



NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Samlet oversikt

Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid

Regjeringens maritime strategi



INNHOOLD

Statsrådets forord x

01 Sammendrag 7

02 Den maritime næringen 11

03 Maritim politikk for fremtiden 19

3.1. Fartsområde 21

3.2. Miljø 24

3.3. Sjøfartsadministrasjon og forenkling 29

3.4. Kompetanse og utdanning 32

3.5. Forskning, utvikling og innovasjon 38

3.6. Internasjonale rammebetingelser 42

3.7. Blå vekst 49

3.8. Nordområdene 53

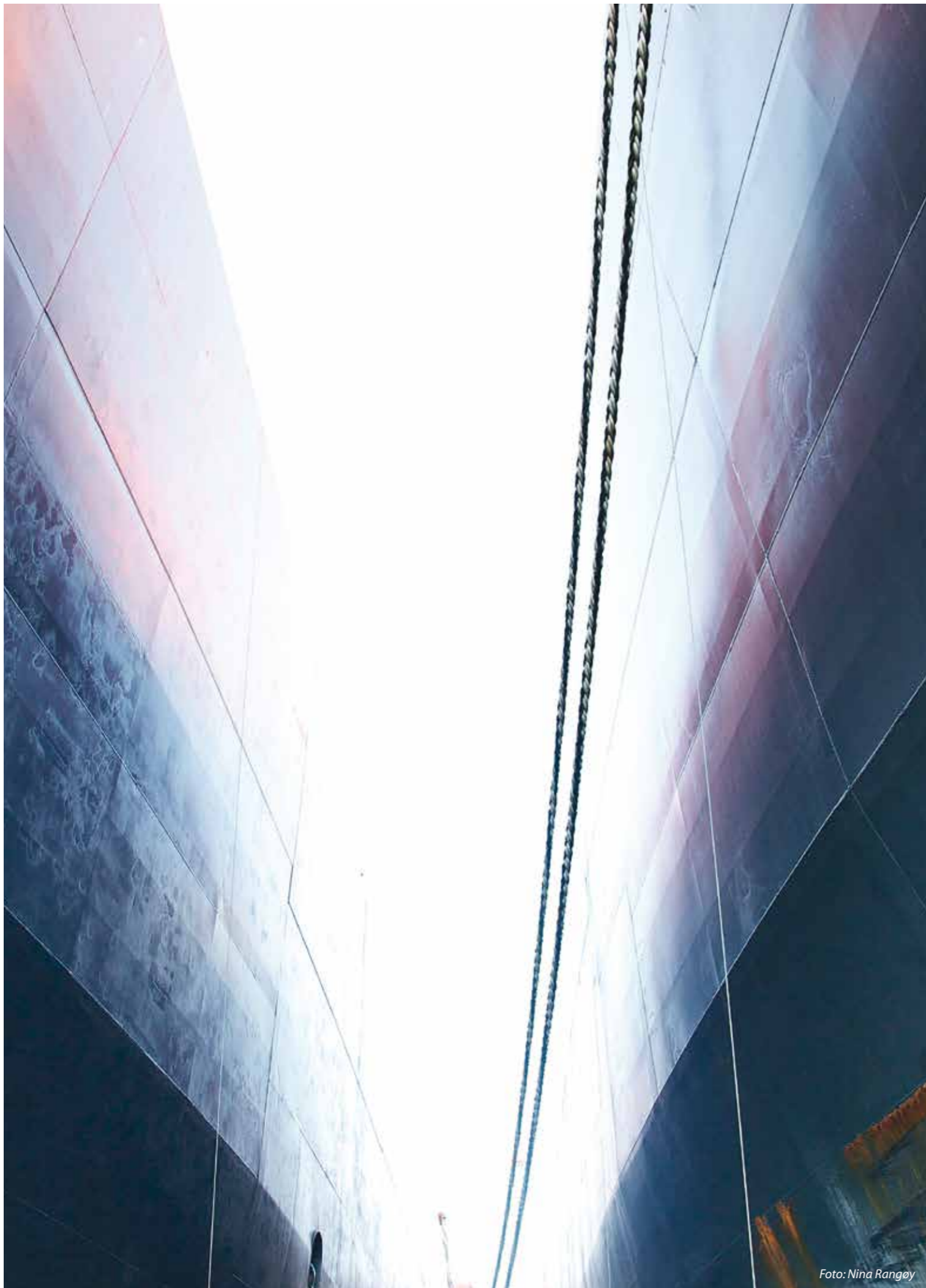


Foto: Nina Rangøy



STATSRÅDENS FORORD

Regjeringens satsing på den maritime næringen er godt forankret i Sundvolden-plattformen. Den maritime næringen er i dag blant Norges mest globale, innovative og fremtidsrettede næringer og har sysselsetting, verdiskaping og ringvirkninger for andre næringer som gjør den til en viktig drivkraft i norsk næringsliv. For at næringens verdiskapingspotensial skal videreutvikles, må den gis den politiske oppmerksomhet som kreves for å fortsette den positive utviklingen.

Regjeringen har allerede en betydelig satsing på den maritime næringen. Vi har en konkurransedyktig rederiskatteordning, som vi vil videreføre. Nettolønnsordningen er styrket, og regjeringen har bevilget mer penger til forskning og utvikling. Samtidig ser vi at antall skip i NIS-registeret har falt betydelig, at en stadig mindre del av godstransporten langs kysten skjer med norskregistrerte skip, og at offshoreflåten møter utfordringer ved fallet i oljeprisene. Videre har vi fortsatt et uutnyttet potensial både med hensyn til å gjøre skipsfarten grønnere og ved å utvikle ny og anvende kjent teknologi på tvers i havrommet. Dette er bakgrunnen for at regjeringen nå legger frem en maritim strategi. Gjennom denne strategien ønsker regjeringen å etablere stabile og fremtidsrettede rammebetingelser som grunnlag for fremtidig vekst og verdiskaping for den maritime næringen i Norge.

Det er viktig at vilkår og rammebetingelser utformes på en måte som effektivt stimulerer til utvikling og verdiskaping i den maritime næringen. For å bidra til dette inviterte jeg høsten 2014 representanter for

den maritime næringen til fem tematiske høringsmøter i ulike deler av landet. Jeg har også hatt møte med Strategisk råd for maritim utvikling (MARUT). Gjennom disse møtene har næringen bidratt med kunnskap og gitt verdifulle råd til regjeringens arbeid med denne strategien.

Mulighetene som næringen står overfor, blir ikke realisert av seg selv, men krever langsiktig satsing fra de ulike aktørene. Samspillet mellom myndigheter, forskning og de kommersielle og industrielle aktørene i næringen er helt sentralt i denne sammenhengen. De mulighetene maritim næring gir for verdiskaping og industriell aktivitet, er det i første rekke næringen selv som kan utvikle og realisere.

Sentrale områder i regjeringens satsing på den maritime næringen er: fartsområde, miljø, sjøfartsadministrasjon og forenkling, kompetanse og utdanning, forskning, utvikling og innovasjon, internasjonale rammebetingelser, blå vekst og nordområdene.

Dette strategidokumentet inneholder en gjennomgang av myndighetenes innsats og virkemidlene som er relevante for videre utvikling og verdiskaping i maritim næring – samt konkrete tiltak som skal bidra til å nå våre ambisjoner for den maritime næringen på disse områdene.

Jeg ser frem til fortsatt godt og nært samarbeid med aktørene i næringen. Det er kun i fellesskap at vi kan sikre at den maritime næringen også i fremtiden forblir en av våre viktigste bærebjelker for norsk verdiskaping og sysselsetting!

Stein Lunde



01

SAMMENDRAG



Bærekraftig vekst og verdiskaping er regjeringens hovedmål for den maritime næringen.



FARTSOMRÅDE



MILJØ



SJØFARTSADMINISTRASJON
OG FORENKLING



KOMPETANSE
OG UTDANNING

Regjeringens hovedmål for den maritime næringen er bærekraftig vekst og verdiskaping. Den maritime strategien presenterer regjeringens politikk for å realisere det maritime potensialet i de havbaserte næringene.

For å nå dette målet vil regjeringen:

- legge til rette for at vi også i fremtiden er en ledende sjøfartsnasjon med en stor norsk flåte
- stimulere til grønn vekst for norsk maritim næring og økt bruk av miljøteknologiske løsninger og mer miljøvennlig drivstoff for skip
- sikre en effektiv og kundeorientert sjøfartsadministrasjon og konkurransedyktige skipsregistre
- styrke tilgangen på godt kvalifisert personell til norsk maritim næring
- stimulere til økt forskning, utvikling og innovasjon for å styrke verdiskapingen og konkurranseevnen i maritim næring
- arbeide for enhetlige globale rammebetingelser for næringen, åpne markeder, høye krav til sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder
- utvikle en sterk norsk havklynge, gjennom å stimulere til økt samhandling mellom de havbaserte næringene
- sikre en bærekraftig maritim verdiskaping i nordområdene hvor hensyn til økt aktivitet, sikkerhet og miljø ivaretas

Fartsområde

Regjeringen vil legge til rette for at vi også i fremtiden skal være en ledende sjøfartsnasjon med en stor norsk flåte. For å opprettholde og videreutvikle maritim næring er det viktig å sikre en betydelig og konkurransedyktig flåte under norsk flagg. Regjeringen vil videreføre rederiskatteordningen, styrke tilskuddsordningen og myke opp fartsområdebegrensningene for NIS-skip.

Miljø

Regjeringen har ambisiøse miljømål for den maritime næringen. Potensialet for utvikling av en grønn norsk skipsfart er stort. Et grønt skifte vil bidra til å styrke verdiskapingen i næringen og gi et konkurransefortrinn.

Sjøfartsadministrasjon og forenkling

For at rederiene skal velge norsk flagg er det viktig at vi har en moderne sjøfartsadministrasjon som tilbyr gode løsninger for den maritime næringen. Regjeringen vil arbeide videre med å legge til rette for å utvikle en sjøfartsadministrasjon som tilbyr digitale tjenester, tilgjengelighet og service.

Kompetanse og utdanning

Norge er et høykostland, men vi er konkurransedyktige innen kunnskapsbaserte produkter. Tilgangen på kompetanse er derfor avgjørende for å opprettholde og utvikle konkurranse- og verdiskapingsevnen i maritim næring. Regjeringen vil styrke maritim utdanning og kunnskapsutvikling.



FORSKNING, UTVIKLING
OG INNOVASJON



INTERNASJONALE
RAMMEBETINGELSER



BLÅ VEKST



NORDOMRÅDENE

Forskning, utvikling og innovasjon

Forskning, utvikling og innovasjon er nødvendig for utviklingen av den maritime næringens konkurransekraft og evne til omstilling. Det offentlige virkemiddelapparatet skal bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget for maritim forskning, utvikling og innovasjon i næringen.

Internasjonale rammebetingelser

Den norske maritime næringen er global og er avhengig av å lykkes internasjonalt. Regjeringen vil arbeide aktivt for at næringen har konkurransedyktige rammebetingelser og sikres adgang til internasjonale markeder.

Blå vekst

Norge har høy kompetanse og sterke fagmiljøer innenfor de havbaserte næringene. Imidlertid kan maritim, sjømat- og olje- og gassnæringene vokse mer ved å lære av hverandre. Regjeringen vil stimulere til økt samarbeid mellom de havbaserte næringene.

Nordområdene

Norge har lange tradisjoner for skipsfart i nordområdene, og norsk maritim næring har en omfattende kompetanse på de særskilte forhold og utfordringer som råder i Arktis. Regjeringen vil arbeide for at Norge videreutvikler sin posisjon som ledende arktisk maritim nasjon.

Strategien peker på en rekke tiltak for å følge opp regjeringens hovedprioriteringer på disse områdene.

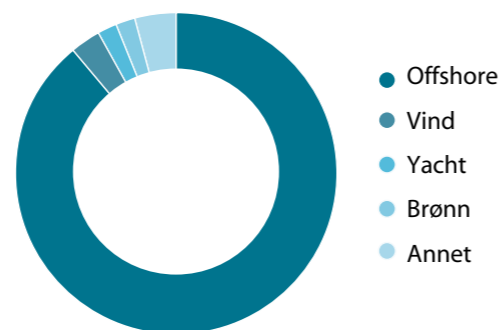


02

DEN NORSKE MARITIME NÆRINGEN

	VERDISKAPING, MRD.		SYSSELSETTING ³	
	2004	2013	2004	2013
Rederi	43,5	102,0	37 956	48 022
Tjenester	14,9	35,2	20 712	28 393
Utstyr	9,5	28,5	14 013	24 714
Verft	3,3	8,7	8 077	11 098
Totalt	71,2	174,4	80 757	112 227

Tabell 1: Verdiskaping og sysselsetting maritim næring 2004-2013
Kilde: Menon Business Economics.



Figur 1: Ordreboken ved norske verft
Kilde: Norsk Industri.

Maritim verdiskaping og sysselsetting

Norge har en internasjonalt ledende maritim næring, med konkurransedyktige bedrifter innenfor hele bredden av det maritime nærings-spekteret. Maritim næring har stor betydning for bosetting, verdiskaping og sysselsetting, særlig i distriktene. Næringen er samtidig svært internasjonal og har en høy eksportandel.

I *Et kunnskapsbasert Norge*¹ defineres maritim næring som virksomheter som designer, utvikler, bygger, leverer, vedlikeholder, modifierer, eier, opererer og omsetter skip, utstyr og spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter. Alle bedrifter som har mer enn 50 prosent av sin omsetning i maritim næring, er inkludert i verdiskapings- og sysselsettingstallene i dette kapitlet. Når næringen defineres så bredt, inkluderes store deler av de kunnskapsbaserte tjenestenæringene, og maritim næring får en betydelig overlapp med deler av offshore-næringen.

Menon Business Economics har på oppdrag fra Maritimt Forum utarbeidet rapporten «*Maritim verdiskapingsbok 2015*», som inneholder en oppdatering av verdiskapingstall og andre nøkkeltall for maritim næring. I følge denne rapporten hadde norsk maritim næring i 2013 en verdiskaping på 175 milliarder kroner². Dette er en økning på 145 prosent fra 2004. Sysselsettingen i maritim næring var i 2013 på om lag 112 000 personer og har i samme periode økt med om lag 31 500 personer, tilsvarende 40 prosent

flere enn i 2004. Maritim næring var i 2013 Norges nest største eksportnæring etter olje og gass, og utgjorde 38 prosent av Norges samlede eksport (ekskludert olje og gass).

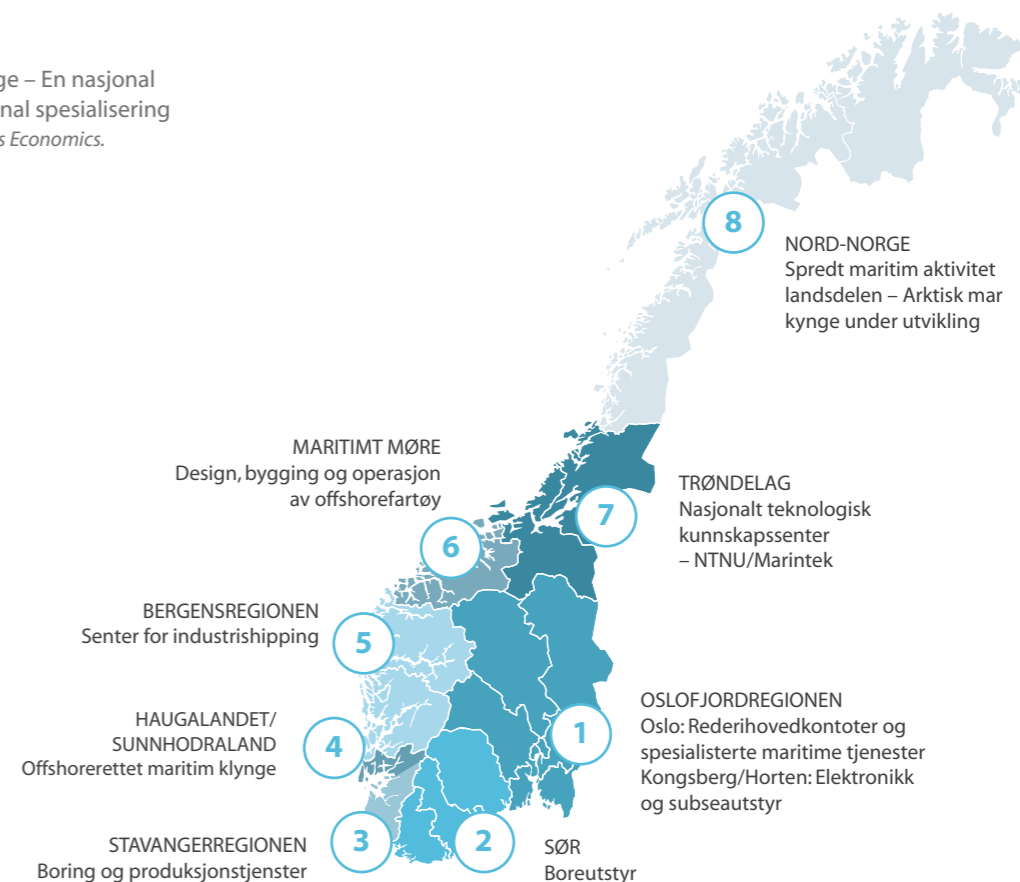
Maritime utstyrsleverandører har hatt den sterkeste veksten det siste tiåret. Verdiskapingen er tredoblet i perioden, samtidig som sysselsettingen har økt med 76 prosent. Norsk Industri anslår at om lag 60 prosent av utstyrsleveransene er til offshoremarkedet.

Maritime tjenesteleverandører er bredt sammensatt og omfatter blant annet design, konsulent-tjenester, forsikring, meglings-, klassifiserings- og finansielle tjenester. Dette segmentet har hatt en verdiskapingsvekst på 137 prosent de siste ti årene, og en økning i sysselsetting på 37 prosent.

Norske skipsverft har hatt en verdiskapingsvekst på 164 prosent de siste ti årene, og en sysselsettingsvekst på 37 prosent. Norske verft bygger hovedsakelig spesialiserte, relativt små skip for norske redere. Offshoreskip er den klart dominerende fartøytypen.

Rederiene har hatt en verdiskapingsøkning på 134 prosent i perioden, og en vekst i sysselsetting på 27 prosent. Offshorerederiene har hatt særlig sterk vekst, over 20 prosent gjennomsnittlig vekst per år, i denne perioden og utgjør en stadig større andel av verdiskapingen fra rederiene. Tradisjonelle skipsfartstjenester har opplevd nullvekst i perioden.

Det maritime Norge – En nasjonal næring med regional spesialisering
Kilde: Menon Business Economics.



Samlet sysselsetter norskkontrollerte skip⁴ mer enn 46 000 sjøfolk⁵. Om lag 18 000 av disse er nordmenn. Maritim offshore og innenriks rutefart er de viktigste sysselsettingssegmentene for norske sjøfolk. Antall norske sysselsatte i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) har holdt seg stabilt, mens antall sysselsatte i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har vist en nedadgående trend siden 1990-tallet. Utenlandske sjøfolk utgjør nå over 90 prosent av sysselsatte i NIS. De viktigste rekrutteringslandene for utenlandske sjøfolk er Filippinene (om lag 11 600), India (om lag 2 000), Russland (om lag 2 000) og Polen (om lag 1 700).

Regional betydning av norsk maritim virksomhet

Vi finner maritimt næringsliv langs hele kysten av Norge, fra Finnmark i nord til Østfold i sørøst. De siste 10–20 årene er næringen blitt stadig mer konsentrert i lokale, spesialiserte klynger.

Den kraftige veksten i omsetning, sysselsetting og verdiskaping omtalt tidligere i kapitlet har kommet alle de maritime regionene til gode, men utviklingen har vært svært forskjellig. Mens verdiskaping i offshoredominerte regioner som Stavangerområdet, Sørlandet og Møre og Romsdal har blitt mer enn tredoblet siden 2004, er utviklingen svakere i regioner som domineres av internasjonal skipsfart. Dette gjelder spesielt Oslo- og Bergenregionen. Samtidig kan mye av veksten i disse to regionene knyttes til en voksende offshorevirksomhet. Oslofjorden er regionen med høyest vekst i verdiskaping i 2012 med syv milliarder kroner, hvorav brorparten kan knyttes til seismikk-rederienes utvikling.

Haugalandet/Sunnhordland er et godt eksempel på offshoredreiningen som har funnet sted. Mens Haugesund for noen tiår siden var en av landets ledende skipsfartsbyer for tradisjonell skipsfart, er regionen nå preget av offshorerederier, offshoreverft og skipsdesign til offshorefartøy. I Møre og Romsdal

1) Reve, T. og Sasson, A., 2012, «Et kunnskapsbasert Norge».

2) Alle verdiskapingstall er målt i løpende priser.

