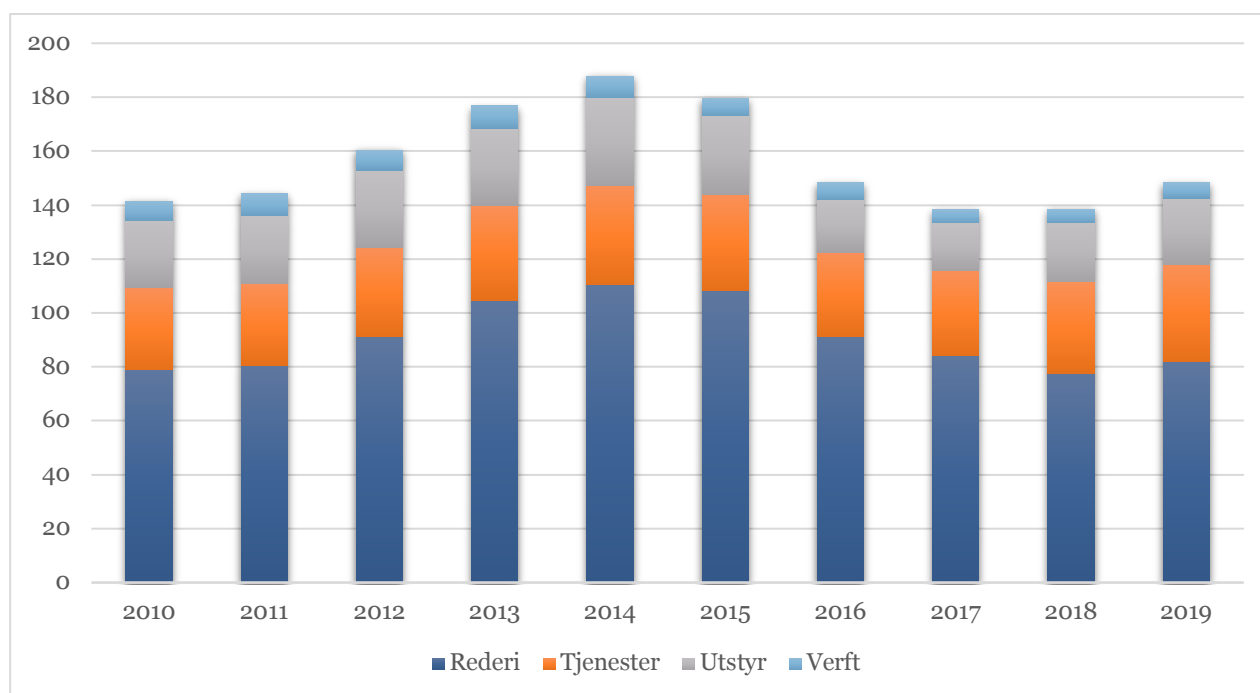


Figur 3: Anslag for verdiskappingsutvikling per maritime næring – i NOK mrd. (SINTEF Ocean, 2019)

Ringer i vannet

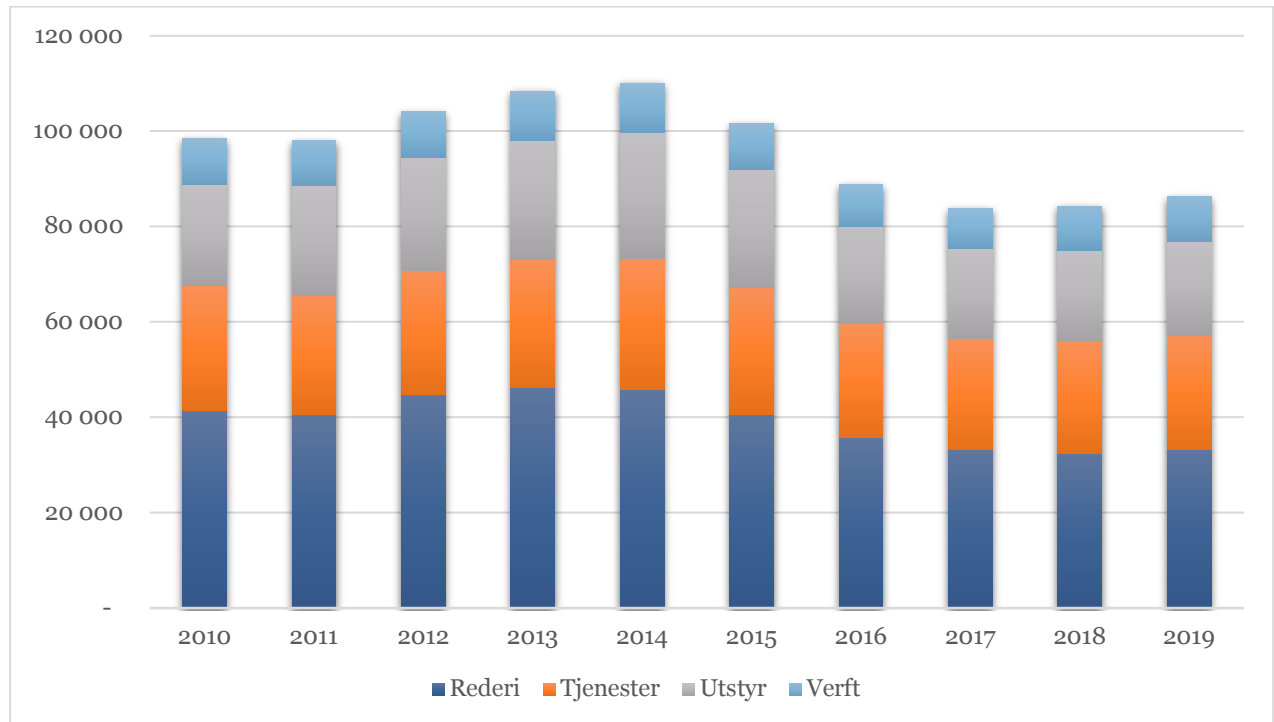
Den samlede næringen sysselsatte rundt 86 500 personer i 2019, og bidro med en verdiskaping på over 148 milliarder kroner. Fra toppåret 2014 til 2017 ble verdiskapingen redusert med nærmere 30 prosent. I 2018 har det igjen vært vekst i næringen, og det anslås en ytterligere vekst på rundt seks prosent i 2019.

Verdiskaping i maritim næring mrd. NOK 2010-2019



Sysselsettingen i næringen har hatt tilnærmet null vekst i 2018. Det forventes her en svak økning i 2019. Rundt 40 prosent av de ansatte i næringen jobber innenfor rederisegmentet. 30 prosent jobber med tjenesteyting, og 20 prosent jobber innenfor utstyrbransjen.

Antall ansatte i maritim næring i Norge 2010-2019

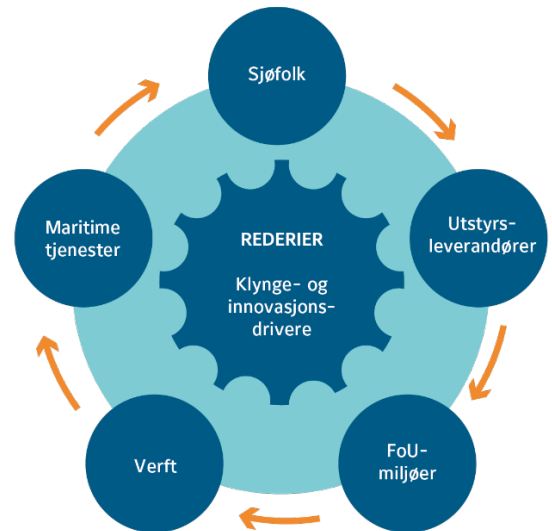


Norske maritime bedrifter har vært teknologisk ledende i mange år. De står blant annet sentralt i den meget avanserte teknologiutviklingen som foregår i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er eksempler på kunnskapsområder hvor den norske næringen leder an. Norske rederier bruker teknologi og kompetanse fra offshoreindustrien til å etablere seg i nye markeder, særlig innenfor havvind. Dette viser at det er et potensial for en stor grad av teknologioverføring mellom segmentene.

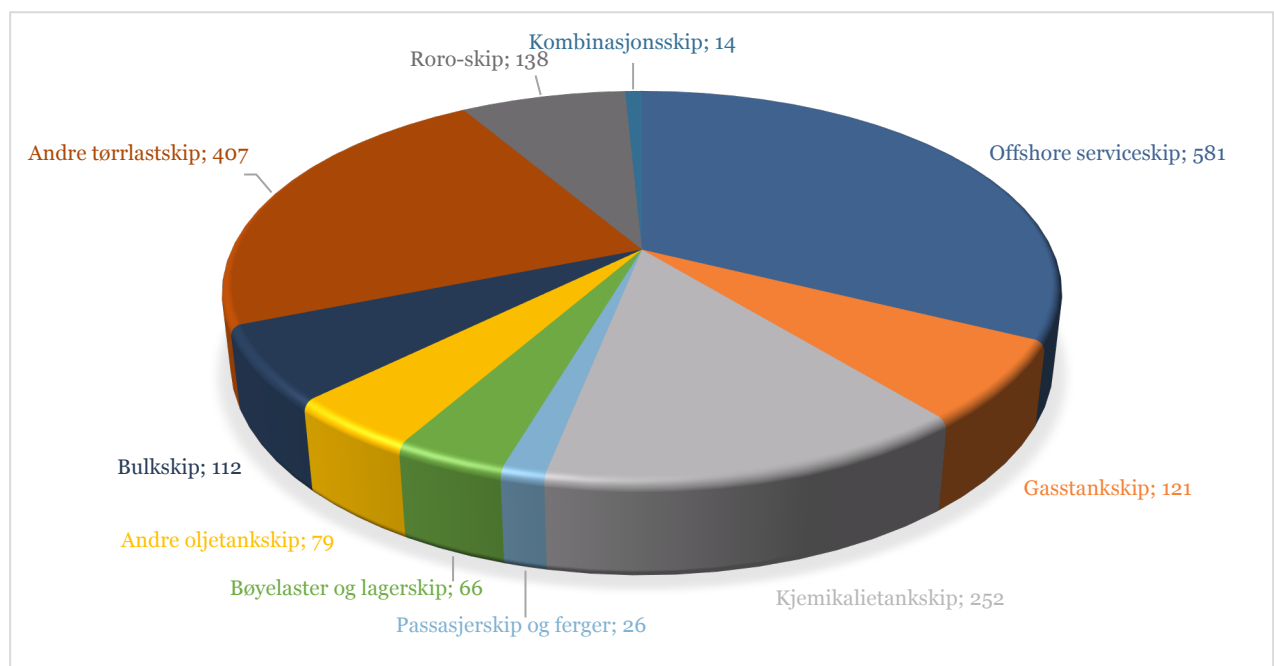
Skipsfart blir i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer, noe som krever avanserte databaser, overvåkingssystemer og kommunikasjonsformer. Det stilles også stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, hvilket fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling, for eksempel knyttet til skipsdesign, fremdriftssystemer og ballastvann.

Norsk skipsfart – status og utviklingstrekk

Den norskkontrollerte utenriksflåten har de siste årene opplevd en god vekst i både antall skip og tonnasje, og per oktober 2019 teller flåten totalt 1 796 skip. Gjennom 2017, 2018 og de tre første kvartalene i 2019 har flåten vokst med 80 skip, og 14 prosent målt i dødvekttonn. Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har isolert sett hatt en solid vekst de siste årene. Norsk ordinært register (NOR) har svekket seg noe blant utenriksrederiene i samme periode. Samlet har det norske flagget styrket seg. Sammensetningen av den norskkontrollerte utenriksflåten viser at offshore serviceskip er det største segmentet målt i antall skip.



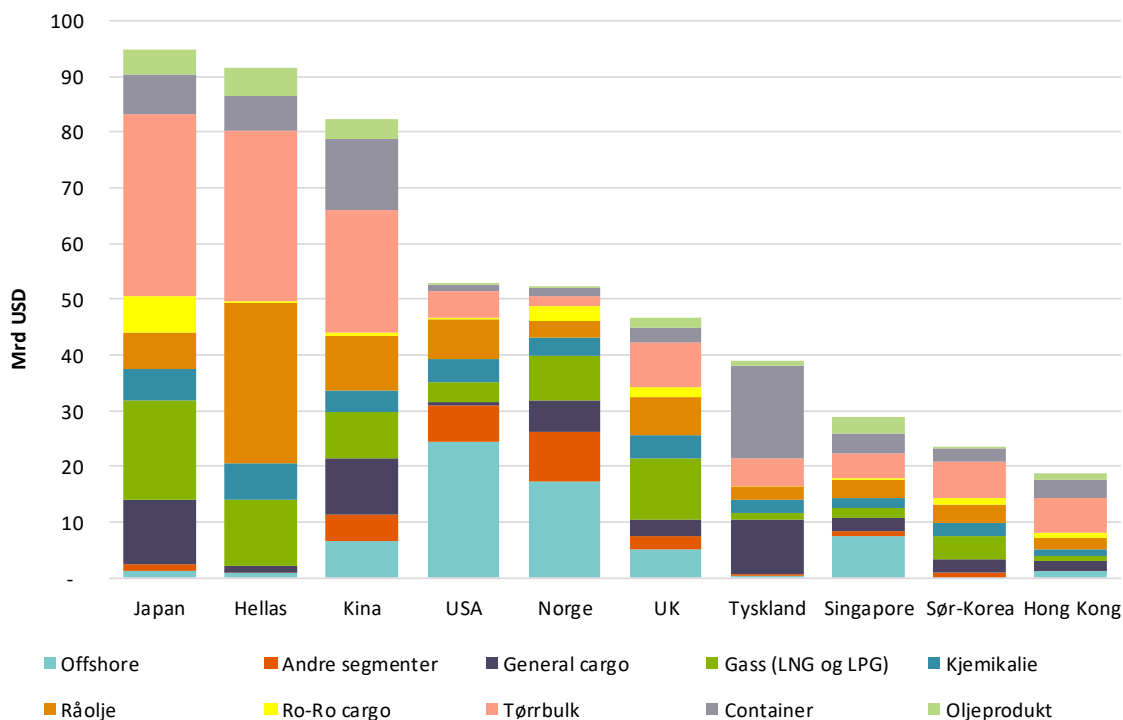
Norskkontrollert utenriksflåte 1. oktober 2019 – fordelt på skipstyper



Norge er fortsatt verdens femte største skipsfartsnasjon

Verdien på verdensflåten er i 2018 beregnet til 851 milliarder dollar. Dette er en økning på rundt åtte prosent fra året før. Norge ligger nå på en femteplass. Japan, Hellas og Kina er de tre desidert største nasjonene og USA ligger på en fjerdeplass, med knapp margin foran Norge på listen. I den norske flåten har offshoresegmentet høyest markedsverdi, og det er kun USA som har høyere markedsverdi på sin offshoreflåte. Anslag for 2019 viser en vekst på over ti prosent for verdien av verdensflåten totalt, dette gjelder også for den norske skipsflåten.

Verdens ti største skipsfartsnasjoner rangert etter flåteverdi 2018



Det grønne skiftet er i gang

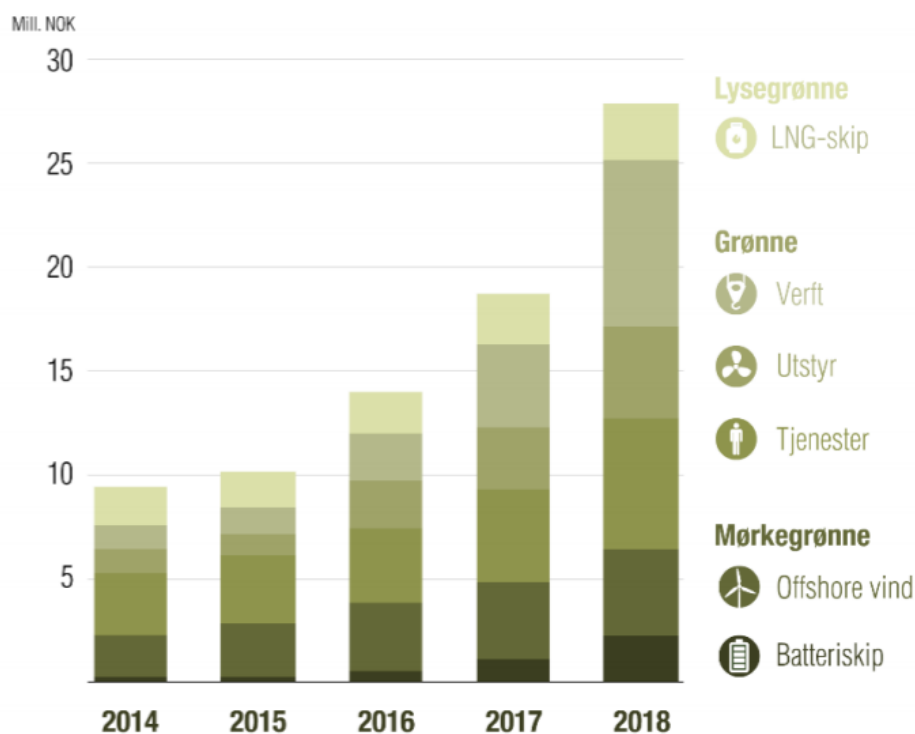
Menon publiserte nylig en rapport om status for grønn maritim næring i Norge. Grønn maritim næring har allerede en betydelig, og raskt voksende omsetning i Norge. Omsetningen var på rundt 28 milliarder i 2018, og investeringene var på fem milliarder. Omsetningen er tredoblet fra 2014 til 2018, i en periode der total omsetning i maritim næring sank med 23 prosent. Den økte omsetningen kommer som følge av nye utslippskrav, og en strategisk omstilling i norsk maritimt næringsliv. Tidlig tilpasning til grønn skipsfart kan på sikt bli et konkurransefortrinn for norsk maritim næring. Eksportandelen er også relativt høy i denne næringen.

Det grønne maritime næringslivet har høy verdiskaping per ansatt. Verdiskapingen er høyere enn gjennomsnittet for norsk næringsliv, olje og gass unntatt. Dersom man kan flytte årsverk og kapital fra en gjennomsnittlig lønnsom del av norsk næringsliv inn i grønt maritimt næringsliv vil Norge tjene på dette totalt sett. Likevel må det påpekes at verdiskaping per ansatt i maritim næring som helhet er enda høyere enn i grønn maritim næring.

