

Norges Rederiforbunds innspill til regjeringens havstrategi

Regjeringen har varslet at den vil legge frem en havstrategi våren 2017. Målet er å «ivareta helheten i regjeringens satsing på havnæringene, løfte frem mulighetene for etablert og ny næringsaktivitet i havet, og kartlegge hvordan myndighetene kan legge til rette for videre bærekraftig vekst og verdiskaping». Norges Rederiforbund ønsker initiativet velkommen, og setter pris på muligheten til å bidra med innspill til utformingen av havstrategien.

Innledning

Norge – en maritim stormakt

I mer enn 200 år har Norge vært en av verdens største og viktigste sjøfartsnasjoner. Vår maritime klynge er komplett og unik, - med solide maritime kunnskapsmiljøer langs hele kysten. Næringen har en årlig verdiskaping på nær 190 milliarder kroner hvert år og mer enn 100 000 mennesker jobber i dag i maritim næring. Et sterkt innovativt miljø og stadig utvikling av ny teknologi gjør at vi har kompetanse på langt mer enn tradisjonell skipsfart. Ingen andre land kan vise til sterkere kompetanse enn Norge på å utføre avanserte teknologiske operasjoner på store havdyp, under krevende klimatiske forhold eller i værharde områder. Vår unike maritime kompetanse gir Norge et fortrinn til å høste av nye muligheter i havet. Fremtidens muligheter i havet vil bli bygget på skuldrene til eksisterende havnæringer.

Deler av maritim næring står i dag i en svært krevende markedssituasjon. Lavere aktivitet skaper bekymring for at større deler av vår hjemlige maritime verdikjede kan miste kompetanse og kapasitet på en måte som svekker vekstkraften og innovasjonsevnen i det norske maritime miljøet. I en tid der markedsforholdene er krevende er det ekstra viktig at den maritime politikken er forutsigbar og konkurransedyktig. Ved å fokusere på blå vekst og utvikling av en bærekraftig havøkonomi kan nye arbeidsplasser og nye muligheter vokse frem. Slik kan nærheten og kunnskapen vi nordmenn har til havet også i fremtiden bli oversatt til teknologiutvikling og innovasjon.

Skal de maritime mulighetene bli grunnlaget for økt verdiskaping og nye arbeidsplasser må vi bygge videre på det vi har og det vi er gode på. Med vår unike maritime kompetanse, og en særskilt evne og vilje til omstilling og nysatsing, ligger alt til rette for at Norge kan lede an i utviklingen av den blå økonomien.

Globale utfordringer - et hav av muligheter

I en verden som kommer til å vokse med 2 milliarder mennesker innen 2050 må vi finne nye løsninger som bidrar til klimavennlig og bærekraftig global vekst. Havet har et stort potensiale når det kommer til energieffektiv transport, mat, mineraler og utvinning av energi.

Sjøtransport er den mest energieffektive og klimavennlige transportformen, og står i dag for om lag 90 % av verdenshandelen. Ett skip i nærskipfart kan erstatte flere hundre trailere på veiene. Med enda mer effektive skip og ytterligere bruk av ny teknologi som LNG og batteridrift, vil verden kunne oppleve økt handel uten økte utslipp. Med god politisk styring og tydelige mål og ambisjoner vil utviklingen av grønn skipsfart skyte fart og bli et viktig bidrag til det grønne skiftet.

For å møte velstandsutviklingen og den økende befolkningen må matproduksjonen økes med 60 % innen 2050. I dag utgjør mat fra havet mindre enn 2 % av det globale kostholdet, men det er her mye av veksten må komme. Utvikling av ny teknologi for utvinning av havbunnsmineraler og høsting av marine ressurser kan legge grunnlag for et nytt industrieventyr langs norskekysten. Offshore står i dag for om lag en tredjedel av verdens olje- og gassproduksjon. I tillegg rommer havet også store muligheter for produksjon av fornybar energi. Vindkraft, bølgekraft og tidevannskraft produserer allerede strøm til millioner av hjem.

Mulighetene vi står overfor er enorme. 70 % av kloden er dekket av hav, 80 % er dypere enn 3 000 meter og 90 % av havet er utforsket. Rederiforbundet er overbevist om at havet vil stå helt sentralt i å løse noen av de største globale utfordringene vi står overfor, nemlig bærekraftig vekst til en økende befolkning.

FNs utviklingsmål vil i stor grad være veiledende for fremtidig utforming av politikk og næringsutvikling. Maritim næring er instrumentell for global vekst, internasjonalt samarbeid, handel, innovasjon, matsikkerhet og fornybar energi.

Regjeringens havpolitikk

Norge har en stolt historie å vise til når det gjelder forvaltning av ressursene i havet. Myndighetenes forvaltning av fornybare og ikke-fornybare ressurser har sikret samfunnet store verdier. Økt bruk av havet gir økt potensiale for konflikter mellom eksisterende havbaserte næringer og andre brukere av havet. Det å redusere konfliktpotensialet krever en helhetlig forvaltning, en aktiv dialog mellom næringene og FoU som kan gi en mer kunnskapsbasert forvaltning. Her vil det også være avgjørende med internasjonalt samarbeid. Regjeringen bør styrke innsatsen med helhetlig forvaltning av havområdene som ivaretar bærekraftig utvikling og sameksistens mellom havnæringene. Norge er internasjonalt anerkjent for sin kompetanse på havbasert ressursforvaltning og bør kunne bidra aktivt til gode globale løsninger.

Fremtidens havnæringer vil i hovedsak utvikle seg basert på allerede eksisterende næringer, og i samspillet og skjæringspunktet mellom disse. Det er kunnskapen om havet gjennom generasjoner

som i dag gjør at vi har verdens mest avanserte offshoreflåte. Det er særlig kunnskapen fra den maritime offshorenæringen som setter oss i stand til å ta i bruk enda flere arealer for havbruksnæringen ved at det nå utvikles havbaserte oppdrettsanlegg. Kunnskap på tvers av de eksisterende havnæringene vil være nøkkelen for å lykkes med nye næringsaktiviteter i havet. Et hovedelement i havpolitikken må derfor være å legge til rette for positiv utvikling av eksisterende næringer gjennom konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår.

Parallelt vil det være viktig å stimulere til at forskning, innovasjon, teknologiutvikling og ny kunnskap i større grad overføres på tvers av de havbaserte næringene, for på den måten å styrke synergieffektene næringene imellom. Næringsklyngene vil spille en viktig rolle i dette arbeid. Den oppdaterte Maritim21-strategien bør også stå sentralt i arbeidet med regjeringens havstrategi. Strategien berører hele den maritime sektor med hensyn til forskning, utvikling og innovasjon. Den har et bredt perspektiv i forhold til andre havbaserte næringer og er godt egnet til å identifisere synergier med disse næringene.