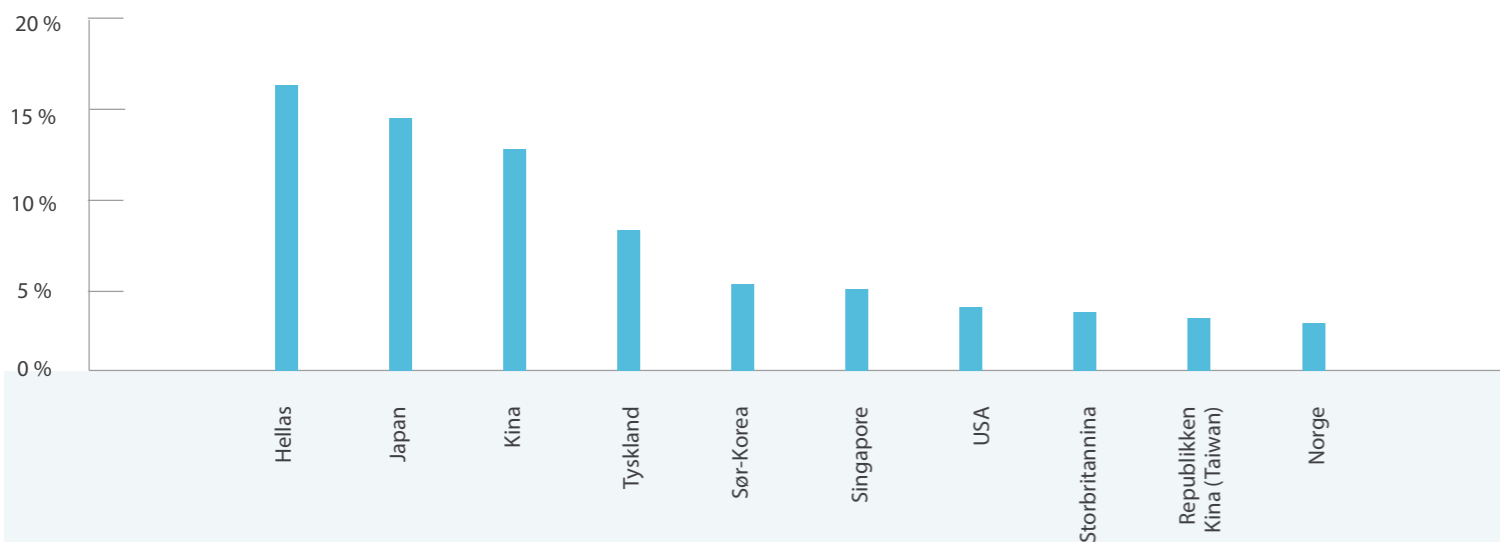
3) Kun ansatte i Norge er inkludert i tallgrunnlaget.

Ansatte i selskapers organisasjoner utenfor Norge er ikke inkludert.

4) NOR-/NIS-skip under utenlandsk flagg, tilhørende norskkontrollerte rederier, etter definisjon norskeid med 50 prosent eller mer.

5) Kilde: rederi- og sjømannsorganisasjonene (alle sysselsettingstall i dette avsnittet). Tallene inkluderer også sjøfolk ansatt i norskkontrollerte rederiers organisasjoner utenfor Norge.

Figur 2: Største skipseiende nasjoner 2014 – andel av verdens tonnasje.
Kilde: UNCTAD, «Review of Maritime Transport 2014».



er denne utviklingen enda tydeligere, med en sammenhengende verdikjede av selskaper som spesialiserer seg på skipsutstyr, design og bygging av offshorefartøy samt et stort antall operative offshore-rederier. I Oslofjord-området går utviklingen i retning av tjenesteyting, både innenfor finans og IKT.

Maritim nærings betydning er klart størst for Vestlandet og på Sørlandet. I Møre og Romsdal står maritim næring for over 30 prosent av næringslivets totale verdiskaping⁶. I Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder ligger denne andelen rundt 20 prosent. Andel av næringslivets sysselsatte som jobber i maritim næring, varierer mellom 10 og 20 prosent i disse fylkene. For enkelte kommuner er imidlertid sysselsettingsandelen langt høyere, for eksempel Utsira (79 prosent), Sandøy (70 prosent) og Ulstein (69 prosent).

Verdensflåten – eierskap og registrering flagg

Siden begynnelsen av 2000-tallet har verdensflåten hatt sterk vekst, og de siste ti årene har verdens-tonnassen mer enn doblet seg⁷. Lenge var Norge verdens tredje største skipsfartsnasjon etter Japan og Hellas. Fra 2004 har imidlertid Norges andel av verdensflåten falt. Den norske handelsflåten har vært relativt stabil i antall skip på rundt 1800–1900 skip i denne perioden og har således ikke tatt del i den internasjonale veksten. Spesialiseringen i norsk

skipsfart, med blant annet flere avanserte offshore-skip med relativt lav tonnasje, men høy verdi har imidlertid ført til at den samlede norske tonnassen er redusert med 17 prosent.

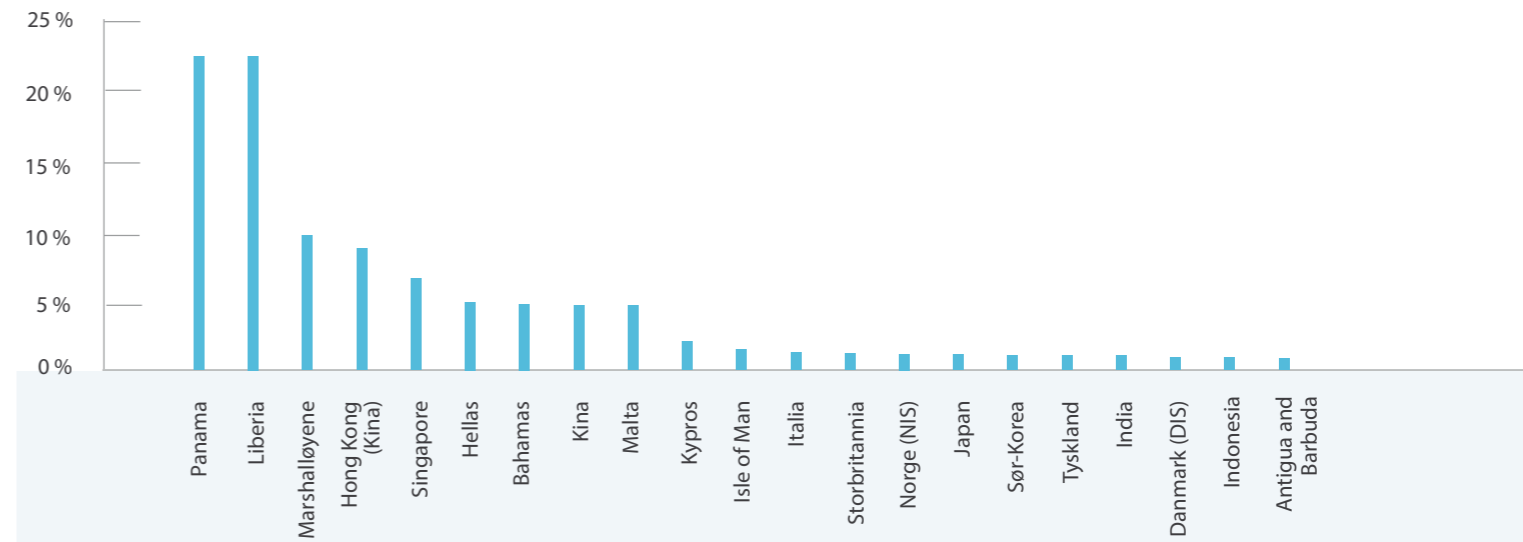
Norge er i dag verdens tiende største skipsfartsnasjon målt i tonnasje, og verdens syvende største skipsfartsnasjon målt i antall skip. Den norske flåten er moderne og spesialisert innen avanserte og kapitalintensive segmenter som offshore, kjemikalietank og roro. Menon Business Economics har i Maritim verdiskapingsbok 2015 anslått at den norske flåten er verdens sjetteste målt i verdi.

Tradisjonelt har skip vært registrert i skipsregisteret i det land det skipseiende selskapet har vært registrert. Siden midten av 1900-tallet har skip i økende grad blitt registrert i andre land enn der rederiets opprinnelige eierinteresser lå. Å registrere skip i land som gir skattefordeler, men som ikke nødvendigvis har en aktiv skipsfartspolitik eller skipsfartslovgivning, blir betegnet som «bequemmelighetsregistrering».

De største flaggstatene i dag er Panama, Liberia og Marshalløyene. Norge (kun NIS) er rangert som verdens 14. største flaggstat og har 1,1 prosent med av verdenstonnassen⁸. Norske skipseiere med ute-registrerte skip benytter seg særlig av flaggstatene, Bahamas, Singapore, Malta og Marshalløyene.

6) Menon Business Economics.
7) UNCTAD Review of Maritime Transport 2014.
8) UNCTAD Review of Maritime Transport 2014.

Figur 3: Største flaggstater 2014 – andel av verdens tonnasje.
Kilde: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014.



Norsk maritim virksomhet i hele verden

Maritim næring er internasjonal av natur. Norsk-kontrollerte skip gjorde over 100 000 anløp i 165 ulike land i 2013⁹.

Nær 90 prosent av norsk skipsutstyr eksporteres¹⁰. I 2012 var eksportverdien 45 milliarder kroner, noe som tilsvarer 8 prosent av norsk vare- og tjenesteeksport (ekskludert eksport av olje og naturgass). Inkluderes boreutstyr og spesialisert marint utstyr, øker eksporten til 75 milliarder eller 12 prosent av norsk eksport.

Kina, Sør-Korea og Japan er verdens tre største skipsbyggingerland. Samlet står de tre landene for over 86 prosent av den totale ordreboken¹¹. Den europeiske verftsindustrien er fortsatt viktig innen spesialiserte segmenter. Norske verft er internasjonalt ledende innen nybygg av avanserte offshore-skip, og skipsdesign innen offshoresegmentet er også en viktig eksportvare.

Norske maritime tjenesteytere er internasjonalt rettede virksomheter, med virksomheter som er verdensledende innen finans, forsikring, megling og klasse.

9) Statistisk sentralbyrå
10) Menon Business Economics, «Maritime utstyrsleverandører 2014»

Næringens internasjonale natur med høy eksportandel medfører også høy grad av lokal tilstedeværelse i utemarkedene og med arbeids-takere fra flere land. DNV GL er et godt eksempel på dette med over 500 kontorer i 100 ulike land og om lag 16 000 ansatte fra nærmere 100 ulike nasjoner.

Verdensøkonomiens betydning

Internasjonal økonomi er fortsatt preget av finans-krisen i 2008 og 2009. Verdensøkonomien har hentet seg noe inn, men utviklingen har vært ujevn. I fremvoksende økonomier er veksten høyere enn i de tradisjonelle industrilandene. Det kraftige fallet i oljeprisen gir lavere inntekter for oljeeksporterende land, men gir samtidig økt kjøpekraft for importlandene. Effekten på den samlede

etterspørselen antas å være positiv, slik at den lave oljeprisen vil gi stimulans til sterkere vekst i verdensøkonomien. IMF, OECD og andre internasjonale prognosemiljøer venter en økning i både globalt BNP og verdenshandelen i år og neste år.

Omstillingene som nå skjer i verdensøkonomien, påvirker skipsfartsmarkedet både nasjonalt og internasjonalt. Internasjonal skipsfart frakter over 80 prosent av verdens varehandel¹². Global økonomisk

11) Clarkson Research Services, World Shipyard Monitor – December 2014.
12) UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013.

Skipsfarten frakter
80–90 %
av verdenshandelen



Utstysproduzentene – en variert gruppe

Maritimt utstyr domineres av en liten gruppe lokomotiver, men med en stor og variert underskog av mindre bedrifter. Dominerende utstys-leverandører er Rolls Royce Marine (motor- og fremdriftssystemer m.m.), Kongsberg Maritime (dynamisk posisjonering m.m.) og MHWirth (boreutstyr).

De mindre utstysproduzentene er spredt på en lang rekke ulike spesialiserte produkter til skip og andre flytende innretninger. NAVTOR og Seonics er gode eksempler på mindre nystartede utstys-producenter med innovative produkter.

NAVATOR ble etablert i 2011 og er i dag en betydelig aktør innen maritim elektronisk navigasjon, e-Navigation. NAVATOR NavStation

er utviklet som verdens første digitale kartbord, typegodkjent for bruk på navigasjonsbro. Fartøyene får online tilgang direkte på det digitale kartbordet til viktig og nødvendig navigasjonsdata som elektroniske kart, nautiske publikasjoner og værinformasjon for optimal og dynamisk ruteplanlegging.

Seaonics ble etablert i 2011 med hovedkontor i Ålesund. Selskapet utvikler og produserer offshore håndteringsutstyr som forbedrer alle kritiske løfte- og håndteringsoppgaver. Produktene deres er brukt i subseakonstruksjon, modulhåndtering, brønnintervensjon, reservoarleting, tråling og andre spesialiserte anvendelser til havs. Seaonics er dermed også et godt eksempel på en bedrift som satser på tvers av våre tre store havnæringer.

Foto: NAVTOR

vekst og utviklingen i verdenshandelen er de viktigste driverne for skipsfarten. Rammeverket for internasjonal handel har siden 2000-tallet vært kjennetegnet av en økning i regionale handelsavtaler på bekostning av utviklingen av multilaterale avtaler. I etterkant av finanskrisen har enkelte land også truffet proteksjonistiske tiltak innenfor skipsfarten.

Oljeprisfallet høsten 2014 og nedgangen i etterspørselen fra petroleumssektoren globalt påvirker den maritime offshorenæringen. Flere anslagsinstitusjoner, deriblant Norges Bank og Statistisk sentralbyrå, venter at investeringsnivået på norsk sokkel vil falle de nærmeste årene. Også internasjonalt er det økt usikkerhet knyttet til markedsutsiktene. Tendensen til at offshoreskip legges i opplag, ansatte permitteres og leveranser av skip ved norske verft utsettes, kan få betydelige konsekvenser for den norske maritime klyngen¹³.

Veksten i internasjonal handel er ventet å øke fremover¹⁴. Verdens handelsflåte er ventet å vokse med 4–5 prosent i 2015. Forut for finanskrisen ble det lagt inn bestillinger på mange nye skip, noe som resulterte i en gjennomsnittlig flåtevekst på hele 13 prosent per år i perioden 2009–2012¹⁵.

Nedgangen i verdensøkonomien som følge av finanskrisen samtidig med en betydelig vekst i flåten har resultert i en overkapasitet og fall i ratene i fraktmarkedene, spesielt innen tørrbulk. Ratene ventes lave også i 2015. Tankmarkedet viser tegn på bedring, og en redusert ordrebok bidrar til mer balanse i markedet. Økt oljeimport i Asia og eventuell fremtidig oljeeksport fra USA vil kunne bidra til en ytterligere styrking. LNG-flåten øker, men etterspørselen har vært stabil i 2014. Nye LNG-anlegg slutføres i Australia og Indonesia i løpet av 2015, dette gir muligheter for en styrket etterspørsel¹⁶. Roro-markedet er preget av overkapasitet.

Endringene i fraktmarkedene gir økt fragmentering i skipsfartsmarkedene. Dette kan føre til at tilgang til finansiering blir mer selektiv. Kontraheringen ventes å følge utviklingen i fraktmarkedene. Ordreboken ved internasjonale verft er svakt økende, etter en kortvarig nedgang i 2013. Dette gir i sum bedre markedsutsikter, også for utstysleverandørene.

13) Norges Rederiforbund, «Norske offshorerederier: I krevende farvann» (2015).

14) OECD Economic Outlook, november 2014.

15) Baltic Dry Index.

16) The Platou Report 2015.



Foto: Wilhelmsen



03

MARITIM POLITIKK FOR FREMTIDEN

Maritim politikk for fremtiden

Hovedmålet for næringspolitikken er størst mulig verdiskaping i norsk økonomi, innenfor bærekraftige rammer. Regjeringen ønsker å føre en aktiv maritim politikk som støtter opp om det overordnede målet for næringspolitikken. Slik kan Norge fortsatt være en ledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland.

Regjeringens hovedmål for den maritime næringen er bærekraftig vekst og verdiskaping. Den maritime strategien presenterer regjeringens politikk for å realisere det maritime potensialet i de havbaserte næringene.

Sentrale områder i regjeringens videre satsing på den maritime næringen er: fartsområde, miljø, sjøfartsadministrasjon og forenkling, kompetanse og utdanning, forskning, utvikling og innovasjon, internasjonale rammebetingelser, blå vekst og nordområdene. Dette utgjør områder som regjeringen aktivt vil arbeide med for å nå hovedmålet for den maritime politikken. Regjeringen har et bredt sett av virkemidler, og strategien peker på en rekke tiltak for å følge opp regjeringens hovedprioriteringer på disse områdene.

Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for helheten i den maritime politikken, men også andre departement har ansvar for deler av den maritime politikken, og flere underliggende etater har oppgaver på området.

3.1. Fartsområde

Regjeringen vil legge til rette for at vi også i fremtiden er en ledende sjøfartsnasjon med en stor norsk flåte.

For å opprettholde og videreutvikle norsk maritim næring er det avgjørende å sikre en betydelig og konkurransedyktig flåte og kompetanse under norsk flagg. Stadig færre skip seiler med norsk flagg, både internasjonalt og langs kysten. Samtidig har det vært en betydelig økning i antall norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg. En konkurransedyktig tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk er en forutsetning for å sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse.

Regjeringen vil myke opp fartsområdebegrensningene for NIS-skip og styrke tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Dette vil bidra til flere norskregistrerte skip og samtidig sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse.

Skip i norske skipsregistre

I 1991 var 896 skip registrert i NIS. I april 2015 hadde tallet sunket til 528 skip. Handelsflåten i NOR har vært stabil. Samtidig har det vært en betydelig økning i antall norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg. Det er nå om lag 1000 norskeide skip under utenlandsk flagg i utenriksfart. Dette utgjør om lag halvparten av samlet norskkontrollert tonnasje.

NIS-skip har begrensninger for hvor de kan seile (fartsområde). Skip registrert i NOR kan frakte last og passasjerer mellom norske havner. Det samme gjelder også for skip under alle andre lands registre. NIS-skip er de eneste som ikke har denne adgangen.

En stadig økende del av norsk kystfart skjer med skip registrert utenfor Norge, og andelen utgjør nå om lag 2/3.

Regjeringen har vedtatt en forskriftsendring som gjør det mulig for cruiseskip registrert i NIS å anløpe norske havner. Forskriftsendringen medfører at NIS-registrerte cruiseskip kan frakte passasjerer mellom norske havner dersom nærmere vilkår er oppfylt. For å unngå konkurranse med ordinær nasjonal passasjertransport er ett av vilkårene at passasjerene ikke kan kjøpe billetter kun mellom norske havner.

Fartsområdeutvalget

Nærings- og fiskeridepartementet nedsatte vinteren 2014 et utvalg for vurdering av fartsområdebegrensningene i NIS og innretningen av nettolønnsordningen. Høsten 2014 fikk utvalget i oppgave å lage en tilleggsutredning for vurdering av tiltak som kan styrke NIS-registeret og fremme sysselsetting av norske sjøfolk. Utvalget har levert to rapporter, i september 2014 og januar 2015.

Utvalget har presentert omforente løsninger for oppmykninger i fartsområdebegrensningene på alle de tre områdene som er omfattet av begrensningene for NIS skip i dag; kystfart, offshore og utenriksferger. Dette er koblet sammen med en begrenset utvidelse av dagens tilskuddsordning. Et hovedhensyn, særlig for arbeidstakerorganisasjonene, har vært å unngå løsninger som vil stimulere til omflagging

Regjeringen vil myke opp fartsområdebegrensningene for NIS-skip og styrke tilskuddsordningen



Foto: Grieg Group

fra NOR til NIS-registeret både i kystfart og offshore. På denne bakgrunnen er det ikke foreslått en full tilskuddsordning for NIS-skip i kystfart og bare en begrenset åpning for NIS-skip i offshorevirksomhet.

Utvalget konstaterer at det er et stort potensial for innflagging til NIS av skip som opererer i utenriksfart. For å styrke konkurransevnen til NIS-registeret foreslår utvalget en rekke tiltak knyttet til service, brukervennlighet, markedsføring samt reduksjon av nasjonale særkrav.

Oppmyking av fartsområdebegrensningene for NIS-skip

For å videreutvikle maritim næring er det viktig å sikre en betydelig og konkurransedyktig flåte under norsk flagg. Regjeringen vil derfor foreta en oppmyking i gjeldende fartsområdebegrensninger for NIS skip. Dette innebærer at NIS-skip i kystfart og konstruksjonsskip i NIS gis adgang inntil tre måneders sammenhengende operasjon i norske farvann, og at fartsområdebegrensningen for passasjerskip som går i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn utenfor Norden fjernes.

Styrking og forenkling av tilskuddsordningen

Regjeringen legger til grunn at en konkurransedyktig tilskuddsordning er en forutsetning for å sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse. Regjeringen vil derfor fjerne grensen for maksimal utbetaling for skip i kystfart, kystruten Bergen–Kirkenes og utenriksferger i NOR. For skip i petroleumsvirksomhet vil grensen for maksimal refusjon videreføres, men det legges opp til at grensen økes i tråd med forventet prisvekst i 2016.

For skip i NIS vil det etableres en ny felles tilskuddsordning med et samlet støttenivå tilsvarende dagens NIS-ordning. Krav til norsk minimumsbemanning fjernes og det gis refusjon fra første sjømann. Den nye ordningen tar utgangspunkt i innbetalte skatter og avgifter som i gjeldende nettolønnsbaserte ordning for skip i NOR. Omleggingen til ett felles tilskuddsgrunnlag er provenynøytralt og innebærer en forenkling både fra et forvaltningsperspektiv og for næringen. Ordningen vil gjelde for skip omfattet eksisterende refusjonsordning, samt for NIS-skip i kystfart.

For utenriksferger og konstruksjonsskip i NIS vil etableres særskilte tilskuddsordninger (tilsvarende fartsområdeutvalgets forslag).

I forbindelse med omleggingen vil seilskip over 498 brt som hovedsakelig driver med undervisning gis tilgang til en tilskuddsordning tilsvarende kystruten Bergen–Kirkenes. Seilskutene bidrag til å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk faller naturlig inn under ordningens formål.

