



Norsk Sjøoffisersforbund

Innspill

Stortingsmelding om maritim politikk





Innhold

FORORD

Side 4



LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR

Muligheter, begrensninger
og løsninger for innføring
av norske lønns- og
arbeidsvilkår

Side 8



KOMPETANSE OG UTDANNING

Fremtidens
kompetansebehov,
digitalisering og etter- og
videreutdanning

Side 18



RAMMEVILKÅR FOR NÆRINGEN

Tilskuddsordningen,
rederibeskatning,
incentivordninger og
forslag til endringer

Side 30



SIKKERHET OG BEREDSKAP

Bemanningspørsmål,
beredskapssituasjonen
langs kysten og i
nordområdene

Side 36



HAVMILJØ OG KLIMAMÅL

Muligheter for maritim
næring i globale
klimaspørsmål og tiltak
mot marin forsøpling

Side 44



FREMTIDENS HAVNÆRINGER

Havvind, offshore
akvakultur, mineraler og
Norges rolle i fremtidig
havbasert verdiskapning

Side 50

Forord

Kompetansen til norske sjøfolk er avgjørende for hele den norske maritime klyngen.

Gjennom hele sin historie har Norge vært en sjøfartsnasjon, og i lange perioder en maritim stormakt. Norske sjøfolk har siden vikingtiden lagt ut på lange seilaser, utforsket verden rundt oss og bygd opp en kunnskap og kompetanse i verdensklasse som hele den norske maritime og marine klyngen nyter godt av i dag.

Det er også på og i havet en vesentlig del av den fremtidige verdiskapningen til nasjonen vil foregå. Vi vil fortsatt leve av de enorme olje- og gassressursene våre, ressurser som allerede har bygd opp en enestående velferd, men vi vil samtidig se fremover. Vi skal leve av bærekraftige sjømatnæringer, innovasjon og utvikling i verdensklasse, og nye grønne industrieventyr.

Det er uante muligheter i havet, både lokalt og globalt. Muligheter som kan skape verdier og sysselsetting i stor skala, og Norge er i en posisjon til å bli verdensledende innen både etablerte og nye næringer. Posisjonen har vi fått gjennom den maritime klyngen, og dens evne til å samarbeide på tvers av segmenter. Både arbeidstakere, arbeidsgivere, kunnskapsmiljøer og myndigheter har gjennom historien bygget en robust næring i fellesskap. Man har hele tiden anerkjent den gjensidige avhengigheten av hverandre for å gjøre næringen så sterk og fremtidsrettet som mulig. Dette har ført til en næring som står sterkt både nasjonalt og internasjonalt, og er rustet for fremtiden.

En satsing på havet er avgjørende dersom man vil vinne klimakampen og nå flere FNs bærekraftsmål. Reduksjon av klimagassutslipp gjennom ny og grønn skipsfartsteknologi, økt tilgang til mat ved en utvidelse av sjømatnæringen og en reell innsats for reduksjon av plast i havet vil kunne muliggjøres gjennom norske teknologier og industrier.

Sentralt i all fremtidsoptimismen står de norske sjøfolkene og deres kompetanse. Alle parter i den maritime klyngen, det være seg rederinæringen, verftsindustrien, teknologiutviklere eller utstyrsleverandører er avhengig av en slik kompetanse. Og de er avhengig av at denne kompetansen fortsatt er i verdensklasse.

I arbeidet med den maritime stortingsmeldingen er det derfor essensielt at det er nettopp kompetanse som er hovedfokus, og at politikken som blir vedtatt skal legge opp til at Norge skal ta vare på, og ikke minst utvikle maritim kompetanse for fremtiden.



Hans Sande

Administrerende direktør



MARITIM NÆRING SYSSELSETTER 85 000 PERSONER I NORGE, OG BIDRAR MED 142 MRD I ÅRLIG VERDISKAPNING. MED 271 MRD I ÅRLIG EKSPORT ER OGSÅ NÆRINGEN NEST STØRST ETTER PETROLEUM

ANTALLET SKIP SOM OPERERER I NÆR KYSTTRAFIKK I NORGE MED NORSK FLAGG OG NORSK MANNSKAP HAR SUNKET DRASTISK DE SISTE ÅRENE. PER 2018 HAR UNDER 40 % AV DISSE FARTØYENE NORSK MANNSKAP



OVER 35 % AV BEDRIFTENE I MARITIM NÆRING MENER DE TRENGER FLERE PERSONER MED ERFARINGSBASERT KOMPETANSE FRA SJØEN I LØPET AV DE 10 NESTE ÅRENE. BARE 11 % MENER DE TRENGER FÆRRE

MARITIM NÆRING ER ESSENSIELL I ARBEIDET MED KLIMA- OG MILJØUTFORDRINGENE. ELEKTRIFISERINGEN AV FERGENE UTGJØR EN REDUKSJON PÅ 300 000 TONN CO₂ I ÅRET, OG POTENSIALET ER MYE STØRRE GLOBALT



Innledning

Langs norskekysten finner vi verdens mest komplette maritime klynge. I Norge er hele den maritime verdikjeden representert, og selskapene i den er verdensledende innen sine segmenter, i alt fra rederivirksomhet til finansiering og design av utstyr. Dette gjør den maritime næringen til en av landets viktigste og mest lønnsomme næringer. Eksempelvis er verdiskapningen per sysselsatt rundt 80 prosent høyere enn i næringslivet ellers, ekskludert oljenæringen.

Den maritime næringen er også unik i sin geografi. Den sørger for god sysselsetting og verdiskapning i nær alle landets kystnære distriktskommuner. Mange lokalsamfunn er helt avhengige av noen få hjørnesteinsbedrifter i sitt nærområde. En god maritim politikk er derfor en god distriktpolitikk.

Men den norske maritime næringen er ikke bare lokal. Den står sterkt internasjonalt, og det er der mye av den fremtidige verdiskapningen vil foregå. OECD har estimert at den globale økningen i verdiskapningsbidraget fra havrommet vil dobles fra 2010 til 2030. Gitt Norges eksisterende posisjon innen den globale maritime næringen er det naturlig å anta at en ikke ubetydelig del av denne økningen vil tilfalle norsk næringsliv. Skal dette være mulig må man føre en politikk som legger til rette for å møte de utfordringer fremtiden har å by på.



Maritim næring er, som flere andre, i en rask omstilling. Næringen er preget av økt digitalisering og autonomisering, og kompetansebehovene endres raskt. For at Norge skal opprettholde sin verdensledende posisjon er det derfor viktig at myndighetene legger til rette for at både nåværende og fremtidige sjøfolk har muligheter til å oppdatere sin kunnskap i tråd med næringens behov. For at dette skal være mulig må man sørge for at utdanningsinstitusjonene har et godt samarbeid med næringen. Næringen selv har gjennom historien vært dyktige på omstilling, og å ta i bruk nye teknologier, og det er naturlig nok næringen selv som til enhver tid har den beste oppfatningen knyttet til hvilke kompetansebehov den behøver.

Det er ut ifra eksisterende kompetanse man vil bygge de nye havnæringene i Norge. På samme måte som man nyttiggjorde kunnskapen fra fiskeri inn i oljealderen, er det mange av erfaringene og teknologien vi har opparbeidet oss i offshorevirksomheten som vil skape fremtidige industrieventyr. Det er eksempelvis naturlig at en verdensledende industri innen offshore havvind kan bygges opp ved hjelp av eksisterende avansert tonnasje, kunnskap om offshoreoperasjoner og gode rammevilkår for rederiene. Den maritime næringen i Norge er allerede i førersetet på verdensbasis, og ved hjelp av godt samarbeid mellom næringsliv, ansatte, academia og myndigheter er det mulig å inneha denne posisjonen i lang tid fremover.

Det er derimot viktig at man ikke blir ensopret i arbeidet med å utvikle fremtidens havnæringer. Det er ingen som kan spå fremtiden, og det er derfor vanskelig allerede nå å vite hva man skal satse på, til tross for at det er tydelig at enkelte segmenter allerede er utkrystallisert. For å sørge for en bred

portefølje innen næringen må myndighetene skape gode incentivordninger som gjør det mulig å utforske nye muligheter. Med vår langstrakte kyst og store naturressurser innen fiskeri, vindkraft, petroleum og havbunnsmineraler er det naturlig å studere disse segmentene først, i vår iver må man likevel ikke glemme Karbonfangst og -lagring (CCS), flerbruksmuligheter, teknologiutvikling og andre mulige næringer som man enda kanskje ikke har forestilt seg.

Med fremtidige markeder kommer også fremtidige utfordringer. Vi ser blant annet en økt passasjertrafikk i områder som før var forbeholdt de få, Nordområdene. Det er også i nord man ser noe av det største potensialet for fremtidig verdiskapning. Ønsker vi å høste fra ressursene som havet gir i Nord-Norge, og kysten for øvrig, må det også være trygt å ferdes der. Både for sjøfolkene og passasjerene. Det er derfor viktig at myndighetene tar disse utfordringene på alvor. Vi trenger en tilfredsstillende beredskap langs kysten, og vi trenger et godt regelverk som har sjøsikkerhet i fokus.

I en nylig utredning kom det frem at bemanning og sikkerhet oppleves som sviktende i norsk innenriks passasjertrafikk, fergetrafikk. Dette er en viktig samferdselsåre for store deler av landet, og brukerne er et tverrsnitt av befolkningen. Det er derfor nødvendig at regelverket som omhandler bemanning og sikkerhet i dette segmentet i større grad setter passasjerenes trygghet i fokus.

Vi har mange muligheter, både nå og fremover, men ingen av disse mulighetene kan gripes om vi ikke har sjøfolk med god kompetanse. Skal det være mulig for norsk ungdom å prioritere en karriere på sjøen må også arbeidsplassene være trygge, og man må ha norske lønns- og arbeidsvilkår. I dag er den norske skipsfarten den eneste næringen i Norge som ikke stiller krav til norske lønns- og arbeidsvilkår. Vi som stolt sjøfartsnasjon kan ikke være bekjent med dette. Det gjør at lønningene ofte blir for lave for norske arbeidstakere, og disse blir erstattet med sjøfolk fra lavkostland. Dette gjør at den verdifulle maritime kompetansen ikke kan nyttes videre i Norge av industrier som har et stort behov for den. Ønsker vi en bærekraftig og god maritim næring i fremtiden er det derfor essensielt at man innfører norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk sokkel.



Lønns- og arbeidsvilkår

Innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk sokkel er avgjørende for å opprettholde en verdensledende norsk maritim kompetanse

Norge har en lang historie som stolt sjøfartsnasjon. Vi har i århundrer levd av og med havet, og det er der en stor del av landets verdiskapning vil skje i fremtiden. For at vi skal kunne delta både i den nasjonale, men også den globale verdiskapningen, trenger vi god norsk kompetanse i hele verdikjeden.

Skipsfartsnæringen blir i mange sammenhenger betegnet som en global næring i den norske debatten. Dette utsagnet kan ikke bestrides. Norske rederier og norske redere bedriver virksomhet over hele verden. I nær sagt hele dette markedet er det reguleringer og lovverk som beskytter de aktuelle

«Det rettslige utgangspunktet i folkeretten er at Norge, som suveren stat, kan pålegge, håndheve og dømme etter nasjonal lov innen sitt territorium. Dette er betegnet som statens territoriale jurisdiksjon og hjemler jurisdiksjonsutøvelse over adferd som finner sted i territorialfarvannet basert på territorialprinsippet. Slik jurisdiksjon gjelder alle skip i norsk territorialfarvann, såfremt de ikke er i uskyldig gjennomfart.»

- Regjeringens utredning om lønns- og arbeidsvilkår

sokkelstaters egen arbeidskraft. En av hovedgrunnene til dette er at det i en global næring er spesielt viktig å ta grep for å opprettholde en kritisk masse av kompetente arbeidstakere, slik at man ikke sakker akterut sammenlignet med andre land.

I en stadig mer globalisert verden er det derimot viktig å ikke stenge seg ute fra andre lands markeder, eller å stenge andre land ute fra ditt eget. På bakgrunn av dette må en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår i

norsk farvann og økonomisk sone ikke legge begrensninger på nasjonalitet eller skipets flagg, slik man eksempelvis ser i USA og Brasil, men heller invitere alle skip og sjøfolk til å jobbe i Norge, forutsatt at arbeidstakerne får en anstendig lønn og konkurrerer på like vilkår som norske sjøfolk.

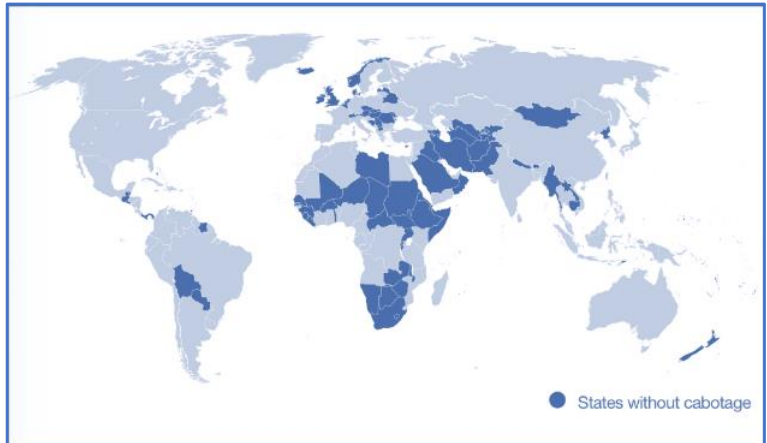
Gjennom to uavhengige juridiske utredninger, både regjeringens egen utredning gjennomført av Wikborg Rein, samt utredningen bestilt av Norsk Sjøoffisersforbund, Sjømannsforbundet og LO som ble gjennomført av norsk institutt for sjørett, er det konkludert med at det er mulig å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og i norsk økonomisk sone. Dette er nå et verdispørsmål som politikerne må ta stilling til.

I arbeidsmarkedet på land er erkjennelsen at sosial dumping undergraver viktige verdier i det norske samfunnet. Denne erkjennelsen er det naturlig å videreføre til den nasjonale sjøfarten. Som sjøfartsnasjon, og et land som i lang tid har bygget opp under et rettferdig arbeidsmarked der alle parter skal være representert og ivaretatt, kan vi ikke være bekjent med at gode regelverk og intensjoner stopper på land.

DAGENS SITUASJON

I dag er det få reguleringer knyttet til lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. En utredning gjort av Seafarers Rights International viser at Norge står i en særstilling sammenlignet med brorparten av verdens sokkelstater, som stort sett har én eller annen form for regulering av adgangen til arbeid i nasjonalt farvann og på nasjonal sokkel.

Et levende samfunn bygger på at arbeidstakerne har en lønn det er mulig å leve for og som bidrar til samfunnet blant annet gjennom skatter og avgifter. Disse rammene gjelder også i det maritime arbeidsmarkedet på de fartøyene som er registrert i det norske ordinære skipsregisteret. Utfordringen er at selv om all, eller majoriteten av aktiviteten til et rederi eller fartøy skjer i norske farvann, kan rederiet velge seg bort fra norske lover og norske lønns- og arbeidsvilkår ved å registrere fartøyet i utlandet. Dette utfordrer det norske arbeidsmarkedet og gir lovlig adgang til lønns- og arbeidsvilkår som ligger under norske tariffer i maritim næring.



«Cabotage laws of the world» (SRI 2018)

OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

To uavhengige norske utredninger har nå konkludert med at det er mulig å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og i norsk økonomisk sone. Vi må allikevel erkjenne at det vil være en prosess rundt innføringen som kan være utfordrende for rederiene. Det er derfor viktig at partene i arbeidslivet, i samarbeid med myndighetene, i fellesskap setter seg ned og legger noen klare retningslinjer på hvordan innføringen best kan gjennomføres til glede for alle parter.

«Med utgangspunkt i Regjeringens prinsipielle syn, at det utvikles en oljepolitikk med sikte på at naturressursene på den norske kontinentalsokkel utnyttes slik at de kommer hele samfunnet til gode, vil komiteen i tilslutning til dette gi uttrykk for:....»

- «De 10 oljebud», Stortingsmelding 14. juni 1971

Hovedgrunnen for å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår er å styrke norske sjøfolks konkurransekraft på egen sokkel og i eget farvann. Dette må til for å tilfredsstille det overordnede behovet i maritim næring for god tilgang på erfaringsbasert maritim kompetanse.

Det er verdt å kommentere behovet for distriktsarbeidsplasser. Maritim næring er fra før blant den mest distriktsvennlige næringen i Norge, og sørger for arbeidsplasser i alle landets kystkommuner. En stor andel av disse arbeidsplassene er relatert til sjøfart. For å opprettholde god sysselsetting i distriktene bør det være en selvfølge at disse har tilgang på arbeidsplasser som har et lønnsnivå det er mulig å leve av i Norge.

KOMMENTARER ETTER FARTSOMRÅDE

Offshore (anløp til sokkel)

Det er bred politisk enighet om at aktiviteten på norsk sokkel skal komme hele landet til gode. Ressursene på norsk sokkel er hele folkets eiendom, og oljeselskapene gis en rettighet til å utvinne ressursene av myndighetene med tilhørende forpliktelser. Ringvirkningene av denne aktiviteten er stor, og Norge har bygget opp en teknologisk ledende leverandørindustri i verdensklasse. Med en konsentrasjon langs kysten danner næringen grunnlaget for flere hundre tusen arbeidstakere. Den maritime delen av dette er en viktig og helt nødvendig del av det produksjonsapparatet som er bygget opp.