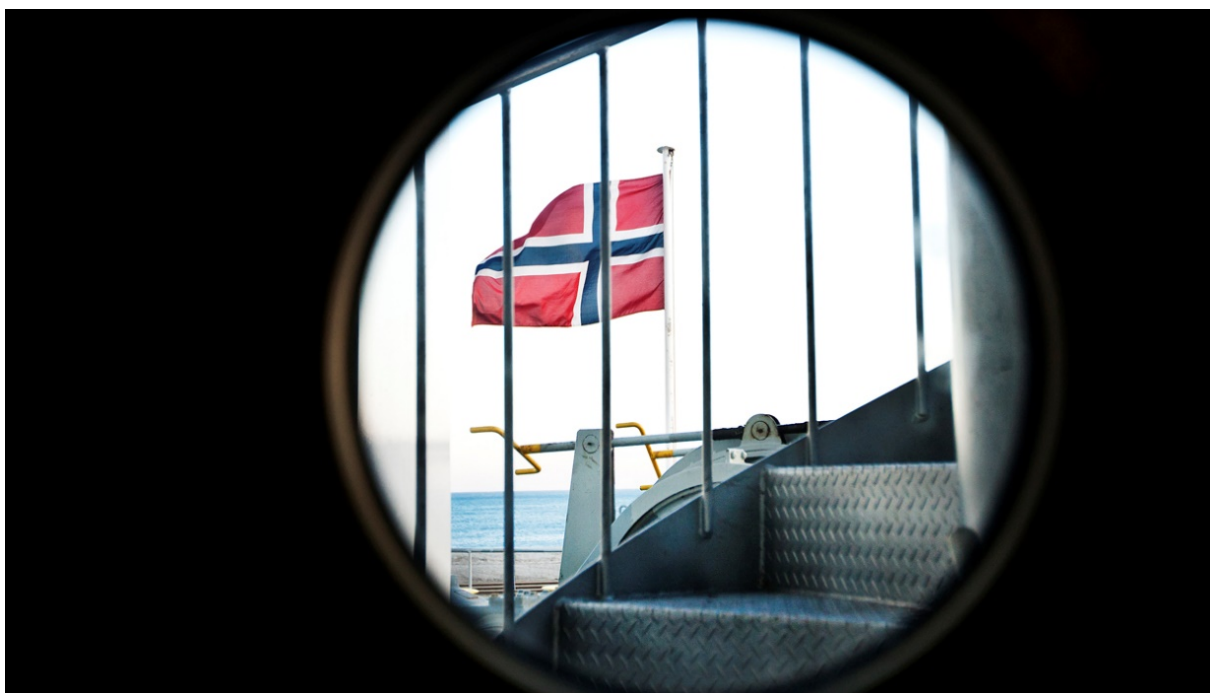
Aktiviteten i grønn maritim næring fordeler seg hovedsakelig på fire teknologier, og på flere forskjellige bransjer. Verft er den største bransjen når det gjelder omsetning og sysselsetting, mens offshorerederier eksporterer mest. Teknologiske tjenester, utstysprodusenter, nærskipfart og andre tjenester er også bransjer med betydelig grønn omsetning og sysselsetting. Når det gjelder investeringer i teknologier fordelte disse seg på installering av scrubbere, LNG-drift og batteripakker i 2019. I tidligere år har det også vært betydelige investeringer i offshore vind-skip, men siden 2014 har norske redere bestilt få nye skip til dette formålet. Investeringene i scrubbere var store i 2019, og dette skyldes nye utslippsbegrensninger fra 2020. Likevel var veksten i grønne investeringer stor fra 2018 til 2019, også uten scrubbere.

Total grønn maritim omsetning fordelt på ulike segmenter i perioden 2014-2018.

Kilde: Menon



Eierskap og rammebetingelser



Norsk eierskap | Norges Rederiforbund har som mål å sikre at mest mulig av virksomheten skal eies og drives fra Norge.

Norges Rederiforbund har som mål å sikre at mest mulig av virksomheten skal eies og drives fra Norge. Norske rederier skaper store verdier, og representerer en av våre viktigste eksportartikler. De driver verdensomspennende aktiviteter på alle verdens hav, i skarp global konkurranse. Myndighetsbestemte rammebetingelser for privat, personlig eierskap i og fra Norge er derfor svært viktig for rederiene og deres eiere.

På norske hender

Det private langsiktige eierskapet er svært viktig for den maritime næringen. Dette er eiere med risikovilje og et industrielt og langsiktig perspektiv for sine virksomheter, noe som er avgjørende i en kapitalintensiv og syklisk næring. Konkurransedyktige rammebetingelser for eierskap er sentralt for videreutviklingen av den maritime verdiskapingen i Norge. God eierskapspolitikk er god næringspolitikk.

Mange eiere bidrar til nyskaping og innovasjon i norsk næringsliv gjennom å engasjere seg i utvikling av nye bedrifter og å bidra med kapital, kompetanse og nettverk til bedrifter utenfor sine egne bransjer. Svært ofte handler det om nystartede bedrifter som har problemer med å skaffe finansiering gjennom banker og ordinære kapitalmarkeder. De kan dermed gi den nødvendige kapitalen og tryggheten som trengs for å hjelpe oppstartsbedrifter frem til kommersialisering og lønnsomhet.

Formuesskatten svekker konkurransedyktigheten til norsk, privat eierskap ved at den systematisk diskriminerer norske private eiere til fordel for utenlandske eiergrupper. Svært få land har i dag formuesskatt. I tillegg svekker den incentivene til å fornye virksomheten, da formuesverdien for nye driftsmidler vil være betydelig høyere enn for eldre, langt nedskrevne driftsmidler. Dette svekker produktivitetsveksten og innovasjonstakten. Formuesskatt ilignes også regelmessig på eierskap (aksjer, andeler mv.) uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet. Dette gjør selskapene spesielt sårbare i nedgangstider, gjennom at eierne kan måtte ta ut utbytte for å betale formuesskatten.

«Formuesskatten svekker konkurransedyktigheten til norsk, privat eierskap, ved at den systematisk diskriminerer norske private eiere i forhold til andre utenlandske eiergrupper.»

Det er derfor viktig at myndighetene iverksetter tiltak som kan styrke det norske private eierskapet, for eksempel gjennom endringer i formuesskatten.

Også Alliansen for norsk privat eierskap, som består av elleve næringsorganisasjoner (inkludert Rederiforbundet) og representerer over 110 000 virksomheter med over 900 000 ansatte, foreslår at arbeidende kapital skal fritas for formuesskatt på grunn av de skadelige virkningene.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Innføre et fritak i formuesskattesystemet for arbeidende kapital
- Innføre ytterligere verdsettelsesrabatt for arbeidende kapital på veien mot et endelig skattefritak

I et internasjonalt marked

Internasjonal skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet er svært kapitalintensive næringer med høy grad av mobilitet. Realkapitalen er ikke stedbunden, og er således lett å flytte både på kort og lang sikt. Den internasjonale sjøtransporten er samtidig preget av relativt liberal markedsadgang.

De globale markedene gjør at et rederi kan sette sammen den mest kvalitets- og kostnadseffektive kombinasjonen av produksjonsfaktorer for ethvert prosjekt. Et norskeid skip kan være tegnet og

prosjektet i Norge, og bygget i Korea. Skipet kan være belånt i New York, forsikret i London, bemannet med norske offiserer og filippinsk mannskap, og klassifisert av norske DNV GL. Det kan være registrert på Isle of Man og gå i fart mellom Brasil og Kina for en tysk vareeier. Transportoppdraget kan være gjort gjennom en megler i Singapore og en megler i London.

Det er nivået i de globale markedene som bestemmer prisen på de tjenestene som rederiene yter.

Prisen er også påvirket av at internasjonale rederier ikke trenger å ta hensyn til skatt i sine avkastningskrav. Det er dermed kunden som har fordelene i form av lavere rater – ikke rederiene og deres eiere.

«Et norskeid skip kan være prosjektert og tegnet i Norge, og bygget i Korea. (...) Det kan være registrert på Isle of Man og gå i fart mellom Brasil og Kina for en tysk vareeier.»

På norsk flagg

Som skipsfartsnasjon er det viktig for Norge å ha en stor andel av flåten under nasjonalt flagg. Dette er en del av det nasjonale fotavtrykket for næringen. Mange skip under nasjonalt flagg er viktig for å opprettholde og videreutvikle kompetansen til sjøfartsadministrasjonene i Norge. Det er også svært viktig for Norges gjennomslagskraft i internasjonale fora som IMO. På grunn av de stadig mer krevende og sammensatte sikkerhetsutfordringene for skipsfarten er norsk flagg også viktig for å sikre best mulig oppfølging fra norske myndigheter når skipene opererer internasjonalt.

Erfaringene viser at den viktigste faktoren for valg av NIS fremfor utenlandske registre er at rederiene har stabile og konkurransedyktige rammebetingelser i Norge. Norsk flagg er videre viktig for sysselsettingen av norske sjøfolk – også for NIS. Da det ble gitt adgang til NIS på konstruksjonsskip på norsk sokkel ble om lag 1 000 nye norske sjøfolk ansatt på slike skip. Av skipene som opererer i utenriksfart viser undersøkelser av Menon, gjort i oppdrag for sjømannsorganisasjonene, at om lag 88 prosent av seilingstiden for skipene som opererer på norsk sokkel foretas med skip i NOR. For øvrig skipsfart er bildet mer sammensatt. I den norskkontrollerte utenriksflåten var det per tredje kvartal 2019 979 skip med utenlandsk flagg, mens det var 648 skip i NIS. Det viser at det er et betydelig potensial for økning i antall skip i NIS.

«Den viktigste faktoren for at rederiene skal velge NIS fremfor utenlandske registre er at man har stabile og konkurransedyktige rammebetingelser i Norge.»

Hovedformålet med etablering av NIS var å hindre ytterligere utflagging av skip fra det norske ordinære register og utflytting av rederienes virksomhet. Åpningen for direkteregistrering fra utenlandske skipseieende selskaper viser at man også etablerte NIS for å tiltrekke seg denne aktiviteten til Norge. Dette er senere forsterket gjennom at nasjonalitetsvilkårene etter NIS-loven

§ 1 nå også oppfylles for selskaper som er registrert i EØS-området, jf. Sjøloven § 1 tredje ledd.

Muligheten utenlandskeide skip har til å registreres i NIS har vært benyttet i relativt liten utstrekning i praksis og det bør være et betydelig potensial for å øke denne andelen.

Det er gledelig at Sjøfartsdirektoratet i de senere årene har lyktes i bestrebelsene med å øke det norske flaggets attraktivitet i konkurranse med andre utenlandske kvalitetsregistre. Det har vært sentralt at direktoratet anerkjenner konkurransen og betydningen av at flagget gjøres mest mulig konkurransedyktig innenfor alle direktoratets arbeidsområder, med stikkord som service og kvalitet. Det er viktig at dette gode arbeidet fortsetter.

Også regulatoriske hindre gjør at mange rederier ikke har anledning til å bruke norsk flagg. Det viktigste forhold her er fartsområdebegrensningene for NIS. Gjennom Fartsområdeutvalget og regjeringens oppfølging av deres anbefalinger, har man fått en økt innflagging fra utenlandske registre til NIS. Når det særlig gjelder NIS på kysten har sjøfartsmyndighetene etter vårt syn tolket utvalgets anbefaling snevrere enn det som var utvalgets intensjon. Det medfører at skip som burde hatt muligheten til å bruke NIS isteden må bruke utenlandsk flagg. Ellers kan vi ikke se noen grunner til at det ikke bør kunne åpnes for NIS på områder der rederiene av konkurransemessige grunner ikke kan bruke NOR, noe som for eksempel er tilfelle for bøyelastere.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Sørge for at sjøfartsmyndighetene fortsetter det gode arbeidet med fokus på service og kvalitet
- Sørge for at forslaget fra Fartsområdeutvalget om adgang til NIS på kysten blir gjennomført i tråd med utvalgets intensjoner
- Åpne for adgang til å bruke NIS på områder der det i dag ikke er rederier som har skip i NOR, for eksempel bøyelastere som opererer på norsk sokkel
- Iverksette en kampanje for å øke innflaggingen til de norske skipsregistrene, der man for eksempel ser på gebyrene slik man har gjort i Danmark
- Foreta mer aktiv internasjonal markedsføring av muligheten for utenlandskeide skip til å kunne registreres i NIS

Konkurransedyktig rederiskatteordning

Rederinæringen har vist en reell mobilitet gjennom den historisk dominerende organiseringen. De seneste 20 årene har imidlertid utviklingen internasjonalt gått i retning av å legge til rette for at den internasjonale skipsfartsnæringen ikke skal behøve å bruke selskaper i lavskatteland, men benytte nasjonale systemer, ofte i form av særskilte rederiskatteordninger og tonnasjeskattesystemer.

Gjennom EU-kommisjonens statsstøtteretningslinjer for maritim transport er det etablert en ramme for beskatning av skipsfarten i Europa, som også gjelder for Norge. Regelverket gir skipsfarten et unntak fra det generelle forbudet mot statsstøtte i EØS-området, og åpner for at skattesatsen for rederier kan reduseres til null. EU-kommisjonen har oppfordret sine medlemsland til å benytte det handlingsrom som ligger i retningslinjene, og en rekke land har gjort det. Formålet er å sikre en konform og konkurransedyktig skattlegging av internasjonal skipsfart eid og drevet fra EU/EØS-området. I tillegg har en rekke land utenfor EU/EØS-området innført tilsvarende ordninger.

I praksis har retningslinjene ledet til en relokalisering av skipsfartsvirksomhet til EU/EØS-området. En rapport utarbeidet av Oxford Economics viser at den EU/EØS-kontrollerte skipsflåten har vokst betydelig. Dette har ført til økt verdiskaping og sysselsetting i EU/EØS-området. Kombinasjonen av høy mobilitet og følsomhet for endringer i skattebelastningen har brakt næringen tilbake til regionen når skattebetingelsene i global sammenheng er gjort konkurransedyktige.

En svakhet ved retningslinjene er imidlertid at rigger og andre flyttbare installasjoner ikke omfattes. Eierskapet til disse installasjonene ligger i dag i stor grad utenfor EØS-området. Dette til tross for at riggselskapene befinner seg i samme internasjonale konkurransesituasjon som rederinæringen for øvrig, og bidrar til sysselsetting og verdiskaping i EØS-området.

Attraktiviteten til Norge som maritimt lokaliseringsland handler derfor om at rammebetingelsene må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige. Uten norske rederier mister den maritime næringen den viktigste innovasjons- og nyskappingsdriveren. Innføringen og videreutviklingen av en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning i 1996 og i 2007 var viktige tiltak som ga sterk flåtevekst.

Rederiskatteordningen er en nødvendighet for å kunne opprettholde den norske rederinæringen. Det er derfor viktig å vedlikeholde konkurransekraften i den norske rederiskatteordningen slik at rederiene opplever det som attraktivt å satse i Norge.

«Attraktiviteten til Norge som maritimt lokaliseringsland handler om at rammebetingelsene må være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.»

Den norske rederiskatteordningen er i dag konkurransedyktig, men flere og flere rederier opplever utfordringer med den særnorske inngjerdingen av lovlig aktivitet. Inngjerdingen hindrer at skip i ordningen kan benyttes til å utføre enkelte typer oppdrag – og den medfører at enkelte rederier/skip heller benytter andre europeiske rederiskatteordninger med større fleksibilitet. Norges Rederiforbund mener inngjerdingen må endres, slik at rederibeskattede skip kan benyttes til oppdrag som skattlegges ordinært. Alle andre europeiske rederiskatteordninger har i dag en inngjerding som tillater dette.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Fortsatt sikre en konkurransedyktig rederiskatteordning
- Endre den særnorske inngjerdingen i rederiskatteordningen, slik at den blir lik det som gjelder i andre europeiske rederiskatteordninger (delt regnskap)

Økt konkurransekraft for norske sjøfolk

Norske sjøfolks kompetanse og erfaring er viktig for innovasjon og nyskaping i den maritime næringen. En mer konkurransedyktig tilskuddsordning vil bidra til å sikre rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip. I tillegg vil rekrutteringen også styrkes gjennom økt bruk av læringer og andre opplæringsstillinger om bord.

Ordningen er en god investering i innovasjon og kompetanse. Rederiforbundet er positive til regjeringens bedring av rammevilkårene for NIS gjennom lemping i fartsområdebegrensningene. Samtidig er den gjeldende nettolønnsordningen for skip registrert i NIS fremdeles ikke like konkurransedyktig som tilsvarende ordning for NOR, og bør derfor styrkes gjennom økt refusjonssats.

For å utvikle ny teknologi er det behov for å styrke den norske maritime kompetansen. Da er det blant annet avgjørende med norsk maritimt personell om bord på skipene. Norske rederier i nærskipsfart ønsker å benytte norsk flagg og norsk mannskap. Dessverre er dette ikke konkurransedyktig slik regelverket og rammevilkårene er i dag. Rederier som ansetter norske sjøfolk på NIS-registrerte skip får 26 prosent av den refusjonen som gis for sjøfolk på NOR. Dette gjør at norsk kompetanse ikke er konkurransedyktig med utenlandsk på skip i NIS.

Det er i dag heller ikke mulig å benytte seg av NIS for skip som både går med last mellom norske havner og som i tillegg opererer utenfor Norge, dersom hoveddelen av seilingstiden er i norsk farvann. Disse skipene går i dag med utenlandsk flagg. Ved å gjøre nødvendige endringer i tolkningen av NIS-forskriften, kan flere norske rederier velge norsk flagg på bekostning av utenlandske flagg. Det vil føre til en netto styrking av det norske flagget.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Videreutvikle og forbedre tilskuddsordningen for sjøfolk på skip i NIS

Finansieringsordninger som fremmer konkurransekraft

Investeringer i nye skip, ny teknologi og nye innovasjoner er svært kapitalintensivt. Tilgang på kapital er derfor helt avgjørende for vekst, utvikling og omstilling i den maritime næringen. Etter

finanskrisen i 2008 har banker og finansinstitusjoner radikalt endret sine krav til soliditet og inntjening på de prosjektene de er villige til å finansiere. Tilgangen på kapital er således svekket, og kapitalen som tilbys kan være mer kostbar.

Gode eksportfinansieringsordninger er derfor helt avgjørende for den maritime næringens konkurransekraft og sysselsetting. Et velfungerende eksportfinansieringstilbud som sikrer tilgangen til finansiering av svært kapitalkrevende investeringer er viktig, og et nødvendig supplement til tradisjonell bankfinansiering.

Deler av rederinæringen er fortsatt i en krevende markedssituasjon. Den reduserte aktiviteten har medført lavere antall og volum på nye engasjementer fra rederinæringen hos GIEK og Eksportkreditt Norge. Skipsfarten er imidlertid global og påvirkes direkte av internasjonale trender og globale utviklingstrekk – og det ligger flere muligheter foran oss. Vi mener derfor at det vil bli økt behov for, og bruk av eksportfinansieringsordningene. Den lavere aktiviteten de siste årene må anses som midlertidig, og er på ingen måte et tegn på at eksportfinansieringsordningene ikke lenger er relevante.

Mulig konsolidering av eksportfinansieringsområdet

Nærings- og fiskeridepartementet har hatt på høring en områdegjennomgang av det næringsrettede virkemiddelapparatet, der det blant annet anbefales å etablere en ny eksportfinansieringsaktør basert på en konsolidering av GIEK og Eksportkreditt Norge. Det er blant annet vist til at disse organisasjonene i dag har en rekke felles kompetanser og prosesser, som gjør at en konsolidering vil utgjøre en mer kostnadseffektiv modell for eksportfinansiering der overlappende kompetanse samles i et sterkere miljø.

For Norges Rederiforbund er det viktigst at eksportfinansieringsordningene er konkurransedyktige, effektive og fungerer etter sin hensikt. Disse ordningene har vært, og vil være, av stor betydning for maritim næring. Vi ser imidlertid at det er argumenter som taler for en konsolidering av eksportfinansieringsområdet – og at en konsolidering også kan ha positive effekter for brukerne.

Ved en eventuell konsolidering er det avgjørende at konkurransedyktigheten til eksportfinansieringsordningene ikke svekkes. Særlig viktig er det at fastsettelsen av renten for markedslån videreføres, og at dette avklares og godkjennes av ESA før det etableres en ny eksportfinansieringsaktør.

Videre er det viktig at aktøren(e) som forvalter ordningene har nødvendig fleksibilitet for videre utvikling, herunder utvikling av nye produkter, samt andre kommersielt ønskelige endringer. Det er også viktig at enheten kan tilpasse seg markedene og kundene, herunder nye kunder.

