



Europa set havet i fokus

Temahefte om EU sin maritime politikk

europa
bevegelsen

Europabevegelsen:

Astrid Bergmål, Rebekka Borsch, Grete Berget

August 2007

Nettsted: www.jasiden.no

Rapporten er økonomisk støtta av Utenriksdepartementet

Layout: Morten Golimo

Trykk: Gamlebyen Grafiske AS

Forside: Scanpix, bilder: Scanpix, EU-Kommisjonen



Forord

Mange oppheld seg ved sjøen om somrane, fiskar, et sjømat, solar seg på stranda og badar. Nokon likar å vitje akvarium eller dra på kvalsafari, mens andre drøymmer om å reise på jordomsegling, eller om å dykke. Nokon jobbar som fiskarar, trålarar eller sjøfolk, andre innan transport, turisme eller oppdrettsnæring. Felles for oss alle er at vi har eit forhold til havet. Sjeldan tenkjer ein på korleis alt heng saman, korleis havet sin rikdom og sitt mangfald, men også truslar som forureining, overfiske og klimaendringar påverkar livsgrunlaget til millionar av menneske.

Dette er utgangspunktet for EU-samarbeidet si grønbok om maritim politikk; å sjå heilskapleg på havet, på korleis bærekraftig utvikling kan påverke samfunn og menneske. Europakommisjonen har starta arbeidet med å utmeisle ein felles maritim politikk som skal skape fleire arbeidsplassar, betre rammevilkår og arbeidsmiljø, og auke veksten samstundes som det skal førast ein berekraftig

miljøpolitikk. Grønboka er starten på eit stort og viktig prosjekt i EU.

Noreg har den lengste kystlinja i Europa og er ein maritim nasjon. Samstundes står vi på sidelinja når EU skaper ein ny, felles maritim politikk. Noreg har vore aktive i prosessen så langt, men har korkje noko politisk mandat eller reell påverknad. Noreg må derfor bruke store ressursar for å få størst mogeleg innblikk i kva som skjer, og for å påverke med våre synspunkt i størst mogleg grad.

Grønboka er omfattande – fokuset er havet, med alle sjansane og utfordringane det fører med seg. Denne rapporten presenterer ei oversikt over allereie eksisterande politikk på området, samt hovudtrekka i framlegget til den nye felles maritime politikken som Europakommisjonen har lagt fram.

Europabevegelsen august 2007



Innhold

6 I. Kvifor treng vi ei grønbok på maritim politikk?

- Grønbøker og kvitbøker
- Fyrste steg i prosessen
- Nærleiksprinsippet

11 II. Vegen til grønboka

- Noreg sitt bidrag til grønboka

15 III. Betre samordning av aktivitetar til sjøs

- Styringsmessige utfordringar
- Kartleggjing og overvaking av havet
- Samarbeid om maritimt regelverk

18 IV. Miljø og berekraftig utvikling

- Klimaendringar gjer at havet stig
- Vernesone for miljø og fisk
- Fiskeri skal bli berekraftig
- Kampen mot ulovleg fiske
- Tryggare sjøtransport

23 V. Europeisk skipsfart treng betre rammevilkår

- Kva gjer EU-landa for å vere

konkurransedyktige?

- Utdanning og sertifikat
- Arbeidsvilkår til sjøs skal betrast

26 VI. Forsking på blå teknologiar

- Nye teknologiar, mindre forureining
- Blå energi og bioteknologi
- Felles innsats for framtida

28 VII. Tryggleik til sjøs

- Samkøyrde EU utfordring for Noreg
- Nytt europeisk tryggjingsorgan

30 VIII. Kva betyr grønboka for kystsamfunn i Noreg og EU?

- Turisme skapar arbeidsplassar
- Betre vern mot naturkreftane
- Auka konkurranse for Noreg

34 Etterord:

Av Sverre Meling jr., daglig leder i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

I. Kvifor treng vi ei grønbok på maritim politikk?

Europakommisjonen skreiv i sine strategiske målsetjingar for 2005-2009 om behovet for ein heilskapleg maritim politikk for å skape vekst og utvikle dei maritime næringane på ein berekraftig måte. Grønboka, som vart utgitt i 2006 og lagt ut for høyring fram til juni 2007, er utgangspunktet for dette temaheftet som set fokus på dei europeiske hava og dei maritime næringane. EU har tidligare ikkje hatt ein slik felles maritim politikk.

Behovet for ein felles maritim politikk har vore nemnt lenge, og etter utvidinga med 10 nye medlemsland i 2004 vart spørsmålet på nytt aktualisert. EU har no over 70 000 km kystlinje. Til samanlikning; sju gonger så lang

som USA og fire gonger så lang som Russland. Samla sett er EU-landa sine havområde, med 200-milssonen, det største havområdet i verda. Nesten halvparten av innbyggjarane i EU bur innan 50 kilometers avstand frå havet, og Malta, Storbritannia, Irland og Kypros er alle øystatar. Havområda gir arbeid til nesten tre millionar menneske innanfor tradisjonelle maritime næringar.

Mellom tre og fem prosent av bruttonasjonalprodukt (BNP) i EU kjem direkte frå dei maritime næringar som blant anna skipsfart og oppdrett. Då er ikkje olje og gass, fiskeri og ringverkingar som turisme medrekna. EU er den største produsenten av fisk og

fiskeprodukter i verda. Over 90 prosent av eksporttrafikken i Europa går frå hamnene, for internfrakt i Europa er talet 50 prosent. Dei europeiske hamnene sysselsett 350 000 menneske.

EU-samarbeidet vil styrke den maritime sektoren. Målet er økonomisk vekst og fleire arbeidsplassar på ein berekraftig måte, samtidig som ein tek betre vare på det marine miljøet. Satsinga er allereie i gong. EU har dei siste åra jobba for å styrke tryggleiken til sjøs, betre rammevilkåra for sjøfolk og sikre miljøet. No skal dei ulike felta bli sett i samanheng. Eit av måla med grønboka er at dei ulike faktorane i maritim sektor ikkje skal motvirke, men styrke kvarandre. Miljø, næringsverksemd, næringsutvikling, økonomisk vekst og rammevilkår er nokre døme på område som vil setjast i samanheng når EU utviklar sin maritime politikk.