En ny og forenklet forskrift og veiledning for tilskuddsordningen utarbeides og vil sendes på høring. Endringen i tilskuddsordningen må notifiseres til European Surveillance Authority (ESA). Dette vil skje gjennom en notifisering av endringer i forskriften. Det er et mål at nytt regelverk skal tre i kraft så snart som mulig i 2016.



Foto: Maritimt Forum/Ingrid Thorseth

NIS-registrerte skip på Svalbard

Regjeringen vil foreslå endringer i regelverket, slik at skip registrert i NIS kan føre last og passasjerer mellom havner på Svalbard og mellom Svalbard og fastlandet. Forslaget sendes på høring. En forskrifts-endring vil kunne ha positiv effekt på NIS-registeret både ved omflagging fra utenlandsk register og ved at nåværende NIS-registrerte skip forblir i NIS.

Lovfesting av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Regjeringen vil lovfeste tilskuddsordningen. Arbeidet med et lovforslag igangsettes høsten 2015 med sikte på fremleggelse i løpet av 2016.

Regjeringen vil gjennomføre:

- en avgrenset oppmyking for NIS-skip som driver frakt mellom norske og europeiske havner
- en avgrenset oppmyking for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden
- en avgrenset åpning i NIS-fartsområde for konstruksjonsskip på norsk sokkel
- en styrking av NOR-registerets konkurransekraft, blant annet ved å oppheve grensen for maksimal utbetaling i tilskuddsordningen for NOR-skip i kystfart og utenriksfart, og for kystruten Bergen–Kirkenes
- en etablering av en særskilt tilskuddsordning tilpasset NIS som erstatter dagens refusjonsordning. Den vil gi tilskudd fra første sjømann. Samtidig vil det stilles krav til at det knyttes opplæringsstillinger til ordningen
- en etablering av særskilte tilskuddsordninger med ett støttenivå tilsvarende dagens NOR-ordning for NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart og konstruksjonsskip i NIS
- innlemme seilskip over 498 brt som hovedsakelig driver med undervisning i en tilskuddsordning tilsvarende kystruten Bergen–Kirkenes
- vil foreslå endringer i regelverket, slik at skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) kan føre last og passasjerer mellom havner på Svalbard og mellom Svalbard og fastlandet

3.2. Miljø

Regjeringen vil stimulere til grønn vekst for norsk maritim næring og økt bruk av miljøteknologiske løsninger og mer miljøvennlig drivstoff for skip.

Regjeringen har ambisiøse miljømål for den maritime næringen. I Meld. St. 13 (2014-2015) «Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU» har regjeringen pekt på miljøvennlig skipsfart som et prioritert innsatsområde i klimapolitikken.

Skipsfart er i hovedsak et energieffektivt transportalternativ for godstransport. Ny teknologi og nye løsninger for operasjon av skip gir mulighet for fremtidige utslippsreduksjoner fra sektoren. Bruk av mer miljøvennlig drivstoff og energieffektive skip er en nøkkelfaktor i å redusere utslippene fra skipsfarten. Norge er i dag ledende i utvikling og bruk av blant annet gassdrevne skip og batteridrevne ferger. Dette fortrinnet kan utnyttes og videreutvikles. Et grønt skifte innen norsk maritim næring vil være viktig i norsk klima- og miljøpolitikk, og vil kunne gi norsk maritim næring konkurransefortrinn.

Skipsfarten har i de senere år blitt underlagt et strengere internasjonalt regime med regler som begrenser utslipp til luft og vann. Krav til utslipp, sammen med næringens ønske om å redusere kostnadene knyttet til drivstoffbruk, gjør at skipsfarten i økende grad søker etter måter å bli mer energieffektiv på.

Internasjonalt har innstramning av miljøregelverket kombinert med endringer i markedsbetingelser gjort miljøinvesteringer mer attraktive. Det er også en økende erkjennelse av at energieffektive og miljøvennlige skip vil klare seg bedre i fremtidens konkurranse. I tillegg til energieffektiv design er det en vekst

i antall skip som benytter batterier, drivstoff med lavere utslipp og landstrøm. Nasjonalt har det også vært en betydelig økning i miljøinvesteringer i skipsfarten. En viktig årsak til at det finnes et industrielt miljø for å utvikle og anvende miljøteknologi, er tydelige og forutsigbare miljøkrav samt et helhetlig og godt virkemiddelapparat fra forskning til marked. Regjeringens politiske plattform bereder grunnen for dette.

Miljøvennlig drivstoff i norsk innenriksfart

Bruk av mer miljøvennlig drivstoff for å løse skipsfartens miljøutfordringer vil medføre betydelig reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og utslipp til sjø. Utslipp av nitrogenoksider (NOx), svoveldioksider (SOx), black carbon (BC) og partikler (PM) bidrar til helse og miljøskader, mens CO₂ er den viktigste klimagassen som slippes ut fra skipsfarten. I henhold til Statistisk sentralbyrås utslippsstatistikk som hovedsakelig bygger på salg av drivstoff til skipsfarten utgjør sjøfart og fiske rundt 6 prosent av Norges totale klimagassutslipp og over 20 prosent av NOx-utslippene, og dette inngår i norske utslippsforpliktelser og rapporteringer. Ny teknologi har gjort det mulig å kartlegge utslippene fra skip på grunnlag av observert aktivitet. Beregninger utført etter denne metoden indikerer at utslipp fra innenriks skipsfart er høyere enn anslaget i Statistisk sentralbyrås utslippsstatistikk.¹⁷

Flere typer miljøvennlige drivstoff er tilgjengelig for bruk i skip, som alternativ til diesel-oljer som i hovedsak anvendes i dag. Gass (LNG), biodrivstoff

¹⁷ Kilde DNV GL «Sammenstilling av grunnlagsdata om dagens skipstrafikk og drivstoffbruk» (report No.: 2014-1667). Metoden i rapporten kan brukes som grunnlag for videre arbeide med utslippsregnskapet nasjonalt og internasjonalt.

	LNG	Biodrivstoff	Elektrisk	Landstrøm
Reduksjon av klimagasser	Moderat	Høy**	Svært Høy	Lav*
Reduksjon av NOx	Høy	Negativ***	Svært Høy	Lav*
Reduksjon av SOx	Svært Høy	Svært Høy	Svært Høy	Lav*
Investeringskostnad	Moderat	Lav	Høy – ventes å synke	Moderat
Drivstoffkostnad	Lav	Høy – ventes å synke	Lav	Lav
Tilgjengelighet (inkl. infrastruktur)	God	Lav	Moderat	Moderat

Tabell 2: Kvalitativ evaluering av noen nøkkelparametere knyttet til drivstoff-alternativer relativt til diesel. Mørk grønn farge indikerer en fordelaktig vurdering, fulgt av lys grønn, gul, oransje og rødt. Rødt indikerer en ufordelaktig vurdering. Kilde: Basert på DNV GL.

*Kun 7 % av utslippene fra skip skjer i havn, og potensialet for å redusere nasjonale utslipp ved hjelp av landstrøm er følgelig begrenset, men det vil kunne gi reduksjon av lokal luftforurensning, særlig partikler og NOx, i enkelte områder i tidsrommet skipene ligger i havn.

** Forutsetter at det stilles krav til dokumentert bærekraftig produksjon og utslippsreduksjoner i et livsløpsperspektiv sammenliknet med fossilt.

***Ikke for biogass; da er reduksjonen som for LNG.

og elektrisitet, herunder landstrøm og hybridisering vurderes å ha størst potensial. LNG gir ingen svovel- og partikkelutslipp og medfører en betydelig reduksjon av NOx, mens elektrisitet reduserer både klima- og miljøutslipp svært kraftig.

Analyser foretatt av DNV GL² viser at økt bruk av mer miljøvennlig drivstoff, i tillegg til utslippsreduksjon også kan gi næringsutvikling. For å stimulere næringen til å investere i det grønne skiftet må det være lønnsomt for aktørene å ta i bruk miljøvennlig teknologi.

Landstrøm

Landstrøm kan være et konkret tiltak for å redusere lokal forurensning fra skip. Ettersom utslippene som reduseres skjer i havn, vil dette særlig gi reduksjon av partikler og NOx på lokal luftforurensning i enkelte områder i tidsrommet skipene ligger i havn.¹⁹ Kun 7 prosent av sjøtransportens utslipp skjer i havn slik at potensialet for å redusere de nasjonale utslippene ved hjelp av landstrøm er begrenset.

Nærskipsfart – fornyelse av flåten

Den tradisjonelle kystflåten (nærskipsflåten) som transporterer gods langs norskekysten, består av mange gamle skip. Det er et sterkt ønske i næringen å fornye flåten. Det er om lag 1 000 fartøy i nærskipsfartsflåten. Av disse inngår vel 500 skip i frakteflåten, om lag 350 er ferger mens vel 160 er andre skip.

Propel AS, i samarbeid med Vista Analyse, har på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet i 2015

utført en utredning av en tilskuddsordning for kondemnering av skip: «Utredning av tilskuddsordning for kondemnering av skip».

Rapporten fra Propel viser at økt vraking av skip har et potensial for miljøforbedring av flåten, men at det i liten grad er et tiltak alene for å investere i nye skip. Departementet skal nå vurdere rapporten videre, også med sikte på å ivareta potensialet for miljøforbedring i flåtefornyelsen.

Nærskipsfartsflåten kan i forbindelse med investeringer i nye skip benytte virkemiddelapparatet på samme grunnlag som andre næringer. På grunn av lav lønnsomhet vil det imidlertid være en utfordring for deler av næringen å få tilgang til dagens virkemidler.

Oppfylling av målsettingen om overføring av godstransport fra vei til sjø er avhengig av nærskipsfartsflåten. Det vil gi både trafikkikkerhets- og miljøgevinst ved at færre tunge kjøretøy kjører på norske veier. Et mål med godsoverføring er å effektivisere godstransporten og redusere eksterne kostnader, slik at en legger til rette for en konkurransedyktig og bærekraftig transportmiddelfordeling i godstransportsektoren.

Short Sea Promotion Centre har siden oppstarten i 2003 gitt aktuelle virksomheter økt kunnskap om tilbudet av nærskipsfart og betraktes som et kompetansesenter for nærskipsfart som formidler nøytral markedsinformasjon og bidrar til økt fokus på intermodale transporter.

¹⁸ Kilde DNV GL «Vurdering av tiltak og virkemidler for mer miljøvennlig drivstoff i skipsfartsnæringen» (report No.: 2015-0086).

¹⁹ Kilde DNV GL «Sammenstilling av grunnlagsdata om dagens skipstrafikk og drivstoffbruk» (report No.: 2014-1667).

Color Line har med støtte fra Enova, og tidligere Transnova, NOx-fondet og respektive havner bygget landstrømanlegg i både Oslo og Kristiansand. Landstrømanlegget vil bidra til en mer bærekraftig og miljøvennlig drift av skip som bunkrer i Kongsgårdbukta. Anleggene vil redusere CO2-utslippet med 2 300 tonn i året, tilsvarende utslipp fra 1 300 biler i året. Utslippene av NOx, SOx og svevestøv vil gå betraktelig ned. I tillegg vil støy fra skipene bli redusert.



Bruk av mer miljøvennlig drivstoff og energieffektive skip er en nøkkelfaktor i å løse skipsfartens miljøutfordringer

Regjeringen presenterte 21. januar 2015 en nasjonal havnestrategi, og har allerede satt i verk en rekke tiltak som kan styrke sjøtransporten og på sikt kunne bidra til godsoverføring. Dette er tilskuddsordninger for havnesamarbeid, effektivisering av lostjenesten, styrking av Kystverket som transportetat, 10 prosent av avkastningen av infrastrukturfondet til sjøtransport i 2015, nasjonal havnestrategi for mer effektive havner og avgiftsrabatt for miljøvennlige skip.

Regjeringen vil legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkt som fremstår som attraktive for vareeiere og transportører. Viktige grep som er identifisert i havnestrategien er forenkling av havnestrukturen, utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnetthavneregimet, legge til rette for sterkere og mer robuste havner, og å utvikle et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten. Det arbeides med å forbedre det faglige beslutningsunderlaget ved utarbeidelse av bedre havnestatistikk og statistikk for transportarbeid.

Regjeringen vil stimulere til overføring av gods fra veg til sjø, herunder i arbeidet med nasjonal Transportplan vurderer en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring rettet mot bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport.

Virkemidler for grønn skipsfart

Avgifter og gebyrer

Sjøtransporten er belagt med mange ulike avgifter og gebyrer. Det totale provenyet for staten fra avgifter og gebyrer som sjøfart betaler, er for 2015 anslått til 1,6–1,7 milliarder kroner, hvorav om lag 1 milliard

er brukerbetaling for offentlige tjenester. Miljøavgiftene er viktige for en klima- og miljøvennlig sjøtransport. Internasjonal skipstransport er avhengig av internasjonalt like konkurransevilkår, og har derfor unntak fra disse miljøavgiftene. Skip i næringsvirksomhet er fritatt grunnavgiften på mineralolje, men betaler CO2-avgift. Regjeringen vil sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker en miljøvennlig nærskipfart. I losloven Prop. 65 L (2013–2014) «Lov om losordningen» og i Prop. 1 S (2014–2015) for Samferdselsdepartementet fremgår det at regjeringen vil vurdere å redusere Kystverkets avgifter som et virkemiddel for å fremme nærskipfart. Fra 2015 er losberedskapsavgiften miljødifferensiert.

NOx-avtalen

NOx-avgiften ble innført i 2007 for å stimulere til utslippsreduksjoner. Stortingets avgiftsvedtak åpner for at virksomheter kan få avgiftsfritak dersom de omfattes av en miljøavtale med staten om NOx-reducerende tiltak (NOx-avtalen). Gjennom avtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å medvirke til reduksjon i utslippene av NOx. Virksomheter som slutter seg til avtalen, forpliktes også til å foreta innbetalinger til Næringslivets NOx-fond. NOx-fondet har kanalisert midler til reduksjon av utslipp fra skip. Den nåværende NOx-avtalen gjelder ut 2017. Næringsorganisasjonene har henvendt seg til Klima- og miljødepartementet med ønske om å videreføre avtalen. Regjeringen legger opp til å forhandle med organisasjonene om en ny avtale som grunnlag for videre fritak for NOx-avgift etter 2017. Forhandlinger kan starte så snart regjeringen har mer klarhet i nivået på Norges, herunder eventuelle nye, internasjonale utslippsforpliktelser fra 2030.

DNV GL står bak initiativet «Grønt kystfartsprogram», der industrien og myndighetene skal sørge for å gjøre den norske skipsfartsflåten og norsk kystfart mer miljøvennlig og effektiv. For å styrke samarbeidet mellom næringsministeren og myndighetene signerte næringsministeren, klima- og miljøministeren og næringsministeren en samarbeidserklæring som har som formål å sikre at miljøvennlig drivstoff brukes i en større grad av den maritime næringslivet. Det er 18 organisasjoner som deltar i programmet, og blant disse er Statoil, Posten/Bring og Kongsberg Maritime.

Illustrasjon: DNV GL – Grønt Kystfartsprogram

Enova

Enova er et viktig virkemiddel for å drive frem en miljøvennlig omlegging av energibruk og energi-produksjon samt bidra til utvikling av energi- og klimateknologi. Dette gjøres hovedsakelig gjennom økonomisk støtte og rådgivning. Fra 1. januar 2015 overtok Enova oppgavene til Transnova, og transport videreføres som et viktig satsingsområde.

Innovasjon Norge

Miljøteknologiordningen i Innovasjon Norge skal bidra til å kommersialisere forskningsprosjekter innen miljøteknologi ved å gi investeringstilskudd til pilot- og demonstrasjonsprosjekter i alle typer bedrifter. Siden Miljøteknologiordningens opprettelse i 2010 er det blitt bevilget risikoavlastning i form av tilskudd på til sammen 1,04 milliarder kroner til 237 prosjekter. Prosjekter i maritim sektor har fått tilsagn om støtte på 78,3 millioner kroner de første fem årene som Miljøteknologiordningen har vært i drift. Om lag 70 prosent av tildelingen har gått til klimarelevante prosjekter.

Norges forskningsråd

MAROFF-programmet og SkatteFUNN-ordningen bidrar til å realisere regjeringens maritime satsing for fremme av miljøvennlig verdiskaping. Miljø er et av de hovedprioriterte områdene i MAROFF-programmet. I 2014 ble det bevilget totalt 85 millioner kroner til miljøprosjekter gjennom disse ordningene. Et nytt transportprogram, Transport 2025, skal bidra til ny kunnskap og innovasjoner for utviklingen av fremtidens transportsystemer for vei, bane, sjø og luft, herunder persontransport og næringstransport. Programmet skal bidra til et mer bærekraftig trans-

portsystem innenfor økonomiske, sosiale og miljømessige rammer. Av programmets prioriterte områder er følgende av særlig betydning for skipsfarten: konkurransedyktig norsk næringsliv, høyere transportsikkerhet og pålitelighet, bedre klima og miljø, fremtidsrettet infrastruktur og det overordnede perspektivet på transportsystemet.

Fergeanbud og nullutslippsteknologi

I dag er det 102 fylkesveifergesamband og 17 riksveifergesamband. Fergesambandene har vært og er viktige aktører for implementering av ny miljøvennlig teknologi. Teknologit utviklingen som følger at det tas i bruk lav- og nullutslippsløsninger i ferjedriften vil kunne bidra til lavere kostnader for bruk av slike løsninger i skipsfarten. Regjeringen skal sørge for at alle kommende anbud på riksveifergesamband har krav til nullutslippsteknologi, når teknologien tilsier dette. Regjeringen vil stille krav til lavutslipps- og nullutslippsteknologi i fergeanbud når teknologien tilsier dette. Det skal vurderes nærmere på hvilken måte det kan sørges for at tilsvarende teknologier innføres i fylkeskommunal fergedrift.

Sjøfartsdirektoratet

God kompetanse i Sjøfartsdirektoratet er av stor betydning for at direktoratet skal kunne være en aktiv partner når næringslivet foreslår nye miljøvennlige løsninger for skip. Sjøfartsdirektoratet må være i stand til å kunne tilby sine kunder en forutsigbar og effektiv prosess når næringslivet ønsker å bygge skip med nye klima- og miljøvennlige løsninger. Regjeringen vil derfor legge til rette for at Sjøfartsdirektoratet styrker sin kompetanse på nye klimavennlige løsninger for skipsfarten.



Foto: Samferdelsfoto

Norleds «Ampere»

Norled AS drifter verdens første helelektriske bilferje, som ble utviklet ved Fjellstrand AS i Omastrand. Fergen er av typen ZeroCatTM120 og har trafikkert strekningen Lavik–Oppedal siden februar 2015. Fergen har kapasitet for 120 biler og 360 passasjerer, og opererer med omtrent 10 knops hastighet. Seilingstiden er 20 minutter. Lavt energiforbruk er viktigste egenskap for å kunne drifte ferjen kun på batteri. Derfor er fergen bygget i aluminium og har katamaranskrog. Alle systemer er optimalisert for lavt energibruk. Fergen er et resultat av bredt internasjonalt samarbeid.

Internasjonalt miljøregelverk

Det er gjennom internasjonale miljøkrav fastsatt i IMO de største miljøforbedringene kan oppnås, og hvor det kan skapes et marked for gode miljøløsninger. Norge er en pådriver for å utvikle et godt internasjonalt rammeverk for klima- og miljøvennlig skipsfart. Det har vært en klar innstramning i internasjonalt miljøregelverk de siste 15 årene. Skjerpningen av luftforurensningskravene og etablering av energieffektivitetskrav er blant de viktigste. Norske myndigheter arbeider også målrettet for å sikre at nye miljøvennlige løsninger også har gode sikkerhetskrav, og er nå særlig involvert i internasjonal regelverksutvikling for sikker oppbevaring og bunkring av LNG.

Regjeringen vil i samarbeid med andre land arbeide for å forbedre miljøkravene for skip. Det viktigste er å lykkes i å etablere andre generasjons klimakrav til internasjonal skipsfart. De første klimakravene trådte i kraft 1. januar 2013 og stilte blant annet energieffektivitetskrav til nybygg (designkrav). Nå forhandles det om å etablere krav om overvåkning og rapportering av skipets klimagassutslipp, og å etablere krav som vil medføre mer energieffektiv operasjon av skip. Det er også viktig at IMOs strengeste NOx-krav innføres i flere områder enn i dag. Nordsjølandene og Østersjølandene samarbeider om å fremme et slikt forslag i IMO.

