

Norsk skipsbygging i europeisk farvann

Bransjens interesseorganisasjon i kjølvannet av EØS-avtalen

Jørn Brunæs



Masteroppgave i statsvitenskap
Det samfunnsvitenskaplige fakultetet
Institutt for statsvitenskap



UNIVERSITETET I OSLO

Høsten 2008

Forord

Å skrive denne masteroppgaven har vært et dypdykk inn i norsk skipsbyggingsbransje og dens omgivelser som ikke har latt meg gå umerket. Jeg har gjennom å studere dokumenter og foreta intervjuer tatt inn store mengder informasjon. Deriblant finnes en mengde detaljer som jeg gjerne skulle dele med andre, men som ikke har plass i denne oppgaven. Dette gjelder anekdoter fra informantene om aktører og hendelser de har møtt på i sitt arbeid, men også små enkle fakta som at verdens første skipsverft til å ta i bruk laserteknologi var Framnæs Mekaniske Værksted i min fødeby Sandefjord på slutten av 1960-tallet.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle informantene for deres imøtekommenhet og åpenhet i forbindelse med intervjuene og en spesiell takk til TBL som åpnet sine arkiver til min frie benyttelse. Stor takk også til min veileder Morten Egeberg som har bidratt med gode innspill og oppmuntringer underveis i oppgaveskrivingen. Takk også til mine foreldre, svigerforeldre og bror Ole som har bidratt med barnepass og korrekturlesing. Sist men ikke minst takk mine kjære Tone, Anna Cecilie og Sofie som tålmodig har ventet på at jeg skulle komme hjem og som har varmet mitt hjerte mellom arbeidsøktene.

Oppgaven inneholder totalt 27.001 ord.

Oslo, 8. desember 2008

Jørn Brunæs

Innhold

1.INNLEDNING.....	1
2.TEORI.....	5
2.1NYFUNKSJONALISME.....	6
2.2INTERGOVERNMENTALISME.....	8
3.DESIGN, METODE OG KILDER.....	11
3.1DESIGN.....	11
3.2METODE OG KILDER.....	11
3.2.1Intervjuer.....	12
3.2.2Skriftlige dokumenter.....	12
3.2.3Undersøkelsens troverdighet og gyldighet.....	13
4.SKIPSBYGGING I NORGE.....	15
5.EU OG SKIPSBYGGING.....	19
5.1EUROPAS SKIPSBYGGINGSINDUSTRI.....	19
5.2EU'S SKIPSBYGGINGSPOLITIKK.....	20
5.2.1Statsstøtte - Direktiver, forordninger og rammebestemmelser.....	20
5.2.2 Andre politikkområder og sektoroverskridende/horisontale programmer.....	24
5.3OPPSUMMERING.....	26
6.TBL MARITIM.....	27
6.1TBL SKIP + TBL SKIPSUTSTYR + NMK = TBL MARITIM	27
6.2SKIPSBYGGERIER OG FARTYBYGGJARAR.....	29
6.3ORGANISASJON OG ENDRING.....	29
6.4KONKURRANSE.....	31
6.5ARBEIDSFORMER.....	32
6.6STØRRELSE TELLER.....	32
6.7EUROPA I SIKTE.....	33
6.8OPPSUMMERING OG VURDERING.....	34
7.PÅVIRKNINGSKANALER.....	35
7.1EURO-GROUPS.....	38
7.1.1Community of European Shipyards' Associations, CESA.....	39
7.1.2European Marine Equipment Council, EMEC.....	49
7.1.3LeaderSHIP 2015 – skipsbyggingsindustrien setter alle kluter til.....	51

7.1.4	<i>TBL Maritim på slep</i>	54
7.1.5	<i>Oppsummering og vurdering</i>	58
7.2	EU-INSTITUSJONENE.....	60
7.3	MARITIME INDUSTRIES FORUM - MIF.....	61
7.4	NORSKE ORGANISASJONER.....	63
7.4.1	<i>TBL</i>	64
7.4.2	<i>NHO – Næringslivets hovedorganisasjon</i>	64
7.4.3	<i>Norges Rederiforbund</i>	65
7.4.4	<i>Maritimt Forum</i>	66
7.4.5	<i>Oppsummering og vurdering</i>	67
7.5	EU-MEDLEMMER.....	68
7.6	AKER.....	69
7.7	NORSKE MYNDIGHETER OG POLITIKERE.....	70
7.7.1	<i>Komiteer og eksperter</i>	71
7.7.2	<i>Innspill og lobby</i>	72
7.7.3	<i>TBL Maritim og norske myndigheter</i>	72
7.7.4	<i>Norges delegasjon til EU</i>	75
7.7.5	<i>Stortingspolitikere</i>	75
7.7.6	<i>Oppsummering og vurdering</i>	76
8.	KONKLUDERENDE BEMERKNINGER	79
8.1	FORVENTNINGER FRA NYFUNKSJONALISME.....	79
8.2	FORVENTNINGER FRA INTERGOVERNMENTALISME.....	82
8.3	YTTRELIGERE BEMERKNINGER.....	83
9.	AVSLUTNING	87
	LITTERATUR/KILDER	92
	APPENDIKS: OVERSIKT OVER INFORMANTENES VERV	101

Oversikt over forkortelser

AWES	Association of European Shipbuilders and Shiprepairers
CESA	Community of European Shipyards' Associations
CoR	Committee of the Regions
DG	Generaldirektorat (Directorate General)
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EFTA	European Free Trade Association
EMEC	European Marine Equipment Council
EMF	European Metalworkers Federation
EMSA	Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået
EMSA	Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået
ESA	EFTA Surveillance Authority
ESPO	European Sea Ports Organisation
EU	Den Europeiske Union
EURACS	European Free Trade Association
EØS	Det europeiske økonomiske samarbeidsområde
FoU	Forskning og utvikling
Kommisjonen	Europakommisjonen
MIF	Maritime Industries Forum
NHD	Næring- og handelsdepartementet
NHO	Næringslivets Hovedorganisasjon
NME	Norske Maritime Eksportører
NMK	Norske Maritime Konsulenter
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
Parlamentet	Europaparlamentet
PIL	Prosessindustriens Landsforening
Rederiforbundet	Norges Rederiforbund
Rådet	Rådet for den europeiske union
SBL	Skipbyggerienes Landsforening
TBL	Teknologiske Bedrifters Landsforening
UD	Utenriksdepartementet
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe
Unionen	EU
WEGEMT	European Association of Universities in Marine Technology and Related Sciences
WTO	World Trade Organisation

