

Innbjø, Solveig Vathne  
Lexerød, Andreas Nordmark

# Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?

Bacheloroppgave i Nautikk  
Veileder: Giskeødegård, Marte Fanneløb  
Juni 2021



Innbjø, Solveig Vathne  
Lexerød, Andreas Nordmark

# **Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?**

Bacheloroppgave i Nautikk  
Veileder: Giskeødegård, Marte Fanneløb  
Juni 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Fakultet for ingeniørvitenskap  
Institutt for havromsoperasjoner og byggteknikk



Kunnskap for en bedre verden





# NTNU

Kunnskap for en bedre verden

# Bacheloroppgave

**TN303212 Hovedprosjekt**

**Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?**

Kandidatnummer: 10007 & 10014

Totalt antall sider, inkludert forsiden: 46

Innlevert Ålesund, 09.06.2021

## Sammendrag

Norge har lange tradisjoner som en sjøfartsnasjon, og i disse tradisjonene har norske sjøfolk vært en hjørnestein. Men i dagens samfunn hvor levevilkår og lønninger er høye sammenlignet med andre sjøfartsnasjoner, er spørsmålet om dette truer den norske andelen av sjøfolk? De fleste norske sjøfolk jobber i dag på norske fartøy i norsk ordinært skipsregister og norsk internasjonalt skipsregister. Disse registrene er derfor en essensiell indikasjon på hva slags arbeidsmuligheter norske sjøfolk har fremover. Hva slags tendenser kan man finne ved å se på det tidligere tallgrunnlaget her? Ønsket vårt var å se om vi fant noe tallfestet grunnlag for utviklingen når det kom til norske sjøfolk sine arbeidsmuligheter i den norske sjøfartsnasjonen, ved å benytte skipsregistrene og statistisk data for norske sjøfolk. Samt intervjuer NHO Sjøfart og Norsk Sjøoffiserforbund som er med på å forme fremtiden til norske sjøfolk.

I analysen kom det frem at norsk internasjonalt skipsregister har vært det mest benyttede registeret for innregistreringer de siste årene. De siste fem årene har antallet fartøy i norsk internasjonalt skipsregister økt med 24% mens norsk ordinært skipsregister har gått opp 4%. På den samme tiden har norske sjøfolk blitt redusert med 10%, bakgrunnen for dette skyldes nok i stor grad begivenheter som har påvirket næringen. På grunn av disse begivenhetene kan ikke tallene for norske sjøfolk sammenlignes på et grunnlag opp mot skipsregistrene som først antatt.

Den maritime verdikjeden som vi har i Norge er sett på som viktig med bred enighet politisk og næringsmessig, det kan virke som norske sjøfolk er en lite prioritert del av den maritime klyngen. Tiltak for å beholde bestanden av norske sjøfolk er til stede, men vi erfarer at disse tiltakene kan se ut til å bare ha en reduserende effekt på den negative trenden for norske sjøfolk. Rollen norske sjøfolk spiller i Norge som en sjøfartsnasjon er absolutt til stede. På lang sikt uten bedre tiltak og ordninger vil rollen til norske sjøfolk spille en mindre og mindre del av den totale maritime verdikjeden i Norge, som i dag gjør Norge til den sjøfartsnasjon.

## **Akronymer**

BIU	Bedriftsøkonomisk Institutt (Norwegian School of Management)
BT	Bruttotonn/bruttotonnasje
EØS	Den europeiske økonomiske samarbeidsområde
IMO	International Maritime Organization
NIS	Norsk Internasjonal Skipsregister
NOR	Norsk Ordinært Skipsregister
SSB	Statistisk sentralbyrå
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
T	Tonn

## **Ordforklaringer/Begreper**

Bruttotonn	Bruttotonn/bruttotonnasje, forkortet til BT, er et volum for å beregne et fartøys størrelse.
Handelsflåte	Størrelsen på handelsflåten er målt i antall, i verdi og antall bruttotonn.
Maritime klynge	Kombinasjon av verftsindustri, leverandør industri, tjenesteleverandører, redere, fartøy etc.
Nøkkelpersonell	Personell plassert i kritiske stillinger knyttet opp mot drift og kommunikasjon med rederiet ombord på fartøy.
Sjøfartsnasjon	En nasjon som driver med sjøfart.

# Innholdsfortegnelse

<b>Sammendrag</b> .....	<b>I</b>
<b>Akronymer og ordforklaringer/begreper</b> .....	<b>II</b>
<b>Innholdsfortegnelse</b> .....	<b>III</b>
<b>Figurliste og vedlegg</b> .....	<b>IV</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Bakgrunn</b> .....	<b>3</b>
2.1 Introduksjon.....	3
2.2 Opphavet til NOR / NIS .....	4
2.3 Hva skiller NOR/NIS?.....	6
2.3.1 Fartøystype .....	6
2.3.2 Fartsområde .....	6
2.3.3 Eiers nasjonalitet .....	6
2.3.4 Bemanningskrav kapteinen .....	7
2.3.5 Tilsyn og utstedelse av fartøysertifikater. ....	7
2.4 Utdypelse av forskningsspørsmålene .....	7
<b>3 Teoridel</b> .....	<b>9</b>
3.1 Tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur. ....	9
3.1.1 Oversikt over tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur. ....	10
3.1.2 Våre tanker om tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur.....	12
<b>4 Metode</b> .....	<b>14</b>
4.1 Begrunnelse for valgt metode; kvantitativ metode og kvalitativt intervju .....	14
4.2 Avgrensning av oppgaven .....	16
4.3 Gjennomføring av intervju.....	17
4.3.1 Planlegging .....	17
4.3.2 Intervjuing .....	17
4.3.3 Transkribering.....	18
4.3.4 Videoopptak og lydopptak.....	18
<b>5 Analysering av data fra SSB og sjøfartsdirektoratet</b> .....	<b>19</b>
5.1 Utvikling i de norske skipsregistrene.....	20
5.2 Utvikling for norske sjøfolk.....	24
<b>6 Intervju</b> .....	<b>26</b>
6.1 Intervju 1 – Frode Sund fra NHO Sjøfart.....	26
6.2 Intervju 2 – Syver Grepstad fra Norsk Sjøoffiserforbund .....	27
<b>7 Drøfting</b> .....	<b>30</b>
7.1 Resultat av forskningsspørsmålene.....	30
7.1.1 Forskningsspørsmål 1.....	30
7.1.2 Forskningsspørsmål 2.....	31
7.1.3 Forskningsspørsmål 3.....	32
7.2 Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?.....	33
7.3 Forskningsspørsmål.....	34
7.4 Metodevalg - ble det valgt riktig metode?.....	36
7.5 Gyldighet.....	37
<b>8 Konklusjon</b> .....	<b>39</b>
<b>9 Referanseliste</b> .....	<b>40</b>



## **Figurliste**

Figur 1: Fordeling mellom fartøy i NOR/NIS	s. 20
Figur 2: Utvikling i antall fartøy registrert i NOR og NIS	s. 21
Figur 3: Utviklingen i tonnasje i NOR og NIS	s. 21
Figur 4: Endring i prosenter i NOR og NIS	s. 22
Figur 5: Endring i prosent for NOR/NIS i 2007-2020	s. 23
Figur 6: Endring i prosent fra NOR/NIS i 2015-2020	s. 23
Figur 7: Antall sjøfolk fra 2015-2020	s. 24
Figur 8: Oversikt over endring i NOR/NIS og antall norske sjøfolk i 2015-2020	s. 24

## **Vedlegg**

Vedlegg 1: Intervjuguide

Vedlegg 2: Transkribert intervju med Frode Sund fra NHO Sjøfart

Vedlegg 3: Transkribert intervju med Syver Grepstad fra Norsk Sjøoffiserforbund

# 1 Innledning

Norge har lange tradisjoner som en sjøfartsnasjon, og i disse tradisjonene har norske sjøfolk vært en hjørnestein. Selve navnet til nasjonen vår Norge, er oppkalt etter den nordre lei langs lysten av landet, nemlig Nordvegr-Norveg, som til slutt ble Norge (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989). Sjøfartsnæringen er internasjonal og svært konkurranseutsatt, noe som resulterer at det er konstant teknologisk utvikling i næringen og globale sykluser i markedene. Ettersom næringen er internasjonal medfører dette at næringen er utsatt for internasjonale kriser og hendelser, som blant annet 9/11, oktoberkrigen, oljepriskollaps og pandemi. Dette medfører at skipsregistrene og antall norske sjøfolk har variert og endret seg flere ganger gjennom tiden.

Hvis vi for eksempel ser i 1875 var Norge verdens tredje største sjøfartsnasjon målt i bruttotonnasje, mens i 2020 er Norge verdens åttende største sjøfartsnasjon målt i tonnasje (Nybø, 2020, avsnitt 3). I 1875 var det seksti tusen norske sjøfolk mens i 2020 var det omtrent tjue tusen sjøfolk (Rederi, 2021). Sjøfartsnæringen bringer med seg store verdier da det transporteres omtrent 80% av alt gods over sjø (UNCTAD, 2021). Det er derfor av stor interesse for både nasjoner og rederier å sikre seg en del av denne verdiskapningen.

I dette prosjektet ønsker vi se nærmere på de norske skipsregistrene, for å se hvordan utviklingen i disse registrene påvirker mulighetene for norske sjøfolk. I Norge har vi høyere lønninger i forhold til andre sjøfartsnasjoner. Dette medfører at det er utfordrende for norske rederier å bemanne med norske sjøfolk, da det finnes andre som konkurrerer internasjonalt ofte kan prise seg lavere med andre nasjonaliteter ombord. Dette har resultert med at de fleste norske sjøfolk er ansatt i rederier registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR), eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS), hvor det kreves norske lønninger (Regjeringen, 2021). Derfor ønsker vi å fordype oss i utviklingen i disse skipsregistrene, ettersom dette vil være en indikasjon på hva slags muligheter norske sjøfolk har fremover.

For oss, som ser for seg en fremtidig karriere på sjøen er det interessant å få en bedre forståelse av hvordan fremtiden kan se ut, spesielt med tanke på utviklingen for norske sjøfolk om bord NOR/NIS-fartøy. Derfor ønsker vi i denne oppgaven å undersøke tidligere

tendenser ved å benytte tallgrunnlag fra skipsregistrene, SSB og statistikk for norske sjøfolk på norsk registrerte fartøy. For å deretter presentere tallfestet grunnlag for utviklingen når det kommer til norske sjøfolk sine arbeidsmuligheter i den norske sjøfartsnasjonen. Hvor vi deretter skal henvende oss til aktører i næringen som er med på å påvirke fremtiden for norske sjøfolk, for å få et perspektiv av hva dette kan bety. Da vi spesielt mener det er interessant å henvende oss til forbundene tilknyttet næringen, da disse står i front for store deler av næringens interesser.

Problemstillingen for oppgaven er «*Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?*», men for å oppnå en god forståelse rundt temaet skal det undersøke, utrede og trekke konklusjoner av følgende forskningsspørsmål;

- Hvordan er utviklingen av antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy, blir det flere eller færre?
- Hva slags tendenser kan man finne i de norske skipsregistrene og samspiller disse med tendensen for antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy?
- Hvordan vurderer sentrale aktører seg til tendensene vi finner, og eventuelle konsekvenser dette kan ha for norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter?

Med denne oppgaven ønsker vi å kunne treffe personer som har interesser innen norske sjøfolk, dette kan være enkeltpersoner, skoler, forbund, rederier etc. Vi ønsker å kunne belyse eventuelle problemstillinger for norske sjøfolk, slik dette kan bidra til at personer som ønsker en karriere på sjøen kan ta en informert beslutning. Vi håper denne oppgaven kan være starten av en lengre og mer omfattende utredning som tar opp tematikken rundt norske sjøfolk på norsk registrerte fartøy, hvor man kan gå dypere inn på temaer og punkter vi ikke fikk mulighet til.

## 2 Bakgrunn

Denne oppgaven har ved første øyekast et stort og bredt utgangspunkt, hvor det er viktig som leser å forstå sentrale begreper og terminologier som blir benyttet innen det maritime miljøet. På bakgrunn av dette vil alle begreper, terminologier og sentral informasjon som er nyttig for oppgaven bli presenter i dette kapittelet. Ettersom norske skipsregistre spiller en viktig rolle i denne oppgaven, blir opphavet til skipsregistrene presentert, hvor det blir lagt vekt på hvorfor dem ble implementert og hvordan registrene kom til, samt forklare hva som skiller registrene med tanke på lover og regler. Avslutningsvis ønsker vi å benytte kapittelet til å utdype forskningsspørsmålene.

### 2.1 Introduksjon

Innen sjøfart blir det benyttet begrepet «flaggstat» når man refererer til et fartøys nasjonalitet. Flaggstaten er staten et fartøy er registrert hos, hvor det er den enkelte stat som setter vilkårene for registreringen. Dette resulterer med at flaggstaten har jurisdiksjon over fartøyet, og fartøyet må håndheve lovgiving satt av flaggstaten (*Henriksen, 2020*, avsnitt 1).