Norske verft og utstysleverandører har sammen med rederiene utviklet en rekke fartøyer som løser ulike oppdrag i olje- og gassutvinningen til havs. Frem til oljeprisfallet i 2015 var skip til petroleumsnæringen hovedleveransen fra norske verft, og et vesentlig marked for utstysleverandørene. Det nære samspillet mellom aktørene i den norske maritime klyngen har bidratt til at Norge regnes som en av verdens mest innovative nasjoner. En helt essensiell del av den maritime klyngen, og dermed innovasjonskraften i denne, er den erfaringsbaserte maritime kompetansen man opparbeider til havs.

I debatten om norske lønns- og arbeidsvilkår har det blitt påstått at norsk lønn på skipene som opererer feltene på norsk sokkel kan ha en innflytelse på realisering av feltene. Utbygging av produserende installasjoner i norske farvann er forholdsmessig kostbart, men samtidig så lønnsomt at næringen uten sammenligning er i stand til å bære et verdensledende høyt skattenivå. Det er videre ulike kostnadskomponenter knyttet til aktiviteten på norsk sokkel. Eksempelvis viser Equinor i sin rapport «Etterprøving av samfunnsmessige virkninger» en oversikt som viser at maritime operasjoner utgjør tre prosent av kostnadene hele det første driftsåret. Lønnsdifferansen mellom norsk lønn og utenlandsk vil dermed utgjøre en marginal andel av kostnadene til feltet.

Videre burde det være en selvfølge at aktivitet på norsk sokkel, enten det er på plattformene eller skipene, skal være en del av det norske arbeidsmarkedet. Utvinning av ressursene på norsk sokkel kan ikke, og skal ikke, være avhengig av at de må baseres på utilfredsstillende lønns- og arbeidsvilkår.

I all hovedsak foregår seilassen til oppdrag på norsk sokkel fra norske havner. Det henger naturlig sammen med at vareleveransene og utstysleveransene kommer fra basene og leverandørkjeden i Norge, samt geografiske fordeler. En endring av dette mønsteret ville medført store konsekvenser i de øvrige leveransene og slikt sett motarbeide det politiske målet om størst mulige ringvirkninger av aktiviteten. Det må også legges til grunn at ansvarlige norske rederier følger brede politiske målsetninger for norsk sokkel, såfremt norske rederier også nyter godt av gode rammevilkår for å oppnå denne målsetningen.

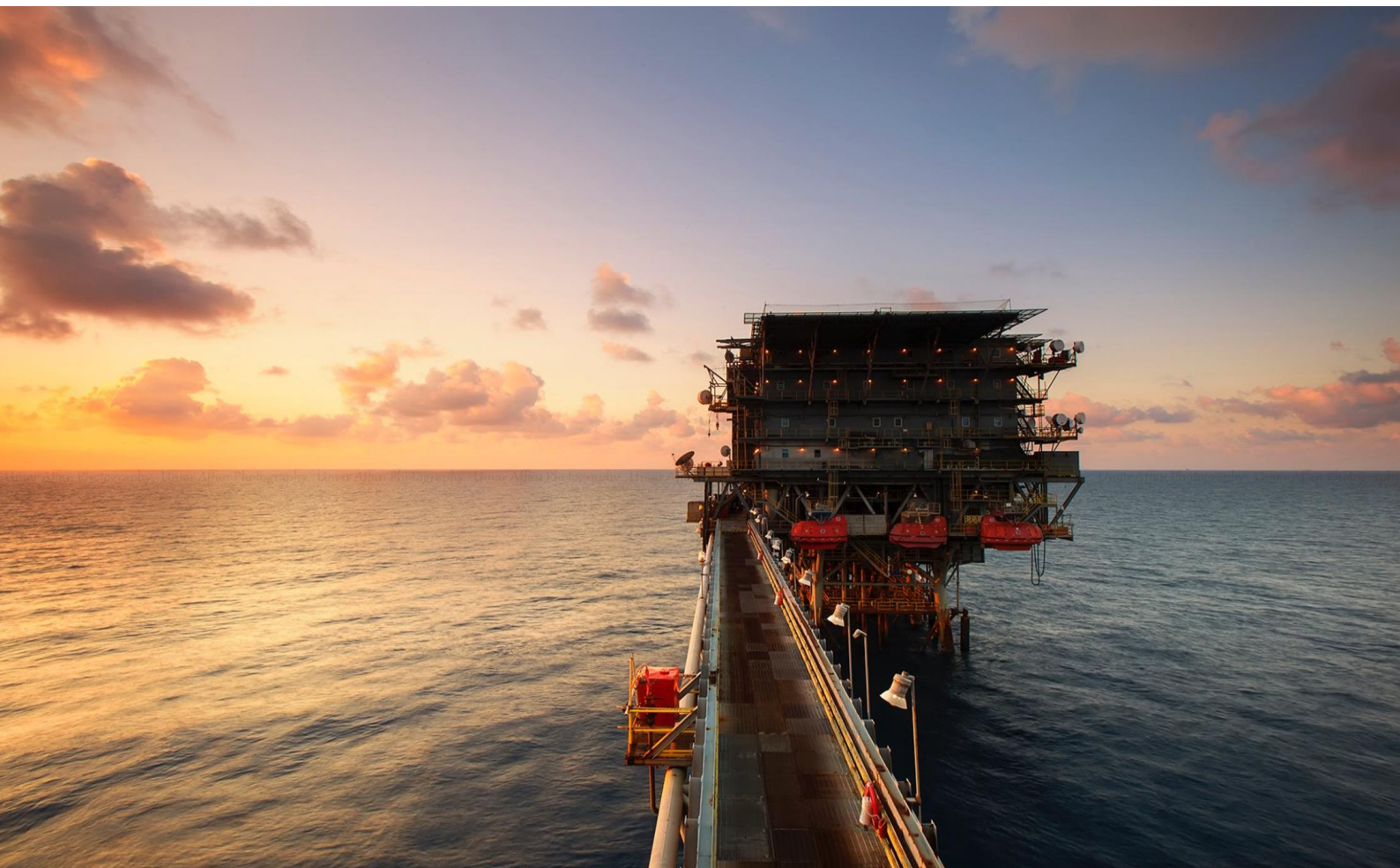
Det juridiske handlingsrommet for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår innen offshoresegmentet, altså for skip som opererer på norsk kontinentalsokkel, synes stort i den grad begge rapportene som foreligger konkluderer med at dette er en mulighet. Begge rapportene sier videre at det ikke er begrensninger i EØS-avtale, folkerett, havrett eller flaggstatsprinsipper. Noe som også er naturlig i den grad dette er lovgivning som allerede eksisterer i majoriteten av verdens kyststater.

En naturlig metode for innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil være å stille krav til rettighetshavere på sokkelen og deres valg av leverandører og underleverandører. Sokkelstaten, altså Norge, kan regulere nærmere vilkår for hvordan rettighetshavere innretter sin virksomhet. Slik jurisdiksjon omfatter kompetanse til å oppstille vilkår leverandørene må oppfylle for å tilby tjenester på kontrakt med rettighetshavere på norsk kontinentalsokkel, eksempelvis krav om at rettighetshavere kun kontraherer med leverandører og underleverandører med norske lønns- og arbeidsvilkår. Resultatet av dette vil være at skip som ønsker å få tildelt oppdrag på sokkelen må tilstå sjøfolk slike arbeidsvilkår. Et positivt aspekt ved en slik ordning, og som må tilstrebes i alle segmenter, er at virkemiddelet i minst mulig grad legger opp til forskjellsbehandling av skipets flagg og skipsarbeidstakernes nasjonalitet.

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved en innføring på sokkelen vil være minimale. I henhold til de to utredningene vil totalkostnaden per år ligge et sted mellom 39 millioner (Menon 2019) og 95 millioner (Oslo Economics 2019). Oslo Economics antar videre at dette vil medføre en økning i dagrate på skipene det gjelder på 765,- kroner, og en endring i driftsmargin på to prosent, noe som er lavt nok til å kunne forsvares.

«Drøftelsene viser at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel kan stilles med grunnlag i norsk territorialjurisdiksjon, dvs. adgangen til å stille vilkår for havneadgang og alminnelig lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet. Slike krav kan også stilles med grunnlag i Norges suverene rettigheter i eksklusiv økonomisk sone og på kontinentalsokkelen og eksklusive jurisdiksjon over installasjoner i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen. Flaggstatsprinsippet er ikke til hinder for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord som vilkår for havneadgang eller for å inngå kontrakter med aktører i økonomisk sone og på sokkelen.

- Norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel (Nordisk institutt for sjørett 2019)



Nærskipsfart (territorialfarvann)

Dagens situasjon i nærskipsfarten er at den har et stort innslag av utenlandsk flagg på fartøyene og tilsvarende lønns- og arbeidsvilkår. På noen få år har andelen av skip flagget til norsk ordinært skipsregister blitt halvert, på bekostning av bekvemmelighetsflagg, med et dertil tap av norske arbeidsplasser. Enkelte skip som opererer utelukkende i territorialfarvannet året rundt bærer flagget til nasjoner som ligger i andre verdenshav.

I statistikken til Statistisk Sentralbyrå over transportarbeid innenlands inklusiv kabotasjetransport (2017), fremgår det at av all innenriks sjøtransport foregår 64 prosent av denne med utenlandsregistrerte fartøy, og tendensen er økende.

En større andel av dette transportarbeidet er knyttet til offentlige oppdrag som eksempel veibygging, men en rekke offentlige etater leier også inn skipsfartstjenester, i flere tilfeller skip med bekvemmelighetsflagg. Det er naturlig at offentlige virksomheter som selv, eller gjennom underleverandører bestiller skipsfartstjenester i større grad må sørge for at det er norske lønns- og arbeidsvilkår i hele leverandørkjeden, som det er krav om i dag. Dette gjelder også om skipene skal operere utenfor territorialfarvannet.

Territorialfarvannet er i utgangspunktet underlagt kyststatens suverenitet. Kyststatens suverenitet i territorialfarvannet skal imidlertid utøves i henhold til havrettskonvensjonens bestemmelser og andre folkerettsregler. Dette innebærer at kyststatens jurisdiksjon er begrenset overfor skip i uskyldig gjennomfart.

Territorialjurisdiksjon gir Norge som kyststaten kompetanse til å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår gjennom en rekke ulike virkemidler, enten alene, eller i kombinasjon. Tilgjengelige virkemidler omfatter i utgangspunktet rammelovgivning, egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår, lovbestemt minimumslønn, delvis utvidelse av skipsarbeidslovens virkeområde, eller ulike metoder for å gi tariffbestemte lønns- og arbeidsvilkår lovbestemt og allment gjeldende virkning. Norske lønns- og arbeidsvilkår kan også oppstilles som vilkår for tildeling offentlige kontrakter.

Da skipene innen nærskipsfartsegmentet så godt som utelukkende opererer innen territorialfarvannet er det i henhold til begge utredningene følgelig uproblematisk å innføre lovgivning som regulerer lønns- og arbeidsvilkår i segmentet, såfremt det ikke legger begrensninger på uskyldig gjennomfart. Uskyldig gjennomfart er uansett ikke noe man ønsker berørt av kravet.

Når det kommer til samfunnsøkonomiske konsekvenser viser Menon sin utregning at de vil ligge på rundt 160 millioner årlig. En kostnad som i stor grad vil måtte lempes på brukere av tjenesten, i stor grad staten. Det er også i dette segmentet man ser størst potensial for sysselsettingsvekst, da det i dag har forholdsmessig størst innslag av arbeidskraft som går på utenlandske lønns- og arbeidsvilkår.

Et annet argument som kommer opp i debatten er at en innføring vil medføre at en større andel av godstransporten vil foregå på vei enn i dag. Dette er nok sant for stykkgoodssegmentet, men det er også det segmentet der andelen sjøtransport er lavest. Det er også verdt å merke seg at det er veitransporten som i dag betaler den forholdsmessig laveste andelen av utgifter den påfører samfunnet i forbindelse med eksempelvis veislitasje. Det er derfor mulig for myndighetene å endre det eksisterende avgiftsregimet for å tilpasse seg målsetningen om høyere andel av godstransport på sjøen.

Nye næringer

De nye havnæringene, eksempelvis havvind, offshore havbruk og havbunnsmineraler representerer et stort fremtidig verdiskapningspotensial. OECD estimerer en dobling av dette potensialet i perioden 2010 til 2030. Hvis Norge ønsker å ta del i denne verdiskapningen er det avgjørende at vi bygger opp god kompetanse i alle ledd. Andre sammenlignbare nasjoner som også ser potensiale i disse næringene har innført regelverk for å ivareta egen kompetanse og posisjonere seg for fremtiden. Det er naturlig at også Norge tenker i disse baner.

Siden disse næringene er i startfasen og operatørene ikke har startet i særlig stor skala per nå, kan man innføre krav som ligner de som er foreslått for offshoresegmentet, altså at man stiller krav til operatører at deres leverandører har norske lønns- og arbeidsvilkår.

Det er verdt å påpeke at en slik løsning vil være i tråd med den overordnede politikken om at man skal ta sikte på at naturressursene på den norske kontinentalsokkel utnyttes slik at de kommer hele samfunnet til gode.



PROBLEMSTILLINGER KNYTTET TIL INNFORING

Juridiske hindringer

De juridiske hindringene er i stor grad ikke-eksisterende. Utredningene om det juridiske handlingsrommet for innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår gjennomført av Wikborg Rein og Nordisk Institutt for Sjørett viser med all tydelighet at det i alle segmenter og farvann er mulig å innføre regelverk og lovgivning som vil sørge for at prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår vil ivaretas. Det er en kjensgjerning at det nok vil være enkelte kompliserte grensedragninger, men dette vil kunne løses gjennom godt partssamarbeid om hvordan innføringen skal gjennomføres.

Debatten knyttet til de juridiske begrensningene handler i særdeleshet om problematikk knyttet til flaggstatsprinsippet. Når man snakker om flaggstatsprinsippet er dette som oftest en forkortning av prinsippet om flaggstatens jurisdiksjon på et skip. Dette omfatter som oftest skipet og dets interne saker relatert til bemanning, vilkår og lignende.

Det er fra noen hold hevdet at flaggstatsprinsippet skal overgå et lands suverenitet over egne territorier og farvann. Det er videre formodet at et skips interne regelverk knyttet til lønns- og arbeidsvilkår uansett ikke er av interesse for et land, rent juridisk, og at det derfor ikke er mulig å hevde at territorial jurisdiksjon over et fartøy når det opererer i et lands farvann. Denne formodningen er ubegrunnet. Lønns- og arbeidsvilkår om bord på et skip er avgjørende for konkurransevilkårene i markedet der skipet opererer. Det vil være en umulighet å skape rettferdig konkurranse for norske sjøfolk og norske rederier i eget farvann uten å ta høyde for dette. Det faller derfor innenfor rammen av hvilke krav et land kan sette for skip som ønsker å operere i dets farvann, noe også utredningene om temaet er enige i.

Innvirkning på tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Nettolønnsordningen er det viktigste rammevilkåret for hele den norske maritime næringen. Den sikrer god tilgang på norsk verdensledende erfaringsbasert kompetanse som hele næringen har stort behov for. Det er fra flere hold uttrykt bekymring for at en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil fjerne behovet for en nettolønnsordning, til tross for at de to i utgangspunktet ikke har noe med hverandre å gjøre.

Nettolønnsordningen er en politisk styrt ordning som nå er lovfestet. Den skal sikre konkurransekraften for norske sjøfolk og rederier som ønsker å benytte seg av norsk arbeidskraft, men den skal også sikre tilgangen på den kompetansen den støtter opp under. I forlengelsen av dette er det derfor naturlig at om myndighetene ønsker å tilfredsstille næringens kompetansebehov for fremtiden, også legger til rette for dette gjennom gode rammevilkår som eksempelvis nettolønnsordningen. Det er ingen motsetning mellom norske lønns- og arbeidsvilkår og andre rammevilkår som er til nytte for næringen.

Videre har det i debatten blitt hevdet at en svekkelse av nettolønnsordningen på bakgrunn av innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil svekke norske rederiers og norske sjøfolks konkurransekraft i eget farvann med bakgrunn i andre lands nettolønnsordninger. I debatten er det særlig Danmark, danske rederier og danske sjøfolk som har blitt trukket frem som eksempel, da de fører en nettolønnsordning som er basert på netto utbetaling av lønn til sjøfolkene, ikke som en tilbakebetaling av skatteutgifter

slik ordningen fungerer i Norge. Om så er tilfelle vil behovet for nettolønnsordningen i stor grad fremdeles eksistere, da dens hovedintensjon er nettopp å sikre gode konkurransevilkår for norske rederier og sjøfolk.

Det er også verdt å påpeke at den store majoriteten av sjøfolk som er tilknyttet ordningen arbeider på fartøy som opererer i internasjonal fart. For denne fart vil ikke nettolønnsordningen berøres av en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår, da ingen av partene ønsker å se på muligheten for at ordningen skal gjelde utenfor norsk sokkel og norsk farvann.