Oversikt over illustrasjoner

Illustrasjon 2.1: Typiske påvirkningskanaler sett fra nyfunksjonalismen.....	7
Illustrasjon 2.2: Typiske påvirkningskanaler sett fra intergovernmentalismen.....	9
Illustrasjon 4.1: Den maritime klyngen med rederiene som nav.....	16
Illustrasjon 7.1: Påvirkningskanaler for TBL Maritim.....	38
Illustrasjon 7.2: Land med medlemmer i CESA og konsentrasjoner av verft.....	41
Illustrasjon 7.3: CESAs tilknytninger til EU-institusjonene.....	46
Illustrasjon 7.4: Veier til EU-vedtak sett fra interesseorganisasjoner i Norge og EU-land... 	70

Bilde på forsiden: "X Bow" av Lars Grepstad ©

1. Innledning

Siden inngangen til 1990-tallet har samarbeidet i Den Europeiske Union (EU) blitt mer omfattende blant annet med flere medlemsnasjoner. Samtidig dekker samarbeidet et videre spekter av saker og er mer forpliktende for medlemmene. Institusjonene på EU-nivå er bygget ut og flere aktører deltar i EU-arbeidet. Begrepet "europeisering" har blitt brukt som beskrivelse av disse utvidelsene, men i statsvitenskaplig sammenheng brukes begrepet også om andre fenomener som følger av utviklingen i EU-samarbeidet. En vanlig fortolkning ser på europeisering som en prosess ovenfra og ned der samarbeidet på EU-nivå påvirker betingelsene for aktører på nasjonalt nivå, og der nasjonale aktører må forholde seg til de nye premissene (Quaglia m.fl. 2007). Det er denne forståelsen som legges til grunn for begrepet i denne oppgaven.

Interessegruppers tilstedeværelse og engasjement i politikktutforming på EU-nivå har steget parallelt med den økte integreringen av saker og aktører i EU-samarbeidet. Et stort antall europeiske interesseorganisasjoner opererer nå på EU-nivå – i 2002 ble det registrert over 900 slike såkalte Euro-group-organisasjoner i Brussel (Eising 2007:203). Men EU-samarbeidet kan også ha konsekvenser for nasjonale interesseorganisasjoner. Blant annet kan de måtte forholde seg til ulike nivåer av myndigheter når stadig flere saker i deres interessesfære berøres av europeiske institusjoner (Eising 2007). En slik utvikling, europeisering, kan medføre et behov hos nasjonale interesseorganisasjoner for å tilpasse seg til nye omstendigheter. De fleste Euro-groups er sammenslutninger av nasjonale interesseorganisasjoner fra de enkelte medlemsland.

Med inngåelsen av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) har Norge fått et tett samarbeid med EU-landene, men dette innebærer også at EU's regelverk angående det indre marked ble innlemmet i norsk lov da avtalen trådte i kraft 1. januar 1994. Dette er lover og regler som fremsettes og vedtas av EU uten at

norske myndigheter har noen direkte påvirkningsmuligheter. På bakgrunn av dette vil også nasjonale aktører i Norge påvirkes av utviklingen i EU og europeisering. Dette åpner for spørsmål om hvilke muligheter og begrensninger europeisering gir for norske interesseorganisasjoner til å fremme sine interesser. Jeg håper denne studien kan være med på å belyse dette.

Jeg vil i denne oppgaven ta for meg TBL Maritim, bransjeorganisasjonen for skipsbyggingsindustrien i Norge.¹ Jeg vil i oppgaven se på hvordan denne har håndtert utfordringer i kjølvannet av Norges tilknytning til EU gjennom EØS-avtalen. Skipsbyggingsvirksomhet ble innlemmet i EØS-avtalen fra 1.mai 1995 og norsk skipsbyggingsnæring har siden dette manøvrert innenfor EU sine bestemmelser på området. Oppgaven vil fokusere på perioden fra 1994 til 2004. I 2004 trådte det i kraft et nytt regelverk basert på en rapport der Europas skipsbyggingsnæring hadde stor påvirkningsmulighet. Andre studier av europeisering av norske aktører har for det meste rettet seg mot offentlig forvaltning og i noen grad mot de større paraplyorganisasjonene i arbeidslivet eller større internasjonale selvskap. Jeg ønsker i denne studien å finne ut mer om hvordan en mindre organisasjon som er spesifikk for én bransje navigerer i et nytt politisk landskap der viktige beslutninger er flyttet fra Oslo til Brussel. Setter de kursen mot et nasjonalt eller overnasjonalt nivå?

Problemstillingen: *Hvordan har europeisering påvirket TBL Maritim?*

Underspørsmål:

- Hvilke påvirkningskanaler har TBL Maritim tatt i bruk og hvordan kan disse valgene forklares?
- På hvilken måte er organisasjonen endret som følge av EØS-avtalen?

Noen elementer som indikere at europeisering har ført til tilpasninger kan bl.a. være tidsbruk, kompetanse, deltakelse, initiativ og ressursbruk.

¹TBL = Teknologiske bedrifters landsforbund.

Temaet for oppgaven og valget av teoretiske perspektiv er til dels inspirert av en hovedoppgave i statsvitenskap fra 2001 som omhandlet NHOs arbeid med EU og EØS (Svarva 2001). Jeg kommer avslutningsvis til å foreta en sammenligning med resultatene fra denne.

Oppgavens undersøkelse vil foregå som en kvalitativ studie av et enkelt case basert på innsamlet materiale fra intervjuer og dokumenter. Som teoretiske forklaringsmodeller benyttes nyfunksjonalisme og intergovernmentalisme. Mer om teori og metode finnes i kapittel 2 og 3.

Praktiske opplysninger

Noen begreper som benyttes gjennomgående i denne oppgaven kan trenge en liten avklaring. TBL Maritim omtales i oppgaven som en interesseorganisasjon. Ikke-statlige organisasjoner har blitt benevnt på flere måter hvor uttrykk som lobbyvirksomhet, pressgrupper, interessegrupper og interesseorganisasjoner har vært blant de vanligste (Eising 2007:204).² *Interessegruppe* beskriver ganske vidt ulike typer sammensetninger av interesseaktører som enkeltaktører i form av firmaer, ad hoc grupperinger for enkeltsaker og mer etablerte større grupperinger.

Interesseorganisasjon beskriver interessegrupper som er samlet og formalisert i en organisasjon med en tiltenkt kontinuitet (ibid). Det vil fremkomme i kapittel 6 at TBL Maritim er satt sammen av tre tidligere bransjeforeninger. 'TBL Maritim' vil bli brukt både til å omtale den nye organisasjonen fra 2004 men også som en samlebetegnelse for de tre bransjeforeningene i tiden før dette. Der det er nødvendig å skille disse bruke bransjeforeningenes egne navn. En oversikt over andre viktige forkortelser og begrep som er benyttet finnes foran i oppgaven.