Enhver flaggstat må dokumentere og ha kontroll over sine fartøy, og dette blir oppretthold ved å registrere fartøyet i et skipsregister. Når et fartøy er registrert har fartøyet mulighet å reise internasjonalt, ettersom det er offentliggjort hvem som står rettslig ansvarlig for fartøyet. I henhold til IMO sine retningslinjer, kan et skip kun registreres i et skipsregister, ikke flere.

Hvor et fartøy blir registrert er ikke en selvfølge, ettersom reder har mulighet til å velge mellom ulike skipsregistre. Falkanger og Bull nevner i boken "Sjørett" at bekvemmelighetsflagg er økende, hvor bekvemmelighetsflagg er en betegnelse på fartøy som bli registrert i et land, hvor fartøyet og eier har en annen nasjonalitet og ikke har rettslig tilknytning til landet, bortsett fra selve registreringen (*Falkanger & Bull, 2016*). Motivasjonen til å benytte bekvemmelighetsflagg er på bakgrunn av gunstige skatte- og avgiftsvilkår og lavere driftsutgifter. Bruken av bekvemmelighetsflagg blir ofte kritisert av sjømannsorganisasjoner og myndigheter fra tradisjonelle sjøfartsland, grunnet dårligere

vilkår for besetning og generelle svakheter på den sikkerhetsmessige standarden (Falkanger & Bull, 2016).

I denne oppgaven skal vi se nærmere på norske fartøy, som er registrert i norske skipsregister. I Norge har vi tre skipsregistre, Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), Norsk Internasjonal Skipsregister (NIS) og skipsbyggingsregisteret (BYGG) som sjøfartsdirektoratet har ansvar for å føre. Vi ønsker dermed å benytte neste delkapittel til å forklare historien til skipsregistrene sitt opphav og hvorfor dem ble implementert, samt hvorfor Norge valgte å ha flere registre sammenlignet med andre sjøfartsnasjoner som kun har ett. Denne oppgaven vil hovedsakelig omhandle NOR og NIS, hvor begge registrene har sin hjemmel i h.h.v sjøloven og NIS-loven (Falkanger & Bull, 2016).

## **2.2 Opphavet til NOR / NIS**

For sjøfartsnasjonen Norge har det alltid vært viktig å ha en oversikt over fartøyene og eieren av disse, men det var ikke før i 1901 det ble opprettet en lov som omhandlet skipsregistrering. Loven ble opprettet grunnet at det kan være store verdier og penger i et fartøy, og alle partene er interessert i å ha et ryddig rettsvern rundt disse forholdene som blir oppnådd ved å registrere fartøyet i et skipsregister. For med registrering i skipsregister oppnådde man rettsvern om eiendomsrett, panterettigheter og andre rettigheter rundt forholdene til skipet. Det ble dermed opprettet 50 lokale skipsregistre som var lokalisert langs kysten, hvor registrene var plassert hos pantebokførere under domstolene. I 1972 var antallet lokale skipsregistre redusert til 27 (Sjøfartsdirektoratet, 2016).

På starten av 1970-tallet opplevde norske redere et meget godt fraktmarked, spesielt innen tankfarten. Det ble stadig rapportert inn nye rekordrater for tankfarten, noe som medførte at redere kontraherte nye og større tankskip, hvor dem fleste tankskipene var kontrahert uten at fartøyet hadde sikret fraktavtaler (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989).

Boomen innen markedet ble endret når krigen mellom Israel og araberlandene startet oktober 1973, som senere fikk navnet «oktoberkrigen». De arabiske oljestatene trappet kraftig ned oljeproduksjonen og igangsatte totalboikott av oljeleveranse til USA og Holland. Dette medførte at flere land innførte restriksjoner og rasjonering av olje (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989). Boikotten førte til en kraftig prisøkning av olje

og dermed sank etterspørselen. Det internasjonale tankfraktmarkedet raste sammen, og den norske tankflåten ble sendt i opplag, solgt eller flagget ut. Problemene innen tankfarten rammet også annen skipsfart grunnet synkende etterspørsel. På det verste var ¼ av den norske tonnasjen i opplag, som medførte at sjøfolk mistet jobben og måtte gå i land (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989).

Oktoberkrigen endret Norge som en sjøfartsnasjon. Flere rederier hadde kontrahert nye fartøy på kreditt og slet med å betale, ettersom gevinsten var minimal til ikke eksisterende, og slet med å sikre frakttavler. Norske hyrer var høye sammenlignet med utenlandske flagget fartøyer, og slet med å konkurrere i utenriksfart (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989).

Dette var en stor bidragsyter til at Norsk internasjonalt skipsregister, NIS, ble opprettet i 1987, hvor formålet var å oppnå bedre konkurransevilkår for norske skip i utenriksfart, blant annet ved å tillate rederiet å hyre inn utenlandske mannskap, hvor lønnen var lavere enn tidligere, ettersom det var nå lovlig å benytte mannskapets hjemlands lønnsvilkår. Driftsutgiftene gikk også betraktelig ned, sammenlignet med de 27 lokale skipsregistrene (Berggren, Christensen og Kolltveit, 1989). Dette resulterte med at utflaggingen stoppet, hvor flere skip under utenlandsk flagg ble hentet hjem, noe som medførte at norsk eid tonnasje økte betraktelig. Resultatet ble 27 lokale skipsregistre med norske lønns og arbeidsvilkår og ett norsk internasjonalt skipsregister med internasjonale lønns og arbeidsvilkår.

I 1992, 5 år etter NIS ble opprettet, ble de tidligere 27 lokale skipsregistrene sentralisert og fikk navnet Norsk ordinært skipsregister, NOR. Bakgrunnen for sammenslåingen var fordi samtlige i den maritime klyngen ønsket at domstolene skulle fraskrive seg ansvaret for skipsregistreringen, hvor de lokale skipsregistreringene skulle sentraliseres og samlokaliseres med NIS i Bergen. Skipsregistrene ble dermed organisert under Utenriksdepartementet, og ble deretter etablert som en egen enhet i Sjøfartsdirektoratet som omhandler skipsregistrene NOR og NIS (Lovdata, 2021).

## **2.3 Hva skiller NOR/NIS?**

Det ble tidligere nevnt hvor fartøyet blir registrert er ikke en selvfølge, ettersom reder har mulighet til å velge mellom ulike skipsregistre, men det finnes flere forskrifter og lover reder må følge for å få mulighet til å registrere seg i ønsket register. På bakgrunn av dette, skal vi i dette delkapittelet se på hva som skiller NOR og NIS ved å fordype oss i kravene til fartøystype, fartsområde, eiers nasjonalitet, bemanningskrav av kaptein og hvem som utfører tilsyn og utstedelse av fartøysertifikater.

### **2.3.1 Fartøystype**

Alle norske fartøy over 15 meter er registreringspliktige, hvor man kan velge mellom NOR, NIS eller å benytte bekvemmelighetsflagg, dersom vilkårene for registrering er oppfylt (*Falkanger & Bull, 2016*). Når det kommer til fiske- og næringsfartøy under 15 meter er det frivillig registrering, det samme gjelder fritidsfartøy mellom 7 meter og 14,99 meter. Sammenlignet med NIS har kun passasjer- og lasteskip, boreinnretninger og andre flyttbare innretninger mulighet til å registrere seg i registeret (Sjøfartsdirektoratet, 2021, B).

### **2.3.2 Fartsområde**

Når det kommer til fartsområde har NOR ingen restriksjoner i fartsområdet, mens NIS har begrensninger når det kommer til norske havner og norsk kontinentalsokkel. Begrensningene nevner blant annet at NIS-fartøy ikke tillates å føre last eller passasjerer mellom norske havner, samt å gå i fast rute mellom norske og utenlandske havner (Sjøfartsdirektoratet, 2021, B). Dette er for at NIS ikke skal kunne konkurrere ut NOR i enkelte næringer i Norge (Sjøfartsdirektoratet, 2021, A). I denne oppgaven vil vi ikke utdype i videre i begrensningene, men vil anbefale [sdir.no](http://sdir.no) "Fartsområder for skip i NIS".

### **2.3.3 Eiers nasjonalitet**

I NOR settes det krav til eiers nasjonalitet, som sier at eier/reder må være norsk eller EØS borger/selskap, men det er mulig å få dispensasjon fra kravet ved å sende søknad til nærings- og fiskeridepartementet. Når det kommer til NIS stilles det ingen nasjonalitetskrav til eier/reder (Sjøfartsdirektoratet, 2021, B).

### **2.3.4 Bemanningskrav kapteinen**

Bemanningskravene for kapteinen på NOR og NIS er relativt like, på NOR-fartøyene må kapteinen være norsk, EØS-borger eller ha arbeidstillatelse for å kunne jobbe i Norge. Har kapteinen ikke-norsk kompetansesertifikat må det gjennomføres et kurs i norsk maritimt regelverk som blir kalt NIS-kurset. På NIS-fartøy må kapteinen være norsk eller EØS-borger, men det er mulig å få dispensasjon fra nasjonalitetskravene. Det stilles også krav om å gjennomføre NIS-kurs hvis kapteinen ikke har norsk kompetansesertifikat (Sjøfartsdirektoratet, 2021, B).

### **2.3.5 Tilsyn og utstedelse av fartøysertifikater.**

Når det kommer til tilsyn og utstedelser av fartøysertifikat så er det sjøfartsdirektoratet som har ansvaret for dette i begge registrene. Dog blir denne jobben i all hovedsak med noen unntak delegert fra sjøfartsdirektoratet over på anerkjente klasse selskap (Sjøfartsdirektoratet, 2021, B). Et eksempel på et anerkjent classeselskap for sjøfartsdirektoratet er DNV GL her i Norge.

## **2.4 Utdypelse av forskningsspørsmålene**

I dette delkapittelet ønsker vi å forklare nærmere hva vi legger i forskningsspørsmålene og hva dette vil innebære i løsningen av problemstillingen.

- Hvordan er utviklingen av antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy, blir det flere eller færre?

For å begynne å se på problemstillingen må vi ha informasjon om norske sjøfolk generelt. Derfor vil vi ta ut statistikk på norske sjøfolk i handelsflåten, for å kunne svare på dette. Med norske sjøfolk ser vi i denne oppgaven primært på norske arbeidstagere på norsk registrerte fartøy.

- Hva slags tendenser kan man finne i de norske skipsregistrene og samspiller disse med tendensen for antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy?



Med dette forskningsspørsmålet ønsker vi å ta ut statistikk på norsk registrerte fartøy og sammenligne dette tallgrunnlaget med det vi finner om norske sjøfolk. Bakgrunnen for å gjøre dette er for å kunne se på tendensene for statistikkene opp imot hverandre, og deretter kunne fremstille et bilde på hva slags utvikling det er for norske sjøfolk, på norsk registrerte fartøy.

- Hvordan vurderer sentrale aktører seg til tendensene vi finner, og eventuelle konsekvenser dette kan ha for norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter?

Da målet for denne oppgaven er å belyse fremtidsutsiktene for norske sjøfolk på norske fartøy. Vi mener at det er interessant for løsningen av oppgaven å spørre aktuelle aktører som har med den maritime næringen å gjøre. Da disse er store bidragsytere til å forme hvordan Norges fremtidige sjøfartsnasjon vil se ut.

### **3 Teoridel**

Vi ønsker å benytte dette kapittelet for å plassere vår oppgave i et teoretisk perspektiv, ved å benytte tidligere forskning, rapporter og utredninger som omhandler temaet vi undersøker. Formålet med dette er å understreke og forsterke hvorfor vi ønsket å undersøke temaet. Forhåpentligvis finne et resultat på problemstillingen ved å benytte tidligere litteratur som skal bli presentert i dette kapittelet. Dette vil deretter bli koblet opp mot forskningsspørsmålene, for å presentere et tallfestet grunnlag for utviklingen av norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter i den norske sjøfartsnasjonen.

#### **3.1 Tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur.**

I denne oppgaven har vi valgt å benytte utredningen «En fremtid for norske sjøfolk», som ble publisert av BIU i 1987, debattinnlegget fra tidligere næringsminister Torbjørn Røe Isaksen som ble publisert i 2018, rapporten «Fremtiden er maritim» som ble publisert i 2020 av Norges Rederiforbund og et kort utsagt fra rapporten «Havnasjonen Norge», som ble publisert i 2016 av Norges Rederiforbund.

Vi valgte å benytte utredning, rapporter og debattinnlegg fra ulike aktører innen det maritime miljøet, hvor vi har benyttet litteratur fra ulike år. På denne måten får man et innblikk i problemstillingen fra ulike aktører og synspunktene deres, men man skaper også en oversikt over hvor lenge problemstillingen har vært aktuell, spesielt med tanke på at utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» ble publisert i 1987.

I denne oppgaven kommer tidligere forskning til å bli presenter i kronologisk rekkefølge, i forhold til når den ble publisert. Dette er på bakgrunn av at oppgaven vår ikke har et konkret svar, som kan bli fremvist med tidligere forskning. Ved å benytte en kombinasjon av utredning, rapporter og debattinnlegg kan vi kombinere kildene og fremvise det viktigste kildene har på sitt område, i forhold til denne oppgaven og dermed oppnår man en oversikt.