Handelspolitiske konsekvenser

En innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann vil neppe være i strid med de forpliktelser vi har bundet oss til gjennom multilaterale og bilaterale handelsavtaler. Sammenlignet med mange andre tjenestesektorer er markedene i skipsfart liberalisert. Det viser det faktum at langt over 50 prosent av verdenstonnasjen er registrert under bekvemmelighetsflagg. Men det har foreløpig ikke lyktes å reflektere skipsfartens liberaliserte markeder i medlemslandenes bindingslister under GATS avtalen. I tillegg bør nevnes at den sentrale Most Favoured Nations (MFN)-artikkelen er suspendert for skipsfart for de land som står uten forpliktelser.

I Norges nyere bilaterale handelsavtaler, som normalt forhandles frem gjennom vårt EFTA-samarbeid, inngår sjøtransport som sektor. I våre omfattende avtaler med land som Singapore (2009) og Canada (2007) er det ingen eksplisitte unntak for maritime tjenester i avtaleteksten om tjenestehandel. Dette er også land som vi har mye kontakt med gjennom sjøfarten. I den nyeste handelsavtalen med Filipinene (2016) er det etablert et eget avtalevedlegg (Vedlegg 16) som omhandler sjøtransport. Her legges det mye vekt på at det ikke er lov å innføre ordninger som diskriminerer aktører fra Filipinene sett opp mot norske aktører eller aktører fra andre land. Ordninger som ikke diskriminerer er derimot lovlig under gitte betingelser. Siden en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår ikke vil diskriminere på nasjonalitet vil ikke dette komme i konflikt med denne eller lignende avtaler.

Et sentralt spørsmål når man ser på handelspolitiske konsekvenser, er om en regulering av lønns- og arbeidsvilkår for all aktivitet på norsk sokkel vil anses som et markant avvik fra andre lands praksis. En rekke land opererer i dag med et mer regulert regime for skipsfart mellom landets havner og mellom havner og installasjoner innenfor egen territorialgrense enn det som foreslås i Norge. Også støtteordninger for å sikre innenlands arbeidsplasser for sjøfolk er relevante i denne sammenhengen. En gjennomgang av støtteordninger for sysselsetting av sjøfolk i land det er naturlig for Norge å sammenligne seg med viser videre at disse landene generelt sett har rausere støtteordninger for sjøfolk enn hva Norge har.

«De norske havnæringene er svært eksportrettet og helt avhengige av åpne og effektive internasjonale markeder for å sikre verdiskaping og arbeidsplasser i Norge. Et åpent globalt handelsregime er en grunnleggende forutsetning for etterspørselen etter norske varer og tjenester»

- Regjeringens havstrategi

På bakgrunn av den politiske målsetningen om at Norge skal ha en åpen handelspolitikk for tjenestenæringene, slik at vi igjen skal ha god tilgang på andre lands markeder er det viktig at en innføring av lønns- og arbeidsvilkår ikke stenger ute andre lands skip eller sjøansatte fra vårt farvann.

Samfunnsøkonomiske konsekvenser

I de to rapportene som har utredet norske lønns- og arbeidsvilkår er det store sprik knyttet til både de reelle samfunnsøkonomiske konsekvensene og den potensielle sysselsettingseffekten. Det det derimot er enighet om er at sysselsettingseffekten vil være positiv. Estimater i rapporten varierer fra 1 060 til 5 200 arbeidsplasser.

Uansett hva kostnaden vil være så antar man at økte kostnader i stor grad vil bæres av kjøperne av maritime tjenester. I Norge vil dette i stor grad være offentlige etater og organer, og bedrifter der staten har et betydelig eierskap. Man har allerede ordninger som skal sikre at det ved statlige innkjøp er vilkår om norske lønns- og arbeidsvilkår i leverandørleddet. Den Internasjonale Transportföderasjonen fører jevnlig tilsyn med skip, også skip som opererer i norske farvann. Ved flere anledninger har inspeksjoner avdekket at skip som er tilknyttet statlige veiprosjekter ikke har tilfredsstillende lønns- og arbeidsvilkår, til tross for at de opererer på lange kontrakter og utelukkende opererer i norske farvann. En innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil derfor sikre at også offentlige leverandører oppfyller krav som settes i anbudsregimene.

Konsekvenser for godsoverføring fra vei til sjø

En motforestilling mot innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår er at det vil øke prisen på maritime tjenester i så høy grad at de som benytter seg av disse tjenestene vil velge bort skip til fordel for tungtransport på vei. Spesielt vil skip som opererer innenfor frakt av stykkgoods være utsatt for en slik omlegging av kjøp av tjenester, hevdes det.

For å hindre en slik omlegging, og oppnå de politiske målsetninger som er satt i forbindelse med godsoverføring, er det flere andre politiske virkemidler som kan tas i bruk som ikke vil gå på bekostning av en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår.





NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å SETTE NED ET PARTSSAMMENSATT UTVALG SOM SKAL SE PÅ BEST MULIG IMPLEMENTERING AV NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR PÅ NORSK SOKKEL OG I NORSK FARVANN
- Å LAGE EN EGEN LOV SOM OMHANDLER NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR PÅ NORSK SOKKEL OG I NORSK FARVANN

Kompetanse og utdanning

Økt digitalisering og automatisering fører til endrede kompetansebehov i fremtiden. Samtidig etterlyser næringen flere personer med erfaringsbasert kompetanse fra sjøen. Vi må derfor sørge for at utdanningssystemet er tilpasset næringens behov

Norge har alltid utforsket og levd av havet. De maritime klyngene våre inneholder noen av verdens mest innovative bedrifter, kunnskapsmiljøer og arbeidsplasser. Det nære samarbeidet mellom bedrifter, kunnskapsmiljøer, arbeidstakere og myndigheter har gitt Norge en sterk blå økonomi som viser sin tilstedeværelse over hele kloden.

«Hurtige endringer og ny teknologi krever at vi hele tiden er i forkant av utviklingen. Digitalisering, automatisering og globalisering er viktige faktorer som påvirker både arbeidshverdagen og kompetansebehovet langs kysten og ute på havet. Vi skal omstille oss og utnytte mulighetene.»

- Regjeringens havstrategi

Klima- og miljøutfordringer, teknologisk utvikling og store krav til omstilling gjør at Norge vil få store endringer i kompetansebehov i fremtiden. I få næringer er dette like tydelig og viktig som i maritime og marine næringer. Nye problemstillinger vil gi nye muligheter for fremtidig vekst og nye grønne arbeidsplasser.

Det er derimot en klar forutsetning for Norges fortsatte posisjon innen maritim næring at man til enhver tid må ligge i tet når det kommer til kompetanseheving og utvikling. Herunder både tradisjonell yrkesfaglig og høyere utdanning, samt innen etter- og

videreutdanning. For at det skal være tilfelle må myndighetene legge til rette for dette gjennom gode rammevilkår, tilstrekkelig økonomisk støtte og gode møteplasser der næringen, institusjonene og partene i arbeidslivet kan sette felles mål.

DAGENS SITUASJON

I dag er det fire høyere utdanningsinstitusjoner og 14 fagskoler som tilbyr maritim utdanning. Alle disse institusjonene karakteriseres av et utstrakt samarbeid med næringslivet og de maritime klyngene. Til tross for det gode samarbeidet er det likevel begrensede muligheter for spesialiseringer ved institusjonene i tråd med næringens behov, til tross for at dette etterspørres.

I tillegg til de formelle, offentlige institusjonene er det et utstrakt tilbud av offisielle og uoffisielle etter- og videreutdanninger. Disse er i stor grad karakterisert av at de tilbyr kursenheter som enten er sertifikatpliktige eller obligatoriske i henhold til fartsområdet sjøfolkene opererer.

Det er få eller ingen tilbydere av utdanning eller etter- og videreutdanning som har som primæroppgave å sørge for omstilling av eksisterende kompetanse for å møte fremtidens behov innen digitalisering og lignende.

OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

Skal man nå de målsetninger for maritim kompetanse regjeringen har skissert i havstrategien, og det man etterlyser av en fremtidig kompetansereform, krever det 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. I regjeringens perspektivmelding fra 2017 viser beregninger at humankapitalen utgjør om lag 75 prosent av landets samlede fremtidige nasjonalformue. For å unngå at humankapitalen forringes må samfunnet kontinuerlig investere i kunnskap.

Det må legges til rette for at utdanningsinstitusjonene skal kunne være i front, noe som krever teknisk utstyr på skolene, at lærernes kompetanse på området er oppdatert og at det generelt legges mer vekt på tekniske og digitale fag på utdanningsinstitusjonene. Finansieringen av teknologiske og maritime fag må derfor styrkes, og det må gjennomføres en videre satsning på maritim utdanning i en digital fremtid.

Utdanningsinstitusjonene må være godt forankret i næringslivet. Næringslivet, på sin side, må kobles tettere på utdanningsinstitusjonene for å bidra til at nyutdannede har relevant kompetanse i møtet med arbeidslivet. Kostbar infrastruktur krever stor grad av samlokalisering. Tette koblinger, forankring og samlokalisering er alle elementer som er helt essensielle for å skape sterke fagmiljøer, godt samarbeid, og åpne for muligheter for spesialisering.

I en tid der kompetansekrav endres raskt er det også behov for en omfattende satsning på etter- og videreutdanning. Myndighetene må sørge for gode ordninger og insentiver for at bedrifter skal kunne satse på strategisk etter- og videreutdanning av sine ansatte. Det må også være et godt nok etter- og videreutdanningstilbud tilgjengelig.

MARITIM KOMPETANSE I EN DIGITAL FREMTID

I rapporten «Maritim kompetanse i en digital fremtid» utarbeidet av FAFO på oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund og Norges Rederiforbund, samt rapporten «Maritime Karriereveier» fra Menon (begge 2019) er det ett klart behov som etterspørres av hele den maritime klyngen. Både rederier, utstyrsleverandører, verft og teknologiutviklere etterlyser arbeidstakere som har både operativ kompetanse fra sjøen, samt digital kompetanse. Det er derfor viktig at det legges til rette for at både nåværende og fremtidige sjøfolk kan opparbeide seg dette. Med andre ord er det en klar konklusjon fra rapporten at det er et utstrakt behov for etter- og videreutdanning i maritim næring.

Digitalisering representerer et betydelig potensial for den maritime næringen. Det er bred enighet om at digital kompetanse vil bli avgjørende for utvikling og vekst fremover. Digitaliseringen vil legge til rette for nye forretningsmodeller, og man kan se et større samarbeid mellom de ulike aktørene i næringen.

Siden 2011 har man hatt prosjektet MARKOM2020 i maritim utdanning. Hovedmålsetningen i prosjektet gjennom perioden har vært å heve kvaliteten i maritim utdanning i Norge gjennom økt samspill mellom fag- og høyskoleutdanning, tilstrekkelig finansiering av utdanningene, og en fremtidsretting av utdanningene i tråd med næringens behov. Prosjektet har gjennom perioden nådd en rekke av målsetningene, men ikke alle.

En forutsetning for økt kvalitet på alle nivåer av utdanningen er gode arenaer for erfaringsutveksling og samarbeid. Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk gjør det vanskelig å ha formelle samarbeidsarenaer innen eksisterende strukturer. Foruten ett studie, bachelor i Maritime Management, finnes det ingen løp i maritim utdanning som gjøres på tvers av institusjonene. Dette gjør det desto viktigere å ha andre prosjekter som sørger for en viss erfaringsoverføring og kompetanseheving mellom institusjoner, uavhengig av institusjonskategori. En måte å løse det på er å videreføre MARKOM2020-prosjektet, med endrede målsetninger fra i dag.

«Det skjer en rivende utvikling når det gjelder teknologi, arbeidsformer og bruk av digitale verktøy i havnæringene. Vi må sørge for at utdanningene er riktig innrettet og at vi har rett kompetanse for å utnytte mulighetene dette gir. Vi styrker satsingen på digitalisering i havutdanningene. Vi skal utnytte og bygge videre på våre historiske fortrinn som fiskere, sjøfolk, olje- og gassarbeidere, havforskere, oppdagere, og nyskapere, også i en mer digitalisert virkelighet.»

- Regjeringens havstrategi

Målsetninger DIGMAR 2030:

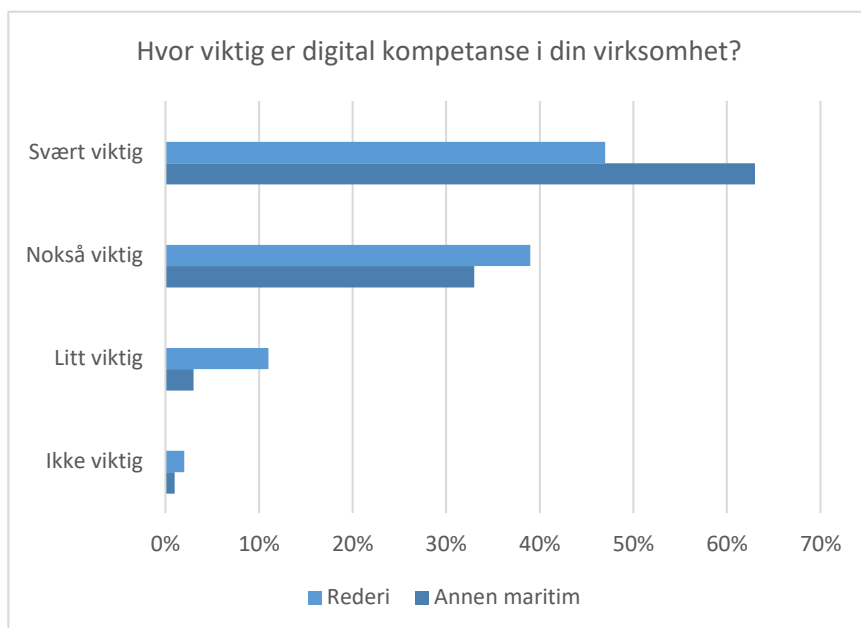
1. De maritime fagskolene, høyskolene, næringslivet, myndighetene og partene i arbeidslivet skal i samarbeid utvikle utdanningen for å fylle den maritime næringens forventede fremtidige behov innen kompetanse og digitalisering
2. Det skal opprettes formelle arenaer på tvers av institusjonskategorier som tar sikte på å heve kvaliteten ut over internasjonale minstekrav ved både fag- og høyskoler
3. Man skal i samarbeid med NOKUT og andre relevante instanser se på mulighetene for helhetlige studieløp og overgangsordninger mellom fag- og høyskole
4. De maritime utdanningsinstitusjonene skal i samarbeid med næringen kartlegge hvilket utstyrsbehov man har for å tilby en utdanning som tilfredsstiller fremtidige kompetansebehov innen digitale ferdigheter blant kandidatene
5. Institusjonene skal der det er hensiktsmessig se på økt grad av samhandling mellom maritime utdanninger og emner som vil øke studentenes digitale kompetanse



Framtidige kompetansebehov

For å lettere kunne ivareta de kompetansebehov den maritime næringen har etterspurt i både rapporten «Maritim kompetanse i en digital fremtid» og «Maritime karriereveier» er det nødvendig å opprette en arena for å kartlegge dette. Den maritime utdanningen i Norge må til enhver tid være fremtidsrettet og i tråd med den utviklingen næringen opplever.

For å nå målsetningene om at utdanningene skal være i tråd med næringens egne kompetansebehov er det nødvendig at arenaene har tilstrekkelig representasjon fra næringen selv. Det vil videre være hensiktsmessig at denne representasjonen knyttes opp mot de eksisterende klyngene som allerede i stor grad har en tilknytning til institusjonene. Slik får man samtidig ivaretatt de regionale behovene som vil variere fra innad i næringen.



«Maritim Kompetanse i en digital fremtid» (FAFO 2019)

Formelle arenaer for kvalitetsheving

Maritim utdanning i Norge i dag kjennetegnes ved at man i stor grad 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. Det er viktig å påpeke at en kvalitetsheving i den maritime utdanningen vil gjøre både norske arbeidstakere og samtidig næringen i seg selv vesentlig mer attraktiv i en global næring.

Allerede i 1970 anerkjente man at skipsfarten bare kunne overleve dersom teknologien den benyttet seg av var i fremste rekke, samt at de som betjente teknologien var i besittelse av verdensledende kompetanse. Det står blant annet i årsberetningen til Skipsteknisk senter fra samme år at «*Det arbeides med nye utdannelsesopplegg for den ungdom som vil kvalifisere seg for sjøens yrker, og det tilrettelegges muligheter for etterutdanning av det nu seilende personell.*». Dette er en ytring som også står seg godt i dagens maritime industri.

Et prosjekt som DIGMAR2030 må derfor i stor grad tilrettelegge for at man fortsatt er i forkant, noe man ikke er om man utdanner personell i henhold til minstestandarder.

Helhetlige studieløp og overgangsordninger mellom fag- og høyskole

I kvalifikasjonsrammeverket for høyere utdanning som ble fastsatt i 2009 er det lite rom for overgang mellom fag- og høyskole. I fagutdanningene, og da særlig maritim utdanning er dette til hinder for arbeidstakere som ønsker en formell videreutdanning.

I flere andre land, blant annet Danmark har man strukturert den maritime utdanningen annerledes enn i Norge. Der har man etter en maritim utdanning på nivå 5 i rammeverket senere bruke denne til å forkorte utdanningen på nivå 6 innen samme profesjon. En slik overgangsmulighet vil bedre utdanningsmulighetene for eksisterende arbeidstakermasse.

