



Det norske maskinistforbunds innspill til maritim stortingsmelding

Oversendt Nærings- og fiskeridepartementet 31. januar 2019





Forsidebilde: Jonny Egeberg Eide

Kontakt Dnmf:

Administrerende direktør Hege-Merethe Bengtsson

hmb@dnmf.no / +47 414 41 818

Politisk rådgiver Jørgen Ringen Andersen

ira@dnmf.no / +47 975 44 64



Innhold

Det norske maskinistforbund	5
Dnmfs forventning til den kommende stortingsmeldingen om maritim politikk	5
En konkurransedyktig sektor	5
En bærekraftig sektor	6
En kompetent og innovativ sektor	6
Oppsummert	6
Norske lønns- og arbeidsvilkår	7
Rammeloavgivning	7
Må se næringen som helhet.....	7
Konkurransesituasjonen	7
Kompetanse.....	8
Et pågående arbeid.....	8
Økonomiske rammevilkår.....	9
Nettolønnsordningen	9
Rammevilkår for en grønnere næring	9
Maritim kompetanse	11
Den operative kompetansen	11
Etter- og videreutdanning	11
En målrettet satsing på maritim utdanning	12
STCW	12
MARKOM2020 og veien videre	12
Digitalisering og automasjon	14
Forskning og utvikling.....	15
Forskning og grønne løsninger	15
MAROFF.....	15
Grønn skipsfart	16
Grønne løsninger – sikre løsninger.....	16
Trepattssamarbeidet må stå sentralt.....	16
Godsoverføring fra vei til sjø	17
Økt passasjertransport på sjø.....	17
Anbudsprosesser	17
Finansiering av flåtefornyelse i nærskipfarten	18
Karbonfangst og lagring	18



Virkemidler for innfasing av lavutslippsfartøy	18
Etablere CO2-fond	18
En industriell satsing på havvind	19
Regjeringen må ha klare mål og sette klare rammer	19
En nasjonal sektoravtale og dialog med partene	19
Aktørmangfold.....	19
Norske lønns- og arbeidsvilkår og norsk arbeidskraft.....	19
Havnæringene må ses i sammenheng.....	20
Handelspolitikk	21
Samfunnssikkerhet og beredskap	22
Sivile bidrag til forsvar av Norge.....	22
Samfunnssikkerhet og beredskap	23
Maritime assistance service (MAS)	23



Det norske maskinistforbund

Det norske maskinistforbund (Dnmf) er et partipolitisk uavhengig fagforbund tilsluttet Unio, med vel 6000 medlemmer innen maritime og tekniske yrker, sjø- og landansatte i offentlig- og privat sektor. Dnmfs medlemmer jobber hovedsakelig innenfor internasjonal- og innenriks skipsfart, olje- og gassutvinning, samt i en rekke landbaserte virksomheter.

Dnmfs medlemmer representerer etterspurt kompetanse i bransjer hvor teknologi og miljø ligger i front. Her finnes arbeidsmulighetene spesielt innenfor rederier, som seilende innenriks og utenriks, offshore, fisk, ved verft, brann og redning, forbrennings- og gjenvinningsanlegg, samt sykehus.

Dnmf følger medlemmene fra de begynner et maritimt eller teknologisk utdanningsløp og gjennom hele yrkeslivet. Dnmf arbeider for medlemmenes arbeidsvilkår, som lønn, sikkerhet og kompetanse.

Dnmf har siden 1873, da dampskip ble mer og mer vanlig i Norge, først gjennom lokale foreninger, og siden 1902 som et landsdekkende forbund deltatt, vedlikehold og videreutviklet skipsteknologi, kompetanse og utdanning til beste for samfunnet, og vil i uoverskuelig fremtid være med som en sentral del på denne viktige seilasen for Norge.

Dnmfs forventning til den kommende stortingsmeldingen om maritim politikk

Dnmf ønsker å takke for muligheten til å komme med innspill til Nærings- og fiskeridepartementets arbeid med den kommende stortingsmeldingen om maritim politikk, og ser frem til å lese resultatet av arbeidet. Dnmf ønsker å gi ros til departementet for å ha lagt opp til en åpen prosess rundt meldingen, der aktører i den maritime klyngen i hele Norge har fått muligheten til å komme med sine innspill muntlig gjennom innspillmøter, samt en skriftlig innspillrunde. Dnmf forventer at departementet i sitt videre arbeid med utarbeidelse av meldingen holder aktiv kontakt med øvrige myndigheter, samt arbeidsgiver- og arbeidstakersiden for å sikre at innholdet i meldingen best mulig gjenspeiler næringens behov og forventninger.

Regjeringen har varslet at meldingen skal peke ut retning for den maritime politikken fremover, og at den skal gi en helhetlig gjennomgang av den maritime politikken. Blant annet skal den omtale økonomiske rammevilkår, øvrige politikkområder og betydningen for maritim sektor.

Dnmf mener meldingens viktigste oppgave er å sikre at norsk bosatt arbeidskraft har tilgang til arbeidsmarkedet på lik linje med arbeidskraft bosatt i utlandet. Videre mener Dnmf regjeringen må jobbe for å sikre denne arbeidskraft en kompetanse som gjør de til innovative og kunnskapsrike bidragsytere i morgendagens næring. Gjennom dette vil regjeringen sikre en merverdi i form av sysselsetting og verdiskaping i hele landet.

En konkurransedyktig sektor

Dnmf forventer at meldingen legger til rette for forutsigbare rammevilkår som sikrer konkurransedyktigheten til hele den maritime næringen. Som regjeringen selv trekker frem er det viktig at vi har en konkurransedyktig sektor, også i fremtiden. I all den tid sjøfolk bosatt i Norge ikke kan stille på lik linje som utenlandsk arbeidskraft hva gjelder kostnaden for rederiene er det vanskelig



å se for seg at de kan konkurrere på like vilkår om disse arbeidsplassene. Dnmf mener det må innføres norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann som sikrer konkurransekraften til sjøfolk bosatt i Norge. Dnmf mener også det er sentralt at regjeringen sikrer forutsigbare og gode rammevilkår som sikrer konkurranseevnen og bidrar til en trygg arbeidshverdag for hele næringen.

En bærekraftig sektor

Dnmf forventer at meldingen bidrar til å sette klare rammer for en bærekraftig maritim sektor, i tråd med FNs bærekraftsmål. Dette innebærer å sette klare krav til fremtidens næring, bidra til utviklingen av nye næringer og sikre tilstrekkelige økonomiske rammer for at næringen skal lykkes i dette arbeidet. I arbeidet med å verne det ytre miljøet har også Dnmf en klar forventning som at regjeringen gjennom denne meldingen påtar seg et større ansvar hva kommer til å verne det indre miljøet og sikkerheten til de som berøres av de grønne løsningene i næringen.

En kompetent og innovativ sektor

Dnmf forventer at meldingen setter en klar retning for fremtidens maritime utdanning, og sikrer rammer som bidrar til at kompetansen i næringen ivaretas. Dersom norsk maritim næring skal vokse i fremtiden er vi avhengige av å bevare den sterke faglige og operative kompetansen vi har bygget oss opp i Norge over tid. Samtidig er vi nødt til å sikre at også fremtidens sjøfolk er innovative og kunnskapsrike, og bidrar til å utvikle nye løsninger og nye næringer.

