

## Forprosjekt – anbud på fergestrekninger og virkning for bemanning på fergene

I dette forprosjektet har vi undersøkt om, og eventuelt hvordan anbudsregimet på fergestrekninger påvirker bemanningen på innenlandske fergestrekninger. Prosjektet er gjort på oppdrag for Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

### Bakgrunn

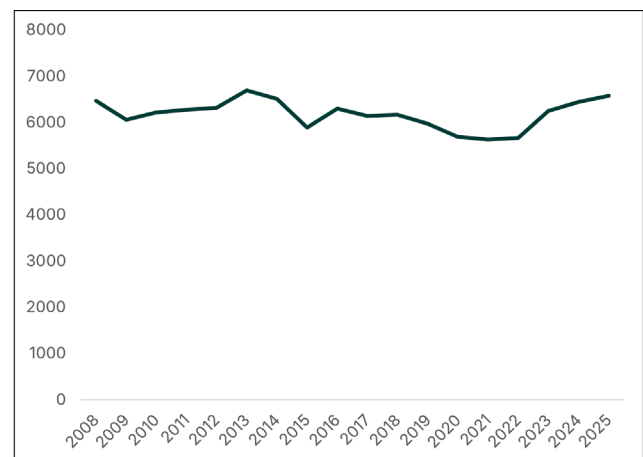
Det er Sjøfartsdirektoratet som er utøvende kontrollorgan for at norsk ferge- og lokaltrafikk skjer på en trygg måte, både for passasjerer og de som jobber om bord på båtene. Bemanningsforskriften av 2009 (FOR-2009-06-18-666) av skip er blant annet en sentral regulering. Hvert enkelt skip skal ha en sikkerhetsbemanning som både omfatter bestemte stillingsbetegnelser og kvalifikasjonskrav som er nødvendige for å ivareta sikkerheten til skipet og de som er om bord. Sikkerhetsbemanningen skal også være tilstrekkelig til å hindre forurensing av det marine miljøet. Rederiene foreslår den sikkerhetsbemanningen som de mener er nødvendig for et fartøy. Endelig sikkerhetsbemanning fastsettes av Sjøfartsdirektoratet. Sikkerhetsbemanningen for ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet skal også vurderes etter type samband, tonnasje og kapasitet.

Bemanningsforskriften gir mulighet for unntak eller fravik etter skriftlig søknad til Sjøfartsdirektoratet. Det må være spesielle grunner for et fravik, det må være sikkerhetsmessig forsvarlig og det må ikke være i strid med internasjonale overenskomster Norge har sluttet seg til (§ 3).

I SSBs statistikkbank er det mulig å se antall sysselsatte innenfor næringsgrupperingen Innenlandske kyststruter med passasjerer (NACE 501.2). Kategorien

består av «passasjertransport (lokalfart og kystfart) samt transport av passasjerer og kjøretøy på ferjeruter tilknyttet offentlig veisamband».<sup>1</sup> Figur 1 viser utviklingen i antall sysselsatte innfor næringen fra 2008 til 2025.

Figur 1 Antall sysselsatte per 4. kvartal i passasjertransport (lokalfart og kystfart) samt transport av passasjerer og kjøretøy på ferjeruter tilknyttet offentlig veisamband (NACE 50.102) etter år<sup>2</sup>



Jevnt over har antall sysselsatte ligget mellom 6000 og 6500 i hele perioden. Det var en nedgang rundt 2015. Det skyldes i hovedsak at statistikken ble lagt om til å basere seg på a-meldingen.<sup>3</sup> Nedgangen mellom 2019 og 2023 skyldes sannsynligvis lavere sysselsetting i fergetrafikken på grunn av redusert fergetrafikk i pandemiårene. Utenom disse to periodene er det et rimelig stabilt antall sysselsatte. Denne sammenstillingen kontrollerer imidlertid ikke