Det er helt avgjørende for en vurdering av mulighetene for dette i Norge at offentlige myndigheter, gjennom eksempelvis NOKUT, deltar i prosessen. Et prosjekt som DIGMAR 2030 vil kunne tilrettelegge for dette gjennom sitt arbeid.

Kartlegging av utstyrsbehov

Det er stor diskrepans mellom institusjonene i Norge når det kommer til tekniske fasiliteter. Det er derimot vanskelig å si hvilket utstyr som vil være avgjørende når man skal omstille utdanningene for å møte fremtidens kompetansebehov.

Gjennom tett samarbeid med næringslivet vil det være naturlig at DIGMAR 2030 tar en ledende rolle i denne type kartlegging. Prosjektet vil videre kunne se på mulighetene for økt ressursdeling mellom institusjonene der det er naturlig.

Samhandling på tvers av emner

Ved flere av institusjonene som utdanner maritimt personell er det andre emner som kan være relevante for studentene i arbeidslivet. Til tross for dette er det lite samhandling, hverken på institusjonsnivå eller nasjonalt.

Digmar2030 prosjektet bør ta sikte på å kartlegge hvilke muligheter man har til økt samhandling både mellom institusjoner og innad på institusjonene for å øke studentenes digitale kompetanse. Eksempler på emner som kan være relevante er informasjons- og datateknologi og digital infrastruktur. Det er videre viktig at de høyere utdanningsinstitusjonene legger opp til samarbeid med fagskolene også innen denne delen av prosjektet.

ETTER- OG VIDEREUTDANNING

Den teknologiske utviklingen som preger dagens norske samfunn med raske endringer knyttet til digitalisering, automatisering og robotisering fører til et fremtredende behov for kompetanseheving hos ansatte i norske bedrifter. En konsekvens av den raske teknologiske utviklingen er at samfunnet er tjent med å skifte noe av opplæringsressursene fra grunnutdanning til livslang læring, i form av læring

i arbeid, kurs og etter- og videreutdanning. Det er derfor viktig at myndighetene har en målrettet satsning på utdanning og livslang læring, med et særlig fokus på etter- og videreutdanning. Det må legges til rette for at ansatte skal kunne ha en kontinuerlig kompetanseheving gjennom karrieren. Formalkompetanse mister sin relevans over tid. En satsning på etter- og videreutdanning vil være med på å opprettholde og utvikle kompetanse for fremtiden og dermed sikre at næringslivet kan være med på den raske, teknologiske utviklingen.

Innen maritim næring blir spesialisert kunnskap etterspurt i større og større grad. Både skip og landindustri blir mer spesialiserte, og det stilles flere krav til å kunne utføre oppgaver som fordrer kompetanse man ikke har opparbeidet seg verken i utdanning eller gjennom erfaringer 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 av slik utdanning tilgjengelig. Det bør derfor gjennomføres en eksplisitt satsning fra myndighetene på etter- og videreutdanning, gjennom å utvikle gode rammebetingelser for å tilby og gjennomføre slik utdanning. Rapporten «Maritim kompetanse i en digital fremtid» fra FAFO viser for eksempel at det er en klar forventning i næringen om at det er dagens sjøfolk men med oppdatert kompetanse som skal utføre arbeidsoppgaver til sjøs også i fremtiden.

Formell etter- og videreutdanning

Et godt system for muligheter for næringslivet til å finansiere etter- og videreutdanningsplasser ved både høyere yrkesfaglige og tradisjonelle høyere utdanninger vil være avgjørende for å få de kompetansebehov maritim næring etterspør. Det er allerede et utstrakt samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene og næringslivet, men det er ikke formalisert. Formelle kortere kursenheter må innføres ved fagskoler og høyskoler i Norge.

I 2018 kartla NIFU UH-sektorens etter- og videreutdanningstilbud innenfor temaet digitalisering. Resultatet av kartleggingen av tilbudet var at det fantes et «ikke ubetydelig, men lagt fra omfattende etter- og videreutdanningstilbud innen digitalisering». Det er derimot tydelig i rapporten at behovet overgår tilbudet. Dette er også tilfelle for maritim næring.

I BDO sin kartlegging av etter- og videreutdanning for regjeringen fra 2019 konkluderes det med at de færreste institusjonene knytter sitt samarbeid med næringslivet opp mot sitt EVU-tilbud. Konsekvensen av dette vil være at tilbudet ikke nødvendigvis oppfyller de behov næringslivet har. Man må derfor se på muligheter for at høyere utdanningsinstitusjoner i større grad utformer kortere kurs- og utdanningstilbud for næringslivet, eksempelvis ved å legge på en ekstra komponent i finansieringssystemet som belønner videreutdanningsprogram.

Det er svært viktig at en endring knyttet til finansiering av etter- og videreutdanning i universitets- 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.

Fagskoler har i større grad enn høyskoler og universiteter et tett samarbeid med næringslivet når det kommer til tilbud av kortere og lengre etter- og videreutdanningstilbud. Siden fagskoler i mindre grad er utsatt for et regelverk som kan oppfattes som tungvint sammenlignet med universiteter og høyskoler kan det være grunn til å tro at det er i denne sektoren en satsing på etter- og videreutdanning lettest vil kunne gjennomføres. Eksempelvis ser vi at maritim avdeling ved Fagskolen Rogaland allerede markedsfører seg med at de samarbeider med næringen i nærområdet. Dette samarbeidet kan enkelt videreføres til skreddersydde kurspakker for den samme næringen.

*«Videreutdanningstilbudene på fagskoler er i stor grad tilpasset for voksne, og er ofte fleksible og mulig å kombinere med jobb»
- BDO Kartlegging av EVU*

I utredningen om lærekraftig utvikling (NOU 2019:12) ble det foreslått å fjerne 30-poengsregelen i fagskolene. Dette er en god idé om målet om korte etter- og videreutdanninger skal nås. Ved å gi muligheten til å tilby mindre kurs innenfor et bredere felt og i direkte samarbeid med bedrifter og næringer, vil fagskolenes rolle som regional utviklingsaktør kunne styrkes.

Utvalget foreslår videre å gjøre det mulig for fagskoler å søke om selvakkreditering for alle fagområder. Dette vil være et viktig grep for å gjøre fagskolene mer dynamiske og omstillingsdyktige. Nye studietilbud kan bedre reflektere næringslivets stadig skiftende kompetansebehov fordi de raskere kan komme på plass.

Det er allikevel slik at fagskolene i dag ikke er tilstrekkelig rustet for å svare på behovene til næringen for etter- og videreutdanning. Det er også for få tilbud som kan støtte digitalisering av virksomheter og innføring av nye arbeidsprosesser.

For at man skal oppnå målsetningen man har satt seg med livslang læring må man tillegge fagskolene en større rolle i dette arbeidet. Fagskolene kan fylle behovet for fleksible opplæringsprogram i nærmiljøene til arbeidstakerne i større grad enn universiteter og høyskoler. Finansieringen av fagskoler må derfor styrkes betraktelig.

Uformell etter- og videreutdanning

Den uformelle etter- og videreutdanningen er svært viktig i maritim næring. Det er innen dette segmentet man i dag har mulighet til større grad av spesialisering innen sine fagfelt, også for personer som allerede står i arbeidslivet.

Innen maritim næring ligger en stor andel av tilbudet for etter- og videreutdanning i dag hos private aktører som nesten utelukkende tilbyr kortere kursenheter. Denne typen utdanning er i dag ikke underlagt offentlige finansieringsordninger og kjennetegnes av at de ofte er svært kostbare. I en næring som er preget av store svingninger i markedet, og dermed inntekter for arbeidsgiverne, vil ikke tilgangen på denne typen etter- og videreutdanning være konstant. I gode tider vil arbeidsgiverne ha lettere for å betale for denne typen utdanning enn det de vil ha når markedet er dårligere. En endring i regelverket for Statens Lånekasse vil gjøre utsiktene for arbeidstakerne innen næringen mer stabile, da tilgangen på finansiering vil være lettere. En annen modell som kan vurderes er å utrede mulighetene for skattefradrag for denne typen kompetanseheving.

Realkompetanse

I uttrykket «lære hele livet» legger man erkjennelsen om at dette ikke bare skal foregå i det formelle utdanningssystemet. Realkompetanse er ferdighetene en person har opparbeidet seg, uavhengig av *hvor* en person har opparbeidet seg dette. For å sikre at eksisterende arbeidstakere får muligheten til å benytte seg av fremtidige etter- og videreutdanningstilbud må det derfor gode systemer på plass for vurdering av realkompetanse.

I høyere yrkesfaglig utdanning har man allerede etablert et system for vurdering av realkompetanse ved opptak, men bare ved opptak. Man vurderte i utredningen lærekraftig utvikling (NOU 2019:12) om man skulle kunne ha en kontinuerlig vurdering av realkompetanse, uten å måtte søke opptak ved bestemte studier for å få denne. Dette er et godt forslag som myndighetene må følge opp intensjonen i. Videre burde myndighetene vurdere mulighetene for fritt opptak ved enkeltemner ved høyere utdanning, både i høyere og høyere yrkesfaglig utdanning.

FINANSIERING AV MARITIM UTDANNING

For å ha et godt grunnlag for å skape en verdensledende maritim utdanning er det behov for robuste fagmiljø. Det er derfor et stadig behov for bedre finansiering av utdanningen. Utdanningen har i en årrekke vært prisgitt en maritim næring som har støttet institusjonene med nødvendig utstyr og andre midler, men med nedgangstider i deler av bransjen har deler av den private støtten avtatt. En konsekvens av dette er at maritim utdanning i dag i stor grad er underfinansiert både på universitets- og høyskolenivå, og fagskolenivå.

Finansiering av høyere utdanning

For at de maritime utdanningsinstitusjonene skal kunne satse på kvalitet, må man ha en strategi som muliggjør langsiktige investeringer gjennom bedret finansiering. Dette kan gjøres på flere måter, hvorav den mest forutsigbare vil være en endring av kostnadskategori.

I dag ligger maritime utdanninger i kostnadskategori E i finansieringssystemet for høyere utdanning.

Denne kostnadskategorien er i stor grad preget av emner som lettere kan gjennomføres ved utstrakt bruk av plenumsundervisning for mange studenter på én gang, og som i mindre grad har store krav til utstyr i studiet. Tatt i

betraktning de krav til utstyr, samt mindre enheter enn andre emner i nåværende kostnadskategori vil det være hensiktsmessig å endre plasseringen i kostnadskategori for maritim utdanning til kategori C.

Den nåværende innretningen av finansieringssystemet som i stor grad retter seg mot kandidatproduksjon går på tvers av tanken om livslang læring. Et av de foreslåtte tiltakene i

	Studenter	KOSTNADSKATEGORI E		KOSTNADSKATEGORI C		Økning
		Sum pr. student	Sum alle studenter	Sum pr. student	Sum alle studenter	
NTNU	125	kr 114 447	kr 14 305 875	kr 191 042	kr 23 880 250	kr 9 574 375
HVL	125	kr 109 361	kr 13 670 167	kr 182 441	kr 22 805 167	kr 9 135 000
UiT	30	kr 106 263	kr 3 187 893	kr 177 202	kr 5 316 052	kr 2 128 159
USN	120	kr 106 049	kr 12 725 875	kr 176 840	kr 21 220 750	kr 8 494 875
Totalt	400		kr 43 889 809		kr 73 222 218	kr 29 332 409

Oversikt over kostnader ved forskjellige institusjoner etter innplassering i kategori E og C

Markussenutvalget sin rapport er å innrette resultatkomponenten i finansieringssystemet slik at det blir mer lønnsomt å tilby enkeltemner, og at finansieringen må støtte opp under utviklingen av fleksible og kortere emner. Dette synes å være et godt forslag, og burde utprøves der det anses hensiktsmessig. Det er likevel verdt å bemerke at enhver endring i finansieringssystemet ikke må gå på bekostning av den grunnleggende filosofien som er skissert i gratisprinsippet i norsk høyere utdanning.

For næringslivet er det avgjørende at det finnes eller kan utvikles tilbud som svarer på deres kompetansebehov. For mange bedrifter er det en større utfordring at de kompetansehevende tiltakene som skal til ikke eksisterer, enn muligheten til å betale for disse. Kostnadene for bedriftene knyttet til tiden brukt til opplæring er uansett ofte langt større enn aktuelle skolepenger. Det vil derfor være hensiktsmessig for høyere utdanningsinstitusjoner å ha en større portefølje av kurs og enkeltemner, finansiert av brukerbetaling, rettet mot næringslivet. En slik finansieringsløsning vil være med på å finansiere utdanning for andre, og det kan også legge til rette for økt grad av forskning og utviklingsaktivitet på institusjonene. Et slikt system må videre innrettes på en slik måte at det ikke fortrenger andre studenter ved institusjonene.

Finansiering av høyere yrkesfaglig utdanning

Etter at man innførte ny lov om høyere yrkesfaglig utdanning er fagskoleutdanningen i stor grad

«Utvalget foreslår å legge til rette for at fagskoler kan søke om selvakcrediteringsrett. Dette vil etter utvalgets oppfatning bidra til at skolene raskere kan svare på næringslivets behov for utdanninger innen deres område.»

- Markussenutvalget

likestilt med tradisjonell høyere utdanning. Til tross for dette gjenspeiles ikke likestillingen i finansieringen av disse. Det er unaturlig at det skal være en forskjell på finansieringen når basiskompetansen etter endt studieløp skal være lik for begge institusjonskategoriene.

De offentlige fagskolene er i dag finansiert på fylkeskommunalt nivå gjennom en finansieringsordning som består av 80 prosent

grunntilskudd, og 20 prosent resultatbasert tilskudd med en åpen ramme. Tilskuddet går til fylkeskommunen og ikke til institusjonene selv, slik det gjør i UH-sektoren. Dette gjør at man har mindre forutsigbarhet i de lokale budsjettene. I tillegg fører dette til en viss diskrepans i finansieringen mellom de forskjellige institusjonene på grunn av lokale prioriteringer. En statlig finansieringsmodell vil i stor grad gjøre at disse problemstillingene forsvinner.

Fagskolene har som formål å tilby fleksible utdanninger som raskt skal tilpasse seg ny teknologi og nye trender i tråd med næringslivets behov. Skal man nå det måle er det derfor viktig at man i større grad utformer incentiver for å nå disse målene. Videre er det avgjørende at man endrer regelverk som i dag begrenser og forsinket fagskolenes muligheter til å opprette nye tilbud, slik at man i større grad kan opprette kursenheter som næringslivet etterspør og er villige til å finansiere.

I NIFUs rapport om fagskolefinansiering (2014:15) trekkes de maritime utdanningene ved fagskolene som et problem for fylkeskommunene. Rapporten fremhever at finansieringssystemet ikke tar hensyn til at maritime fag er mer kostbare enn andre tekniske fag, samt helse-, sosial- og idrettsfag. Dette fører til at fylkeskommunene opplever at rammetilskuddet ikke dekker utgiftene knyttet til drift av de maritime fagskolene. På bakgrunn av dette vil det være hensiktsmessig å differensiere finansiering av høyere yrkesfaglig utdanning i større grad enn det som er tilfelle med dagens ordning.

Den norske maritime næringen konkurrerer i en global økonomi. For å lykkes i en slik konkurranse, og for å takle behov for omstilling og digitalisering, er det avgjørende at bedriftene satser på løpende utvikling av sine ansattes kompetanse gjennom etter- og videreutdanning.

«Omstilling og nye kompetansebehov har frem til nå delvis vært løst gjennom å gi sluttpakker til ansatte hvor kompetansen har gått ut på dato, og ansette nye med ønsket kompetanse.»

- Analyse for utforming av KompetanseFUNN (Abelia 2019)

For at næringslivet i større grad skal ha mulighet til å oppdatere eksisterende kompetanse i sine virksomheter er det

viktig at myndighetene legger til rette for dette gjennom gode incentivordninger, både for bedriftene og de ansatte. Som tidligere nevnt i dokumentet kan myndighetene se på ordninger gjennom både Statens Lånekasse for utdanning, samt skatteincentiver for å tilrettelegge for at enkeltpersoner kan investere i egen etter- og videreutdanning. Videre så pekes det på endringer i finansieringssystemet for utdanningsinstitusjonene gjennom å innføre en næringslivskomponent. Ingen av disse forslagene har i særlig grad noen incentiver for næringslivet.

En analyse Abelia gjennomførte i 2019, som tok utgangspunkt i skattefunnordningen, konkluderer med at en lignende ordning rettet mot etter- og videreutdanning, kalt KompetanseFUNN, være en god løsning. Analysen peker på at incentivet er særlig godt fordi det vil nå bredt, og at det vil ved behov være mulig å spisse den inn mot bestemte målgrupper. Det er naturlig at maritim næring vil være en slik målgruppe.

En KompetanseFUNN-ordning som avgrenses til å støtte virksomhetenes egen finansiering av medarbeidernes formelle videreutdanning vil svare ut de målsetningene man setter seg med tanke på provenyeffekt og addisjonalitet.

SAMARBEID MED NÆRINGSLIV OG ANDRE FAGMILJØER

Den norske maritime klyngen og det maritime næringslivet er blant de mest avanserte i verden. Næringen kjennetegnes av hurtige taktskifter og stor vilje til å både utvikle og ta i bruk ny teknologi. Dette fører til at næringslivet i større grad enn utdanningsinstitusjonene har forutsetninger for å møte fremtidens havnæring. Om man ønsker at denne omstillingen ikke skal avta, og fremdeles foregå med norsk maritim kompetanse som hovedgrunnlag, trenger man en større grad av samarbeid mellom næringsliv, utdanningsinstitusjoner og forskningsmiljøer.