Grønbøker og kvitbøker

Ei "grønbok" er eit diskusjonsdokument på eit politikkområde, publisert av Kommisjonen. Grønboka skal stimulere til ein prinsipiell debatt om området den omhandlar, og den skal gjerne føre til ei kvitbok. Dokumentet er primært adressert til ulike interesserte

Europa har lenge hatt glede av sine maritime aktivitetar. Likevel kunne våre havområde vorte utnytta mykje betre og dermed auka velstand og velferd for dei europeiske borgarane. Med denne grønboka kan vi alle sette oss saman og finne ut av korleis vi grip det an.

*Jose Manuel Barroso,
President i Europa-
kommisjonen juni 2006*

- 22 av dei 27 medlemslanda i EU-samarbeidet er kyststatar.
- EU er knytt til fire havområde: Middelhavet, Nordsjøen, Austersjøen og Svartehavet. I tillegg grensar EU både mot Atlanterhavet og Arktis.
- EU si kystlinje er 7 gonger lengre enn kystlinja til USA og 4 gonger lengre enn kystlinja til Russland.
- Dei maritime regionane har omlag 50 prosent av innbyggjarane i EU og står for 50 prosent av BNP.

partar som blir invitert til å delta i ein konsultasjonsprosess. Ei "kvitbok" er eit dokument som inneheld forslag frå Kommisjonen til tiltak innan spesifikke område. Til forskjell frå grønbok inneheld ei kvitbok ofte programerklæringer, og foreslår konkret retning for det vidare arbeidet. Det er i skrivande stund ikkje avklart om grønboka på maritim politikk skal vidareførast i ei kvitbok.

Fyrste steg i prosessen

Grønboka er det fyrste steget i prosessen for å lage ein felles europeisk maritim politikk. Dokumentet dannar grunnlaget for konsultasjon med interesserte partar, og gjennomgår økonomiske, miljømessige, sosiale og styringsmessige utfordringar knytt til alle dei maritime sektorar og marine områder i EU.

Grønboka byggjer på eksisterande politikk og initiativ, og gjer framlegg om korleis EU-landa framleis kan ha fortrinn for alle dei maritime sektorane, med omsyn til den globale konkurransen. Den skisserer vidare at EU vil vere i forkant innan miljøvern, forskning og utvikling, og at EU vil gjere maritime

yrker meir attraktive og styrke opplæringa og utanninga til desse yrka. Nærleiksprinsippet ligg til grunn for den maritime politikken. Kommisjonen legg nærleiksprinsippet (subsidiaritetsprinsippet) til grunn når dei set i gong med å utarbeide ein felles maritim politikk. Det betyr at ein ønskjer å skape politikk og ansvarsområde for EU utelukkande på dei områda der utfordringane kan løysast best i samarbeid mellom medlemslanda.

Nærleiksprinsippet

EF artikkel 5, andre ledd: På område som ikkje hører under området sin einkompetanse, skal Fellesskapet treffe tiltak, i samsvar med nærleiksprinsippet, berre om og så langt måla for det framlagte tiltak ikkje kan nås i tilstrekkeleg grad av medlemslanda og derfor, på grunn av omfanget eller verknadane av det framlagte tiltak, kan nås betre av fellesskapet.

Sektorar som det vert fokusert på i grønboka:

- Maritim transport
- Sikker navigasjon
- Utdanning, opplæring
- Skipsbyggjing
- Hamnepolitikk og hamneindustri
- Fiskeri
- Havbruk
- Bioteknologi
- Landbruk
- Offshore olje og gass
- Fornybare energikjelder (vind, bølge, tidevatn)
- Turisme
- Kystsoneforvaltning
- Eigedomsutvikling
- Reduksjon av marin forureining
- Datasystem
- Klimaendringar
- Forsking og teknologiutvikling

“EUs maritime politikk har mange tilknytningspunkter med vår nordområdepolitikk, og berører sentrale norske interesser, både innenfor og utenfor rammen av EØS-avtalen; skipsfart/kystfart, fiskeri/fangst, petroleums- og gassvirksomhet, kystadministrasjon, miljø/forurensning, havrett, forskning, turisme og regional utvikling. Norge er positiv til Kommisjonens initiativ til en sektorovergripende politikk som ser samlet på de enkelte områder innenfor den maritime og marine sfære.”

Fra regjeringens arbeidsprogram for EØS-saker juni 2007

II. Veggen til grønboka

Korleis skal dei europeiske landa utvikle sin maritime sektor? Skal EU-samarbeidet ha felles sjøområde eller ikkje? Skal EU ha ei felles kystvakt? Skal EU-landa bli meir samstemte i internasjonale fora som til dømes IMO? Skal regelverket knytt til flaggstatsrett fortsette å vere som det er i dag? Dette er nokre av spørsmåla som blir tatt opp frå Kommisjonen si side.

Sidan initiativet starta i mars 2005, har Kommisjonen freista å konsultere så mange medlemsland, regionar, industrier, NGO'ar og tredjeland som mogleg. Responsen har vore stor og innspela mange. Grønboka er i stor grad eit resultat av bidraga som er

gitt. Joe Borg, den europeiske kommissær for fiskeri og maritim politikk, uttala at grønboka er eit prosjekt kor medlemsstatane, regionane, næringslivet, dei ikkje-statlege organisasjonane og det offentlege har interesse av å finne den beste veggen fram mot vårt framtidige forhold til havet.