<sup>1</sup> Se <https://www.ssb.no/klass/klassifikasjoner/6>

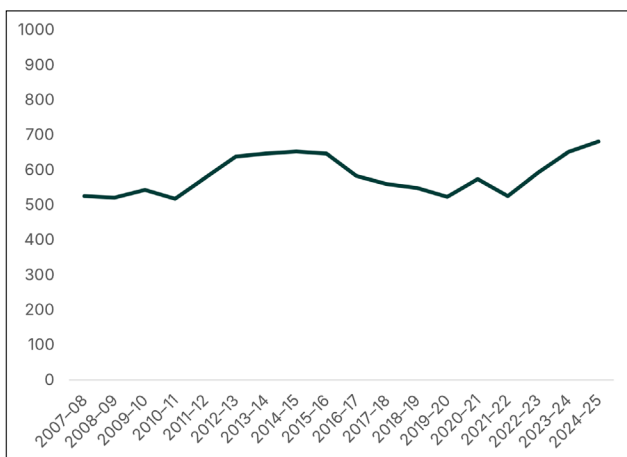
<sup>2</sup> Kilde: <https://www.ssb.no/statbank/table/13470?sq=30123461>

<sup>3</sup> A-meldingen er en månedlig rapportering som arbeidsgivere sender til Skatteetaten, Nav og SSB, og inneholder opplysninger om ansattes inntekt, arbeidsforhold og forskuddstrekk.

for eventuelle endringer i antall fergesamband og skiller heller ikke mellom de som er ansatt på fartøyene og administrativt ansatte i rederiene.

Det er også mulig å undersøke rekrutteringen inn til skipsfartsnæringen ved å se på antall avlagte fagbrev i matros- og motormannfaget (skipsmotormekaniker fra 2023). Avlagt fagbrev i motormannfaget er normalt vegen inn til å bli maskinist via fagskoleutdanning. Etter fagbrev som matros kan du gå videre på fagskole for å bli styrmann og med mulighet til å bli kaptein. Utdanning som styrmann er også mulig via høyskolevegen, det vil si fra studiespesialisering til en bachelor i nautikk. Figur 2 viser antall avlagte fagbrev per skoleår i matrosfaget og motormannfaget.

Figur 2 Avlagte fag- og svennebrev for matros og motormannfaget/skipsmotormekanikerfaget 2007–2025<sup>4</sup>



Som vi ser, er det en topp i avlagte fagbrev mellom 2011 og 2016 hvor det ble avlagt rundt 650 fagbrev per år i de to fagene. Deretter synker det gradvis før en ny markant oppgang i 2023 hvor man nærmer seg 700 fag- og svennebrev. Rekrutteringsbasen for matroser og motormenn er dermed ganske stabil. Så er det ikke sånn at alle vil gå inn i fergenæringen – både utenriksfart, offshore, brønnbåter og andre deler av skipsfartsnæringen konkurrerer om de samme hodene.

### Problemstillinger og metodisk opplegg

I dette forprosjektet har vi sett nærmere på følgende:

- Er det et press i anbudsprosessen på sikkerhetsbemanningen for å redusere kostnadene og øke mulighetene til å vinne anbud?
- Kan andre ansatte, for eksempel innen catering, inngå i sikkerhetsbemanningen?
- I hvilken grad påvirker teknologien bemanningen på fergene?
- Hvordan tenker de som kjøper inn fergestrekninger på anbud om sikker bemanning?

Prosjektet bygger først og fremst på kvalitative intervjuer med sentrale aktører i fergenæringen. Vi har gjennomført et gruppeintervju med Sjømannsforbundet, med to offentlige innkjøpere av innenlandske fergetjenester, Sjøfartsdirektoratet og to rederier.

Siden dette er et forprosjekt, er ikke hensikten å konkludere på problemstillingene, men å undersøke nærmere om og eventuelt hvordan problemstillingene kan belyses i større bredde i form av et eventuelt hovedprosjekt.