Praksisperioder i løpet av utdanningen er den formen for samarbeid mellom akademia og næringsliv som i grad har størst omfang. I tradisjonelle maritime utdanninger er det allerede krav til stor grad av praksis, men det er et økende behov for dette både for næringsliv og akademia selv i utdanninger som tradisjonelt ikke blir sett på som maritime, eksempelvis økonomiske og digitale fag.

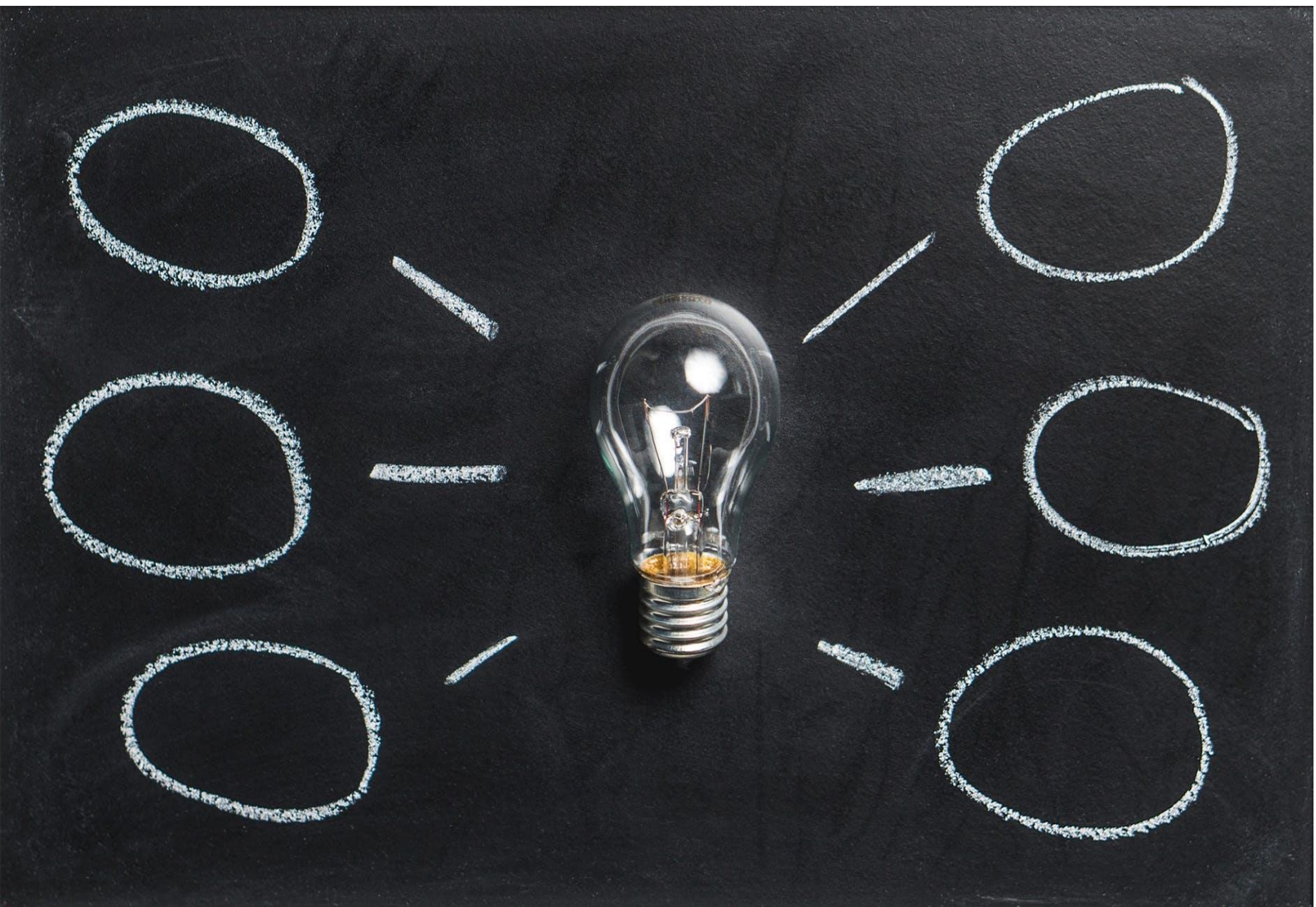
Maritim næring har et stort behov for kompetanse også utenom den tradisjonelle erfaringsbaserte kompetansen man får etter endt maritim utdanning. Sett i et klyngeperspektiv er det ikke bare den sterke tradisjonelle skipsfarten som gjør den norske maritime klyngen verdensledende, men også god tilgang på nødvendig kompetanse fra andre tekniske, digitale, juridiske og finansielle utdanninger.

Det er derfor viktig at også disse utdanningene sees på i et maritimt perspektiv. Vi hadde ikke hatt sterke norske rederier uten de shippingorienterte finansinstitusjonene i landet, ei heller uten et av verdens fremste miljø innen sjørett som vi finner ved Universitetet i Oslo.

Det er forventet av fremtidens arbeidstakere at de skal kunne håndtere flere oppgaver enn sine forgjengere. Skal man sørge for at disse arbeidstakerne har et godt utgangspunkt må også utdanningen de tar legge opp til dette. Det er derfor naturlig at myndighetene ser på mulighetene for i større grad å gjøre utdanningene «flytende», slik at studentene kan oppnå fagkompetanse utenfor sine tradisjonelle valgte fagfelt. Eksempelvis burde studenter innen maritime fag ved NTNU også kunne dra nytte av institusjonens anerkjente miljø innen kybernetikk og digitalisering.

Ser man forbi de tradisjonelle maritime utdanningene er det videre essensielt at næringslivet i samarbeid med akademia legger til rette for at studentene kan oppnå relevant kompetanse også her. Det er summen av den maritime klyngen som gjør den så sterk. Det er derfor naturlig at alle utdanninger som affekterer den etterstreber stor grad av praksis gjennom hele studietiden.

Uansett hvordan myndighetene legger opp til videre utvikling av maritim kompetanse og utdanning i Norge vil man måtte samarbeide med klyngen som etterspør sluttproduktet. Det vil derfor være naturlig at man ser på mulighetene for å opprette et overordnet koordineringsorgan som ser på best mulig grad av integrering og samarbeid både på tvers av fagmiljøer og mellom hele den maritime klyngen og akademia. Et slikt organ der næringsliv, myndigheter, akademia, arbeidsgiver- og arbeidstakersiden er representert vil lettere kunne se aktuelle behov og til enhver tid sørge for større grad av målretting av midler og innsats.





NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å LANSERE DIGMAR 2030 SOM MÅLRETTET SATSING PÅ MARITIM UTDANNING MED FOKUS PÅ DIGITALISERING
- Å INNPLASSERE MARITIM UTDANNING I KOSTNADSKATEGORI C I FINANSIERINGSMODELLEN FOR HØYERE UTDANNING
- Å INNFØRE STATLIG FINANSIERING AV HØYERE YRKESFAGLIGE UTDANNINGER
- Å UTREDE EN MÅLRETTET KOMPETANSEFUNN ORDNING
- LEGGE TIL RETTE FOR AT UTDANNINGSINSTITUSJONENE UTVIKLER RELEVANTE ETTER- OG VIDEREUTDANNINGSTILBUD I SAMARBEID MED NÆRINGSLIVET
- Å SØRGE FOR SAMARBEID PÅ TVERS AV FAGMILJØER I TRÅD MED NÆRINGSLIVETS BEHOV

Rammevilkår for næringen

Gode og forutsigbare rammevilkår for næringen er nøkkelen for å opprettholde konkurransekraften til maritim næring og norske sjøfolk i et globalt marked.

Maritim næring er en kunnskapsintensiv og global næring. Det er derfor viktig at den har rammevilkår som sørger for at man opprettholder den kritiske maritime kompetansen, og at den er internasjonalt konkurransedyktig.

I Norge har vi allerede verdens beste og mest komplette maritime klynge. Ønsker vi det også i

«...for det tredje vil regjeringen styrke de norske havnæringenes internasjonale konkurransekraft gjennom å bistå i arbeidet med markedsadgang, internasjonalisering og profilering av havnæringene. For å nå denne målsettingen vil regjeringen styrke arbeidet med å sikre globale, forutsigbare og konkurransedyktige rammebetingelser og bidra til at flere selskaper tar steget ut i verden og lykkes og sikre at Norge befester sin ledende globale posisjon som nav for havrelatert teknologiutvikling.»

- Regjeringens havstrategi

fremtiden, er det en forutsetning for fortsatt innovasjon og nyskapning i næringen at man satser på norske sjøfolks kompetanse og erfaring. Det er kompetanse som bidrar til å bringe praktisk erfaring inn i leverandørindustri og annen landbasert maritim næring som igjen gjør at norsk skipsfart og offshorenæring er den mest innovative og fremtidsrettede. Samtidig må vi se på en justering av eksisterende, samt innføring av nye og gode rammevilkår og ordninger som gjør at næringen lettest kan møte omstillinger knyttet til digitalisering, nye havbaserte næringer og utvikling av gode klimatiltak.

Det må videre være et mål for myndighetene at den norske maritime næringen skal være ledende på utvikling av ny grønn teknologi. Det er nettopp innen havnæringene man ser et stort fremtidig potensial for grønn og fremtidsrettet industri. Ønsker man å oppnå en verdensledende posisjon også her må rammevilkårene være utformet slik at dette er mulig for industrien.

DAGENS SITUASJON

Vi har i dag flere gode rammevilkår i maritim næring. Blant annet har vi tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, populært kalt nettolønnsordningen, som sørger for at rederiene og klyngen har god tilgang på erfaringsbasert maritim kompetanse. Alle disse ordningene er essensielle for at den maritime næringen, og de sysselsatte i den, kan operere i et konkurranseutsatt globalt marked. De er derfor viktige å opprettholde, og også utvikle disse i tråd med de fremtidige behov som kan oppstå.

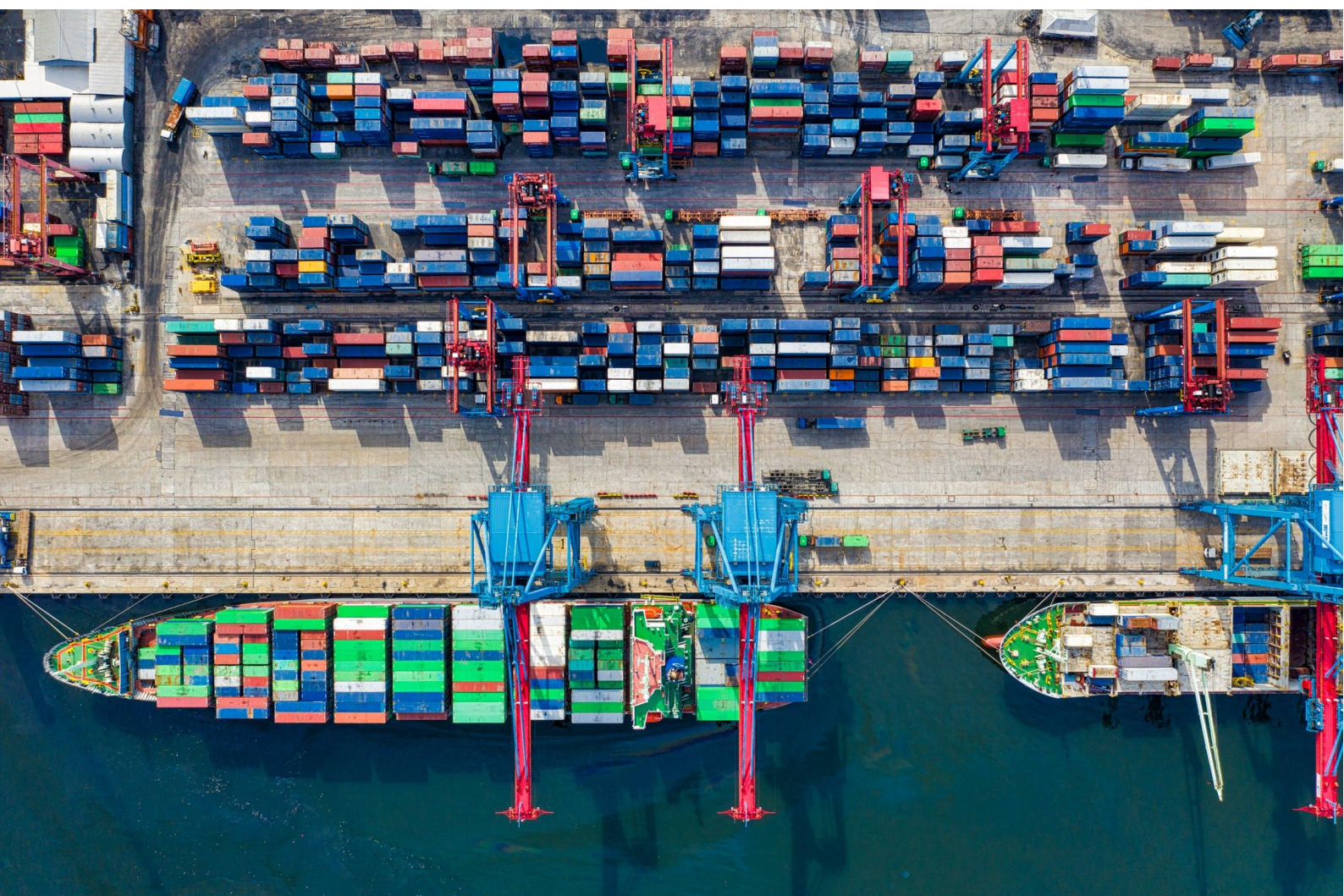
OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

I en næring preget av stor global konkurranse er det viktig at myndighetene ivaretar de eksisterende ordningene man har for å opprettholde næringens konkurransekraft og tilgang på norsk maritim kompetanse. Lovfestingen av nettolønnsordningen var et godt tiltak, men man kan ikke stoppe der. Den må videreutvikles i tråd med næringens behov, eksempelvis ved å utvide den til særlig konkurranseutsatte og viktige segmenter som offshore servicesegmentet.

Gode ordninger gjør det attraktivt for rederier å benytte seg av norske skipsregistre. Dette er avgjørende for vår innflytelse over internasjonalt regelverk for skipsfart. Dette er regelverksutvikling som blant annet bidrar til bekjempelse av marin forsøpling og forurensning og sikrer at sjøansatte har en trygg og god arbeidshverdag. I arbeidet med rammebetingelser er det derfor viktig at man fortsetter utviklingen av, og opprettholder attraktiviteten til de norske skipsregistre. Det bør fortsatt være en prioritet for norske myndigheter å øke andelen norskflaggede skip.

Skal man løse de klimautfordringene man står ovenfor og gjennomføre de tiltak man har forpliktet seg til gjennom internasjonale avtaler må man ha ordninger som stimulerer for dette. Gitt at både potensialet for utslippsreduksjon er høyt, og at skipsfart per i dag er den mest energieffektive måten å transportere gods på er det et behov for nye og stabile incentiver som sørger for dette. Myndighetene må i samarbeid med næringslivet se på hvilke ordninger som kan innføres, og hvilke som kan styrkes for å sørge for at skipsfarten utvikler seg i en enda mer miljø- og klimavennlig retning.

En forutsetning for at rammevilkår og ordninger er attraktive for maritim næring er at de er langsiktige. Maritim næring kjennetegnes ved at den opererer med lengre perspektiver enn andre næringer, og forutsigbarhet er derfor viktig for å opprettholde innovasjonskraft og konkurransekraft.

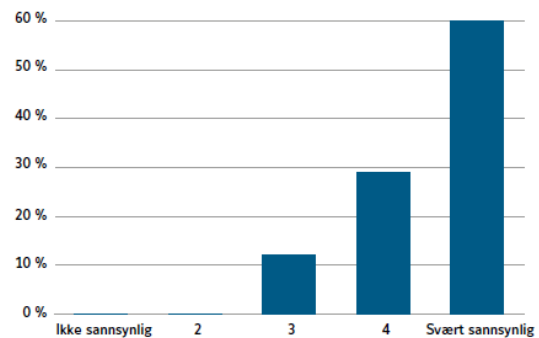


NETTOLØNNSORDNINGEN

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er kanskje den viktigste støtteordningen innen maritim næring og skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk. Kompetansen som opprettholdes som følge av ordningen er en kompetanse som det er stort behov for, og som benyttes av hele den maritime næringen, en næring som sysselsetter 85 000 mennesker i Norge og står for en verdiskapning på rundt 142 mrd. Dette gjør for øvrig at næringen har en verdiskapning per sysselsatt som ligger 80 prosent høyere enn det øvrige næringslivet ekskludert petroleum.

Til tross for at nettolønnsordningen ble lovfestet i 2017 er den fremdeles politisk utsatt. I Europa foregår debatten om nytten av tilsvarende ordninger. I Norge er strømningene noe annerledes, da det er et stort politisk flertall for å opprettholde og i noen grad styrke ordningen. Bakgrunnen for dette er at Norge har et særlig behov for kompetansen ordningen gir, da den norske maritime klyngen er forholdsvis unik sett i et globalt perspektiv.