Høyringsperioden, som starta etter at grønboka vart presentert, varte frå juni 2006 fram til slutten av juni 2007. I løpet av konsultasjonsperioden fant det stad godt over to hundre konferansar og andre arrangement over heile EU, for å informere om grønboka og utviklinga av ein felles maritim politikk, skape debatt og utveksle idear om veggen

vidare. Også den skriftlege høringsperioda på eitt år har vore ein suksess. Nærare to hundre skriftlege innspel er sendt til Kommissjonen frå blant anna kystregionar, forskingsinstitusjonar, næringslivet, frivillige organisasjonar og innbyggjarar. Svært mange av innspela kom frå kystregionane, enten direkte eller gjennom Den europeiske Regionskomiteen. Dette visar stor interesse frå innbyggjarane i kystnære strøk når det gjeld utviklinga av ein ny og heilskapleg maritim politikk i Europa.

I oktober 2007 skal Kommissjonen etter planen leggje fram ei samanfatning og analyse av alle innspela. I løpet av vinteren 2007 skal dette følgjes opp med ei rekkje konkrete framlegg om korleis EU-samarbeidet sin felles maritime politikk skal utformast.

Noreg sitt bidrag til grønboka

Noreg er ein av verdas leiande nasjonar på det maritime området. I Noreg er i dag 90.000 menneske direkte sysselsett i maritime bedrifter, ein stor del av desse i distrikta. Den maritime næringa utgjer 6 – 9 prosent av den totale verdiskapinga i norsk næringsliv. Noreg har vore aktive i prosessen så langt.

Norske styresmakter har levert inn omfattande

innspel om fiskeri, petroleumindustrien, miljøutfordringar, sjøtransport og nordområda. Dokumenta er tilgjengelege på Utanriksdepartementet si heimeside. (www.regjeringen.no)

Noreg signaliserer tydeleg at ein støttar arbeidet EU-landa gjer med å sjå på dei maritime utfordringane i samanheng, at vi er interesserte i utviklinga av ein felles europeisk maritim politikk, og at vi vil bidra i prosessen.

I arbeidet med ein felles maritim politikk for EU, har Noreg hatt ein nasjonal ekspert i den arbeidsgruppa som har lagt fram grønboka.

Dette har gjort det mogeleg for Noreg å påverke prosessen, men det gir ikkje Noreg noko politisk mandat. Det at Noreg ikkje er EU-medlem, fører til at vi ikkje vil vere med og ta avgjerdene når det gjeld det endelege resultatet av den europeiske maritime politikken. Utover det at vi har ein nasjonal ekspert, kan vi berre kome med innspel. Vi står dermed utan reell påverknad når Europa skal avgjere korleis den framtidige maritime politikken skal sjå ut – til trass for at Noreg har den lengste kystlinja i Europa og er ein leiande skipsfartsnasjon i verda, og til trass for at resultatet kjem til å få omfattande konsekvensar for den maritime næringa i Noreg.

IMO – International Maritime Organisation – er sjøfartsorganisasjonen i FN. IMO har sitt opphav i ein konvensjon frå 1948, og begynte sitt virke i 1959. Organisasjonen har ein stab på omlag 300 personar frå 158 medlemsland.





III. Betre samordning av aktivitetar til sjøs

Den maritime aktiviteten i EU-samarbeidet aukar og den er mangfaldig. Med auka aktivitet kjem behovet for betre samordning og planleggjing. Det skjer ofte at ulike sektorar som påverkar havmiljøet driv uavhengig av kvarandre – kvar sektor har sin eigen struktur med sin eigen kultur og med egne målsetjingar, som blir forvalta etter egne reglar. Dei er alle likevel avhengige av den same ressurs - havet. Betre samordning og planleggjing gjer at interessekonfliktar kan unngåast og at ein på ein berekraftig måte kan få mest mogeleg ut av ressursane i havet.

Styringsmessige utfordringar

Kommisjonen stiller ei rekkje spørsmål

når det kjem til dei styringsmessige utfordringane Europa står overfor. Eit døme på spørsmål som blir tatt opp, er korleis ein skal vidareutvikle kystvaktene i Europa. Slik det er i dag, har til dømes kystvakta i Frankrike ei anna oppbygging og andre oppgåver enn kystvakta i Nederland. Kommisjonen legg vekt på at det korkje økonomisk, tryggingmessig eller med tanke på effektivitet er ideelt å fortsetje som no. Potensialet og behovet for ein heilskapleg politikk er stort på dette området. Ein får eit større og større behov for å kjempe mot smugling, menneskehandel, illegal fisking og terrorisme. Kommisjonen stiller spørsmålet om ein bør oppretta ein europeisk kystvakt,

Den maritime aktiviteten aukar og er mangfaldig. For å unngå interessekonfliktar mellom til dømes eigarar av vindmøller og fiskarar, trengs betre samordning.

UNCLOS

Sameinte Nasjoner sin havrettskonvensjon (United Nations Convention on Law of the Sea) er ein internasjonal overenskomst som regulerer ferdsel og økonomisk aktivitet på ope hav, samt kyststaters rettar i deira nære havområde. Sekretariatet for konvensjonen er lagt til SN si avdeling for havspørsmål og havrett.

eller om kystvakta i dei ulike landa bør ha dei same arbeidsoppgåvene. Treng ein eit "EU-hav" generelt, eit "EU-hav" for einskilde område, eller skal ein fortsetje som i dag. Dette er eit av fleire spørsmål der resultatet vil få konsekvensar for Noreg.

Kartleggjing og overvaking av havet

Grønboka tar opp ideen om å opprette eit felles maritimt overvåkings- og datasystem som kan gjere det mogleg å samle, utveksle og analysere opplysningar om Europas hav sentralt, samstundes som ein oppnår betre oversikt og kontroll. Eit slikt system ville vere til stor nytte for både styresmakter, politi, forskning, miljøvern, næringsliv og maritime tenester. Kartleggjing av eksisterande og planlagde aktivitetar i dei europeiske kystsonar er eit anna døme på utfordringane grønboka skisserar.