Bedre regelverk for restruktureringer

Skipsfarten er en av Norges mest sykliske næringer. De siste årenes offshorekrise har minnet oss på at det norske insolvensregelverket er utdatert og mangler et fungerende

gjeldsforhandlingsinstitutt. Utfordringene er blant annet knyttet til at det blir vanskelig å finne tilpassede løsninger som følge av avstemningsreglene eller mangel på alternativer, manglende differensiering av kreditorer, at gjeld ikke kan konverteres til egenkapital, samt at det ikke finnes mekanismer som sikrer finansiering av prosessene, slik at man har kan identifisere og sikre bærekraftige løsninger for selskaper i finansiell krise. Det gjeldende norske gjeldsforhandlingsinstituttet brukes derfor i svært liten utstrekning.

EU vedtok sommeren 2019 et nytt direktiv om rekonstruksjon og insolvens (EU 2019/1023) ("insolvensdirektivet"). Direktivet er inspirert av det amerikanske Chapter 11-instituttet. Målet er å etablere nødvendige rammebetingelser for at selskaper i finansiell krise skal ha realistiske muligheter til å forhandle frem robuste reorganiseringsplaner som gjør at selskapet kan få en ny start og dermed sikre arbeidsplasser. Det legges blant annet opp til at sikre og usikre kreditorer og eiere deles inn i ulike klasser etter hva slags krav de har, og at godkjennelsesprosessen lettes gjennom at krav til flertall beregnes innenfor hver klasse. Direktivet gir også domstolene mulighet til å overstyre klasser som stemmer mot forslaget. Kreditorerne sikres beskyttelse gjennom at planen må sikre at kreditorerne kommer bedre ut av restruktureringen enn de ville av en konkurs, og at prioritetsrekkefølgen ved konkurs er fulgt.

Frist for implementering av direktivet er 17. juli 2021. Den norske konkurslovgivningen vil måtte gjennomgå en omfattende revisjon ved implementering av direktivet, og denne muligheten må brukes til å utforme et godt og tidsriktig regelverk med tilstrekkelig handlingsrom til å finne gode løsninger. Norges Rederiforbund vil oppfordre myndighetene til å komme tidlig i gang med dette arbeidet og sikre norsk maritim næring et godt og hensiktsmessig verktøy for fremtidige restruktureringer. Vi antar at dette regelverket også vil ha stor interesse for andre kapitalintensive sykliske næringer.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Videreføre og styrke eksportfinansieringsordningene
- Ved en eventuell konsolidering av eksportfinansieringsområdet, er det viktig at:
 - *konkurransedyktigheten til eksportfinansieringsordningene – herunder renten for markedslån og produkttilbudet – ikke svekkes*
 - *ESA godkjenner en eventuell justert prisingsmekanisme før det etableres en ny eksportfinansieringsaktør*
- Implementere insolvensdirektivet på en måte som gir virksomheter som må restruktureres et effektivt verktøy for å sikre videre drift, herunder tilstrekkelig handlingsrom til å finne gode løsninger

En grønn, maritim fremtid



Fakta | Skipsfart er den mest energieffektive transportformen for varetransport og en kritisk brikke i dagens handel og næringsliv. Utslipp per enhet har allerede falt 30 prosent og denne utviklingen må fortsette. Norges nærskips- og offshoreflåte er gode kandidater for innfasing av ny teknologi og drivstoff.

Klimateknologi for nullutslipp

Internasjonal skipsfart frakter over 80 prosent av verdenshandelen og står for 2,2 prosent av verdens CO₂ utslipp og 1,5 prosent av verdens samlede drivhusgasser. Samtidig har utslippene per transportert enhet falt med 30 prosent siden 2008, og skipsfarten holder stø kurs mot en grønnere verden. Denne utviklingen må fortsette, og tilta i styrke, hvis vi skal nå målene i Parisavtalen.

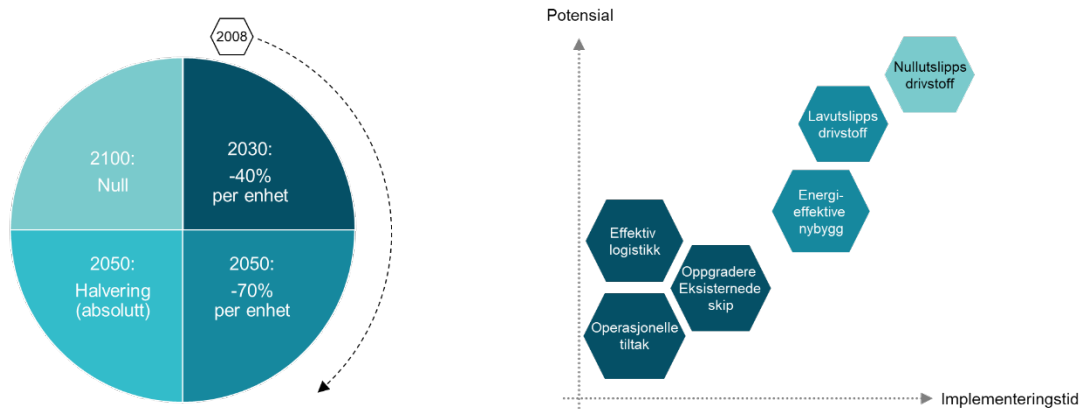
Internasjonal skipsfart

IMOs Greenhouse Gas-strategi fra april 2018 stiller høye krav til utslippene i 2030 og 2050 og setter mål om dekarbonisering av skipsfarten innen århundret (se figur under til venstre). IMOs

arbeid bygger på Parisavtalen og reflekterer forskningen fra FNs klimapanel. Arbeidet skal munne ut i et konkret regelverk for det enkelte rederi og skip fra 2023.

IMO-målene stemmer bra overens med norske og europeiske mål for samme periode. De ulike klima- og miljømålene som settes globalt, nasjonalt og lokalt må trekke i samme retning. Egne klimamål for kommuner, havner og fjorder kan føre til karbonlekkasje og suboptimalisering for å innfri delmål.

Transportvolumene har økt med rundt tre prosent p.a. de siste tiårene og fremskrivninger fra UNCTAD tyder på at veksten vil fortsette. Halvering av utslipp i 2050 krever derfor 70-90 prosent reduksjon per enhet.



Med en levetid som overstiger 20 år må nullutslippsskip fases inn langt tidligere. Norges Rederiforbunds medlemmer ønsker å bestille fartøy uten skadelige utslipp fra 2030.

FNs klimapanel ber om betydelige tiltak med umiddelbar effekt. Mange rederier og skip er allerede i gang med å kutte i utslippene sine gjennom en rekke ulike tiltak (se figur over, til høyre). Men for å innfri målene må flere tiltak iverksettes. Særlig nye drivstoff vil være en viktig og nødvendig løsning, sammen med andre tiltak for energieffektivisering.

Klimatiltak

Skip kan elektrifiseres i noen grad og elektrisk motor, batteri og landstrøm vil sannsynligvis være komponenter i de fleste skip i fremtiden. Imidlertid er batterier store og tunge, og andre drivstoff kreves i tillegg. De 20 prosent største skipene står for 65 prosent av utslippene fra internasjonal skipsfart. Vi må derfor finne løsninger for de store skipene og dette må reflekteres i forsknings- og utviklingsprioriteringene.

«De 20 prosent største skipene står for 65 prosent av utslippene. Vi må derfor finne løsninger for de store skipene.»

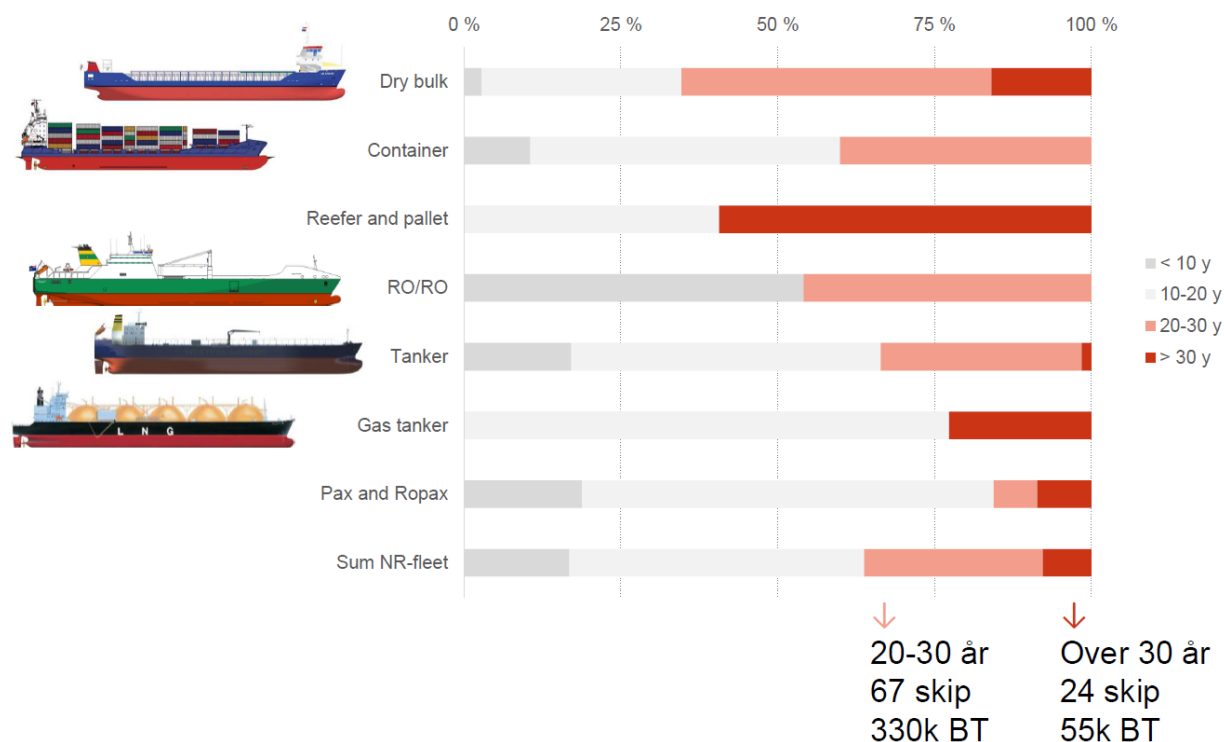
produksjonsfasen. De overstiger utslippene fra forbrenningen, som er på nivå med naturgass (LNG). Tilgang til ren energi i produksjonsfasen, for eksempel fra flytende havvind, er derfor en viktig nøkkel i fremstillingen av klimavennlige drivstoff.

Hydrogen og ammoniakk er begge alternative drivstoff med en lovende utvikling. Imidlertid er det viktig at energien som brukes i fremstillingen er ren. Begge drivstoffene er energikrevende å produsere og gir store utslipp om de produseres med mindre ren strøm eller uten karbonfangst- og lagring. Også biogass har negative utslipp i

Norsk innenriks skipsfart står for 4,8 millioner tonn CO₂ – ni prosent av landets utslipp. Utslippene fordeler seg jevnt på passasjer- og cruiseskip, fraktefartøy, offshoreskip og fiskefartøy med ca. en fjerdedel hver. Dette estimatet fra juni 2019 overstiger de offisielle tallene fra SSB; 2,5 millioner tonn CO₂. God statistikk er viktig for å treffe riktige beslutninger og følge opp miljømål.

Det er særlig viktig at skipsfart nært land, folk, dyr og natur blir utslippsfri så fort som mulig. Når norsk landtransport i større grad blir utslippsfri er det nødvendig at skipene samtidig eliminerer lokal luftforurensing som nitrogenoksider (NO_x), svoveloksider (SO_x) og partikler.

Den norske nærskipflåten er moden for fornyelse. 24 skip er eldre enn 30 år og ytterligere 67 skip er eldre enn 20 år. Potensialet for utslippskutt er betydelig. Mindre skip har mindre maskineri og energibehov, seiler innenfor et begrenset område og kan derfor ta i bruk drivstoff som ennå ikke er vidt utbredt og tilgjengelig. Fornyelsen kan i tillegg gi variert arbeid for norske skipsverft og utstyrsindustri.



Alderssammensetning for skip i Rederiforbundets nærskipsfartsgruppe

Rederiene må bygge mer energieffektive skip og planer for infrastruktur for nullutslippsdrivstoff må koordineres med våre naboland for å sikre tilgang i flere europeiske havner. Energiselskapene kan bruke offshoreskip på lengre kontrakter til å skape etterspørsel etter nye drivstoff, eksempelvis hydrogen og ammoniakk de selv produserer. Med utgangspunkt i noen få havner og baser kan et forsyningsnett bygges ut til glede for andre skipstyper.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Prøve ut ny, energibesparende og utslippsfri teknologi, inkludert skip, maskineri og utstyr, gjennom midler til forskning og utvikling, samt mellom- og toppfinansiering av konkrete pilotprosjekter som ordinære finansieringsinstitusjoner nøler med å finansiere
- Prioritere teknologi som kan skales opp og bidra til utslippskutt for store skip på lange ruter, regionalt og helst globalt
- Erkjenne den begrensede effekten av elektrifisering av skipsfarten og legge til rette for et mangfold av *energitette* drivstoff som hydrogen og ammoniakk samt bærekraftig biodrivstoff. Nye drivstoff må gjøres tilgjengelig i både norske og europeiske havner slik at skip i regional, utenriksfart får pålitelig tilgang

- Energiselskapene kan introdusere nye drivstoff på offshoreskip de selv leier inn på lengre kontrakter og slik skape et marked og bygge ryggraden i et forsyningsnettverk som flere skip kan benytte
- Stille strenge, klare og teknologinøytrale miljøkrav ved offentlig anskaffelser
- Utarbeide god statistikk for norsk innenriks skipsfart inkludert tidsserier og nedbrytning per skipstype som beslutningsgrunnlag og grunnlag for oppfølging av nasjonale klimamål

Det grønne skiftet

Sjøveien er den mest energieffektive transportformen for varetransport og den eneste realistiske måten å frakte store mengder gods over lange avstander. Verdenshavene er store og skipene blir små sett fra land. Men nær halvparten av skipstrafikken skjer mindre enn 50 nautiske mil fra land og mange skip betjener tett befolkede områder som Bergen, Oslo, Grenland, Göteborg, Los Angeles og Tokyo.

Lokal luftforurensing i form av nitrogenoksider (NOx), svoveloksider (SOx) og partikler fra skipenes eksos har derfor betydning. I snø- og isdekte områder, som i Norge, er en spesiell form for partikler, såkalt black carbon, både en drivhusgass og til bekymring for mennesker og dyr.

Med strøm fra vannkraft vil landbasert transport bli utslippsfri men ikke like energieffektiv som sjøtransport. Så lenge det er begrenset tilgang på ren strøm vil energieffektiviteten være viktig, i tillegg til utslippene. For at skipsfarten skal eliminere sine utslipp må regjeringen legge til rette for nullutslippsdrivstoff for nærskipfarten. Slik kan godset fraktes på den mest energieffektive og miljøvennlige måten.

Naturgass (LNG) og biogass (BLG) er metangass fremstilt fra hhv. fossile kilder og biologisk materiale og kan blandes og benytte samme tank og maskineri. Gassene er fri for svovel og gir tilnærmet ingen utslipp av SOx, og partikler. Med en lavtrykksmotor eller renseteknologi kan også NOx elimineres. Klimagassene fra LNG reduseres med opptil 25 prosent avhengig av motortype mens BLG kan være utslippsfritt eller klimanegativt (reduksjon opp mot 200 prosent).

Gass kan tas i bruk i dag. Norge har, siden verdens første gassdrevne bilferge Glutra i 2001, ledet an i utviklingen av gassdrevne skip. Rundt ett av fem gassdrevne skip seiler i Norge i dag.

Stadig lavere lokale utslipp

////////////////////////////////////

Skipsfarten har siden 2001 redusert NOx-utslippene gjennom strengere krav til nye skipsmotorer. IMO har redusert utslippsgrensen til 1/5, og tillatt svovelinhold er redusert fra 4,5 prosent i 2011 til 3,5 prosent i 2012 og 0,5 prosent fra 2020. I spesielle områder, som Østersjøen og Nordsjøen og i alle EU/EØS-havner er grensen 0,1 prosent.

Ved ca. 50 prosent andel biogass innblandet er gassen klimanøytral. Rederiforbundet mener derfor at gass er et miljøvennlig og klimavennlig drivstoff som bør benyttes, særlig i kystnære strøk. Med økende innblanding av biogass kan klimafotavtrykket bli meget lavt.

80 prosent kommer fra land

////////////////////////////////////

Hva som kan kastes på havet har vært regulert av IMO siden 1989. Plast verken kan eller skal kastes på havet. I dag kommer 80 prosent av havplasten fra land og ti prosent fra fiske på verdensbasis. Anslagene er usikre.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Legge til rette for nullutslippsdrivstoff for nærskipsfarten for å sikre at den mest energieffektive transportformen også gir null utslipp
- Legge til rette for bruk av naturgass (LNG) med økende innblanding av biogass (BLG) i kystflåten for å bedre lokal luftkvalitet

Et rent og rikt hav

Havet er ikke bare et stort mulighetsrom, men også et sårbart økosystem. Sunne og friske hav er viktige også for næringslivet. Plast og mikroplast i havet er et stadig økende problem, og hvert år ender åtte millioner tonn plast søppel i havet. For alle som lever av aktivitet på, i og under havet hviler en særlig forpliktelse til å sikre at denne aktiviteten skjer på en bærekraftig måte.

Verden genererer 275 millioner tonn plastavfall årlig og 5-13 tonn ender i havet. For å ha et bærekraftig og levende hav i fremtiden er det viktig at vi finner gode løsninger for å hindre at mer søppel og plast ender opp i havet.

Situasjonen er dramatisk og krever handling. Først og fremst må det iverksettes omfattende tiltak på land for å stoppe tilførselen av søppel, dernest må vi gjøre det vi kan for å rydde opp. Kun 20 prosent av plasten resirkuleres på verdensbasis. Dette er ikke bare et stort miljøproblem, men også et enormt ressurstap. Gjenvunnet plast må bli konkurransedyktig med jomfruelig plast som råvare, for å motivere til innsamling og resirkulering.

Samtidig har skipsfarten både et ansvar for, og muligheter til, å finne løsninger på en av våre største utfordringer for miljøet. På dette området kan den norske maritime klyngen levere teknologi som vil kunne bidra til både kartlegging av omfanget av plastforurensning og nye konsepter som kan bidra til opprydding.

Utfordringene på dette området er ofte preget av at det er få eller ingen incentiver til å sette i gang utviklingsprosjekter på grunn av manglende betalingsvilje i markedet. For å stimulere denne utviklingen bør det bevilges penger til en søknadsbasert piloteringsordning.

«Først og fremst må det iverksettes omfattende tiltak på land for å stoppe tilførselen av søppel, dernest må vi gjøre det vi kan for å rydde opp.»

Det er positivt at norske myndigheter tar en ledende rolle internasjonalt i kampen mot søppel i havet. Norge er ledende både på nyskapende maritime løsninger og avfallshåndtering. Vi har stor tro på at disse miljøene sammen kan utvikle teknologi som kan bidra til å rydde søppel fra havet. Slike løsninger kan bli en eksportvare for

Norge, som skaper arbeidsplasser, verdier for samfunnet, og ikke minst et renere hav.