Sannsynligheten for at norske sjøfolk blir erstattet av utenlandske dersom nettolønnsordningen/refusjonsordningen for norske sjøfolk svekkes vesentlig



Konjunkturrapport 2019, Norges Rederiforbund

Utvidelse av nettolønnsordningen til andre segmenter

Deler av maritim næring er under stort press. Særlig gjelder dette offshore- service næringen der mange av rederiene fremdeles opplever ettervirkningene av oljekrisen. Dette fører til at flere rederier må ta grep for å kutte i kostnader, blant annet ved å ansette personer fra lavkostland. Resultatet av slike grep er at Norge mister viktig kompetanse. Kompetanse som i fremtiden kan være essensiell for utviklingen av andre havnæringer, eksempelvis havbasert vindkraft.

Det segmentet som er best posisjonert for å kunne nå fremtidige målsetninger er nettopp offshore-service segmentet. De norske rederiene innen denne delen av næringen har avansert og miljøvennlig tonnasje som er rustet for å gjennomføre en betydelig mengde operasjoner som man ser for seg at vil være viktige i fremtidig havbasert næring.

ANDRE POTENSIELLE ORDNINGER

Maritim næring er preget av at det finnes flere ordninger for næringen, men at langsiktigheten i disse ikke alltid har vært tilfredsstillende, særlig når det kommer til ordninger som skal promotere grønne tiltak innen skipsfarten. Det er derfor viktig at nye og utvidelsen av eksisterende ordninger ivaretar et prinsipp om langsiktighet for å tilfredsstille næringens behov.

Godsoverføring fra vei til sjø

Til tross for at riksrevisjonen har kritisert myndighetene for arbeidet med godsoverføring fra vei til sjø er skipsfarten avspist med forholdsvis lave bevilgninger sammenlignet med andre segmenter i Nasjonal Transportplan. Når man vet at skipsfarten har rundt 70 % lavere klimagassutslipp sammenlignet med veitransport fremstår dette som lite langsiktig. Langtransporten står for tilnærmet 100 % av veislitasjen i dag, og de samfunnsøkonomiske besparelsene ved en større og bredere satsning på sjøtransport vil derfor være store.

Ett enkelt skip kan ta lastevolumer tilsvarende flere hundre trailere, med langt mindre forurensende utslipp. Utnyttes godsoverføringspotensialet fra land til sjø fullt ut, kan godstransport tilsvarende 300 000 lastebiler per år overføres fra vei til sjø. De samfunnsøkonomiske konsekvensene i tillegg til miljøbesparelsene er store, og det er derfor bred politisk enighet om at dette er et område som må satses på. Skal man nå målene som Stortinget har vedtatt trenger man en langt mer helhetlig tilnærming til politikkfeltet enn man ser i dag.

Nærskipsfarten er også det segmentet med høyest andel arbeidstakere som opererer på utenlandske lønns- og arbeidsvilkår. Dette til tross for at skipene i stor grad utelukkende går i norske havner. En ordning som har som forutsetning å opprettholde norsk kompetanse i segmentet må derfor vurderes.

Sjøfartsadministrasjon

Sjøfartsdirektoratet er en viktig og sentral aktør for å bidra til sjøsikkerhet og utvikling av maritim virksomhet i Norge.

Sjøfartsdirektoratet spiller en viktig rolle for å styrke trepartssamarbeidet innen den maritime næringen. Direktoratet har et særlig ansvar for å lytte til innspill fra hele den maritime næringen for å gjøre sine tjenester så gode og hensiktsmessige som mulig, og for å ivareta sjøsikkerheten. Direktoratet må også ha tett dialog med næringen i regelverksutvikling og internasjonalt arbeid generelt, og det bør sikres omforente norske standpunkter internasjonalt, gjennom dialog med både arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene.

En effektiv sjøfartsadministrasjon som legger vekt på forenkling for brukerne gjennom gode digitale og lett tilgjengelige tjenester, dialog, og et oppdatert, klart og brukervennlig regelverk er viktig. Skipsfarten er under konstant omstilling, og myndighetene må utvikle seg i takt med den. Forenklete prosesser vil komme både sjøfolk og redere til gode, særlig ved utstrakt bruk av digitale løsninger i søknadsprosesser. Det er derfor viktig at direktoratet fortsetter satsingen på digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå.

«Direktoratet skal støtte opp under regjeringens satsing på grønn skipsfart nasjonalt og internasjonalt. Direktoratet skal i dette arbeidet legge vekt på å møte næringens behov som følge av den grønne omstillingen i den maritime næringen, og videreutvikle den tekniske, maritime og juridiske kunnskapen knyttet til klima- og miljøvennlige løsninger.

Avgiftspolitik og avbyråkratisering

I Nasjonal Transportplan har man satt klare mål om at 30 prosent av langtransporten skal overføres til sjø og bane. Til tross for dette er det få politiske vedtak foruten en liten sum som går direkte til enkeltprosjekter gjennom godsoverføring som sørger for at målsetningen kan realiseres.

- Tildelingsbrev, Sjøfartsdirektoratet 2020

Sammenlignet med tradisjonell veitransport er skipsfarten underlagt et strengere og mer byråkratisk avgiftsregime. Et skip i nærskipfart har i overkant av 25 forskjellige avgifter og gebyrer å forholde seg til, noe som øker utgiftene og den administrative byrden. Et redusert avgiftstrykk vil styrke konkurransekraften til norske rederier opp mot andre transportformer, herunder veitransport.

Foruten selve avgiftstrykket må myndighetene se på en forenkling av dagens avgiftssystem. Administrasjonskostnaden hos de enkelte rederiene er en utgift som per i dag er for høy.

Incentiver for landbasert maritim næring

Norske verft konkurrerer i stor grad med land som har vesentlige lavere lønns- og kostnadsnivå enn Norge. Til tross for dette er norske verft fremdeles attraktive, primært fordi vi er anerkjente som leverandører på avansert teknologi og høy kompetanse.

For hele den maritime klyngen er det viktig at vi opprettholder denne kompetansen, både gjennom rammevilkår som sørger for rekruttering, men også gode og attraktive eksportfinansieringsordninger gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge AS. Slik sikrer vi en god konkurransekraft for norske verft i en global næring.





NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å OPPRETTHOLDE OG STYRKE NETTOLØNNSORDNINGEN FOR Å MØTE KONJUNKTURER OG UTVIKLING I DEN MARITIME NÆRINGEN
- Å SØRGE FOR AT MARITIM NÆRING TIL ENHVER TID HAR RAMMEVILKÅR SOM GJØR DEN KONKURRANSEDYKTIG I ET INTERNASJONALT MARKED
- Å SIKRE EN EFFEKTIV OG KUNDEORIENTERT SJØFARTSADMINISTRASJON.
- Å STYRKE SATSINGEN PÅ GRØNN SKIPSFART OG GODSOVERFØRING FRA VEI TIL SJØ

Sikkerhet og beredskap

Norske havområder er blant de mest værutsatte i verden. Med økt aktivitet i havrommet generelt og nordområdene spesielt må man sørge for at sikkerhet og beredskap er i høysetet.

Mye av den norske verdiskapningen foregår i og på havet. Norge har verdens nest lengste kystlinje, og havarealet er om lag seks ganger større enn landmassen. Det er et uttalt mål at havrommet skal utnyttes, og at det er der mye av fremtidens verdiskapning skal foregå. Norskekysten er også et yndet turistmål, og cruiseskipenes fartsområde har i de senere år blitt utvidet til i større grad å også gjelde nordområdene og arktiske farvann.

«Skipstrafikken har økt betydelig de senere år og veksten forventes å fortsette. Smeltende havis og varmere hav har ført til større aktivitet i nordlige havområder. Fiskeflåten trekker stadig lengre nordover, cruisetrafikken i polare områder er i vekst, og nye skipsleder vurderes i takt med ismeltingen. Økt aktivitet som følge av økt næringsvirksomhet og skipsbasert turisme gir større risiko for ulykker.»

- Regjeringens havstrategi

For at det skal være trygt for både de som ferdes på havet og de som jobber der er det essensielt at Norge har en tilfredsstillende beredskap langs kysten, og at vi utvikler og ivaretar regelverk som sikrer skipsfarten, og sikrer et tilfredsstillende bemanningsnivå på norske fartøy. Som følge av det faktum at norske havområder er spesielt værutsatte må også myndighetene kontinuerlig bidra til utvikling av tilfredsstillende redningsutstyr og trening.

Samtidig som vi ser en økt satsing på næringsvirksomhet i havområdene er det viktig å være bevisst konsekvensene som kan tilfalle sårbare

økosystemer om det skulle skje en ulykke. Vi må derfor ha et velutviklet planverk som kan begrense skadelige effekter av akutt forurensning.

Norske skip opererer i hele verden til enhver tid. Dette fører til at internasjonale trusler også påvirker arbeidshverdagen til tusenvis av norske sjøfolk. Det er derfor i Norges interesse å bidra til maritim sikkerhet globalt, både konvensjonell, men også for å møte mer moderne trusler i form av cyberkriminalitet.

DAGENS SITUASJON

I dag har Norge i stor grad en god beredskap langs kysten og for havområdene. Men med et næringsliv under konstant utvikling er det viktig at sikkerheten også utvikler seg i samme takt. Særlig gjelder det som følge av økt turisme og petroleumsutvinning i nordområdene.

Internasjonalt er det en økende grad av uro. Dette vil også affektere de områdene der norske rederier og sjøfolk har sin tilstedeværelse.

I norsk innenriksfart ser man at bemanningen på ferger og hurtigbåter ikke er tilfredsstillende. Dette fører til uro både hos passasjerer og de ansatte på fartøyene. En rapport utarbeidet av Safetec viste blant annet at hele syv av ti sjøansatte i dette segmentet antar at man i liten grad kan hjelpe særlig utsatte grupper som eldre og funksjonshemmede i en nødsituasjon.

Med utvinning av petroleumsressurser i særlig utsatte områder øker faren ved utslipp. Spesielt gjelder dette arbeid nær iskanten i Barentshavet. Her er behovet for en kontinuerlig miljøberedskap mot akutt forurensning særlig stort.

OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

Det største behovet man ser i Norge i dag er en kapasitetsøkning innen søk- og redningstjenesten. Man må sørge for at man til enhver tid har nok ressurser til å dekke beredskapsbehovet i hele landets havareal, også i nordområdene. Per nå er det helårsberedskap rundt Svalbard, men det er knyttet usikkerhet til dette, da det er engangsbevilgninger over Statsbudsjettet som styrer denne typen beredskap. I forlengelsen av dette må man sørge for at de nye redningshelikoptrene som skal dekke havområdene blir innfaset så snart som mulig.

Videre er det et utstrakt behov for å sikre tilfredsstillende sikkerhetsbemanning på norske innenriks passasjerfartøy. I forbindelse med ny bemanningsforskrift i 2009 var det en forutsetning at sjøansattes betraktninger skulle ivaretas i arbeidet med bemanning. Dette er i mindre grad sikret, og myndighetene må derfor ta ansvar for at dette gjøres i tråd med intensjonen. Blant annet oppfordres man i det videre arbeidet til å se på løsninger knyttet til anbudsprosesser, eller ved en justering av ansvarlig myndighets prioriteringsområde.

Den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning skal forhindre og begrense miljøskader ved utslipp til hav. Det er viktig at myndighetene kontinuerlig legger til rette for og utvikler en effektiv beredskap med dette formål, spesielt i særlig utsatte naturområder.



BEREDSKAP LANGS KYSTEN OG I NORSKE HAVOMRÅDER

«Viking Sky» ulykken viste behovet for en god kystberedskap i Norge. Samtidig viste en annen ulykke, forliset til «Northguider» på Svalbard at man alltid vil ha store utfordringer med å opprettholde en tilfredsstillende beredskapstjeneste når havområdene blir så betydelige som de vi har. Til tross for de utfordringer man møter er det essensielt for nåværende og fremtidig næringsvirksomhet at man hele tiden tilstreber en tilfredsstillende grad av søk- og redningskapasitet i Norges havområder.

Kystnær beredskap

En stor del av den sjøbaserte næringsvirksomheten i Norge foregår i kystnære farvann. Både oppdrettsnæring, godstransport og mye av fiskeriflåten har sitt tilholdssted her. I tillegg til dette finner vi et stort antall privatpersoner som benytter skjærgården på fritiden. I sum gjør dette at det er avgjørende at vi har en kystnær beredskap som er tilfredsstillende.

I dag er det mange aktører som sørger for at vi har en god kystnær beredskap i Norge. Både offentlige, private og frivillige aktører er involvert. Dette sørger for at det i stor grad er trygt å operere langs norskekysten, både for privatpersoner og næringsaktører. Til tross for dette ser man et behov for å forbedre beredskapen.

Per i dag mener Kystvakten selv at deres beredskapsevne er for svak, grunnet mangelfull helikopterberedskap. Foruten Kystvaktens oppgaver knyttet til suverenitet er ett av deres hovedformål å delta i og gjennomføre redningsaksjoner til sjøs. For at dette målet skal oppnås må man sørge for at bevilgningene til Kystvakten økes og opprettholdes på et nivå som gjør dette mulig.

En annen viktig aktør i den kystnære redningstjenesten er Redningsselskapet. I senere år har myndighetene økt bevilgningene, noe som er viktig. Det er allikevel verdt å påpeke at en aktør som Redningsselskapet er avhengig av årlige bevilgninger over Statsbudsjettet, noe som gjør at man mangler forutsigbarhet i deres operasjoner.

Beredskap i ytre farvann

Norges havområder er seks ganger større enn fastlandet. Dette gjør at vi alltid vil ha utfordringer knyttet til beredskapssituasjonen. Verdiskapningen vi får fra havet forutsetter allikevel at man har en redningstjeneste som kan bistå i nødsituasjoner, uansett hvor utfordrende dette er.

Den akutte beredskapen i ytre farvann består i dag av helikopterbasert redningstjeneste, med skip som primært innehar støttefunksjoner. Helikoptertjenesten i Norge er i dag god, men den har et stort forbedringspotensial.

I 2002 vedtok Stortinget at de eksisterende Sea King helikoptrene skulle utfases innen 2008. Grunnet problemer med levering av nye helikoptre har ingen av disse maskinene blitt utfaset enda. Siden Sea King har passert sin operasjonelle levetid skaper det en usikkerhet rundt beredskapen, særlig grunnet store mengder vedlikehold på eksisterende maskineri. Myndighetene må derfor sørge for å få disse erstattet så snart som mulig.

Beredskap i nordområdene og polare strøk

I Norge er alle kystnære strøk værharde, men i nordområdene og polare strøk gjør utfordringene seg ekstra gjeldende. Dette gjør at man har helt spesielle utfordringer knyttet til vær og geografi. Nordområdene er i tillegg strategisk viktige på flere måter, og Norge har et særskilt ansvar som kyst- og havnestat for å legge til rette for en sikker og miljøvennlig skipstrafikk i området. Den maritime virksomheten i nordområdene er også økende, og det er i norske farvann man finner brorparten av skipstrafikken i arktiske strøk.

En økning i næringsvirksomhet i nordlige farvann øker samtidig risikoen for ulykker med konsekvenser for liv, helse og miljø. Ekstreme værforhold, mørketid, mangel på kommunikasjonssystem og redningsutstyr som ikke er tilpasset forholdene gjør beredskapen både vanskeligere og viktigere.

Gjennom samarbeidsprosjektene SARiNOR og SARex har aktører i fellesskap avdekket konkrete behov for beredskap og redningsutstyr i nordområdene.

Hovedfunnet og den primære anbefalingen i prosjektene knytter seg til opprettelsen av en arktisk beredskapsbase på Svalbard. Dette vil føre til effektive og optimale operasjoner i forbindelse med hendelser i nordområdene. Grunnlaget for å legge den på Svalbard er de store avstandene fra Svalbard til ressursene på fastlandet, noe som vanskeliggjør gjennomføringen av større redningsaksjoner innen rimelig tid. I 2018 var det i underkant av 50 000 cruisepassasjerer på Svalbard der enkelte fartøy hadde en kapasitet på 4 500 passasjerer. Dagens beredskap på stedet er underdimensjonert for å kunne håndtere redningssituasjoner i en slik størrelsesorden og må derfor utbedres om man ønsker en fortsatt turistvirksomhet i området. Et ledd i kapasitetsøkningen vil være å sørge for helårsberedskap med redningsfartøy i området.



BEMANNING

I enhver bedrift stilles det krav for å sørge for en trygg arbeidshverdag, og for å ivareta sikkerheten til de som oppholder seg der, både arbeidstakere og kunder. På skip er dette ivaretatt, foruten ved bruk av regelverk, av en sikkerhetsbemanning. Sikkerhetsbemanningen skal på passasjerfartøy ikke bare ivareta sin egen, men også passasjerenes trygghet og sikkerhet ved uønskede situasjoner. Videre har mannskapet om bord ansvar for den daglige driften og vedlikehold av et fartøy, altså mer enn bare sikkerhetsfunksjon. Det er derfor ikke naturlig å sette likhetstegn mellom sikkerhetsbemanning og generell driftsbemanning, slik det synes å gjøre innen segmentet i dag.

«En relativt stor andel av de sjøansatte mener at det er relativt liten sannsynlighet for at flere definerte beredskapsoppgaver lar seg gjennomføre i forbindelse med evakuering og brann.»