Norske myndigheter har lenge vist vilje og evne til å satse på maritim næring. En offensiv og ambisiøs havstrategi vil være en forlengelse av dette og vil være et viktig skritt i riktig retning for å sikre fortsatt sterk norsk konkurransekraft til havs. Rederiforbundet vil i de følgende kapitlene gi detaljerte innspill på viktige temaer vi mener bør reflekteres i strategien.

Avgjørende med forutsigbare og konkurransedyktige rammevilkår

Skipsfarten er en global næring

Den norske maritime næringen har en internasjonal og svært konkurranseutsatt posisjon. Dette medfører at den lett påvirkes av endringer i rammebetingelser, nasjonale så vel som internasjonale. Konkurransedyktige maritime rammevilkår som hensyntar næringens internasjonale natur, samt et godt samarbeid med myndighetene, er viktige forutsetninger for at norske rederier og vårt hjemlige maritime miljø skal kunne opprettholde sin verdensledende posisjon. Historien har vist oss at både god og dårlig maritim politikk virker raskt.

Konkurransedyktig rederibeskatning

En konkurransedyktig norsk rederiskatteordning er helt avgjørende for å kunne opprettholde Norges attraktivitet som vertsland for rederier og annen maritim virksomhet. Det er viktig å opprettholde konkurransekraften i den norske rederiskatteordningen slik at rederiene finner det attraktivt å satse i og fra Norge. Forutsigbarhet om ordningen må ligge til grunn, men det er også avgjørende at ordningen videreutvikles i takt med utviklingen i næringen. Som et eksempel er det derfor positivt at det foreslås at vindmøllefartøy skal kvalifisere innenfor ordningen.

Eierbeskatning

Innen norsk maritim næring generelt, og rederivirksomhet spesielt, er det et tungt innslag av personlig eierskap. Konkurransedyktige rammebetingelser for norsk privat eierskap er derfor sentralt for videreutviklingen av den maritime verdiskapingen i Norge.

Norske eiere er ofte langsiktig engasjerte, og dermed villige til å bidra ekstra gjennom vanskelige og krevende tider. Mange eiere bidrar også inn i lokalsamfunnet på ulike måter, herunder til nyskaping i næringslivet gjennom å engasjere seg i utviklingen av nye bedrifter. Lokalt eierskap tilrettelegger for dette, da det er en tett og nær relasjon mellom eierne og de som arbeider i bedriften, og lokalsamfunnet for øvrig.

Den særnorske formuesskatten diskriminerer norske private eiere i forhold til utenlandske eiergrupper og offentlig eierskap. Videre svekker formuesskatten incentivene til å fornye virksomheten, da formuesverdien for eldre, langt nedskrevne driftsmidler vil være betydelig lavere enn for nye driftsmidler. Dette svekker produktivitetsveksten og innovasjonstakten. I tillegg ilignes formuesskatt regelmessig på eierskap (aksjer, andeler mv.) uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet. Dersom eierne må ta ut utbytte for å betale formuesskatten, medfører dette at selskapene blir spesielt sårbare i nedgangstider.

Det viktigste som kan gjøres for å styrke tilgangen på kompetent og langsiktig kapital for å skape muligheter her i Norge, er å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital.

Tilgang på kapital

Rederivirksomhet og investering i nye skip, ny teknologi eller nye innovasjoner er svært kapitalintensivt. Tilgang på kapital er helt avgjørende for vekst og videre utvikling i den maritime næringen. Gode eksportfinansierings- og garantiordninger gjennom Garanti-Instituttet for Eksportkreditt (GIEK) og Eksportkreditt Norge AS, er helt avgjørende for den maritime næringens konkurransekraft og sysselsetting. Et velfungerende eksportfinansierings- og garantitilbud som sikrer tilgangen til finansiering av svært kapitalkrevende investeringer er viktig.

Det norske flagget

Fri adgang til uteregistrering av norskeide skip er en avgjørende forutsetning for å være konkurransedyktig i de internasjonale markedene. Samtidig er et stort antall skip under nasjonalt flagg en viktig forutsetning for at Norge fortsatt skal kunne påvirke internasjonal skipsfartspolitik og lovgivning. Norske skip er erfaringsmessig også en viktig base for utdanning av norsk maritim kompetanse. En styrking av det norske flagget er særlig avhengig av to faktorer: konkurransedyktig nettolønnsordning for norske sjøfolk innenfor alle segmenter, både i NOR og NIS, og et høyt service- og kvalitetsnivå i Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene.

Nettolønnsordningen for sjøfolk

En konkurransedyktig nettolønnsordning er avgjørende for å bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip. Formålet med nettolønnsordningen er å sikre konkurransekraften til norske

sjøfolk internasjonalt. For å sikre norsk maritim kompetanse er det avgjørende at nettolønnsordningen er internasjonalt konkurransedyktig.

Handelsavtaler

En multilateral avtalefesting av dagens liberaliserte internasjonale skipsfartsmarked vil sikre forutsigbarhet for næringen og være et viktig bidrag mot fremveksten av proteksjonistiske lokale eller regionale tiltak. Sikring av hhv. markedsadgang og likeverdige rammebetingelser for skipsfartstjenester står her sentralt. Det er viktig at norske maritime interesser sikres like gode vilkår som de som avtalefestes i regionale avaler for sammenlignbare land (gjennom TTIP og EUs bilaterale handelsavtaler). Det er positivt at norske myndigheter har tatt en aktiv rolle for avtalefesting av maritime tjenester i TISA-avtalen, og vi ser frem til ferdigstillingen av denne avtalen, forhåpentligvis i løpet av 2016. Videre blir det svært viktig at norske maritime tjenester ikke mister sin globale konkurranseposisjon den dagen Storbritannias utmelding av EU blir en realitet.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Sikre videreføringen av en internasjonalt konkurransedyktig og forutsigbar norsk rederibeskatning
- Styrke nettolønnsordningen for norske sjøfolk på skip i NOR og NIS
- Innføre fritak for formuesskatt på arbeidende kapital
- Endre refusjonsordningen for NIS, slik at den blir konkurransedyktig
- Sikre en mer stabil og forutsigbar nettolønnsordning gjennom å lovfeste ordningen
- Sikre konkurransedyktig norsk flagg (NIS og NOR)
- Styrke eksportfinansieringsordningene gjennom Eksportkreditt Norge og GIEK
- Avtalefeste markedsadgang for internasjonale skipsfartstjenester

Blå vekst

Grønn skipsfart

Sjøtransport er den klart mest energieffektive og klimavennlige transportformen, og står for omkring 90 % av all varetransport på verdensbasis. Til tross for dette, må også skipsfarten gjennomgå en stor og grunnleggende omveltning for å møte klimautfordringene. Dette blir utfordrende, men gir store muligheter. Utvikling og innovasjon av nye miljøvennlige teknologier kan gi kostnadseffektive utslippsreduksjoner i skipsfarten, og kan samtidig gi store ringvirkninger i form av økte eksportmuligheter, verdiskaping og arbeidsplasser. En slik omveltning skjer ikke av seg selv. Det trengs ytterligere innsats fra næringen, men forutsetter også at myndighetene investerer og legger forholdene til rette.