### **3.1.1 Oversikt over tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur.**

«En fremtid for norske sjøfolk» er en utredning som ble publisert i 1987 av BIU, som ble skrevet av avdelingen for skipsfartsledelse. Utredningen undersøker fremtiden for norske sjøfolk ved å benytte spørreundersøkelser, telefonintervju og analyser, hvor de spurte rederier og norske sjøfolk. Formålet med utredningen, med deres ord var å; **«sikre/øke antall arbeidsplasser for norske sjøfolk på sjøen og gi en samlet vurdering av forutsetningene for sysselsetning av norske sjøfolk i fremtiden.»** (Lange 1987: 3).

Utredningen tar opp temaet at norske sjøfolk er blant de dyktigste i verden, men også blant de dyreste grunnet levestandardene i Norge, sammenlignet med andre nasjoner. I utredningen omfattes de begreper dyktighet med erfaring, kompetanse, lastebehandling, sikkerhet/ansvarfølelse og improvisasjonsevne. Til tross for dyktighet blant norske sjøfolk kom det frem i telefonintervjuet med 15 tilfeldig rederier at det var flere som ikke foretrakk norsk mannskap, grunnet høye lønninger (Lange, 1987). Norske sjøfolk var dyktige, men ikke nødvendige – de var rett og slett for kostbare og rederiene ønsket høyere profit. Selv om oppgaven vår ikke foretar seg om norske sjøfolk er bedre eller dårlige enn andre nasjonaliteter, fremviser dette hvordan økonomi spiller en viktig rolle inn ansettelsesprosessen.

Videre ble det presentert i utredningen at rederiene totalt sett foretrekker 1-5 norske offiserer i nøkkelposisjoner, per fartøy (Lange, 1987). Det blir ikke forklart hvorfor, men det kan antas at grunnlaget for dette, når man leser gjennom utredningen som en helhet er at dyktigheten blant norske sjøfolk spiller en vesentlig rolle, samt kommunikasjonsfortrinnet mellom nøkkelpersonene og rederiene, ettersom begge parter kommuniserer på norsk og vil kunne unngå kommunikasjonssvikt i større grad, i forhold til hvis partene snakket ulikt språk. Et annet motiv, som ble kort nevnt i utredningen er at rederiene har nytte av å ha norske sjøfolk og offiserer i rederiets administrasjon, ettersom de har kjennskap til rederiet, fartøyene og fartsområdet fartøyene opererer i (Lange, 1987).

Som vi har lest om tidligere i oppgaven ble NIS introdusert i 1987, samme året som utredningen ble publisert. Hvor formålet bak opprettelsen av NIS var for å oppnå bedre konkurransevilkår for norske skip i utenriksfart. Dette medførte at utredningen ikke tar opp tematikken rundt NIS og resultatet NIS medførte, kun hva dem antok. De antok at det ville

fortsette å være 1-5 nordmenn i nøkkelposisjoner, men at det normalt ville være 2-3 toppoffiserer per fartøy, grunnet reglene NIS har satt, som ble presentert tidligere i oppgaven, i 2.3 «Hva skiller NOR/NIS».

31 år senere, i 2018 ble det startet en debatt mellom Torbjørn Røe Isaksen, tidligere næringsminister og Aftenposten/A-magasinet. Debatten startet ved at A-magasinet, som er supplement til den norske avisen Aftenposten, skrev en artikkel som tok opp spørsmålet om Norge kan kalle seg en sjøfartsnasjon når det nesten ikke er sjøfolk igjen, hvor de presenterte tall over sjøfolk som jobber på lasteskip. Tallene viste at det jobbet 3500 nordmenn jobbet i segmentet. Artikkelen A-magasinet publiserte ble kun publisert på trykk, og er ikke mulig å innhente, derfor blir kun responsen til Isaksen benyttet.

Isaksen responderte ved å publisere et debattinnlegg hos Aftenposten, som var gratis for befolkningen, hvor overskriften lød som følgende «Ja, Norge er en stormakt på sjøen». Isaksen presenterte upubliserte tall fra SSB, hvor han sa at det jobbet nesten 20 000 nordmenn på NIS/NOR fartøy. Videre fortalte han at, til tross for at sjøfartsnæringen har vært et offer for globale konjekturer og krevende kriser, har næringen holdt seg relativt stabil med tanke på antall norske sjøfolk om bord NOR/NIS fartøy (Isaksen, 2018).

Isaksen nevner at regjeringen har en ordning (Nettolønnsordning for sjøfolk) som gjør at regjeringen gir to milliarder kroner, hvert år til rederier som sysselsetter norske sjøfolk. Formålet med ordningen er å opprettholde konkurransevnen til norske sjøfolk, slik at rederiene skal velge å ansette norske sjøfolk, fremfor utenlandske. Han fremviser at i 2017 ble 10 000 norske sjøfolk omfattet av denne ordningen. Grunnen til at regjeringen startet denne ordningen, ifølge Isaksen, er at norske sjøfolk har en ettertraktet kompetanse som regjeringen ønsker å ta med seg inn i fremtiden. Avslutningsvis nevner Isaksen at politikere ikke har mandat til å kreve eller bestemme at norske rederier skal ansette norske sjøfolk, men at de kan ha mulighet til å oppfordre via støtteordninger (Isaksen, 2018).

Isaksen nevnte ikke noe om skipsregistrene, bortsett fra at SSB fører tall over norske sjøfolk i NOR/NIS registrene, men ser vi på rapporten «Fremtiden er maritim», som ble publisert i 2020 av rederiforbundet, blir det nevnt at etableringen av NIS har påvirket den maritime næringen positivt. Hvor rapporten nevner at; «**Dette** (etableringen av NIS) **viste seg å være et godt tiltak for å øke andelen skip med norsk flagg og for å bremse den**

**sterkt nedgående trenden for antallet norske sjøfolk i utenriksflåten».** (Norges Rederiforbund, 2020: 5). Videre blir det nevnt at Norge har et stort fortrinn i naturressurser og kompetanse, ettersom Norge er en stor sjøfartsnasjon med en lang og stolt historie. (Norges Rederiforbund, 2020)

Rapporten tar frem at norsk skipsfart er globalisert og bidrar til at Norge har blitt, og forsetter å være en stormakt på havet. Hvor de nevner at Norge er rangert som verdens femte største sjøfartsnasjon målt i flåteverdi, per dags dato i 2020. Videre blir det fremvist at det største segmentet i den norske utenriksflåten målt i antall skip er offshore serviceskip, som er segmentet med høyest markedsverdi i norsk flåte (Norges Rederiforbund, 2020). Det ble innledningsvis i oppgaven nevnt at om lag 80% av alt gods transporteres over sjøen, hvor vi i rapporten fra «Havnasjonen Norge», som ble publisert i 2016 av rederiforbundet, ble det fremvist at Norge er verdens nest største eksportør av sjømat, tredje største eksportør av gass og en av verdens største sjøfartsnasjoner (Norges Rederiforbund, 2016). Dette betyr at det er stor verdi innen sjøfartsnæringen, hvor det er flere parter som ønsker å sikre seg en del av denne verdiskapningen.

Videre i rapporten til «Fremtiden er maritim» blir det fremvist at den norske utenriksflåten har opplevd en god vekst i antall skip og tonnasje, i løpet av de siste årene. Hvor de nevner at flåten har økt med 80 skip fra perioden 2017 til 2019 og økt med 14% i tonnasje. Selv om flåten har økt ble det fremvist at økningen har vært i NIS, mens NOR har blitt svekket (Norges Rederiforbund, 2020).

### **3.1.2 Våre tanker om tidligere forskning, rapporter, utredning og litteratur.**

Det vi oppfattet som interessant ved utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» er at den ble publisert i 1987, hvor formålet med utredningen var å sikre/øke antallet arbeidsplasser for norske sjøfolk på sjøen. Dette forutsetter at allerede i 1987 begynte norske sjøfolk å bli utkonkurrert av sjøfolk fra andre nasjoner, til tross for de seilte under norsk flagg.

I rapporten «Fremtiden er maritim» ble det nevnt at NIS var et godt tiltak for å øke antall fartøy som var norsk flagget, og for å «bremse den sterkt nedgående trenden for antallet norske sjøfolk i utenriksflåten». Dette utsagnet opplevde vi som interessant, ettersom rederiforbundet velger å benytte ordet «bremse», når de omtaler nedgående trend av norske

sjøfolk. Dette får oss til å undre, mener rederiforbundet at de klarte å stoppe trenden, eller at NIS kun resulterte med at antallet norske sjøfolk reduserer gradvis?

Videre i rapporten «Fremtiden er maritim» blir det nevnt at Norge har et stort fortrinn i naturressurser og kompetanse, ettersom Norge er en stor sjøfartsnasjon med en lang og stolt historie. Noe vi opplevde som interessant, ettersom dette var et av hovedpunktene til utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» som ble publisert 33 år tidligere. Utredningen benyttet ordet dyktighet når de omtalte norske sjøfolk, mens rapporten velger å benytte kompetanse. Dette får oss til å undre, hvis norske sjøfolk har et fortrinn grunnet kompetanse, hvorfor har det vært en nedgående trend blant norske sjøfolk, og hvorfor har det vært hovedsakelig norske sjøfolk i nøkkelposisjoner, men ikke i basis posisjoner.

Rapporten nevnte at det har vært en økning i NIS, men NOR har blitt svekket. Det kan antas at flere av rederiene i NOR ble omregistrert til NIS, men dette er kun en antagelse. Selv om NOR har blitt svekket, er det positivt at NIS fortsetter å øke, noe som vil medføre at det er flere mulige arbeidsplasser for norske sjøfolk som ønsker å jobbe på norsk flagget fartøy. Men er det egentlig slik? Øker også oppgangen i norske sjøfolk, ettersom vi har en oppgang i antallet fartøy i registrene?

## **4 Metode**

I problemstillingen «Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?» er vi ute etter å skape en oversikt, og deretter fremstille en statistikk over andel av norske sjøfolk i den norske sjøfartsnasjonen. Denne oversikten skal bli gjennomført ved å oppnå en god forståelse rundt temaet vi skal undersøke, ved hjelp av forskningsspørsmålene som ble presentert tidligere i oppgaven. Grunnet oppgavens formål, ble det naturlig å benytte kvantitativ metode sammen med kvalitativt intervju, ved å benytte en strukturert intervjuguide. Kvalitativt intervju blir benyttet avslutningsvis i oppgaven for å besvare et av forskningsspørsmålene til oppgaven.

I dette kapittelet skal det redegjøres for valg av metode, hvorfor det ble valgt å benytte en kombinasjon av kvantitativ metode og kvalitativt intervju, ulempene ved metodevalg, avgrensninger for oppgaven og avslutningsvis hvordan intervjuet ble gjennomført. Under gjennomføring av intervju skal vi gå nærmere inn på planlegging, intervjuing, transkribering og lydopptak/videopptak.

### **4.1 Begrunnelse for valgt metode; kvantitativ metode og kvalitativt intervju**

Kvantitativ metode er en forskningsmetode, som blir benyttet innen innsamling og analyse av kvantitativ data, hvor det er data som omhandler tall eller andre mengdetermer (Grønmo, 2020, avsnitt 1). Det blir ofte benyttet spørreskjema, telefonintervju og passive observasjonen når man benytter en kvantitativ metode, men ettersom problemstillingen er ute etter å skape en oversikt, og deretter fremstille en statistikk over andel av norske sjøfolk i den norske sjøfartsnasjonen, ble det valgt å benytte tidligere bearbeidet data fra bestemte databaser og registre, for enkelthetens skyld grunnet tidsperspektivet for oppgaven.

Det var ønskelig å innhente data om norske sjøfolk og skipsregistrene NOR/NIS, hvor vi originalt ønsket å innhente data fra flere tiår for å fremstille en tydelig statistikk.

Datainnsamling om norske sjøfolk ble gjennomført ved å benytte SSB sin nettside og dokument utlevert fra SSB, etter etterspørsel. Dokumentet som ble utlevert var den samme informasjon som var publisert på SSB sin nettside, men inkluderte mer data og

informasjon. Data for skipsregistrene ble hentet fra sjøfartsdirektoratet og SSB. Ved å innhente data fra SSB og skipsregistrene, har vi en mulighet til å prosessere data og fremstille et sluttresultat, slik vi kan bruke informasjon fra fortiden til å anslå/beregne fremtiden. Når vi vurderte valg av metoder, var det kun denne metoden som virket brukbar for vårt ønsket fagområde, arbeidsmengde og tidsperspektiv.

Oppgaven er avhengig av innhenting av data, hvor hovedvekten av drøftingen baserer seg på det kvantitative dataen, men det var ønskelig å få et personlig preg på oppgaven ved å kombinere kvantitativ metode og kvalitativt intervju, såkalt metodetriangulering, i et av forskningsspørsmålet. Ved å kombinere metodene fikk vi muligheten til å minimere ulempene som kommer med kvantitativ metode. Ulempene er blant annet at forskere har lite kontakt med temaet, eller personene man forsker og studerer på, grunnet at man hovedsakelig jobbet med tall og statistikker. Man får heller ikke mulighet til å få en begrunnelse for svarene som ble oppdaget, man får kun resultatet (Cappelen Damm, 2021).