### Skaper anbud press på sikkerhetsbemanningen?-

Det er flere elementer i kostnaden ved å drifte en fergestrekning. Ett av disse er sikkerhetsbemanningen som er satt på fartøyet og som bestemmer hvor mange ansatte rederiet til enhver tid må ha om bord for å ivareta sikkerheten for personer og verdier. Når vi spør de ulike aktørene om nivået på sikkerhetsbemanningen påvirker anbudene, får vi noe ulike svar. Sjøfartsdirektoratet beskriver at sikkerhetsbemanning skal ivareta et sett av driftsfunksjoner og arbeidsplasser på fartøyene knyttet til sikkerheten om bord. Den faktiske bemanningen må dekke summen av oppgaver og kan gå ut over det

<sup>4</sup> Kilde: Utdanningsdirektoratet: <https://www.udir.no/tall-og-forskning/statistikk/statistikk-fag-og-yrkesopplaring/fagbrev/fagbrev-utdanningsprogram/>

antallet ansatte som skal dekke sikkerhetsbygningen. Bemanning ut over sikkerhetsbemanningen er i stor grad opp til rederiene selv.

Både den satte sikkerhetsbemanningen og mulighet for dispensasjoner fra den, vil påvirke kostnadene for rederiene. Når vi spør direktoratet om hvorvidt anbud har påvirket rederienes forslag til sikkerhetsbemanning og dispensasjoner på skipene, bekrefter de en slik sammenheng:

Siden anbudene i stor grad dimensjoneres etter pris man kan levere over mange år, vil rederiene naturligvis søke å unngå unødvendige stillinger. Bemanning er en av faktorene de faktisk kan påvirke og konkurrere på, og derfor blir etablerte bemanningsløsninger utfordret ... Det er en del fartøy som har dispensasjon, men det avhenger jo av hvor stor båt og bemanning man har. Har man liten bemanning i utgangspunktet, er det lite rom for redusert bemanning og besparelser. (Sjøfartsdirektoratet)

Både ett av rederiene og representanter for fagforeningene mener å ha sett at det har skjedd en viss innstramning fra direktoratet knyttet til nivået på sikkerhetsbemanningen de siste årene. Det vil si at bemanningen i noen tilfeller blir satt litt høyere enn det som ble gjort tidligere. Rederiet beskriver at det først og fremst er på de mindre fergene bemanningen har blitt satt høyere, og at det på de mellomstore er omtrent som før.

Ett av rederiene var også opptatt av at ved overgangen til det grønne skiftet var bemanningens del av kostnaden ved et fergesamband redusert og flyttet mer over på kostnaden ved å bygge nye eller bygge om eksisterende ferger:

Nå som vi står i den grønne omstillingen, er det snarere kapital og investeringer som utgjør den viktigste delen i anbudet, og ikke bemanningen [...] Tidligere utgjorde mannskapet omtrent 40 prosent av driftskostnadene, men i dag er mannskapsandelen av kostnadene redusert til ned mot 20 prosent. (Rederi)

Samtidig påpeker en av innkjøperne at forholdet mellom investeringskostnader, drivstoff og mannskap går i bølger. Næringen i dag er inne i en periode der investeringskostnaden nok er høyere enn normalen, men noen år fram i tid kan det gå mer tilbake til normal fordeling mellom kostnadene.

### **Kan andre funksjoner om bord inngå i sikkerhetsbemanningen?**

Sikkerhetsbemanningen har tradisjonelt vært ivaretatt av mannskapet på broen, maskinene og matrosene om bord. Samtidig er det i en del tilfeller annet personale som også opererer om bord, som for eksempel de som jobber med catering og renhold. Disse kan, gitt at de oppfyller de formelle kravene i form av riktige kurs, inngå som en del av sikkerhetsbemanningen. Ut fra intervjuene framstår det imidlertid ikke som om dette er særlig utbredt. Dels skyldes det at på en del ferger er catering overlatt til selvbetjeningsløsninger som krever mindre personale. Renhold er ofte satt ut til eksterne renholdsbedrifter og er da ikke en del av rederiets besetning om bord. Ett av rederiene beskrev det slik:

Vi har kanskje en håndfull båter med slike tilfeller i vårt system, men som regel er cateringpersonellet del av tilleggsbemanningen på en båt.