Oversikten over litteratur og kilder er delt inn i faglitteratur, dokumenter og informanter. Dette er gjort i samråd med veileder for å få en bedre oversikt, blant annet fordi det er brukt mye dokumenter.

²Ikke-statlige organisasjoner omtales ofte forkortet som NGO for Non-governmental Organization.

Oppbygging

I **kapittel 2** presenteres teoriene som er benyttet i oppgaven og det utledes forventninger fra disse til undersøkelsens funn.

Kapittel 3 beskriver anvendt metode, bruk av kilder og datainnsamling. Oppgavens reliabilitet og validitet diskuteres.

I **kapittel 4** presenteres en kort oversikt over skipsbyggningsbransjen i Norge og dens bakgrunn og betydning.

I **kapittel 5** presenteres skipsbyggingsindustrien i Europa samt EUs politikk gjeldende for denne sektoren.

Kapittel 6 beskriver TBL Maritim som organisasjon og belyser elementer som kan ha vært påvirket av europeisering.

I **kapittel 7** blir en rekke mulige påvirkningskanaler og bruken av disse gjennomgått og vurdert i lys av problemstilling og forventninger.

Kapittel 8 sammenfatter og konkluderer funnene fra kapittel 6 og 7.

I **kapittel 9** oppsummeres undersøkelsen og konklusjonene sammenlignes med andre undersøkelser. Videre vurderes mulighetene for å generalisere og det gis forslag til videre undersøkelser.

2. Teori

Ulike teorier for europeisk integrasjon har forskjellige måter å gjøre rede for den sosiale virkelighet de søker å beskrive og ulike fremgangsmåter for å innhente kunnskap om dette (Rosamond 2003:126). Jeg skal ikke her foreta noen test av disse teoriene eller foreta noen teoretisk diskusjon om europeisk integrasjon i seg selv.

I denne oppgaven tar jeg i bruk to av de grunnleggende teoretiske tilnærmingene til europeisk integrasjon; nyfunksjonalisme og intergovernmentalisme. Teoriene kan beskrive konsekvensene av europeisk integrasjon for interesseorganisasjoner; hvor de går for å fremme sine saker og hvilke veivalg vi kan forvente oss av dem. Slik sett vil teoriene fungere som forklaringsmodeller for å forstå TBL Maritims endringer og bruk av påvirkningskanaler. De to tilnærmingene legger vekt på ulike nivå for hva som styrer den europeiske integrasjonen. Mens nyfunksjonalismen fokuserer på det overnasjonale, eller EU-nivået, setter intergovernmentalismen nasjonalstaten i sentrum.

Internasjonale organisasjoner er tradisjonelt bygget opp på territoriale prinsipp med nasjonalstater som deltakere. Mens Rådet for den europeiske union (Rådet) kan ses som den tradisjonelle delen av EU-institusjonene er Europakommisjonen (Kommisjonen) den mer spesielle der arbeidet er delt opp etter ikke-territoriale kriterier (Egeberg 2005:107). Generaldirektoratstrukturen og organisasjonen i Kommisjonen er basert på funksjons- og sektorinndeling. Denne oppbygningen er med på å oppmuntre til deltakelse fra interessegrupper for ulike sektorer, særlig på EU-nivå (ibid; Kohler Koch 1997). Med kontorer og stab som er knyttet mot ulike sektorer fremfor medlemsstater får sektorinteresser en enklere og mer direkte adgang til denne institusjonen. Kommisjonens struktur er langt mer forenlig med sektorbaserte organisasjoners interesser og virke og gjør samspillet mellom disse enklere (Egeberg 2005:108). Europaparlamentet har nasjonalt valgte representanter, men er først og fremst organisert etter politisk-ideologiske skiller og i komiteer som er knyttet til ulike sektorer (ibid:107). På bakgrunn av dette ser vi at interesseaktørers

tilganger gjennom Rådet stort sett er begrenset til nasjonale myndigheter, mens det med Kommisjonen og i en viss grad Parlamentet åpner seg langt flere muligheter.

Jeg presenterer her i korte trekk de to teoriene og utleder hvilke forventninger jeg mener disse gir for interesseorganisasjoner og TBL Maritims tilpasninger til europeisering.

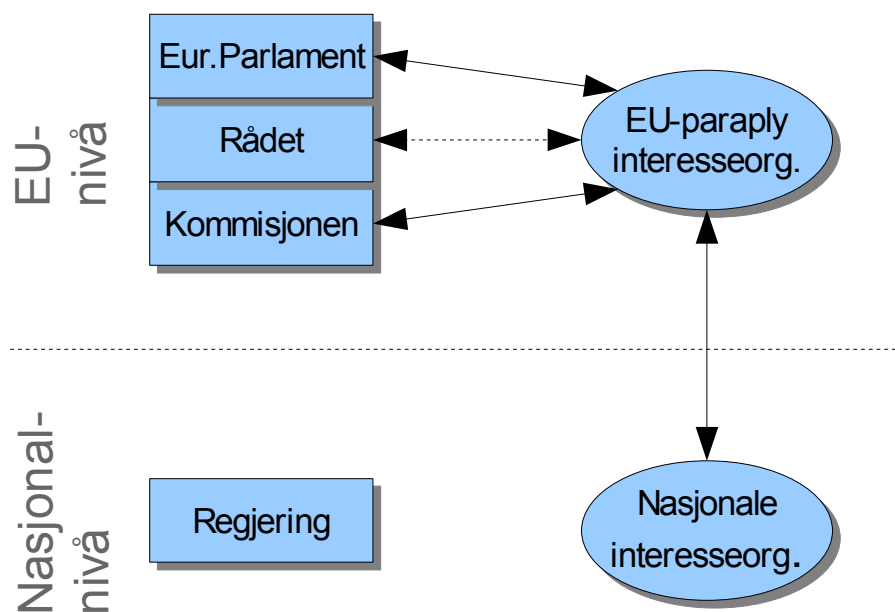
2.1 Nyfunksjonalisme

Nyfunksjonalismen bygger på Haas' (1958, 1964) arbeider fra 1950- og '60-tallet. Denne teorien har et overnasjonalt perspektiv. Et hovedargument i teorien er at nasjonalstater ikke er de eneste aktører på den internasjonale arena, men at også overnasjonale institusjoner og ikke-statlige aktører spiller en viktig rolle i integrasjonsprosessen (Jensen 2003:81).