Rederiforbundet mener regjeringens havstrategi må ha som en av sine viktigste målsettinger å sette Norge i front i utviklingen av verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart. Lavutslippsteknologi og miljøvennlige løsninger og konsepter som leveres fra de norske fagmiljøene, kan eksporteres og være med på å gi klima- og miljøgevinster også i andre land.

For at skipsfarten skal være villig til å investere i nye løsninger, må det være en viss sikkerhet for at markedet etterspør og er villig til å betale for nye løsninger. Per i dag er betalingsviljen lav for grønne skip og tjenester blant innkjøpere av transporttjenester, men økende. Det er slik at dersom omfattende investeringer og omlegginger i grønne og mer miljøvennlige løsninger ikke etterspørres i tilstrekkelig grad til å forsvare det rent forretningsmessige, vil de ønskede investeringene ikke bli gjennomført.

Skipsfarten trenger konkrete tiltak fra myndighetene som får markedet for grønne løsninger i transportsektoren til å fungere. En viktig forutsetning er reguleringer som gjør at lasteiere, speditører og sluttbrukere av transporttjenestene får økt sin betalingsvillighet for grønne maritime tjenester. På sin side kan myndighetene i stor grad selv skape et marked for grønn skipsfart gjennom sin dominerende rolle som stor innkjøper av maritime transporttjenester.

Miljøvennlige og energieffektive skip er nødvendige verktøy for å realisere næringsvirksomhet innenfor energiproduksjon og mineralutvinning, sjømatproduksjon, søppelhåndtering, fiskerier og havbruk samt kontroll og overvåking av havromsoperasjoner. Dersom dette skal utføres med skip som er drevet helt eller delvis med batterier, LNG, hydrogen, biogass og -diesel støttet av vind og solenergi, må det etableres incentivordninger som fremmer nye fremdriftsalternativer. En slik utvikling innebærer også distribusjonsnett for miljøvennlige drivstoff og moderne havner som kan betjene en ny generasjon førerløse skip. Dette er materialiseringen av det «grønne skiftet» og vil kreve både prioritet og bevilgninger av beslutningstagerne.

Næringslivets NOx-fond anses å være en ubetinget suksess for maritim næring. Fondet har en tidsbegrenset periode ut 2017 for sin virksomhet. Per våren 2016 har fondet gitt tilsagn til 980 søknader om støtte til NOx-reducerende tiltak. Samlet støtte som er innvilget er 4,9 mrd. kroner. Gjennomføres tiltakene som planlagt vil forventet NOx-reduksjon være på over 41 000 tonn. For å oppnå ytterligere utslippsreduksjoner er det avgjørende at fondet videreføres etter 31. desember 2017.

Dagens CO₂ avgift bør inngå i en modell etter NOx-fondet hvor medlemmene i et slikt fond kan få dekket tiltak som reduserer utslippene. En slik løsning vil kanalisere investeringene hvor de har størst effekt på CO₂-utslippene.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Prioritere utvikling av og landsdekkende infrastruktur for miljøvennlig drivstoff, der energibærere som gass, biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet tilbys langs hele kysten til konkurransedyktige priser
- Etablere 5-7 store knutepunktshavner langs kysten og et titalls moderne kystterminaler for kystlinjefart som muliggjør høyfrekvente maritime transportkjeder langs kysten
- Videreføre NOx-fondet etter 2017
- Etablere et CO₂-fond etter modell av NOx-avtalen som alternativ til dagens CO₂-avgift

Fra land til sjø

Ett enkelt fartøy kan ta lastevolumer tilsvarende flere hundre trailere, med bare en brøkdel av de forurensende utslippene. Utnyttes godsoverføringspotensialet fra land til sjø fullt ut, kan 300 000 trailere løftes av veien og over på sjø. For å lykkes med dette, må sjøtransportens konkurranseevne styrkes, slik at den blir mer på linje med andre transportformer. Dette innebærer at det må etableres en langt mer helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til sjøtransportens infrastruktur enn det vi ser i dag.

I mai 2016 vedtok Stortinget ambisiøse mål for godsoverføring. Det ble fastsatt et mål om at 30 % av langtransporten på vei (over 30 mil) skal overføres til sjø og bane innen 2030. Og 50 % skal overføres innen 2050. Det er viktig at disse ambisiøse målene følges opp og forankres i Nasjonal Transportplan for perioden 2018 – 2029.

DNV GL har, på oppdrag fra Rederiforbundet, estimert klimagevinsten ved å flytte gods fra land til sjø. Resultatene bekrefter at sjøfarten er den klart mest effektive transportformen, og har betydelig lavere klimaavtrykk enn andre transportformer. Skipsfarten har 60 – 80 % lavere klimagassutslipp enn lastebil. Dersom vi når målet om at 30 % av langtransporten på vei skal over på sjø, vil det redusere klimaavtrykket med 300 000 tonn CO₂. Om lag 300 000 lastebiler vil bli løftet av veiene. Dette gir en årlig samfunnsøkonomisk besparelse på 1,3 mrd. kroner. Veislitasjen vil bli betydelig redusert, og det vil bli færre ulykker på veiene.

De siste årene har det blitt gjennomført positive endringer som styrker nærskipsfarten. Forenkling og reduksjon i avgifter, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og økt bruk av farledsbevis, har vært viktige bidrag for å bedre konkurransekraften til sjøtransporten. I tillegg vil målrettede ordninger, som kondemneringstilskudd og innovasjonslåneordning, være et viktig bidrag for flåtefornyelse, dersom ordningene innrettes riktig. Dette vil imidlertid ikke være tilstrekkelig for å nå målet om godsoverføring på 5–7 mill. tonn fra land til sjø.