Norges Rederiforbund tror på å samle folk på tvers av tradisjonelle skillelinjer og ulike næringer for å finne nye løsninger på verdens miljøutfordringer. Vi mener samarbeid med miljøbevegelsen, ulike industrier, med academia og det offentlige er den beste måten å finne nye, gode svar på våre felles utfordringer.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Ha en offensiv strategi mot marin forsøpling og spredning av mikroplast nasjonalt og internasjonalt
- Ta initiativ til en ny internasjonal avtale mot marin forsøpling
- Invitere rederiene og den norske maritime klyngen til prosjekter for å fjerne plast i havet
- Bevilge penger til en søknadsbasert piloteringsordning for utvikling av ny teknologi rettet mot (i) kartlegging og (ii) tekniske løsninger for effektiv opprydding
- Etablere en markedsmekanisme som kan utvikle en helhetlig verdikjede for å fjerne plast i havet
- Pålegge kommunale havner å etablere avfallsplaner for å håndtere plastavfall på en bedre måte, ved blant annet å legge til rette for økt bruk av resirkulering som del av en verdikjede
- Sikre at Kystverkets mandat også omfatter opprydding av marin plastforsøpling

Guidelines for bærekraftsrapportering

Rederiforbundet har etablert guidelines for bærekraftsrapportering for skipsfart og offshorevirksomhet. Disse retningslinjene inkluderer tre hovedpilarer; miljømessige, sosiale og forretningsetiske forhold (ESG). Veiledningen gir anbefalinger til bruk av standarder og indikatorer med det formål å forbedre og forenkle bærekraftsrapporteringen i næringen. Det vil

bidra til økt åpenhet og tar sikte på å imøtekomme ulike interessenters krav og forventninger om relevant informasjon fra selskapene.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Støtte opp om de standarder og indikatorer for bærekraftsrapportering som anbefales i Rederiforbundets *Guidelines on ESG reporting in the shipping and offshore industries*

Neste kapittel for energinasjonen Norge



Fakta | Norsk skipsfart er ressurseffektiv og ledende i verden på teknologi, klima og miljø. Fornybar energi bør utvikles til å være det neste kapittelet i historien om energinasjonen Norge.

Overgangen til et lavutslippssamfunn innebærer store næringsøkonomiske muligheter. Gjennom Parisavtalen har verdens land forpliktet seg til å stanse den globale oppvarmingen før den når to grader, og helst ikke mer enn 1,5 grader. Skal vi nå det målet må globale CO₂-utslipp reduseres med 80–90 prosent innen 2050.

De vedtatte klimamålene krever en rask grønn omstilling av verdensøkonomien. Land som evner rask strukturell omstilling gjennom å styre investeringer mot nye vekstområder, har størst sannsynlighet for å lykkes med å gjøre grønn omstilling til grønn vekst.

Norge har lang tradisjon som energinasjon. Utviklingen av vannkraft var utgangspunktet for næringsutvikling og eksport over hele landet – fra den lokale saga til de store industriparkene. Naturlig nok har olje og gass vært en helt sentral del av energipolitikken siden 60-tallet. Men det er ingen grunn til å la strategien for Norge som energinasjon stoppe der. På samme måte som vannkraft, olje og naturgasser, takket være kloke reguleringer og rammevilkår fra myndighetenes

side, har gitt oss velferdsstat og arbeidsplasser, bør fornybar energi utvikles til å være det neste kapittelet i historien om energinasjonen Norge.

Verdiskaping og omstilling av oljeklyngen

I dag er det betydelige leveranser fra norsk industri og rederinæring inn mot bunnfast havvind. Ettersom flytende havvind vil ta en større del av markedet, er potensialet for norsk verdiskaping betydelig større både i dybde og bredde da leveransene og tjenestene mot dette er enda mer lik vår offshoreerfaring og teknologier. Dette er i realiteten en enorm mulighet til å videreføre vår opparbeidete oljekompetanse til fornybar sektor. Norge har også god erfaring med systemtenkning, og norske ingeniørmiljø vil kunne sammenstille havvind med gode løsninger for lagring og distribusjon av kraft til brukerne.

Norge har også etter hvert fått en betydelig «hydrogen-klynge» - noe som kan være en nøkkel i et helhetlig fornybart energisystem til havs. Et premiss er at vi raskt kommer på banen med vindparker i Norge der norsk industri kan høste erfaringer med skalaproduksjon og skape effektive fabrikkasjons- og gjennomføringsmodeller. Hjemmemarkedet vil også tjene som en viktig referanse for norske aktører på eksportmarkedet.

Vi vet at verden ikke kan utvinne og forbrenne all olje og naturgass som er funnet og samtidig nå målene i Parisavtalen. Vi vet også at etterspørselen etter fornybar energi øker kraftig, og at behovet for å produsere alternative drivstoff på ren energi vokser raskt. Norge har en unik posisjon: vi har høykompetente arbeidstakere, tette, innovative klyngesamarbeider og tilgang på en rekke fornybare ressurser. Flytende havvind er et eksempel.

Myndighetene kan legge til rette for den pionerånden som nå finnes i maritim næring – på samme måte som man gjorde det med oljenæringen i forrige århundre. Dersom Norge skal ta en tydeligere rolle i endringene i energimarkedene bør vi i prinsippet gjøre det like lønnsomt å investere i fornybar energi som fossil energi.

Skal vi nå målene om nullutslipp i 2050 må vi lykkes med karbonfangst og -lagring (CCS). Både FNs klimapanel og det internasjonale energibyrået IEA er helt klare på at CCS er nødvendig for å nå klimamålene. For en rekke utslippskilder er CCS eneste kjente, reelle mulighet for å kutte utslipp.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Føre en energipolitikk som bidrar til å gi tilgang på fornybar energi til konkurransedyktige betingelser
- Nedsette et hurtigarbeidende utvalg som skal foreslå rammevilkår som gjør det like lønnsomt å investere i fornybar energi som i fossil energi
- Etablere infrastruktur for transport og lagring av CO₂

Havvind - et nytt norsk industrieventyr

Norges sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta lederrollen i utviklingen av flytende havvind. Allerede i dag er bunnfast havvind et kommersielt multimilliardmarked, der deler av norsk industri og rederinæring deltar. Nå seiler flytende havvind opp som en kompletterende og antageligvis etterhvert dominerende teknologi, ettersom de fleste havvindressursene internasjonalt ligger på steder hvor bunnfast havvind ikke er aktuelt. Dette er en energikilde med stort potensial for alle land i verden med bratte sokler og store havdyp.

Flytende havvind vil ikke bare bidra med ren kraft til strømmettet, den vil også være et viktig bidrag for å erstatte den sterkt forurensende kullkraftproduksjonen i Europa og i resten av verden. Det er også et stort potensial for elektrifisering av offshore olje- og gassinstallasjoner som dermed vil redusere utslipp fra dagens gasskraftverk. Flytende havvind kan brukes som energikilde for havbasert oppdrett og produksjon av hydrogen fra vann.

«Vår sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt til å ta en lederrolle i utviklingen av flytende havvind.»

Hydrogen er en av de mest spennende alternative energibærerne for skip på lange distanser. Havvindprodusert hydrogen vil være en alternativ energibærer med reelt nullutslipp. Utvikling av flytende løsninger for vindkraft kan være en avgjørende bidragsyter til etablering av hydrogentilførsel i et volum og omfang som kreves for å kunne seile interkontinentalt med store skip.

I dag er det betydelige leveranser fra norsk industri og rederinæring inn mot bunnfast havvind. Ettersom flytende havvind vil ta en større del av markedet, er potensialet for norsk verdiskaping betydelig større både i dybde og bredde, da leveransene og tjenestene mot dette er enda mer lik vår offshoreerfaring og teknologier. Dette gir store muligheter for overføring av opparbeidet oljekompetanse til fornybar sektor. Norge har også god erfaring med systemtenkning, og norske ingeniørmiljø vil kunne sammenstille havvind med gode løsninger for lagring og distribusjon av kraft til brukerne.

I Norge finnes det etter hvert også en betydelig «hydrogen-klynge» som kan være en nøkkel i et helhetlig fornybart energisystem til havs. Det forutsetter imidlertid at vi raskt kommer på banen med vindparker i Norge slik at norsk industri kan få erfaring med skalaproduksjon og utvikle effektive fabrikkasjons- og gjennomføringsmodeller. Hjemmemarkedet vil også tjene som en viktig referanse for norske aktører på eksportmarkedet.

«For å sette industrien i stand til å konkurrere internasjonalt er et aktivt hjemmemarked en forutsetning.»

For å sette industrien i stand til å konkurrere internasjonalt er et aktivt hjemmemarked en forutsetning. Myndighetene bør tallfeste en målsetting for etablering av kommersiell havvindproduksjon på norsk sokkel og for norske leveranser til havvindmarkedet, sistnevnte

definert som andel av totalleveranser i markedet. Vi anser et mål på ti prosent andel for norske selskaper i det globale havvindmarkedet innen 2030 som både realistisk og ambisiøst. Målsetting for norsk sokkel bør settes til tre gigawatt installert kapasitet innen 2030.

For næringen haster det å sikre grunnleggende nasjonale rammebetingelser for å realisere vindkraftutbygging til havs – og et nytt norsk industrieventyr.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Etablere en nasjonal målsetting for å utvikle Norge som energinasjon, og innføre et mål om 3GW installert kapasitet på sokkelen innen 2030
- Etablere et rammeverk og konsesjonssystem som legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked
- Etablere rammeverk som sikrer bredt aktørmangfold og markedsmessige rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge
- Etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for (flytende) havvind. Inspirasjon kan hentes fra UK Sector Deal Offshore Wind
- Innen sommeren 2020 bør alle konsesjons- og rammevilkår være avklart fra regjering og storting

Et hav av nye muligheter



Fakta | Forskere ved NTNU har funnet enorme mengder verdifulle marine mineraler på havbunnen utenfor Svalbard. Mineralene inkluderer kobber, sink, gull og sølv. Et foreløpig estimat er verdier for 1.000 milliarder kroner.

Mineralutvinning til havs

Energiproduksjon med lavt karbonavtrykk kan medføre økende etterspørsel etter gass og mineraler med såkalte sjeldne jordarter. Fornybar energiproduksjon og tilhørende behov for lagring av energi i batterier antas å øke. Utvinning av mineraler fra havbunnen fremstår som mer og mer attraktivt i et globalt perspektiv, hvor et økende press på mineralforekomster på skaper økende interesse for å utvinne disse til havs. For denne næringen er særlig kobber, magnesium, aluminium, nikkel, sink, litium og kobolt, som fremstår som de mest attraktive mineralene.

Utvinning av mineraler ved store havdyp foregår ved vanndybder over 200 meter. Per i dag foregår det mest aktivitet innen utvinning av mineraler på grunnere vann, bl.a. utvinning av diamanter, og noe virksomhet har foregått innen enkelte staters territoriale farvann. I Internasjonalt farvann som ikke tilhører noen stat er aktivitetsnivået foreløpig på lete- og utforskningsstadiet. Så langt er 29 kontrakter godkjent av ulike stater for å drive utvinning i 15 år, men ingen kommersiell aktivitet kan påbegynnes før et internasjonalt lovverk som skal regulere denne virksomheten er ratifisert. Dette lovverket skal etableres av FN organet International Seabed Authority (ISA), bestående av 167 medlemsland samt EU, og det er forventet at medlemmene kommer til en enighet i 2020.

Av aktører er både private og statseide selskap involvert, og særlige aktive nasjoner nevnes Kina, Russland, Frankrike, Tyskland, India, Japan, Sør-Korea, samt mindre stater som Singapore, Tonga og Kiribati. Betydningen av å utvikle teknologi som muliggjør mest mulig bærekraftig og ikke minst skånsom drift blir helt avgjørende for å utvikle denne næringen.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Sikre attraktive og forutsigbare rammevilkår, herunder skatteregler, som er viktig for utviklingen av ny næringsvirksomhet
- Bidra aktivt til internasjonalt ratifisert lovverk
- Bidra til å støtte utvikling av kostnadseffektiv teknologi for bærekraftig utvinning

Et fremtidsrettet arbeidsliv



Fakta | Norges Rederiforbunds medlemmer sysselsetter omlag 50 000 arbeidstakere fra over 50 ulike nasjoner.

Et velregulert arbeidsliv

Kvalitet og begrepet kvalitetsskipsfart er viktige kjennetegn for norsk skipsfart og det dekker også regulering av grunnleggende rettigheter i arbeidslivet. I det internasjonale regelverket er Maritime Labour Convention (MLC) 2006 og International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 2010 helt sentralt. I nasjonal rett er det særlig Skipsarbeidsloven fra 2013 og Skipssikkerhetsloven fra 2007 som er sentralt.

I Norge har man lang praksis for et godt og nært samarbeid mellom partene i arbeidslivet om etablering av tariffavtaler og utvikling av arbeidslivspolitik. Dette gjelder i høy grad også på skipsfartens område. Viktige eksempler er arbeidet i Fartsområdeutvalget og arbeidet med etablering og utvikling av tilskuddsordningen for norske sjøfolk. Det gode samarbeidsforholdet illustreres ved at Norges Rederiforbund, de norske sjømannsorganisasjonene og LO lenge har hatt en samarbeidsavtale som bl.a. beskriver saker av felles interesse.

Norske lønns- og arbeidsvilkår

Det har over flere år pågått en debatt om hvorvidt det bør innføres krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip som opererer i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel. Debatten har vært krevende blant annet fordi de som støtter et slikt krav i liten grad har tilkjennegitt *hva som er problemet* og *hva som eventuelt er løsningen*. Debatten har også vært preget av manglende anerkjennelse av skipsfartens internasjonale karakter.

Norge har etter havretten begrenset nasjonalt handlingsrom til å regulere forholdene om bord på fremmede skip som opererer på norsk kontinentalsokkel og som for skipsfartens vedkommende er å anse som internasjonalt farvann. Her er det også slik at 88 prosent av seilingstiden for skip som opererer i offshorevirksomhet skjer med skip registrert i NOR, hvor norske lønns- og arbeidsvilkår gjelder, jf. Menon publikasjon 34/2019. De øvrige tolv prosentene er gjennomgående høyt spesialiserte skip som opererer i et internasjonalt spotmarked i kortvarige oppdrag for oljeselskapene. Alle sjøfolkene om bord på disse skipene har tariffavtaler med ordnede lønns- og arbeidsvilkår.

Norges Rederiforbund kan ikke støtte et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip. Et slikt krav er ikke bare problematisk etter havretten og bilaterale skipsfartsavtaler men også forbundet med en rekke negative konsekvenser som langt overstiger det som eventuelt oppnås gjennom å innføre et slikt krav. Det er heller ikke blitt fremlagt noe forslag om hvordan et slikt krav kan innføres uten å svekke konkurransekraften til norske rederier og sjøfolk overfor utenlandske rederier og utenlandske sjøfolk. Vi har i vårt høringssvar av 27. september 2019 til utredningen som er utført av advokatfirmaet Wikborg Rein og Oslo Economics på oppdrag for Nærings- og fiskeridepartementet redegjort grundig for vårt syn.

Utenriksdepartementet har i sitt høringssvar av 1. oktober 2019 til samme utredning gitt uttrykk for et langt mer nyansert syn enn det som tilkjennegis i utredningen når det gjelder adgangen til å regulere forholdene om bord på utenlandske skip på norsk kontinentalsokkel. Utenriksdepartementet påpeker at Norge etter havretten i utgangspunktet ikke har anledning til å regulere økonomiske og sosiale forhold om bord på utenlandske skip som opererer på norsk kontinentalsokkel.

Norsk maritim kompetanse er viktig for næringen. Vi mener at norsk maritim kompetanse isteden må sikres gjennom bruk av og forbedring av eksisterende virkemidler som tilskuddsordningen, som i praksis har vist seg å være et meget velegnet virkemiddel. En av styrkene med tilskuddsordningen er at det er bred enighet mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden om at ordningen er et avgjørende virkemiddel for å sikre norsk maritim kompetanse. Dersom det innføres krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for alle skip som opererer i samme marked, vil det ikke være adgang til å opprettholde tilskuddsordningen for slike skip. Det vil være svært uheldig om en ordning som partene har samarbeidet tett om i lang tid, nå skulle bli opphevet som følge av et ensidig krav fra en av partene i arbeidslivet. Den umiddelbare konsekvensen av dette, vil være at det skapes usikkerhet om rammebetingelsene for å eie og drive skip fra Norge. Det var nettopp et ønske fra næringen om stabile og forutsigbare

rammebetingelser som var hovedårsaken til ønsket om å lovfeste ordningen. Det vil derfor gi et svært negativt signal om tilskuddsordningen blir avvirket.

Dersom tilskuddsordningen bortfaller fjernes også grunnlaget for finansiering av virksomheten til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) gjennom at finansieringsmekanismen er knyttet direkte opp mot refusjonsordningen. Videre vil det heller ikke lenger kunne oppstilles krav om opplæringsstillinger for å kvalifisere for refusjon. Tilskuddene til opplæringsstillinger fra SNMK har spilt en viktig rolle for å sikre en noenlunde stabil rekruttering av norsk maritim kompetanse også når markedene har vært krevende. Det vil etter vårt syn være meningsløst å fjerne incentivordninger som i praksis har vist seg å fungere meget bra både for utdanning og rekruttering av norsk maritim kompetanse. I denne sammenheng kan nevnes at i 2019 så er tilnærmevis alle kadetter sikret opplæringsstillinger på norske skip.

«Det vil være svært uheldig om en ordning som partene har samarbeidet tett om i lang tid, nå skulle bli opphevet som følge av et ensidig krav fra en av partene i arbeidslivet.»

Skip under nasjonalt flagg er viktig for rekruttering av norsk maritim kompetanse. Etter at det ble åpnet for adgang til å benytte NIS på konstruksjonsfartøyer i oppdrag på norsk sokkel som oppfølging av Fartsområdeutvalgets innstilling, har det vært en økning på om lag 1 000 norske sjøfolk på slike skip. Effekten av denne endringen alene er den samme som Menon i nevnte rapport mener man vil kunne oppnå med et gjennomgående krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, men uten at man risikerer det man beskriver som "en rekke usikre, men potensielt betydningsfulle, samfunnsøkonomiske kostnader" samt "mindre gunstige forhold for eksport av våre produkter".

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Videreføre gjeldende linje i norsk skipsfartspolitik som innebærer mest mulig fri markedsadgang og et sterkt flaggstatsprinsipp
- Fortsette arbeidet internasjonalt med å sikre norsk tilknyttet skipsfart best mulig markedsadgang i fremmede farvann
- Ikke innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip, men heller styrke tilskuddsordningen for sjøfolk slik at det gis full refusjon på alle skip i NOR og NIS uavhengig av segment
- Foreta ytterligere oppmykning av fartsområdebegrensningene for NIS

Forskning og kompetanse for fremtiden



Fakta | Norsk maritim næring er verdensledende innen hele spekteret av maritimt næringsliv; fra verfts- og utstyrsleverandører til myndigheter, finans- og forskningsmiljøer. Dette er en styrke og et av våre fortrinn i den internasjonale konkurransen.

Forskning i verdenstoppen

Norge er i front når det gjelder utvikling av fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger knyttet til skipsfart. En rekke banebrytende konsepter er under utvikling, som resultat av en unik innovasjonskraft i den norske maritime klyngen. For å beholde posisjonen i front må satsingen opprettholdes og midler til forskning og utvikling av ny teknologi, særlig innenfor klima- og miljøvennlige løsninger, økes. På dette området har den maritime klyngen i Norge store muligheter til å utvikle løsninger som verden trenger.

Muliggjørende teknologier og digitalisering vil bidra til at vi blir utfordret til å tenke nytt når det gjelder forretningsmodeller, operasjonsmønstre, kompetansebehov, sårbarhetsvurderinger og en rekke andre deler av maritim virksomhet. For å optimalisere mulighetsrommet dette gir er det behov for økt forskningsinnsats innen en rekke fagfelt.