Forskningsspørsmålet omhandlet hvordan sentrale aktører vurderer tendensene som ble funnet i oppgaven, og eventuelle konsekvenser dette kan ha for norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter. Formålet med å benytte kvalitativt intervju var fordi vi ønsket at aktørene i det maritime miljøet skulle dele sin mening, vurdering, argumenter og beslutninger angående tendensene, ettersom aktørene har ressurser og influens til å endre mulige tendenser. Ettersom vi har innhentet kvantitativ data om temaet, kan vi utføre et kvalitativt intervju.

Kvalitativt intervju, har på lik linje med kvantitativ metode ulemper. Ulempene fra kvalitativt intervju skiller seg fra kvantitativ metode, som gjør at metodene er nyttig å benytte sammen. Ulempene med metoden er at det er svært tidkrevende å gjennomføre intervjuer, med tanke på at det skal planlegges, transkribes og analyseres. Ved å benytte metoden får man ikke et fasitsvar og det er vanskelig å si om svarene er gyldig eller ikke, ettersom man intervjuer noen få personer (Cappelen Damm, 2021). Men på bakgrunn av hvordan forskningsspørsmålet var utformet, ønsket vi ikke et fasitsvar, vi ønsket kun å få et innsyn i hvordan aktørene vurderte tendensene.

Kort oppsummert, i denne oppgaven skal det først benyttes kvantitativ metode for å innhente data, som deretter skal bli analysert og resultatet skal bli fremvist ved hjelp av



figurer. Ved hjelp av informasjonen fra analysen skal det gjennomføres kvantitativt intervju, hvor spørsmålene har blitt valgt på bakgrunn av analysen, hvor figurene skal bli fremvist til intervju objektene under intervjuet.

## **4.2 Avgrensning av oppgaven**

For å besvare «Vil norske sjøfolk være en del av Norge som en sjøfartsnasjon i fremtiden» ser vi oss nødt til å gjøre noen avgrensninger da det er mange moment som er med på å påvirke hvorvidt norske sjøfolk vil fortsette å være en del av Norge som en sjøfartsnasjon. Vi har valgt å ta for oss de momentene vi anslår har størst påvirkning for fremtiden til norske sjøfolk. Dette gjøres på bakgrunn av arbeidsmengde vi anslår å ha tilgjengelig for dette semesteret. Det er også i mindre grad blitt gjort avgrensninger på bakgrunn av tilgjengelige midler og kompetanse.

Denne oppgaven skal ikke omhandle hvor konkurransedyktige norske sjøfolk er i forhold til andre sjøfartsnasjoner, slik utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» valgte å gjøre. Oppgaven tar heller ikke for seg tematikken om automasjon og følgene dette kan medføre for norske sjøfolk og sjøfolk generelt. Formålet med oppgaven er kun å fremstille en statistikk over norske sjøfolk og skipsregistrene NOR/NIS og sammenligne tendensene for skipsregistrene mot utvikling av norske sjøfolk. Dette gjør at det er mulig å oppdage eventuelle tendenser på et nærmere nivå for å bedre kunne besvare forskningsspørsmålene.

En av avgrensningene til oppgaven er blitt satt på bakgrunn av tilgjengelig data. Originalt ønsket vi å innhente data om norske sjøfolk og skipsregistrene NOR/NIS fra flere tiår for å fremstille en god og tydelig statistikk, men dette var ikke mulig ettersom SSB og sjøfartsdirektoratet har ikke har ført kontroll og statistikk på dette i en lang periode. SSB har ført oversikt over norske sjøfolk siden 2015, mens sjøfartsdirektoratet har ført oversikt over skipsregistrene siden 2007. Dette vil bli utdypet i neste kapittel, som omhandler analysing av bearbeidet data fra SSB og sjøfartsdirektoratet.

### **4.3 Gjennomføring av intervju**

Det ble gjennomført intervju for å svare på forskningsspørsmålet; «Hvordan vurderer sentrale aktører seg til tendensene vi finner, og eventuelle konsekvenser dette kan ha for norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter?»

#### **4.3.1 Planlegging**

Før vi kunne starte med intervju prosessen måtte vi undersøke og forske på to forskningsspørsmål, de lød som følgende; «Hvordan er utviklingen av antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy, blir det flere eller færre?» og «Hva slags tendenser kan man finne i de norske skipsregistrene og samspiller disse med tendensen for antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy?»

Etter vi hadde analysert forskningsspørsmålene og sammenlignet tendensene for skipsregistrene mot utvikling av norske sjøfolk, var det mulig å starte intervju prosessen. Vi ønsket å gjennomføre intervju med sentrale aktører i det maritime miljøet og valgte dermed å intervjuer NHO Sjøfarts, Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffiserforbundet. Norsk Sjøoffiserforbundet og NHO Sjøfart var interessert i å stille opp, men Norsk Rederiforbund ønsket ikke.

Det ble valgt å gjennomføre et kvalitativt intervju med en strukturert intervjuguide. Ved å benytte en strukturert intervjuguide blir man garantert en viss kvalitet på intervjuet, ettersom intervju objektene «må» svare på spørsmålene. Intervjuguiden ble sendt til intervju objektene i forkant av intervjuet, slik intervju objektene ville være forberedt på spørsmålene. Intervjuguiden som ble sendt inneholdt temaet for intervjuet, formålet med intervjuet, gjennomføring og etterbehandling av intervjuer, 3 figurer og 10 spørsmål. Figurene var statistikker, som vi ønsket at intervju objektene skulle sette seg inn i før intervjuet.

#### **4.3.2 Intervjuing**

Intervjuene ble gjennomført via applikasjonen Teams, slik at begge parter hadde mulighet å se hverandre, som medfører at intervjuet blir personlig, fremfor telefonsamtale. Grunnet koronasituasjonen var fysisk oppmøte ikke aktuelt. Før intervjuene startet introduserte

gruppen seg, for å oppnå mellommenneskelige relasjoner. Deretter ble intervjuet gjennomført ved å følge intervjuguiden, ettersom vi hadde gitte spørsmål vi ønsket å undersøke. Det ble valgt å legge til ekstra spørsmål under intervjuet, for å grave dypere og oppnå bedre forståelse rundt delspørsmålet intervju objektet snakket om.

### **4.3.3 Transkribering**

Intervjuene vil bli transkribert og denne teksten skal bli benyttet for å analysere intervjuene. Intervju objektene har dialekter, hvor vi valgte dermed å oversette norsk-talen til bokmål, men likevel beholde talespråkstilen. Transkriberingsprosessen ble gjennomført ved å benytte videoopptak og lydopptak av intervjuene. Dette vil så bli sammenfattet til et sammendrag som vil bli presentert i intervju kapittelet og momenter fra intervjuene vil bli presentert i analyse kap. 5. og drøfting kap. 7.

### **4.3.4 Videoopptak og lydopptak**

Intervjuene ble gjennomført via Teams, hvor vi valgte å utføre videoopptak og lydopptak av intervjuet. Dette var på bakgrunn at vi ønsker å ha opptaket tilgjengelig når vi skulle transkribere intervjuene. Før opptaket ble startet, ble intervju objektene informert om formålet med opptaket og hvem som har tilgang til opptaket. Opptaket ble kun igangsatt etter godkjenning fra intervju objektene. Vi var klar over at intervju objektet kunne velge å avslå forespørselen om opptak, som betydde at vi hadde tildelt roller innad i gruppen, slik vi hadde avsatt en person til å lede intervjuet mens den andre noterte ned.

Fordelen ved å gjennomføre opptak, fremfor å notere ned informasjonen som blir nevnt, er at vi som holder intervjuet har mulighet til å være i øyeblikket og ikke være opptatt med å notere ned essensiell informasjon. Bakdelen ved å notere ned, er at man kan oppleve å «henge bak» eller glemme å notere ned viktige punkter, og man kan oppleve å misforstå intervjuobjektet og dermed notere ned misvisende og feilinformasjon. Dette kan man unngå ved å gjennomføre opptak, ettersom man kan se igjennom opptaket flere ganger og kan registrere noe nytt, som man kanskje ikke forsto eller registrerte tidligere.

Opptakene ble lagret i Teams appen, hvor gruppen og intervju objektet har tilgang og ingen andre. Det ble totalt to opptak, med to intervju objekter. Opptaket ble lagret i en

privat samtale mellom gruppen og intervju objektet. Opptakene vil bli slettet når sensur har blitt gitt hvis ikke annet blir bestemt.

## **5 Analysering av data fra SSB og sjøfartsdirektoratet**

I analyse delen vil det bli redegjort, forklart og vurdert det som har blitt funnet gjennom bearbeiding av dataene vi har brukt for å besvare forskningsspørsmålene. Målet med analysen er da å best mulig sammenligne tendensen for skipsregistrene mot utviklingen av norske sjøfolk. I analyseringen har vi sett på skipsregistrene på generell basis for å få et helhetlig bilde av utviklingen, samt nærmere på utviklingen i de to registrene isolert. Dette gjør at det er mulig å oppdage eventuelle tendenser på et nærmere nivå for å bedre kunne besvare forskningsspørsmålene.

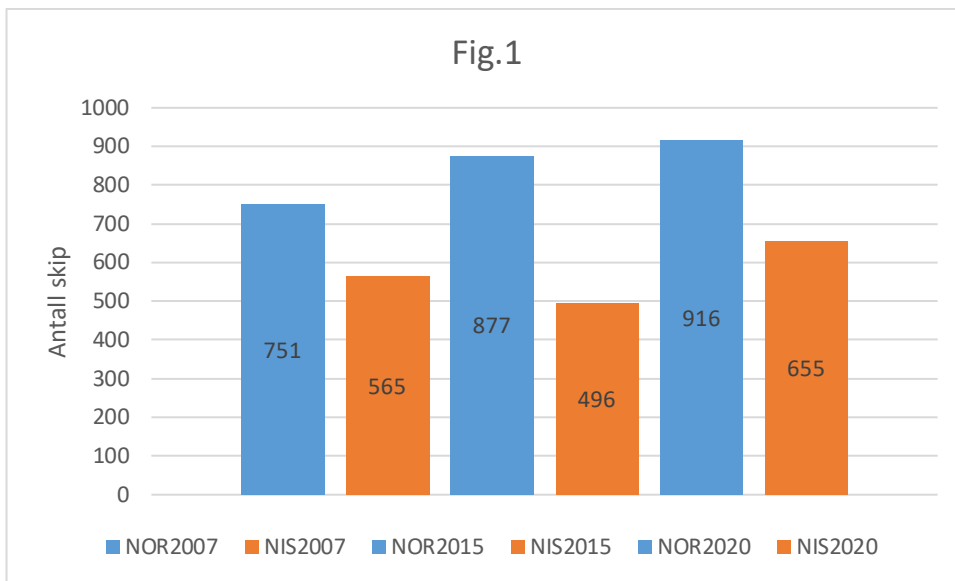
For skipsregistrene har det blitt sett på data fra 2007 til 2020. Det er ikke data for norske sjøfolk tilbake til 2007. Det blir derfor ikke mulig å se på samspillet mellom disse to partene i hele denne tidsperioden. Det vurderes likevel som interessant informasjon for å kunne danne seg et bedre bilde av tendensene for skipsregistrene og dermed kunne bidra i drøftingen senere.

De statistiske dataene for skipsregistrene som er grunnlaget for funnene vi har gjort, er hentet fra sjøfartsdirektoratet sine registre direkte og SSB sine data for skipsregistrene. SSB benytter seg av de samme registrene som vi har fått fra sjøfartsdirektoratet. Grunnen til at vi har valgt å benytte oss av begge disse kildene er av enkeltheten sine grunner da noe data er tidligere bearbeidet av SSB og enkelte statistikker er lettere å analysere fra de. Hovedsakelig er dataene som blir presentert innhentet for antall skip, men også noe data på tonnasje for å gi et bilde av størrelsen på de to registrene annet enn antallet fartøy.

De statistiske dataene for norske sjøfolk er hentet fra SSB direkte og den norske regjering sine offisielle publikasjoner. Dataen for norske sjøfolk er hentet inn fra 2015 til 2020. Tall tidligere enn dette er ikke ansett som nøyaktige da det ikke er isolerte tall for norske sjøfolk, men som del av den maritime næringen. Dette gjør at disse tallene ikke blir vurdert når vi skal se på utviklingen av norske sjøfolk.