Oppsummert

Dnms har høye forventninger til meldingen, og at meldingen skal bidra til å samle og målrette den maritime politikken på en måte som sikrer gode og forutsigbare rammevilkår for hele den maritime klyngen.

Dnmf forventer at meldingen skal:

- **Bidra til å sikre gode rammevilkår og betingelser for næringen, som bidrar til å styrke konkurranseevnen til sjøfolk bosatt i Norge.**
- **Legge til rette for en bærekraftig sektor med grønne og trygge løsninger**
- **Ivareta og utvikle den maritime kompetansen**
- **Bidra til å styrke den norske beredskapen til sjøs**



Norske lønns- og arbeidsvilkår

Dnmf mener innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er en nødvendighet for å sikre fremtidig rekruttering til næringen og like konkurransemuligheter for sjøfolk bosatt i Norge og sjøfolk bosatt i utlandet. Det haster med å få på plass en nødvendig regulering som sikrer like konkurransevilkår for sjøfolk bosatt i Norge og sjøfolk bosatt i utlandet, og som sikrer forutberegnelige rammebetingelser for næringen på norsk sokkel og i norske farvann. En slik regulering vil også bidra til å sikre nødvendig norsk bosatt kompetanse i næringen, nå og i fremtiden. Dette både gjennom å bevare den allerede eksisterende kompetansen i næringen, samt å sikre et godt rekrutteringsgrunnlag for fremtidens sjøfolk.

Vårt krav er at det skal innføres norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann for operasjoner som har en viss varighet eller som har tilknytning til utnytting av naturressurser

Rammeloavgivning

Vårt krav er at det skal innføres norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann for operasjoner som har en viss varighet eller som har tilknytning til utnytting av naturressurser. Vi ønsker ikke å stenge noen ute og ønsker arbeidstakere fra hele verden velkomne til å arbeide sammen med oss, men på norske lønns- og arbeidsvilkår. Vår målsetning er at dette skal sikres gjennom å få på plass en rammeloavgivning for krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i Norske farvann. Dette kravet støttes av vår hovedorganisasjon Unio.

Må se næringen som helhet

Hele den maritime klyngen understreker behovet for norsk maritim kompetanse i form av sjøfolk bosatt i Norge. Nasjonen skal leve av og med havet også i fremtiden. Arbeidsplasser, samt nåværende og nye næringer skal utvikles og etableres. Da kan en ikke segmentere næringen, og sikre lik konkurranse og utvikling av kompetanse kun i enkelte segmenter. Næringen og sjøfolka er avhengig av at det er utveksling av arbeidskraft mellom de ulike segmentene i næringen, og dette må sikres for fremtiden. Vi kan ikke ha en ordning hvor arbeidsgiver kan velge, konkurransedyktig eller ei. Det må tilstrebes forutsigbarhet, både for arbeidsgiveren og arbeidstakeren. Dnmf mener dette arbeidet ikke kan segmenteres, da utfordringene knyttet til sjøfolks konkurransekraft knytter seg til rammene for næringen som helhet og ikke spesifikke segmenter i næringen.

Konkurransesituasjonen

Vi er opptatt av arbeidstakernes konkurransesituasjon. Norsk bosatt arbeidskraft må ha tilgang til alt arbeid som utføres for å høste av norske naturressurser og i vår kystfart. Skal operatører og rederier drive næring i Norge er det avgjørende at det tilbys like konkurranseforhold. Innføring av norske vilkår vil ha som primært siktemål å sikre sjøfolks sosiale, velferdsmessige og økonomiske vilkår.



Sjøfolk som ønsker å være bosatt i Norge er avhengige av lønns- og arbeidsvilkår som gjør det mulig å bo og leve i Norge. Sjøfolk bosatt i nasjoner med lavere bo- og levekostnader vil kunne være mer åpne for å godta lavere lønninger enn hva sjøfolk bosatt i Norge vil ha anledning til. I all den tid sjøfolk bosatt i Norge ikke kan stille på lik linje som utenlandsk arbeidskraft hva gjelder kostnaden for rederiene er det vanskelig å se for seg at de kan konkurrere på like konkurransevilkår om disse arbeidsplassene.

I dag har vi en skjev konkurranse i skipsfarten på norsk sokkel og i norske farvann. Denne skjevheten kommer av at vilkårene om bord på skip registrert i utlandet eller i NIS og norske skip i NOR-registeret er forskjellige. En viktig sideeffekt av å innføre norske vilkår vil være å sikre lik konkurranse mellom redere og operatører uavhengig av flaggstat og registrering.

Kompetanse

Den maritime næringen er inne i et teknologiskifte. Særlig innebærer denne omstillingen og teknologiskiftet et behov for kompetanse. Den kompetansen som baserer seg på aktiviteten på norsk sokkel er av den største betydning for den norske maritime klyngen. Vi må ha like vilkår for å sikre at kompetansen opprettholdes og styrkes. På denne måten kommer kompetansen hele næringen til gode.

Et pågående arbeid

Videre ønsker Dnmf å henvise til det pågående arbeidet i departementet knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann, og de innspill som er tidligere oversendt Nærings- og fiskeridepartementet i forbindelse med dette arbeidet. Dnmf forventer at departementet legger til rette for videre dialog og inkludering av arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i dette arbeidet.

Dnmf krever at:

- **Det innføres norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann for operasjoner som har en viss varighet eller som har tilknytning til utnytting av naturressurser**



Økonomiske rammevilkår

Det er tverrpolitisk enighet om at vi også i fremtiden skal leve av og med havet. Skal vi lykkes med dette er vi avhengig av å ha trygge og forutsigbare rammevilkår for næringen, som sikrer like konkurransevilkår og en trygg arbeidshverdag både for arbeidsgivere og arbeidstakere. Dnmf mener det er viktig at regjeringen med denne meldingen bidrar til forutsigbarheten ved å sette langsiktige løsninger og prioriteringer som bidrar til stabilitet og samarbeid i hele den maritime klyngen.

Dnmf forventer at stortingsmeldingen bidrar til forutsigbare rammevilkår for hele næringen, og til å sikre like konkurransevilkår og en trygg arbeidshverdag for både arbeidsgivere og arbeidstakere.

Nettolønnsordningen

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, eller nettolønnsordningen, er en lovfestet ordning som skal sikre sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge. Nettolønnsordningen ble innført på 1990-tallet for å sikre rekrutteringen av sjøfolk bosatt i Norge i en tid der tallene for rekruttering fra denne gruppen var svært synkende. Lønnsnivå, skatt og levetgifter er høyere for arbeidstakere på skip bosatt i Norge, og for å gjøre det mer attraktivt og lønnsomt for rederiene å ansette sjøfolk bosatt i Norge har dette vært en helt nødvendig ordning siden den ble innført. Ordningen har siden denne gang vært helt sentral for å opprettholde det antallet sjøfolk bosatt i Norge som vi har i dag, og Dnmf mener ordningen vil ha en viktig rolle å spille i fremtidens maritime næring i Norge.