Innføring av en incentivordning for godsoverføring er et viktig grep for å styrke sjøveiens konkurransekraft og bidra til å realisere Norges utslippsreduksjonsmål. Samtidig mener vi at en ordning der tilskuddet går til vareeier, ikke rederi, vil være mer treffsikker, og trolig med effektiv for å flytte gods fra land til sjø.

Det er også behov for å bedre de myndighetsbestemte rammebetingelsene for sjøfarten. Avgifts- og gebyrregimet må reduseres og forenkles. Infrastrukturen, både langs kysten, samt i og rundt havn, må bedres.

Havnene er viktige knutepunkt i sjøtransportkjeden, og er dessverre ofte en kostnadsdriver og tidstyv i transportarbeidet. Mer effektive havner og bedre infrastruktur i og rundt havn, vil bidra til å styrke sjøtransportens konkurransekraft mot andre transportformer, og vil dermed stimulere til at mer gods flyttes fra vei til sjø.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Forenkle og bedre avgifts- og gebyrregimet for sjøtransporten

- Betydelig utvide den foreslåtte incentivordningen for godsoverføring fra land til sjø og rette ordningen mot vareeier for å sikre best mulig effekt av ordningen
- Effektivisere og modernisere lostjenesten og sjøtrafikksentralene
- Tilrettelegge for at havnene blir effektive knutepunkt for godstransport
- Vedlikeholde og utbedre farleder og infrastruktur til og fra havn

Forutsigbart aktivitetsnivå på sokkelen

Offshorenæringen står i dag for om lag en tredjedel av verdens olje- og gassproduksjon. Norge er verdens nest største maritime offshorenasjon i antall fartøyer, etter USA. Norske rederier kontrollerer i underkant av 50 flyttbare offshoreinnretninger, de fleste borerigger, og den mest avanserte og moderne offshoreflåten i verden, bestående av mer enn 600 fartøy. Hovedaktiviteten til denne flåten vil i overskuelig fremtid være knyttet til petroleumsaktiviteter. Nye arbeidsplasser vil bli skapt, både innen de segmentene og aktivitetene vi har i dag, men også innen nye områder.

Offshorenæringen har i generasjoner vært svært syklisk. Det er derfor avgjørende med en aktiv norsk petroleumspolitik for å sikre et jevnt og høyt aktivitetsnivå på sokkelen på tross av de naturlige markedsvariasjonene. Petroleumspolitikken må basere seg på at olje- og gassvirksomheten er av svært langsiktig karakter. Dette krever langsiktige og forutsigbare rammebetingelser. Olje- og gassnæringen vil være blant landets største og viktigste bidragsyttere til verdiskaping og sysselsetting fremover. Norge har utviklet verdensledende kompetanse og kapasitet over tid. Skal dette opprettholdes, er det avgjørende med god ressursutnyttelse som legger til rette for et jevnt og høyt aktivitetsnivå på sokkelen.

På kort sikt forventes det en fortsatt nedgang i investeringer og sysselsetting i næringen. Aktiviteten forventes igjen å øke om 2 – 3 år. Det er avgjørende at næringen ikke mister kritisk kompetanse og vekstkraft for å møte oppturen når den kommer. Vi mener det er behov for motsykliske tiltak som bygger en aktivitetsbro frem til aktiviteten tar seg opp igjen. Et eksempel på et slikt tiltak er endring av avskrivningsperioden fra 6 til 3 år, for å gjøre marginale felt mer lønnsomme. En reduksjon i avskrivningstid vil bidra til at flere funn på norsk sokkel blir utbygd og dermed sikre aktivitet og arbeidsplasser i næringen.

Gjennom mer enn fire tiår har norsk sokkel fungert som en inkubator og katalysator for utviklingen av et av verdens største og mest avanserte maritime offshoremiljøer, der nær en kvart million mennesker har sin arbeidsplass. Et mangfold av aktører i tett samarbeid og intens konkurranse har vært en suksessoppskrift for et av våre viktigste og mest innovative næringsmiljøer. Norske leverandørbedrifter er verdensledende på en rekke områder av krevende undervannsoperasjoner. Disse bedriftene henter nå typisk over halvparten av inntektene sine utenfor norsk sokkel, og deres operasjoner ute bidrar med tilbakeføring av verdifull ny kompetanse, teknologi og erfaringer til aktivitetene på norsk sokkel.

Utviklingen av et stadig mer dominerende Statoil har over tid utfordret denne avgjørende viktige industrielle dynamikken, og med kollapsen i oljeprisene har det skjedd en ytterligere kraftig omdreining. Statoil utnytter nå sin posisjon på en måte som truer med å svekke

leverandørindustrien og samspillet i verdikjedene. Det er etter vår vurdering behov for nye politiske grep. Disse bør i første omgang inneholde to elementer:

For det første bør Statoils andel i virksomheten på sokkelen reduseres, slik både Høyre, FrP, Venstre og KrF tok til orde for i 2007. Disse partiene foreslo da en reduksjon "for produserende felt (...), for felt under utbygging eller i sen planleggingsfase, samt leteliser". Det er verd å merke seg at både ESA og Europa-kommisjonen generelt legger til grunn at det er særlig grunn til aktsomhet når et selskap har en markedsandel på 40 % eller høyere.

For det andre bør forvaltningen av det statlige eierskapet i Statoil løftes ut av Olje- og energidepartementet (OED), ettersom det samme departementet også er ansvarlig for den ressursmessige reguleringen av selskapet. En slik sammenblanding av roller representerer et klart brudd med OECDs retningslinjer for styring av statlig eide foretak. Dette uheldige forholdet er ytterligere forsterket av at OED også tildeler konsesjoner og lisenser på sokkelen.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Sikre et jevnt og høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel
- Bevare stabile og forutsigbare skatter og avgifter
- Videreføre TFO-ordningen
- Legge til rette for økt mangfold av aktører og konkurranse på sokkelen gjennom flere større aktører

Kompetanse forskning, utvikling og innovasjon

Norge skal fortsatt være en verdensledende maritim nasjon. Derfor er det avgjørende med en offensiv utdannings- og kompetansepolitikk. Kompetanse er grunnfjellet i det maritime Norge og er et viktig konkurranseelement i den globale konkurransen. Det er naturlig at en global næring rekrutterer kompetanse fra hele verden. Det er en høy andel utenlandske sjøfolk på norskkontrollerte skip. Dette er høyt kvalifiserte og kompetente sjøfolk som utgjør en viktig del av de operasjoner som rederiene utfører. Kombinasjonen av norsk og utenlandsk mannskap vil være viktig også fremover. En stadig mer spesialisert næring krever stadig mer spesialisert personell. Vi trenger både forskere i verdenstoppen og fagarbeidere i verdensklasse. Bedriftene trenger både teknologer med teoretisk kunnskap, og fagarbeidere med praktiske evner og erfaringer, for å levere gode og innovative produkter og tjenester.