Ved fastsettelse av sikkerhetsbemanning er prosessen i dag mangelfull. Det er kun krav om at rederiet sender inn en evakueringsanalyse

- Kartlegging av krisehåndtering på ferger (Safetec 2019)

sammen med et kontrollskjema for søknad om bemanning. Det bør i bemanningsforskriften og kontrollskjema for søknad om bemanning kreves at rederiet også skal sende inn øvrig dokumentasjon som forslaget til bemanning er basert på, herunder blant annet risikoanalyse og stillingsinstruks for hver stilling i organisasjonen. Videre må det dokumenteres fra rederiet at all dokumentasjon er forelagt skipsførere og tillitsvalgte for uttalelse.

Bemanningsforskriften bør videre gi skipsførere og tillitsvalgte anledning til å bringe saken inn til direktoratet dersom de, basert på erfaring når skipet er i fart, mener det er behov for å øke sikkerhetsbemanningen. Per i dag er denne muligheten begrenset til bekymringsmeldinger til direktoratet fra de sjøansatte.

En kartlegging gjennomført av Safetec i 2019 viser en økende bekymring blant de ansatte i fergefarten knyttet til kapasitet ved nødsituasjoner. Særlig oppleves evakuering av personer med spesielle behov, eksempelvis eldre og funksjonshemmede, som en oppgave det vil være vanskelig å gjennomføre i en nødsituasjon. Det knyttes også store bekymringer til sannsynligheten for å gjennomføre flere oppgaver som oppstår i nødsituasjoner samtidig. Dette gjelder eksempelvis en evakuering av passasjerer samtidig som man skal kontrollere en brann.

Sett i lys av at ferger i stor grad brukes av alle typer mennesker i befolkningen er dette svært bekymringsverdig. Det kan videre bemerkes at det transporteres rundt 42 millioner passasjerer per år, noe som gjør et fokus på generell sikkerhet ekstra viktig.

Mye av forklaringen til lav bemanning er økonomi. I forbindelse med anbudsprosesser tar ikke myndighetene hensyn til sikkerhet på fartøyene og pris teller mellom 80 og 90 prosent i prosessen. Dette fører til at rederiene senker bemanning der det er mulig for å kunne vinne frem i anbudsprosessene. Videre viser en undersøkelse gjort av Sjøfartsdirektoratet i 2019 at det i nær sagt alle tilfeller er rederienes egen bemanningsfastsettelse som vinner frem, og at det i klagesaker sjeldent lyttes til arbeidstakersiden.

Ønsker man et større fokus på sikkerhet innen segmentet må myndighetene legge til rette for dette. Enten ved å sørge for at ansvarlig myndighet i større grad legger vekt på forskjeller mellom sikkerhetsbemanning og driftsbemanning og instruerer rederiene deretter, eller ved at man legger til en sikkerhetskomponent i anbudsprosessene med tilhørende kostnadsøkning.

BEREDSKAP FOR MILJØ OG AKUTT FORURENSNING

Med stor næringsvirksomhet i og på havet øker sannsynligheten for uønskede hendelser som kan påvirke miljøet. Så lenge vi har et ønske om å høste fra havets ressurser har vi et felles ansvar for å ta vare på det, både ved å redusere risiko for akutt forurensning, og for å håndtere den på en tilfredsstillende måte om uhellet først er ute.

Forebyggende arbeid

Den viktigste innsatsen for å motvirke uønskede hendelser vil være et godt forebyggende arbeid, herunder god maritim trafikkovervåkning, en forholdsvis moderne maritim infrastruktur og nøyaktige og gode sjøkart.

Norge har allerede flere gode systemer som ivaretar det forebyggende arbeidet i de fleste av våre havområder, men også her er det særlige mangler i nordlige strøk, som igjen er blant de mest sårbare. For å sørge for en tilfredsstillende maritim infrastruktur må det iverksettes tiltak spesielt rettet mot nordområdene. En utbygging av AIS basestasjoner vil være et minimumsbehov.

Når det kommer til modernisering av den maritime infrastrukturen er det igangsatt et arbeid for å utstyre fyrlyktene med mer moderne lyskilder som krever mindre vedlikehold. For å ytterligere bedre denne infrastrukturen kan myndighetene se på en mer utstrakt bruk av radarfyr i særlig utsatte områder. Dette vil gi mannskap om bord flere muligheter for identifikasjon av posisjon og senke sannsynligheten for ulykker.

Norskekysten er forholdsvis godt kartlagt gjennom årevis av godt arbeid fra myndighetene. Det er derimot også her særlige mangler i nordområdene og rundt Svalbard. Myndighetene burde på bakgrunn av stor økning i trafikkbildet i disse områdene utbedre sjøkartene så snart som mulig.

Beredskap mot akutt forurensning

I Norge er det Kystverket som er nasjonal myndighet ved situasjoner som medfører akutt forurensning, og ivaretar også den statlige beredskapen mot akutt forurensning.

I det hele er den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning tilfredsstillende. Flere år med petroleumsvirksomhet har gjort det nødvendig å bygge opp en god beredskapsstruktur, med blant annet 15 depoter for oljevernutstyr langs kysten. Disse er godt bemannet og synes å fungere slik de skal.

Videre disponerer Kystverket et overvåkningsfly som tar fjernmålinger for å oppdage ulovlige utslipp og mengder med forurensning.

Et område man mangler tilfredsstillende kunnskap om er håndtering av oljeutslipp i kaldt klima. Med en økning av petroleumsaktivitet i nordområdene, herunder Barentshavet, må det iverksettes tiltak for å oppnå tilfredsstillende beredskap. Myndighetene må på bakgrunn av dette sørge for en god forskningsinnsats for å utvikle oljevernutstyr som håndterer utslipp i farvann med is og kaldt klima, samt kunnskap om dette.

INTERNASJONALT ARBEID

Internasjonale regelverk for sikkerhet og miljø

Norge har lenge vært et foregangsland i utarbeidelsen av nasjonale og internasjonale standarder og regelverk. Tilstedeværelsen Norge har i FNs maritime organisasjon (IMO) er markant, og Norge har vært med på å drive gjennom viktige prinsipper for sikker og miljøvennlig skipsfart.

For Norge har særlig utviklingen av Polarkoden i de senere år vært svært viktig. Med en økende skipstrafikk i våre nordlige farvann har det vært essensielt å få på plass et velfungerende rammeverk som sikrer en bærekraftig utvikling av skips- og næringsvirksomhet i nordlige og arktiske strøk.

Til tross for at utviklingen går i positiv retning er det viktig at Norge fortsetter å utøve press for å bedre sjøsikkerhet og miljøbestemmelser i internasjonal skipsfart. Skal man nå målsetninger om færre tapte liv til havs, og ikke minst internasjonale klimamål må man ha et godt og internasjonalt anerkjent regelverk som sørger for dette.

Internasjonal samarbeid mot piratvirksomhet

Norske skip og norske sjøfolk finnes på alle verdenshav. Norge som nasjon må på bakgrunn av dette gjøre en innsats for å beskytte egne borgere og norske næringsinteresser der det er mulig. I flere år har Norge i samarbeid med andre land, blant annet gjennom operasjon «Ocean Shield» i Adenbukta gjort en innsats for å trygge internasjonale seilingsleder.

Dette er et arbeid som til enhver tid må evalueres og opprettholdes ved behov, både gjennom diplomatiske kanaler og om nødvendig, gjennom utstyr og materiell. Myndighetene må derfor utvikle en helhetlig nasjonal strategi for systematisk å forbedre den maritime sikkerhetssituasjonen i utsatte havområder.

Kamp mot cyberkriminalitet

I en stadig mer digitalisert og autonom verden kommer det nye utfordringer knyttet til dette. Med en konstant oppkobling mot internett øker også sjansen for å bli utsatt for cyberkriminalitet. Konsekvensene for nasjonal infrastruktur og også skipstrafikken kan være store om man blir utsatt for denne typen hendelser.

På bakgrunn av dette må myndighetene iverksette en gjennomgang av cyberrelaterte utfordringer, og sikre at man etablerer gode systemer for å ivareta forsvar av den nasjonale digitale infrastrukturen. Det er videre viktig at man prioriterer forskningsinnsats som har som formål å avdekke og motvirke trusler i forbindelse med den digitale tidsalderen.



NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å SIKRE EN TILFREDSSTILLENDE SIKKERHETSBEMANNING PÅ NORSKE INNENRIKSFERGER
- Å OVERVÅKE OG UTVIKLE BEREDSKAPSSITUASJONEN I NORSKE HAVOMRÅDER SLIK AT DEN TIL ENHVER TID ER TILFREDSSTILLENDE DIMENSJONERT
- Å UTBEDRE OG FORBEDRE BEREDSKAPSSITUASJONEN I NORDOMRÅDENE MED SÆRLIG TANKE PÅ ØKT PASSASJERTRAFIKK OG NÆRINGSVIRKSOMHET
- Å BEDRE DET FOREBYGGENDE ARBEIDET MOT UTSLIPP I NORDOMRÅDENE
- Å FORTSATT VÆRE EN PÅDRIVER INNEN INTERNASJONALT REGELVERKSARBEID FOR Å BEDRE MARITIM SIKKERHET OG MARITIMT MILJØ

Havmiljø og klimamål

Havet og havnæringene vil være viktige for å nå fremtidens klimamål.
Skal vi utnytte de ressursene som finnes der, har vi også et felles ansvar for å ta vare på det.

Havet gir oss mange verdier, men havet er sårbart. Med økende grad av plastforsøpling, utslipp og overforbruk må man ta et felles ansvar for å sørge for at havet kan gi oss det vi trenger også i fremtiden, for det er mangfoldet i havet som skaper produktiviteten vi høster av. Gjennom mange år har Norge vært flinke på å utvikle og implementere gode regelverk for bærekraftig bruk av havet, og dette har ført til at norsk maritim næring står i en unik stilling for å kunne være ledende på utviklingen av løsninger for det grønne skiftet i og på havet.

Frakt av varer på sjøen er miljøvennlig. Det er den mest energieffektive transportformen man har, og det burde derfor være et mål i seg selv å sørge for at så mye som mulig av både den nasjonale og internasjonale varetransporten foregår på kjøll.

Norske rederier disponerer i dag verdens mest miljøvennlige og avanserte flåte, og den norske maritime teknologibransjen og verftsindustrien er verdensledende innenfor grønn skipsteknologi. Dette er en posisjon vi må sørge for å opprettholde også i fremtiden. Det er liten tvil om at mye av Norges verdiskapning vil foregå i det blå havet, men den vil også være grønn.

DAGENS SITUASJON

Det er et uttalt mål i nær sagt hele det politiske Norge at man skal satse på grønne løsninger som bygger opp under et bærekraftig og lønnsomt næringsliv. Gjennomgående i hele det norske næringslivet er det også støtte- og incentivordninger som har som mål å legge til rette for at bedrifter og virksomheter skal kunne velge miljøvennlige løsninger, uten at dette skal gå ut over bunnlinjen.

Maritim næring har flere lignende ordninger, blant annet gjennom godsoverføringsprosjekter og støtte fra Enova. Det er derimot en kjensgjerning at flere av disse ordningene har vært preget av mangel på langsiktighet. De har vært særs politisk utsatt, noe som gjør det vanskelig for en næring som må tenke langsiktig. Kondemneringsordningen for skip og CO₂ fritak for LNG fartøy er eksempler på dette. Det er derfor viktig at man fremover må fokusere på ordninger det er politisk enighet om og sørge for en mer langsiktig tankegang.



FN SINE BÆREKRAFTSMÅL



OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

Myndighetene må legge til rette for at maritim næring kan utvikle og ta i bruk nye miljøvennlige teknologier, samtidig som eksisterende virkemiddelapparat justeres i tråd med overordnede politiske målsetninger som eksempelvis økt grad av godsoverføring til sjøen. Samtidig er det viktig å fremdeles bygge opp under eksisterende virksomheter og hele tiden jobbe for at disse er mer miljøvennlige, eksempelvis ved elektrifisering av petroleumsinstallasjoner ved hjelp av offshore havvind.

Ett av havets store problemer er i dag en økende grad av forsøpling, særlig plastforsøpling. Det havner 8 millioner tonn med plast i havet hvert år, og uten tiltak vil dette firedobles innen 2050. Derfor er det viktig å iverksette tiltak mot plastforsøpling og miljøutslipp gjennom internasjonalt regelverksarbeid og øremerkede støtteordninger.

Det er i skipsfarten vi finner mange av de store mulighetene for enkle utslippskutt. På bakgrunn av dette har FNs maritime organisasjon (IMO) vedtatt, med Norge i en ledende posisjon, å kutte totalutslipp fra sektoren med 50 prosent innen 2050. For å sørge for at denne omstillingen skjer i takt med de målsetningene man har må man initiere gode tiltak for dette, enten gjennom krav til miljøvennlig transport i offentlige anskaffelsesprosesser, eller ved etablering av et næringsstyrt CO₂ fond der innbetalingen skal benyttes til å støtte klimavennlige initiativ. Slike tiltak vil bidra til å øke omstillingstakten i maritim næring, og øke den eksisterende satsingen på alternative drivstoff og effektivisering av maritime operasjoner.



EN GRØNN SKIPSFART

I norsk nærskipsfart ser man et stort potensial for klimareduksjon. Både ved å stimulere til økt andel av godstransport på kjøll, og ved å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi. Denne næringen opplever derimot stor konkurranse som gjerne har bedre subsidier og bedre vilkår. Ønsker myndighetene å senke klimautslipp samtidig som man reduserer de samfunnsøkonomiske kostnadene forbundet med veiulykker, veislitasje og køer må man derfor innføre en tiltakspakke for grønn skipsfart.

Grønn nærskipsfart

Den norske nærskipslåten er gammel og lite miljøeffektiv. Dagens virkemiddelapparat legger likevel ikke til rette for at låten enkelt kan fornyes. Man trenger derfor en helhetlig pakke med målrettede tiltak rettet mot både rederier og norsk verftsindustri.

Fornytelse av nærskipslåtslåten vil gi positive ringvirkninger i resten av den maritime klyngen. Normalt har skipene i dette segmentet vært fornyet ved kjøp av brukte skip fra det europeiske markedet. I dag ser stadig flere nærskipslåtsrederier på muligheten for å fornye låten med bygging av nye skip.

Norske verfts-, tjeneste- og utstyrsbedrifter er verdensledende, spesielt innen teknologisk avanserte løsninger som vil etterspørres når klima- og miljøutslippene i sjøtransporten skal reduseres.

Norske verft har i dag en verdiskaping på 6,7 mrd. kroner. Verftene sysselsetter omlag 8 500 personer, har en viktig rolle og posisjon i lokalsamfunnene og er en særdeles viktig brikke i den norske maritime klyngen. Det finnes små og store verft langs hele kysten, og mange av disse er egnet for å bygge lasteskip i nærskipsfart. Det vil også innebære et nytt forretningsområde for disse verftene som i liten grad bygger slike skip i dag.

Det er derimot ikke bare en satsing på grønne skip som må til. Det hjelper lite å ha en grønn låte om ikke den samme låten har oppdrag. På bakgrunn av dette må myndighetene gjennomføre en større satsing på godsoverføring fra vei til sjø. Frakt på kjøll er flerfoldige ganger mer miljøvennlig enn tungtransport på vei og vil ha en særdeles god klimaeffekt.

«For alle segmenter er det imidlertid mulig å bygge lavutslippsskip med opptil 40% CO₂-reduksjon; først og fremst gjennom batterihybridisering med LNG, og med opptak av energieffektiviseringstiltak, herunder som del av låtefornying.»

- Barometer for grønn omstilling av skipsfarten (DNVGL)

I nærskipsfarten har man et stort potensial for utslippsreduksjon ved å benytte alternative drivstoff. Ved at man fjernet fritaket for CO₂ avgift på LNG ble derimot dette potensialet vesentlig svekket. For skip som opererer over lengre avstander enn fergetrafikken er mulighetene for helhetlig elektrifisering i dag en umulighet. Hvis man

derimot har hybridløsninger mellom LNG og elektrisitet har man et potensial for en utslippsreduksjon på om lag 40 prosent sammenlignet med diesel.

NORSK GASS SOM EN DEL AV LØSNINGEN

Det totale energiforbruket i Europa er i stor grad dominert av fossile brennstoff i form av kull, olje og gass. Totalt står disse tre energiformene for rundt 74 prosent av det totale energiforbruket. Av disse tre er det klart at naturgass er den mest klimavennlige energiformen.

Norge er en viktig leverandør av gass til det europeiske kontinentet, og dermed en viktig bidragsyter til en mer klimavennlig energimiks, da alternativet i hovedsak hadde vært solide fossile brennstoffer i form av kull. Erstatte man kullkraft med gass vil CO₂ utslippene halveres, slik man har opplevd i USA og Storbritannia der målrettede tiltak har ført til en kraftig reduksjon.

En annen stor fordel ved naturgass er lagringskapasitet, noe som er problematisk for flere fornybare former, da særlig sol og vindkraft. Dette gjør at naturgass er en viktig balansekraft for fornybar energi. Så lenge fornybare energikilder varierer i strømproduksjon trenger man balansekraft. Gass kan raskt skrus av og på og utfyller derfor fornybar energi på en god måte.