For Dnmf er nettolønnsordningen helt sentral for å sikre maskin- og elektrooffiserer og opplæringsstillinger i hele det maritime segmentet. Dnmf vil ikke spekulere i konsekvensene det vil ha for nettolønnsordningen dersom vi innfører krav om lønns- og arbeidsvilkår, og mener dette i stor grad avhenger av utformingen av den faktiske ordningen for krav om lønns- og arbeidsvilkår. Dnmf mener at behovet for nettolønnsordningen vil være tilstede også etter innføringen av en ordning som sikrer lønns- og arbeidsvilkår, da behovet for nettolønnsordningen strekker seg også utenfor norsk sokkel og norske farvann.

Samtidig som dagens nettolønnsordning er helt nødvendig for å sikre sysselsettingen av norsk bosatt kompetanse i næringen, ønsker Dnmf å påpeke at ordningen alene ikke er tilstrekkelig for å sikre konkurransekraften til sjøfolk bosatt i Norge. I en næring med store svingninger og et uforutsigbart marked er nettolønnsordningen nødt til å styrkes, samtidig som det innføres krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og norske farvann.

Dnmf mener det må jobbes for at taket på dagens nettolønnsordning fjernes, og at omfanget av ordningen økes.

Rammevilkår for en grønnere næring

Dnmf opplever den maritime næringen i Norge som svært fremoverlent, og at arbeidet med å introdusere næringen for grønne løsninger har gått raskt som en konsekvens at næringens vilje til å gjennomføre dette. Samtidig savner Dnmf er sterkere initiativ fra myndighetene til å følge opp dette



arbeidet med tilstrekkelige rammevilkår og forutsigbare løsninger som sikrer næringen og arbeidstakerne gjennom denne prosessen. Dette både i form av de økonomiske rammevilkårene, og arbeidet med sikkerhet og det indre miljøet i næringen.

I arbeidet med å nå FNs bærekraftsmål har Norge gjennom IMOs CO2-strategi forpliktet seg til et kutt i utslippene på 50 % innen 2050 satt opp mot 2008-tallene. IMOs miljøregelverk praktisert gjennom MARPOL fordrer også store utfordringer for operasjon og drift i næringen. Dnmf mener regjeringen i denne meldingen må legge frem gode og forutsigbare rammebetingelser som tilrettelegger for næringens bidrag til å kutte i utslippene, og til at bærekraftsmålene kan innfris. Dnmf vil adressere dette behovet nærmere under kapittelet om grønn skipsfart senere i innspillet.

Dnmf krever at:

- **Nettolønnsordningen bevares, og at taket på dagens nettolønnsordning fjernes, samt at omfanget av ordningen økes**
- **Regjeringen legger til rette for langsiktige og forutsigbare rammevilkår som tilrettelegger for en grønn omstilling i næringen**



Maritim kompetanse

Når vi snakker om maritim kompetanse, og næringens kompetansebehov i fremtiden er det en ting som er svært viktig for oss å alltid ha i bakhodet. Arbeidet må ha rot i og reflektere virkeligheten både i dag og i fremtiden. Kun ved å sette realistiske krav og ved å se på de faktiske behovene i næringen kan vi ruste oss for det behovet vi kommer til å ha i fremtiden.

For Dnmf handler dette først om å sikre en sterk grunnkompetanse og utdanning for maskin- og elektrooffiserene. Dette gjennom en tilstrekkelig finansiering både i fagskolene, universitetene og høyskolene, og ved å sikre at kunnskapen studentene tilegner seg faktisk er den kompetansen sektoren trenger. Videre vil fremtiden by på et større behov for etter- og videreutdanning som gjør offiserene kapable til å takle ny teknologi, og nye arbeidsoppgaver som naturlig vil tilfalle gjennom den digitale utviklingen i næringen. Dette vil kreve ny digital og analytisk kunnskap hos maskin- og elektrooffiserene.

Den operative kompetansen

Dnmf vil presisere behovet for å ha nødvendig kompetanse på ledelsesnivå om bord, og at dette personellet har kompetansen og muligheten til å overstyre algoritmer, samt kunne operere alle skipets funksjoner manuelt for å ivareta sikker operasjon og drift.

Fafos rapport «*Maritim kompetanse i en digital fremtid*» fra 2019 understreker det samme. Også i en digital fremtid vil det være behov for sjøfolk med operasjonell erfaring. I tillegg understreker rapporten at det vil være et større behov for digital og IT-kompetanse i den maritime sektoren, både om bord på skipene og på land. Rapporten påpeker også at det ikke først og fremst vil være et behov for å tilsette nye arbeidere i næringen, men heller et behov for å tilføre dagens sjøfolk den nødvendige kompetansen for å jobbe i en digital fremtid. Med andre ord vil kompetanseoverføring og utvikling være viktigere enn utskifting av arbeidskraften.

Etter- og videreutdanning

Kombinasjonen av behovet for den operative kompetansen og et økende behov for digital og analytisk kompetanse setter større krav til etter- og videreutdanningstilbudene som tilbys maskin- og elektrooffiserene. Det økende behovet for disse tilbudene setter også krav til et tettere samarbeid mellom næringen og myndighetene. Dette vil sikre at utdanningstilbudene best mulig kan tilpasses de reelle behovene for ny kompetanse i næringen. En satsing på etter- og videreutdanning vil bidra til å opprettholde, bevare og utvikle den allerede eksisterende kunnskapen i næringen. Det er viktig at kursene som tilbys er korte, fleksible og lagt opp på en slik måte at det er mulig å kombinere utdanningen med arbeidssituasjonen. Dnmf forventer at Nærings- og fiskeridepartementet i samråd med Kunnskapsdepartementet kommer frem til nye rutiner og sikker finansiering av disse utdanningstilbudene i samråd med partene i den maritime næringen. I tillegg mener Dnmf det er viktig at myndigheter følger opp rederienes arbeid med å tilrettelegge for kompetanseheving hos sine ansatte.



En målrettet satsing på maritim utdanning

Når vi ser på fremtidens behov for kompetanse og utdanning av norske sjøfolk er det viktig at vi ikke nøyer oss med å være et land som leverer kun på minimumskravene og målsetningene som settes internasjonalt. Norge må satse høyere, og det er derfor viktig at regjeringen både med stortingsmeldingen og med prosjekter generelt viser høye ambisjoner for kompetansebygging og utvikling innen den maritime næringen.

Arbeidstakere på skip har siden 1978 en grunnleggende IMO STCW-utdanning med dertil skipsspesifikke kurs for å kunne tjenestegjøre og operere alle typer skip. Dnmf mener fremtidens maritime utdanning fremdeles skal forholde seg til disse internasjonale kompetansekravene slik at personlige sertifikater er gyldige i alle fartsområder, og være i stand til å operere skips operasjonelle funksjoner, også fra et kontrollcenter hvor som helst i verden.

Spisskompetanse på sikkerhet, energikilder, energistyring, multiprofesjons-kommunikasjon, digital infoanalyse, og kompetanse til å overstyre algoritmer og operere skipet manuelt må derfor implementeres i grunnutdanningen, etter- og videreutdanning, samt fjernundervisning slik at Norge også i fremtiden kan være verdensledende i havrommet.