Norsk operativ kompetanse

En reduksjon av antall norske sjøfolk vil på sikt svekke konkurransekraften til hele den maritime klyngen. Maritim utdanning bør både inkludere fag- og høgskole, og det er viktig med gode overgangsordninger mellom disse. Tradisjonelt rekrutterer fag- og høgskolene ulikt, og kandidatene som uteksamineres fyller ulike roller i næringen.

Utdanningsstruktur og finansiering

Dagens utdanningsstruktur innen videregående og fagskoler på det maritime området er svært fragmentert og desentralisert. Dette kan gjøre det enklere å rekruttere studenter over hele landet, men er samtidig en utfordring. Det blir svært vanskelig å bygge opp gode fagmiljø og svært kostbart å tilby et utdanningstilbud av lik kvalitet på alle studiesteder.

Det er for mange studieprogrammer med få studenter og for mange enkeltemner ved mange institusjoner. Dette innebærer at ressursene og innsatsen spres for tynt. Økt grad av samlokalisering og styrking av fagmiljøene må til for å kunne tilby utdanning av høyere kvalitet. Bygging av vitale kunnskapsmiljøer er viktige bidrag til landets fremtidige verdiskaping.

De internasjonale kravene som ligger til grunn for uteksaminering av maritimt personell forutsetter erfaring opptjent på sjøgående skip. Slik utdanningsløpet er lagt opp i dag er man avhengig av fartstid i etterkant av den teoretiske utdanningen. Dette er en flaskehals i tider med lavkonjunktur i næringen. Det må derfor arbeides med noen alternativer der utdanningen inkluderer praksiselementer på en ny måte.

De teknologiske og maritime utdanningene i Norge kommer dårlig ut av finansieringssystemet både på fagskole-, bachelor- og masternivå. En styrket finansiering av teknologiske og maritime fag i utdanningssystemet er helt avgjørende for å unngå ytterligere svekkelse av realfagene, teknologi og naturvitenskapelig utdanning og forskning. Finansiering av maritime studier må prioriteres.

Økt samhandling og koordinering

Videreutvikling av den maritime næringen er helt avhengig av et godt samarbeid mellom utdanning, forskning og næringsliv, og mellom ulike disipliner. Mer enn noen gang er det et behov for økt samarbeid mellom de akademiske institusjonene. MarHub (tidligere Global Maritime Knowledge Hub) er et svært godt initiativ til ytterligere å forsterke samarbeid og samhandling mellom de akademiske miljøene, og mellom disse og næringen. En revitalisert utgave av MarHub vil være et strategisk verktøy for å koordinere forsknings- og utviklingsmiljø for satsingen på havet. Et forsterket MarHub vil styrke utdanningsinstitusjonene, og være en nasjonal felles plattform for økt forskning og innovasjon i havnæringene.

Det er et stort behov for ytterligere å forsterke kvaliteten i norsk maritim utdanning. MarKom2020 er et viktig initiativ, og ikke minst en viktig arena for økt samarbeid og koordinering mellom de ulike institusjonene som tilbyr maritim utdanning.

Virkemiddelapparat i samsvar med næringens behov

Virkemiddelapparatet må til enhver tid reflektere næringens behov. Dette fordrer et nært samarbeid mellom virkemiddelaktørene og næringen. Virkemiddelapparatets ordninger kan være viktige incentiver for å styrke og utvikle FoUI-samarbeid internt i academia og i næringene, mellom næringsliv og academia, samt mellom operativ kompetanse og forskningsmiljøer. Et godt eksempel

på dette er klyngeprogrammene som ledes av Innovasjon Norge, Forskningsrådet og SIVA. Dette har skapt konkurransefortrinn for de berørte havnæringene.

Det er viktig at det investeres i tiltak og initiativer som springer ut av klyngesamarbeidet, og at virkemiddelapparatet evner å være fleksibelt og ha tilstrekkelige finansielle muskler til å kunne følge opp resultatene.

Enova gir økonomisk støtte til skip og bedrifter innen maritim sektor som investerer i energireducerende løsninger. Dette kan være teknologier knyttet til blant annet fremdriftssystemer, lastehåndtering, belysning, ventilasjon, motor- eller propelløsninger, elektrisk fremdrift, hybridløsninger og mye mer. Gjennom Enova har en rekke skip og bedrifter innen maritim sektor fått bidrag til å investere i mer energieffektive løsninger, og ordningen er viktig for å senke terskelen for kostbare investeringer.

Realisering av Ocean Space Centre

Nylig besluttet MARINTEK, SINTEF Fiskeri og Havbruk og SINTEF Miljøteknologi å slå seg sammen. Norges Rederiforbund er største private aksjonær i MARINTEK, og har over lengre tid aktivt tatt del i denne prosessen. Kunnskapsmiljøene sammen er sterkere enn hver for seg, og de representerer det fremste innen sine områder. Kunnskap på tvers av de eksisterende havnæringene vil være nøkkelen for å lykkes med nye næringsaktiviteter i havet. Skal Norge opprettholde sin rolle som ledende innen kunnskapsutvikling i, på og under havet må arenaene for kunnskapsutvikling videreutvikles.

Det er behov for å investere i helt ny og fremtidsrettet infrastruktur for forskning og utvikling. Forskningsmiljøene i Trondheim har en sentral og ledende rolle i norsk og internasjonal maritim FoU og er en svært viktig støtte i den norske næringens utvikling av nye løsninger. Planene for Ocean Space Centre må konkretiseres ytterligere og man bør komme fra en planleggings- til en utbyggingsfase slik at prosjektet kan realiseres innen 2023.

Teste og utvikle teknologi i Norge

Næringslivets tilgang til fysisk infrastruktur for utvikling og innovasjon er avgjørende for konkurranseevnen og fremtidig verdiskaping i Norge. Behovet for tilgang til anlegg og sentre der norskbasert næringsvirksomhet kan simulere, visualisere eller teste sin teknologi, produkter, tjenester, prosesser eller løsninger er betydelig – og stadig økende. Myndighetene må støtte program og initiativ som søker å stimulere til etablering og videreutvikling av næringsnære anlegg og sentre for simulering, testing og visualisering.

Norskekysten er en krevende og godt egnet testarena både med hensyn til farvannet og klimaforholdene. Ny teknologi kan gi nye muligheter både innen eksisterende og nye næringer og markeder. Autonomi, automatisering og fjernstyring gir stort potensial for reduserte kostnader og sikrere operasjoner og vil kunne gjøre sjøtransporten konkurransedyktig i helt nye segmenter. Nye teknologier og markeder gir også store muligheter og behov for å etablere nye forretningsmodeller.