Samarbeid om maritimt regelverk

Kommisjonen ønskjer at EU skal vere i teten når internasjonale konvensjonar skal innpassast. I tillegg vil EU jobbe for meir effektivitet og forenkling av regelverk knytt til det maritime området. Kommisjonen legg vekt på behovet for eit meir samordna EU i internasjonale fora. Ein ser allereie



at EU-samarbeidet blir meir og meir samkjørd i internasjonale fora som IMO og ILO. Noreg har til no spela ei viktig rolle i desse organisasjonane. Det vil kunne bli ei utfordring for Noreg og våre sjansar til å påverke dersom EU-landa i framtida vil opptre

meir og meir som ei blokk i desse fora. Kommisjonen ønskjer også å reformere det juridiske systemet basert på UNCLOS. Blant anna blir det lagt vekt på at det må bli lettare for statar å skåne det marine miljøet mot forureining.

IV. Miljø og berekraftig utvikling

Europeiske havområde er alvorleg truga av forureining, overfiske, overgjødsling og utbygging langs kysten. Situasjonen vil bli enda verre dersom det ikkje blir set i verk tiltak for å redusere truslane, åtvarar ein aktuell EU-støtta rapport. Ifølgje grønboka vil ein strategi for det marine økosystemet vere miljøpilaren i den framtidige maritime politikken. Hovudmålet i strategien er å tydeleg forbetre vilkåra for det marine miljøet i EU innan 2021. Strategien skal godkjennast av Rådet innan 2008.

I følgje Kommissjonen er berekraftig utvikling sjølvne nøkkelen til langsiktig vekst og auka sysselsetjing. Mange næringar er avhengige

av havet og vil bli ramma dersom ein ikkje klarer å føre ein langsiktig, berekraftig maritim politik.

Klimaendringar gjer at havet stig

Ei av hovudprioriteringane i EU sin miljøpolitikk, er å møte utfordringane knytt til klimaendringar. Klimaendringar er ein av dei største miljømessige, sosiale og økonomiske utfordringane verda står overfor. Derfor tar EU denne problematikken også opp i grønboka.

I løpet av dei siste 50 år har temperaturen på jordoverflata og i oseana auka, hovudsakleg grunna menneskeleg aktivitet. Når

temperaturen aukar, smeltar isen på polane og havet stig. I løpet av dei siste 30 år er isen allereie redusert med 15-20 prosent. Dette utgjer ein trussel for kystsamfunn og øyer. Veret blir meir ustabil, det blir fleire og kraftigare stormar og flommar. Endringane kan påverka Golfstraumen, med alle dei konsekvensar det vil ha. Visse artar klarer ikkje å overleve endringane og vil bli utrydda. Dette kan få omfattande konsekvensar for fiskeri- og havnæringa. Klimaendringar vil òg kunne påverka blant anna turismen dersom det blir endringar i temperaturen på jordoverflata. Klimaendringar utgjer ein enorm utfordring for den maritime politikken, i Europa og globalt.

EU-samarbeidet går i spissen i kampen mot klimaendringane. EU skreiv under Kyoto-avtalen i 2002, og har nå vedtatt kutt i CO₂-utslepp på 20 prosent innan 2020. Også EU sitt kvotesystem for handel med CO₂-kvoter skal bidra til reduksjon av klimautslipp. For å redusere klimaendringane, er det avgjerande at EU-landa òg i framtida spelar ei leiande rolle. Kommissjonen understrekar i grønboka kor viktig dette er, samt behovet for å finne alternative energiformer, transportveggar og behovet for at det blir utvikla nye teknologiar

“Da vår maritime aktivitet vert auka og splitta opp i fleire felt, gjer det same seg òg gjeldande for behovet for samordning og planleggjing, slik vi unngår konflikt og får mest mogeleg ut av havet. Ei heilskapsvurdering gir oss høve til å kombinere økonomisk vekst med effektivt vern av havmiljøet.”

Joe Borg, kommissær for fiskeri og maritime saker, 2006.

som kan førebu kystregionar i Europa og resten av verda på klimaendringane.

Fiskeri skal bli berekraftig

EU-samarbeidet har verdas tredje største fiskeindustri. Fiskerisektoren sysselset 526.000 arbeidstakarar; i tillegg til dei som arbeidar som fiskarar, mange innan relaterte yrke som foredling, transport og marknadsføring. EU har som mål å skape berekraftige fiskeri. Det vil seie eit fiskeri som tar vare på og gjenopprettar fiskebestandane i havet. Måla for fiskeribestanden blir sett fleire år i førevegen, noko som gjer det lettare for fiskerisektoren å planleggje. Fiskarane, vitskapsfolk og andre påverkar på kva måte politikken vert forvalta. Grønboka oppmuntrar til debatt om korleis den felles fiskeripolitikken skal vidareutviklast for å nå målet, og gjer til dømes framlegg om å auke samarbeidet mellom miljø- og fiskeristyresmakter.

Vernesone for miljø og fisk

Grønboka understrekar behovet for utgreiing av den maritime verksemdas effekt på havmiljø, fiske og rekreasjon. Dei understrekar vidare behovet for utvida miljøvernsoner og fiskevernsoner. Vernesonene skal sikre det biologiske mangfaldet i havet, og bidra til

å stabilisere og byggje opp fiskebestanden. Grønboka foreslår eit auka samarbeide mellom miljø- og fiskeristyresmakter for å gjere fiskeripolitikken meir berekraftig og bevare dei marine ressursane.

Kampen mot ulovleg fiske

Kommisjonen vil jobbe for å nå måla som vart sett ved verdskongressen for berekraftig utvikling i Johannesburg i 2002. Måla var knytt til blant anna ressursforvaltning og biologisk mangfald. EU-landa vil kjempe mot ulovleg fiske og redusere overfiske, som er eit internasjonalt problem. EU støttar derfor utviklingsland i kampen for å ta vare på fiskebestandane. Grønboka understrekar kor viktig det er å fortsetje og intensivere denne kampen. Hausten 2007 skal Kommisjonen leggje fram ei rekke med tiltak mot ulovleg fiske.