Videre mener Dnmf regjeringen må jobbe for å sikre gode rammebetingelser for de utdanningsinstitusjonene som har pålagt maritim undervisningskompetanse, samt tilby moderne operasjonstrening i simulator. Rederiene bør også pålegges bruk av Failure Mode and Effects Analysis (FMEA) før det tas i bruk om bord.

Videre må meldingen anerkjenne at nye operasjonelle oppgaver og rutiner som følge av den digitale utviklingen vil kreve at forsknings- og erfaringsbaserte studietilbud videreutvikles i dialog med næringen slik at relevant kompetanse opparbeides i bachelor- og fagskoleutdanningen. Dnmf mener også regjeringen har et ansvar for å sikre et tilstrekkelig ansvar opplæringsstillinger og kadett plasser, som sikrer at kandidater tilegner seg den operative kompetansen som er nødvendig for å bidra i fremtidens næring.

STCW

Norge som flaggstat har forpliktet seg å kunne tilby maritim utdanning og må derfor sørge for å delta aktivt i vedlikehold, revisjon og videreutvikling av STCW konvensjonen via IMO, for så å implementere den i praksis hjemme i Norge som et minimums kompetansekrav. Som tidligere nevnt mener Dnmf det er viktig at STCWs minimumskrav i seg selv ikke skal være en standard, og at Norge bør ta sikte på å heve kvaliteten på utdanningene over minimumskravene.

MARKOM2020 og veien videre

MARKOM2020 har de siste ti årene spilt en viktig rolle i å utvikle og heve kvaliteten innen maritim kompetanse i Norge. Prosjektet ble i stor grad iverksatt for å ta igjen etterslepet innen den maritime utdanningen, og heve utdanningskvaliteten og relevansen til et dagsaktuelt nivå. Samtidig er det for Dnmf viktig å anerkjenne at den maritime næringen er i rask utvikling, og det vil som overnevnt stadig stilles nye krav til kompetansen hos sjøfolkene. Dette viser behovet for et prosjekt som ikke bare jobber for å ta igjen etterslepet, men også for å utvikle utdanningstilbudet i Norge til å tilfredsstille fremtidens behov, og skape kompetente og innovative kandidater til arbeidslivet.



Prosjektet har klart å etablere et tettere samarbeid mellom de universitetene, høyskolene og fagskolene som tilbyr maritim utdanning. Dette har satt de maritime utdanningsinstitusjonene i en langt bedre posisjon hva gjelder informasjonsdeling og prosjektarbeid, og det har gitt en bedre arena for videre implementering av nasjonale prosjekter. Dette danner et sterkt grunnlag for videre satsing på nye utdanningstilbud, fremtidig forskning og andre relevante prosjekter for å løfte den maritime utdanningen nasjonalt.

MARKOM2020 har påpekt at arbeidet som har blitt gjort har skapt et godt utgangspunkt for videre utvikling. Samtidig påpeker de at det vil være behov for et oppfølgingsprosjekt for å følge den raske utviklingen vi ser i den maritime næringen. Dnmf støtter dette, og mener det er viktig at meldingen legger opp til et videre prosjekt for satsing på de maritime utdanningene, med et særlig fokus mot digitale kompetanse og sikkerhet. Et oppfølgingsprosjekt bør iverksettes allerede i 2021 for å sikre at den maritime satsingen ikke faller bak. Med andre ord forventer Dnmf at dette følges opp i departementets arbeid med statsbudsjettet for 2021.

Dnmf forventer også at et oppfølgingsprosjekt har et større fokus på å fremheve og løfte maskin- og elektrooffisersutdanningene. Samtidig må det legges et større fokus på nye energiløsninger, digitalisering og sikkerhet i utdanningene. Dnmf mener også som tidligere nevnt at testing og simulatorentrening må tas mer aktivt i bruk i utdanningene for å sikre at kandidatene er klare til å takle situasjoner om bord. Til slutt ønsker Dnmf at et nytt prosjekt bør ta sikte på å innføre et tverrfaglig mastergradsprogram innen Safe and smart ship – Energy power management.

Dnmf krever at:

- **Departementet lanserer et oppfølgingsprosjekt for MARKOM2020 med en størrelsesorden på 100 millioner årlig over en 10-årsperiode, med særlig fokus på et løft i maskin- og elektrooffisersutdanningen, digitalisering og sikkerhet.**
- **Meldingen bidrar til å bedre tilrettelegge for samarbeid mellom næringslivet og de maritime utdanningsinstitusjonene, med et særlig fokus på etter- og videreutdanningsprogrammer**
- **Norge deltar aktivt i arbeidet med vedlikehold, revidering og utvikling av STCW**
- **Meldingen legger opp til et øremerket utstyrløft i fagskolene**



Digitalisering og automasjon

Innovasjonsevnen i den maritime næringen er noe av det raskeste vi finner innen norsk næringsliv. Dette betyr at utvikling i næringen skjer fort, noe det også har gjort historisk og vil fortsette med i fremtiden. Dnmf mener det er viktig at regjeringen gjennom denne meldingen og sitt videre arbeid tar et stort ansvar i å sørge for at norsk maritim næring fortsatt vil være innovativ og jobbe for å komme frem til langsiktige løsninger som lønner seg for hele næringen.

Automatiseringen av skip begynte allerede på 1970-tallet med innføringen av ubemannede maskinrom, radarer og andre verktøy. Med dette fulgte også en reduksjon i behovet for mannskap om bord, mens behovet for en flerfaglig kompetanse økte. Fra da til i dag har vi sett en utvikling i den maritime næringen der stadig flere digitale tjenester har bidratt til å bedre og effektivisere logistikken om bord og på land, kommunikasjonsflyt mellom skip og administrasjon, samt bidratt til en sikrere operasjon og drift av skipene.

Det forskes og testes stadig på nye måter å gjøre deler av skipsnæringen mer automatisert, elektrisk og digital. Et eksempel på dette er Yara Birkeland-prosjektet, som er planlagt å bli verdens første helelektriske og autonome containerskip. Skipet skal ved ferdigstillelse seile med fullt sertifisert mannskap en testperiode, men etter planen skal skipet i løpet av 2021 opereres fra en kommandosentral på land. Dnmf mener det er viktig at man forsker på energieffektivisering og optimalisering av skipsfarten, men er samtidig opptatt av de sikkerhetsrisikoene som følger med dette arbeidet. I tilfellet med fjernstyrte, smarte eller autonome skip tenker vi særlig på viktigheten av å ha fysisk mannskap om bord med mulighet til å overstyre skipets algoritmer dersom dette av sikkerhetsmessige årsaker skulle være nødvendig. Har vi ikke den nødvendige kompetansen fysisk om bord, frykter Dnmf at vi heller ikke har et sikkert skip. Selv om de digitale løsningene blir sikrere og sikrere vil en potensielt oppleve kommunikasjonsbrudd og andre nye uønskede hendelser. Dnmf er opptatt av sikker drift av smarte eller fjernstyrte skip, og at kravene STCW stiller til kompetanse må tilpasses fremtidens driftsmønster.

Digitalisering og automatisering stiller nye krav til både dagens og morgendagens sjøfolk, og sikkerheten knyttet til dette. Nye operasjonelle oppgaver og rutiner som tilfaller sjøfolk grunnet digitalisering av næringen vil kreve at vi utvikler studietilbudene i samråd med næringen, og at kandidatene tilegner seg denne kompetansen gjennom bachelor- og fagskoleutdanningen. Dette omtaler Dnmf nærmere i innspillets kapittel om maritim kompetanse og grønn skipsfart.