Et av Haas' (1958) poeng er at samarbeid på et område vil føre til samarbeid på andre områder – en "spill-over" effekt. Når man har et samarbeid på et politisk område vil det skapes press på tilleggende områder om å bli satt på agendaen. Likeledes vil samarbeidet på et område ha behov for en funksjonell samordning med andre områder som berøres av samarbeidet (Jensen 2003:85). På denne måten kan integrasjonen ses som en gradvis oppbygging av funksjoner som ivaretas på EU-nivå. Med en slik politisk og funksjonell oppbygging vil EU-institusjonene få en egen betydning og kunne sette sin egen politiske agenda (Jensen 2003:84). En slik integrasjon vil prege nasjonale aktører på en måte som får dem til å identifisere seg med og skifte lojalitet til det overnasjonale nivået der dette har fått eller tilegnet seg myndighet over nasjonalstatene (Haas 1958). På den ene side vil offentlige tjenestemenn få mer aktivitet med EU-sammenheng og dermed sosialiseres og i høyere grad se saker fra et europeisk perspektiv. På den annen side vil politiske partier og interessegrupper tiltrekkes EU-institusjonene og politikk vil vende seg mot det nye nivået.

Interessegrupper spiller en viktig rolle innenfor nyfunksjonalismen. Interessegrupper og politiske partier anses å spille nøkkelroller som drivkrefter i integrasjonen. Interessegrupper vil redefinere sine interesser, følge den økonomiske og politiske utviklingen og forme overnasjonale organisasjoner på EU-nivå (Eising 2007:217; Jensen 2003:87). De vil være pådrivere for integrasjonsprosessen i sine hjemland, og tilknytningen til nasjonale aktører vil etterhvert forvitne (Haas 1958).

Nyfunksjonalismen tilsier at gjennom "spill-over" effekter har EU-institusjonene fått en tyngde og betydning som gjør at de i en viss grad kan frigjøre seg fra nasjonalstatenes regjeringer og ha en selvstendig agenda. For aktører å søke makt eller påvirkning betyr å gå til disse "nye" EU-institusjonene.



Illustrasjon 2.1: Typiske påvirkningskanaler sett fra nyfunksjonalismen.

I denne oppgavens tilfelle kan man ut fra nyfunksjonalismen forvente at TBL Maritim og deres kolleger fra skipsbyggingsbransjen i andre europeiske land vil orientere seg mot EU, at dette vil skje gjennom kanaler på EU-nivå og da først og fremst paraplyorganisasjoner. De vil i høy grad gå utenom nasjonale myndigheter.

Jeg forventer ut fra nyfunksjonalismen at:

- TBL Maritim har orientert seg mot påvirkningskanaler på EU-nivå.
- TBL Maritim har deltatt med de andre europeiske bransjeorganisasjonene for skipsbyggingssektoren i paraplyorganisasjoner.
- TBL Maritim har vært pådrivere for EU-politikk og -medlemskap i Norge.
- TBL Maritim har hatt mindre tilknytning til norske myndigheter og aktører.

2.2 Intergovernmentalisme

Intergovernmentalismen startet opp med Hoffmanns kritikk av nyfunksjonalismen på 1960-tallet, men med sitt arbeid fra først på 1990-tallet har Moravcsiks (1991; 1993) vært den fremste eksponenten for denne teoretiske tilnærmingen.

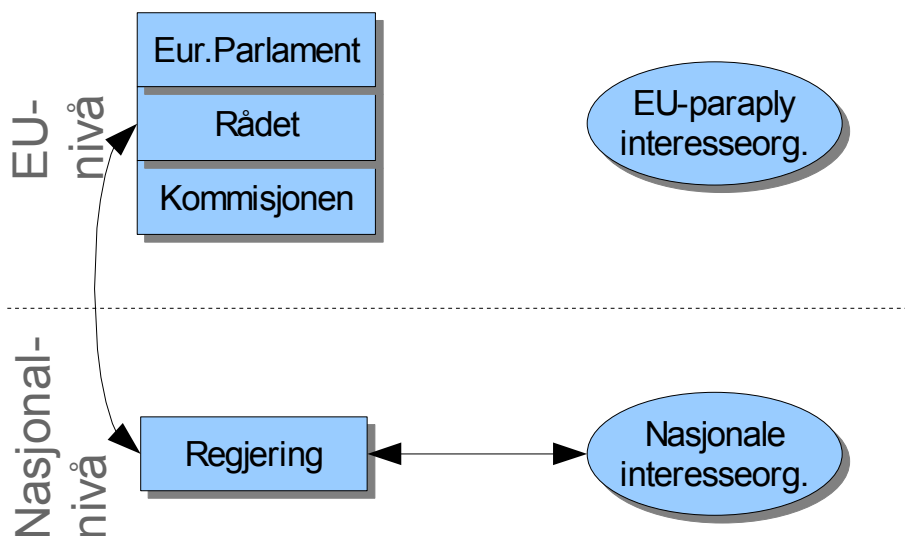
Intergovernmentalismen setter nasjonalstaten i sentrum og tillegger EU-institusjonene liten betydning. Moravcsik (1991:25) ser EU-politikk som lite annet enn en fortsettelse av nasjonal politikk men med andre midler. De overnasjonale (EU-)institusjonenes rolle ser han som begrenset til det å sikre eksisterende mellomstatlige avtaler (Moravcsik 1991:56).

Et av intergovernmentalismens poeng er at nasjonene er suverene og at det er medlemsstatene som kontrollerer EUs utvikling og politikk (Cini 2003:96).

Intergovernmentalismen ser også interessegrupper som viktige aktører, men da som pressgrupper for å forme nasjonalstatenes preferanser (Cini 2003:103). Rollen interessegrupper spiller på politikkområder som er del i EU-samarbeidet blir avgjort dels av deres makt og evne på den nasjonale politiske arena til å få sine interesser profilert hos sin regjering, dels hvorvidt disse interessene sammenfaller med regjeringens interesser og til sist regjeringens relative makt og evne til å hevde interessene i forhandlingene med de andre medlemslandene (Kohler-Koch 1997:57).

I den grad nasjonalstatene avgir noe av sin suverenitet til EU-institusjoner er det for funksjoner som skal gjøre samarbeidet mer effektivt, eller for saksområder som er lite kontroversielle. EUs overnasjonale rolle blir derfor fremstilt av intergovernmentalister som tjenere for medlemstatene (Cini 2003:96-97). EU-institusjonene blir sett som hjelpemidler uten selvstendig betydning. De er arenaer og sekretariat for medlemstatenes forhandlinger.

Intergovernmentalismen tilsier at politiske utfall på EU-nivå avgjøres i forhandlinger mellom suverene nasjonalstater som er påvirket av pressgrupper fra deres hjemland. EU-institusjonene tillegges ingen selvstendig rolle. For aktører å søke makt eller påvirkning betyr her å gå til myndigheter i egen eller andre nasjoner.