Regjeringen vil:

- videreføre og videreutvikle virkemidler som understøtter FoU, pilotering, og kommersialisering av løsninger for en mer miljøvennlig skipsfart, herunder for eksempel energieffektiviseringstiltak, LNG, hybrid-løsninger, biodrivstoff og nullutslippsløsninger som elektrisk drift.
- legge opp til å forhandle med næringsorganisasjonene om en ny avtale som grunnlag for videre fritak for NOx-avgift etter 2017.
- stille krav til lavutslipps- og nullutslippsteknologi i fergeanbud når teknologien tilsier dette. Det skal vurderes nærmere på hvilken måte det kan sørges for at tilsvarende teknologier innføres i fylkeskommunal fergedrift.
- at Enova utvikler kostnadseffektive virkemidler som understøtter investeringer i miljø- og klimatiltak i transportsektoren, herunder i maritim sektor.
- stimulere til overføring av gods fra veg til sjø, herunder i arbeidet med Nasjonal Transportplan vurdere en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring rettet mot bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport.
- i samarbeid med havneier utvikle en helhetlig plan for økt bruk av landstrøm i norske havner, herunder om finansiering og andre virkemidler for å oppnå dette.
- vurdere endringer i miljøavgiftene for å stimulere til kostnadseffektive utslippsreduksjoner i skipsfarten.
- vurdere innføring av en midlertidig vrakpantordning for norskregistrerte skip for å heve miljøstandarden i flåten.
- legge til rette for at Sjøfartsdirektoratet styrker sin kompetanse på nye klimavennlige løsninger for skipsfarten. Målet er en forutsigbar og effektiv prosess for myndighetsbehandling av skip som bygges med innovativ klima- og miljøvennlig teknologi.
- målrette arbeidet i IMO for å videreutvikle et klima- og miljøvennlig internasjonalt regelverk.
- samarbeide med EU om rammebetingelser for miljøvennlig skipsfart, herunder tilrettelegging for utvikling av nødvendig infrastruktur for forsyning av LNG som drivstoff til skip.

3.3. Sjøfartsadministrasjon og forenkling

Regjeringen vil sikre en effektiv og kundeorientert sjøfartsadministrasjon og konkurransedyktige skipsregistre.

Norsk sjøfartsadministrasjon ivaretas gjennom Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet har hovedansvaret for sikkerhet og miljø knyttet til skip og mannskap, og utfører kontroll og tilsyn av norske og utenlandske fartøy og mannskap. I tillegg har direktoratet ansvaret for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip.

Rederiene kan fritt velge hvilke land de ønsker å registrere sine fartøy i. Valg av skipsregister/flagg dreier seg i hovedsak om faktorer som kvalitet og service i sjøfartsadministrasjonen, kostnadsnivå for mannskap og øvrige rammebetingelser samt eventuelle nasjonale særkrav i registeret. Fremveksten av internasjonale kommersielle skipsregistre i de senere år har medført at rederier defineres som kunder som registrene konkurrerer om. Dette gjør at Sjøfartsdirektoratet er konkurranseutsatt, og at service, tilgjengelighet og kompetanse hele tiden blir målt mot kvaliteten på tjenestene i andre lands sjøfartsadministrasjoner.

Fartsområdeutvalget har foreslått tiltak som kan styrke konkurransevnen til NIS-registeret, herunder regelverksforenkling/-fortolkninger samt andre administrative virkemidler.

Regjeringen legger vekt på Sjøfartsdirektoratets viktige rolle i det maritime Norge og peker samtidig på områder hvor direktoratet må ha særlig oppmerksomhet fremover for å opprettholde konkurransevnen.

Den foretrukne maritime administrasjonen

Norsk sjøfartsadministrasjon skal være kundeorientert og effektiv med høy grad av kompetanse, og på den måten være en bidragsyter for at flere rederier velger at skip skal seile under norsk flagg. For at Sjøfartsdirektoratet skal være en foretrukket samarbeidspartner for sine kunder, må medarbeidere ha riktig og oppdatert kompetanse i forhold til næringens behov. Kompetente medarbeidere vil i samspill med næringen kunne arbeide for at norsk kompetanse og innovasjon setter standarden i internasjonalt regelverk, gjennom arbeid FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO).

Digitalisering, service og forenkling

Sjøfartsdirektoratet har allerede effektivisert innsending av dokumenter for skipsregistrering slik at kundene nå kan levere en rekke dokumenter i elektronisk format. Videre er det lagt til rette for elektronisk innrapportering på andre viktige områder. Arbeidet med forenkling gjennom digitalisering skal videreføres.

Den maritime næringen er internasjonal og opererer ofte i andre tidssoner. I statsbudsjettet for 2015 ble det bevilget 5 millioner kroner for å etablere 24-timers service for betjening av henvendelser knyttet til norskregistrerte skip. Ordningen er etablert og vil bli evaluert for å se om den fungerer etter hensikten. En utvidelse av vaktordningen er også begrunnet i ønske om bedre service og økt tilgjengelighet. I tillegg er hyppige kontaktmøter mellom

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Direktoratet har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Sjøfartsdirektoratets kunder er sjøfolk, rederier, skipsverft, utdanningsinstitusjoner, banker og finansieringsinstitusjoner og øvrige deler av den norske maritime næringen.

Sjøfartsdirektoratet har hovedkontor i Hauge-sund, syv regioner med tilsynskontorer langs kysten og en egen avdeling for skipsregistrene

NIS og NOR i Bergen. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet (miljøsaker) og har til sammen 320 ansatte.

Hovedansvaret er:

- registrere fartøy og rettigheter i fartøy
- føre tilsyn med bygging og drift av fartøy med norsk flagg og deres rederier
- utstede sertifikater for sjøfolk
- føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- føre tilsyn med arbeids- og levevilkår på fartøy
- utvikle norsk og internasjonalt regelverk
- markedsføre Norge som flaggstat
- forvalte tilskuddsordninger på vegne av departementet
- overvåke risikobildet
- holdningsskapende og forebyggende arbeid for å redusere antall ulykker i både fritidsflåten og næringsflåten

Sjøfartsdirektoratet og næringen en sentral del av Sjøfartsdirektoratets arbeid med kundeoppmerksomhet og service.

Markedsføringen av norske skipsregistre

Regjeringen ønsker å snu den negative utviklingen i NIS. Sjøfartsdirektoratet arbeider nasjonalt og internasjonalt med markedsføring av NIS som et kvalitetsregister ovenfor rederier. Dette skal fortsette.

Klart regelverk

Et klart og brukervennlig regelverk bidrar til å nå målet om å være en effektiv og kundeorientert administrasjon. Sjøfartsdirektoratets regelverksarbeid omfatter alt fra internasjonal regelverksutvikling, gjennomføring i norsk rett, eget initiert regelverksutvikling og håndheving av regelverket.

Regelverksutviklingen skjer i hovedsak gjennom internasjonale konvensjoner. Sjøfartsdirektoratet har de siste årene arbeidet med og gjennomført forenkling av det nasjonale regelverk. Norske myndigheter har oppmerksomhet på både å fjerne og ikke innføre nye særkrav for skip i norske registre. Arbeidet med forenkling, forbedring og harmonisering av regelverket skal videreføres.

Bareboat-registrering

Mange flaggstater åpner for såkalt bareboat-registrering hvor et skip som er registrert i en stat i tillegg registreres i en annen stat²¹, men slik registrering er imidlertid ikke tillatt etter norsk rett

I Stokke-utvalgets rapport «NIS med fokus på service og kvalitet» (2004) ble det foreslått at det ble gitt adgang til både innflagging til NIS (bareboat-innflagging) og utflagging fra NIS til andre lands skipsregistre (bareboat-utflagging). Fartsområdeutvalgets innstilling deler dette synet og påpeker at alle større registre nå åpner for bareboat-registrering, og at en adgang til slik registrering vil kunne gi signal om at NIS-registeret har kvittet seg med et særkrav. Dette vil etter utvalgets syn kunne styrke NIS-registerets totale attraktivitet og konkurranseevne. Utvalget foreslår derfor at det gis adgang til bareboat-registrering, både inn og ut. Regjeringen er enig i betraktningene fra utvalgene og vil vurdere å åpne for bareboat-registrering inn og ut.

20) Med særkrav forstås krav som kommer i tillegg til det som følger av det internasjonale regelverket som gjelder for skipet. Det internasjonale regelverket overlater i noen tilfeller til flaggstaten å regulere nærmere detaljer. Slik regulering vil kunne oppfattes som særkrav i enkelte tilfeller.

21) Bareboat-registrering innebærer således at funksjonen blir fordelt mellom registerstaten og bareboat-registerstaten. Det normale er at de privatrettslige funksjonene, eiendomsretten til skipet og heftelser i skipet, beholdes hos registerstaten (land A), mens flaggstatsjurisdiksjonen, dvs. de offentligrettslige funksjonene, overføres til bareboat-registerstaten.

Tjenester som kan innrapporteres elektronisk til Sjøfartsdirektoratet:

- søknad om fartøysertifikater og inspeksjoner med antatt 4 000 transaksjoner årlig
- søknad om personellsertifikater med antatt 33 000 transaksjoner årlig
- søknad om refusjon i henhold til netto-lønnsordningen med antatt 2 500 transaksjoner årlig
- rapportering av ulykker med 500 transaksjoner årlig



Foto: Sjøfartsdirektoratet

Regjeringen vil:

- fortsette utviklingen av enkel elektronisk informasjonstilgang og elektroniske portalsider i Sjøfartsdirektoratet.
- fortsette markedsføringen av NIS som et konkurransedyktig register.
- vurdere å åpne for bareboat-registrering (både inn og ut).
- fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud.



Sjøfartsdirektoratet skal være en foretrukket samarbeidspartner for sine kunder

3.4. Kompetanse og utdanning

Regjeringen vil styrke tilgangen på godt kvalifisert personell til norsk maritim næring.

Tilgang på kompetanse er avgjørende for å opprettholde og utvikle konkurranse- og verdiskapningsevnen i maritim næring. I den maritime klyngen er praktisk erfaring fra sjø, koblet med forskningsbasert kunnskap, en nøkkel til teknologiutvikling og innovasjon i hele verdikjeden.

Næringen er avhengig av kvalifisert arbeidskraft innenfor alt fra bankvesen, handel, i konsulentbransjen, produksjon, teknologiutvikling, finans, skipsfart, aksjemegling, klassifisering, forskning og undervisning. For at Norge skal opprettholde sin posisjon som verdensledende maritim nasjon, må det arbeides for høyere kvalitet i maritim utdanning, jf. blant annet Maritimt Forums rapport «Maritim utdanning for sjøbaserte yrker» (2014).

Maritim utdanning i Norge

Maritime utdanninger tilbys ved seks høyere utdanningsinstitusjoner i Norge: Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Høgskolen Stord/Haugesund, Høgskolen i Ålesund, Universitetet i Nordland, Universitetet i Tromsø og Sjøkrigsskolen i Bergen. Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo tilbyr forskning og undervisning innen sjørett. Maritim utdanning tilbys også ved 21 videregående skoler og 13 maritime fagskoler. Det finnes også 103 sikkerhetscentre i Norge, både privateide og underlagt offentlige skoler, som tilbyr kurs, opplæring og rådgivningsvirksomhet innen områder knyttet til helse, miljø og sikkerhet basert på IMOs konvensjoner.

Rekrutteringsbehov

Nye tall viser at søkningen til maritim utdanning har gått ned de siste årene. Det er derfor nødvendig

å fortsette arbeidet med å rekruttere dyktige og motiverte studenter.

Rekrutteringsinitiativ som portalen www.ikkeforalle.no, traineeprogrammet Maritim Trainee og Ocean Talent Camp har bidratt til å synliggjøre karrieremulighetene i maritim næring både til sjøs og i landbasert industri og tjenestesektor.

Utviklingen i antall kandidater i Kadettdatabasen viser samtidig at stadig flere gjennomfører sjøoffisersutdanning.

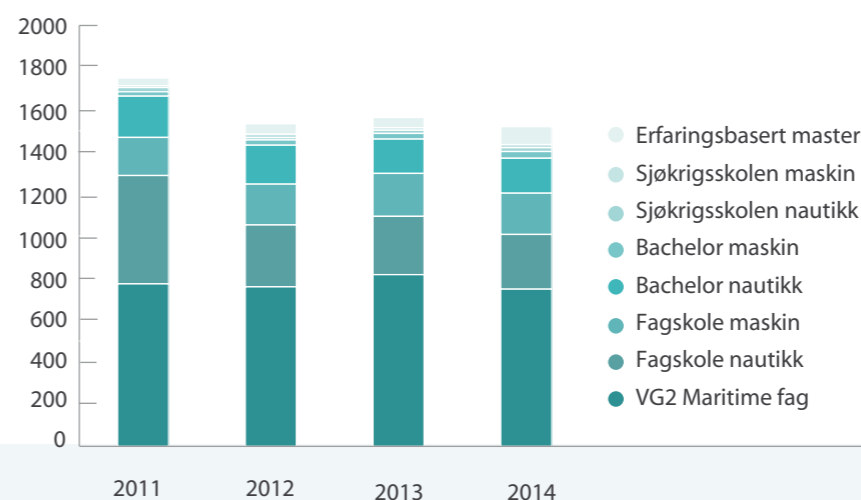
Sjøfolk er også etterspurt i landbasert maritim virksomhet. NHOs kompetansebarometer 2015 viser at 65 prosent av NHO Sjøfarts medlemsbedrifter uttrykker et stort eller noe behov for yrkesfaglig kompetanse fremover. Behovet for nye sjøfolk avhenger av markedssituasjonen. En svakere etterspørsel etter offshore- og skipsfartstjenester under norsk flagg vil kunne redusere behovet for nye sjøfolk.

Teknologi og realfag

Teknologi og realfag er særlig viktige utdanninger for maritim næring. Norsk maritim industri er spesialisert og har avansert produksjon som konkurrerer på teknologi og innovasjon. Effektivisering av produksjonsmetoder og produktutvikling innebærer også behov for en stadig mer avansert teknologisk kompetanse.

Det er derfor positivt at det har vært en jevn stigende utvikling i opptakstallene samlet til teknologi og realfag de siste årene, slik at det blir utdannet flere kandidater fremover.

Figur 4: Akkumulert nasjonalt opptak maritime utdanninger, alle nivåer, 2011–2014 Kilde: Utdanningsdirektoratet, Database for statistikk om høyere utdanning (DBH), Markom2020 og Sjøkrigsskolen.



MARKOM2020

MARKOM2020 er et utviklingsprosjekt for maritim kompetanse som ble etablert av Kunnskapsdepartementet i 2011. Hovedmålsettingen er å løfte utdanningen til et høyere og mer spesialisert nivå, samt å levere utdanning i verdensklasse.

Prosjektet omfatter høgskolene i Ålesund, Stord/Haugesund, Buskerud og Vestfold, samt Universitetet i Tromsø. De maritime fagskolene har siden 2013 vært integrert gjennom delprosjektet MARFAG2020.

MARKOM2020 har bidratt til å styrke samarbeidet om læremidler, undervisning og rekruttering. Den formelle kompetansen blant de akademisk ansatte er betydelig hevet. Institusjonene har etablert spesialiserte bachelorutdanninger og mastergrader med forskjellige profileringer. I 2014 startet arbeidet med å bygge en nasjonal fellesgrad for forskerutdanning innen maritime operasjoner frem mot 2020. Forskerutdanningen vil skape varige samarbeidsrelasjoner mellom de fire MARKOM2020-institusjonene og regionalt maritimt næringsliv.

MARFAG2020 skal administrere og koordinere målrettede kvalitets- og kompetansehevede tiltak i fagskolene. Foreløpige erfaringer i fagskolene tyder på at samarbeidet om felles utfordringer og mot felles mål bidrar til større samspill og effektivitet i fagskolene, slik at ressurser blir bedre utnyttet.

Regjeringen vil videreføre og utvikle MARKOM2020 slik at universiteter, høgskoler og fagskoler videreutvikler det faglige samarbeidet om kvalitetsfremmende tiltak, kompetanseutvikling og samarbeid med næringslivet.

World Maritime University (WMU)

Høyt utdannet personell i statsadministrasjon, havner og rederier er også viktig for den globale sjøsikkerhet. World Maritime University, administrativt underlagt FNs sjøfartsorganisasjon IMO, har en viktig rolle i utdanning av saksbehandler- og lederpersonale fra utviklingsland innenfor den maritime sektoren. Norge gjenopptar støtten til WMU og vil inngå en toårig avtale i størrelsesorden 4,5 millioner kroner per år. Støtten øremerkes stipender for studenter fra prioriterte land. Gjennom å støtte WMU bidrar Norge til å sikre nødvendig kompetanseheving på viktige felt for Norge og andre maritime nasjoner. WMU er også et viktig verktøy til å utvikle nettverk mellom relevante institusjoner i land som har hatt studenter ved WMU, og dermed bidra til utvikling av samarbeid mellom nasjonene på et saksområde som får økt oppmerksomhet, og som er viktig for forvaltning av havene i vid forstand.

Videregående utdanning

De viktigste maritime fagene i videregående opplæring er matros- og motormannfag, som tilbys ved 21 videregående skoler. Mange av skolene er samlokalisert med fagskoler. Der samarbeidet mellom skolene fungerer godt, gir dette et utviklende og inspirerende fagmiljø. Utviklingen i antall søkere er positiv. I 2002 var det 625 søkere. I 2015 hadde dette økt til 883.

I rapporten fra Maritimt Forum i 2014 – «Maritim utdanning for sjøbaserte yrker», pekes det på at kvantitativt er tilbudet på maritim utdanning på videregående nivå godt, men behovet for fremtidig rekruttering av lærere, behovet for mer oppdaterte læremidler, også elektroniske, og læreplaner i bedrift fremheves som viktige utfordringer.

Kvalifisering og økt rekruttering av yrkesfaglærere

Det er i dag mangel på kvalifiserte yrkesfaglærere på flere utdanningsprogrammer, blant annet på teknikk og industriell produksjon, som utdanner maritime fagarbeidere. Fortsetter utviklingen i antall søkere til yrkesfaglererutdanningene som nå, vil mangelen på kvalifiserte lærere øke i løpet av få år.

For å redusere antallet i undervisningsstillinger uten lærerutdanning vil regjeringen gjennomføre særskilte kompetansetiltak. Det skal innføres en stipendordning for dem som jobber i skolen, har relevant kompetanse og ønsker å bli lærere. I 2015 skal Kunnskapsdepartementet bruke åtte millioner kroner til dette. Målsettingen er at yrkesfaglærere jevnlig skal ha mulighet til å oppdatere sin kompetanse, slik at elevene lærer mer.

STCW-konvensjonen i IMO krever at all virksomhet knyttet til opplæring, bedømmelse og dokumentasjon av kompetanse vedrørende sjøfolks kvalifikasjoner skal være godkjent og kontinuerlig overvåket, og at dette er dokumentert i et kvalitetsstandardsystem. Sjøfartsdirektoratet er kontrollmyndighet overfor de norske utdannings- og opplæringsinstitusjonene. I studieplanene i maritim utdanning stilles det krav om at studentene skal ha dekket teorikravet til sertifikatene, noe som betyr at Sjøfartsdirektoratets utøvende sertifiseringsmyndighet vil være en viktig premiss-leverandør for innholdet i utdanningen.



Foto: Kongsberg

Mer relevante tilbud på yrkesfag

Kunnskapsdepartementet gjennomfører nå en revisjon av yrkesfaglige utdanninger som vil ha betydning også for kvalitet og relevans i maritime fag. Det er igangsatt en full gjennomgang av tilbudsstrukturen på yrkesfag for å sikre bedre relevans mellom det skolene/fylkene tilbyr, og kompetansebehovene i arbeidslivet. En ny tilbudsstruktur skal foreslås fra Utdanningsdirektoratet i løpet av 2017.

Kartlegging av utstyrssituasjonen i videregående skoler

For å sikre kvalitet i opplæringen og relevant utstyr for de yrkene som skolene skal forberede til, gjennomfører Kunnskapsdepartementet en kartlegging av utstyrssituasjonen i videregående skole. Rapporten vil bli levert ved utgangen av 2015 og danne grunnlaget for drøftinger med skoleeiere, altså fylkeskommunene, om forbedringstiltak.

Fagskoleutdanning

Rekruttering til, kvalitet og organisering i teknisk og maritim fagskoleutdanning er svært viktig for maritim næring. Det har kommet innspill om at det er en utfordring å få dekket lærekravene i STCW-konvensjonen gjennom en toårig fagskoleutdanning, spesielt på maskinsiden.

Sommeren 2013 ble det satt ned et utvalg for å gjennomgå og vurdere fagskoleutdanningene i Norge og foreslå en ny og helhetlig politikk for fagskolesektoren. Utvalget la i desember 2014 frem NOU 2014:14 «Fagskolen – et attraktivt utdanningsvalg». Utvalget foreslo flere tiltak knyttet til opptaksregler, kvalitets sikring og utvikling. Det er foreslått en ny finansieringsordning for gjeninnføring av statlig finan-

siering av fagskolene og å redusere antall fagskoler for å skape mer robuste fagmiljøer og styrke kvaliteten. Innstillingen var våren 2015 ute på en bred høring. På denne bakgrunnen vil Kunnskapsdepartementet legge frem en stortingsmelding om fagskoleutdanning.

Regjeringen vil overføre ansvaret for finansieringen av de offentlige fagskolene til staten, og vil i denne sammenhengen vurdere finansieringen av maritim fagskoleutdanning. Gjennom MARKOM2020 vil Kunnskapsdepartementet bidra til å styrke maritim fagskoleutdanning, gjennom MARFAG2020.

Høyere utdanning

Dersom maritim næring skal kunne konkurrere internasjonalt, er det nødvendig å styrke kvaliteten i høyere utdanning, bedre rekrutteringen og legge til rette for godt samarbeid mellom universiteter og høyskoler og næringslivet. Det pågår flere nasjonale prosesser som kan bidra til å styrke utdanningsområder som er relevante for maritim kunnskap og kompetanse, både knyttet til struktur og finansiering. Kunnskapsdepartementet tar også sikte på å legge frem en melding om kvalitet i høyere utdanning i løpet av 2017.