Tryggare sjøtransport

EU er verdas største handelsmakt med 36 prosent av verdshandelen med varer i 2002. Sjøtransport står for 90 prosent av transporten av EU sin handel med omverda og for 41 prosent av transporten av handel mellom og innan EU-land.

EU er ein pådrivar for å styrke miljø og å gjere det tryggare innanfor sjøfarten. I etterkant av at "Erika" forliste utanfor Bretagne-kysten i 1999 og "Prestige" utanfor Galicia i Spania i november 2002, kom det eit sterkt politisk press frå blant anna Spania og Frankrike for å skjerpe sikring og miljøkrav for oljetankskip ytterlegare. Dette var ulykker som begge forårsaka alvorlege forureiningskader med store miljømessige og økonomiske konsekvensar for dei områda det gjaldt.

Det politiske engasjementet resulterte i fleire konkrete framlegg frå Europakommisjonen, Rådet og Europaparlamentet, som alle har som mål å redusere risikoen for tilsvarende ulykker i framtida. EU vedtok ulike forordningar og reglement som forbod mot enkeltkrog, erstatningsordningar og handtering av forureining. Gjennom EØS-avtala er Noreg bundne av forordningane EU har gitt.

Ifølgje grønbooka skal fiskevernsoner utgreiast. Desse skal sikre det biologiske mangfaldet og bidra til berekraftig fiskeri i EU-samarbeidet.





V. Europeisk skipsfart treng betre rammevilkår

Sjøfartsnæringa er av uvurderleg betydning for EU-landa og for Noreg. Samstundes møter EU-samarbeidet og Noreg mange av dei same utfordringane innanfor denne næringa. Skipsfarten er ein svært konkurranseutsett sektor, og aktørane på den internasjonale marknaden følgjer ikkje alltid dei same reglane. Skip registrert utanfor EU og Noreg betalar lågare skatt, har lågare tilsetjingskostnader og har ofte lågare tryggingstandarar enn europeiske. Skip under fordelsflagg vert ofte kritisert for ikkje å følgje internasjonale reglar for trygging, miljø, samt arbeidsstandarar, og for å bremse ny regelutvikling i IMO. 55 prosent av verdsflåten

er registrert i fordelsregister. Skip under EU-flagg har vorte halvert frå tidleg på 1980-talet til år 2000. Difor er det eit mål for EU-landa å få fleire skip under EU-flagg.

Kva gjer EU-landa for å vere konkurransedyktige?

Grønboka er det nyaste tiltaket frå EU når det gjeld utviklinga for å gjere den maritime næringa meir konkurransedyktig og sørgje for auka vekst innan den maritime næringa. EU-landa har allereie innført ulike tiltak på dette feltet; dei har blant anna jobba for betre rammevilkår til reieri og sjøfolk og gjort det meir attraktivt å vere registrert i EU-register.

I utgangspunktet kan det ikkje gjevast statsstøtte til utvalte sektorar i EU, då dette kan hindre fri konkurranse. EU har likevel gjort eit unntak for sjøfartsnæringa. Bakgrunnen for unntaket er konkurransen Europa møter frå ikkje-europeiske skip, for å hindre utflagging, tap av arbeidsplassar og kompetanse.

EU har utarbeidd retningslinjer som regulerer i kor stor grad medlemslanda kan gi statsstøtte til sine nasjonale reieri. Retningslinjene skal gjelde fram til 2011. Utgangspunktet har vore at for å oppretthalde skipsfartsnæringa i EU, må ein tilby konkurranseføresetnader som samsvarar med det som blir tilbydd i andre land. Medlemslanda kan derfor setje i verk stønadsordningar for skipsfartsnæringa som heilt eller delvis bortfall av skatt på arbeid om bord på skip og avkastning av kapital investert i skip. Det har vist seg at dei aller fleste medlemslanda har innført tiltak i så stort omfang som retningslinjene gir høve til. For Noreg sin del gir ESA, overvaksingsorganet til EFTA, ut heilt identiske retningslinjer som dei retningslinjene Europakommisjonen gir.

Målet med stønaden er å sikre sysselsetjing frå EU-land både om bord og på land, ivareta maritim kompetanse og beredskap, trygging

og miljø til sjøs. I tillegg vil EU-landa stimulere bruk av EU-flagg.

Utdanning og sertifikat

Arbeidsmarknaden for sjøfolk er internasjonal. Ein stadig større del av mannskapet vert rekruttert frå lågkostland. Frå perioden 1985 til i dag har talet på sjøfolk i EU vorte redusert med omlag 40 prosent, medan talet på sjøfolk som ikkje er EU-borgarar som jobbar på EU-fartøy har auka frå omlag 29.000 til 34.500 sidan 1983. Samstundes er det mangel på offiserar på verdsbasis, også i Noreg og i EU. I 2006 mangla EU-landa 36.000 offiserar. Grønboka poengterar behovet for kompetent arbeidskraft dersom den maritime næringa i Europa skal overleve.

Kommisjonen har foreslått ulike tiltak for å styrkje sysselsettjninga i sektoren og stimulere rekrutteringa, til dømes å styrkje opplæringstilbodet, betre arbeids- og levevilkåra om bord, og å auke EU-støtta til forskning og bruk av opplysningskampanjar. EU-landa har gjennomført STCW-konvensjonen, den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikat og vakthald for sjøfolk som vart vedtatt av IMO. Grønboka fokuserer på behovet for at alle som blir utdanna i EU,



skal få tilleggskunnskap som overgår STCW-konvensjonens krav. Dette skal sikre at mannskap utdanna i EU-land også i framtida er internasjonalt konkurransedyktige.