Illustrasjon 2.2: Typiske påvirkningskanaler sett fra intergovernmentalismen.

I denne oppgavens tilfelle kan man ut fra intergovernmentalismen anta at TBL Maritim og deres kolleger fra skipsbyggingsbransjen i andre europeiske land vil orientere seg mot egne eller andre lands myndigheter. De vil altså gå via nasjonale myndigheter for å påvirke europeisk politikk.

Jeg forventer ut fra intergovernmentalismen at:

- TBL Maritim har gått via norske myndigheter.
- TBL Maritim har forsøkt å påvirke via andre lands myndigheter.
- TBL Maritim ikke har deltatt i nettverk basert i EU.

3.Design, metode og kilder

3.1 Design

Denne oppgaven er en kvalitativ empirisk undersøkelse av et enkelt case. Case-studier egner seg godt for studier av organisasjoner (Andersen 1997:163). Med case-studier kan man se på et samfunnsvitenskaplig fenomen i en større kontekst (Yin 2003:13). Det tillater bruk av mange variabler, betinger at man bruker flere informasjonskilder (ibid:13-14). Ved å studere ett fenomen intensivt får man en dypere og mer helhetlig forståelse for dette fenomenet. Ulempen ved å studere bare ett fenomen er blant annet at det gir et dårlig statistisk grunnlag for å generalisere videre. Dog kan case-studier være anvendelige til analytisk generalisering der de empiriske resultat fra to eller flere lignende case støtter samme teori (ibid:32-33). Case-studiet kan dra nytte av tidligere studier og teorier for hvordan man vil foreta datainnsamling og analyse (ibid:14). Min undersøkelse i denne oppgaven har ikke som formål å teste eller utvikle noen teori, men snarere å benytte teoretiske tilnærminger til å forstå fenomenet som er gjenstand for undersøkelsen, TBL Maritim og hvordan de er påvirket av europeisering.

3.2 Metode og kilder

I denne oppgaven har jeg brukt kvalitative data fra ulike kilder. Forut for denne oppgaven hadde jeg fulgt med i utviklingen for skipsbyggingsbransjen i nyhetsmedia. For å bli bedre kjent med aktører og emnet for oppgaven søkte jeg først bakgrunnsinformasjon ved å søke på relevante ord i søkbare databaser som ATEKST³ for nyhetsartikler og BIBSYS⁴ for faglitteratur. Med denne informasjon fikk jeg en pekepinn om aktuelle temaer og hvilke organisasjoner og offentlige institusjoner som var involvert.

³<http://www.atekst.no>

⁴<http://www.bibsys.no>

3.2.1 Intervjuer

Den klart viktigste informasjonskilden har vært informantintervjuene. Jeg var først i kontakt med TBL Skips bransjesjef og i intervju med ham fikk jeg informasjon om hvilke andre personer som har spilt en rolle, både i TBL og utenfor. Disse igjen har pekt ut ytterligere informantkandidater. Oversikt over informantene finnes på side 101. Jeg anser at jeg med dette utvalget har fått tilstrekkelig med informasjon og at jeg har lykket med å få informasjon fra ulike kilder slik at opplysningene kunne kontrolleres mot hverandre. Intervjuene har vært semistrukturerte og jeg har med dette fått svar på de forhold jeg på forhånd hadde ønsket belyst, vi har kunnet gå videre på disse og samtidig har jeg fått viten om andre emner av betydning. De fleste intervjuene har vært direkte, ansikt til ansikt. To har vært telefonintervju og to har vært foretatt som korrespondanse over e-post. Alle informantene har gitt inntrykk av å være åpenhjertige og villige til å gi informasjon. Informantene har fått kjennskap til tema forut for intervjuene, men har ikke blitt forestilt spørsmål i forveien foruten i ett tilfelle. Dette mener jeg har gjort at de har vært forberedt til å kunne svare samtidig som jeg har fått spontane fremfor ferdigformulerte svar. Informantene fra TBL har jeg valgt å anonymisere i oppgaven og er referert til som (*TBL-intervju*), mens de andre vil være referert til med navn. Dette er gjort siden oppgaven vil bli gjort kjent for bransjen og jeg ikke ønsker at enkeltpersoner skal bli konfrontert for å ha vært åpne i intervjusituasjonen. Jeg mener også anonymisering her er relativt uproblematisk siden disse informantene alle representerer samme aktør.

3.2.2 Skriftlige dokumenter

Jeg fikk tidlig full tilgang til TBLs arkiver med egen arbeidsplass. Dette betyr at jeg fikk god tid til å gå gjennom arkivene til TBL Maritim og har der fått innsyn i årsberetninger, møtereferater fra interne møter, møter i CESA, møter med myndighetene, diverse korrespondanse, notater og mer.⁵ Dette har dels vært en kilde til ny informasjon og ledet til spørsmål til informantene., dels har det fungert som en kontroll av informantenes utsagn. Jeg har ikke lykket i å få interne dokumenter fra

⁵CESA er paraplyorganisasjonen for skipsverftsindustrien i EU og beskrives nærmere i kapittel 7.

CESA og EMEC, men har hatt tilgang til alle deres offentlige dokumenter (pressemeldinger, nyheter, rapporter, taler med mer) på deres hjemmeside og noe intern informasjon har jeg fått se via TBLs arkiv.⁶ Informasjon fra EU-institusjonene har jeg fått fra deres offisielle internettsider og fra Europakommisjonens delegasjon til Norge og Island i Oslo. Dette er alt fra lovtekster og kommunikasjoner til pressemeldinger og uttalelser. Jeg har også gjennomgått materiale fra norske myndigheter som stortingsmeldinger, høringer og annet. Informantene har også forsynt meg med, eller henvist til materiale av ulik art. Jeg har i noen sammenhenger benyttet verktøyet Wayback Machine fra The Internet Archive til å finne informasjon fra tiden før jeg startet undersøkelsen.⁷ Her har jeg kunnet se dokumenter og informasjon fra Internett som ikke lenger er lett tilgjengelig. Dette har vært brukt som materiale for intervju spørsmål og til å etterspørre dokumenter hos de originale kildene. Verktøyet kan også være til god hjelp for forskere eller studenter som skal bruke andres referanser til informasjon fra Internett.