Struktur i høyere utdanning

Flere evalueringer og rapporter har problematisert at det i universitets- og høyskolesektoren i Norge er for mange små og spredte fagmiljøer både innenfor utdanning og forskning. Det er for mange studieprogrammer med få studenter og for mange enkeltemner ved mange institusjoner. Dette innebærer at ressursene og innsatsen blir spredt for mye. Kunnskapsdepartementet la våren 2015 frem en stortingsmelding om struktur i høyere utdanning,

Y-veien er en ordning som gir personer med yrkesfaglig utdanning og fagbrev mulighet til å ta høyere utdanning uten å måtte ha generell studiekompetanse. Studiene er tilrettelagt for personer med yrkesfaglig bakgrunn, og de ferdige kandidatene er svært ettertraktet i næringslivet. For studenter i nautikk tilbys opptak via Y-veien ved Høgskolen i Ålesund, Høgskolen i Stord/Haugesund og Universitetet i Nordland.



I den maritime klyngen er praktisk erfaring fra sjø, koblet med forskningsbasert kunnskap en nøkkel til teknologiutvikling og innovasjon i hele verdikjeden

Meld. St. 18 (2014–2015) «Konsentrasjon for kvalitet. Strukturreform i universitets- og høyskolesektoren». Forslagene i meldingen vil innebære at de institusjonene som i dag tilbyr maritim utdanning, vil bli del av større faglige miljøer. Dette kan bidra til bedre kvalitet på utdanning og forskning, samt mer effektiv ressursutnyttelse.

Kunnskapsdepartementet tildelte i statsbudsjettet for 2015 fire nye rekrutteringsstillinger til maritim utdanning som kan nyttes til ph.d.-utdanning og postdoc. Regjeringen vil tildele nye rekrutteringsstillinger til maritim utdanning i forbindelse med oppfølgingen av langtidsplanen for forskning og høyere utdanning.

Finansiering av universiteter og høyskoler

Maritim utdanning er utstyrskreven. Opplæring av studenter på avanserte maskiner forutsetter også tett oppfølging fra fagpersonalet. Dette er bakgrunnen for at blant annet Maritimt Forum og MARKOM2020 har foreslått at maritime profesjonsstudier heves fra kategori E til kategori B i studiefinansieringssystemet. Kunnskapsdepartementet opprettet i 2014 en ekspertgruppe for å gjennomgå finansieringen av universiteter og høyskoler. Gruppen ble bedt om å vurdere effekter av dagens finansieringsmodell og hvordan denne påvirker institusjonenes prioriteringer, samt komme med konkrete anbefalinger til hvordan universiteter og høyskoler bør finansieres i fremtiden. Ekspertgruppen leverte sin rapport 7. januar 2015.

Ekspertgruppen foreslår å videreføre hovedtrekkene i dagens finansieringssystem. Det foreslås noen endringer i hva det gis økonomisk uttelling for, blant annet uttelling for ferdig utdannede kandidater,

en styrking av insentivene for å satse på kvalitet i forskning og å redusere antall utdanningskategorier i finansieringssystemet fra seks til fire. I forbindelse med arbeidet med å følge opp finansieringen av universiteter og høyskoler vil innplassering av maritim utdanning bli vurdert. Kunnskapsdepartementet vil følge opp forslagene i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

En fremtidsrettet maritim høyere utdanning stiller krav til moderne utstyr og oppdatering av simulatorkapasitet og andre systemer. Dette krever at institusjonene investerer i infrastruktur. Et nært samarbeid med næringslivet har vært viktig for at institusjonene skal ha relevant og oppdatert utstyr. Regjeringen vil vurdere å styrke bevilgningen til utstyr i maritim utdanning for å sikre at kandidatene har kompetanse i samsvar med behov i næringen.

Samspill mellom utdanning og arbeidsliv

Samspill mellom utdannings- og forskningsmiljø og arbeids- og næringsliv er avgjørende for at utdannede kandidater og forskningsresultater skal bidra til økt innovasjon og omstillingsevne i private bedrifter og offentlig sektor. Gjennom kontakt med arbeidslivet blir utdanningene tilpasset behovene i samfunnet, samtidig som ny kunnskap og nye ideer kommer inn i arbeidslivet gjennom forskningssamarbeid.

Aktørene i maritim næring må ta ansvar for å ha nær dialog med de institusjonene som er mest relevante med hensyn til hvilke typer spesialisering de maritime næringene trenger, og tar opp forhold som gjelder relevans, kvalitet og rekruttering i utdanningen. Regjeringen vil bidra til samarbeid mellom næringslivet, utdanningsinstitusjoner og myndig-

22) The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.



Foto: Farstad Shipping ASA

hetene for å sikre et optimalt omfang, relevans og faglig kvalitet i maritim utdanning. For å sikre rekruttering av faglærere til maritime fag og styrket kobling til praksisfeltet bør utdanningsinstitusjonene og næringen legge til rette for at personell med operativ praktisk erfaring oftere kan trekkes inn i undervisningen.

Innovasjon Norge tilbyr også en egen satsing som skal bidra til at regionale utdanningsinstitusjoner blir bedre i stand til å levere kompetent arbeidskraft tilpasset regionale næringsmiljøers kompetansebehov. Regjeringen vil styrke tilgangen til kompetent arbeidskraft i regionale maritime næringsmiljø gjennom programmet «Kompetanseutvikling i regionale næringsmiljø».

Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo (NIFS) er det ledende kompetansesenteret i Norden for forskning og undervisning i sjørett, petroleumsrett og tilgrensende fagområder. Det sjørettslige fagmiljøet i Oslo bidrar til Norges ledende posisjon innen shipping og sjørett, og har bidratt til å markere og fremme norske rettsløsninger på sjørettens område. Forskning og utdanningsprogrammer i regi av NIFS bidrar med betydelige kompetanse til den maritime forvaltningen i Norge.

Tilgang på maritime opplæringsstillinger

Omdømmet til skipsarbeideryrket er positivt, og næringen har nesten doblet antallet opplæringsstillinger de siste ti årene. Likevel har veksten i søknin-

gen vært såpass rask at næringen ikke klarer å skaffe et tilstrekkelig antall opplæringsstillinger.

Rederier som omfattes av nettolønnsordningen, bidrar til tiltak for opplæring av sjøfolk og må for hvert skip i gjennomsnitt ha tilknyttet minst to personer under opplæring gjennom året, og innbetale 500 kroner per refusjonsmottaker per måned til kompetansefondet under Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK).

Fondets utbetalinger har bidratt til en positiv utvikling i antall opplæringsstillinger, med en økning fra om lag 1 000 opplæringsplasser i 2004 til nær 3 100 ved utgangen av 2014. Regjeringen vil i forbindelse med oppfølgingen av fartsområdeutvalgets innstilling og tilleggsutredning vurdere tiltak som kan bidra til flere lærling-/kadett-plasser.

For å forenkle kadetters muligheter til å opptjene nødvendig fartstid for å kunne løse sertifikat, vil Sjøfartsdirektoratet åpne for at mesteparten av fartstiden kan opptjenes i fartsområde 1 og 2 i innenriks rutefart. Bestemte deler av opplæringen vil måtte skje i større fartsområde for å oppfylle kravene i STCW-konvensjonen.

Økt lærlingtilskudd

Regjeringen har i de to siste statsbudsjetter økt tilskuddet til lærebedrifter med til sammen 7 500 kroner per lærekontrakt, noe som forventes å gi utslag i enda flere lærlingsplasser.

Tilgang på kompetanse er avgjørende for å opprettholde og utvikle konkurransevnen i maritim næring

Kompetanseutvikling i regionale næringsmiljø

Gjennom Innovasjon Norge-programmet «Kompetanseutvikling i regionale næringsmiljø» har Maritim Forening Sogn og Fjordane og NCE Subsea inngått samarbeid om å utvikle det maritime og petroleumsrettede næringslivet i Sogn og Fjordane. Dette skal gjøres gjennom å etablere et aktivt samspill mellom næringsliv og utdanningsinstitusjoner, både på regionalt og nasjonalt nivå. Prosjektet inneholder en rekke konkrete mål og aktiviteter som skal bidra til å styrke den maritime næringens tilgang på relevant kompetanse. Bedriftene skal bidra med flere konkrete utfordringer til bachelor- og masteroppgaver, det skal etableres etter- og videreutdanningstilbud for eksisterende ansatte, og en skal tilpasse eksisterende utdanningsløp ved de regionale høyskolene slik at disse blir mer relevante.



Foto: Maritimt Forum/Ingrid Thorseth

Bruk av lærlingklausuler ved offentlige anskaffelser

Regjeringen vil skjerpe kravet til bruk av lærlinger ved offentlige kontrakter ved at det stilles krav om at leverandører til det offentlige skal benytte lærlinger. Dette er et viktig signal om at offentlige virksomheter ønsker å støtte opp om bedrifter som satser på langsiktig utvikling av fagarbeidere og fagkompetanse, og skal gjelde både norske og utenlandske tilbydere. Krav vil være aktuelt ved offentlige anskaffelser i transportsektoren, for ferger og andre sjøbaserte transporttjenester som utføres for kommuner, fylker og stat.

Forsvaret

Sjøforsvaret er en nettoleverandør av høyt kvalifisert maritim kompetanse til sivil maritim næring. Forsvaret er videre en av landets største maritime lærlingbedrifter. Økt kompetanselyt mellom sivil og militær maritim sektor og økt samarbeid mellom sivil og militær utdanning er ønskelig.

Regjeringen vil:

- videreføre og utvikle samarbeidsprosjektet MARKOM2020 slik at universiteter, høyskoler og fagskoler videreutvikler det faglige samarbeidet om kvalitetsfremmende tiltak, kompetanseutvikling og samarbeid med næringslivet.
- gjennom MARKOM2020 bidra til å styrke maritim fagskoleutdanning, jf MARFAG2020.
- overføre ansvaret for finansieringen av de offentlige fagskolene til staten, og vil i denne sammenheng vurdere finansieringen av maritim utdanning.
- i forbindelse med arbeidet med å følge opp finansieringen av universiteter og høyskoler vurdere finansieringen av maritim utdanning.
- tildele nye rekrutteringsstillinger til maritim utdanning i forbindelse med oppfølgingen av langtidspanen for forskning og utdanning.
- bidra til et tett samarbeid mellom næringslivet, utdanningsinstitusjoner og myndighetene for å sikre en optimal dimensjonering, relevans og faglig kvalitet i maritim utdanning.
- oppfordre utdanningstilbydere til å styrke maritim kompetanse også innenfor andre relevante utdanningsområder enn maritim utdanning.
- i forbindelse med oppfølgingen av fartsområdeutvalgets innstilling og tilleggsutredning vurdere tiltak som kan bidra til flere lærling-/kadett-plasser.
- styrke tilgangen til kompetent arbeidskraft i regionale maritime næringsmiljø gjennom programmet Kompetanseutvikling i regionale næringsmiljø.
- vurdere om det skal stilles strengere krav til bruk av lærlinger ved offentlige kontrakter i den maritime transportsektoren.
- vurdere å styrke bevilgningen til utstyr i maritim utdanning for å sikre at kandidatene har kompetanse i samsvar med behov i næringen.

3.5. Forskning, utvikling og innovasjon

Regjeringen vil stimulere til økt forskning, utvikling og innovasjon for å styrke verdiskapingen og konkurransevnen i maritim næring.

Næringens egen evne til omstilling og innovasjon og det offentlige virkemiddelapparatets satsing på forskning, utvikling og innovasjon (FoU&I) har vært sentrale forutsetninger for at Norge har en ledende posisjon som maritim nasjon, særlig innenfor miljø og offshore. Samtidig opplever næringen sterk internasjonal konkurranse. Investeringer i FoU&I vil være avgjørende for den videre utviklingen av den norske maritime næringens konkurransevne og evne til omstilling. Viktig i denne sammenhengen er også evnen til å delta i og fange opp den forskningen som foregår utenfor Norge.

Det offentlige virkemiddelapparatet skal bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget for maritim utvikling og innovasjon. For 2015 har regjeringen lagt til rette for en kraftig satsing på enkelte landsdekkende og bredt innrettede virkemidler, uten tematiske begrensninger. På føringer skal bidra til at støtten går til de kvalitativt beste prosjektene med størst potensial for verdiskaping og samfunnsøkonomisk vekst, uavhengig av bransje og lokalisering. Prosjekter fra maritim sektor kan få støtte gjennom virkemiddelapparatets generelle ordninger på lik linje med andre bransjer. Regjeringen vil legge til rette for at maritim næring kan benytte de generelle virkemidlene gjennom Norges forskningsråd og Innovasjon Norge.

Norges forskningsråd

I 2014 ble det bevilget totalt 480 millioner kroner til den maritime næringen gjennom ulike ordninger i Norges forskningsråd²³. MAROFF-programmet og SkatteFUNN-ordningen står for mesteparten av bevilgningene.

MAROFF-programmet

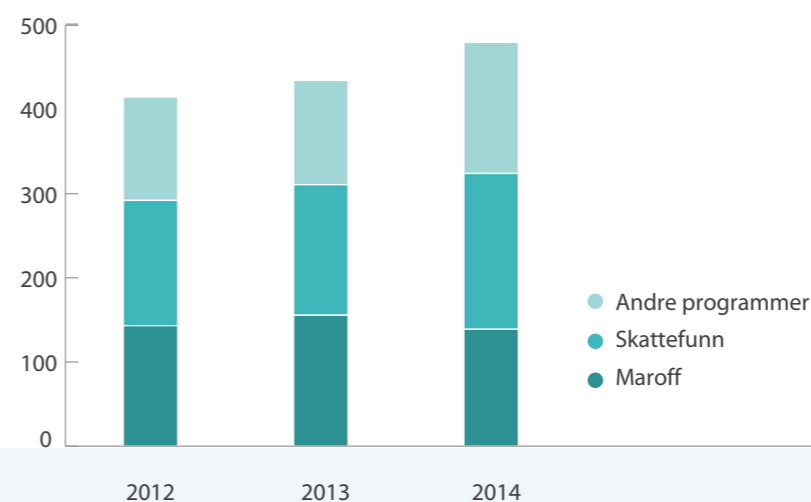
MAROFF-programmet i Norges forskningsråd skal bidra til at maritime bedrifter og forskningsmiljøer videreutvikler sine kunnskapsmessige fortrinn. Målgruppen for MAROFF er rederinæringen, verftsindustrien, tjenesteleverandører og utstyrsleverandører til alle typer fartøy og til havbruksanlegg. De prioriterte områdene i programmet er miljø og miljøvennlig energiutnyttelse, krevende maritime operasjoner og avansert transport og logistikk.

MAROFF-programmet har siden 2006 blitt styrket med 70 millioner kroner til totalt 136,1 millioner kroner i 2015 over Nærings- og fiskeridepartementets budsjett. Støtten har bidratt til å utløse private investeringer, og den bidrar til å bygge kompetanse i bedriftene, blant annet gjennom samarbeidet mellom bedriftene og eksterne forskningsmiljøer. Søknadene holder stadig høyere kvalitet og representerer mange spennende kompetanse- og innovasjonsprosjekter. Regjeringen vil videreføre programmet.

SkatteFUNN

SkatteFUNN-ordningen er et viktig virkemiddel for maritim næring. I 2014 var det 365 godkjente maritime prosjekter med budsjettrett skattefradrag på 185 millioner kroner. Regjeringen økte i statsbudsjettet for 2015 rammene for det årlige skattefradraget gjennom SkatteFUNN-ordningen for egenutført FoU fra 8 millioner kroner til 15 millioner kroner, og rammene for summen av egenutført FoU og innkjøpt FoU fra godkjente forskningsinstitusjoner økte

Figur 5: Utvikling i støtte til maritim sektor fra Norges forskningsråd, gjennom MAROFF-programmet, SkatteFUNN og andre programmer. Kilde: Norges forskningsråd.



fra 22 millioner kroner til 33 millioner kroner. Små og mellomstore maritime bedrifter kan få 20 prosent av prosjektkostnadene som skattefradrag gjennom skatteoppgjøret. Store bedrifter kan få 18 prosent av prosjektkostnadene som skattefradrag.

Andre programmer

Norges forskningsråd har i tillegg andre virkemidler og søknadstyper som den maritime næringen kan benytte. Blant disse er Senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) og Senter for fremragende forskning (SFF). Disse virkemidlene dekker hele spekteret fra grunnforskning og kompetansebygging til anvendt forskning og utvikling. I 2014 ble det bevilget 155 millioner kroner til maritime nærings- og forskningsmiljøer under «Andre programmer».

Regjeringen vil gjennom SFI og SFF stimulere norske forskningsmiljøer til å etablere sentre viet langsiktig og grunnleggende forskning, og styrke norske forskningsmiljøer som arbeider i tett samspill med innovativt næringsliv på høyt internasjonalt nivå.

Brukerstyrt innovasjonsarena

Brukerstyrt innovasjonsarena (BIA) ble opprettet i 2006 etter sammenslåing av flere tidligere bransjeorienterte programmer. En sentral avgrensning har vært at BIA ikke støtter prosjekter som faller inn under et tematisk program, som for eksempel MAROFF-programmet. I hovedsak får den maritime næringen støtte gjennom MAROFF, men maritim industri kan også få støtte fra BIA hvis det søkes om støtte til forskning knyttet til produksjon og produk-

SFI og SFF for maritim næring

Av de 17 nye SFI-ene som ble tildelt i november 2014, var syv av de nye sentrene rettet mot maritim næring, havbruk og/eller offshore. Blant disse finner vi Høgskolen i Ålesund. Gjennom Senter for fremragende forskning (SFF) har NTNU og Marintek i Trondheim fått tildelt støtte til Autonomous Marine Operations and Systems (AMOS). AMOS skal bidra med banebrytende, grunnleggende og tverrfaglig kunnskap innen marin hydrodynamikk, marine konstruksjoner og kybernetikk.

sjonsprosesser av marinteknisk industri. BIA-programmet har blitt styrket med henholdsvis 90 millioner kroner i 2014 og 70 millioner kroner i 2015, og tildelingen over statsbudsjettet er for 2015 om lag 543 millioner kroner.

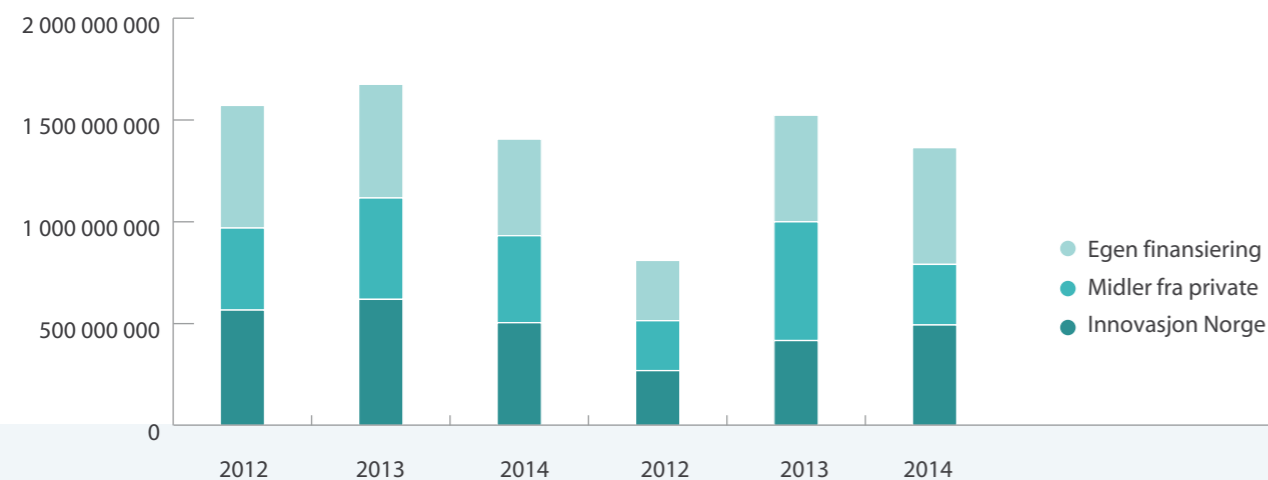
Innovasjon Norge

Innovasjon Norge har en rekke generelle landsdekkende tjenester og aktiviteter som bidrar til innovasjon og verdiskaping i den maritime næringen. I 2014 bidro Innovasjon Norge med totalt 474 millioner kroner til maritime prosjekter. Av dette utgjorde markedslån, lavrisikolån og garantier ca. 70 prosent. Resten ble gitt i form av tilskudd og innovasjonslån. For hver krone som Innovasjon Norge støtter maritim næring med, har næringen i 2014 bidratt med 1,80 kroner.

Lavrisikolån er et tilbud til bedrifter med behov for finansiering av langsiktig kapitalbehov. Lånet gis på konkurransedyktige, markedsmessige betingelser med nedbetalingstid og tilpasset bedriftens behov. Innovasjonslån (risikolån) er et tilbud som kan brukes til toppfinansiering i bedrifter med lønnsomme prosjekter som er vanskelig å finansiere i det private kredittmarkedet. Slike lån kan anvendes til en rekke ulike formål og bidra til gjennomføring av gode prosjekter som ellers ikke ville blitt realisert. Innovasjon Norge tilbyr i tillegg garanti for driftskreditt og investeringslån som kan gis til små og mellomstore bedrifter som har problemer med å skaffe seg lånefinansiering i bankene på grunn av for stor antatt risiko eller manglende pantesikkerheter.

23) Bevilgninger gjennom SkatteFUNN er basert på budsjetterte skattefradrag i godkjente prosjekter.

Figur 6: Innvilget beløp fra Innovasjon Norge til maritim næring i perioden 2009-2014, inkludert egenfinansiering og private midler. Kilde: Innovasjon Norge.