“Sector Deal” på norsk

Klyngesamarbeidet som har utviklet seg i Norge over tid er imponerende, og sees fra resten av verden som et stort norsk konkurransefortrinn. Det nære samarbeidet mellom aktørene som utgjør klyngene både fra næringen, forsknings- og innovasjonsaktører og det offentlige har vist seg å være en oppskrift for suksess på svært mange områder. I de senere årene har også klynge-til-klynge samarbeid vært satset på og har utviklet seg til å utløse enda flere resultater.

Sektoravtaler

////////////////////////////////////

Sector deals er partnerskapsavtaler mellom myndigheter, bedrifter og organisasjoner innen en gitt sektor. Disse løser i fellesskap sektorspesifikke utfordringer for å øke produktivitet, sysselsetting, innovasjon og kompetanse. Sector deals er næringsinitiert, og er sentrale i utformingen av blant annet Storbritannias næringspolitikk.

Internasjonalt har det blitt satset stort på klynger og samhandlingsdrevet forskning. Innovasjonspolitiske virkemidler har de senere år utviklet seg fra å ha som formål å rette opp enkelte markedssvikter til i større grad å brukes strategisk for å løse stadig mer presserende utfordringer verden står overfor.

Grunnlaget for denne retningen ble lagt i «Lundkonvensjonen» hvor statslederne i Europa ble enige om at det var behov for tydeligere retning i innovasjonspolitikken slik at innovasjon bidrar til å løse verdens problemer samtidig som vi skaper bærekraftig vekst. Dette kalles gjerne utfordringsdrevet innovasjonspolitikk og har gitt oss internasjonale rammeverk slik som EUs satsing på samfunnsutfordringer i dagens rammeprogram Horisont 2020, missions i Horisont Europa og FNs bærekraftsmål. Å ta utgangspunkt i en utfordring vil generere større grad av tverrfaglighet og bredde i tilfanget av aktører som bidrar til å løse utfordringene. Målet er å ikke definere løsningen, såkalt «top-down» instrumenter, men skape en bred «bottom-up» idéprosess hvor det eneste predefinerte er problemet som skal løses.

Eksempelvis utvikler EU nå i Horisont Europa «missions» innen fem ulike sektorområder hvor klyngesamarbeid vil stå sentralt. Sverige har i en årrekke organisert flere av sine program og virkemidler med utfordringsdrevet innovasjon som utgangspunkt for prosjektenes målsetting, oppbygging og gjennomføring. I Storbritannia har man i en årrekke jobbet med «Sector Deals», - partnerskapsavtaler mellom myndigheter, næringsliv og organisasjoner. Med næringslivet i førersetet nedsettes klare strategier og avtaler for hvordan myndigheter, næring og FoUI miljø felles skal møte utfordringer og mulighetsrom for å bygge næring for fremtiden.

Felles for satsingene er et ønske og behov for mobilisering, effektivisering og målrettet samarbeid for å nå utpekte målsetninger som næringen i de respektive landene har spesielt gode forutsetninger for å kunne bli ledende innen, og hvor det er spesielt viktig å legge en innsats for fremtidig vekst og verdiskaping. Dette bør norsk næringsliv og norske myndigheter la seg inspirere av.

Målene om en utslippsfri flåte krever en voldsom mobilisering av kunnskap, kompetanse, kapital og ikke minst innsikt og forskning. Mulighetsrommet som ligger for Norge i å ta en lederposisjon i utvikling av nullutslippsteknologi er enormt. For å lykkes med målsettingene må det satses kraftig på innovasjon og utvikling av null- og lavutslippsteknologi. På dette området har de ulike maritime klyngene og miljøene i Norge store muligheter til å utvikle løsninger som verden trenger. Å nå målet om en utslippsfri flåte krever forskning og samarbeid på tvers av ulike miljø og vil utfordre både næringen, forsknings- og kunnskapsinstitusjoner og myndigheter i prosessen.

Den norske nærskipflåten står foran et stort fornyelsesbehov på grunn av relativt høy gjennomsnittsalder. Dette vinduet bør benyttes til å teste ut null- og lavutslippsteknologier som kan skaleres opp til de større skipene hvor vi ikke har en klimaløsning i dag. I dette arbeidet fungerer norskekysten, og særlig den nære skipstrafikken, som et teknologilaboratorium for å teste ut og ta i bruk nye løsninger som hele den internasjonale skipsfarten vil etterspørre i årene som kommer. Det gir oss en unik mulighet til å utvikle en ny norsk eksportnæring.

Norges Rederiforbund mener derfor det er helt avgjørende at det mobiliseres til en «Sector Deal» eller «Mission» bygget opp rundt norske erfaringer med klynge-samarbeid for å kunne optimalisere de mulighetene som ligger i teknologilaboratoriet norskekysten utgjør. Myndigheter og virkemiddelapparatet er viktige spillere i en slik ny satsning hvor man i nært samarbeid mellom næringsliv, forskningsinstitusjoner, akademien, myndigheter og virkemiddelapparat setter kurs for felles mål og legger grunnlag for en ny æra for skipsfartsnasjonen Norge.

Internasjonale koblinger og samarbeid

FoUI-samarbeid med andre land som ligger i den maritime forskningsfronten og land som representerer fremvoksende markeder for maritim næring vil få økt betydning. Det samme gjelder FoUI-samarbeid med komplementære klynger og nærings- og kompetansemiljø som kan tilføre kunnskap, innovasjonskapasitet, representere nye marked og ledd i verdikjeder, og gjennom dette være med på å øke verdiskapingspotensialet og med det styrke norske forsknings- og næringsaktører.

FoUI samarbeid med fremvoksende markeder må ha fokus på kommersialisering og innovasjon for å skape muligheter for norske løsninger internasjonalt. Både OECD (2017) og Produktivitetskommisjonen (2016) trekker frem at Norge i for liten grad lykkes med kommersialisering av forskning. Også «Langtidsplanen for forskning og høyere utdanning» påpeker at «regjeringen har som ambisjon å ytterligere styrke arbeidet med kommersialisering av resultater av offentlig finansiert forskning». En slik ambisjon krever gode økosystemer og

mekanismer for kunnskapsoverføring fra akademia til næringslivet. Å utvikle virkemidler med kommersialisering som hovedformål og som kobler løsninger med markedet tidlig i utviklingsløpet vil bidra til dette. Norge mangler ikke gode oppfinnelser og løsninger. Den solide investeringen i næringsrettet forskning må følges av en satsing på kommersialisering og vekst, slik at flere av de gode idéene når et betalende marked.

EUs programmer blir en stadig viktigere kilde til kapital og kunnskap for norsk næringsliv. Det neste rammeprogrammet, Horisont Europa, vil kunne bli på hele 100 milliarder euro. Dette blir en viktig driver for kommersialisering av forskning, også for Norge. Skal vi dra nytte av denne muligheten må det nasjonale virkemiddelapparatet speile det europeiske og vi må trekke på bredden av aktører i vårt apparat for å mobilisere flest mulig norske aktører til EUs programmer.

I tillegg til å ivareta og utvikle et velfungerende norsk virkemiddelapparat er det derfor svært viktig å understøtte utvikling av internasjonale program og støtteordninger. For norsk maritim næring er deltagelse i EU finansierte forsknings- og innovasjonsprogram viktige døråpnere for ny næringsutvikling og nye markeder nasjonalt og internasjonalt. Et kontinuerlig arbeid for å sikre at havbasert forskning og innovasjon har en stor plass i EUs forsknings- og innovasjonsprogram vil bli stadig viktigere for å styrke Norge og norsk industris rolle som internasjonalt ledende innenfor teknologi til havnæringene. Spesielt viktig fremover vil det være å sikre at det kommer utlysninger for kommersialisering av løsninger med nye nullutslippsdrivstoff. Det norske virkemiddelapparatet må også styrke sin veilederrolle i å sørge for at flere norske bedrifter kan utnytte potensialet i ny teknologi, eksportere varer og tjenester, og dra nytte av EUs nye portefølje av innovasjonsvirkemidler.

Infrastruktur for utvikling

Næringslivets tilgang til fysisk infrastruktur for utvikling og innovasjon er avgjørende for konkurranseevnen og fremtidig verdiskaping i Norge. Myndighetene må legge til rette med gode rammebetingelser for forskning, utvikling og innovasjon i bedriftene.

Satsingen på norske katapultsentre er et viktig grep og en god ordning for å bidra til etablering og utvikling av katapultsentre for å støtte bedrifter og ideer gjennom utvikling fra konseptstadiet til markedsintroduksjon. I ambisjonen om å bygge en infrastruktur for innovasjon med syv til ni nasjonale katapultsentre på områder av stor verdi for fremtidens industri i Norge, bør flere være koblet til effektiv prototyp utvikling og verifisering av nye løsninger for blå vekst og grønn omstilling i havnæringene.

Ocean Space Centre er i en forprosjektfase med planlagt prosjektperiode frem til sommeren 2021. Finansiering av forprosjektet er gjort over statsbudsjettet for 2020. Det er avgjørende for gjennomføringen at forprosjektet også finansieres i statsbudsjettet for 2021. Prosjektet har en lang historie, og det er gledelig at det endelig er i ferd med å realiseres. Vi konstaterer at sentrale aktører i alle havindustrier etterspør sterkt verdensledende forskning for å sikre konkurransekraft og utvikle nye industrielle segmenter der Norge kan ta ledelse, og at Ocean Space Centre blir vitalt i dette. Gjennom realisering av Ocean Space Centre vil næringslivet settes

i bedre stand til å bidra med løsninger i vår tids viktigste spørsmål slik som klimakrisen. Dagens forskningsinfrastruktur er svært utslitt, og en snarlig investering i Ocean Space Centre er nødvendig for å sikre posisjonen til norsk forskning. Vi ber derfor om at det planlegges for en investeringsbeslutning medio 2021 slik at byggeprosjektet finansieres over statsbudsjettet for 2022.

Videre er det helt avgjørende å raskt få på plass infrastruktur for fornybar energi. Å legge til rette for en ny og helhetlig infrastruktur for grønne energibærere (landstrøm, ladestrøm, hydrogen og elektro-drivstoff/syntetiske drivstoff) langs kysten er helt avgjørende både for å ta i bruk ny teknologi, men også fordi manglende infrastruktur er en barriere for deltagelse i internasjonale forskningsprosjekt. En rekke EU- utlysninger handler om demonstrasjon og kommersialisering av skip med slike løsninger, uten nødvendig infrastruktur som sikrer volum og konkurransedyktige priser blir risiko knyttet til deltagelse for stor for aktørene. Oppbygging av infrastruktur for fornybar energi vil derfor være en viktig driver for å øke norsk deltagelse i havrelaterte EU-prosjekt.

Et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat

Det er mange svært gode og viktige initiativ og satsinger langs norskekysten som kan vise til helt avgjørende resultater for norsk konkurransekraft. Resultater som i stor grad har tilkommet grunnet godt samarbeid mellom ulike aktører fra næringsliv, akademisk og myndigheter. Satsingen på næringsklynger har økt konkurransekraften og flyttet forskningsfronten i flere regionalt forankrede maritime klynger langs norskekysten. En økt satsing på langsiktig forskning i et nært samarbeid mellom FoU-aktive bedrifter og fremstående forskningsmiljø eksempelvis gjennom SFI programmet, vil få en enda større betydning i årene som kommer.

Store forsknings- og innovasjonssatsinger med klart definerte mål og tidsrammer, som involverer bredt og tar i bruk et bredt spekter av virkemidler bør prøves ut i økt grad. Det vil bli et stadig større behov for bedre tilrettelegging for samarbeid på tvers av fag, sektorer og finansieringskilder, og for i høyere grad å se grunnforskning, anvendt forskning, innovasjon og verdiskaping i sammenheng.

Senter for Fremragende Forskning (SFF) ordningen bidrar til at ambisiøse vitenskapelige mål kan nås gjennom samarbeid og langsiktig grunnfinansiering. Arbeidet ved NTNU AMOS (Senter for autonome marine operasjoner og systemer) produserer avgjørende grunnleggende forskning for utviklingen av nye autonome løsninger i maritim næring. En slik satsing på grunnleggende forskning har vært en av de viktige brikkene i infrastrukturen som gjør at SINTEF og NTNU kan legge et godt grunnlag for oppstarten av Ocean Space Centre. Fremleggingen av resultater fra evalueringen av SFF, gjennomført i 2019, vil bli en viktig milepæl i 2020 for videreutvikling av ordningen.

Rommet for å eksperimentere med nye finansieringsinstrumenter for forskning og innovasjon, og virkemiddelapparatets evne til å utvikle nyskapende kombinasjoner av eksisterende instrumenter vil få økt betydning for å møte fremtiden. Satsinger som PILOT-E, hvor virkemiddelaktørene går

sammen om å utvikle virkemidler og hvor det inngår en tett oppfølging og koordinering fra Innovasjon Norge, Forskningsrådet og ENOVA er svært kjærkomment. Det samme gjelder virkemidler hvor aktørene følges gjennom hele teknologiutviklingsløpet – fra idé til marked, noe PILOT-E også er et godt eksempel på.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Lansere en ny satsning for å realisere mulighetene som ligger i norskekysten som teknologilaboratorium for nullutslippsteknologi
- Igangsette sektoravtaler i Norge, blant annet innen flytende havvind, kunstig intelligens, og utvikling av nullutslippsteknologi, som kan bidra til å realisere norskekysten som teknologilaboratorium
- Sikre at havbasert forskning og innovasjon har en stor plass i EUs forsknings- og innovasjonsprogram.
- Ocean Space Centre i Trondheim må sikres finansiering for gjennomføring av forprosjektet også i statsbudsjettet for 2021
- Bidra til etableringen av et Senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) for autonome skip
- Maritim 21 er en godt forankret strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime næringen og bør videreføres. Arbeidet med en fornying bør starte i samspill med næringsaktørene i 2020
- Fortsette styrking av den næringsrettede forsknings- og innovasjonspolitikken ved å videreutvikle MAROFF
- Legge til rette for et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat

Utdanning av høy kvalitet

Klima- og miljøutfordringer, teknologisk utvikling og store krav til omstilling gjør at Norge vil få betydelige endringer i kompetansebehov i fremtiden. I få næringer er dette like tydelig og viktig som i den maritime næringen.

Norsk maritim næring inneholder noen av verdens mest innovative bedrifter, kunnskapsmiljøer og arbeidsplasser. Raske omstillinger og endringer vil i fremtiden kreve enda nærere samarbeid og dialog mellom aktørene i klyngen. Gode rammer og rammebetingelser for økt samarbeid må være på plass for effektivt å produsere kompetanse for fremtiden.

Det teknologiske skiftet treffer hele næringen. Endringene skjer på land og til sjøs, og de strekker seg fra operasjon av skip til utvikling av forretningsmodeller, produksjon av kompetanse, læringsformer, rapporteringer, sikkerhetsrutiner, analyse og behandling av data – for å nevne noe.

Utviklingen påvirkes av en rekke drivere. Effektivitet, konkurranse og kostnadsbesparelser er en side av dette. På den andre siden, og ofte tett koblet sammen med den første, er drivere som klima- og miljøhensyn, sikkerhet, og andre hensyn av regulatorisk art.

Norske bedrifter har lite å stille opp med i markeder som er preget av standardiserte produkter og hard priskonkurranse. Norske maritime bedrifter må derfor kontinuerlig søke markedsmuligheter hvor teknologiutvikling og innovasjon står sentralt. Dette har vært den dominerende strategien i den norske maritime næringen og vil også trolig være det i årene som kommer. Skal vi lykkes med det, må vi bygge ferdigheter, kompetanse og kunnskap.

Sterkt behov for digital kompetanse

I Fafo-rapporten «Maritim kompetanse i en digital fremtid» (2019) svarer 86 prosent av de spurte rederiene at digital kompetanse er svært eller nokså viktig for dem. Samtidig oppgir over 70 prosent at virksomheten mangler digital kompetanse i dag.

SINTEF understreker i sin utredning «Fremtidsmuligheter i maritime næringer» (2019) at den største utfordringen i maritim næring er nettopp det at en stor andel mangler digital kompetanse i dag. Digitaliseringen er i gang for fullt, men med mangel på kompetanse kan man risikere å ikke se og gripe muligheter. Det er derfor helt avgjørende at det satses på at kunnskap og kompetanse bygges både gjennom forskning og utdanning.

«86 prosent av rederiene sier at digital kompetanse er nokså eller svært viktig. Samtidig oppgir over 70 prosent at virksomheten mangler digital kompetanse i dag.»

For å henge med i utviklingen og skape en maritim næring i et digitalt fremtidsbilde kreves det at silo-tankegang bygges ned i organisasjoner og bedrifter, og ikke minst i utdanningsinstitusjonene og mellom disse. I Digital21 understrekes det at: «Digitalisering griper inn på nye måter. Det betyr at vi må tenke annerledes om organisering. Vi må bygge kompetanse på tvers – vi må utvikle teknologier

som fungerer på tvers – vi må utvikle bedrifter som opererer på tvers – vi må utvikle regelverk på tvers – og vi må sørge for at forvaltningen også kan operere på tvers.»

Denne utviklingen vil føre til at etablerte vaner og arbeidskultur utfordres, og vil kreve større grad av samhandling mellom de ulike maritimt relaterte fagdisiplinene: merkantil/teknisk, teknisk/operativ, og bedre koblinger mellom fagpersonale ved og mellom utdanningsinstitusjoner og fagdisipliner.

Maritim operativ kompetanse i en digital fremtid

Erfaringsbasert kompetanse er en viktig drivkraft for fremtidig teknologiutvikling, for innovasjon og for vekstkraften til en verdensledende maritim klynge. Rollene vil med stor sannsynlighet endre karakter i fremtiden, men erfaring og sjømannskap vil fremdeles være ettertraktet og

avgjørende kompetanse både på sjø og land. En forutsetning for å lykkes, både hos rederier og utstyrsleverandører, er at det finnes personell med maritim forståelse og erfaring.

Norge trenger et fleksibelt, skalerbart utdanningssystem. Det er viktig at det satses både på fag- og høyskole/universitet og at det sikres gode overgangsordninger mellom disse. En forutsetning for enhver kompetansesatsing er at det er en grunnleggende god kvalitet i utdanningen som tilbys og institusjonene som tilbyr den.

For å opprettholde kvalitet i høyere utdanning er det svært viktig at basisfinansieringen av denne ligger på et riktig nivå. For maritim operativ utdanning er det en stor utfordring at finansieringen har vært for lav over lang tid. Basisbevilgningen per student er for lav for en utdanning som stiller krav til oppdatert teknologi og simulatorentrening. Det er derfor helt avgjørende at maritim utdanning løftes til kategori C, hvor vi finner realfag, teknologi og fiskerifag.

Gode fagskoler er avgjørende for å lykkes med den kommende kompetansereformen. Fagskoleutdannede er en svært viktig ressurs for maritim næring. I dag er store deler av finansieringen av fagskolene en direkte finansiering over fylkeskommunale budsjetter. Dette gjør at institusjonene opplever lite langsiktighet i finansieringen og at det over tid har oppstått store ulikheter i kvalitet mellom fagskolene som resultat av ulike lokale prioriteringer. For å sikre en god fagskoleutdanning er det derfor helt essensielt at finansieringsansvaret for fagskoler også overføres til staten.

«For å opprettholde kvalitet i høyere utdanning må basisfinansieringen ligge på et riktig nivå. For maritim operativ utdanning er det en stor utfordring at finansieringen har vært for lav over lang tid.»