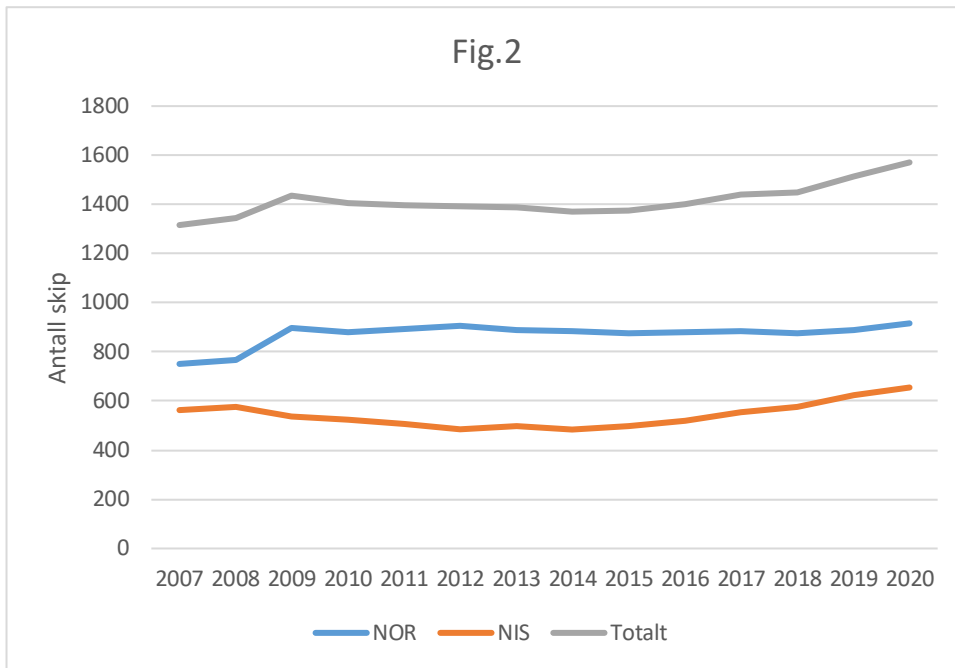
## 5.1 Utvikling i de norske skipsregistrene

Totalt var det i 2007 1316 registrerte skip i handelsflåten til Norge med en brutto tonnasje på 16 780 765T. Mens i 2020 avsluttet året med 1571 fartøy og en BT på 19 259 134T. Så på 13 år har totalt sett skipsregisteret økt med 255 fartøy og en BT på 2 478 369T. Fra 2007 til 2015 har endringene i skipsregistrene fluktuert mellom økning og reduksjon, mens fra 2015 til 2020 har det totalt sett bare vært en positiv økning i både antall skip og tonnasje.



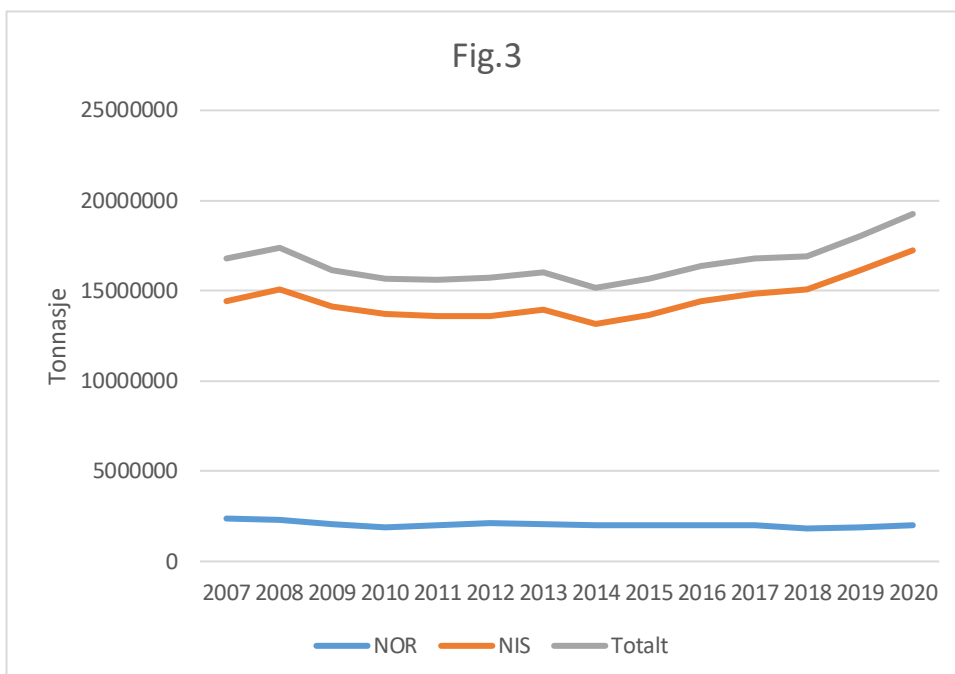
Figur 1 – Fordeling mellom fartøy i NOR/NIS.

I figur 1. ser man fordelingen av fartøy i skipsregistrene i 2007, 2015 og 2020. NOR registret har en solid økning fra 2007 til 2015 mens NIS gått ned noe. Fra 2015 til 2020, som er det mest interessante i denne oppgaven ser man at NOR registret øker noe, mens NIS har økt med mer enn 150 skip. Fra 2015 til 2020 går NIS fra å være omtrent halvparten av antallet fartøy som i NOR registret til over to tredje deler.



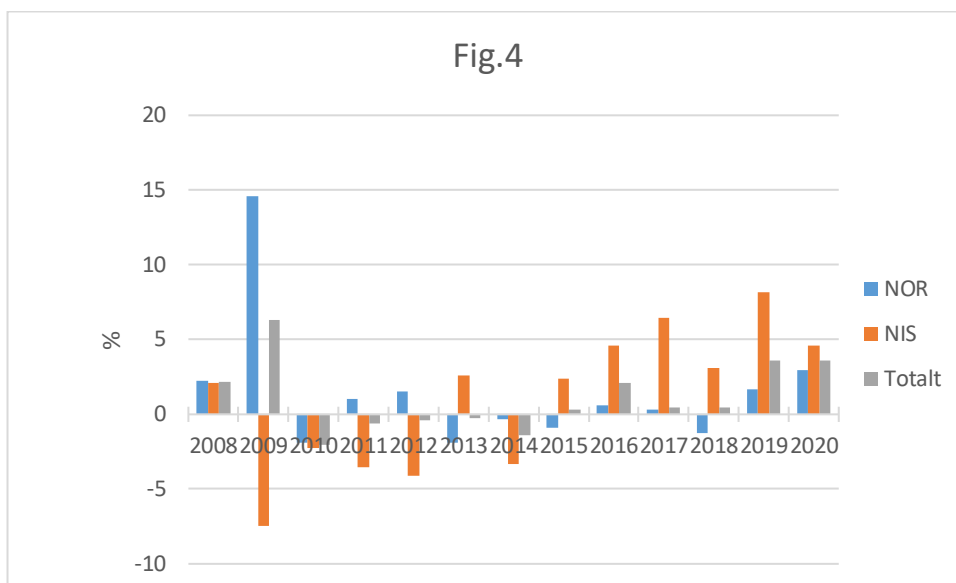
Figur 2 – Utvikling i antall fartøy registrert i NOR og NIS.

Ut ifra fordelingen og grafen på figur 2. kan det se ut som store deler av reduksjonen i NIS fra 2007 til 2015 gikk over til NOR. Deretter har NOR ligget nokså jevnt rundt 900 tallet. NIS derimot har siden 2014 steget kraftig i motsetning til NOR.



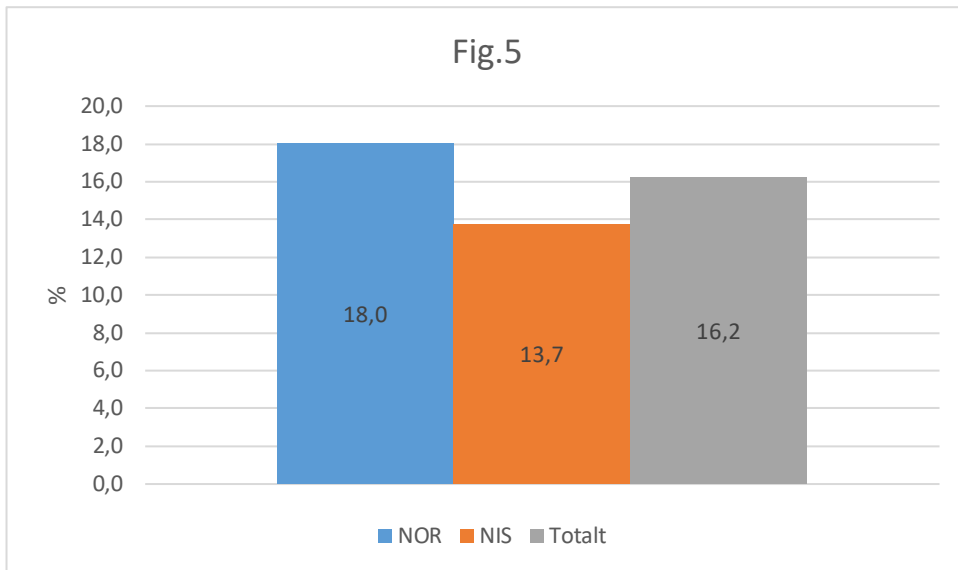
Figur 3 – Utvikling i tonnasje i NOR og NIS.

For å få en forståelse av størrelsene i disse tallene om fartøyene så har vi tatt med figur 3. som er en graf om bruttotonnasjen i NOR/NIS. Her kan vi se at NIS selv med færre antall skip enn NOR har mangfoldige ganger større tonnasje enn NOR. Igjen ser man at NOR likt som antallet skip ligger nokså stabilt rundt 2 millioner tonn. NIS har på den andre siden større fluktueringer i tonnasje, men igjen siden 2014 har det bare gått oppover. Fra 2014 har NIS omtrent økt med tilsvarende to NOR altså 4 millioner tonn tonnasje.



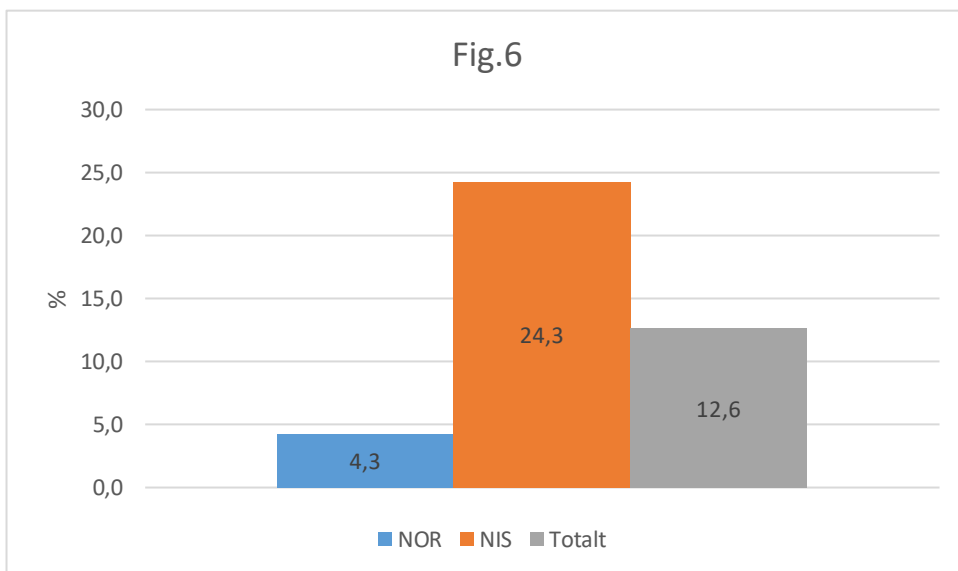
Figur 4 – Endring i prosenter i NOR og NIS.

Endringene i figur 4. belyser endringene vi har sett tidligere i grafene, men viser litt bedre at det ofte er tilsvarende endringer i det andre registre som kan være omregistreringer mellom NOR/NIS. Det synes også bedre her hvor kraftig økning det har vært i NIS i forhold til NOR de siste fem årene.



Figur 5 – Endring i prosent for NOR/NIS i 2007-2020.

Totalt sett har utviklingen i de norske skipsregistrene siden 2007 vært positive som man kan se i figur 5. ovenfor. NOR hadde en substansiell økning tidlig og hatt en stabil økning siden. NIS trender nedover fra 2007 til 2014 men har siden hatt en massiv økning i forhold til NOR de tilsvarende senere årene.