Klyngeprogrammer

Gjennom klyngeprogrammet Norwegian Innovation Clusters ønsker regjeringen å øke samarbeidsbaserte utviklingsaktiviteter i de etablerte maritime klyngene. Det gis støtte til prosjekter på tre ulike nivåer: Arena, Norwegian Centres of Expertise (NCE) og Global Centres of Expertise (GCE). Arena er et tilbud til klyngeprosjekter i tidlig fase, mens NCE og GCE er et tilbud til modne klyngeprosjekter med en henholdsvis nasjonal og global posisjon. GCE Blue Maritime, GCE NODE, NCE Subsea, NCE Systems Engineering og NCE Maritime Clean Tech er eksempler på klynger som er særlig relevante for den maritime næringen.

Langtidsplanen for forskning og høyere utdanning

Regjeringen har lagt frem en langtidsplan for forskning og høyere utdanning, Meld. St. 7 (2014–2015) «Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024». Langtidsplanen har som overordnet mål å bidra til å styrke Norges konkurransekraft og innovasjonsevne, løse store samfunnsutfordringer og utvikle fremragende fagmiljøer. Langtidsplanen vil blant annet bidra til at Norge styrker sin posisjon som ledende havnasjon. Globale og teknologiske utviklingstrekk knyttet til havet skaper nye maritime muligheter. Langtidsplanen vil bidra til at den norske maritime næringen er i forkant av utviklingen ved å utvikle og ta i bruk kunnskap som fremmer innovasjon og legger til rette for nødvendig omstilling. Langtidsplanen trekker frem to prioriterte byggeprosjekter som støtter opp under de langsiktige prioriteringene. Ett av disse to er oppgraderingen av Marinteknisk senter i Trondheim, Ocean Space Centre (se kapittel 3.7).

Internasjonalt forskningssamarbeid

Det er internasjonalt samarbeid i mange av innovasjonsprosjektene og i de fleste kompetanseprosjektene i MAROFF-programmet. MAROFF er også aktivt involvert i EUs nye forskningsprogram, Horisont 2020, der det er gode muligheter for maritime aktører i Norge. Horisont 2020 er verdens største forsknings- og innovasjonsprogram, med et budsjett på 80 milliarder euro i perioden 2014–2020. Norge deltar som fullt medlem. Programmet skal bidra til å bedre den økonomiske veksten og sysselsettingen i Europa. Et av programmets satsingsområder er maritim forskning. Søkere har mulighet til å få økonomisk støtte til å skrive søknader og kan få tilleggsfinansiering til å delta i prosjekter. I tillegg kan søkere få støtte til å delta i fora som setter dagsorden for kommende tematiske utlysninger.

MAROFF finansierer også ERA-Net MARTEC II sammen med forskningsfinansierende organisasjoner i 25 europeiske land. ERA-Net MARTEC er et transnasjonalt samarbeidsprogram innen maritim teknologi, der norske aktører i samarbeidsprosjektene kan få støtte med inntil 60 prosent av Norges forskningsråd.

Internasjonalt bilateralt samarbeid om forskning er viktig. Eksempelvis har Singapore ved Maritime and Port Authority og Norges forskningsråd undertegnet en Memorandum of Understanding (MoU) om felles samarbeid innen maritim forskning, utvikling, utdanning og opplæring. Dette har ført til en rekke samarbeidsprosjekter innen FoU mellom bedrifter og forskningsmiljøer fra begge land. Videre har Norge og Brasil et FoU-samarbeid innenfor petroleumssektoren som også er relevant for mari-



Rensesystem for ballastvann installert om bord på Esvagt Faraday. Foto: Gunnar Larsen

Rensesystemer for ballastvann

Utvikling og optimalisering av norske rense-systemer for ballastvann basert på UV-teknologi for å imøtekomme nye krav fra USA. Knutsen Ballastvann AS, MMC Green Technology AS og Optimarin AS har sammen videreutviklet og optimalisert renseteknologier for ballastvann som kombinerer filtrering og UV-bestråling. Dette for å tilfredsstille nye internasjonale krav og derved være konkurransedyktige internasjonalt. Dette er et resultat av et teknologi-utviklingsløp fra Norges forskningsråd til Innovasjon Norge og videre utviklet som et produkt.

time miljøer. Forskningssamarbeid inngår også i de mer generelle maritime samarbeidsavtalene som er inngått med Japan og Sør-Korea.

Forsvaret og maritim FoU

Forsvaret og Forsvarets forskningsinstitutt har mange kryssningspunkter med maritim næring innen forskning og utvikling. Dette gjelder fagområder som undervannsteknologi, autonome systemer, navigasjon, simulatorvirksomhet, kommunikasjon og bruk av satellitter i havovervåkning. Et tettere samarbeid mellom forsvarssektoren og sivil maritim sektor innen disse forskningsområdene vil kunne styrke den maritime klyngen.

Maritim21-strategi

En helhetlig forsknings- og innovasjonsstrategi for maritim næring, Maritim21, ble overlevert myndighetene i 2010. Strategien Maritim21 var utarbeidet av den maritime næringen. Formålet var å bidra til økt innovasjonstakt i norsk maritim næring innen områder der Norge har særskilte konkurransefortrinn. MAROFF-programmet har i stor grad rettet sin innsats mot områdene som er anbefalt i Maritim21-strategien, og reviderte i 2012 programplanen for 2010–2019 for å gjenspeile Maritim21s prioriteringer. Det er behov for en oppdatering av strategien. Regjeringen ønsker en videreføring av Maritim21 for utarbeidelse av en ny Maritim21-strategi, gjennom en øremerking i Nærings- og fiskeridepartementets bevilgning til MAROFF-programmet i Norges forskningsråd.

Regjeringen vil:

- videreføre satsingen på maritim forskning og innovasjon i næringslivet, gjennom MAROFF-programmet.
- legge til rette for at maritim næring kan benytte de generelle virkemidlene gjennom Norges forskningsråd og Innovasjon Norge.
- støtte en videreføring av Maritim21 for utarbeidelse av en ny Maritim21-strategi.
- ha en særskilt satsing på hav i langtidsplanen for forskning og høyere utdanning.
- bidra til at maritime forskningsmiljøer drar nytte av mulighetene som EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont 2020 gir.
- øke samarbeidsbaserte utviklingsaktiviteter gjennom de etablerte maritime klyngene i Norwegian Innovation Clusters.

3.6. Internasjonale rammebetingelser

Regjeringen vil arbeide for enhetlige globale rammebetingelser for næringen, åpne markeder, høye krav til sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder i internasjonale fora.

Stadig flere land ønsker å ta del i den maritime verdiskapingen, og den globale konkurransen er sterk. Internasjonal konkurranse bidrar til læring, innovasjon og utvikling, som er en forutsetning for fortsatt god vekstevne i næringen. Den maritime næringen er avhengig av internasjonale markeder og likeverdige rammebetingelser. Regjeringen vil bidra til å sikre enhetlige globale rammebetingelser for næringen, åpne markeder, høye krav til sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder i internasjonale fora.

Markedsadgang og likeverdige rammebetingelser

Handelsavtaler og bilaterale samarbeidsavtaler

I arbeidet med å sikre maritim næring markedsadgang og likeverdige rammebetingelser legger regjeringen stor vekt på arbeidet i internasjonale fora som WTO, EFTA, OECD og i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) og FNs internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO). EØS-avtalen sikrer avtalebasert markedsadgang for norsk skipsfartsnæring i EØS-området.

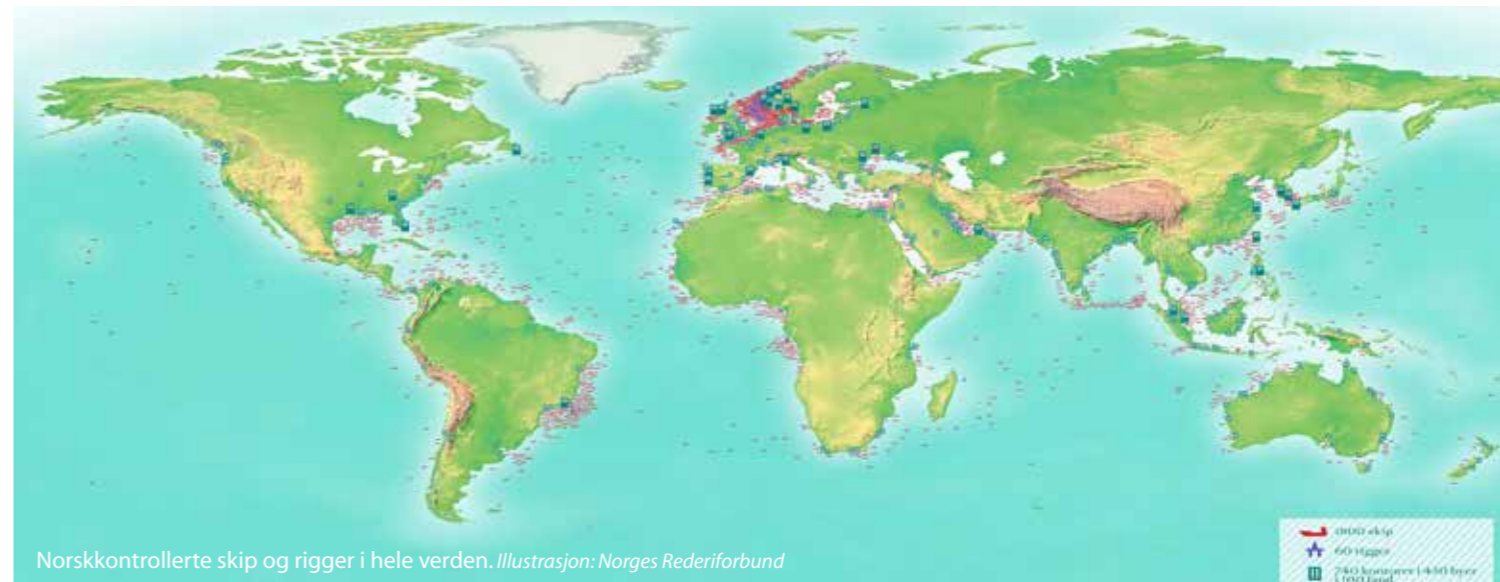
Markedet for internasjonale maritime transporttjenester er i stor grad liberalisert, men den åpne markedssituasjonen er i liten grad nedfelt i internasjonale avtaler. Vi har også sett tendenser til økende grad av proteksjonisme i årene etter finanskrisen. Regjeringen prioriterer derfor arbeidet for å avtalefeste et åpent internasjonalt handelsregelverk med like vilkår for skipsfartstjenester fra ulike land. Norge er en pådriver for å avtalefeste vilkårene i internasjonale handelsavtaler gjennom Verdens handelsorganisasjon (WTO), Trade in Services Agreement (TISA) og EFTAs frihandelsavtaler.

Norge er nå i forhandlinger om EFTA-frihandelsavtaler med en rekke land, inkludert Indonesia, Vietnam og Malaysia, hvor maritim transport er blant Norges hovedinteresser. Hensynet til hva som tjener norske skipsfartsinteresser, vil også i fremtiden være et sentralt kriterium ved valg av partnerland.

Videre forhandler Norge bilaterale skipsfartsavtaler med land der vi har konkrete interesser å ivareta. Regjeringen prioriterer for tiden arbeidet med å få på plass en bilateral skipsfartsavtale med Brasil.

Regjeringen ønsker også å øke bruken av bilaterale investeringsavtaler (BITs), der dette er hensiktsmessig. Hovedformålet er å beskytte norske investeringer i utlandet, spesielt i land der den politiske og økonomiske situasjonen er ustabil, og å sikre at norske bedrifter kan konkurrere på lik linje med bedrifter fra andre land. Det er også et viktig hensyn at avtalene skal fremme investeringer i utviklingsland og bidra til økonomisk utvikling i disse landene. Norge har ikke inngått BITs siden midten av 90-tallet. Det har vært gjort mange forsøk på å løse de rettslige og politiske problemene som slike avtaler reiser. Det er sterke og beskyttelsesverdige interesser som står mot hverandre; investors behov for vern og staters rett til å regulere på eget territorium. Det pågår nå et arbeid med å utarbeide et nytt mandat for investeringsavtaler.

I tillegg til formaliserte multinasjonale og bilaterale avtaler er Norge avhengig av å ha et godt bilateralt samarbeid med andre viktige maritime nasjoner. Samarbeidsavtalene er nyttige verktøy for myndighetskontakt. Men like viktig er det at avtalene skal



Norsk kontrollerte skip og rigger i hele verden. Illustrasjon: Norges Rederiforbund

stimulere til næringssamarbeid og sikre markedsadgang for norske maritime bedrifter. Arbeidet i bilaterale maritime samarbeidsgrupper med land som India, Japan, Sør-Korea og Russland skal videreføres. Andre land som det prioriteres å ha en tett og god maritim dialog med, er Brasil, Kina, Singapore, Tyrkia, Tyskland og USA. Norske maritime selskaper med interesser i disse landene spiller en sentral rolle i arbeidet.

Også i land i Sørøst-Asia som Filippinene, Indonesia og Vietnam er det viktige markeds- og samarbeidsmuligheter. I årene fremover ventes også flere afrikanske land å bli viktige maritime samarbeidsland.

EU og USA spiller en viktig rolle i utviklingen av skipsfartspolitik og regelverk internasjonalt. Nærings- og fiskerirådene ved ambassadene i Washington og Brussel har derfor blant sine sentrale oppgaver å ivareta norske maritime interesser.

Det pågår videre en rekke bilaterale og regionale handelsforhandlinger som har direkte og indirekte betydning for norsk maritim næring, som for eksempel Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP)²⁴ og Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)²⁵. TTIP vil kunne få store konsekvenser for norsk næringsliv, ettersom EU og USA er våre viktigste handelspartnere.

Regelverket

Havretten og FNs havrettskonvensjon setter de viktigste folkerettslige rammene for regulering av skipsfarten. Havretten fastsetter en rekke prinsipper som er viktige for norsk skipsfart, blant annet flaggstatsprinsippet og retten til uskyldig gjennomfart. Havretten danner også utgangspunktet for utviklingen av regelverket i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Regelverket for skipsfarten fastsettes i stor grad gjennom internasjonale myndighetsorganisasjoner som IMO og ILO. Norge er en aktiv bidragsyter i arbeidet med å fremforhandle internasjonalt bindende regelverk på sikkerhets- og miljøområdet i IMO. Regjeringen arbeider for at internasjonalt regelverk skal fremforhandles i IMO og ILO, og for rask ikrafttredelse av nytt, vedtatt regelverk. IMO-konvensjoner har som regel et tonnasjekrav blant ikrafttredelsesbetingelsene. Ved å øke tonnasje under norsk flagg kan Norge øke sin innflytelse internasjonalt og samtidig styrke det internasjonale regelverket. Norge har vært tidlig ute med å tiltre internasjonale konvensjoner.

Gjennom deltakelse i ILO bidrar Norge også aktivt i arbeidet med å utvikle gode arbeidsvilkår om bord på skip i form av internasjonale sosiale standarder for skipsfarten. Gjennom å ratifisere en konvensjon forplikter medlemsstatene seg til å oppfylle konvensjonen og samtidig akseptere internasjonal over-

Myndighetenes arbeid i internasjonale fora er avgjørende for å sikre den maritime næringen likeverdige rammebetingelser og markedsadgang

24) Forhandlinger mellom Australia, Brunei, Canada, Chile, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore, USA og Vietnam.

25) Forhandlingene mellom EU og USA om en transatlantisk handels- og investeringsavtale.

GIEK
finansierte
48
fartøy i 2014



Foto: Scanpix

våkning gjennom ILOs kontrollsystem. ILOs «Maritime Labour Convention» (MLC) trådte i kraft 20. august 2013. MLC gir regler om arbeidslivet og levevilkårene på skip, og er det mest omfattende og helhetlige internasjonale regelverket som er laget for sjøfolk, redere og maritime nasjoner.

Det internasjonale regelverket implementeres i Europa gjennom forordninger og direktiver. EØS-relevant regelverk må implementeres i vårt nasjonale regelverk. Norge arbeider derfor aktivt overfor EU for å sikre at EUs eget maritime regelverksarbeid så langt som mulig er i overensstemmelse med internasjonalt regelverk. Videre har vi et tett samarbeid med EUs medlemsland i IMO-arbeidet. I tillegg utformer EU annet regelverk og rammebetingelser, herunder statsstøtteregler for skipsfarten som også omfatter Norge gjennom EØS-avtalen. Den norske rederiskatteordningen og nettolønnsordningen er notifisert og godkjent av EFTA Surveillance Authority (ESA) i henhold til disse retningslinjene. Regjeringen vil opprettholde en nær dialog med Europakommisjonen og medlemslandene for å ivareta norske interesser.

Eksportfinansiering

Gjennom garantiene hos Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) og lån hos Eksportkreditt Norge AS legger regjeringen til rette for fremme av norsk eksport av varer og tjenester og investerin-

ger i utlandet. Ordningene skal bidra til at norske eksportører konkurrerer basert på pris og kvalitet på varene og tjenestene som eksporteres, og ikke på hvilke finansieringsvilkår som tilbys gjennom offentlig eksportfinansiering. Maritim næring er en stor og viktig bruker av det offentlige eksportfinansieringstilbudet.

GIEKs hovedordning er alminnelig garantiordning. I 2015 var rammen på 145 milliarder kroner. Til sammenligning var rammen i 2004 på 40 milliarder kroner. Ved utgangen av 2014 var samlet utestående ansvar under alminnelig garantiordning 87,3 milliarder kroner. Hoveddelen av GIEKs utestående ansvar var knyttet til olje- og offshorenæringen, med om lag 86 prosent av rammen. I tillegg var om lag 5 prosent av utestående ansvar under ordningen knyttet til tradisjonell skipsfart. Totalt finansierte GIEK 48 fartøy i 2014, av disse var 41 knyttet til offshorenæringen, 5 til shipping, og 2 var mannskapsbåter for vindmøller til havs.

Videre stiller GIEK byggelånsgarantier til bygging av nye skip. GIEK garanterer for inntil 50 prosent av det enkelte lån. En eller flere banker garanterer for resten av beløpet, på like vilkår. Tidligere har kjøperen måtte betale inn minimum 20 prosent av kontraktssummen i løpet av byggeperioden. Regjeringen har som en del av den maritime strategien endret dette kravet. De nye reglene gjeldende

Den maritime næringen er en betydelig bruker av ordningene i GIEK og Eksportkreditt Norge. Regjeringen vil videreføre konkurransedyktig eksportfinansiering gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge.



Foto: Vinciv Taneo/Grieg Star Shipping

Team Norway

Team Norway er et nettverksbasert samarbeid mellom ulike offentlige og private aktører som jobber for å fremme norskbasert næringsliv internasjonalt. Formålet med samarbeidet er å bidra til økt verdiskaping i norsk økonomi gjennom informasjonsutveksling, samordning, koordinert innsats og felles initiativer. Arbeidet skal videre bidra til en mer enhetlig og næringslivsorientert profilering av Norge i utlandet.

Nærings- og fiskeridepartementet koordinerer samarbeidet i Team Norway, sammen med Utenriksdepartementet og Olje- og energidepartementet. Team Norway kan kontaktes på teamnorway@nfd.dep.no. Det er i dag etablert Team Norway-nettverk under ledelse av utenriksstasjonene i en rekke land. Disse består av ulike aktører i forskjellige land, men til sammen representerer de et stort mangfold av ulike organisasjoner. Eksempler på aktører som deltar, er Innovasjon Norge, Rederiforbundet, Norges sjømatråd, INTSOK, INTPOW og norske næringslivsgrupperinger i utlandet.

fra 1. mai 2015 åpner for at kjøperen kan betale mindre enn 20 prosent i løpet av byggeperioden. GIEK kan selv bestemme denne delen ut fra risikoen i den enkelte sak. Lettere tilgang til finansiering vil gjøre norske verft mer konkurransedyktige. En sterkere verftsindustri er også viktig for norske underleverandører.

Eksportkreditt Norge kan i 2015 utstede lån til kjøpere av norske eksportvarer og kapitaltjenester for til sammen 20 milliarder kroner. I tillegg kommer en fullmakt til å overskride bevilgningen med inntil 30 milliarder kroner. Ved utgangen av 2014 hadde Eksportkreditt Norge en utlånssaldo på 60,9 milliarder kroner. Av disse var 68 prosent knyttet til skip og skipsutstyr. Totalt finansierte Eksportkreditt Norge 43 skip bygget ved norskeide verft, utstyr til 11 rigger og skipsutstyr til over 20 skip i 2014.

Det er viktig å sikre at statlig eksportfinansiering av skip i ulike land tilbys på like vilkår. Offentlig støttede eksportkreditter og eksportkredittgarantier reguleres i dag av den OECD-tilknyttede avtalen «Arrangement on Officially Supported Export Credits» (Arrangement). Norge deltar i tillegg i en internasjonal arbeidsgruppe (International Working Group – IWG) som ser på mulighetene for en ny avtale som omfatter flere land enn dagens OECD-avtale, blant annet Kina. Norge er også aktiv i arbeidsgruppen for skipsbygging i OECD hvor ambisjonen på sikt er å eliminere subsidier og skape like konkurransevilkår i skipsbyggingsindustrien.

Internasjonalisering og profilering

Regjeringen legger stor vekt på å bistå norske selskaper i utlandet og fremme norsk eksport. Gitt maritim nærings høye eksportandel og tilstedeværelse internasjonalt er dette en av sektorene som prioriteres. Innovasjon Norge er en sentral aktør i dette arbeidet. Innovasjon Norge bistår i dag norske bedrifter med å vurdere markedsmuligheter i mer enn 30 land, mange i fremvoksende markeder. Arbeidet utføres gjennom rådgivningstjenester, nettverkstjenester, kompetanse- og profilerings-tjenester.