Forskning og utvikling

Dersom norsk maritim næring skal være verdensledende også i fremtiden må dette støttes opp av gode forsknings- og utviklingsprosjekter. Dnmf mener forskningen bør og skal spille en viktig rolle i næringens utvikling, og mener det bør stilles høye krav til forskningen som gjennomføres i Norge, og hvordan disse resultatene brukes i næringen.

Forskning og grønne løsninger

Dnmf mener det er viktig at regjeringen, i samarbeid med universitets- og høyskolesektoren og forskningsinstitutter i hele landet prioriterer forskning på fremtidens maritime næring, og løsninger som vil drive sentrale deler av dagens næring videre, samt bidra til å skape nye næringer. Sentralt i dette ligger arbeidet med ny grønn teknologi, og hvordan grønn teknologi kan brukes for å løse utfordringer knyttet til klima og miljø. Dnmf mener det er svært viktig at regjeringen sørger for at det faktisk forskes videre i Norge, og at løsninger utviklet i Norge implementeres i næringen på en måte som bidrar til innovasjon og verdiskaping.

Dnmf mener det er viktig at man i forskningen på miljøvennlige løsninger også forsker på konsekvensene disse løsningene vil ha for de ansatte i næringen som skal implementere løsningene. Dette gjelder spesielt innføringen og bruken av alternative energiløsninger. Innføringen av miljøvennlig teknologi om bord kan på ingen måte hoppe bukk over sikkerheten til de som har sitt arbeid om bord og passasjerer. Dette setter krav til forskning på tryggheten knyttet til bruken av energiløsningene, men også slokningsutstyr, brannteknisk kompetanse og trygg håndtering i krisesituasjoner. Dette forutsetter grundig testing i realistiske forhold som sikrer at løsningene er tilstrekkelig gjennomarbeidet med eks. konsekvensanalyser før disse implementeres om bord.

MAROFF

MAROFF er et helt sentralt forskningsprogram fra Forskningsrådet hva gjelder maritim forskning og innovasjon. Programmet støtter forskning og utvikling som bidrar til økt verdiskaping i den maritime næringen, samt maritime operasjoner innen offshorevirksomhet, havbruk, fiskeri og fornybar energi. Midlene som settes av i dette programmet skal bidra til å øke konkurransevnen til næringen, og sette næringen i bedre stand til å presentere innovative løsninger og takle de omstillingene som næringen vil møte i fremtiden. Dnmf mener programmet kan bidra sterkt til å levere viktig forskning på sikre løsninger om bord, implementeringen av autonome- og digitale prosesser, samt sikker innføring av alternative energiformer som ivaretar både det indre og det ytre miljøet.

Dnmf krever at:

- **Det prioriteres midler til forskning på hva slags effekter tiltak for å skåne det ytre miljøet har på det indre miljøet og arbeidssituasjonen til de ansatte i næringen.**
- **Det prioriteres midler til forskning på hvordan vi kan styrke beredskapen knyttet til nye energiformer i næringen, med et særlig fokus på krav til bemanning, utdanningsnivå, samt brann og redning.**
- **MAROFF prosjektet videreføres med økte bevilgninger, og at programmet prioriterer forskning på sikkerhet, digitalisering og alternative energiløsninger i den maritime næringen**



Grønn skipsfart

Dnmf mener Norge har kommet en lang vei hva gjelder grønne løsninger i den maritime klyngen. Dnmf opplever i stor grad at den maritime næringen er svært fremoverlent, og ønsker å ta et stort ansvar hva gjelder å sette næringen i stand til å takle morgendagens utfordringer. Allikevel kan ikke næringen gjennomføre dette arbeidet alene, og man er derfor nødt til å ha regjeringen med på de satsingene som skjer. Dnmf er opptatt av at myndighetene, arbeidsgiver- og arbeidstakersiden sammen skal komme frem til de beste løsningene for en grønnere næring. Et helt sentralt ledd i dette arbeidet er å sørge for at sikkerheten til de som har sitt arbeid om bord og passasjer kommer først. Samtidig er regjeringen gjennom denne meldingen nødt til å legge til rette for en næring der Norge har den rette kompetansen og de rette løsningene, og ikke minst at norsk bosatt kompetanse sikres muligheten til å bidra i dette arbeidet. Dette sikrer vi gjennom å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann.

Dnmf mener det er viktig at regjeringen har lagt frem en egen handlingsplan for grønn skipsfart, og synes mener denne handlingsplanen løfter mye relevant tematikk for arbeidet på området. Samtidig mener Dnmf regjeringen må bruke denne stortingsmeldingen til å utfylle handlingsplanen med mer konkrete tiltak om hvordan myndighetene kan bidra til det grønne skiftet i maritim sektor.

Grønne løsninger – sikre løsninger

Dnmf mener den grønne utviklingen i næringen er svært positiv, og har stor tro på at dette vil bidra til å bevare det ytre miljøet, tilføre næringen fremtidsrettede rammebetingelser, skape en større anerkjennelse for klyngens innsats, samt bidra til innovasjon og verdiskaping for Norge som maritim stat. Samtidig vil Dnmf aldri akseptere at jakten på raske grønne løsninger og kortsiktige gevinster for å verne det ytre miljøet overstyrer sikkerheten til det indre miljøet – mennesket. Målene om å skåne det ytre miljøet og gjøre næringen grønnere vil aldri kunne oppnås dersom den rette kompetansen, de rette holdningene og rammebetingelsene i det indre miljøet ikke er på plass.

Dnmf opplever ikke at myndighetene i tilstrekkelig grad ser at fremtidens skipsfart med nye energikilder, navigasjonssystemer og last utgjør en fare både for det indre og det ytre miljøet dersom uønskede hendelser skulle oppstå. Dette bidrar til at beredskapen langs norskekysten ikke vektlegges nok. Dette gjelder både slepeberedskap, og ikke minst Redningsinnsats til sjøs (RITS). RITS ble opprettet i 1995 som en prøveordning, hvor Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap etter hvert har inngått avtaler med syv ulike brann- og redningsetater vedrørende RITS-beredskap ved fare for menneskeliv og verdier, samt RITS-kjemikalieoppdrag ved fare for utslipp av kjemikalier og farlige stoffer ved etatene i Oslo og Bergen.

Dnmf mener det er av avgjørende betydning at dette spesialtrente mannskapet er bosatt i Norge, og at de kan operere på norskregistrerte skip. Samtidig må det bevilges nok ressurser til å takle de regelverkspålagte oppgavene de er tillagt langs hele den norske kysten.

Trepartssamarbeidet må stå sentralt

For Dnmf er det av helt avgjørende betydning at et godt trepartssamarbeid ligger til grunn i utviklingen av grønne løsninger og sikkerheten tilknyttet disse. Trepartssamarbeidet står nedfelt ILO MLC – konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår, og er tilstede i alle ledd når det gjelder sikkerhet, vern, karriere og planleggingsbestemmelser.