3.2.3 Undersøkelsens troverdighet og gyldighet

En undersøkelses *reliabilitet* forteller oss om denne er troverdig, at man ved å la en annen utføre den samme undersøkelsen om igjen ville komme til de samme funn og konklusjoner (Yin 2003:37). Jeg mener at gjennomføringen av denne undersøkelsen kommer ganske klart frem i oppgaven. Alle kilder som er brukt skal være mulig for andre å få tilgang til og de er alle referert til. Intervjuene har jeg lydopptak eller notater fra. At noen av informantene er anonymisert ser jeg ikke som noen stor utfordring da de kan identifiseres dersom man har tilgang til lydopptak og notater. Undersøkelsers *validitet* forteller oss om deres gyldighet, at man faktisk har målt det man hadde tenkt å måle. Man skal sikre presise data og man skal kunne følge en rød tråd fra undersøkelsens problemstilling via datamaterialet til konklusjonene. Ved å bruke ulike typer kilder, både skriftlige og muntlige, og ved å la informasjonen komme fra ulike aktører har jeg fått til en kildetriangulering som er med på å sikre

⁶EMEC er paraplyorganisasjonen for skipsutstyersindustrien i EU og beskrives nærmere i kapittel 7.

⁷The Internet Archive er en organisasjon som siden 1996 har arkivert Internett-sider og fungerer som et slags digitalt bibliotek for elektronisk informasjon slik at dette skal være tilgjengelig for forskere, studenter og almenheten. Mer informasjon finnes på URL: <http://www.archive.org>

presise data. Hoveddelen av intervjuer og innsamling av informasjon har foregått i 2004, mens noe av dette samt analysen er gjort i 2008. Man kan kanskje ha innvendinger om at erindringsproblemer i noen grad kan ha påvirket data. Jeg er imidlertid av den oppfatning at jeg har fått fullgode svar på mine spørsmål også i 2008. Jeg har avslutningsvis i oppgaven trukket inn noen sammenligninger med andre undersøkelser. For at denne undersøkelsen skal ha gyldighet utover dette ene caset så bør den imidlertid helst sammenstilles med tilsvarende undersøkelser av organisasjoner som er mer like TBL Maritim, altså bransjeorganisasjoner.

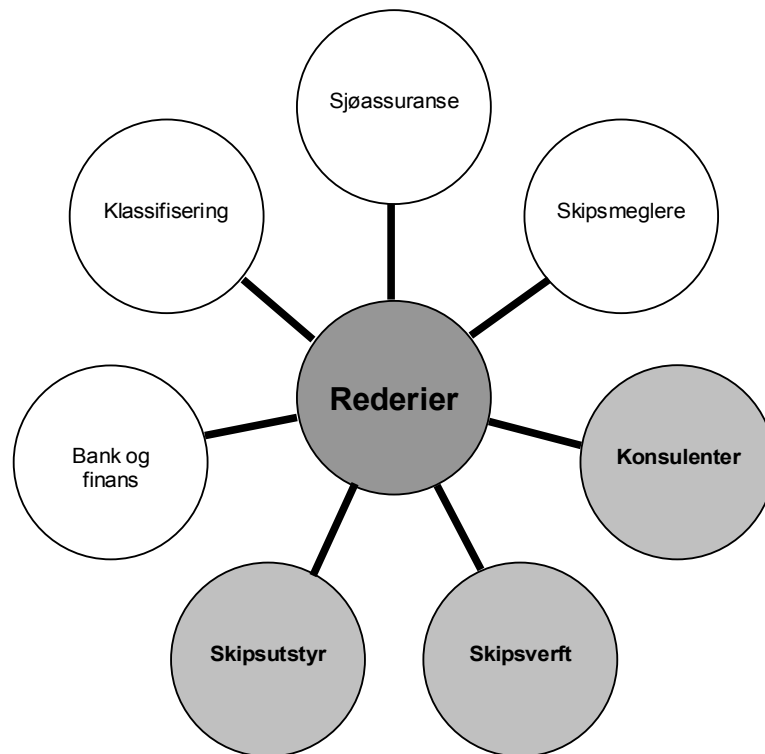
4. Skipsbygging i Norge

Norsk båtbygging har tradisjoner tilbake til før vår tidsregning. Vikingenes langskip er beryktet og kjent for store deler av verden. Dette var avanserte konstruksjoner for sin tid. De var raske, lette, hadde stor bæreevne og de var sjøsterke – perfekte for vikingtokt, men også for de mer fredelige transportoppdrag og handelsreiser. Nettopp kvalitet og avansert teknikk har vært kjennetegn ved norsk skipsbygging helt frem til i dag og man kan finne igjen formgivning fra vikingskip i dagens ultramoderne X-bow skip fra Ulstein-gruppen.⁸ Vår sterke posisjon som maritim nasjon kan kanskje komme av at vi på grunn av vår perifere geografiske lokalisering har måttet basere oss på transport og forsyninger over tøffe havområder og at den denne ulempen har gitt et kompetansefortrinn (Reve og Jakobsen 2001:194).

I moderne tid har norsk rederinæring vokst seg til å bli en av verdens fremste og denne har hatt nære relasjoner til skipsbyggingsindustrien. Rederiene betegnes som drivkreftene og navet i den maritime næringsklyngen (ibid). I den maritime klyngen deltar en mengde næringer med tette koblinger og samspill som bidrar til å utvikle hverandre og skape kompetanse. Flere undersøkelser har betegnet Norges maritime klynge som den kanskje mest komplette næringsklynge i Norge og den fremste maritime klynge i verden etter Japan (Jakobsen m.fl. 2004; Reve og Jakobsen 2001; Wijmolst m.fl. 2003). Det er mange aktører i klyngen, men den sterkeste og viktigste koblingen har vært den mellom skipsbyggingsindustrien og rederiene (Reve og Jakobsen 2001:217-218).⁹ Figuren på neste side illustrerer kjerneelementene i klyngen.

⁸X-bow skipet Bourbon Mistral er avbildet på forsiden av oppgaven og viser den karakteristiske baugen som bøyer bakover.

⁹Andre eksempler på elementer i klyngen er fiskerinæring, sjømenn, maritim utdanning, sjømannskap, forskningsinstitusjoner, havnevesen mm.



Illustrasjon 4.1: Den maritime klyngen med rederiene som nav.

Kilde: Reve og Jakobsen 2001 (217, figur 7-14).

Samspillet i klyngen, og spesielt den gjensidige avhengigheten mellom verft og rederier, har ført til utvikling av avanserte transportløsninger og skipskonstruksjoner som gir hele næringen konkurransefortrinn. Nær alle viktige skipskonsept etter krigen er utviklet i Norge unntatt containerskipet (TBL-intervju).