EU ser på maritim utdanning som nøkkelen for å vere attraktive på arbeidsmarknaden. I grønboke kjem det fram at mangel på gjensidig godkjenning av medlemslandas kvalifikasjonar må fjernast. Innlemming av direktivet om gjensidig godkjenning av sjøfolk sine sertifikat utstedt av medlemsstatane vil fjerne alle hindringar som kjem på grunnlag av manglande gjensidig godkjenning. Grønboka

ønskjer å harmonisere dei eksisterande nasjonale utdanningsprogramma. Det blir og peika på at det ville vore betre med færre lærestadar for å få utnytta ressursane betre, og for å oppnå betre kvalitet på undervisninga.

Arbeidsvilkår til sjøs skal betrast

Grønboka poengterar kor viktig det er at sjøfolk har gode leve- og arbeidsforhold til sjøs. Fiskarar jobbar innan eit høgrisiko yrke, og yrket er meir utsett enn andre yrke til sjøs og på land. EU-samarbeidet ser derfor behovet for reform av regelverket når det gjeld fiskarane sitt arbeidstilhøve.

Grønboka poengterar kor viktig det er at sjøfolk har gode leve- og arbeidsforhold til sjøs. Etter at Prestige forliste i 2002, skjerpa EU krava til tryggleik når det gjeld tankskip.

VI. Forsking på blå teknologiar

Kommisjonen set fokus på behovet for forskning i den maritime næringa og tek i grønboka opp på kva måte EU-landa kan vidareutvikle maritime forskingsstrategiar og skape ny teknologi. Grønboka tar blant anna opp eit framlegg frå The European Dredging Association (EuDA) om å opprette eit "Europeisk kompetansesenter for kunnskap om hav og oseaner". Forskingssenteret skal fokusere på marine ressursar, klimaendringar, kystregioner, utvikling av infrastruktur og økologi i eit langsiktig perspektiv. Eit framlegg som vil kunne gjere det enklare å utveksle informasjon mellom ulike sektorar innan den maritime næringa og ulike forskingsinstitusjonar. Vidare er det

gjort framlegg om eit felles europeisk internettportal for maritim forskning.

Nye teknologiar, mindre forureining

Forsking er òg naudsynt for at EU-landa skal klare å oppfylle mål som allereie er sett, som til dømes målet om at skip skal forureine mindre i lufta og i havet. For å nå dette, trengs forskning på teknologi knytt til å gjere skip mindre forureinande og meir miljøvenlege. Programmet WATERBORNE, som ble oppretta av medlemslanda og den marine næringa skisserer eit konsept på korleis forureininga frå skipstrafikk, spesielt CO₂, NO_x, ballastvatn og oljeutslipp, kan bli redusert betydeleg fram til 2020.

Blå energi og bioteknologi

Havet byr på enorme mengder med energi. Ifølgje Kommisjonen er det mogeleg å produsere opp til 70.000 MW straum gjennom vind innan 2010, 14.000 gjennom vindanlegg på ope hav. Andre teknologiar som skal forskast meir på er bølgekraftverk og tidevatnkraftverk, samt spanande nye energikjelder som metanhydrat som ein finn på havbotnen.

80 prosent av all levande organisme på jorda finn ein i marine økosystem. Grønboka understrekar tydinga av å ta vare på havet sitt mangfald over heile verda, samstundes som det må forskast intenst på potensialet som ligg i marine organisme. Blå bioteknologi kan i framtida bli viktig på område som til

dømes produksjon av legemidlar, kosmetikk og næringsmidlar.

Felles innsats for framtida

EU-landa vil styrke forskning på og utvikling av maritim teknologi som det kunne vorte vanskeleg å utvikle dersom alle landa i Europa sto kvar for seg. Grønboka skisserer at også land som sjølv ikkje har kapasitet, korkje kunnskapsmessig eller finansielt, til å utvikle liknande teknologi, skal kunne nytte godt av den teknologien EU-samarbeidet kjem til å utvikle i framtida. Grønboka set òg fokus på det faktum at maritim forskning er ein global aktivitet, og at ein i tillegg til det regionale og nasjonale òg må ha fokus på globale utfordringar som til dømes klimaendringar.



VII. Tryggleik til sjøs

Fokus på tryggleik er ein viktig del av det å sikre det maritime miljøet. Arbeidet med regelutvikling på tryggjingsområdet i EU er aukande. Opptrappinga byrja på midten av 90-talet då EU vedtok ein strategi for tryggleik til sjøs. Fokus var retta mot kor viktig det er å gjennomføre internasjonale krav og sikre kvalitet på mannskap og skip. Strategien etablerte ein felles politisk plattform for sjøtryggleik og eit rammeverk for på kva måte IMO-konvensjonane skal gjennomførast i EU.

Samkøyrd EU utfordring for Noreg

EU-samarbeidet har fått større og større fokus på felles internasjonal åtfærd i IMO. Kommisjonen er stadig meir aktiv med omsyn

til å samordne synspunkta til EU-landa i det internasjonale organet. Noreg får normalt høve til å delta i samordningsprosessen i forkant av IMO og til å kome med synspunkt på Kommisjonen sitt framlegg til eit felles EU-standpunkt, men har ikkje røysterett. Grønboka går lengre enn dagens praksis og gjer framlegg om at EU blir eit sjølvstendig medlem i IMO. Det er ei utfordring for Noreg at EU-landa blir meir og meir samkøyrde. Dette vil kunne redusere Noreg sine sjansar til å påverke utforminga av den internasjonale tryggjingspolitikken til sjøs.

Nytt europeisk tryggjingsorgan

Det europeiske sjøfartsdirektoratet EMSA

har som oppgåve å sikre eit høgt maritimt tryggjings- og miljønivå i europeisk skipsfart. Etablering av EMSA gjer at EU får eit meir effektivt apparat for kontroll med at reglane blir gjennomført på same måte og blir overhalde i medlemslanda. Harmoniseringa har ført til regulering av tryggjing og miljø, erstatning og ansvar, hamnestatskontroll, klaseselskap, bemanning og kvalifikasjonar, arbeidstid og HMS (helse, miljø og sikkerheit). Regelverket omfattar også i stadig større grad nasjonal fart. Den norske sjøfartsdirektøren er Noreg sin representant i styret i EMSA, men har ikkje røysterett. Det at Noreg ikkje har reell sjanse til å påverke, stiller utvilsamt Noreg overfor store utfordringar.