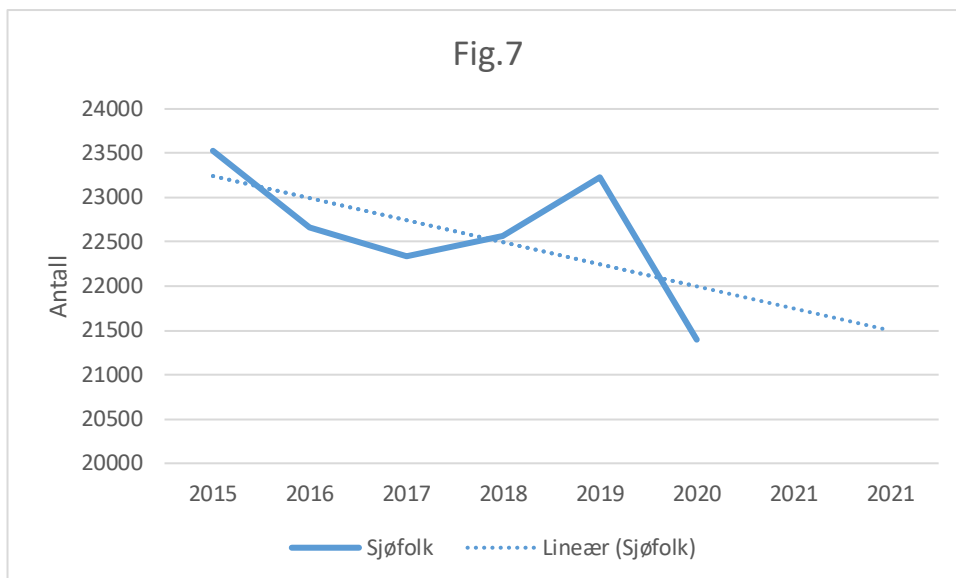
Figur 6 – Endring i prosent fra NOR/NIS i 2015-2020

Som sagt over kan man tydelig se her i figur 6. at de siste årene har NIS registret hatt en kraftig økning. Siden 2015 har norske rederier ikke hatt enkle tider med både oljekrise og



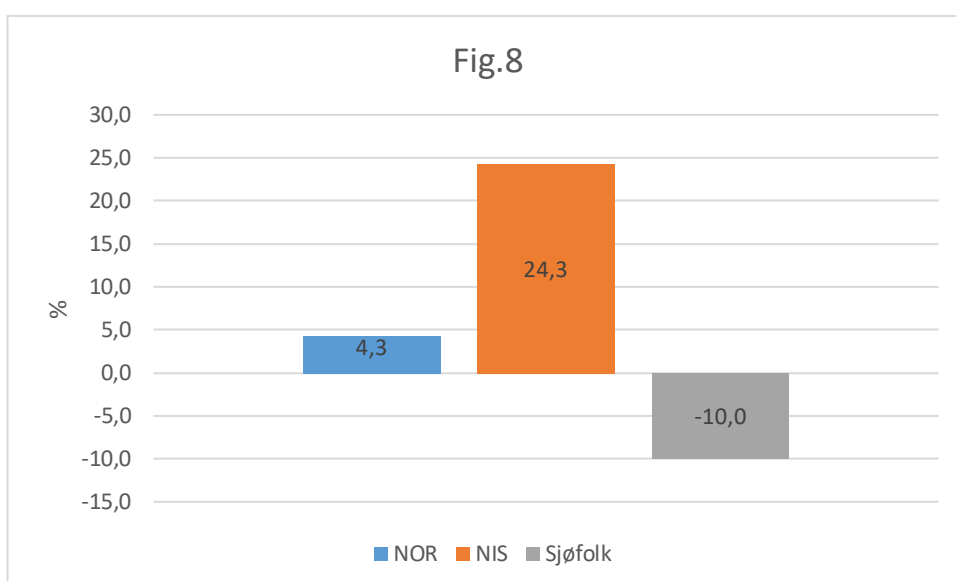
korona, men totalt sett har disse hendelsene påvirket begge registrene nokså likt da dette har vært både lokale og internasjonale utfordringer.

## 5.2 Utvikling for norske sjøfolk.



Figur 7 – Antall sjøfolk fra 2015-2020

Dataene vi har for norske sjøfolk viser at det er stor variasjon i antallet norske sjøfolk de siste årene. Dette er problematisk da man gjerne vil ha en stabil og klar tendens for utviklingen av norske sjøfolk for løsningen av oppgaven. I figur 7. kan man se at det var en reduksjon fra 2015 til 2016 og 2017, men så et oppsving til 2019 før det gikk kraftig ned til 2020. Lineær trendlinje for disse fem årene viser da en nedovergående trend.



Figur 8 – Oversikt over endring i NOR/NIS og antall norske sjøfolk i 2015-2020.

For å kunne svare på forskningsspørsmål to så må man sammenligne funnene vi har gjort for NOR/NIS og norske sjøfolk. Siden vi bare har tall på norske sjøfolk fra 2015 velger vi bare å bruke data innenfor denne tidsrammen for begge grupper som vi har gjort i figur 8. Når vi sammenligner endring i prosent for NOR/NIS og sjøfolk får vi en beskjeden økning i NOR, stor økning i NIS og en nedgang i sjøfolk. Dette er meget interessant da en ville ha forventet oppgang i norske sjøfolk siden vi har oppgang i antall fartøy i skipsregistre.

## **6 Intervju**

For intervju delen har vi henvendt oss til noen organisasjoner som vi mener har stor påvirkning på norske sjøfolks fremtid. Dette er da forbundene for norske rederier og norske sjøfolk. Disse representerer begge sider av næringen og har sammen en interesse av at Norge som en sjøfartsnasjon skal fortsette.

Som vedlegg har vi lagt til intervjuguiden som ble benyttet og transkriberingen av intervjuene som ble gjennomført. Grunnen til at vi ønsker å legge ved intervjuene er at aktørene kom frem med viktige momenter og punkter, som kan være til interesse for leseren ettersom vi i dette kapittelet kun skal presentere et sammendrag av intervjuene.

### **6.1 Intervju 1 – Frode Sund fra NHO Sjøfart**

Frode Sund er direktør i NHO Sjøfart som er en del av NHO felleskapet. NHO Sjøfart organiserer rederi som hovedsakelig består av NOR registrerte fartøy. Enkelte av medlemmene er også medlemmer i Rederiforbundet som tar seg av den NIS registrerte bestanden av fartøy. Dette betyr at Rederiforbundet også tar seg av den næringspolitiske delen som omfatter NIS fartøy.

På spørsmål om hva som gjør Norge til en sjøfartsnasjon så sier Sund at Norge har historisk sett vært en sjøfartsnasjon lenge og er fortsatt det. Norge har en maritim industri som er viktig for næringslivet, volumet for verdiskapning er betydelig og vi er langt fremme på flere områder teknologisk. Dette gjøres ved at vi har en full verdikjede innen den maritime sektoren med design, verftsindustri, utstyrsleverandører til drift av skip og administrerende drift, forsikring og finans. Norge har også med sin norsk registrerte fartøys tonnasje en stor stemme i FN og IMO når det kommer til maritim politikk. Avslutningsvis sier han at selv om Norge har en synkende bestand med norske sjøfolk så er fortsatt Norge en maritim stormakt.

For NHO Sjøfart er et det ikke så stort fokus på norske sjøfolk da det i praksis er bare norske og skandinaviske mannskap ombord på medlemsfartøyene grunnet regelverkskrav. Det som er viktig for de er videre rekruttering av norske og skandinaviske sjøfolk for å dekke behovet av mannskap på passasjerfartøy.

Sund svarer på figur 2 om utvikling av antall skip at dette skyldes nok i all hovedsak oppmykning i fartsområde regelverk for NIS fartøy. Dette har vært et fokus fra Sjøfartsdirektoratet som aktivt har jobbet for å få norske rederier til å flagge skipene sine tilbake til Norge. Sund mener det er en gledelig utvikling at en får flere skip i NIS som øker statusen til næringen totalt sett.

Det at de siste årene har NIS hatt den største utviklingen mener Sund er naturlig med Sjøfartsdirektoratets kraftige markedsføring på NIS og at globalt er det meget krevende for NOR skip å konkurrere. Det at fartøyet følger norske lønns og arbeidsvilkår betyr ikke nødvendigvis at fartøyet gjør en bedre jobb enn et ikke NOR fartøy.

Tallene for norske sjøfolk mener Sund er som følger av konjunkturer og pandemi som påvirker disse tallene negativt. På spørsmål om dette har påvirket innenriks rederier som han representerer svarer han at det har vært stabilt. De har hatt enkelt rederier som har blitt påvirket kraftig, mens majoriteten er stabile der de har vært tidligere. Om årsaker for tendensene nevner Sund at med en stor økning i NIS ikke nødvendigvis gir en så positiv utvikling for andelen norske sjøfolk og at det er normalt sett bare offiserer som er norske. Han sier at for å kunne beholde dette så er det viktig at nettolønnsordningen beholdes.

For å endre utviklingen for norske sjøfolk mener Sund at det viktigste som kan gjøres er å sette norske rederi i stand til å konkurrere globalt. Da mener han at næringen må være framme på den teknologiske utviklingen og så må norske sjøfolk være villige til endring. Samt må norske sjøfolk være villige til å tilegne seg ny kompetanse for å være ettertraktede sammenlignet med andre sjøfolk. Dette mener Sund er nøkkelen for å snu mot en positiv trend for norske sjøfolk.

## **6.2 Intervju 2 – Syver Grepstad fra Norsk Sjøoffiserforbund**

Syver Grepstad er leder for kommunikasjon, politikk og samfunnskontakt i Norsk Sjøoffiserforbund. Norsk Sjøoffiserforbundet er et forbund for norske sjøoffiserer, hvor formålet med organisasjonen er å jobbe for norske sjøfolk sin interesse, hvor de i tillegg har rådgivere som jobber med enkeltsaker. Sakene kan omhandle at medlemmene ikke har fått lønnen de har krav på, usaklig oppsigelse eller andre konflikter i arbeidsforholdet. Norsk Sjøoffiserforbund har også en politisk påvirkning når det kommer til utforming av

sjøfartspolitik, utdanning og hvordan en skal sikre at den norske næringen er god og sterk også i fremtiden.

På spørsmål om hva din organisasjon gjør for norske sjøfolk sier Grepstad at de har blant annet jobbet i lang tid med norske lønns og arbeidsvilkår som nå stortinget har slått fast at skal innføres i stor grad. Samt nettolønnsordningen som han mener er avgjørende for at norske sjøfolk og norske rederier sammen skal kunne konkurrere globalt. Til slutt sier han at en annen vinkel de jobber for å fremme norske sjøfolk er å bidra til at norske sjøfolk skal være gode. At norske sjøfolk skal ikke ha minimum STCW kompetanse, men at norske sjøfolk skal strekke seg for å være ledende på kompetanse. Dette mener han er et viktig moment som skal gjøre at norske sjøfolk blir valgt selv om de er dyrere enn andre nasjonaliteter.

Når vi spurte Grepstad hva som gjør Norge til en sjøfartsnasjon sier han at dette er en sammensetting av flere faktorer. Han forteller at Norge har en lang historie som en kystfartsnasjon, hvor kystlinjen har vært en viktig aktør innenfor havnæringen og sjøfartsnæringen. Hvor sjøfolk har vært ute og seilt operativt, mens redere sitter som eiere. Videre drar han inn den maritime klyngen med verftsindustri, leverandør industri og tjenesteleverandører som bidrar inn i helheten som gjør Norge til en sjøfartsnasjon.

På analysen vi presentere Grepstad svarer han at en må nok se ting i litt større sammenheng og prøve å dra ut andre årsaker en kun endring i NOR og NIS opp mot utviklingen av norske sjøfolk. Han sier at utviklingen i NIS er en bevisst strategi fra myndighetene og da sjøfartsdirektoratet for å øke innflagging og volumet i registrene. Han lufter også at det må være lov å spørre seg om NIS registeret virkelig er et nasjonalt register eller om det faller mer under et bekvemmelighetsflagg i skalkeskjul. Han sier at det en ser, er at mange skip i NIS betyr ikke flere norske sjøfolk og at det er ingen sammenheng at økning i NIS skal være positivt for antallet norske sjøfolk. Men han erkjenner også at det er positivt med flere norske rederier som NIS innflagging medbringer, men at en gjerne skulle sett at dette medførte større bruk av norske sjøfolk, enn det gjør nå.

I NOR er han enig at det har vært nokså stabilt en lang periode nå, men antar at vi vil se en liten nedgang i år grunnet pandemien. Norske sjøfolk sin nedgang mener han skyldes hovedsakelig pandemien og at han forventer at så fort dette er på bedringens vei vil en se

at tallene kommer tilbake til normalen. En ting de har reagert på i NSOF er at innenfor offshore sektoren har de registrert at det er færre NOR fartøy som operer utenfor norsk sokkel en tidligere. Dette mener han er en litt skummel tendens som kan ha en påvirkning i det lange løp.

For å endre utviklingen til norske sjøfolk sier Grepstad at å fjerne taket på nettolønnsordningen er et godt tiltak. Dette legger til rette for at rederier lettere skal kunne bruke norske sjøfolk. Begrunnelsen for dette er at kostnadene for norske sjøfolk kan ikke være for høye i forhold til det utenlandske sjøfolk koster. Da er nettolønnsordningen et viktig tiltak for å heve konkurransedyktigheten til norske sjøfolk globalt. I dag ser man at med taket på nettolønnsordningen er det fortsatt et gap mellom norske sjøfolk og utenlandske for stort og kan på sikt føre til mer utflagging.

På spørsmål om hvem som holder igjen for å heve taket på nettolønnsordninger sier Grepstad at det er prioriteringssak i statsbudsjettet. Han nevner også at det er ikke slik at heving av taket på nettolønnsordningen automatisk gir ti tusen nye arbeidsplasser for norske sjøfolk. Politisk er det ikke enighet om hva som er den beste løsningen for nettolønnsordningen. Per i dag mener Grepstad at norske sjøfolk er ikke det viktigste fokuset for regjeringen, men det store bildet av den fulle verdikjeden innenfor maritim næring. Det andre han trekker frem er at heving av kompetanse og at norske sjøfolk må gjøre seg selv så ettertraktet som mulig for å kunne konkurrere bedre mot utenlandske sjøfolk.

## **7 Drøfting**

Under drøfting skal vi tar for oss arbeidet og funnene som har blitt gjort i oppgaven. Først skal det drøftes rundt resultatene av funnene som ble gjort i analysering av data som ble hentet ut fra SSB og sjøfartsdirektoratet. Har vi klart å finne et resultat som besvarer om det har vært økning eller reduksjon i norske sjøfolk og hvordan samspiller dette seg med tendensene for skipsregistrene? Vi kommer til å knytte opp våre funn og resultater, mot aktørene som ble intervjuet. Deretter vil det bli vurdert hvordan valg av metode og forskningsspørsmål har bidratt til å løse problemstillingen. Så vil det bli vurdert om kildevalg og fremgangsmåte har beholdt gyldigheten og påliteligheten til oppgaven, med tanke på hva kunne blitt gjort annerledes, hva er sterke og svake sider med metodevalg og valg av forskningsspørsmål.