Skipsbyggingsindustrien har vært omfattende i Norge. På midten av 1970-tallet engasjerte skipsverftene over 33.000 ansatte og skipsutstysproduzenten nærmere 15.000 ansatte. På denne tiden kom norsk skipsbyggingsindustri inn i en kriseperiode som skyldtes at det var en global overkapasitet innen skipsbygging etter at det var bygget opp omfattende konkurrerende skipsbyggingsindustri i Asia. I tillegg hadde oljekrisen i 1973 redusert etterspørselen etter skip. Store deler av industrien ble gående uten oppdrag og over halvparten av arbeidsplassene var truet av nedleggelse. Norske myndigheter forsøkte å holde liv i arbeidsplassene gjennom subsidier, blant

annet gjennom den såkalte skipseksportkampanjen der de ga utviklingsland lån til å kjøpe skip bygget ved norske verft (Dagens Næringsliv 2006). Fra 1980 ble verftene i mindre grad skjermet og det foregikk en nedbygging av byggekapasiteten i Norge, først og fremst gjennom nedleggelse av de store verftene på Østlandet. Disse verftene var relativt store enheter som konstruerte flere typer fartøyer, mens de mindre verftene på Vestlandet var mer spesialisert. Jeg husker selv fra min barndom hvordan oljerigger, lasteskip, ferger og dykkerfartøy ble bygget side om side ved Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord. I perioden 1994-2004 har skipsverftene hatt 5.000-8.000 ansatte, mens innen skipsutstyr har det ligget i underkant av 10.000 ansatte. Verftene er i hovedsak konsentrert på Vestlandet, mens utstysproduzentene er spredd over hele landet. Fra 1990-tallet har det foregått en utvikling mot større verftsgrupperinger og mer internasjonalt eierskap innen både verft og utstyr. Norge hadde per 1997 en global markedsandel av skipsbygging(verft) på rundt 4%, mens skipsutstysindustrien lå på rundt 1,5% (Reve og Jakobsen 2001:205).

Skipsbyggingsindustrien er en global næring som har vært adoptert av flere nyindustrialiserte land. Grunnen til dette er blant annet at de er en industri som sysselsetter mange og som driver frem teknologi også utenfor egen sektor (TBL-intervju). Problemet med slike nyetableringer er at det fort skaper overkapasitet på verdensmarkedet som blir besvart med subsidier for å overleve konkurrentene. Norsk skipsbyggingsindustri og norske myndigheter har lenge vært for et forbud mot alle typer konkurransevridende subsidier. I 1996 kom man frem til en OECD-avtale som skulle avskaffe alle slike subsidier, men siden den ikke ble ratifisert av USA som hadde foreslått avtalen trådte den ikke i kraft.¹⁰ Dette har frustrert norsk og europeisk skipsindustri som har konkurrert med den tungt statlig finansierte koreanske skipsbyggingsindustrien.

Jeg skal ikke utdype norsk skipsbyggingspolitikk her. EUs politikk på dette området har siden 1995 vært implementert i Norge gjennom EØS-avtalen og dette vil bli nærmere beskrevet i neste kapittel.

¹⁰OECD-avtalen: Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry.

5.EU og skipsbygging

Skipsbyggingsindustrien er en viktig næring innenfor EU. Det at det finnes skipsbygging av betydning i de større EU-landene som Tyskland, Frankrike, Storbritannia, Spania og Italia er med på å gjøre at denne næringen får plass på den politiske dagsorden i unionen. Dessuten er skipsbygging en viktig næring blant noen av landene i EUs utvidelser mot øst - som i Polen og Romania samt i kandidatlandet Kroatia. Dette er også med på å sikre skipsbyggingsindustrien fokus fremover.

5.1 Europas skipsbyggingsindustri

I følge Europakommisjonens LeaderSHIP 2015-rapport omfattet europeisk skipsbyggingsindustri per 2003 et nettverk av over 9 000 selskap (Europakommisjonen 2003a:8). Skipsbyggingsindustrien hadde en arbeidsstyrke på over 350 000 direkte ansatte. Av disse var rundt 115 000 ansatt på drøyt 300 skipsverft, mens over 250 000 arbeidet hos utstyrproducenter. Utstyrproducentene består stort sett av små og mellomstore bedrifter. Bransjen omsatte for rundt €34 milliarder (euro) og over halvparten av denne omsetningen var basert på eksport. Skipsverftene eksporterte 75% av sine nybygg, mens utstyrproducentene eksporterte rundt 45% av sin produksjon (EMEC (2006); Europakommisjonen 2003b:25-26). Omsetning og antall ansatte har økt noe etter 2003 i takt med det globale økonomiske oppsvinget.

Skipsbyggingsindustrien er en bransje som er følsom for konjunktursvingninger. I likhet med Norge har skipsbyggingsindustrien i EU-landene sett store forandringer siden oljekrisen midt på 1970-tallet. Den gang hadde skipsverftene alene mer enn 400 000 ansatte og mer enn to tredeler av verftene har siden den gang blitt nedlagt (Europakommisjonen 2003b:5). De som klarte seg gjorde dette ved å gå bort fra standardiserte fartøy som laste- og tankskip der prisen er fremste konkurransefaktor. I stedet har de spesialisert seg på mer avanserte fartøy og bruk av avansert teknologi

der skipets egenskaper er konkurransefortrinn fremfor pris. Dette er skip spesialtilpasset den enkelte kunde, og de bygges i små serier eller bare ett eksemplar. Cruise- og passasjerskip er en av de skipstypene som regnes som en europeisk spesialitet. Som i Norge eksisterer det også sterke maritime klynger i EU-landene regionalt, men man kan også snakke om en pan-europeisk maritim klynge.

Europakommisjonens ansvarsområder er delt mellom ulike generaldirektorat, Directorate-General (DG), ledet av kommissærer utpekt av medlemslandene. Generaldirektoratenes politiske ansvarsområder og kommissærenes portefølje har endret seg noe i forhold til det opprinnelige. Hovedansvaret for skipsbyggingsindustrien har ligget hos DG III Industry under kommissær Martin Bangmann i årene 1995 til 1999 (Santer-kommisjonen, og hos DG Enterprise under kommissær Erkki Liikanen fra 1999 til 2004 (Prodi-kommisjonen). Dog bør det sies at skipsbyggingsindustrien også berøres av flere andre generaldirektorat, og for perioden 1994-2004 med diskusjoner rundt subsidier og internasjonal konkurranse har spesielt DG (IV) Competition vært mye inne i bildet. Kommissærer her var henholdsvis Karel Van Miert og Mario Monti. Bransjens ulike koblinger mot EU-systemet omtales i kapittel 7.