Maritim operativ utdanning i Norge i dag kjennetegnes ved at man innretter den for å nå internasjonale minstekrav. Ønsker man å fortsatt være internasjonalt ledende på maritim kompetanse er det et sentralt poeng å heve standarden utover dette. Dagens maritime utdanning er basert på globale krav fra IMO. Norge har lagt seg på et minimumsnivå i henhold til STCW konvensjonen. Konkurransen om å utvikle maritim kompetanse ut over STCW kravene øker, og i 2019 endret det Europeiske parlamentet direktiv 2008/106/EC basert på minimum nivå til seilende og opprettet et nytt EU-direktiv 2019-1159 med muligheten til å etablere «European Maritime Diplomas of Excellence». Et felles europeisk prosjekt arbeider nå med innholdet til en slik diplom. Norsk maritim utdanning må rigges til å følge med på en slik utvikling.

MARKOM2020 har over tid løftet maritim operativ utdanning i Norge til et mye høyere nivå enn det lå på for ti år siden. Likevel må målet om å ha en maritim operativ utdanning i verdensklasse stadig etterstrebes. Den teknologiske utviklingen innen maritim næring går raskt, og maritim operativ utdanning må stadig utvikles for å tilfredsstille nye krav og behov fra næringen. Den teknologiske utviklingen fører til nye muligheter for vekst, men krever også at myndigheter, utdanningsinstitusjoner og næringsliv evner å samarbeide, tenke nytt og tilpasse seg den digitale

fremtiden. Dette handler om forskning, utvikling og innovasjon – men vel så viktig er det å utvikle kompetanse for fremtiden.

MARKOM2020 har i utgangspunktet en utløpsdato som prosjekt i 2020. Opphør av et organisert samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene ville være svært uheldig. For næringen er det helt essensielt å ha et koordinerende organ som kan være en felles inngang til både universitet, høyskole og fagskole. Dette vil bare bli mer nødvendig fremover med stadig nye kompetansekrav og felles utfordringer som skal løses.

Som helhet er utdanningen preget av mange små fagmiljø, de fleste alt for små til alene å kunne levere maritim utdanning i verdensklasse. For å unngå en fragmentert og svak struktur og utdanning, er samarbeid, arbeidsdeling og konsentrasjon helt nødvendig.

Arbeidet med å tilby en maritim utdanning i verdensklasse kan best løses i tett samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene, forskningsmiljø og næringen. Et slikt samarbeid vil være avhengig av en form for koordinerende enhet, og det er avgjørende at dette samarbeidet holdes på et nasjonalt nivå. Å jobbe frem den «digitale sjømannen» vil være et stort poeng. En målrettet satsing på maritim operativ utdanning som bygger på det gode arbeidet fra MARKOM2020 må derfor videreføres.

Men det digitale skiftet treffer næringen mye større og bredere enn bare den digitale sjømannen. For å bli en digital maritim stormakt er en viktig forutsetning at digital kompetanse utvikles i hele verdikjeden, og at evnen og kompetansen til å tenke og samhandle på tvers videreutvikles.

Bred satsing på kompetanseløft i maritim næring

Maritim næring er helt avhengig av at ulike fagmiljø, fagretninger og næringsmiljø jobber tett sammen for å optimalisere de mulighetene som ligger i det teknologiske skiftet. Dette utfordrer utdanningsinstitusjonene og forskningsmiljøene som tradisjonelt har hatt en oppbygging, struktur og arbeidsmåte som ofte har underbygget silotankegang.

Gjennom MARKOM2020 har det utviklet seg et tett samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene som tilbyr maritim operativ utdanning på alle nivå. Imidlertid er samarbeidet mellom disse og de andre fagområdene som utdanner til maritim næring (teknisk, merkantil, og juridisk), så godt som ikke-eksisterende. Det samme gjelder samarbeid mellom utdanningene og utdanningsinstitusjonene innenfor disse fagområdene. Her ligger det et stort

MARKOM 2020

////////////////////////////////////

MARKOM2020 ble etablert av og finansiert av kunnskapsdepartementet fra 1. januar 2011. Dette er det første omfattende samarbeidet om utvikling av maritim utdanning iverksatt i Norge. Prosjektet har gitt gode resultater og økt kvaliteten på de maritime utdanningene på alle nivå.

forbedringspotensial, og en mulighet for å bygge samhandling på tvers og bygge ned siloer og med dette berede grunnen for ny kompetanseutvikling for fremtiden.

Norges Rederiforbund mener at det derfor må opprettes samarbeidsarenaer tilsvarende MARKOM2020 for maritimt relaterte merkantile fag («KOMMAR»), teknologiske fag («MARTECH»), juridiske fag, og også åpnes for flere fremvoksende fagområder og arenaer.

Arbeidet i disse samarbeidsarenaene bør organiseres under et felles næringslivsstyrt tverrgående Råd for maritim kompetanse, som har som mål å utfordre til samarbeid på tvers og til nedbygging av siloer. En ny satsing på kompetanse i maritim næring i et digitalt fremtidsbilde må ha dette som utgangspunkt.



Figur: Ny satsing på maritim kompetanse.

Etter- og videreutdanning – lære hele livet

I en tid der kompetansekrav endres raskt er det også behov for en omfattende satsing på etter- og videreutdanning. Innen maritim næring blir spesialisert kunnskap etterspurt i større og større grad. Både skip og landindustri blir mer spesialiserte, og det stilles krav til å kunne utføre oppgaver som fordrer kompetanse man ikke har opparbeidet hverken i utdanning eller gjennom erfaring i yrkeslivet.

Det er derfor avgjørende at det eksisterer et godt tilbud av relevant etter- og videreutdanning. Nåværende status innen maritim næring viser at det er et for dårlig tilbud om slik utdanning tilgjengelig, både for sjø- og landbasert virksomhet.

Universiteter og høyskoler sliter i dag med å tilby etter- og videreutdanning som tilfredsstillende næringslivets og enkeltindividers behov for korte kurs og moduler av høy faglig kvalitet og

relevans. En viktig årsak til dette er dagens finansieringssystem. Dette må endres slik at det ikke fungerer som et disincentiv for hensiktsmessige innretninger av etter- og videreutdanningstilbud.

Det er svært viktig at en endring knyttet til finansiering av etter- og videreutdanning i universitet- og høyskolesektoren ikke undergraver den ordinære høyere utdanningen. Tiltak som iverksettes for å adressere utfordringene i dagens regelverk og finansieringssystem må også legges opp på en måte som ikke uthuler gratisprinsippet i den ordinære høyere utdanningen i Norge.

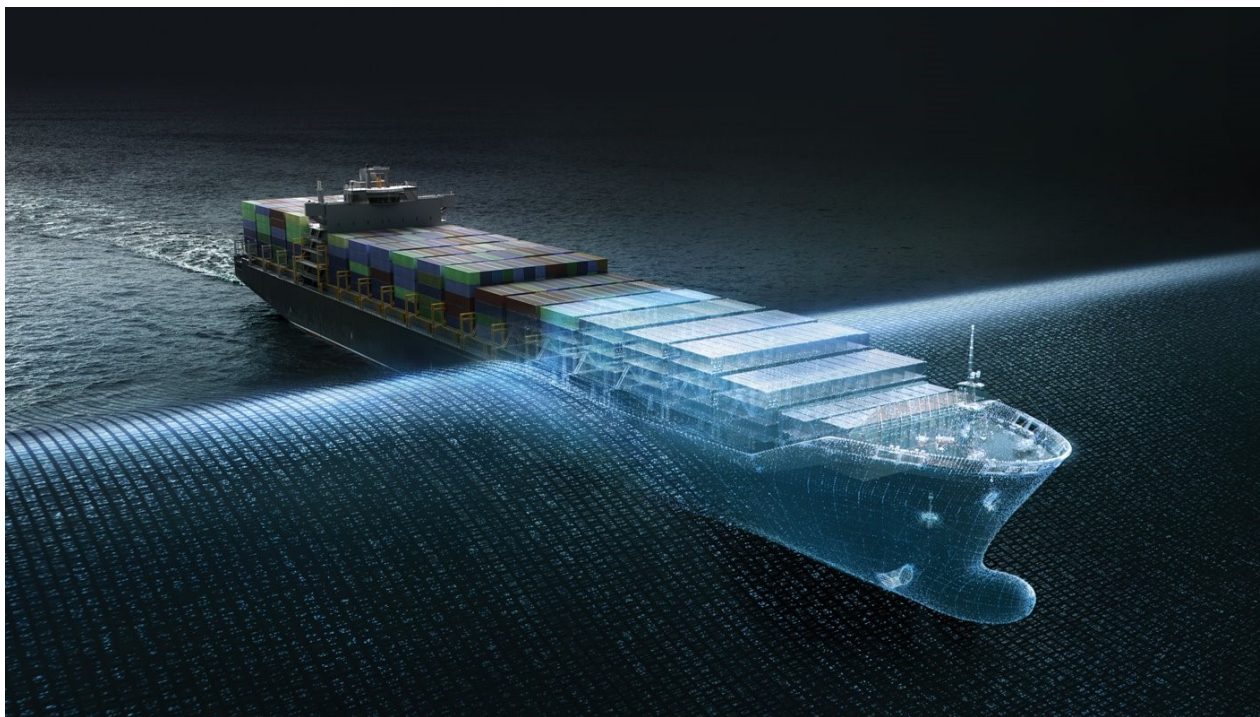
Etter- og videreutdanningstilbudene som utvikles bør være korte, fleksible og kunne kombineres med jobb. De må være i tråd med næringslivets behov. Det bør derfor legges til rette for et nært samarbeid mellom bedriftene, de ansatte og utdanningsinstitusjonene.

Innen etter- og videreutdanning er det flere felles utfordringer de ulike fagdisiplinene i maritim næring vil møte. Det er også mer fagspesifikke utfordringer som best løses i samarbeid med representanter fra samme fagområde. Gjennom å legge en egen satsing knyttet til etter- og videreutdanning inn i den nye kompetansesatsingens prosjektstruktur, se figur over, vil mange av utfordringene knyttet til dette området bedre kunne adresseres.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Innplassere maritim utdanning i kostnadskategori C i finansieringsmodellen
- Sørge for at Forskerutdanningen Nautiske Operasjoner får tildelt faste PhD plasser til å styrke utdanningen
- Opprette en ny bred satsing på maritim utdanning og kompetanse med særlig fokus på digitalisering og ny teknologi, herunder videreføre satsingen på maritim operativ utdanning og kompetanse
- Innføre statlig finansiering av høyere yrkesfaglig utdanning
- Utføre en utredning av hvordan man kan tilpasse dagens regelverk og finansieringssystem i universitet- og høyskolesektoren for å stimulere til livslang læring

Digitalisering skaper muligheter



Fakta | Med stor omstillingsvilje og -evne fra både eiere, ansatte, regulerende myndigheter og teknologileverandører, har vi tro på at den norske maritime klyngen kan være ledende på nye digitale løsninger.

Norge med digital ledertrøye?

På samme måte som Norge historisk har lyktes med store omstillinger, bør det legges til rette for at den maritime næringen gis mulighet til både å utvikle og ta i bruk ny teknologi og kunnskap i takt med den økende digitaliseringen. Modellen for å utvikle Norge til en digital, maritim stormakt bør bygge på de erfaringer som ligger til grunn for satsingene på maritim bærekraft og miljø. En helhetlig digital næringspolitikk, et virkemiddelapparat som bidrar til å redusere risiko som grunnlag for næringslivets satsing på innovasjon og akademia. En viktig forutsetning er ikke bare at det utvikles digital kompetanse i hele verdikjeden, men at det gjennom pilotprosjekt og målrettede programmer åpnes for samhandling eksempelvis på tvers mellom rederier, havner, vareeiere og transport- og logistikknæringen.

En digital, maritim politikk må legge til rette for at næringen stimuleres til og evner å utnytte mulighetsrommet som den digitale teknologien åpner for gjennom ulike stadier fra innovasjon til operasjonell drift.

Det utvikles banebrytende digitale løsninger og produkter i norsk maritim næring i dag. Vi opplever imidlertid at myndighetskrav og regelverk i en del tilfeller står i veien for videre utvikling/implementering av ulike løsninger. I næringen har det også vært en utstrakt bruk av prototyper. Disse faktorene bidrar til sammen til at næringen preges av et til dels fragmentert digitalt bilde der systemer i liten grad kommuniserer med hverandre og der tilgang til og videre bruk av data på tvers av systemer kan være vanskelig.

Vi er derfor glad for regjeringens politiske målsetning om digitalt løft og har forventninger til om regjeringen har en helhetlig tilnærming til en fremtidig papirløs maritim næring. I dette arbeidet er det særlig tre punkter vi ønsker å belyse:

- Standarder
- Digital vask
- Rapporteringssystemer/rutiner

Krav til standarder

Rederiforbundet mener myndighetene i nært samarbeid med privat sektor bør ha som målsetting å utvikle nye krav til internasjonale standarder for maritim næring. Sett med våre øyne er krav til nye standarder en forutsetning for ytterligere innovasjon og økonomisk vekst i bransjen.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom de senere årene vært gjennom en vellykket modernisering og det er gjort et omfattende arbeid for å ytterligere heve kvaliteten på og tilliten til det norske flagget. Våre medlemmer har gitt uttrykk for tilfredshet med det arbeidet. Naturlige neste steg for ytterligere kvalitetsheving av det norske flagget bør være krav til standarder som legger til rette for digitalisering og forenklede papirløse prosesser. Norges Rederiforbund ønsker at det blir nedsatt et arbeidsutvalg som skal se på krav til nye standarder i maritim næring med deltakelse fra forskjellige sektorer i næringen og fra det offentlige.

Dette kan også bidra positivt for å få mer fortgang i arbeidet med å nå mål og krav som vil bli stilt til bransjen i forhold til klima og miljø (bærekraft).

Digital vask

Næringen er fortsatt i for stor grad preget av papir, hvilket er lite effektivt, fordyrende og kan ha sikkerhetsmessige negative konsekvenser. Regelverk er i en rekke tilfeller utarbeidet med bakgrunn i et ikke-digitalt maritimt miljø. Rederiforbundet ber derfor om at det gjennomføres en «digital vask» av regelverk som per i dag setter krav til at dokumentasjon må oppbevares på papir.

Et eksempel på konsekvens av regelverk med krav til papir, er at det på broen på enkelte typer fartøy i dag kan finnes seg opptil seks/syv printere, et «printer-rack». Årsaken er påbud om dokumentasjon på papir som skal oppbevares om bord. En annen utfordring det gjenstår å løse er arbeidet med godkjenning av e-signatur til f. eks. ansettelsesavtaler. Søknad om landlov og visum er andre prosesser som etter vår mening bør digitaliseres. Vi er kjent med at Sjøfartsdirektoratet

er i gang med prosesser på flere viktige enkeltområder. Det er imidlertid vår oppfatning at en slik «digital vask» bør foretas med en helhetlig tilnærming.

Rapporteringsrutiner, systemer og krav

Vi tror det kan være nyttig å se på hvordan andre næringer har digitalisert sine rapporteringsrutiner f.eks. via plattformer som Altinn. Altinn brukes til dels av maritim næring i dag, men har begrensninger for brukere av ikke-norske selskaper og for statsborgere som ikke er norske. For skip under NIS flagg kan dette være en utfordring.

Norge bør ta ledertrøyen

Vår bransje er global og vi innser at internasjonale regionale forskjeller i digitalt regelverk kan være en utfordring. Det er imidlertid vår oppfatning at vi i Norge allerede ligger langt fremme og har gode forutsetninger for å ta ledertrøyen i digitaliseringsarbeidet internasjonalt. Norske forhold vil derfor være utgangspunktet for våre forslag i denne sammenheng. Vår ambisjon er at resultatene av forslagene og det arbeidet som gjøres kan legges frem for IMO på sikt.

Norges Rederiforbund mener det nødvendige digitaliseringsarbeidet i maritim næring vil være helt i tråd med regjeringens politiske målsetning om at Norge skal være ledende i å anvende nye digitale muligheter i alle sektorer og fjerne eller endre regelverk som er til hinder for teknologisk utvikling, jf. regjeringens politiske plattform (Granavolden-plattformen) kapittel 6 om digitalt løft.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Foreta en «digital vask» av regelverk som per i dag setter krav til at dokumentasjon må oppbevares på papir om bord. Et eksempel kan være å fjerne hindre for godkjenning av e-signatur for f.eks. ansettelsesavtaler
- Nedsette et arbeidsutvalg som skal se på krav til nye standarder i maritim næring med deltakelse fra forskjellige sektorer i næringen. Nye standarder vil fremme innovasjon og kan forhindre dobbelrapportering
- Vurdere om erfaring og kunnskap med digitale innrapporteringssystemer fra andre deler av næringslivet som Altinn eller andre portalløsninger i større omfang enn i dag kan tilrettelegges og tas i bruk i maritim næring

Autonome skip og nye transportsystemer

I de siste årene har det vært mye oppmerksomhet rundt autonome eller ubemannede skip, men dette dreier seg vel så mye om fremtidens smarte og mer konvensjonelle skip.

Autonome skip har fått stor interesse i Norge og andre steder, og med rette. Autonome og ubemannede skip kan brukes i nye transportsystemer med flere og mindre skip uten at

mannskapskostnaden blir for stor. Flere og mindre skip gjør det mulig å redusere ulempene til konvensjonelle skip ved å øke frekvens, lage mer fleksible løsninger med bruk av mindre kaier og å differensiere hastigheten for forskjellige godstyper. I tillegg kan man også automatisere havneoperasjoner og introdusere døgkontinuerlig operasjon uten tilsvarende økning i kostnader. Dette konseptet er kanskje mest interessant i fjorder eller rundt øyer med omlasting fra hurtiggående linjeskip nærmere hovedfarledene. Samtidig vil det spare tid for linjeskipene som ikke lenger trenger å gå omveier dypt inn i fjordene eller rundt øyene.

Mindre skip kan også være en forutsetning for bruk av nye energibærere. Både batterier og hydrogen har utfordringer på dette feltet. Små skip er generelt mindre energieffektive enn store, noe som hittil har styrt utviklingen i mange segmenter. Med nye energibærere og nye transportsystemer så er det sannsynlig at andre faktorer enn minimum energiforbruk for skipet alene vil styre utviklingen. I tillegg til muligheten for å bruke grønnere drivstoff vil energieffektiviteten i hele transportkjeden bli viktig.

Flere og mindre skip er derfor også interessant med hensyn på bærekraft. Ved å bruke digitalisering og automasjon kan man endre varekjedene fundamentalt og introdusere nye kjeder som totalt sett er mer miljøvennlige, selv om energibruken i selve skipstransporten kan gå opp. Det er sannsynlig at denne typen tenking er nødvendig for å realisere det grønne skiftet. Autonome skip vil bli en viktig del av disse nye kjedene.

Norge er i dag verdensledende innen forskning og utvikling av autonome skip og har flere sterke regionale miljø som arbeider med mulighetene. Vi har også spesielle transportutfordringer som egner seg godt for autonome skip og en godt integrert maritim klynge som enklere kan løse en del av de komplekse og sammensatte problemstillinger som autonome skip representerer.

Autonome skip kan bli en nøkkelteknologi i å realisere bærekraftige transportsystemer innenlands, på europeisk nivå og internasjonalt. Teknologien er på mange måter allerede tilgjengelig, selv om det er flere utfordringer blant annet på kostnadseffektivitet, testing og godkjenning. Dette skaper usikkerhet som gjør det vanskelig for sluttbrukere å satse på teknologien. Norge er definitivt ledende i dag, men vi mangler fremdeles gode og troverdige pilotprosjekt. Yara Birkeland vil bli en viktig bidragsyter her, men vi trenger mye mere praktisk erfaring på implementering av den fulle bredden av mulige transportsystemer.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Legge til rette for forskning og utvikling av autonome skip i Norge
- Legge til rette for at industrien kan redusere risikoen ved å prøve ut teknologien i full skala

Rederiforbundet er aktivt styremedlem i Norsk Forum for Autonome Skip (NFAS). NFAS har sendt inn et eget innspill i tilknytning til stortingsmeldingen og vi viser til denne for en mer detaljert fremstilling av autonomi og digitalisering.