### **7.1 Resultat av forskningsspørsmålene**

Under drøfting av resultat, vil det bli tatt for seg hvorvidt analysering av data fra SSB og Sjøfartsdirektoratet kan besvare de to første forskningsspørsmålene. Det vil først drøftes på validiteten på datagrunnlaget og bakgrunnen for dette.

#### **7.1.1 Forskningsspørsmål 1 - «Hvordan er utviklingen av antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy, blir det flere eller færre?»**

Når det kommer til norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy viser analysen at det er en del variasjoner fra år til år. Variasjonene sammen med den relativt korte tidsperioden vi har mulighet til å vurdere, gjør at små variasjoner kan ha store utspill og tendenser. Dette medfører at det blir vanskeligere å komme med en presis konklusjon. Variasjonene i tallene er med stor sannsynlighet på grunn av to globale hendelser som har påvirket norsk sjøfart og internasjonal sjøfart kraftig. Noe som Grepstad og Sund fra forbundene også har støttet opp om denne teorien.

Dette er da respektivt oljekrisen i 2015 og Covid-19 i 2020 for Norge sin del. Oljekrisen traff norsk olje og offshorenæring kraftigst og medførte store deler av fartøyene i næringen gikk i opplag og norske sjøfolk ble oppsagt og permittert. Dette var på bedringens vei og

norske sjøfolk var på vei til å rette seg opp med en positiv økning fra 2017 til 2019. Så kommer Covid-19 og som igjen slår hardt ut over norske sjøfolk da spesielt passasjerskip, som medførte at Color Line og Hurtigruten må midlertidig legge ned driften av de fleste av fartøyene sine. I disse rederiene er det mange norske sjøfolk og har nok bidratt mye til at tallene ble som de ble på grunn av dette.

I intervjuet med Sund peker han på at det er grunnet regelverkskrav som i praksis gjør at det er norske og skandinaviske sjøfolk om bord passasjerskip. Et av disse rederiene var Hurtigruten som var sterkt preget av covid-19, hvor fartøyene ble sendt i opplag som påvirker tallene kraftig. Shipping er en turbulent næring som følger konjunkturer så det er ikke uvanlig å se store endringer på kort tid, men når det sagt så er disse to hendelsene og da spesielt en pandemi ikke noe man kan forutse. Dette støtter Sund opp.

Tross disse hendelsene kan man også se robusthet i de norske tallene i og med at fra 2015 har tallene bare variert i det negative med maksimalt ti prosentpoeng. Så det skal sies at tatt i betraktning av hvor kraftig disse hendelsene har påvirket shipping næringen, så er i stor overkant majoriteten av de norske sjøfolkene fortsatt i jobb.

### **7.1.2 Forskningsspørsmål 2 – «Hva slags tendenser kan man finne i de norske skipsregistrene og samspiller disse med tendensen for antallet norske sjøfolk på NOR/NIS fartøy?»**

I motsetning til norske sjøfolk, er norske skipsregistre vært grundig dokumentert siden 2007. Dette har gjort at vi kan med trygghet fremstille en god statistikk på dette. For norske sjøfolk analyseringen så har vi argumentert for at tallene stiller svakere grunnet variasjon under korte perioder som har gjort det vanskelig å fremstille tendenser. Dette samspiller ikke for de norske skipsregistrene som er en mye mer stabile statistikker som ikke påvirkes på lik linje som tallene for norske sjøfolk. Et eksempel på dette er norske sjøfolk som blir permittert går ut av sysselsettingsstatistikken, mens et norsk skip som går i opplag er fortsatt i registrene.

I intervjuet med Grepstad nevner han at i NOR er det en klar sammenheng mellom registret og norske sjøfolk, hvor dette er på bakgrunn av at det kreves norske lønning som medfører at rederiene ønsker norsk arbeidskraft. Mens på NIS er det ikke en sammenheng



mellom registeret og sjøfolkene, ettersom det stiller andre regler til lønning. Sund forteller at dette er grunnet at det kun er i hovedsak norske offiserer i nøkkelposisjoner som er på NIS.

I lys av eksempelet ovenfor har vi sett at hypotesen vår for å kunne se om utviklingen av antallet norske sjøfolk følger skipsregistrene ikke fungerer. Da næringen har i tiden vi har kunnet sammenligne data vært ustabil, og parameterne for hypotesen vår har blitt svekket. I en normal situasjon hvor norske sjøfolk ikke er permitterte vil man bedre kunne se på samspillet mellom registrene og antallet sjøfolk.

### **7.1.3 Forskningsspørsmål 3 – «Hvordan vurderer sentrale aktører seg til tendensene vi finner, og eventuelle konsekvenser dette kan ha for norske sjøfolks fremtidige arbeidsmuligheter?»**

Målet med å gjennomføre intervju med aktører i næringen var for å få et bredere perspektiv av vurderinger om analyseresultatet vi har fremstilt. Problemstillingen oppgaven har, skaper en polarisering mellom aktørene i næringen og derfor vurderte vi det som interessant og viktig at begge sider skulle få muligheten til å tale sin sak rundt dataene vi fant. Her har aktørene hatt blandete meninger om hvorvidt analysen kan bidra til å besvare problemstillingen vår og om den har noen verdi sånn sett. De punktene de stiller seg kritiske til er de samme vi tidligere har tatt opp som svakheter ved analysen vår.

En aktør som vi vurderte som essensiell for å kunne ha et nyansert resultat av intervjuene var Rederiforbundet. De valgte etter flere henvendelser og forslag til måter å gjennomføre intervjuet på at ingen ville stille som representanter fra forbundet. NHO Sjøfart er også et forbund i likhet med Rederiforbundet som representere norske rederier. Det som gjør at vi ønsket å ha med to rederiforbund er at mye av problematikken vi tar opp rundt NIS fartøy som bare i all hovedsak Rederiforbundet representerer. Dette gjør derfor at kvaliteten på evnen vår til å kunne besvare forskningsspørsmål tre er dårligere enn ønsket. Når flere momenter vi gjerne skulle hatt innspill fra Rederiforbundet på, ikke er mulig.

Grepstad nevner at det er interessant for Norsk Sjøoffiserforbund å vite hvor det er norske sjøfolk, hvilke jobber finnes det for de og hvordan utvikler det seg. Hvor han forteller at det er publisert rapporter som tar opp temaet, men det omhandler sjøfolks

arbeidsmuligheter fra sjø til land, han skulle ønske det var fokusert mer på jobber til sjøs og hvordan få folk ut på sjøen, men erkjenner at dette er et vanskelig tema.

## **7.2 Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?**

Nå som vi har drøftet resultatet av arbeidet gjort med forskningsspørsmålene vender vi oss nå videre til problemstillingen, og viktige momenter vi mener bør drøftes før en kan ta en konklusjon på denne oppgaven. Etter et dypdykk ned i temaet rundt Norge som en sjøfartsnasjon og norske sjøfolk har vi erfart at dette teamet er veldig nyansert på enkelte punkter, mens man er nærmere bred enighet på andre punkter. For eksempel har vi erfart at kompetansehevingen er et ønske og målrettet fokus fra både rederiforbundene og sjøfolkforbundene. Dette kom fram både i intervjuet med Norsk Sjøoffiserforbund og NHO Sjøfart som representerer hver sin side.

Kompetansebegrepet var et moment vi avgrenset ut av oppgaven, men ettersom begge aktørene fremmet dette, er dette et viktig moment vi tenker vi har avgrenset ut. Vi ønsker dermed å ta opp tematikken kort, ettersom dette er et tema vi ikke har utdypet oss i. Det vi opplever som interessant når Sund og Grepstad nevner at norske sjøfolk må øke kompetanseheving for å være attraktive, er at dette har vært et moment som var vært forsket på tidligere. Utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» fra 1987, tok opp dyktighetsbegrepet hvor flere rederier svarte at de valgte lønnsomhet fremfor dyktighet. Denne problemstillingen ble nevnt tidligere i oppgaven i delkapittel 3.1.1. Utredningen ga ikke oversikt over hvor mange rederier som ikke ønsket norske sjøfolk, kun at det var flere. På den andre siden, så vi under teori kapittelet at Torbjørn Roe Isaksen, tidligere næringsminister nevnte at norske sjøfolk har en ettertraktet kompetanse som regjeringen ønsker å ta med seg inn i fremtiden.

Vi har erfart at antall sjøfolk i NOR/NIS har hatt en nedgående trend, som har vært sterkt påvirket av konjekturer. Til tross for knekken i markedet etter oljekrisen i 2015, klarte norske sjøfolk å komme tilbake, men ikke like sterkt som før krisen. Norske sjøfolk vil fortsette å være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden, men antallet norske sjøfolk er usikkert.

Ser vi nærmere på utviklingen i NOR, har det vært stabilt siden 2009 med noen få endringer i løpet av årene. Hadde det vært en sterk utvikling i antall registrerte fartøy i NOR, kunne dette medført flere arbeidsplasser for norske sjøfolk. Dette grunnet at mannskapet om bord innenriks NOR-fartøy som oftest går på kontrakter som krever norsk lønns og arbeidsvilkår, noe som resulterer med at norske og skandinaviske sjøfolk blir ansatt og prioritert i henhold til Sund.

Selv om norske sjøfolk er svekket, er det viktig å trekke inn at sjøfolkene som er ute og seiler operativt, er ikke alene det som gjør Norge til en sjøfartsnasjon. Kombinasjonen av rederiene som eier, den maritime klyngen med verftsindustri, leverandør industri, tjenesteleverandører som i sin helhet bidrar til at Norge er en sjøfartsnasjon. I intervjuet med Sund fremmer han at å ha en samlet verdikjede i den maritime sektoren er et viktig moment som bidrar til at Norge er en sjøfartsnasjon, og en maritim stormakt.

Et viktig moment for den norske stat internasjonalt er å være en stemme som blir hørt når det kommer til maritim politikk. Tradisjonelt sett så har stemmen til den enkelte nasjonen blitt bestemt ut ifra hvor stor sjøfartsnasjon en er. Dette blir tradisjonelt målt i hvor stor tonnasje den enkelte staten har eierskap over, altså registrert i sitt skipsregister. Norge var i 2020 den åttende største nasjonen målt i tonnasje (Nybø, 2020, avsnitt 3).

Det som er interessant ut ifra analysen vår, er at majoriteten av denne tonnasje befinner seg i NIS. Myndighetene har de siste årene jobbet hardt for at det skal være bekvemmelig for rederier å registrere sine fartøy inn i NIS. Men ser vi det fra den norske sjømannens sitt perspektiv så har analysen vår og dataen vi har innhentet vist at det er ikke mange norske sjøfolk som blir sysselsatt på NIS fartøy. Det er også verdt å nevne at hadde ikke NIS eksistert så hadde sannsynligvis det meste av den tonnasje vi ser der i dag befunnet i utenlandske bekvemmelighetsflagg. Dette hadde da medført at Norge med omtrent 2 millioner tonn i NOR registeret ikke hadde hatt den posisjonen vi har i dag internasjonalt.

### **7.3 Forskningsspørsmål**

For å besvare problemstillingen valgte vi å benytte forskningsspørsmål. Hvert forskningsspørsmål hadde sin hensikt og spesifikt mål, som sammen skulle svare på problemstillingen «Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i

fremtiden?». Men kunne noe blitt gjort annerledes, og hvordan bidro forskningsspørsmålene til å løse problemstillingen?

I etterpåklokskap, kunne vi har valgt flere og eventuelt vanskeligere forskningsspørsmål, slik at vi kunne gått noe dypere inn i temaet, fremfor et generelt oversiktsbilde av situasjonen til norske sjøfolk. Dette hadde vært enda mer oppnåelig hvis gruppen hadde bestått av tre studenter fremfor to. Dette er noe NHO Sjøfart og Norsk Sjøoffiserforbund nevner i intervjuene. De fremmer at temaet er interessant, men skulle ønsket at oppgaven gikk mye dypere, hvor vi korrigerer for konjekturer og pandemi.

Under intervjuene oppdaget vi at kompetanse var et viktig moment for begge aktørene, hvor Grepstad nevnte at sjøfolk må være i toppen av kompetanse, for å gjøre at de skal være etterspurte, hvor han sier at det er avgjørende å bygge en høyere kompetanse hos norske sjøfolk, enn det utenlandske sjøfolk har å tilby. Dette var et tema vi avgrenset ut av oppgaven, spesielt med tanke på at utredningen «En fremtid for norske sjøfolk» tok opp denne problemstillingen. Likevel viser det seg at dette temaet er fremdeles relevant, og burde vært vurdert. Hadde vi benyttet et, eller flere forskningsspørsmål til kompetansebegrepet, kunne vi sammenlignet vår forskning mot utredningen, som kunne ført til dypere arbeid og temaet ville blitt mer ettertraktet av aktørene.