### **I hvilken grad påvirker teknologien bemanningen på fergene?**

Den teknologiske utviklingen innen maritim næring og for fergene har vært stor de siste fem til ti årene. For det første har det vært teknologisk utvikling knyttet til det grønne skiftet, med dreining vekk fra diesel og over på mer klimavennlige alternativer som LNG (gass), rene strømløsninger og hybride løsninger der ulike drivstoffsystemer kombineres. For det andre har det vært en utvikling mot mer autonome drifts- og navigasjonssystemer. Det er med dagens teknologi teoretisk mulig å seile et skip uten folk om bord. Mer vanlig er kanskje automatiserte systemer som utfører en del av oppgavene som mannskapet tidligere sto for alene. Autocrossingsystemer kan styre fergene fra avgang og fram

til kaien hvor mannskapet tar over og legger til. Fergen følger da en programmert rute, og systemer setter best mulig fart og kurs for å optimalisere energiforbruket. Slike systemer kan også brukes i kombinasjon med systemer som automatiser selve tilkoblingen til kaia. Det testes også ut i dag løsninger der en del av maskinistoppgavene skal legges til landbaserte sentraler. Alle disse løsningene innebærer en teknisk mulighet for å drifte fergene med færre ansatte om bord. Både rederiene og Sjøfartsdirektoratet hadde tanker rundt automatisering og autonomi, og at det på sikt kan påvirke mannskapet og bemanningen om bord.

Autonomi har foreløpig ikke gitt noen effekt på mannskapet. Poenget, slik vi ser det, er å ta i bruk den tilgjengelige teknologien for erfaringens del. Om noen år tror vi at det kan være mulig å diskutere i hvilken grad det kan ha en effekt på mannskapet. Vi vet at det utdannes få sjøfolk for tiden, så vi anser at det både er et sikkerhetsmessig aspekt ved autonomi, og sekundært at man kan høste noen effekter av det på sikt. (Rederi)

Når båten kan fjernstyres fra land, behøver ikke mannskapet om bord å ha denne type kompetanse. Da vil båtene primært bestå av vertskapsbemanning som kan håndtere nødssituasjoner og lignende. Det vil altså primært påvirke kompetanseprofilen om bord, fremfor antallet. Ved diskusjoner rundt bemanningsnivå er det sjelden fartøyets ordinære drift som er det springende punkt, det er nød- og redningssituasjoner som er utfordringen. (Sjøfartsdirektoratet)

Som i andre deler av arbeidslivet er det rimelig sikkert at digitalisering og ny teknologi vil påvirke mannskapet om bord på både ferger og annen skipsfart. Det er imidlertid vanskelig å si noe sikkert om i hvilken grad og på hvilke måter påvirkningen vil skje.

### **Innkjøpernes syn på sikkerhet i fergeanbud**

Innkjøperne av fergesamband var klare på at

sikkerhet og sikkerhetsbemanning var noe de som innkjøpere ikke burde legge seg bort i, og at det var best for alle at det lå til Sjøfartsdirektoratet:

Vi er tjent med å ha to adskillige myndigheter som ikke nødvendigvis alltid har det samme målet. Jeg tenker at det er rett at «sikkerhetsmyndighetene» har det ansvaret. Vi er selvsagt interessert i å finne gode løsninger dersom det er noe som ikke fungerer, men at vi skal gå inn i en sikkerhetsmyndighetsfunksjon, har jeg ikke noen tro på. (Innkjøper av fergesamband)

I driftssammenheng er vi en ren kontraktør. Det vil si at vi kjøper en komplett pakke fra rederiene. Vi setter naturlignok ganske mange krav, men mange av kravene er myndighetsbestemt, derunder sikkerhetsbemanningen. Vi setter ikke noen ytterligere krav til det utover hva Sjøfartsdirektoratet har satt. (Innkjøper av fergesamband)