Godsoverføring fra vei til sjø

Dnmf mener sjøen har et enormt potensiale som transportvei, og mener tiltak som kan bidra til å styrke overførselen av transport fra vei til sjø bør prioriteres i tråd med nasjonal transportplan. Dersom man lykkes med denne overføringen kan dette bidra til en nedgang i både ulykker, forurensing, støy, veislitasje samt mindre kø. En satsning på dette området har også et stort potensiale hva gjelder nytenkning og utvikling av mer klimavennlige fartøyer og løsninger langs kysten.

Transport av gods på sjø er en mer klimavennlig og mindre energikrevende prosess enn transport av gods på vei. En overføring av denne transporten fra vei til sjø vil bidra til et solid kutt i klimautslippene, og slik bidra til å trekke norsk godstransport i en mer miljøvennlig retning. Som regjeringen selv skriver i proposisjonen vil overføring av gods fra vei til sjø gi positive effekter på miljø, klima, trafiksikkerhet og fremkommelighet. Dnmf mener dette er en viktig prioritering, og biter oss merke i at de siste års tildelinger over statsbudsjettet ikke er i den størrelsesorden som ble lovet i nasjonal transportplan, hvor det ble forespeilet en årlig bevilgning på 100 millioner årlig frem til 2023, med en videre økning etter det, og en totalramme på 1,7 mrd. Prioriteringene gjort i statsbudsjettene for 2019 og 2020 stemmer ikke overens med denne satsingen, noe som vitner om manglende prioritering av ordningen.

Ser vi på riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane fra 2017 viser den tydelig at regjeringens mål om overføring ikke er nådd, og at regjeringen ikke har lyktes i styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport sammenlignet med veitransport. Riksrevisjonen var tydelige i at de mente Samferdselsdepartementet burde vurdere å styrke de økonomiske virkemidlene, samt sørge for utredning av nye tiltak for overføring. Sett opp mot disse anbefalingene, og regjeringens egen transportplan mener Dnmf at regjeringen burde prioritert dette ytterligere i sitt arbeid.

Dnmf forventer at regjeringen i utarbeidelsen med meldingen knytter dette sterkt opp til det pågående arbeidet i Samferdselsdepartementet med den neste nasjonale transportplanen. Samtidig mener Dnmf det er viktig at regjeringen jobber med å forenkle avgifts- og gebyrregimenet vi ser i nærskipfarten i dag. Dnmf foreslår en helhetlig gjennomgang av systemene, og jobbe for at det blir mer attraktivt både for leverandører, kunder og rederier å benytte seg av godstransport på sjø kontra land.

Økt passasjertransport på sjø

I tråd med overføring av god fra vei til sjø mener Dnmf også at det finnes større muligheter for å se på en overføring av passasjertrafikk fra vei til sjø. Dette både som et supplement til eksisterende tjenester, og som et mer miljøvennlig alternativ i byene. I flere av Norges største byer ligger det et ubenyttet potensiale i passasjertrafikken på sjø, og vi ønsker et større fokus på utbygging av dette tilbudet i fremtiden. Dnmf mener dette bør følges opp i meldingsarbeidet og i arbeidet med den nasjonale transportplanen.

Anbudsprosesser

Dnmf mener det må settes strengere krav til sikkerhet i anbudsrunder, særlig knyttet til hurtigbåt- og fergedriften langs norskekysten. Slik situasjonen er i dag er det pris og det ytre miljø-hensynet som



vektlegges i anbudsprosesser. Dnmf mener det er svært kritisk at sikkerhet ikke står i høysetet når disse vurderingene gjøres, og krever at departementet setter klare krav til at sikkerhet må prioriteres i alle fremtidige anbudsprosesser.

Dnmf mener regjeringen må sikre langsiktige rammevilkår for næringen, og bidra til en forutsigbar arbeidshverdag både for de som arbeider om bord og for rederiene. Dette kan sikres gjennom lengre varighet på anbudene. Dnmf mener også regjeringen bør utvikle standarder for disse anbudene, som også stiller krav til kompetanseheving og at anbudene skal bidra til å hindre sosial dumping i næringen.

Finansiering av flåtefornyelse i nærskipfarten

Grønn omstilling er krevende på flere områder, så også økonomisk. Skal vi lykkes i flåtefornyelsen er regjeringen nødt til å bidra med å sikre tilgang til finansiering av kapitalkrevende investeringer, samt fleksible og trygge nedbetalingsordninger.

Stortinget har tidligere bedt regjeringen om å utrede en midlertidig toppfinansieringsordning på markedsmessige vilkår for nærskipfarten gjennom GIEK og Eksportkreditt. Finansiering er en utfordring når man skal utvikle den norske flåten i en mer miljøvennlig retning, og dette er nødvendig dersom man skal jobbe seg nærmere klimamålene. Dnmf mener derfor det er viktig regjeringen følger opp dette i den maritime meldingen.

Karbonfangst og lagring

Karbonfangst og lagring, eller CCS, er en viktig satsing da det både vil være et sterkt bidrag til Norges arbeid med å redusere de globale klimagassutslippene, men også da dette vil bidra med sterke verdiskaping og sysselsettingsmuligheter inn i næringen. Dnmf mener meldingen bør adressere dette arbeidet, og at det så raskt som mulig burde avsettes midler til et fullskalaprojekt for CO₂-fangst og lagring.

Virkemidler for innfasing av lavutslippsfartøy

Lav- og nullutslippsfartøy vil i stadig større grad fases inn i den norske maritime næringen. Dnmf mener det viktig at regjeringen i denne meldingen presenterer klare virkemidler til hvordan dette skal skje, hvilke krav som stilles til denne innføringen, og ikke minst gjennomgår sikkerheten i innfasingen. Det er viktig at Norge prioriterer energieffektivisering og optimalisering, og at det bygges opp en infrastruktur som bidrar til innfasingen i disse fartøyene. Samtidig mener Dnmf det er viktig at alle løsninger er testet og sikkerhetsklarert i sin helhet, og at det ikke fases inn fartøyer der driften innebærer en sikkerhetsrisiko for mannskap og/eller passasjerer, samt nærområdene.

Etablere CO₂-fond

Dnmf mener norske myndigheter gjennom arbeidet i IMO burde ta initiativ til å etablere et globalt CO₂-fond for den internasjonale skipsfarten. Dnmf tror etableringen av et slikt fond vil bidra til en økning i bruken av lav- og nullutslippsteknologi. Samtidig vil fondet bidra til at de aktørene som er tidlig ute med å benytte seg av denne typen klimavennlige løsninger ikke straffes for dette gjennom høye avgifter.



En industriell satsing på havvind

Dnmf er generelt positive til at regjeringen har foreslått å åpne områder for havbasert vindkraft. Slik vi ser det har havvindnæringen et betydelig potensial, noe som gjenspeiler seg i det allerede voksende globale markedet. Til tross for at det eksisterende globale markedet i stor grad knytter seg til bunnfast havvind, har Norge gode muligheter til å entre markedet med en industriell satsing på flytende havvind, og slik spille en betydelig rolle i utviklingen av havvindnæringen både nasjonalt og globalt.