Ved hjelp av havvindsteknologi og landstrøm har de norske oljefeltene et stort potensial for å redusere utslippene i forbindelse med produksjon. Bare ved Johan Sverdrup er det estimert årlig utslippsreduksjon på 460 000 tonn CO₂. Inkluderer man de planlagte utbyggingene ved Troll og Sleipner er årlig reduksjon estimert til 1,3 millioner tonn CO₂, tilsvarende ¼ av den norske bilparken. Etablerer man gode offshore havvindparker er derimot potensialet langt høyere.



KARBONFANGST OG -LAGRING

Stor befolkningsvekst og høyere levestandard gjør at vi i fremtiden kommer til å trenge mer energi enn det vi gjør i dag. En konsekvens av dette er at det er vanskelig å fase ut alle fossile energikilder i nærmeste fremtid. For å redusere CO₂-utslipp må vi derfor utvikle teknologiske løsninger som bidrar til et redusert utslipp.

Europakommisjonen har identifisert karbonfangst og -lagring som ett av syv tiltak for å kunne nå et mål om klimanøytralitet i Europa innen 2050. Videre har det internasjonale energibyrået (IEA) uttalt at verden må fange og lagre seks milliarder tonn CO₂ pr. år fra 2050 om vi skal lykkes med å nå FNs klimamål.

Norge er i en god posisjon for å kunne lede an i utviklingen av gode alternativer for karbonfangst og -lagring. Vi har også etablerte deponier i form av nedlagte oljebrønner på kontinentalsokkelen, samt en skipsflåte som kan brukes til transport. Norske myndigheter må derfor sørge for en god forsknings- og utviklingsinnsats for å fremstille gode løsninger for karbonfangst og -lagring.

MARIN FORSØPLING

Maritim næring har både et ansvar for, og en mulighet til å finne løsninger for å bekjempe en av vår tids største utfordringer, marin forsøpling. Plastforsøplingen er en trussel mot alt dyreliv i havet. Søppelet finnes på overflaten og helt ned til de dypeste av verdens havområder. Alt fra de minste plankton til de største hvalene påvirkes av plasten.

Forsøplingen er også en trussel mot mennesker. Hvis fisk og annen sjømat blir syke og dør, forsvinner både matfatet og arbeidsplassene til millioner av mennesker, særlig der problemet er størst i ulike deler av Asia. Plastforsøpling er også en trussel mot rent drikkevann i disse områdene.

Den norske maritime klyngen er posisjonert for å utvikle teknologier og løsninger for å kunne kartlegge omfanget av forurensing og nye konsepter som kan bidra til opprydning.

For at man skal kunne føre en effektiv kamp mot marin forsøpling er man avhengig av støtte. Det er et begrenset marked for næringsliv å levere løsninger til, og markedet er preget av lav betalingsvilje. Myndighetene må derfor innføre gode incentivordninger for landbasert maritim næring for å sørge for god teknologiutvikling.

«Rene og rike hav er en forutsetning for en bærekraftig havøkonomi. Fremtidig verdiskaping er avhengig av god miljøtilstand og et rikt naturmangfold i havet. Havpolitikken skal beskytte miljøverdier i Norges kyst og havområder, ivareta havet som matfat og legge til rette for bærekraftig bruk av havets ressurser..»

- Regjeringens havstrategi



NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å INNFØRE EN TILTAKSPAKKE FOR GRØNN SKIPSFART SOM SKAL SAMLE VIRKEMIDLER OG LEGGE TIL RETTE FOR FLÅTEFORNYING INNEN NÆRSKIPSFART
- Å GJENINNFØRE FRITAK FOR CO₂ AVGIFT PÅ FARTØY SOM BRUKER LNG
- Å ETABLERE TILTAK SOM SØRGER FOR UTBYGGING AV HAVVIND MED MÅLSETNING OM Å ØKE GRADEN AV ELEKTRIFISERING AV SOKKELEN
- Å LEGGE TIL RETTE FOR EN GOD FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSINNSATS MED MÅLSETNING OM Å ETABLERE EN GOD LØSNING FOR KARBONFANGST OG -LAGRING
- Å INNFØRE INCENTIVER FOR Å UTVIKLE TEKNOLOGI OG LØSNINGER SOM KAN KARTLEGGE OMFANGET AV FORURENSNING OG BIDRA TIL OPPRYDNING

Fremtidens havnæring

I havet finner vi uante muligheter for verdiskapning. Muligheter som vil være sentrale å utnytte om vi skal skape nye arbeidsplasser og opprettholde et godt velferdssamfunn

Norge har alltid levd av havet, og det skal vi også gjøre i fremtiden. De siste femti årene har vi vært velsignet med en oljeindustri som ikke bare har gitt oss et velferdsnivå som andre kan drømme om, men som også har gitt oss en teknologiutvikling som rustet oss for fremtiden. Det er på ryggen av oljeeventyret vi skal bygge det neste eventyret. Bygge nye grønne næringer i og på havet.

OECD har anslått at global verdiskapning i havnæringene vil doble seg frem mot 2030. Denne verdiskapningen er Norge og norsk maritim næring godt posisjonert til å være en del av.

Når vi nå skal se fremover og satse på havet. Satse på alt fra havvind til offshore oppdrett og mineraler, så er det viktig at vi fortsetter å tenke klynge. Skal vi som nasjon dra nytte av dette, er det helt essensielt at vi har en helhetlig norsk leverandørkjede.

«De fremvoksende næringene bygger videre på kompetansen og teknologien som er utviklet i etablerte havnæring, og særskilt leverandørindustrien til olje- og gassnæringen. Det grønne skiftet gir nye muligheter for omstilling, innovasjon og vekst.»

- Regjeringens havstrategi

DAGENS SITUASJON

Foruten de mer tradisjonelle markedene som frakt av gods og passasjerer, samt offshoreoperasjoner innen olje- og gassvirksomheten ser man i Norge en økt satsing på havvind. Innen andre næringer med potensial for vekst, eksempelvis havbunnsmineraler, er det en langt mindre del av den norske maritime næringen som har fotfeste.

Det er ikke bare den norske maritime næringen som ser vekstpotensial i havet. Man har stor konkurranse fra andre maritime stormakter som gjennomfører storstilte satsinger for å posisjonere seg for fremtiden.

Norge besitter derimot en stor fordel sammenlignet med flere andre nasjoner, vi innehar en maritim kompetanse i verdensklasse som er overførbart til flere av de fremtidige næringene. Det er derfor essensielt at den norske erfaringsbaserte kompetansen ivaretas og utnyttes videre.

OVERORDNEDE POLITISKE BEHOV

Det fremste politiske behovet er at myndighetene legger til rette for at norsk maritim næring kan opparbeide seg kompetanse om fremtidens havnæringer gjennom gode rammevilkår og tilskuddsordninger. Innen flere av de potensielle næringene har næringen et godt utgangspunkt som følge av teknologien, tonnasjen og de ansatte som allerede er i næringen, men ikke for alle.

Fremtidens havnæringer vil også potensielt løse mange av de utfordringene man nå står ovenfor. Offshore havvind er en god kilde for stabil fornybar energi, og karbonfangst og -lagring vil kunne løse flere av nåtidens klimautfordringer. Felles for de alle er at man har behov for en storstilt forsknings- og utviklingsinnsats innen alle segmenter.

Myndighetene må videre lage gode incentiver og regler for å bygge opp en helhetlig industri, uansett hvilke grønne eventyr vi satser på i havet. Det må være krav om lokalt innhold, og man må høste de gode erfaringene man har opparbeidet seg fra det norske oljeeventyret.

I starten av den norske oljealderen ble det satt målsetninger som et samlet storting var enige i. Man skulle sørge for at norske verftsindustri og leverandørindustri skulle gis en fordel i leveransene til oljeindustrien, og man skulle sørge for at kompetanse på oljeindustrien ble utviklet i norske foretak. Dette er overførbart til nær sagt alle potensielle fremtidsnæringer og det er gode rettesnorer for å starte et nytt industrieventyr i havet.



OFFSHORE HAVVIND

Havvind er i dag i startfasen når det gjelder utvikling og implementering. Man ser likevel at det begynner å bli kommersielt lønnsomt som følge av kostnadsreduksjoner knyttet til utvikling og bygging, og en vekst i etterspørsel på bakgrunn av endringer i elektrisitetsblandingen til flere land, særlig på det europeiske kontinentet, og rapporten «*Global Offshore Wind Market Report*» fra 2019 anslår veksten som stabil, og mulig tiltagende.

På bakgrunn av eksisterende flåte og maritim kompetanse fra offshorenæringen, har Norge og norsk industri en unik sjanse til å posisjonere seg i toppsjiktet på verdensbasis i den fremvoksende næringen, særlig når det kommer til flytende installasjoner til havs. Det er videre verdt å påpeke at om man skal nå de målsetninger som er satt i Parisavtalen, samt i FNs bærekraftsmål, så må man ha en større utvikling av, og satsing på grønne energikilder.

Norge har allerede en sterk maritim leverandørindustri, med en verdensledende kompetanse. Norske rederier har gjennom flere år operert i havvindsegmentet, men da hovedsakelig bunnfast vindkraft.

Den maritime leverandørindustrien og kompetansen som eksisterer i Norge i dag er i stor grad knyttet opp mot petroleumsvirksomhet. Denne kompetansen har en klar overføringsverdi til havbasert vindkraft. Operasjonelt er det ikke store forskjeller på å klargjøre og bygge ut havbaserte vindparker, og installasjon og forflytning av boreplattformer.

Denne kapasiteten er derfor direkte overførbar til utviklingen av havbasert vindkraft. Om den i tillegg blir komplettert med en landbasert maritim industri som kan videreutvikle eksisterende teknologi vil den norske maritime klyngen kunne levere hele utbygging- og utviklingsprosessen.

For at man skal kunne nå den gode målsetningen om å ha en helhetlig norsk leverandørindustri i segmentet er det essensielt at myndighetene legger til rette for dette. Et viktig grep vil være å 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.

Norsk petroleumindustri er, etter fusjonen av Statoil og Hydro, preget av én stor operatør med flere mindre. Konsekvensen av en enkeltstående operatør med et tilnærmet monopol på norsk sokkel har ført til en situasjon med betydelig kontroll av markedspris på leverandørtjenester. Dette har vist seg å være lite levedyktig, særlig for rederiene.

Når man nå skal bygge opp en ny industri i Norge er det derfor viktig at man etablerer et rammeverk som sikrer et bredt aktørmangfold gjennom gode rammebetingelser. Et bredt aktørmangfold vil sikre en god konkurransesituasjon for leverandørindustrien som igjen vil maksimere potensiell utvikling i segmentet.

Et bredt aktørbilde vil også komme norske lokalsamfunn til gode. Den eksisterende maritime industrien er spredt over hele landet, og det er naturlig at fremtidens maritime industri også gjør dette.

Utnyttelsen av Norges ressurser, herunder også energiresurser har alltid fulgt et prinsipp om at den må komme hele Norge til gode. Det er derfor viktig at incentivene og rammebetingelsene som blir innført hensyntar dette. Alt fra verft, teknologiutviklere, redere og arbeidstakere må bli innebefattet i utviklingen av regelverket. Andre nasjoner, eksempelvis Nederland og Tyskland har regelverk som er forholdsvis omfattende i så måte.

KARBONFANGST OG -LAGRING

Karbonfangst og -lagring kan være en av løsningene på klimakrisen. Det vil også kunne skape et nytt norsk industrieventyr. I en SINTEF-rapport fra 2018 ble det beregnet at karbonfangst og -lagring har et potensial for å skape mellom 30 000 og 40 000 nye arbeidsplasser frem mot 2050. Det viktigste funnet fra rapporten er derimot at teknologien kan styrke konkurransekraften til eksisterende arbeidsplasser innen petroleumsvirksomhet.

En utvikling av CO₂ håndtering vil også muliggjøre en forlengelse av attraktiviteten ved norsk sokkel knyttet til utvinning av gass. For maritim næring vil det sørge for en fortsatt god, og potensielt økt aktivitet på norsk sokkel, da gassreservene i 2017 fremdeles var estimert til 61 prosent av de totale gjenstående nasjonale ressursene.

CO₂-håndtering vil være en viktig bidragsyter for å kunne produsere rent drivstoff i form av hydrogen. Dette er en energibærer for en rekke formål og potensialet er høyt for maritim virksomhet. Hydrogen er nær det perfekte drivstoffet for skip, men det er få investeringer i fartøy som bruker det grunnet mangel på infrastruktur og tilgang. Om tilgangen økes er det naturlig å anta at rederiene ser flere muligheter for bruk av drivstoffet.

På bakgrunn av Norges særskilte posisjon for å kunne utvikle gode konsepter for karbonfangst og -lagring er det essensielt at myndighetene legger til rette for det. Man må innføre gode incentiver for næringslivet og sørge for en storstilt satsing på forskning- og utviklingsarbeid innen segmentet.



MINERALUTVINNING TIL HAVS

Utvinning av mineraler fra havbunnen fremstår som mest attraktivt i et globalt, fremfor nasjonalt perspektiv, hvor et økende press på mineralforekomster på land "presser" frem en økende interesse for å utvinne disse til havs. Når det gjelder forekomster på norsk sokkel har en kartlegging fra Oljedirektoratet vist at det er forholdsvis høye mineralforekomster i nordområdene.

Det er derimot vanskelig å spå fremtiden til havbasert mineralutvinning. Analyser er sprikende og kostnadene per i dag er høye. Videre er det lite kartlagt hvilken innvirkning mineralutvinning har på det marine miljøet. Betydningen av å utvikle teknologier og utstyr som er både bærekraftige og kostnadseffektive vil derfor være essensielt for fremtiden til næringen. Rent kommersielt er det derimot klart at potensialet er stort, så lenge det kan utnyttes.

For å gripe disse muligheten vil teknologi fra offshore og maritim i sum kunne gi viktige bidrag til utviklingen av konkurransedyktige og bærekraftige løsninger. Det bør være rom for betydelig verdiskaping hos norske aktører i dette markedet i alle deler av den maritime klynge.

Det burde uansett være av interesse for norske myndigheter å satse på mineralutvinning til havs, da vi allerede er godt posisjonert for å gripe enhver mulighet for utvikling innen havbaserte næringer.

SJØMAT OG MARIN VIRKSOMHET

Man har i Norge allerede en velutviklet sjømatindustri. Norge er verdensledende på lakseoppdrett og de fire største oppdretterne i verden er norske. Oppdrett av atlantisk laks har vært gjenstand for en betydelig teknologisk utvikling de siste 40 årene, og det har ført til mange ringvirkninger for øvrig maritim og marin industri.

Det er allikevel et stort potensial for å videreutvikle og forbedre denne næringen om man velger å se ut i havet. Utviklingen av havbaserte oppdrettsanlegg er storstilt, og en forflytning og ekspansjon av næringen ut i havet vil løse flere av problemene som kan oppstå ved storskala oppdrett nærmere land, eksempelvis innvirkningen på lokal marin fauna.

I dag ligger verdiskapningen for marin næring på om lag 67,8 milliarder i henhold til SSB, men har et potensial for økning i omsetningspotensial til 500 milliarder innen 2050 ifølge utredningen «Verdiskapning basert på produktive hav 2050». Dette er et betydelig tall. Tallene representerer enorme verdier for nasjonen som helhet, og koblet med den industrielle og politiske ambisjonen om å løfte produksjonen ytterligere, ligger det store muligheter for maritim næring innen dette området. Skal man derimot kunne realisere en betydelig vekst fra dagens nivå er man avhengig av at utfordringer man ser med lakselus overvinnes. En av løsningene på dette er å flytte industrien ut i åpne farvann for å senke smittefare. Et positivt aspekt ved dette vil også være en substansielt lavere negativitet ved lakserømming.

En viktig forutsetning for å realisere potensialet er teknologiutvikling, overføring av erfaringer fra maritim næring og offshorenæringen. Sjømatnæringen representerer følgelig en betydelig mulighet for å kunne løfte kunnskap, kompetanse og teknologi fra offshore og maritim. Myndighetene må derfor legge til rette for dette gjennom god forskningsinnsats, regelverk og tiltak for å ivareta og utvikle nødvendig kompetanse.



NORSK SJØOFFISERSFORBUND OPPFORDRER MYNDIGHETENE TIL:

- Å IMPLEMENTERE ET REGELVERK SOM SIKRER NORSK KOMPETANSE I HAVVINDSEGMENTET GJENNOM Å INNFØRE KRAV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR PÅ BÅDE LEVERANDØR- OG OPERATØRNIVÅ
- Å BYGGE OPP EN NASJONAL STRATEGI FOR HAVVIND SOM FAVNER HELE DEN MARITIME SEKTOREN.
- Å 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, ARBEIDSPLASSE OG EKSPORTERBAR TEKNOLOGI FOR HAVVIND
- Å INNFØRE GODE INCENTIVER FOR NÆRINGSLIVET OG SØRGE FOR EN STORSTILT SATSING PÅ FORSKNING- OG UTVIKLINGSARBEID INNEN KARBONFANGST OG -LAGRING
- Å LEGGE TIL RETTE FOR UTVIKLING AV KOSTNADSEFFEKTIV OG BÆREKRAFTIG TEKNOLOGI INNEN MINERALUTVINNING TIL HAVS
- Å LEGGE TIL RETTE FOR OFFSHORE HAVBRUK OG GJENNOM REGELVERK OG ANDRE TILTAK SØRGE FOR Å UTVIKLE OG IVARETA NØDVENDIG KOMPETANSE



NORSK SJØOFFISERSFORBUND 2020