Selv om de var klare på at sikkerhet ikke burde være deres ansvar, hadde de også noen tanker om hvordan sikkerhetsbemanningen faktisk settes. Det var en viss bekymring for at bemanningen var noe knapp, særlig på større båter:

Det er jo eksempler på ferger som tar over 100 kjøretøy og 300 mennesker, som kun har fire personer i sikkerhetsbemanning. Det synes vi ikke noe om. Vi har ikke utfordret Sjøfartsdirektoratet på dette, men med en ferge av den størrelsen skulle vi helst ha sett større mannskap om bord. Det handler ikke bare om sikkerhet, men også om arbeidsmiljø, intensitet og arbeidsmengde. (Innkjøper av fergesamband)

### **Avslutning**

Dette forprosjektet har undersøkt hvordan anbuds-systemet for norske fergestrekninger kan påvirke bemanningen om bord. Sikkerhetsbemanning fastsettes av Sjøfartsdirektoratet, men rederiene foreslår bemanningsnivået og kan søke om unntak.

Antall ansatte i næringen har vært relativt stabilt (cirka 6000–6500) fra 2009, mens rekrutteringen via fagbrev har gått ned de siste årene, noe som kan gi mangel på arbeidskraft i årene framover.

#### Funn fra intervjuer tyder på:

- Anbud skaper kostnadspress og bemanning er en faktor rederiene forsøker å optimalisere.
- Samtidig har Sjøfartsdirektoratet krav til sikkerhetsbemanning, noe som kan motvirke kutt i bemanning.
- Teknologi og automatisering kan på sikt redusere behovet for mannskap eller endre kompetansekravene til de som er om bord.
- Andre yrkesgrupper om bord (som catering) brukes i liten grad i sikkerhetsbemanningen.
- Oppdragsgivere holder seg bevisst unna sikkerhetsvurderinger, men uttrykker en viss bekymring for lav bemanning på store ferger.

For å besvare denne typer problemstillinger trengs det data av både kvantitativ og kvalitativ art.

SSBs næringskoder er egnet til å avgrense bransjen ved bruk av standard for næringsklassifisering. Det vil dermed være mulig å analysere utviklingen i de sysselsatte over tid. Alderssammensetningen vil for eksempel si mye om hvor mange arbeidstakere som går ut av næringen de neste årene. Disse vil da på ett eller annet vis måtte erstattes for å holde fergen i drift framover. Det er også mulig å kartlegge hvordan arbeidskraften beveger mellom fergenæringen,

andre deler av skipsfarten og eventuelt også ut av maritim sektor. Det vil på bakgrunn av slike analyser av historiske data også være mulig å gi noen scenarier for arbeidskraftbehovet de nesten 10–20 årene.

Forprosjektet baserer seg på et begrenset antall kvalitative intervjuer. Intervjuer er særlig godt egnet til å kartlegge komplekse mekanismer der mange faktorer som ikke nødvendigvis er kjente kan påvirke situasjonen, for eksempel hvordan teknologien utvikler seg innfor det maritime området. Et eventuelt hovedprosjekt bør derfor ha et vesentlig kvalitativt element. Aktuelle informanter er representanter for flere rederier, utdanningsinstitusjonene, teknologisektoren som utvikler nye digitale løsninger til maritim sektor, parten i arbeidslivet, myndighetene innkjøpere av fergetjenester med mer. Denne type tilnærminger vil kunne gi et viktig bidrag til å forstå i hvilken retning sektoren kan tenkes å bevege seg i årene framover.

I dette forprosjektet har vi undersøkt om, og eventuelt hvordan anbudsregimet på fergestrekninger påvirker bemanningen på innenlandske fergestrekninger. Prosjektet er gjort på oppdrag for Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

**Rolf K. Andersen** er forsker ved Fafo.