Slik vi ser det kan en industriell satsing på havvind være et viktig ledd i arbeidet med å bevare, omstille og utvikle kompetansen Norge allerede har bygget opp gjennom vår olje- og gassnæring. Derfor bør man også se til hvilke prioriteringer og hvilke rammer Norge satte i utviklingen av olje- og gassnæringen, og se hvordan man kan dra inspirasjon fra dette videre i en satsing på havvind. Utviklingen av olje- og gassnæringen i Norge ble gjort på en måte som sikret norske arbeidsplasser, både til sjøs og til lands. Dnmf mener at hvis man også i fremtidige næringer skal høste av norske naturressurser må det stilles krav til at dette skal gi avkastning i form av norske arbeidsplasser.

Regjeringen må ha klare mål og sette klare rammer

Hvis Norge skal lykkes i havvindsatsingen må det settes klare mål og klare rammer for hvordan vi skal bruke utvikle denne næringen på en hensiktsmessig og god måte, som ivaretar de norske interessene. Regjeringen må være tydeligere på hvordan de ønsker å satse på havvind, og sette tydelige rammevilkår til industrien. De bør også se på muligheten for å tallfeste satsingen, noe som vil gi industrien tydeligere rammer for hvordan de skal jobbe med utviklingen.

En nasjonal sektoravtale og dialog med partene

Det er viktig at alle involverte parter inkluderes i satsingen, og vi oppfordrer til god dialog i alle ledd av utviklingen. En viktig del av dette vil være å få på plass en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparatet, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for flytende havvind. En sektoravtale der både næringslivet og myndighetene forplikter seg til rammer for utvikling vil også bidra til å sikre en faktisk progresjon i arbeidet, og vil være et viktig steg i etableringen av havvindnæringen.

Aktørmangfold

Dnmf mener det vil være hensiktsmessig å legge til rette for et bredt aktørmangfold i industrien, og mener dette må tas høyde for i myndighetens arbeid med havvindlisenser. I likhet med olje- og gassbransjen bør havvindlisenser tildeles på bakgrunn av kriterier basert på den tekniske kompetansen, den finansielle kapasiteten, og søkerens plan for utbygging av området søknaden gjelder. Rettferdige og objektive kriterier vil bidra til et godt aktørmangfold, og en god forvaltning av havvind som en felles ressurs. Det er derfor sentralt å etablere et rammeverk som sikrer et bredt aktørmangfold.

Norske lønns- og arbeidsvilkår og norsk arbeidskraft

Som tidligere nevnt mener Dnmf at det skal stilles krav til at næringer som høster av norske naturressurser skal gi avkastning i form av norske arbeidsplasser. En av grunnene til at Norges olje- og gasshistorie ble det eventyret det ble er jo nettopp fordi norske myndigheter la premisser som



sikret trepartssamarbeid, norske arbeidsplasser og norsk industri i utviklingen. Dette må myndighetene ta med seg også i nye næringer.

Dnmf mener det er viktig å se utviklingen av rammevilkårene for en havvindsatsing i tråd med innføring av krav til norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann. Myndighetene må ta et større ansvar i å sikre like forhold, og styrke konkurransekraften til sjøfolk bosatt i Norge. Innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er helt sentralt dersom man skal lykkes med dette, og Dnmf ser det derfor som svært viktig at dette blir tatt med i arbeidet med utviklingen av havvindnæringen.

Dnmf mener også myndighetene har en gylden mulighet til å prioritere og sikre norsk industris fremtid på en god måte ved å legge de rette premisene til grunn. For det første bør regjeringen sette krav til bruk av norsk arbeidskraft. Videre bør det også settes krav til bruk av norske produsenter og norske verft og fabrikker i industrien. Disse kravene må ses i sammenheng med havvindlisenser og lisensenes kriterier.

Havnæringene må ses i sammenheng

I utviklingen av havvindnæringen mener Dnmf det er svært viktig at myndighetene tar hensyn til, og har et overordnet perspektiv knyttet til både nåværende og fremtidige næringer. I dag knytter dette seg eksempelvis til en stor olje- og gassnæring, fiskerinæring og annen skipsfart. Når myndighetene vurderer områder for utvikling av havvindnæringen må det tas hensyn til allerede eksisterende næring, og det må ikke gå på bekostning av dette. Det må legges til rette for en fremtid der næringene sameksisterer, og ikke taper på de nye næringene.

Olje- og energidepartementet har tidligere trukket frem at etablering av vindkraft til havs vil medføre beslag av fysisk arealer, og at dette vil påvirke mulighetene for å utnytte de undersjøiske ressursene i området. Dnmf mener dette er noe som må tas høyde for i videre prosess for utvelgelse av områder. Samtidig finnes det betydelige muligheter ved å etablere havvindparker i nærheten av olje- og gassinstallasjoner da dette kan bidra til betydelige kutt i utslipp fra disse installasjonene. Dette vil gi Norge klare fordeler i arbeidet med kutt i utslippene, og bidra til å skape en mer miljøvennlig petroleumsindustri.

Dnmf krever at:

- **Meldingen må sikre at arbeidet med å gjøre den maritime næringen grønnere ikke går på bekostning av sikkerheten og det indre miljøet til de som jobber i næringene**
- **Det settes strenge krav og retningslinjer til sikkerheten i anbudsrunder og i innfasingen av fjernstyrte/autonome skip, samt lav- og nullutslippsfartøyer**
- **Meldingen skal bidra til å sikre en større overførsel av både gods- og passasjertrafikk fra land til sjø**
- **Regjeringen setter rammene for en industriell satsing på flytende havvind, og så raskt som mulig får på plass en nasjonal sektoravtale mellom myndighetene og de involverte partene**



Handelspolitikk

Maritim næring er en av de største inntektskildene for Norge som stat, og det er derfor naturlig at havrommet og operasjoner knyttet til norsk sokkel og norsk farvann vil være sentralt for Norge i landets handelspolitikk. Dnmf mener det er svært viktig at de handelsavtaler som Norge inngår ikke skal bidra til sosial dumping på norsk sokkel og i norske farvann. Vi ønsker kompetanse fra hele verden velkommen til å jobbe sammen med oss, og at de kan benytte deres kunnskap til å utvikle næringen her i Norge sammen med oss. Samtidig ønsker Dnmf å påpeke at handelsavtaler må innrettes slik at norsk bosatt kompetanse ikke utkonkurreres eller stenges ute fra arbeidsmarkedet på grunnlag av lønns- og arbeidsvilkårene som stilles eller fraværet av disse, men at det konkurreres om disse arbeidsplassene på rettferdige og like vilkår.

Dnmf er opptatt av norske interesser, sysselsetting og verdiskaping ligger til grunn i arbeidet med internasjonale handelsavtaler. Særlig dersom disse avtalene innebærer at det skal drives næring i Norge, på land, på sokkel eller i norsk farvann. Avtaler som inngås som innebærer utnyttelse av norske ressurser skal gi avkastning i form av arbeidsplasser, verdiskaping og skatteinntekter til Norge, og det skal stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for arbeidere som rekrutteres som resultat av disse avtalene. Norske ressurser skal bidra til å skape velferd i Norge, og dette kan sikres gjennom å inngå handelsavtaler som motvirker sosial dumping, og som sikrer skatteinntekter, verdiskaping, sysselsetting og bosetting i hele Norge. Samtidig må avtalene sikre at midlene og ressursene Norge får inn gjennom næringen reinvesteres i ny industri og teknologi, og slik bidrar til å bygge næringen videre.