Innenfor smarte havner kan Norge være ledende på eksport av teknologi som digital los, dokkingsystemer, instrumentering og logistikksystemer. Verdiskapingen er knyttet til mer effektive

havneanløp og operasjoner, å flytte gods fra vei til kjøll, sømløs kobling til andre transportløsninger og utvikling av ny infrastruktur.

Innenfor smarte skip kan Norge være ledende eksportør av teknologi for autonomi, hybride maskinerisystemer, design og produksjon. Verdiskapingen er knyttet til reduserte drifts- og investeringskostnader, oppfylging av miljøkrav, nye grønne markeder for skipstransport, økt sikkerhet og fleksibilitet.

Eksport av teknologi for smart hav-/skipsovervåkning har et stort potensiale. Det gjelder utvikling av satellitteknologi, enheter for havovervåkning og sensorer. Verdiskapingen knyttet til bedre varslings tjenester, sikre og effektive seilingsruter, økt situasjonsforståelse og bedre søk og redningstjenester.

Grønt kystfartsprogram

Grønt kystfartsprogram ble igangsatt i 2015, med 16 private bedrifter og organisasjoner samt to departementer. Fase 1 ble finansiert dels av Innovasjon Norge, dels gjennom finansielle bidrag og egeninnsats fra deltagende bedrifter og organisasjoner, og dels gjennom betalte oppdrag for Klima- og miljødepartementet (KLD). Programmet har gjennomført 5 pilotprosjekter i fase 1 der målsetningen har vært å gjøre en mulighetsstudie for bruk av miljøteknologi på 4 forskjellige skip og en havn. Resultatene skal benyttes i fase 2, der man vil legge vekt på å belyse utfordringer i relasjon til alternative drivstoff i fremtidens nye drivstoffmikser. En virkemiddelgruppe skal definere incentiver og virkemidler, vurdere samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske konsekvenser for utvalgte skipssegmenter og arbeide med hvorledes barrierer for å ta i bruk nye drivstoff kan overkommes.

Digitalisering av maritim næring

Digitalisering av maritim næring handler om hvilke produkter og tjenester vi skal levere, hvilke metoder vi bruker for å fremstille disse, og hvordan våre forretningsprosesser og -modeller vil se ut. Digitalisering vil gå som en rød tråd gjennom hele den maritime verdikjeden, fra design og produksjon til drift av fartøy. Digitale grensesnitt må utvikles og standardiseres, komponenter og utstyr må utvikles og testes, data lagres og deles, og alle aktørene må samarbeide for å realisere dette. Digitalisering vil også stå sentralt i utvikling av løsninger for å effektivisere og optimalisere teknisk og kommersiell drift og logistikk og vil gjøre det mulig å analysere store datamengder fra observasjons- og overvåkingssystemer fra havet.

Internasjonalt samarbeid

Selv om Norge er ledende innen flere marine og maritime disipliner, er det helt avgjørende at koblingen mot internasjonale FoUI miljøer styrkes. Koblingen mot internasjonalt ledende forskningsmiljø, også komplementære teknologi- og fagmiljø, er helt nødvendig for at Norge skal være i forkant av forsknings- og teknologiutviklingen. Gode virkemidler for å forsterke slike allianser og samarbeid må etterstrebes. Europa er en viktig arena for internasjonalt FoUI arbeid, og EUs programmer, som for eksempel Horizon2020 inneholder muligheter som er svært betydningsfulle for norsk havnæring.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Styrke realfag på alle utdanningsnivå
- Sørge for gode overgangsordninger mellom fag- og høgskole/universitet
- Sørge for at nettolønnsordningen er konkurransedyktig med de landene vi konkurrerer med
- Sikre at de maritime utdanningsinstitusjonene er godt forankret i lokalt næringsliv, og at dyr infrastruktur samlokaliseres
- Sørge for økt integrering av praksis i maritime utdanningsløp
- Styrke finansieringen av teknologiske og maritime fag
- Sørge for forsterket samarbeid mellom virkemiddelaktørene, og mellom disse og næringen
- Øke incentiver som forsterker tverrsektorielt klynge-til-klynge samarbeid
- Stimulere til at FoU, innovasjon, teknologiutvikling, og ny kunnskap i større grad overføres på tvers av sektorene og de havbaserte næringene, for på den måten å styrke synergieffektene næringene imellom. Næringsklyngene vil spille en viktig rolle i dette arbeid
- Styrke satsingen på klyngesamarbeid
- Komme med en klar forpliktelse om å realisere Ocean Space Centre innen 2023
- Styrke utdanning og rekruttering av maritim kompetanse fra grunnutdanning til forskningsnivå
- Forsterke satsingen på MarHub som strategisk verktøy for å koordinere forsknings- og utdanningsmiljøene i havnæringene
- Videreføre satsingen på MarKom2020 for å forsterke samhandling mellom de ulike institusjonene som tilbyr maritim utdanning
- Øke innsatsen til kartlegging av ressursene i havet og på havbunnen
- Egen strategi for å utvikle Norskekysten som testarena for ny smart teknologi
- Ytterligere styrking av virkemiddelapparatet innen områder som energieffektivisering, Big Data, lav- og nullutslippsteknologier, renseteknologier, robotteknologier og automatisering
- Sørge for at norsk maritim næring og forsknings- og utdanningsmiljø utvikler spisskompetanse innenfor digitalisering og muliggjørende teknologier
- Bidra til økt deltagelse i internasjonalt FoU samarbeid

Internasjonal rettsorden

For Norge som en liten og åpen økonomi er det viktig å opprettholde Norges primære og prioriterte utenrikspolitiske interesse som er å forhindre svekkelse av internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer. Dette betyr å sikre ivaretagelse av prinsippene nedfelt i UNCLOS, aktivt støtte opp om IMO, aktivt bidra til ikrafttredelse og håndheving av globalt regelverk og aktivt bidra med ressurser for å forhindre negative utviklingstrender innenfor maritim sikkerhet og beredskap. Her er det viktig at norske myndigheter ikke bare spiller en proaktiv rolle i utarbeidelsen av internasjonalt regelverk, men at man også sørger for nasjonal ratifikasjon så raskt som mulig, slik at man faktisk bidrar til ikrafttredelse av nevnte globale regelverk.