Utenriktjenesten og Innovasjon Norge samordner sine tjenester i land der begge er representert. Utenriktjenesten skal ha en prioritert utadrettet innsats, nettverksmøter og avholdelse av maritime konferanser på de stasjonene hvor dette anses som relevant. Bistand til enkeltbedrifter er også høyt prioritert ved alle relevante stasjoner. Kompetanse om maritim næring og markeder er viktig for at dette arbeidet fungerer godt. Delegasjonsbesøk og politiske besøk til utlandet skal benyttes til å profilere det maritime Norge og støtte opp om norske maritime bedrifter, der det er relevant. Døråpnerfunksjonen ved statsbesøk og andre offisielle reiser er svært viktig for den maritime næringen i mange land.

Tidligere studier har vist at norsk maritim næring i all hovedsak har et godt omdømme internasjonalt. Det er likevel viktig å arbeide med omdømmebygging på nasjonalt nivå og i hver enkelt bedrift. En målrettet profilering av den norske maritime næringen er et viktig ledd i dette. Profilering av de maritime næringene i utlandet har to hensikter.

Forsvarets avtale med Wilh. Wilhelmsen

Forsvaret har inngått en avtale med den norske Wilh. Wilhelmsen-gruppen for å styrke beredskapen i Norge. Det er første gang Forsvaret inngår en avtale med en privat næringslivsaktør av dette omfanget. Beredskapskontrakten vil styrke Forsvarets reaksjonsevne, og Wilhelmsens logistikkleveranser vil ha en vesentlig betydning for Norges forsvarsevne. Rederiet har blant annet frakteskip som kan transportere tungt militært materiell som stridsvogner, stormpanservogner og artilleri. Kontrakten, som har en varighet på syv år, innebærer at rederiet skal bistå med logistikk, transport og leveranser til Forsvaret. Avtalen gir også Forsvaret muligheten til å benytte infrastrukturen som Wilhelmsens underleverandør NorSea Group besitter langs hele norskekysten.



Foto: Wilhelmsen

Det understøtter norske aktørers markedsarbeid i utlandet, og det profilerer Norge som vertsland for maritim virksomhet. Å styrke samarbeidet i Team Norway (se faktaboks) er en viktig del av dette arbeidet.

Regjeringen vil også øke fokus på maritime næringer i Forsvarsdepartementets markedsføringsstøtte og næringens muligheter i et industrisamarbeid. Markedsføringsstøtten er eksportfremmende tiltak overfor utenlandske bedrifter og utenlandske myndigheter av norskprodusert materiell som forsvarret bruker eller planlegger å anskaffe. Dette omfatter også verfts- og utstyrsleverandørene. Ordningen gjelder ikke finansielle tilskudd, men personellstøtte som avgis som eksportfremmende tiltak. Maritim næring vil kunne nyttiggjøre seg denne ordningen. Når en industriavtale med en utenlandsk leverandør av forsvarsmateriell til Norge er inngått, er målsettingen oppbygging av langsiktige forretningsforhold. Vellykkede avtaler vil kunne føre til langvarig samarbeid og markedsmessige effekter langt utover det som blir godskrevet leverandøren i industrisamarbeids regnskapet. Dette gjelder også for maritim næring og industri.

Maritim sikkerhet/piratvirksomhet

Som en stor sjøfartsnasjon har Norge vitale interesser knyttet til sikkerhet for kommersiell skipsfart. I deler av verden truer piratvirksomhet og maritim kriminalitet fri ferdsel i travle sjøruter og utnyttelse av sjøområder i både nasjonale og internasjonale farvann. Norge har en aktiv rolle i arbeidet med

å bekjempe piratvirksomhet ved økonomiske bidrag til kapasitetsbyggingsprosjekter og deltakelse i internasjonale fora som arbeider for felles globale løsninger. Norge har deltatt militært med en fregatt (2009 og 2013) og et Orion overvåkningsfly (2011) i Adenbukta og Det indiske hav. I 2011 vedtok Norge i forskrift å tillate bruk av private væpnede vakter på norske skip i visse utsatte områder. I 2013 var en norsk fregatt flaggskip for NATOs stående marinestyrke 1 og ledet anti-piratoperasjoner i Adenbukta.

Det formelle samarbeidet med Norges Rederiforbund om skipsfartsberedskap bygger på en avtale fra 1. januar 2006. Formålet med avtalen er å sikre best mulig beredskap og håndtering av aktuelle krisesituasjoner på skipsfartsområdet. Rederiforbundet skal ha en «beredskaps- og sikkerhetskontakt» som departementet forholder seg til. Det er for øvrig opp til Rederiforbundet å organisere arbeidet internt. Som vederlag for de oppgavene som utføres, gir Nærings- og fiskeridepartementet tilskudd over statsbudsjettet. For 2015 er tilskuddet 3,1 millioner kroner.

Rederiforbundets beredskapssekretariat henter inn og distribuerer informasjon og trusselvurderinger for skipsfarten kontinuerlig. Beredskapssekretariatet støtter alle norske rederier i deres krisehåndtering, og en viktig del av arbeidet er løpende å informere rederier og skip om forskjellige trusler. Beredskapskontakten kan gjennom Nærings- og fiskeridepartementet bistå hele departementsfellesskapet ved behov.



Foto: Odfjell SE

Regjeringen vil:

- føre en aktiv politikk for å fremme norske interesser i IMO og ILO.
- delta og bidra aktivt i EU/EØS-arbeidet på det maritime området.
- arbeide for handelsavtaler gjennom EFTA, WTO, TISA, og bilaterale maritime avtaler for å skape stabile rammevilkår og like konkurranse vilkår globalt.
- bidra til internasjonale prosesser for oppdatering av det internasjonale regelverket for eksportfinansiering av skip. OECD WP6 og IWG.
- drive et aktivt arbeid og videreføre sitt brede engasjement for å forebygge og bekjempe maritim kriminalitet og piratvirksomhet.
- videreføre konkurransedyktig eksportfinansiering gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge.
- støtte opp om næringens omdømme- og profileringsarbeid, blant annet gjennom Team Norway.
- fremme maritim næring i Forsvarsdepartementets markedsføringsstøtte og industrisamarbeid.

3.7. Blå vekst

Regjeringen vil bidra til å utvikle en sterk norsk havklynge, gjennom å stimulere til økt samhandling mellom de havbaserte næringene.

Havet dekker 70 prosent av jordoverflaten og er en viktig kilde til mat gjennom sjømatnæringen, en kilde til energi gjennom utvikling av offshore olje- og gass samt til fornybar energi gjennom utvinning av offshore vind, bølger og tidevann, og en kilde til mineraler gjennom mineralutvinning på havbunnen.

Norge har høy kompetanse innenfor de havbaserte næringene²⁶, og maritim-, sjømat- og olje- og gassnæringene kan ha et potensial for økt verdiskaping ved å lære av hverandre. Ved å utvikle ny og anvende kjent teknologi på tvers i havrommet kan vi utnytte potensialet for fremtidig vekst og verdiskaping i maritim næring. Regjeringen vil bidra til å utvikle en sterk norsk havklynge, gjennom å stimulere til økt samhandling mellom de havbaserte næringene.

Verdiskapingen i de norske havbaserte næringene – blå vekst

Norge har med sin lange kyst, tradisjoner og kunnskaper om havet utviklet seg til å bli en viktig havromsnasjon. Med havrommet mener vi havoverflate, havdypene og de geologiske formasjonene på og under havbunnen²⁷. Økt verdiskaping i de havbaserte næringene defineres her som blå vekst. De viktigste havbaserte næringene i Norge målt i deres bidrag til verdiskapingen er olje- og gassnæringen, maritim næring og sjømatnæringen. I tillegg er deler av reiselivsnæringen knyttet opp mot virksomheter ved kysten eller i havet, og offshore vindfarmer er en

voksende næring. I fremtiden vil utviklingen av nye havbaserte næringer også kunne bidra til verdiskapingen, for eksempel mineralutvinning på havbunnen, fornybar energi fra havet, marin ingrediensindustri og marin bioprospektering.

Menon har på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet beregnet den totale verdiskapingen i de norske havbaserte næringene til 815 milliarder kroner i 2013, eller ca. 27 prosent av BNP.²⁸ I perioden 2004 til 2013 har verdiskapingen økt med 114 prosent.

Det er betydelig overlapp mellom disse næringene (se figur 7). Den klart største overlappen finner vi mellom selskapene i oljeleverandør-industri og maritim næring. Flere av selskapene er store innen både maritim næring og olje- og gassindustrien, og er derfor registrert i begge populasjoner.

Størrelsen på overlapp mellom maritim og olje- og gassnæringene var på 122 milliarder kroner målt i verdiskaping i 2013. Det tilsvarer 70 prosent av verdiskapingen innenfor maritim næring. Overlappen mellom maritim næring og sjømatnæringen er kun på 0,3 milliarder kroner målt i verdiskaping²⁹.

26) Se faktaboks for definisjon av havnæringene. Kilde: Menon, 2015.

27) Definisjon av havrommet, Marintek, 2011.

28) Tallene er basert på Menons regnskapsdatabase med detaljert informasjon på selskapsnivå. Enkeltmannsforetak er ikke inkludert. Dette rammer spesielt sjømatnæringen og herunder særlig fiske.

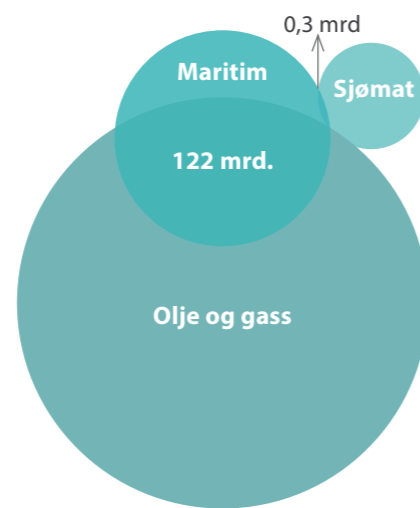
29) Fiskebåtrederiene er inkludert i Sjømatnæringen, men ikke i maritim næring. Det er dermed ingen overlapp på næringsnivå pga. dette. Overlappen skyldes da enkelte rederier og utstyrsleverandører med både maritimt og marint kundegrunnlag

Definisjon av havnæringene

Olje- og gassnæringen består av operatørselskaper (oljeselskaper) og tilknyttet leverandørindustri. Sistnevnte defineres som virksomheter som leverer olje- og gass-relaterte produkter eller tjenester til oppstrøms olje- og gassindustri, enten direkte til oljeselskapene (opera-tører) eller indirekte til andre leverandører.

Maritim næring defineres som alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter³⁰.

Sjømatnæringen defineres som fiskeri, fiskeoppdrett og bearbeiding og eksport av sjømat samt leverandører av utstyr og tjenester til de ulike delene av verdikjeden.



Figur 7: Overlapp mellom de havbaserte næringene.
Kilde: Menon, 2015

Det å se havnæringene i sammenheng gir muligheter for å utnytte synergier. De ulike havnæringene kan lære av hverandre, utnytte teknologi på tvers og utvikle produkter og tjenester som er felles for havnæringene. For de maritime bedriftene og andre havrelaterte bedrifter betyr dette muligheter for nye produkter og markeder. Eksempelvis kan leverandører til maritim, sjømat- og olje- og gassindustrien få nye markeder for sitt utstyr gjennom å levere til nye typer skip og havkonstruksjoner. Videre vil det kunne utvikles en rekke tjenester som for eksempel overvåkning, vær- og bølgeinformasjon som er av felles interesse for havnæringene. Samordning og utvikling av tjenester og produkter knyttet til søk- og redningsoperasjoner er også viktig på tvers av de havbaserte næringene.

Kystvakten er samfunnets viktigste verktøy for suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse, ressursforvaltning og beredskap, og bidrar på vegne av en rekke departementer og etater til en bærekraftig forvaltning av ressursene og til myndighetsutøvelse i norske områder og soner. Innføring av nye og moderne helikoptre i Kystvakten vil få stor betydning for norsk maritim overvåknings- og handlingsberedskap.

Havromsteknologi – offentlige virkemidler til forskning og innovasjon

Havromsteknologisk forskning og maritim teknologi og kompetanse er sentralt for innovasjon og fremtidig verdiskaping i maritim næring. Norge har i dag høy kompetanse innen havteknologi og står derfor i en god posisjon for å utvikle dette videre.

Norges forskningsråd og Innovasjon Norge leverte i 2014 en rapport³¹ om hvordan offentlige FoU-midler til havrelatert teknologiforskning kan brukes mer effektivt for å skape vekst i de norske havnæringene. Rapporten viser at det samlet sett brukes nærmere én milliard kroner årlig på offentlig finansiert FoU knyttet til teknologi for de havrelaterte næringene olje og gass, maritim næring og marin næring, men at det er et betydelig potensial for å ta ut faglige synergier ved økt samhandling mellom sektorene. Norges forskningsråd og Innovasjon Norge er nå i gang med å følge opp egne anbefalinger knyttet til gjennomgangen av virkemidlene rettet mot havrelatert teknologi og leverandørnæring. Norges forskningsråd har hatt felles utlysninger mellom havbruksprogrammet HAVBRUK og MAROFF og en felles utlysning mellom petroleumsprogrammet PETROMAKS, MAROFF og det russiske grunnforskningsfondet om utfordringer for petroleum og maritim sektor i Arktis i 2014. Regjeringen vil gjennomføre flere felles utlysninger for forskningsprogrammene MAROFF, PETROMAKS og HAVBRUK i Norges forskningsråd.

Både Norges forskningsråd og Innovasjon Norge har en rekke virkemidler som er tilgjengelige for havnæringene, men det er behov for å forenkle informasjonen og tilgjengeligheten overfor bedriftene. Derfor vil de i fellesskap etablere en felles webportal, «Blå bedriftsportal». Portalen vil være ferdigutviklet i løpet av 2015.

30) Ref. definisjonen i kap. 2.

31) «Forslag til mer koordinert FoU-innsats mot leverandørindustrien av havteknologier til marin, maritim og offshoreindustrien».

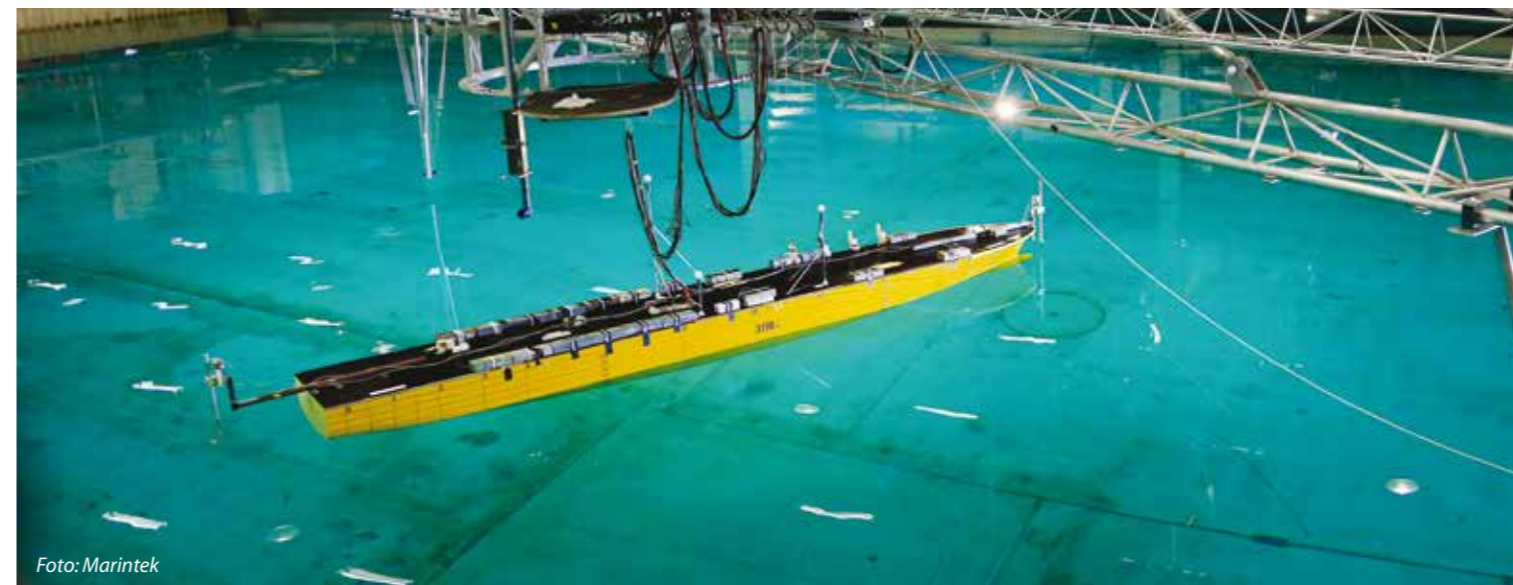


Foto: Marintek

For å få til et tverrsektorielt utviklingssamarbeid mellom havnæringene skal det etableres en «cross-overramme» i Innovasjon Norge etter modell fra «innovasjonsrammen». Innovasjonsrammen skal stimulere til økt innovasjon gjennom flere felles innovasjons- og forskningsprosjekter mellom bedrifter, der minst en av disse inngår i en klynge. Det vil også være behov for et incitament for økt samhandling, «crossover», mellom de ulike havnæringene i klyngeprogrammet til Innovasjon Norge. Hensikten med en «crossoverramme» er å mobilisere bedrifter og klynger til å tenke tverrsektorielt, og premiere utvikling av tverrsektorielle prosjekt.

Klyngeprogrammet Norwegian Innovation Clusters (se kapittel 3.5) kan også benyttes til å styrke samhandlingen mellom havnæringene. Global Centre of Expertise (GCE) Blue Maritime-klyngen på Møre ønsker blant annet å utvikle dagens sterke posisjon innenfor avanserte spesialskip, samtidig som aktiviteten utvides til nye områder. Dette gjelder biomarine næringer, mineralutvinning på havbunnen og havbasert fornybar energi som alle har et betydelig potensial for økt verdiskaping.

I regjeringens langtidsplan for forskning og høyere utdanning er «Hav» ett av seks tematiske prioriteringer. Et prioritert prosjekt her er Ocean Space Centre. Regjeringen har i 2015 avsatt midler til videre utredning av omfang av og tekniske løsninger for et nytt marinteknisk senter i Trondheim, Ocean Space Centre. Målet er at Ocean Space Centre skal bli et internasjonalt ledende kunnskapssenter for havromsteknologi. Denne typen forskning og teknologi er sentralt for innovasjon og fremtidig verdiskaping innen maritim næring, olje- og gassvirksomhet og marin næring.

Også NTNUs satsing på Senter for autonome marine operasjoner og systemer (AMOS) innebærer forskning som vil kunne gi resultater på tvers av havsektorene. AMOS er et senter for fremragende forskning (SFF) som skal bidra til å utvikle intelligente skip og havkonstruksjoner, autonome ubemannede farkoster (under vann, på vann og i luften) og roboter.

Videre vil det være naturlig å se på hvordan vi kan styrke synergiene mellom havnæringene i arbeidet med internasjonalisering, profilering og markedsføring i Norge og i utlandet, både fra myndighetene, virkemiddelapparatet og i næringen.

Havnæring – internasjonale initiativer

Flere internasjonale initiativer som knytter seg helt eller delvis til utfordringer knyttet til havet, har blitt igangsatt de senere år.

The Joint Programming Initiative Healthy and Productive Seas and Oceans (JPI Oceans) ble etablert i 2011 som en koordinerende og strategisk plattform som er åpen for alle EUs medlemsstater og assosierte land som investerer i marin og maritim forskning. Norge har vært en av pådriverne bak opprettelsen av JPI Oceans. Målet med JPI Oceans er å bidra til et rent og rikt hav som forsyner fremtidens generasjoner med mat og andre ressurser og tjenester. Teknologi for overvåkning av havet og utvikling av marin og maritim næring er et av de prioriterte områdene i den strategiske forsknings- og innovasjonsagendaen som JPI Oceans har utarbeidet. Regjeringen vil arbeide for å opprette et havteknologisk prosjekt med norsk deltakelse i JPI Oceans. Målet er å utnytte synergiene i europeisk forskning på et område der Norge har viktige interesser.

Ulstein Verft inngikk i januar 2015 en kontrakt med tyske Bernhard Schulte om bygging av to fartøy for offshore vind. Fartøyene er av designtype ULSTEIN SX175 og er utviklet av Ulstein Design & Solutions. Dette er de to første skipene til offshore vind som selskapet skal levere. Ulstein er opptatt av bærekraftig vekst og nye løsninger som kan utnytte mulighetene i havrommet bedre. Ulstein tar med seg teknologi og erfaring fra oljebransjen inn i fornybare næringer.



Foto: Ulstein

OECD er i gang med en studie om «*The Future of the Ocean Economy*» som legger spesielt vekt på utsiktene for fremvoksende havnæringer frem mot 2030. Rapporten, som forventes å bli levert innen utgangen av 2015, vil kunne gi viktig kunnskap som grunnlag for den videre politikktutviklingen på dette området. Det vil være i Norges interesse å delta i oppfølgingen. Regjeringen vil derfor vurdere en mulig oppfølging av OECDs rapport.