Dnmf ønsker å påpeke at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og norske farvann ikke vil være et hinder for Norges deltakelse i internasjonal handelspolitikk. Snarere vil det bidra til økt forutsigbarhet for de som opererer på norsk sokkel og i norske farvann, samtidig som det setter sjøfolk bosatt i Norge i en mer konkurransedyktig posisjon. Dnmf mener krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann vil bidra til å øke statusen til de som arbeider innenfor den maritime næringen i Norge, og slik også spille positivt inn på Norges posisjon i den internasjonale maritime politikken og handelspolitikken.



Samfunnssikkerhet og beredskap

Norske sjøfolk har historisk spilt en særdeles viktig rolle i Norges arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og ikke minst forsvar. Også for fremtiden er den maritime næringen tiltenkt slike oppgaver. Dnmf anser det for avgjørende å sikre nødvendig norsk maritim kompetanse og nordmenn om bord på norskregistrerte skip, for at samfunnssikkerhet, beredskap og forsvar av landet skal være forsvarlig.

Til tross for en marginal økning det siste året, er vi nå i en situasjon der antallet norske sjøfolk på norske skip over de senere årene har falt drastisk, og i dag finner vi om lag 20 000 norske sjøfolk på norske skip. Det forventes at den sivile sjøfarten og sjøfolkene skal bistå nasjonen i krigssituasjoner, samfunnssikkerhetssituasjoner, og beredskapssituasjoner. Dersom dette skal være mulig er regjeringen nødt til å sikre tilgangen til et større antall norske sjøfolk, og ikke minst norsk maritim kompetanse. Dette må først og fremst sikres gjennom å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann.

Dersom det er slik at den norske handelsflåte/sivile delen av sjøfarten skal trenes opp og bidra i forbindelse med skarpe oppdrag sammen med det norske forsvaret og våre allierte, anser Dnmf det som avgjørende at mannskapet om bord er norske sjøfolk.

I dag er situasjonen slik at selv om skipet er norsk eid eller norsk registrert (NIS) er dette ingen garanti for at det er nordmenn om bord, eller at det kun er et fåtall nordmenn om bord, og at øvrig besetning f.eks er russere eller andre nasjonaliteter utenfor NATO. For de sivile norske sjøfolkene om bord er dette ikke en holdbar situasjon og Dnmf anser situasjonen som uholdbar for våre medlemmer. Her må det stilles krav til norske sjøfolk om bord for slike operasjoner enten det er trening, forberedelse eller gjennomføring i forbindelse med skarpe oppdrag. Dette er viktig for sikkerheten for sjøfolkene om bord i tillegg til gjennomføringsevnen av oppdragene.

Videre anser Dnmf det som helt avgjørende at når staten legger ut oppdrag på anbud som skal bidra til å sikre samfunnssikkerhet og beredskap at det stilles krav til norske sjøfolk om bord. I dag inngår staten slike avtaler uten at det stilles krav om at det er nordmenn om bord.

Sivile bidrag til forsvar av Norge

Det er foreslått at fartøy som opererer i norsk farvann skal trene på å bistå det norske forsvaret og våre allierte i forbindelse med skarpe oppdrag og andre oppdrag som måtte kreve dette. Slik situasjonen i maritim sektor er i dag er det ikke krav til norske sjøfolk om bord på disse fartøyene. Den reelle bemanningssituasjonen på disse fartøyene i dag er at du finner et betydelig antall utenlandske sjøfolk, også fra land utenfor NATO. Det er heller ikke uvanlig at nordmenn er i mindretall om bord. Dette gjelder også den norske lostjenesten. Slik Dnmf ser dagens situasjon vil det innebære en kraftig redusert evne for de norske sjøfolkene om bord til å gjennomføre de forventede oppdrag dersom situasjonen skulle kreve dette. Slik vil dette også svekke Norges evne både til å forsvare oss selv, og til å bistå våre allierte. Dnmf mener det bør stilles krav til at mannskapet om bord på skip som potensielt involveres i denne typen oppdrag har norsk tilhørighet, eller tilhørighet til Norges allierte nasjoner.



Samfunnssikkerhet og beredskap

En viktig del av Norges arbeid med beredskap og samfunnssikkerhet knytter seg også til hva slags tilgang man har på livsviktige varer og ressurser dersom situasjonen skulle kreve dette. Etter Dnmfs syn er det nasjonens ansvar å sørge for tilgang på disse ressursene, og sette Norge i best mulig stand til å reagere raskt i nødsituasjoner. Dette enten det gjelder tilgang på nødvendige medisiner, våpen andre livsviktige ressurser. At Forsvaret inngår avtaler knyttet til beredskap som skal bidra til å øke Forsvarets kapasitet og senke responstiden er i seg selv bra, og kan bidra til å øke den totale beredskapen i landet. Dnmf ønsker allikevel å rette vår bekymring mot at dette ansvaret gis fra Forsvaret til private aktører innen maritim næring, uten at dette medfølger krav om hverken norsk kompetanse om bord, eller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Et eksempel på dette er avtalen Forsvaret tegnet med Wilhelmsen-gruppen og deres underleverandør NorSea Group tilbake i 2015. Dnmf mener dette er svært kritikkverdig, og mener regjeringen bør jobbe for at alle samarbeid mellom myndigheter og privat næringsliv som bidrar til å skape arbeidsplasser på norsk sokkel eller i norske farvann setter krav til norske lønns- og arbeidsvilkår. Det bør også settes krav til norsk mannskap om bord.

Norge er nødt til å ha ordninger på plass og sette av tilstrekkelig ressurser til å sikre beredskapen til sjøs langs hele norskekysten. Dette inkluderer evnen til å gjennomføre brann- og redningsaksjoner. Norge må sikre gode rammevilkår og bevilge ressurser til Radio Medico Norway slik at alvorlig sykdom eller skade ikke ender fatalt for mannskap om bord på skip som er utenfor helikopterrekkevidde.

Samtidig ønsker Dnmf å påpeke at dagens slepebåtberedskap ikke oppleves å være tilstrekkelig. Dette er en beredskap som må være døgnbemannet og tilgjengelig til enhver tid dersom hendelser skulle oppstå. Av den grunn ber Dnmf regjeringen vurdere hvor vidt denne typen beredskap bør drives privat for å sikre tilstrekkelig beredskap.

Maritime assistance service (MAS)

Dnmf har gjennom sin deltagelse i IMO registrert at Norge ikke lenger bevilger penger til å videreutvikle og delta i hverken Maritime assistance service (MAS) eller Search and rescue (SAR) service). Ifølge IMO er kyststater forpliktet til å etablere en funksjon for Maritime Assistance Service (MAS) for å håndtere hendelser på skip som er i vanskeligheter og der miljøskader er nært forestående eller allerede har skjedd, men det ikke er fare for tap av menneskeliv. Likeså å ha en fullt operativ moderne SAR-beredskap, og Medico (Maritime Telemedical Assistance Service). Videre ønsker Dnmf å presisere at vi forventer at Norge også i fremtiden jobber i tråd med IMO- og ILO-regelverket, og har sikre løsninger for næringen.