IMO er det største internasjonale organet som jobbar for tryggjing til sjøs. Både Noreg og EU-medlemslanda deltek aktivt i det internasjonale organet. IMO har som hovudoppgåve å arbeide for auka tryggjing til sjøs og for å hindre forureining til sjøs.

EMSA (European Maritime Safety Agency) skal sikre at Europakommisjonen og medlemslanda har tilgjengeleg nødvendig ekspertise og teknisk og vitenskapleg stønad for å gjennomføre eit høgt maritimt tryggjings- og miljønivå gjennom eit harmonisert regelverk i EU. EMSA skal også medvirke til utvikling av kystbaserte overvaking, kontroll- og informasjonssystem. EMSA vil vere eit rådgivande organ. Noreg er representert i EMSA sitt styre ved Sjøfartsdirektøren.

VIII. Kva betyr grønboka for kystsamfunn i Noreg og EU?

Halvparten av innbyggjarane i Europa bur i nærleiken av eller ved kysten. Det at EU gjennom Grønboka no gjer maritim politikk til eit satsingsområde ved å lansere ein heilskapleg maritim politikk, får utvilsamt positive konsekvensar for kystsamfunna, i EU og i Noreg.

Ifølgje Kommissjonen skal ei omfattande undersøking kartlegge kva faktorar og verdiar som er spesielt viktige for å ta vare på og styrke infrastrukturen ved europeiske kyststrøk. Undersøkinga skal danne grunnlag for betre å kunne sjå kva positiv og negativ utvikling som skjer i kystsamfunn. Det gjer det lettare å fatte konkrete tiltak for å verne og styrke kystane. Auka

informasjonsutveksling mellom medlemslanda og felles samarbeidsgruppe skal fremje aktiviteten mellom dei europeiske kyststrøka.

Turisme skaper arbeidsplassar

Fisk og sjøfart er næringar som oftast blir knytta til kystsamfunn. Men turisme er òg ei næring som er med på skape arbeidsplassar i lokale kystsamfunn. Kyst og øyer er viktige element for å trekkje til seg turisme. Grønboka sett fokus på at det er viktig å støtte og arbeide aktivt for at dei europeiske kystsamfunna òg i framtida skal trekkje til seg turistar.

Det blir i dag skapt store marknadsøkonomiske verdiar langs kysten. I tillegg til det økonomiske aspektet er det ifølgje grønboka

Det at EU-samarbeidet no gjer maritim politikk til eit satsingsområde, vil få positive konsekvensar for kystsamfunn, i EU og i Noreg.



viktig ikkje å gløyme dei såkalla "non-market-values" som vert skapte. Verdiar som er vel så viktige som dei økonomiske, men som ikkje kan målast i kroner og ører. Det at ein fritt kan bruke havet og strendene når ein måtte ønskje, er viktig ikkje berre for folk som bur i kystområda.

Betre vern mot naturkreftane

Grønboka fokuserer på korleis vi kan ta vare på havet på ein bærekraftig måte, men også på korleis folk som bur langs kysten kan verte skåna mot havet, når det er på sitt mest brutale. Offentlege utgifter i EU som er brukt til å skåne kystlinjer mot blant anna stormar og flom, er i dag auka til 3,2 milliardar € i frå 2,5 milliardar €, som var talet i 1986. Tiltak er sett i verk for blant anna å betre det marine miljøet og for å ta opp kampen mot klimaendringane.

Grønboka gjer blant anna framlegg om økt samarbeid når det gjeld overvaking av seismologiske rørsler i havet, satellitt-overvaking av de europeiske hav, samt utvikling av eit felles varselsystem mot truslar som stormar, tsunamiar og skipsulykke som medfører forureining. Prosjektet EUROSION som Kommisjonen har sett i gang, skal

medverke til betre vern av kystane samt betre planleggjing av felles førebyggjingsiltak mot øydeleggjande naturkatastrofar.

Den maritime arven skal fremjast

EU-samarbeidet vil jobbe for å ta vare på den europeiske maritime arven på ein ny og betre måte. Den maritime identiteten i kystsona skal fremjast meir bevisst og meir heilskapleg, slik at innbyggjarane i Europa blir meir klar over kor stor tyding havet har hatt gjennom tida – og framleis har - for heile kontinentet. Grønboka kjem med fleire konkrete framlegg; auka samarbeid og utveksling over landegrensene mellom aktørar frå næringsliv, turisme og kultur i den maritime sektoren, oppretting av maritime prisar for vellykka integrasjon av den maritime arv i nye prosjekt, eit europeisk maritimt atlas som blant anna kartlegg arkeologiske stadar under vatn til bruk i skolar og universitet, samt meir undervisning om Europas maritime arv.

Auka konkurranse for Noreg

Det at EU arbeider for å skape fleire arbeidsplassar innan sjøfart, fiske, turisme, samt andre yrke relatert til den maritime næringa, samstundes som ein satsar på å betre det marine miljøet, er med på å styrkje

dei europeiske kystsamfunna. EU satsar på det Noreg er gode på: Kva betyr det for Noreg? For første gong lanserar EU ein vekstpolitikk for dei maritime klyngene i Europa, på områder kor Noreg er i føringa. Det er ingen tvil om at den europeiske satsinga vil føre til auka konkurranse og kjem til å stille krav til norske styresmakter og norsk industri.

Det er eit tankekors at Noreg ikkje er ein del av den europeiske storsatsinga og styrkinga av den maritime næringa, til trass for at Noreg har store interesser innan område som sjøfart og verftsindustri. Sjølv om Noreg vil kunne bli lytta til som følgje av vår erfaring og kunnskap, blir vi ikkje omfatta av den store satsinga som no skjer i EU. Vi kan ikkje påverke. Vi kan berre observere utviklinga og følgje etter EU-landa dersom vi ønskjer å vere konkurransedyktige i framtida. EU-samarbeidet set premissane, til trass for at Noreg har den lengste kyststripa i Europa. Dette er konsekvensen av å stå utanfor EU-samarbeidet.