Digitalisering av myndighetstjenester

Shipping er en internasjonalt regulert virksomhet med mange krav til dokumentasjon og rapportering som i dag ofte må gjøres manuelt og i verste fall av mannskapet om bord. IMO har påpekt dette problemet, og jobber aktivt med at administrative oppgaver så langt som mulig må automatiseres. Norge er langt fremme i dette arbeidet med Kystverkets SafeSeaNet og Sjøfartsdirektoratets digitalisering av sertifikater og andre tjenester. Imidlertid må denne typen tjenester standardiseres og innføres på et internasjonalt nivå.

Innen dette området må det offentlige ta et ansvar for å utvikle og spre gode tekniske løsninger. Bedrifter og andre kommersielle aktører vil gjerne utvikle løsninger for å hjelpe mannskap om bord, redere og driftsselskaper, men dersom ikke de offentlige aktørene utvikler standardiserte løsninger for digital og automatisk kommunikasjon er det umulig for de kommersielle aktørene å selge sine produkter. Norge har allerede gitt avgjørende bidrag til dette arbeidet og det er viktig at disse bidragene fortsetter.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Legge til rette for at maritime tjenester standardiseres og innføres på et internasjonalt nivå
- Legge til rette for at IMOs arbeid med å automatisere administrative oppgaver, som for eksempel rapportering, blir en realitet

Internasjonale forhold



Fakta | Norges Rederiforbunds internasjonale arbeid ivaretas gjennom aktiv deltakelse i internasjonale og regionale skipsfartsorganisasjoner og nettverk, samt nær dialog med den norske utenriktstjenesten og utenlandske ambassader.

Global næring, globale reguleringer

En global næring er avhengig av et globalt regelverk. Rederiforbundet jobber derfor for at regelverk for maritim næring primært er internasjonalt, og utformes gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO og FNs arbeidsorganisasjon ILO.

Skipsfarten representerer den viktigste infrastrukturen for handel mellom kontinentene. Mer enn 80 prosent av all varehandel fraktes med skip. Dette varebyttet er helt avgjørende for globaliseringen som har funnet sted, og som fortsatt vil være en grunnleggende drivkraft for verdens videre utvikling. I en tid hvor globaliseringen i økende grad utfordres av regionale fremstøt, nasjonale interesser og proteksjonistiske krefter mener Rederiforbundet at det er svært viktig å støtte opp om internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer. Det er fra norsk side svært viktig å arbeide aktivt for å fremforhandle frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU har inngått avtaler med, herunder prioritere pågående forhandlinger med Kina samt fremtidige forhandlinger med Storbritannia.

De europeiske landene representerer den maritime næringens største og viktigste handelspartner. EØS-avtalen sikrer markedsadgang, forutsigbarhet og like konkurransebetingelser i Europa. Avtalen har tjent, og tjener Norge og norsk næringsliv vel. Vi er uenige med de som ønsker at Norge skal søke å fremforhandle en ny avtale med EU. Usikkerhet knyttet til vårt viktigste marked vil særlig ramme norsk eksportrettet næringsliv. Dette ville vært særlig krevende i en tid hvor global samhandel allerede utfordres av handelskrig, Brexit og proteksjonistisk tenkning i flere viktige markeder.

Det pågår for tiden forhandlinger om en protokoll til Havrettskonvensjonen (UNCLOS) som skal regulere naturmangfold utenfor nasjonal jurisdiksjon. Fra Rederiforbundets side mener vi det er

«Skipsfarten representerer den viktigste infrastrukturen for handel mellom kontinentene. Mer enn 80 prosent av all varehandel fraktes med skip.»

viktig å komme frem til en regulering som sikrer en god balanse mellom biologisk mangfold og bærekraftig bruk av havområdene på det åpne hav. Det er også viktig at det nye instrumentet er i tråd med de grunnleggende prinsippene i Havrettskonvensjonen om bl.a. fri navigasjon på det åpne hav og at det ikke undergraver rollen og myndigheten til organisasjoner som IMO.

En viktig side av internasjonal regulering er også at landene forholder seg lojalt til sine internasjonale forpliktelser og ikke tar hensyn til nasjonale særinteresser ved praktisering av reglene, jf. også Wienerkonvensjonen art 31 som angir hvorledes konvensjoner skal tolkes. I de senere år det vært flere eksempler på at nasjonale domstoler har tilsidesatt landets konvensjonsforpliktelser. Her kan nevnes beslutningen til fransk høyesterett i Erika-saken og spansk høyesterett i Prestige-saken der begge domstoler satte til side rederienes begrensningsrett i strid med oljesølkonvensjonen. Avgjørelsene har ført til betydelig bekymring i næringen og de vil kunne ha negative ringvirkninger langt ut over den aktuelle konvensjonen.

Internasjonalt har næringen her tatt til orde for at IMO Legal Committee skal etablere fortolkningsprinsipper for å forhindre at også andre nasjonale domstoler undergraver konvensjonen. Det vises i denne sammenhengen til Wienerkonvensjonen art 31 § 2 a) som sier at ved tolkning av konvensjonen skal det legges vekt på «*any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connexion with the conclusion of the treaty*».

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Fortsatt bidra aktivt til regelverksutvikling i IMO og arbeide for harmonisert global implementering og uniform praktisering av internasjonale regler
- Være en tydelig stemme mot proteksjonistiske strømninger i utenlandske markeder

- Føre en aktiv europapolitikk som ivaretar et godt samarbeid med EUs institusjoner og medlemsland, forankret i EØS-avtalen
- Arbeide aktivt for å fremforhandle frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU har inngått avtaler med, herunder prioritere pågående forhandlinger med Kina samt fremtidige forhandlinger med Storbritannia
- Fortsette å støtte opp om WTO som det sentrale multilaterale organ for global handel og handelspolitikk, gjennom blant annet å bidra aktivt i reformarbeidet av organisasjonen
- Sikre fortsatt lojal oppfyllelse av prinsippene for internasjonal skipsfart nedfelt i Havrettstraktaten, gjennom blant annet å ta en aktiv rolle i utviklingen av nytt regelverk om naturmangfold i havområder utenfor nasjonal jurisdiksjon
- Støtte etablering av prinsipper for uniform tolkning av oljesølvkonvensjonen som er til behandling i IMO Legal Committee

Resirkulering av skip

Norske rederier selger mellom 10 og 20 skip for opphugging og resirkulering årlig, hvorav ca. halvparten har norsk flagg.

Norsk skipsfart kjennetegnes av kvalitet, ansvarlighet og et langt perspektiv. Norges Rederiforbund arbeider for at Hongkong-konvensjonen for forsvarlig gjenvinning av skip skal tre i kraft. Dette vil gi en internasjonal standard, sikre global håndhevelse, oppmuntre til oppgradering av verksteder og forplikte alle rederier, uavhengig av flagg, til den samme standarden.

Tilslutning fra Kina eller Bangladesh er tilstrekkelig for ikrafttredelse. Rederiforbundet setter pris på Norges engasjement direkte og gjennom IMO i dette spørsmålet.

Rederiforbundet anerkjenner arbeidet EU gjør for å heve standarden, men mener at en global standard er nødvendig ettersom 90 prosent av tonnasjen gjenvinnes i Bangladesh, India og Pakistan, og EU-regelverket gir konkurransefordeler til bekvemmelighetsflagg.

Rederiforbundet har, sammen med utenriksstasjonene i India, særlig tett dialog med indiske myndigheter og indiske verksteder for å oppmuntre til fortsatt utvikling i India, hvor 84 verksteder er Hongkong-sertifisert.

Resirkulering av skip

////////////////////////////////////

Høye krav til miljø og sikkerhet gjelder også opphugging og gjenvinning av skip etter endt tjeneste. Rederiforbundets medlemmer rådes til å benytte Hongkong-sertifiserte verksteder og ta grep for å sikre etterlevelse av konvensjonen, til tross for at den ikke er tredd i kraft.

I påvente av ikrafttredelse råder Rederiforbundet medlemmene til å velge Hongkong-sertifiserte verksteder og sikre at konvensjonens standard blir fulgt ved tilstedeværelse av inspektør eller konsulent. Forbundet råder videre medlemmene til å forberede skipene for opphugging ved å kartlegge farlige materialer om bord, innhente nødvendige sertifikater, tømme og rens skipet før overlevering og kreve å få studere verkstedets arbeidsplaner for opphuggingsarbeidet.

Interesserte medlemmer møtes jevnlig i forbundets regi for ekspertforedrag og erfaringsutveksling. Gruppen utarbeider felles krav til verksteder og utarbeider, i samarbeid med Nordisk Skipsrederforening, standardkontrakter og juridiske klausuler ved salg til verksted, mellommann eller annet rederi. Klausuler for å sikre at rederiets policy også gjelder innleid tonnasje diskuteres.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Arbeide for ratifisering av Hongkong-konvensjonen. Tilslutning fra Kina vurderes som særdeles viktig ettersom landet har tyngde som både flaggstat og huggeland, alternativt Bangladesh
- Bistå myndigheter og virksomheter i utlandet i arbeidet med å imøtekomme Hongkong-konvensjonens og EU-regelverkets krav bilateralt og gjennom IMO

Arbeid mot korrupsjon i maritim næring

Et viktig verktøy for arbeid mot korrupsjon i maritim næring er [Maritime Anti-Corruption Network \(MACN\)](#) som Rederiforbundet var med på å etablere i 2011. Nettverket har på få år utviklet seg til et anerkjent internasjonalt nettverk av rederier, transportkunder, agenter og organisasjoner som står sammen om såkalte «collective actions», og som deler beste praksis og ulike verktøy. MACN har også etablert et anonymt rapporteringsverktøy - en database - som er til stor hjelp for rederier som anløper havner i korrupsjonsutsatte land. I databasen finner man informasjon om hva skipet kan forvente ved anløp i ulike havner og konkrete råd for å forebygge og håndtere situasjoner som oppstår. MACN har også vært pådriver for et forslag om at IMO skal utarbeide *Guidance to address maritime corruption*. Norske myndigheter har gitt viktig støtte til forslaget i IMO.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Støtte næringens anti-korrupsjonsarbeid i *Maritime Anti-Corruption Network (MACN)* gjennom å bidra til finansiering av «collective actions» og bistå med å tilrettelegge for kontakt med relevante myndigheter i land hvor MACN gjennomfører aksjoner
- Bidra aktivt til arbeidet i IMO med *Guidance to address maritime corruption* med sikte på ferdigstillelse i 2021

Maritimt trusselbilde



Fakta | Med 1 800 skip over hele verden til enhver tid møter norsk skipsfart alle de utfordringer og trusler verden har å by på. Næringen har derfor fokus på trusselforståelse, mottiltak og beredskapskapasiteter.

Maritim sikkerhet og beredskap

Den norskkontrollerte flåten har tilstedeværelse i hele verden til enhver tid. Skipene og selskapene utsettes derfor for trusler og sikkerhetsrelaterte utfordringer i hele verden. Flåten er samtidig en god indikator på de utviklingstrekkene som hele tiden endrer seg der ute. Den norske flåten representerer en formidabel beredskapsressurs for norske myndigheter og allierte, med et stort antall skip og verdensomspennende tilstedeværelse. For å bidra til global maritim sikkerhet, og styrke nasjonens evne til å utnytte flåten som beredskapsressurs er det behov for å videreutvikle tiltak og beredskapsplaner gjennom en helhetlig nasjonal strategi.

Piratangrep i Vest Afrika

2. november 2019 ble Uglands MV Bonita angrepet utenfor Cotonou i Benin. Ni av totalt 19 filippinske mannskapsmedlemmer ble bortført. Etter fem uker ble mannskapet etter krevende forhandlinger løslatt fra nigerianske pirater. Piratene fra Nigeria angriper alle typer skip med den hensikt å bortføre mannskapet og kreve løsepenger. I fjor var det mer enn 70 angrep på internasjonal skipsfart utenfor Nigeria.

Hormuzstredet og Midtøsten

Siden mai 2019 har skip blitt utsatt for angrep i området rundt Hormuzstredet. 12. mai ble fire skip angrepet med eksplosiver og skadet rett utenfor Fujairah havn. 13. juni ble to tankere angrepet under seilas rett utenfor Hormuzstredet. Den 14. september ble to oljeinstallasjoner i Saudi Arabia angrepet. Det førte til en halvering av oljeproduksjonen i landet og det største sjokket i oljeprisen siden oljekrisen på 70-tallet. Saudi Arabia og USA gikk raskt ut etter angrepet og anklaget Iran for å stå bak. Frankrike, Tyskland og Storbritannia støttet under FNs toppmøte denne konklusjonen. Som følge av angrepet ble det annonsert en styrking av det amerikanske militære bidraget i regionen.

Det har ikke vært noen direkte angrep mot skipsfarten siden juli i fjor, men det rapporteres jevnlig om aggressive tilnærminger fra iranske militære fartøy og oppkallinger fra Iran om å endre kurs. Den siste utviklingen i regionen har naturlig nok ført til bekymring rundt hvordan sikkerhetssituasjonen vil utvikle seg videre i tiden fremover.

Cybersikkerhet

Næringen utfordres i økende grad i det digitale rom og jobber derfor målrettet for å forbedre sikkerheten i både systemer og infrastruktur. For å være best mulig rustet trenger vi et tett samarbeid med relevante statlige aktører som har kapasiteter private aktører ikke har. Samtidig vil næringslivet kunne være uvurderlige sensorer og kompetansepartnere for myndighetene.

Beredskap i nordområdene og Arktis

Norges beredskapsansvar i nord er utstrakt og omfattende. Forholdene er svært krevende og stiller særlige krav til aktørene og kapasitetene. Gjennom SARINOR-prosjektet er det satt lys på en rekke forhold som bør forbedres. Samtidig gir en styrking av nødvendige kapasiteter som bredbåndskommunikasjon, overvåkningsressurser og redningskapasiteter legitim tilstedeværelse og situasjonsforståelse.

Norske myndigheter kan bidra koordinert og helhetlig for å trygge norsk skipsfart i spesielt krevende farvann som Vest-Afrika og Midtøsten. Utfordringene er kompliserte og krevende, men kan gjennom planlegging, helhetlig strategi og internasjonalt samarbeid forbedres.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Utvikle en helhetlig nasjonal strategi for å systematisk bidra til å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte regioner

I Vest-Afrika:

- Sørge for at kyststatene i regionen har et lovverk på plass som kriminaliserer og straffeforfølger piratvirksomhet
- Få på plass regionale samarbeid og avtaler mellom berørte kyststater slik at de kan dele informasjon om pågående angrep og i samarbeid kunne iverksette mottiltak
- Etablere arenaer for næringen og regionale partnere for å bygge tillit, dele informasjon og erfaringer

I Midtøsten:

- Tiltak som kan de-eskalere sikkerhetssituasjonen og sørge for langsiktig stabilitet i regionen
- Mekanismer som kan trygge skipsfarten og sikre fri ferdsel av skip gjennom Hormuzstredet

Cybersikkerhet:

- Gjennomføre en komplett gjennomgang av utfordringene relatert til cyberangrep, og sikre etableringen av systemer og kapasiteter for å ivareta kollektivt forsvar av cyberinfrastrukturen, spesielt støtten fra myndighetene til næringslivet

Nordområdene:

- Realisere relevante prosjekter på Svalbard og i Arktis for å ivareta beredskap, aktivitet og norsk tilstedeværelse

Nærskipsfart



Fakta | Et skip alene kan løfte flere hundre lastebiler rett av veiene, og seiler på maritime motorveier som allerede ligger der ferdig bygget, brøytet og saltet. Flytting av last fra land til sjø bidrar til færre ulykker i trafikken, mindre køer og veislitasje, og skadelige miljøutslipp reduseres.

Mer gods sjøveien

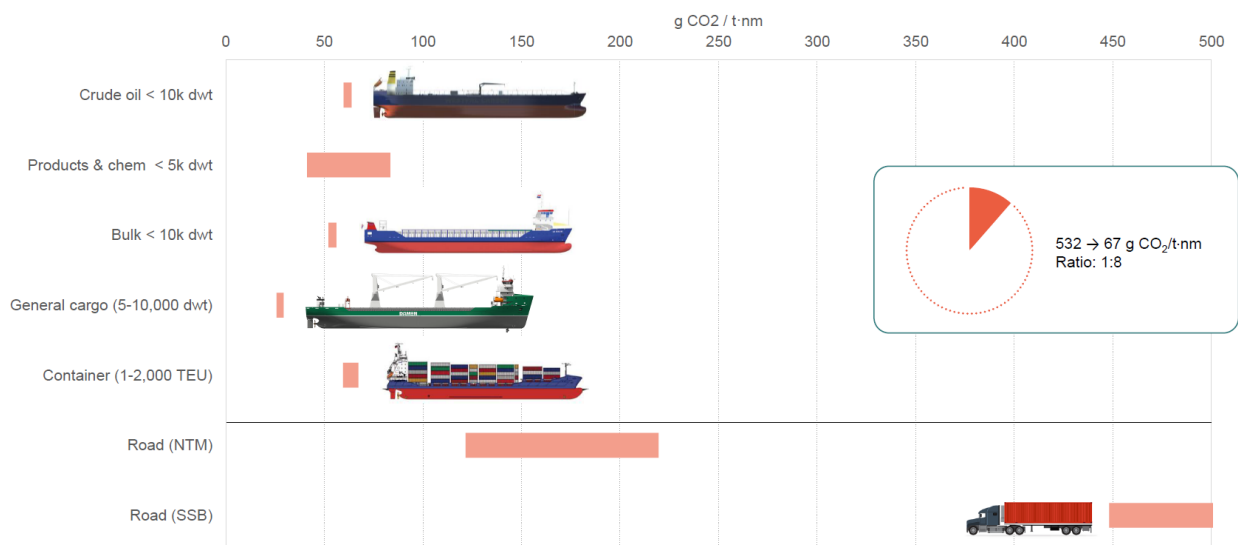
Sjøfarten er grunnmuren i den norske godstransporten og utgjør den klart viktigste transportformen inn og ut av landet. Hver dag anløper flere hundre norske skip europeiske havner. Disse frakter om lag 80 prosent av alt gods til og fra Norge. Dette gjør nærskipsfarten til det viktigste bindeleddet mellom norsk industri og resten av verden. En konkurransedyktig sjøtransport er derfor helt avgjørende for å sikre konkurransekraften til norsk industri. Sånn sett er det lett å forstå hvorfor nærskipsfarten blir betraktet som industriens bro til Europa.

For å styrke sjøtransportens konkurransekraft er det avgjørende at de ulike transportformene har like forutsetninger og konkurransevilkår. Sjøtransporten har et høyt avgiftstrykk, som blant annet innbefatter store utgifter til å dekke sikkerhets- og beredskapstjenester langs kysten. Omfanget av disse tjenestene bestemmes av myndighetene, og kostnadene dekkes i all hovedsak av næringen. Denne frikoblingen mellom bestiller og betaler gjør

«Hver dag anløper flere hundre norske skip europeiske havner. Disse frakter om lag 80 prosent av alt gods til og fra Norge.»

at incentivene for effektivisering er nærmest fraværende. Samtidig er navigasjonen stadig tryggere som følge av økt omfang av digitale sensorer og hjelpemidler. Flere navigatører gjennomfører lospliktige seilas med Farledsbevis som alternativ til los ombord. Konsekvensene av dette har vært en vesentlig reduksjon i behovet for lostjenestene. Dessverre er dimensjoneringen av lostjenestene ikke redusert i takt med behovsreduksjonen, og avgiftstrykket holdes derfor høyt.