I denne sammenheng, vil vi også påpeke at Norge, gjennom sin internasjonale gjennomslagskraft og legitimitet, bør ta en aktiv pådriverrolle internasjonalt for å sikre at andre land også ratifiserer konvensjonene. Fremforhandling og faktisk gjennomføring av internasjonalt regelverk er viktig for å

kunne opprettholde internasjonal rettsorden. I tillegg vil et globalt regelverk som trer i kraft så raskt som mulig være et viktig instrument for å forhindre fremveksten av regionale løsninger.

International Maritime Organization (IMO)

IMO spiller en avgjørende rolle i arbeidet for internasjonalt bindende regelverk på sikkerhets- og miljøområdet. Det er primært gjennom et globalt regelverk at skipsfarten sikres like konkurransevilkår, et globalt «level playing field».

Det er viktig at IMOs vedtatte konvensjoner ratifiseres så snart som mulig av IMOs medlemsland slik at de faktisk kan tre i kraft. En raskere ikrafttredelse vil bidra til mer forutsigbarhet for næringen i tillegg til å forhindre utviklingen av regionale løsninger. Vi er kjent med at dette er tema i IMOs strategiarbeid, og vi foreslår at IMO-medlemmenes ratifikasjonsstatus enda tydeligere gjøres til et eget punkt i Council og Assembly. I tillegg anbefaler vi at norske myndigheter mer systematisk tar opp ratifikasjonsspørsmål av sentrale konvensjoner under bilaterale besøk og samtaler.

Flaggstatsprinsippet

Norge har som skipsfartsnasjon en langvarig tradisjon for å arbeide for internasjonal regulering og tiltre de internasjonale regler som vedtas av de sentrale internasjonale organisasjonene på dette området, som FNs sjøfartsorganisasjon IMO og International Labour Organization (ILO). Det er få om noen næringer internasjonalt som er så gjennomregulert som skipsfarten. Fra arbeidstakersiden har det i den senere tid bl.a. vært fremmet krav om at virkeområdet for skipsarbeidsloven fra 2013 endres slik at den også skal komme til anvendelse for norske arbeidstakere som arbeider på utenlandske skip. Dersom loven endres vil det være et klart brudd på den brede enighet som det har vært over tid i norsk utenrikspolitikk om viktigheten av at Norge, som en liten og åpen økonomi med stort behov for tilgang til internasjonale markeder, lojalt følger våre internasjonale folkerettslige forpliktelser etter bl.a. Havrettskonvensjonen. Vi viser her til Stortingsmelding nr. 15 (2008-2009) om hovedlinjene i utenrikspolitikken.

Skipsarbeidsloven gjelder i dag kun for norskregistrerte skip og bygger på flaggstatsprinsippet som er nedfelt i Havrettskonvensjonen. Flaggstatsprinsippet innebærer at det er kun den stat der skipet er registrert som bestemmer hvilke regler som bl.a. skal gjelde for de ansatte om bord. Det er en fordel både for arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden at det er klarhet i hvilke regler som gjelder om bord på skip. Gjennom at man følger flaggstatsprinsippet oppnås nettopp dette. På samme måte som vi fra norsk side ikke ønsker at andre lands lover og regler skal gjøres gjeldende om bord på norske skip i fremmede farvann, ønsker heller ikke andre land at vi skal gjøre norske regler gjeldende om bord på deres skip. I dette prinsippet ligger det dermed også en viktig gjensidighet.

UN Preparatory Committee on future ocean governance

Rederiforbundet følger med interesse arbeidet i den forberedende komité for en ny mulig avtale under Havrettskonvensjonen om vern og bærekraftig bruk av marint naturmangfold i havområder utenfor nasjonal jurisdiksjon. Det er positivt at Norge er aktiv deltaker i den forberedende komité.

Rederiforbundet er kjent med at et vanskelig spørsmål er diskusjonene om forholdet mellom den nye avtalens regler om marine verneområder og tiltak under eksisterende regionale og sektorielle organisasjoner, for eksempel IMO. Mange delegasjoner mener et nytt organ under den nye avtalen skal etablere marine verneområder og angi vernemål og tiltak som så skal implementeres i regionale og sektorielle organisasjoner.

Rederiforbundet mener at det er viktig at utforming av nye områder og tiltak gjøres i eksisterende FN-organisasjoner for å unngå at eksisterende organisasjoner og arbeid undermineres. Videre er det avgjørende at de grunnleggende rettighetene for skipsfart nedfelt i havrettstraktaten, herunder *freedom of navigation of the high seas*, og dagens gode balanse mellom flaggstater, kyststater og havnestater videreføres. Det er viktig å unngå overlapp eller duplisering av eksisterende IMO-konvensjoner.

Sikkerhet

Utenriks skipsfart er spesielt utsatt for alle de sikkerhetstruslene verden til enhver tid har å by på. Det er i dag en økende grad av forskjellige typer trusler med utspring fra organisert kriminalitet, migrasjon, korrupsjon, væpnede konflikter, terrorisme og krig. Regionene som nå er mest utfordrende er kysten utenfor Vest-Afrika og Nigeria spesielt, deler av Middelhavet, Sørøst-Asia og Det Indiske Hav med Adenbukta, Rødehavet og Den Persiske Golf. Problemene er av forskjellig karakter, men har den fellesnevneren at nasjonale myndigheter må prioritere ressurser til å håndtere og bekjempe truslene. Dels bærer relevante kyststater et klart ansvar, men der de mislykkes må aktører som skipsfartsnasjonen Norge sammen med andre, koordinert og aktivt bidra med ressurser for å hindre negative utviklingstrender og bidra til positiv utvikling.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Lojalt følge havrettstraktatens grunnleggende prinsipper, i nasjonalt og internasjonalt arbeid
- Spille en aktiv rolle i IMO i utvikling av internasjonalt regelverk
- Arbeide for at vedtatt IMO-regelverk ratifiseres raskere og faktisk trer i kraft, gjennom blant annet å systematisk ta opp ratifikasjon av internasjonalt regelverk som eget punkt i alle regjeringens bilaterale møter med IMO-land
- Arbeide for harmonisert håndhevelse av gjeldende internasjonalt regelverk
- Utarbeide en norsk strategi som bidrag til internasjonal maritim sikkerhet og beredskap
- Aktivt og målrettet benytte norske bistandsressurser i regioner der maritim sikkerhet utfordres
- Aktivt bidra med ressurser for å hindre negative utviklingstrender
- Videreføre den linjen som er fulgt over tid, og som reflekteres i gjeldende lovgivning iht. å følge flaggstatsprinsippet, og at dette understrekes i havstrategien

Nordområdene

Nordområdene har vært gjenstand for økende fokus fra mange aktører blant annet på grunn av dets betydning for energi, ressurser, miljø og sikkerhet. 80 % av norske havområder befinner seg nord for Polarsirkelen. Norske rederier har gjennom mange generasjoner høstet betydelig erfaring og kunnskap fra krevende operasjoner i Nordområdene. Den norske maritime næringen er verdensledende på både teknologi og kompetanse i å gjennomføre krevende maritime operasjoner på en sikker og miljøvennlig måte. Næringsutvikling i nordområdene stiller særskilte krav til kunnskap og varsomhet. Aktivitet i mørke, kulde og is stiller mannskap og utstyr overfor utfordringer som krever spesiell kompetanse og erfaring.