Den norske maritime næringa er avhengig av at norske styresmakter følgjer opp.

“Eg synes det er bra at EU satsar på den maritime næringa. På same tid er det viktig at Noreg følgjer etter, viss ikkje vil konkurransen berre bli større for norske sjøfolk.”

*Theodor Enerstvedt,
stjormann i norsk
innanriksfart*

Etterord

Av Sverre Meling jr.
Daglig leder i Maritimt Forum for
Haugalandet og Sunnhordland

Norge har Europas lengste kystlinje og er en av verdens ledende skipsfartsnasjoner, men vi er ikke medlem av EU som har lagt frem en grønnbok om unionens fremtidige maritime politikk. På omslaget står det at grønnboken er en visjon for hav og sjøer. Verken mer eller mindre, og man fornemmer umiddelbart at ambisjonene er store.

Kystsamfunnene blir berørt

Grønnboken omfatter miljøspørsmål, næringskonkurranseskraft, forsknings- og utviklingsspørsmål, samt kompetansespørsmål og inkluderer så vel turisme og havbruk som ivaretagelse av Europas maritime kulturarv. Igjen, den favner bredt, og derfor kan vi ikke overse den om Norge aldri så meget står utenfor unionen. Vi kan ikke overse den nasjonalt, men heller ikke lokalt, ikke minst fordi det i stor utstrekning er norske kystsamfunn som vil bli berørt. Grønnboken vil kunne forme det

maritime Europa langt inn i fremtiden.

Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har i en årrekke arbeidet for at medlemsrederiene våre skal ha like skattebetingelser som i EU og at sjøfolkene skal ha nettolønn som i EU. Det dreier seg om et tjuetalls rederier i regionen med en samlet omsetning på 7 milliarder kroner og 4.600 sysselsatte, hvorav 2.600 norske sjøfolk. Den maritime næringen er en bærebjelke i lokalsamfunnet og sysselsetter samlet 11.700 arbeidstakere. Jeg vil ikke bruke tid på å gjenta argumenter som jeg tror er velkjente, men kun konstatere at hadde Norge vært medlem av EU, ville vi sannsynligvis ikke måtte ha brukt ressursene våre på forklare at den maritime næringen må ha like rammebetingelser som ellers i Europa.

Maritim utdanning

Grønnboken tydeliggjør og forsterker EU's

ambisjon om å befeste Europas stilling som verdens maritime supermakt. La oss kort sagt følge dem i dette ved at våre skattebetingelser harmoniseres med de til en hver tid gjeldende betingelser i EU. La oss deretter gripe fatt i de utfordringene grønnboken legger frem til diskusjon og som i særlig grad berører de enkelte lokalsamfunn langs kysten. Som representant for den maritime næringen på Haugalandet og i Sunnhordland, er det blant mange problemstillinger ikke minst kompetansespørsmålet som opptar meg.

I henhold til Lisboa-strategien har EU-landene en målsetting om 3 % årlig vekst i økonomien samt at det skapes 6 millioner nye arbeidsplasser. En god del av arbeidsplassene skal komme i maritim sektor, og noen av disse igjen, skal komme om bord i skip. Grønnboken adresserer mulighetene for å gjøre maritime yrker mer attraktive og styrke utdannelsen og opplæringen til disse yrkene gitt at det innen visse sektorer av maritim næring er mangel på kvalifisert personell. Slik mangel må vi se for oss hva angår skipsoffiserer.

Dialog med EU

I grønnboken heter det at rekrutteringen av sjøfolk er avgjørende for opprettholdelsen av hele den maritime klyngen. På Haugalandet og i Sunnhordland har vi over tid utarbeidet rekrutteringsmodeller som har vist seg vellykkede. Dette er modeller som også kan brukes andre steder. Vi har arbeidet med rekruttering fordi medlemsrederiene våre har behov for nye sjøfolk, men også for å styrke de maritime utdanningsinstitusjonene i regionen.

I grønnboken heter det videre at de maritime utdanningsinstitusjonene må gi studentene ferdigheter på høyt nivå og samtidig gjøre dem attraktive i flere jobbsammenhenger. Det er kun fire maritime høyskoler i Norge, og en av dem ligger i Haugesund. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har som ambisjon for vår egen høyskole at den ikke bare skal utdanne sjøfolk for et lokalt behov, men at den i tillegg skal tiltrekke seg studenter fra resten av landet og fra utlandet. Når EU nå retter søkelyset sitt blant annet mot maritim utdanning og ser denne som et middel til å øke verdensdelens maritime konkurransekraft, vil vi sørge for å komme i dialog fordi vi tror vi har noe å tilby, men også noe å vinne.



Noreg har den lengste kystlinja i Europa og er ein maritim nasjon. Ein kvar av oss har eit forhold til havet. Likevel tenkjer ein sjeldan på korleis alt heng saman, korleis havet sin rikdom og sitt mangfald, men også truslar som forureining, overfiske og klimaendringar påverkar livsgrunnlaget til millionar av menneske.

Dette er utgangspunktet for EU-samarbeidet si grønbok om maritim politikk; å sjå heilskapleg på havet, på korleis berekraftig utvikling kan påverke samfunn og menneske. Europakommisjonen har starta arbeidet med å utmeisle ein felles maritim politikk som skal skape fleire arbeidsplassar, betre rammevilkår og arbeidsmiljø, og auke veksten samstundes som ein skal føre ein berekraftig miljøpolitikk. Dette temaheftet gir ei oversikt over eksisterande politikk på området, samt det viktigaste i framlegget til den nye felles maritime politikken som Europakommisjonen har utarbeidd.



europa
bevegelsen