Nærskipsfarten er også det mest klimavennlige transportalternativet for gods. Dette gjør at nærskipsfarten vil ha et konkurransefortrinn fremover, når etterspørselen øker etter løsninger som kan redusere klimautslippene. Å flytte gods fra vei til sjø kan redusere klimautslippene med om lag 50-70 prosent. I tillegg vil færre lastebiler på veiene føre til vesentlig reduksjon i ulykker, veislitasje, lokale miljøutslipp og utslipp av mikroplast som følge av dekkslitasje.



De neste årene skal næringen ta viktige grep for å redusere sine klimautslipp, for å oppfylle ambisiøse klimakrav nasjonalt, regionalt og internasjonalt. Nærskipsfarten har det unike ved seg at skipene gjerne er relativt små, seilingsdistansene korte og havneanløpene hyppige. Flere av rederiene opererer også i linjefart, med gjentakende operasjonsmønstre. Dette gjør at nærskipsfarten er særlig godt egnet til å teste ut ny teknologi.

På grunn av korte seilingsdistanser og mindre skip, er nærskipsfarten godt egnet til å teste ut overgang til lav- og nullutslippsdrivstoff, som hydrogen, biogass, elektrisitet og ammoniakk, samt kombinasjoner av disse. Hyppige havneanløp, i gjentakende operasjonsmønstre, gjør at deler av nærskipsfarten også vil være godt egnet til å teste ut økt grad av automatisering og autonome løsninger.

Norge har verdensledende fagmiljø og næringsmiljø knyttet til maritim teknologiutvikling og innovasjon. Ved å utnytte disse miljøene, og teste deres teknologi og innovasjoner på den norske nærskipsfartsflåten, vil Norge kunne utvikle de løsningene som den internasjonale maritime næringen vil etterspørre i årene som kommer.

For å sikre at norske rederier har evne til å gjøre kostnadskreven investeringer i ny teknologi, må forholdene legges til rette for det. Blant annet er det avgjørende at rederiene får tilgang på kapital for å bære ekstrakostnadene og risikoen ved å investere i umoden teknologi. Her har blant

«På grunn av korte seilingsdistanser og mindre skip, er nærskipsfarten godt egnet til å teste ut overgang til lav- og nullutslippsdrivstoff, som hydrogen, biogass, elektrisitet og ammoniakk.»

annet virkemiddelapparatet en viktig rolle som tilrettelegger både gjennom støtteordninger, låneordninger og toppfinansieringsordninger på markedsmessige vilkår.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Styrke sjøfartens konkurransekraft gjennom reduksjon og forenkling av avgiftsregimet
- Sikre at internasjonale, nasjonale og lokale miljø- og klimamål og reguleringer trekker i samme retning
- Sikre at regelverket for når man må benytte seg av los er oppdatert mht. teknologisk utvikling og at kompetansen til navigatører med farledsbevis verdsettes sterkere enn i dag

Grønn flåtefornyelse

Rederiforbundet la høsten 2019 sammen med LO, Norsk Industri og Kystrederiene frem en tiltakspakke for grønn flåtefornyelse. Pakken inneholder en rekke konkrete tiltak som kan bidra til fornyelse av nærskipsflåten, og om mulig med utgangspunkt i norske verft og utstyrsleverandører. Hele rapporten finnes [her](#).

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Bidra til den grønne fornyelsen av nærskipsfartsflåten gjennom gode støtteordninger, låneordninger og toppfinansieringsordninger på markedsmessige vilkår
- Etablere en midlertidig toppfinansieringsordning for flåtefornyelse i GIEK/Eksportkreditt Norge
- Sikre at de offentlige virkemidlene gjennom Enova, NOx-fondet og Innovasjon Norge stimulerer til flåtefornyelse i dette segmentet
- Gjeninnføre kondemneringsordningen for eldre skip

- Øke avskrivningssatsen for skip i nærskipsfart til 20 pst., eller innføre startavskrivninger på for eksempel 25 pst
- Arbeide for økt løpetid for lånefinansiering av skip

Grønn logistikk

Norge har forpliktet seg til å redusere utslipp av klimagasser med 40 prosent innen 2030. For å realisere dette trengs samarbeid i hele den maritime klyngen. Grønt skipsfartsprogram er et godt eksempel på samarbeid på tvers i verdikjeden, hvor et av formålene er å teste ut piloter som også har skaleringspotensial for den større internasjonale flåten.

Dersom norsk innenriks skipsfart skal ta sin andel av forpliktelsene, må vi mangedoble takten for innføring av miljøvennlige drivstoff og alternativ fremdriftsteknologi. I tillegg har IMO bestemt at utslippene skal halveres innen 2050. Dette betyr at det globale markedet for grønne teknologier og løsninger er i sterk vekst. Dette er et marked som Norge kan være en viktig leverandør inn til.

Grønt Skipsfartsprogram har som mål å finne realiserbare løsninger raskt, som sikrer en effektiv og miljøvennlig skipsfart fremover. Kostnadseffektive utslippskutt, økonomisk vekst, bærekraftige logistikkløsninger, økt konkurransekraft og nye arbeidsplasser i Norge blir resultatet! Myndigheter og næringsliv deltar i programmet og samarbeider om hvordan vi kan oppnå målet.

Studiene og pilotene i Grønt Skipsfartsprogram er avgjørende for innfasingen av null- og lavutslipp i skipsfarten frem mot 2030, med viktige klima-, miljø- og helsegevinster.

Norges Rederiforbund oppfordrer regjeringen til å:

- Følge opp handlingsplanen for Grønn skipsfart som ble lagt frem i juni 2019
- Videreføre den offentlige økonomiske støtten til Grønt Skipsfartsprogram
- Innføre en CO₂-kompensasjon for skip som benytter LNG som drivstoff
- Innføre utkoblbar tariff for skip som benytter landstrøm og ladestrøm

Norges Rederiforbund mener - tiltakskatalog

Her følger en tematisk oppsummering av de tiltak og anbefalinger Norges Rederiforbund anbefaler myndighetene å iverksette eller vurdere.

Eierskap og rammebetingelser

- Innføre et fritak i formuesskattesystemet for arbeidende kapital
- Innføre ytterligere verdsettelsesrabatt for arbeidende kapital på veien mot et endelig skattefritak
- Sørge for at sjøfartsmyndighetene fortsetter det gode arbeidet med fokus på service og kvalitet
- Sørge for at forslaget fra Fartsområdeutvalget om adgang til NIS på kysten blir gjennomført i tråd med utvalgets intensjoner
- Åpne for adgang til å bruke NIS på områder der det i dag ikke er rederier som har skip i NOR, for eksempel bøyelastere som opererer på norsk sokkel
- Iverksette en kampanje for å øke innflaggingen til de norske skipsregistrene, der man for eksempel ser på gebyrene slik man har gjort i Danmark
- Foreta mer aktiv internasjonal markedsføring av muligheten for utenlandskeide skip til å kunne registreres i NIS
- Fortsatt sikre en konkurransedyktig rederiskatteordning
- Endre den særnorske inngjerdingen i rederiskatteordningen, slik at den blir lik det som gjelder i andre europeiske rederiskatteordninger (delt regnskap)
- Videreutvikle og forbedre tilskuddsordningen for sjøfolk på skip i NIS
- Videreføre og styrke eksportfinansieringsordningene
- Ved en eventuell konsolidering av eksportfinansieringsområdet, er det viktig at: konkurransedyktigheten til eksportfinansieringsordningene – herunder renten for markedslån og produkttilbudet – ikke svekkes
- ESA godkjenner en eventuell justert prisingsmekanisme før det etableres en ny eksportfinansieringsaktør
- Implementere insolvensdirektivet på en måte som gir virksomheter som må restruktureres et effektivt verktøy for å sikre videre drift, herunder tilstrekkelig handlingsrom til å finne gode løsninger

En grønn, maritim framtid

- Prøve ut ny, energibesparende og utslippsfri teknologi, inkludert skip, maskineri og utstyr, gjennom midler til forskning og utvikling, samt mellom- og toppfinansiering av konkrete pilotprosjekter som ordinære finansieringsinstitusjoner nøler med å finansiere
- Prioritere teknologi som kan skaleres opp og bidra til utslippskutt for store skip på lange ruter, regionalt og helst globalt
- Erkjenne den begrensede effekten av elektrifisering av skipsfarten og legge til rette for et mangfold av energitette drivstoff som hydrogen og ammoniakk samt bærekraftig biodrivstoff. Nye drivstoff må gjøres tilgjengelig i både norske og europeiske havner slik at skip i regional, utenriksfart får pålitelig tilgang
- Energiselskapene kan introdusere nye drivstoff på offshoreskip de selv leier inn på lengre kontrakter og slik skape et marked og bygge ryggraden i et forsyningsnettverk som flere skip kan benytte
- Stille strenge, klare og teknologinøytrale miljøkrav ved offentlig anskaffelser
- Utarbeide god statistikk for norsk innenriks skipsfart inkludert tidsserier og nedbrytning per skipstype som beslutningsgrunnlag og grunnlag for oppfølging av nasjonale klimamål
- Legge til rette for nullutslippsdrivstoff for nærskipsfarten for å sikre at den mest energieffektive transportformen også gir null utslipp
- Legge til rette for bruk av naturgass (LNG) med økende innblanding av biogass (BLG) i kystflåten for å bedre lokal luftkvalitet
- Ha en offensiv strategi mot marin forurensning og spredning av mikroplast nasjonalt og internasjonalt
- Ta initiativ til en ny internasjonal avtale mot marin forurensning
- Invitere rederiene og den norske maritime klyngen til prosjekter for å fjerne plast i havet
- Bevilge penger til en søknadsbasert piloteringsordning for utvikling av ny teknologi rettet mot (i) kartlegging og (ii) tekniske løsninger for effektiv opprydding
- Etablere en markeds mekanisme som kan utvikle en helhetlig verdikjede for å fjerne plast i havet
- Pålegge kommunale havner å etablere avfallsplaner for å håndtere plastavfall på en bedre måte, ved blant annet å legge til rette for økt bruk av resirkulering som del av en verdikjede
- Sikre at Kystverkets mandat også omfatter opprydding av marin plastforurensning
- Støtte opp om de standarder og indikatorer for bærekraftsrapportering som anbefales i Rederiforbundets *Guidelines on ESG reporting in the shipping and offshore industries*

Neste kapittel for energinasjonen Norge

- Føre en energipolitikk som gir tilgang på fornybar energi til konkurransedyktige betingelser
- Nedsette et hurtigarbeidende utvalg som skal foreslå rammevilkår som gjør det like lønnsomt å investere i fornybar energi som i fossil energi
- Etablere infrastruktur for transport og lagring av CO₂
- Etablere en nasjonal målsetting for å utvikle Norge som energinasjon, og innføre et mål om 3GW installert kapasitet på sokkelen innen 2030
- Etablere et rammeverk og konsesjonssystem som legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked
- Etablere rammeverk som sikrer bredt aktørmangfold og markedsmessige rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge

- Etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for (flytende) havvind. Inspirasjon kan hentes fra UK Sector Deal Offshore Wind
- Innen sommeren 2020 bør alle konsesjons- og rammevilkår være avklart fra regjering og storting

Et hav av nye muligheter

- Sikre attraktive og forutsigbare rammevilkår, herunder skatteregler, som er viktig for utviklingen av ny næringsvirksomhet
- Bidra aktivt til internasjonalt ratifisert lovverk
- Bidra til å støtte utvikling av kostnadseffektiv teknologi for bærekraftig utvinning

Et fremtidsrettet arbeidsliv

- Videreføre gjeldende linje i norsk skipsfartspolitikken som innebærer mest mulig fri markedsadgang og et sterkt flaggstatsprinsipp
- Fortsette arbeidet internasjonalt med å sikre norsk tilknyttet skipsfart best mulig markedsadgang i fremmede farvann
- Ikke innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip, men heller styrke tilskuddsordningen for sjøfolk slik at det gis full refusjon på alle skip i NOR og NIS uavhengig av segment
- Foreta ytterligere oppmykning av fartsområdebegrensningene for NIS

Forskning og kompetanse for fremtiden

- Lansere en ny satsning for å realisere mulighetene som ligger i norskekysten som teknologilaboratorium for nullutslippsteknologi
- Igangsette sektoravtaler i Norge, blant annet innen flytende havvind, kunstig intelligens, og utvikling av nullutslippsteknologi, som kan bidra til å realisere norskekysten som teknologilaboratorium
- Sikre at havbasert forskning og innovasjon har en stor plass i EUs forsknings- og innovasjonsprogram.
- Ocean Space Centre i Trondheim må sikres finansiering for gjennomføring av forprosjektet også i statsbudsjettet for 2021
- Bidra til etableringen av et Senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) for autonome skip
- Maritim 21 er en godt forankret strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime næringen bør videreføres. Arbeidet med en fornying bør starte i samspill med næringsaktørene i 2020
- Fortsette styrking av den næringsrettede forsknings- og innovasjonspolitikken ved å videreutvikle MAROFF
- Legge til rette for et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat

Utdanning av høy kvalitet

- Innplassere maritim utdanning i kostnadskategori C i finansieringsmodellen
- Sørge for at Forskerutdanningen Nautiske Operasjoner får tildelt faste PhD plasser til å styrke utdanningen
- Opprette en ny bred satsing på maritim utdanning og kompetanse med særlig fokus på digitalisering og ny teknologi, herunder videreføre satsingen på maritim operativ utdanning og kompetanse
- Innføre statlig finansiering av høyere yrkesfaglig utdanning
- Utføre en utredning av hvordan man kan tilpasse dagens regelverk og finansieringssystem i universitet- og høyskolesektoren for å stimulere til livslang læring

Digitalisering skaper muligheter

- Foreta en «digital vask» av regelverk som per i dag setter krav til at dokumentasjon må oppbevares på papir om bord. Et eksempel kan være å fjerne hindre for godkjenning av e-signatur for f.eks. ansettelsesavtaler
- Nedsette et arbeidsutvalg som skal se på krav til nye standarder i maritim næring med deltakelse fra forskjellige sektorer i næringen. Ny standarder vil fremme innovasjon og kan forhindre dobbelrapportering
- Vurdere om erfaring og kunnskap med digitale innrapporteringssystemer fra andre deler av næringslivet som Altinn eller andre portalløsninger i større omfang enn i dag kan tilrettelegges og tas i bruk i maritim næring
- Legge til rette for forskning og utvikling av autonome skip i Norge
- Legge til rette for at industrien kan redusere risikoen ved å prøve ut teknologien i full skala
- Legge til rette for at maritime tjenester standardiseres og innføres på et internasjonalt nivå
- Legge til rette for at IMO arbeider med å automatisere administrative oppgaver, som for eksempel rapportering, blir en realitet

Internasjonale forhold

- Fortsatt bidra aktivt til regelverksutvikling i IMO og arbeide for harmonisert global implementering og uniform praktisering av internasjonale regler
- Være en tydelig stemme mot proteksjonistiske strømninger i utenlandske markeder
- Føre en aktiv europapolitikk som ivaretar et godt samarbeid med EUs institusjoner og medlemsland, forankret i EØS-avtalen
- Arbeide aktivt for å fremforhandle frihandelsavtaler med land tilsvarende de EU har inngått avtaler med, herunder prioritere pågående forhandlinger med Kina samt fremtidige forhandlinger med Storbritannia
- Fortsette å støtte opp om WTO som det sentrale multilaterale organ for global handel og handelspolitikk, gjennom blant annet å bidra aktivt i reformarbeidet av organisasjonen
- Sikre fortsatt lojal oppfyllelse av prinsippene for internasjonal skipsfart nedfelt i Havrettstraktaten, gjennom blant annet å ta en aktiv rolle i utviklingen av nytt regelverk om naturmangfold i havområder utenfor nasjonal jurisdiksjon
- Støtte etablering av prinsipper for uniform tolkning av oljesølvkonvensjonen som er til behandling i IMO Legal Committee

- Arbeide for ratifisering av Hongkong-konvensjonen. Tilslutning fra Kina vurderes som særdeles viktig ettersom landet har tyngde som både flaggstat og huggeland, alternativt Bangladesh
- Bistå myndigheter og virksomheter i utlandet i arbeidet med å imøtekomme Hongkong-konvensjonens og EU-regelverkets krav bilateralt og gjennom IMO
- Støtte næringens anti-korrupsjonsarbeid i *Maritime Anti-Corruption Network (MACN)* gjennom å bidra til finansiering av «collective actions» og bistå med å tilrettelegge for kontakt med relevante myndigheter i land hvor MACN gjennomfører aksjoner
- Bidra aktivt til arbeidet i IMO med *Guidance to address maritime corruption* med sikte på ferdigstillelse i 2021

Maritimt trusselbilde

- Utvikle en helhetlig nasjonal strategi for å systematisk bidra til å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte regioner.

I Vest Afrika:

- Sørge for at kyststatene i regionen har et lovverk på plass som kriminaliserer og straffefølger piratvirksomhet
- Få på plass regionale samarbeid og avtaler mellom berørte kyststater slik at de kan dele informasjon om pågående angrep og i samarbeid kunne iverksette mottiltak
- Etablere arenaer for næringen og regionale partnere for å bygge tillit, dele informasjon og erfaringer

I Midtøsten

- Tiltak som kan de-eskalere sikkerhetssituasjonen og sørge for langsiktig stabilitet i regionen
- Mekanismer som kan trygge skipsfarten og sikre fri ferdsel av skip gjennom Hormuzstredet

Cybersikkerhet

- Gjennomføre en komplett gjennomgang av utfordringene relatert til cyberangrep, og sikre etableringen av systemer og kapasiteter for å ivareta kollektivt forsvar av cyberinfrastrukturen, spesielt støtten fra myndighetene til næringslivet

Nordområdene

- Realisere relevante prosjekter på Svalbard og i Arktis for å ivareta beredskap, aktivitet og norsk tilstedeværelse

Nærskipsfart

- Styrke sjøfartens konkurransekraft gjennom reduksjon og forenkling av avgiftsregimet
- Sikre at internasjonale, nasjonale og lokale miljø- og klimamål og reguleringer trekker i samme retning
- Sikre at regelverket for når man må benytte seg av los er oppdatert mht. teknologisk utvikling og at kompetansen til navigatører med farledsbevis verdsettes sterkere enn i dag
- Bidra til den grønne fornyelsen av nærskipsfartsflåten gjennom gode støtteordninger, låneordninger og toppfinansieringsordninger på markedsmessige vilkår
- Etablere en midlertidig toppfinansieringsordning for flåtefornyelse i GIEK/Eksportkreditt Norge
- Sikre at de offentlige virkemidlene gjennom Enova, NOx-fondet og Innovasjon Norge stimulerer til flåtefornyelse i dette segmentet

- Gjeninnføre kondemneringsordningen for eldre skip
- Øke avskrivningssatsen for skip i nærskipsfart til 20 pst., eller innføre startavskrivninger på for eksempel 25 pst
- Arbeide for økt løpetid for lånefinansiering av skip
- Forenkle gebyr- og avgiftsregimet for skip, samt innføre mer miljødifferensiering
- Innføre en CO₂-kompensasjon for skip som benytter LNG som drivstoff
- Innføre utkoblbar tariff for skip som benytter landstrøm og ladestrøm
- Følge opp handlingsplanen for Grønn skipsfart som ble lagt frem i juni 2019
- Videreføre den offentlige økonomiske støtten til Grønt Skipsfartsprogram