Europakommisjonens to meldinger om blå vekst, «*Blue Growth*», i 2012 og 2014 er en integrert del av EUs arbeid med integrert maritim politikk (IMP). «*Blue Growth*» er det maritime elementet i Europa 2020-prosjektet for smart, bærekraftig og inkluderende vekst. I tillegg til den tradisjonelle maritime sektor er vekstpotensialet og tiltak for å utløse dette innen kyst- og cruiseturisme, fornybar energi i og på havet, mineralutvinning på havbunnen, akvakultur og bioteknologi i havet omfattet.

Regjeringen vil følge EUs initiativer og arbeid med å utvikle en integrert maritim politikk. Regjeringens maritime strategi vil også utgjøre et sentralt innspill fra Norge til Europakommisjonens arbeid med blå vekst fremover. Regjeringen vil også legge særlig vekt på å utnytte mulighetene og bidra til forskning og innovasjon om blå vekst innenfor rammen av EUs forskningsprogram Horisont 2020.

Regjeringen vil:

- se de norske havnæringene i sammenheng, og legge vekt på synergiene mellom næringene i arbeidet med internasjonalisering, profilering og markedsføring.
- etablere felles «Blå bedriftsportal» for Innovasjon Norge og Norges Forskningsråd.
- gjennomføre felles utlysninger for forskningsprogrammene MAROFF, PETROMAKS og HAVBRUK.
- vurdere premiering av crossover-prosjekter under Innovasjon Norge.
- arbeide videre med prosjektet Ocean Space Centre som kunnskapsnav for norsk havrelatert teknologi.
- vurdere en mulig oppfølging av OECD-rapporten «The Future of the Ocean Economy» som er planlagt å komme i slutten av 2015.
- arbeide for å opprette et havteknologisk prosjekt med norsk deltakelse under JPI Oceans.
- arrangere en felles konferanse for de havrelaterte næringene.
- følge EUs initiativer og arbeid med å utvikle en integrert maritim politikk om blå vekst.

3.8. Nordområdene

Regjeringen vil sikre en bærekraftig maritim verdiskaping i nordområdene hvor hensyn til økt aktivitet, sikkerhet og miljø ivaretas.

Norge har lange tradisjoner for skipsfart i nordområdene, og norsk maritim næring har en omfattende kompetanse på de særskilte forhold og utfordringer som råder i Arktis. Havområdene i nord er i endring, og ismeltingen medfører muligheter for større økonomisk aktivitet i området, både innen petroleumsvirksomhet, skipsfart, fiskeri og reiseliv. Økt økonomisk aktivitet og potensielle nye sjøruter byr på muligheter for vekst og verdiskaping i nordområdene, ikke minst for den maritime næringen. Dette innebærer også nye utfordringer for både miljø og sikkerhet. En velfungerende infrastruktur er imidlertid en premiss for økt verdiskaping, bedret sikkerhet og redusert miljørisiko. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for en bærekraftig utvikling av aktivitet i nordområdene innenfor rammer som sikrer en helhetlig økosystembasert forvaltning.

En vellykket verdiskaping i nordområdene er avhengig av levedyktige lokale samfunn langs kysten. Det er derfor viktig å sikre lokal forankring i utarbeidelsen av helhetlige nasjonale strategier. Regjeringen vil styrke samarbeidet med arktisk maritim næring og lokalsamfunn i den videre utviklingen av en helhetlig nordområdepolitikk.

I 2013 ble «*Arktisk maritim klynge*» etablert som et Arena-prosjekt³². Formålet er å stimulere til økt innovasjon og styrket konkurransevne basert på samarbeid mellom bedrifter, kunnskapsmiljøer og offentlige utviklingsaktører. Klyngens visjon er å være det ledende kunnskaps- og industrielle miljøet i Norge knyttet til arktiske utfordringer.

Den økte aktiviteten har også en viktig utenrikspolitisk dimensjon. Norge skal være en premissleverandør for utviklingen i nord, og vi skal gjennom nordområdepolitikken sikre sentrale norske interesser. Norge forvalter store havområder i nord, og norsk tilstedeværelse og utøvelse av suverene rettigheter må sikres. Kystvaktens oppdrag samt gode kapasitet innen søk og redning er svært viktig i denne sammenhengen.

Utnyttelse av naturressurser

Den maritime næringen spiller i dag en viktig rolle for verdiskaping og sysselsetting i de fire nordligste fylkene, men som maritim region er landsdelen fortsatt liten sammenlignet med resten av landet. En potensiell fremtidig økt utvinning av petroleum og mineralressurser i Barentsregionen vil bidra til vekst i den maritime næringen i nordområdene. Regjeringen vil føre en offensiv petroleumspolitikk i nord ved å legge til rette for tildeling av nye letearealer, noe som skal bidra til å sikre utbygging og drift av nye olje- og gassfelt i mange tiår fremover. Dette vil medføre økt etterspørsel av maritime tjenester. Ismeltingen kan også åpne opp for økt fiskeriaktivitet lenger mot nord. Videre vil en økning i cruisetrafikk og -turisme i nord også gi økte muligheter for utvikling av næringsvirksomhet på land.

Nye transportruter

De globale klimaendringene medfører at tidligere islagte farvann i nordområdene gradvis gjøres mer tilgjengelige for internasjonal skipstrafikk. Destinasjonstrafikk til og fra havner i regionen forventes

32) Prosjektet støttes av Innovasjon Norge, SIVA og Norges forskningsråd.

Ved Framsenteret i Tromsø har forskningsprogrammet «Havisen i Polhavet, teknologi og avtaleverk» som mål å bidra med kunnskap som kan danne grunnlag for forvaltning av næringsaktivitet som kan komme i Polhavet. Forskningsprogrammet «Miljøkonsekvenser av næringsvirksomhet i Nord (MIKON)» skal utvikle forbedrede metoder og modeller for blant annet konsekvensutredning, miljørisikoanalyse og overvåking.



Foto: Kjell Røang

å oppleve størst vekst. For kommersiell skipsfart innebærer ismeltingen at det kan åpne seg tre potensielle sjøruter: Nordøstpassasjen, Nordvestpassasjen og Transpolar rute. Interessen for transittrafikk gjennom Nordøstpassasjen var i en periode økende. Seilingsruten kan bli viktig på sikt, men i dag er det fortsatt en del usikkerhet knyttet til fremtidig bruk av sjøruten. Når og i hvilket omfang Transpolar rute tvers over Polhavet kan tas i bruk, er svært usikkert.

Svalbard

Svalbard ligger sentralt i nordområdene og vil fremover kunne få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap og som plattform for tilbud av maritime tjenester. Kapasiteten på havneanlegget i Longyearbyen er i dag for liten. Samtidig står Longyearbyen overfor store utfordringer, og ny havneinfrastruktur vil være et viktig grep og en nødvendig forutsetning for en videre utvikling innen områder som for eksempel forskning, turisme, logistikk og maritime tjenester. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt av inntil 200 millioner kroner til ny havnestruktur i Longyearbyen. Disse spørsmålene vil også bli behandlet i ny stortingsmelding om Svalbard som regjeringen tar sikte på å legge frem i løpet av 2016. Når det gjelder tung infrastruktur som havnefasiliteter, har Stortinget tidligere vist til de sterke nasjonale interessene og folkerettslige forpliktelsene som knyttes til øygruppen, og til at dette tilsier et sterkt statlig engasjement³³.

En bred kunnskapsatsing i nord

Norge har gjennom lang tradisjon og erfaring fra skipsfart opparbeidet seg en særskilt kompetanse på de forholdene som råder i nordområdene. Videre utvikling og vekst i nordområdene er avhengig av at vi sikrer opprettholdelse og videreutvikling av denne kompetansen. På den bakgrunn utredes nå behovet for å etablere et nasjonalt kompetansesenter for arktisk maritim kompetanse og utdanning av sjøfolk knyttet til operasjon i polare farvann.

Norge er verdensledende innen innovasjon og teknologi på krevende operasjoner i nord. Regjeringen ønsker å bygge videre på denne unike kompetansen som grunnlag for verdiskaping og bærekraftig utvikling.

Forskning og innovasjon

Norges plassering, tilgang på naturressurser og kompetanse gir en unik mulighet for å videreutvikle teknologi og innovasjon knyttet til operasjon og transport i kaldklimaområder.

Gjennom Norges forskningsråd og MAROFF-programmet bidrar myndighetene til utviklingen av teknologier for maritim sektor, operasjon og transport i nordområdene. MAROFF-programmet støtter blant annet metoder, teknologi og analyser for risikovurdering av miljø/klima i forbindelse med tilleggsutfordringer, rømning, evakuering, redning fra skip i nordområdene. I perioden 2011–2013 ble det bevilget 42,2 millioner kroner til 22 prosjekter som er merket «Nordområdene» under MAROFF.



Foto: Hurtigruten/Trym Ivar Bergsmo

Havromsteknologisk forskning og kompetanse og økt samarbeid og vekt på synergier mellom de havbaserte næringene er også sentralt for innovasjon og fremtidig verdiskaping i den maritime næringen i nord.

Styrket miljøvern, sjøsikkerhet, rednings- og oljevernberedskap

Norge har råderett over store havområder, og over 80 prosent av skipsfarten i Arktis i dag går i norske farvann. Vi har derfor et særskilt ansvar som både flagg- og kyststat for å tilrettelegge for en sikker og miljøvennlig skipstrafikk i de arktiske sårbare områdene og sikre en god overvåking og tilstedeværelse i våre havområder.

Nordområdene byr på særskilte operasjonelle utfordringer for skip og mannskap, samtidig som området har store naturverdier som er sårbare for påvirkning for eksempel ved akutte oljeutslipp. Ekstreme værforhold og lange avstander, sett sammen med mangelfulle sjøkart og begrenset tilgang til kommunikasjonssystemer, utgjør en konstant utfordring. Lange avstander stiller særskilte krav til effektive søke- og redningsoperasjoner samt beredskap mot akutt forurensning og i opprensningsaksjoner. Økt samarbeid mellom offentlige og private aktører kan være en måte å håndtere enkelte av utfordringene på.

Regelverk

For å sikre en bærekraftig utvikling i nordområdene og forhindre ulykker og skadelige utslipp er det viktig at skipsfarten opererer med høye sikkerhets- og miljøstandarder.

Hovedutfordringene i Arktis er grenseoverskridende og bør håndteres gjennom tett internasjonalt samarbeid. FNs havrettskonvensjon danner det juridiske rammeverket for all bruk av havområdene. På samme måte som for andre farvann er skipstrafikk og sjøredning i Arktis omfattet av internasjonale regler om skipets standard, mannskapets kvalifikasjoner og operasjon fastsatt i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Regelverket har imidlertid til nå ikke vært tilpasset de særskilte forholdene som råder i polare farvann. På denne bakgrunnen har Norge vært pådriver for å få på plass bindende globale regler for seilas i polare områder (Polarkoden). Polarkoden stiller særskilte krav til skip som opererer i disse farvannene, slik som blant annet krav til konstruksjon, utstyr, operasjon, beskyttelse av det marine miljøet, navigasjon og mannskapets kompetanse. Polarkoden trer i kraft 1.1. 2017. Regjeringen vil arbeide nasjonalt og internasjonalt for å sikre en effektiv implementering av regelverket.

Sikker navigasjon og operasjon av fartøy i nordområdene er videre avhengig av riktig opplæring. Polarkoden stiller krav til hvem om bord som skal ha særskilt opplæring, og det nærmere innholdet i opplæringskravene vil bli regulert gjennom endringer til STCW-konvensjonen.

Beredskap

Norge skal opprettholde sin betydningsfulle rolle innen søk og redning i nordområdene. Et godt søke- og redningssystem er videre en forutsetning for en fremtidig verdiskaping og næringsutvikling.

33) Innst. S nr. 336 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 22 (2008–2009) Svalbard.



Foto: Hurtigruten/Joe Decker

Beliggenheten i de nordlige havrommene gjør søk og redningsarbeid og beredskapen mot akutt forurensning krevende.

For å styrke beredskapen, spesielt på Svalbard, ble Sysselmannens helikoptertjeneste våren 2014 styrket. De nye helikoptrene har blant annet økt rekkevidde, redusert responstid og moderne søke-, kommunikasjons- og sikkerhetsutstyr. Sysselmannens nye tjenestefartøy er også en sentral ressurs i rednings- og beredskapssammenheng.

Kystvakten er et viktig verktøy for suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse, ressursforvaltning og beredskap. Den patruljerer i norske havområder og soner, og har blant annet som mål å være til stede i fiskevernsonen rundt Svalbard til enhver tid. Kystvakten og forsvarets maritime overvåkningsfly er viktige ressurser i søke- og redningsoperasjoner i nordområdene. Videre vil også nye redningshelikoptre bidra til styrking av redningstjenesten.

De arktiske landene signerte i 2011 en avtale om samarbeid om søk og redning. Avtalen trådte i kraft i 2013 og legger blant annet grunnlaget for hensiktsmessige søke- og redningsregioner, samarbeidsmekanismer og gjensidig bistand og assistanse. Det ble videre signert en avtale om arktisk samarbeid om beredskap mot akuttforurensning i 2013.

Den maritime næringen har tatt initiativ til søke- og redningsprosjektet SARiNOR. Formålet med prosjektet er å skape en arena for samarbeid innen søk og redning mellom private og offentlige aktører. Prosjektet skal bidra til å utvikle og teste nye metoder som kan øke redningseffektivitet og kapasitet.

Prosjektet har bred deltakelse med aktører fra både offentlig og privat sektor.

Kystverket har nylig ferdigstilt en miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Analysen vil gi et bedre grunnlag for å dimensjonere beredskapen mot akutt forurensning i disse områdene. Regjeringen vil videre etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen og har igangsatt arbeidet for å vurdere form og innhold. Regjeringen vil foreta en ny, helhetlig gjennomgang av forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning og vil legge frem en stortingsmelding våren 2016. Nordområdene vil ha en viktig plass her.

Redningsselskapet utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er videre en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeidet langs norskekysten. For 2015 ble det bevilget 81,2 millioner kroner til Redningsselskapet. Det vil også i fremtiden være et behov for den innsatsen som ytes for sikkerheten til sjøs fra Redningsselskapets side.

Videreutvikling av infrastruktur

I innspillene til strategiarbeidet har næringen vært opptatt av at nordområdene ikke er godt nok tilrettelagt med nødvendig infrastruktur for å kunne ta imot en stor aktivitetsøkning på en sikker, miljøvennlig og effektiv måte.

Norge er samtidig den av de arktiske kyststatene som må anses for å ha den mest utviklede infrastrukturen i området, ikke minst hva angår havovervåkning. Dette gjør at Norge med sin geografiske posisjon og eksisterende og planlagte infrastruktur

Kunnskapsinnhenting – verdiskaping i nord

Rapporten «Kunnskapsinnhenting – verdi-skaping i nord» fra 2014 inneholder en grundig kartlegging av dagens situasjon og fremtidsutsikter for verdiskaping og syssel-setting i Nord-Norge, med særlig vekt på fiskeri, havbruk, nye marine næringer, reiseliv, fornybar energi og mineraler. Nord-Norge er en region rik på ressurser og har et stort potensial for økonomisk vekst og verdiskaping. Kunnskapsinnhenting har videre sett på tiltak som kan bidra til fremtidig vekst.

Rapporten kan leses på http://www.regjeringen.no/pages/38675752/W_0001_B_Framtid_i_nord_2014.pdf

Arctic Business

Norges Rederiforbund har tatt initiativ til en internasjonal møteplass, «Arctic Business», der bedriftsledere og beslutningstakere på høyt strategisk nivå i næringslivet fra sektorer som skipsfart, olje og gass, fiskeri- og havbruk og mineralnæringen kan komme sammen for å utveksle, diskutere, avstemme og koordinere informasjon om situasjonen i Arktis, ideer til forretningsmuligheter og «best practices» for bærekraftig næringsutvikling. Arctic Business ble for første gang arrangert høsten 2014 i Bodø. Med på laget har Rederiforbundet fått DNV GL, Kongsberg Gruppen og Statoil.

har et fortrinn som internasjonal samarbeidspartner og potensiell lokalisering av internasjonal virksomhet.

Kommunikasjon

Velfungerende kommunikasjonssystemer er en nødvendig forutsetning for sikker navigasjon og for en effektiv og sikker redningstjeneste og nødkommunikasjon. Eksisterende satellittkommunikasjonssystemer har imidlertid liten eller ingen dekning nord for 75 grader. Regjeringen ønsker å arbeide for å få på plass gode kommunikasjonsløsninger for havområdene i nord, særlig med tanke på bredbåndstjenester til skip. Norsk Romsenter vil medio 2015 legge frem en rapport om mulige konsepter for å sikre etablering av robuste systemer for kommunikasjon via satellitt. Rapporten forventes behandlet av regjeringen i løpet av 2015.

En effektiv beredskap er videre avhengig av at den landbaserte kommunikasjonen fungerer optimalt. Det er derfor ønskelig å vurdere behovet for å utvide den maritime kystradiotjenesten (HF-radio) til å dekke nordområdene på en bedre måte enn i dag.

Havovervåkning

Overvåkning av skipstrafikken i nordområdene er avgjørende for Norges myndighetsutøvelse og suverenitet, og en effektiv beredskap. Gjennom en satellittbasert innsamling av data fra fartøyenes automatiske identifikasjonssystem (AIS) har Norge fått en betydelig forbedret oversikt over skipstrafikken i de norske arktiske havområdene. Regjeringen har satt av midler til opprettholdelse av den satellittbaserte AIS-kapasiteten gjennom Nasjonal trans-

portplan. Da det er begrenset dekning med landbasert AIS på Svalbard, vil regjeringen vurdere behovet for å utvide denne dekningen.

Barentswatch er et overvåknings- og informasjonssystem hvor etater med operativt ansvar til sjøs kan dele informasjon på en sikker og effektiv måte. I tillegg inngår en offentlig informasjonportal med tjenester og applikasjoner for allmennheten. Systemet bidrar til et forbedret samarbeid i forvaltningen av nordområdene, og medfører blant annet en raskere og mer samordnet respons under søke- og redningsoperasjoner og en mer effektiv bekjempelse av fiskerikriminalitet.

Regjeringen har besluttet å opprette en egen analyseenhet ved trafikksentralen i Vardø. Oppgavene for enheten vil blant annet være å avdekke ulovlig fiske, transport av ulovlig fisk og avvik fra regelverk og prosedyrer for transport av farlig og forurenset last.

Sommeren 2013 ble skipsrapporteringsystemet Barents SRS etablert. Dette systemet, som er godkjent av FNs sjøfartsorganisasjon IMO, pålegger rapporteringsplikt for skip forbundet med en viss risiko ved seilas mellom norsk og russisk farvann. Systemet gir norske og russiske myndigheter bedre situasjonsforståelse av skipstrafikken i Barentshavet.

Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)

Cruiseskip har gjennom flere år drevet sjøkartlegging for eget bruk. AECO har i samarbeid med Lindblad Expeditions og sin antarktiske samarbeidspartner IAATO funnet en metode som gjør at cruiseoperatører kan dele historiske sjøkartleggings-data fra Arktis og Antarktis.



Foto: Kjell Røang

Sjøkartlegging

Sikker navigasjon i Arktis er avhengig av pålitelige maritime navigasjonskart og isdata, og er en viktig del av infrastrukturen for å sikre liv, helse, miljø og verdier. Kartleggingen av havområdene i Arktis er mangelfulle. Økt trafikk tetthet, større dypgående og mer hurtiggående fartøyer setter nye krav til kartene. Regjeringen har igangsatt arbeidet med kartlegging av viktige områder rundt Svalbard.

Økt samhandling over grenser i nord

Skipsfarten spiller en stadig økende rolle i det arktiske samarbeidet, og regjeringen vil styrke sin deltakelse i dette arbeidet. Samarbeidet skjer gjennom nordområdedialoger og tett samarbeid med andre arktiske stater, våre nordiske naboer, europeiske allierte, EU, North Atlantic Coast Guard Forum samt nye asiatiske observatører i Arktisk råd.

Mulighetene for å utnytte flere informasjonskilder i sjøkartleggingen, for eksempel med data fra skipsfarten selv, vil også bli vurdert.

Regjeringen vil:

- styrke samarbeidet med arktisk maritim næring og lokalsamfunn i den videre utvikling av en helhetlig nordområdepolitikk.
- sikre at maritim aktivitet følger høye standarder for sikkerhet og beredskap i nord.
- bidra til å styrke den globale markedsføringen av Norges unike arktiske maritime kompetanse og gunstige geografiske posisjon for arktisk maritim virksomhet, forskning og kompetansebygging.
- bidra til at IMO fortsetter å ta nødvendig hensyn til det spesielle miljø som råder i nordområdene i sitt fremtidige regelverksarbeid som berører skipstrafikken i Arktis.
- sikre god beredskap knyttet til søk og redning og oljevern i nordområdene.
- vurdere behov for utvikling av en satellitt som dekker bredbåndsbehovet i polare farvann.
- videreutvikle Barentswatch, herunder bl.a styrke samarbeid med arktiske stater.
- vurdere etablering av et arktisk maritimt kompetansesenter i Nord.
- styrke det internasjonale samarbeidet innen arktisk maritim politikk, herunder bilateralt, regionalt i Arktisk Råd og internasjonalt i IMO.
- sikre effektiv implementering av Polarkoden.
- vurdere en ytterligere operasjonalisering av avtalen om søk og redning i forbindelse med luft- og sjøfart i Arktis (SAR-Arktis).



Foto: Thinkstock

Utgitt av:
Nærings- og fiskeridepartementet

Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer fra:
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Publikasjonskode: **X-0000 B**
Design og illustrasjon: Anagram Design as
Omslagsfoto: Neptun Viking – Eidesvik
Trykk: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
05/2015 - opplag 500