Det skaper store muligheter, men gir oss også et ansvar for å bidra til en bærekraftig utvikling. Derfor arbeider Norges Rederiforbund både nasjonalt og internasjonalt for å sikre at næringsaktivitet i nordområdene følger de høyeste standarder for helse, miljø og sikkerhet (HMS), slik at ulykker og skadelige utslipp begrenses og forhindres. En bærekraftig utvikling om nordområdene handler også om å ivareta næringsinteressene i diskusjonene i Arktisk Råd, i tillegg til Arctic Economic Council. Det er derfor viktig at International Chamber of Shipping (ICS) inviteres inn som observatør til Arktisk Råd.

Navigasjon og værmelding

De meteorologiske og klimatiske forholdene i Arktis i kombinasjon med mangelfulle sjøkart og begrenset tilgang til kommunikasjonssystemer, utgjør en konstant og meget betydelig utfordring for sjøsikkerheten i området. Sikker navigasjon i nordområdene er avhengig av pålitelige maritime navigasjonskart, sikre værmeldinger og isvarsling. Dette er en helt grunnleggende del av infrastrukturen for å sikre liv, helse, miljø og materielle verdier. I fremtiden forventes økt trafikk tetthet med havturisme og cruisetrafikk, større dyptgående og mer hurtiggående fartøy. Dette stiller høye krav til kartmateriell, søk- og redningstjenester og varsling.

Ansvarlige rammer for aktivitet

Det er viktig at relevant regelverk utvikles i takt med tiltagende aktivitet i nordområdene. Det er positivt at Polarkoden nå har kommet på plass men videre er det behov for å utvikle tilfredsstillende industrielle standarder for arktiske operasjoner. Dette gjelder for eksempel standarder for teknologi som fungerer under ekstreme klimatiske forhold i Arktis. For å sikre at kommersiell aktivitet i Nordområdene foregår innenfor ansvarlige rammer og på en bærekraftig og forsvarlig måte må relevant internasjonalt regelverk for arktiske maritime operasjoner på plass, det må finne sted omfattende utbygging av relevant infrastruktur og det må utvikles tilfredsstillende industrielle standarder.

Infrastruktur og kommunikasjon

Det er et stort behov for omfattende utbygging av relevant infrastruktur for navigasjon, kommunikasjon, værmeldinger, overvåking av dravis og isingsforhold, beredskap, søk og redning, og

baser for vedlikehold og forsyning. I dag går 80 % av skipstrafikken i Arktis gjennom områder der Norge har ansvaret for søk- og redningsberedskapen. Skipstrafikken i de nordlige havområdene består i dag i stor grad av trafikk knyttet til fiskeriaktivitet og offshore olje- og gassaktivitet, cruisetrafikk, forskningsrelatert skipsfart, og noe godstrafikk. En etablert, velfungerende infrastruktur med kommunikasjon og redningsutstyr er helt nødvendige forutsetninger for en effektiv og sikker redningstjeneste, sikker navigasjon og akseptabel miljørisiko. Dette er samtidig viktig for utviklingen av kompetansearbeidsplasser i nordområdene og for å stimulere næringsutviklingen.

Satellittbasert infrastruktur spiller en stadig større rolle for å kunne håndtere de spesielle utfordringene som er knyttet til maritim aktivitet i nordområdene. Uten tilstrekkelig satellittdekning er det meget krevende å operere i disse områdene, og situasjonen nå er slik at eksisterende satellittkommunikasjonssystemer har liten eller ingen dekning nord for 75 grader.

Beredskap, søk og redning

Utvikling av gode og robuste løsninger som ivaretar sikkerheten til mennesker, miljø og verdier er helt avgjørende, spesielt i krevende og sårbare områder. Våre nordlige havområder anses som det svakeste leddet i norsk maritim beredskap.

Norges Rederiforbund anser SARiNOR-prosjektet som et særdeles viktig bidrag i norske myndigheters arbeid med å sikre god beredskap knyttet til søk og redning i nordområdene. Gitt tilstrekkelig oppfølging og fokus, mener vi at prosjektet kan bidra til å bekrefte Norges posisjon som verdensledende innen søk og redning i arktiske farvann.

Rederiforbundet mener **regjeringen** bør:

- Sikre International Chamber of Shipping (ICS) observatørstatus i Arktisk Råd
- Kartlegge behovet for fremtidens maritime kompetanse for virksomhet i arktiske strøk, og gjennomføre gap analyse i forhold til dagens kompetanse
- Arbeide for tydelige kompetansekrav for personell og utstyr som er i tråd med de utfordringer som finnes i havområdene i nord
- Kartlegge bunn- og havarealene i nordområdene, spesielt rundt Svalbard
- Investere i utstyr for mottak av daglig vær- og isvarsling
- Sikre at det utvikles relevant regelverk i takt med tiltagende aktivitet i Arktis
- Sikre at planlagt ny havneinfrastruktur gis tilstrekkelig kapasitet for forventet økt aktivitet, ikke bare på det maritime feltet, men også sett i sammenheng med ønsket utvikling innen områder som forskning og utdanning, energiforsyning, turisme og annen næringsvirksomhet som for eksempel bygg og anlegg og fiskeri
- Legge til rette for utbygging av landbaserte AIS-basestasjoner for å styrke den maritime trafikkovervåkingen i Arktis
- Utvide maritim kystradio
- Investere i satellittkapasitet som kan dekke større deler av Arktis. Dette er en forutsetning for effektiv kommunikasjon og deling av informasjon

- Arbeide nasjonalt og internasjonalt for å sikre at næringsaktivitet i nordområdene følger de høyeste standarder for helse, miljø og sikkerhet for å hindre og begrense ulykker og skadelige utslipp
- Sikre tilstedeværelse av minimum to kystvaktskip i norsk søk- og redningsområde
- Beholde den utvidede seilingstiden til Sysselemannens tjenesteskip, Polarsyssele
- Følge opp anbefalingene fra prosjektet om søk og redning i nordområdene, SARINOR