Lønn var et annet tema som ble nevnt av aktørene, som ikke var et tema som ble vurdert i denne oppgaven. Dette var ordinært i all hovedsak fordi vi ikke trodde at lønn skulle spille en så stor rolle i å sammenligne tallgrunnlag for skipsregistre og norske sjøfolk. Ettersom vi jobbet med oppgaven og avslutningsvis gjennomførte intervju med aktørene har vi nå fått et endret inntrykk på temaet. Det viste seg at mye av argumenteringen og begrunnelsene for at de statistiske dataene for skipsregistrene og norske sjøfolk bygges på nettopp temaet lønn og økonomi. Så derfor i ettertid tenker vi at absolutt burde dette temaet gjenspeilet i større grad i forskningsspørsmålene.

Videre ble det nevnt i intervjuet med Grepstad at nettolønnsordningen er avgjørende, når det kommer til den andelen norske sjøfolk vi har per dags dato. Ifølge Sjøfarsdirektoratet er nettolønnsordningen er en tilskuddordning som ble startet for å sysselsette arbeidstakere til sjøs, hvor de ønsket å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt sikre at rederiene er konkurransedyktige i det internasjonale markedet

(Sjøfartsdirektoratet, 2021, C). Det er flere faktorer som spiller en vesentlig rolle når det kommer til fremtidsperspektivet til norske sjøfolk, enn hva vi først antok.

#### **7.4 Metodevalg - ble det valgt riktig metode?**

Når gruppen startet med oppgaven, fant vi ikke noen andre logiske metoder for å besvare de to første forskningsspørsmålene. Metodevalget falt naturlig på kvantitativ metode, ettersom oppgaven var avhengig av å benytte innhentet datagrunnlag fra eksterne aktører. Aktørene var SSB og sjøfartsdirektoratet, ettersom det er kun de som fører oversikt over norske sjøfolk og skipsregistrene, ingen andre.

Når det kom til det tredje forskningsspørsmålet var det flere metoder som kunne bli benyttet, og hvilken metode som ble valgt ville forme hvordan oppgaven ble presentert. Metodevalget ble kvantitativt intervju, sammen med en strukturert intervjuguide. Det var ønskelig å intervju tre store aktører; NHO sjøfart, Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffiserforbund ettersom aktørene representerer ulike interesser. I etterkant, burde vi forhørt oss med flere aktører. Selv om vi ønsket å forhøre oss med de største aktørene i den maritime klyngen, finnes det flere små og lokale aktører, som ville vært interessant for oppgaven. Selv om de mindre aktørene har mindre stemme, i forhold til de større, er stemmen verdifull og bør bli hørt.

Ved å benytte en strukturert intervjuguide ble det holdt fokus på spesifikke temaer og spørsmål vi ønsket å utforske, men under intervjuene ble det valgt å bruke intervjuguiden som en semi-strukturert guide. Dette på grunnlag at vi oppdaget at intervjuobjektene hadde mer informasjon om interessante emner, eller at spørsmålene ble svart relativt kort, hvor vi ønsket at objektet skulle utdype. Det ble derfor valgt å sette opp etterfølgingsspørsmål.

Målet ved å benytte en strukturert intervjuguide var for å få intervjuobjektene til å svare på de spesifikke spørsmålene, hvor vi deretter kunne sammenligne svarene, men på den andre siden, ettersom aktørene representerer ulike markeder ble dette utfordrende. Derfor kunne det vært aktuelt å benytte kvantitativt intervju som var ustrukturert, for å kunne treffe den aktuelle aktøren vi intervjuet. På denne måten kunne aktøren snakket fritt og ikke vært bundet til faste temaer. Dette kunne resultere at vi oppnådde mer informasjon, og aktørens

synspunkter og meninger kan komme klarere frem. På den andre siden, kunne dette medført at aktøren ikke ville valgt å nevne viktige punkter for oppgaven.

Men det kan også tenkes at dette ville vært vanskelig å gjennomføre, mye grunnet at vi opplevde vanskeligheter med å avtale intervju med Sjøoffiserforbundet og Norges Rederiforbund. Dette kan være grunnet at temaet vi tar opp er omstridt og aktørene ønsker dermed ikke å uttale seg, spesielt når de er usikre på hvilke temaer og spørsmål som skal bli stilt. Derfor ble det valgt å distribuere ut intervjuguiden i forkant av intervjuet, slik aktørene var klar over spørsmålene.

## **7.5 Gyldighet**

For å oppnå og opprettholde gyldigheten i denne oppgaven, har vi måttet innhente data fra pålitelige og anerkjente kilder. Det ble benyttet SSB og sjøfartsdirektoratet for å innhente hovedelementene til oppgaven, som var datagrunnlaget om norske sjøfolk og skipsregistrene. Begge kildene er forvaltningsorgan. Resultatet fra datagrunnlaget er byggesteinene for oppgaven, og det er dermed essensielt at dette ble hentet fra pålitelige kilder.

Når det kom til bakgrunns- og teori-kapittelet benyttet vi flere kilder, hvor vi kombinerte offentlige nettsider, rapporter publisert på nett, utredninger publisert fysisk, nettaviser og bøker/faglitteratur. På denne måten fikk vi et stort overblikk over temaet, og hadde dermed mulighet til å kontrollsjekke informasjonen og deretter hente ut relevant informasjon for denne oppgaven. For å opprettholde gyldigheten måtte vi være objektive når vi skrev oppgaven, og objektive når det kom til informasjon vi hentet ut. Det måtte bli hentet ut informasjon som var til fordel for begge partene, og ikke kun støttet en part. Selv om hovedfokuset var på om norske sjøfolk vil fortsette å være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden.

Under kvalitativt intervju, intervjuet vi direktør fra NHO sjøfart Frode Sund og leder for kommunikasjon fra Norsk Sjøoffiserforbund Syver Grepstad. For oss var det viktig at å ikke lede intervjuet i en retning. Derfor la vi stor vekt på at spørsmålene ikke skulle være ledende og åpne for at aktørene skulle få lov til å svare fritt mulig fra deres ståsted. Enkelte av oppfølgingsspørsmålene var noe ledende, men i disse tilfellene valgte vi å gjøre dette,

fordi da hadde aktøren allerede tatt opp temaet. Sammendragene ble skrevet etter beste evne for å formidle det aktørene sa i intervjuet uten at vi tok bort eller la til for mye utenom kontekst. Derfor velger vi også å legge ved transkriberingen dersom noen er interessert i å se rå intervjuet. Samtidig som hvis noen skulle ønske å bruke data fra denne oppgaven til videre forskning så er det lett tilgjengelig.

## 8 Konklusjon

Nå har vi kommet til den delen av oppgaven hvor vi skal forsøke å oppsummere de viktigste momentene vi har tatt opp i oppgaven for problemstillingen. Deretter konkludere problemstillingen vi har satt for oppgaven «Vil norske sjøfolk være en del av Norge som sjøfartsnasjon i fremtiden?». Avslutningsvis vil vi ta opp momenter i denne oppgaven som vi nå i ettertid ser på interessante poeng for å fortsette denne diskusjonen og fremme videre forskning.

For norske sjøfolk så viser tallene per nå negativt, men dette har gode argumenter for å være på grunn av midlertidige begivenheter som er ute av kontroll. Derfor er det vanskelig for oss å kunne si noe med sikkerhet på hvordan utviklingen for norske sjøfolk vil være i den fremtiden når det kommer til tallfestet grunnlag. Skipsregistrene viser en trend for at norske rederier velger å benytte seg av NIS, som er et satsningsområde for myndighetene de siste årene. Som vi har erfart i denne oppgaven har ikke en økning i NIS registeret direkte betydning for økningen av arbeidsplasser for norske sjøfolk.

Den maritime verdikjeden som vi har i Norge er sett på som viktig med bred enighet politisk og næringsmessig, men for oss virker det som norske sjøfolk er en lite prioritert del av den maritime klyngen. Tiltak for å beholde bestanden av norske sjøfolk er til stede, men vi erfarer at disse tiltakene kan se ut til å bare ha en reduserende effekt på den negative trenden for norske sjøfolk. Rollen norske sjøfolk spiller i Norge som en sjøfartsnasjon er absolutt til stede. På lang sikt uten bedre tiltak og ordninger vil rollen til norske sjøfolk spille en mindre og mindre del av den totale maritime verdikjeden i Norge, som i dag gjør Norge til den sjøfartsnasjon.

Kompetanse er et begrep som gjennom denne oppgaven har vært flittig brukt som en bidragsyter for å gi norske sjøfolk bedre konkurransedyktighet. For oss har dette vært et moment som ble avgrenset ut, men vi skjønner at dette er et viktig moment når det kommer til problemstillingen rundt norske sjøfolks arbeidsplasser. Det har tidligere blitt drøftet godt i utredningen «En fremtid for norske sjøfolk». Det vi synes hadde vært interessant er om denne utredningen eller en annen tilnærming til temaet hadde blitt gjort i dagen lys hvor problematikken rundt norske sjøfolks arbeidsplasser fortsatt er relevant tema.



## 9 Referanseliste

Berggreen, Christensen & Kolltveit. *Norsk sjøfart*. Bind 2. Oslo: Dreyers Forlag.

Cappelen Damm (2021). *Samfunnsfaglig metode*. Tilgjengelig fra:

<https://delta2013.cappelendamm.no/vgsamf/binfil/download2.php?tid=1885227&h=cbd1c2f5c8d856417e0a550a995e7b2b&kap=1685917> (Hentet: 06.05.2021)

Falkanger & Bull (2016). *Sjørett*. 8 utgave. Oslo: Sjørettsfondet akademisk.

Henriksen, T. (2020). *Flaggstat*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/flaggstat> (Hentet: 20.03.2021).

Isaksen, T.R. (2018). Ja, Norge er en stormakt på sjøen, *Aftenposten.no*. Tilgjengelig fra:

<https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/71AQXK/ja-norge-er-en-stormakt-paa-sjoeen-torbjoern-roee-isaksen> (Hentet: 23.02.2021)

Lange, K. (1987). *En fremtid for norske sjøfolk*. (Notat 87/1). Sted: Bedriftsøkonomisk Institutt's Utredningssenter.

Lovdata (2021) *Ot.prp.nr.41 (1991-1992) Om lov om endring i lov 20.juli.1893 nr 1 om Sjøfarten m.m. (omorganisering av skipsregistrene og norsk internasjonalt skipsregister m.m.)*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/PUBG/pubg-199192-otprp-41> (Hentet: 12.04.2021).

Nybø, I., (2020) *Grønn, lønnsom skipsfart*. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/gronn-lonnsom-skipsfart/id2790919/> (Hentet: 02.02.2021)

Norges Rederiforbund. (2020). *Fremtiden er maritim*. Sted: Norges Rederiforbund.

Tilgjengelig fra: <https://rederi.no/DownloadFile/?file=367425> (Hentet: 08.03.2021)

Norges Rederiforbund. (2016). *Havnasjonen Norge*. Sted: Norges Rederiforbund.

Tilgjengelig fra: <https://rederi.no/DownloadFile/?file=127150> (Hentet: 08.03.2021)

Norges Rederiforbund, (2021). *Historie*. Tilgjengelig fra: <https://rederi.no/om-oss/historie/> (Hentet: 02.02.2021).

Regjeringen (2021). *Nye tall om norske sjøfolk*.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-tall-om-norske-sjofolk/id2663486/> (Hentet: 05.06.2021).

Sjøfartsdirektoratet (2016). *Eldre fartøy og historikk*. Tilgjengelig fra:

[https://www.sdir.no/sjofart/registrere-naringsfartoy-i-nisnorbygg/Nyregistrering-NOR/passasjerskip-15-m-og-mer/eldre-fartoy-og-historikk/#Norsk Ordin% C3% A6rt Skipsregister- NOR ble opprettet 1. august 1992](https://www.sdir.no/sjofart/registrere-naringsfartoy-i-nisnorbygg/Nyregistrering-NOR/passasjerskip-15-m-og-mer/eldre-fartoy-og-historikk/#Norsk%20Ordin%C3%A6rt%20Skipsregister-NOR%20ble%20opprettet%201.%20august%201992)  
(Hentet: 24.03.2021)

(A) Sjøfartsdirektoratet (2021). *Fartsområder for skip i NIS*. Tilgjengelig fra:

<https://www.sdir.no/sjofart/registrere-naringsfartoy-i-nisnorbygg/nyregistrering-i-nis/fartsomrader-for-skip-i-nis/> (Hentet: 08.04.2021). (A)

(B) Sjøfartsdirektoratet (2021). *Hva skiller NIS- og NOR- registrene*. Tilgjengelig fra:

<https://www.sdir.no/sjofart/registrere-naringsfartoy-i-nisnorbygg/hva-skiller-nis-og-nor-registrene/> (Hentet: 08.04.2021).

(C) Sjøfartsdirektoratet (2021). *Tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs*.

Tilgjengelig fra; <https://www.sdir.no/sjofart/for-rederi/tilskudd-til-sysselsetting-av-sjofolk/>  
(Hentet: 03.06.2021)

UNCTAD (2021). *Review of maritime Transport 2018*. Tilgjengelig fra:

<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2018?fbclid=IwAR0D51-UtpGrjrUo9pHWv0QSIa8KJjZOTryEBbfeyebIHQteSW6iJ6mnNU0> (Hentet: 02.02.2021)