5.2 EU's skipsbyggingspolitikk

Politisk aktivitet innen EU når det gjelder skipsbyggingsindustrien har i stor grad vært preget av de nevnte diskusjoner rundt subsidier og konkurransen fra de østasiatiske landene. Politikk som berører næringsliv mer generelt har også hatt betydning, men jeg vil her forsøke å oppsummere de politiske trekk som mer spesifikt har vært rettet mot skipsbyggingsindustrien.

5.2.1 Statsstøtte - Direktiver, forordninger og rammebestemmelser

Prinsippet om fri og uhindret konkurranse i et åpent indre marked har vært en av grunnstenene i det europeiske samarbeidet. Statlige inngrep som statsstøtte til eget

lands industri anses gjerne som konkurransevridende tiltak. Selv om Roma-traktatens Artikkel 87(1) gir et generelt forbud mot nasjonal statsstøtte, finnes det åpning for at Kommisjonen kan godta statsstøtte hvis støtten har positive effekter (Rydelski 2006:13). Slike positive effekter kan være alt fra styrking av en ønsket aktivitet til større endringer i den økonomiske struktur, og EU gir selv subsidier til blant annet jordbruk, forskning og regional utvikling. Statsstøtte i medlemslandene er underlagt kontrollmekanismer for å sikre like konkurransevilkår. Regler for statsstøtte har vært en del av EUs konkurransepolitikk siden oppstarten.

Skipsbyggingsindustrien har lenge vært regulert av sektorspesifikke regler når det gjelder statsstøtte. En rekke tiltak dannet etterhvert et rammeverk av lover der formålet var å bruke statsstøtten til å bygge opp igjen og opprettholde skipsbyggingsindustriens konkurransevne i et globalt marked. Samtidig skulle det være like konkurransevilkår innen unionen/fellesskapet. Det har imidlertid foregått en gradvis tilnærming fra sektorspesifikke regler til mer generelle regler for statsstøtte som gjelder alle industrisektorer (Čierna 2006:447). Noe som indikerer denne utviklingen er at bestemmelsene på området har gått fra å være rådsdirektiver og rådsforordninger til det noe løsere kommisjons-rammebestemmelser. Dessuten har tillatt nivå av støtte til drift, såkalt kontraktbetinget driftstøtte, gradvis blitt redusert.

7 direktiver

Statsstøtten til skipsbyggingsindustrien har vært regulert av tilsammen syv rådsdirektiver fra 1969 frem til 1999. Det første skipsbyggingsdirektivet¹¹ fra 1969 ble begrunnet med formålet om å korrigere konkurransen på det internasjonale markedet (Čierna 2006:448). Det syvende skipsbyggingsdirektiv¹² fra 1990 var blitt mer omfattende og skulle overtas av en rådsforordning¹³ i 1995. Denne forordningen var basert på OECD-avtalen om normale konkurransevilkår i skipsbyggingsindustrien som ble signert i

¹¹Council Directive (EEC) 262/1969 of 28 July 1969 on the granting of aid to the shipbuilding aimed at correcting competition on the international market.

¹²Rådsdirektiv nr. 90/684/EØF

¹³Rådsforordning (EF) nr. 3094/95

1994. Denne skulle i praksis gjøre slutt på statstøtte til skipbygging og forordningen gikk langt i å tilpasse skipsbyggingsektoren til de generelle statstøttereglene i EU. Da OECD-avtalen ikke trådte i kraft fordi USA ikke ratifiserte avtalen ble det syvende skipsbyggingsdirektiv midlertidig forlenget frem til 1999. Dette er direktivet som var gjeldende da skipsbygging ble innlemmet i EØS-avtalen i 1995 og dermed trådte i kraft som lov for norsk skipsbyggingsvirksomhet.

Rådsforordning

Fra 1999 kom rådsforordning 1540/98¹⁴. I denne understrekes behovet for økt konkurransevne overfor konkurrentene (les: Sørøstasia) og det påpekes at statstøtte i form av kontraktbetinget driftstøtte er en dyr måte å få skipsbyggingsindustrien mer konkurransedyktig på. For å oppmuntre til økt effektivitet og konkurransevne skulle all kontraktrelatert støtte derfor avsluttes fra 2001 i likhet med intensjonene i OECD-avtalen. I stedet for en slik generell støtte satses det i stedet på støtte til investeringer i innovasjon, forskning og utvikling, omstrukturering, regionale investeringer, miljøtiltak og støtte til nedleggelse for å minske overkapasiteten byggevirksomheten. Forbudet mot driftstøtte skapte en del uro blant medlemslandene siden statlig driftstøtte var lett tilgjengelig hos noen av de viktigste konkurrentene, især Sør-Korea.

I rådsforordning nr. 1177/2002¹⁵ tillates det inntil 6% statstøtte, gitt som kontraktbasert driftstøtte, til bygging av skipstyper som var utsatt for det som ble ansett som urettferdig konkurranse fra Sør-Korea¹⁶. EU inngikk en avtale¹⁷ med Sør-Korea i 2000 der formålet var å gjenopprette normal konkurranse med like vilkår for begge parter. Dette omfattet forpliktelser for kapasitetbegrensning, subsidiering, finansiering og underprising. Da Sør-Korea ikke etterfulgte avtalen og undersøkelser viste at de fortsatt tok kontrakter fra europeiske verft, gikk EU i 2002 til sak mot Sør-

¹⁴Rådsforordning (EF) nr. 1540/98 av 29. juni 1998 om støtte til skipsbyggingsindustrien .

¹⁵Rådsforordning (EF) nr. 1177/2002 av 27. juni 2002 om en midlertidig beskyttelseordning for skipsbyggingsindustrien

¹⁶Dette gjaldt containerskip, produkt- og kjemikalie-tankskip og LNG-gasstankskip.

¹⁷Agreed Minutes between the European Community and the Government of the Republic of Korea relating to the world shipbuilding market (EU 2000)

Korea i WTO¹⁸ for brudd på internasjonale regler for subsidiering. EU vedtok da også rådsforordningen som en midlertidig beskyttelseordning for unionens skipsbyggingsindustri. Beskyttelseordningen ble avsluttet i 2005.

Rammebestemmelser

Kommisjonens Rammebestemmelser for statstøtte til skipsbygging ble gjeldende fra 2004. Disse rammebestemmelsene reflekterte målsetningene i Lisboa-strategien¹⁹ og var basert på et initiativ fra skipsbyggingsindustrien kjent som LeaderSHIP 2015-initiativet. Mer om innholdet i LeaderSHIP 2015-initiativet og prosessen rundt dette behandles i kapittel 7.1.3. Rammebestemmelsene skiller seg fra tidligere ordninger ved at de i stor grad nærmer seg EUs horisontale, sektorovergrepene regler for statstøtte. Skipsbyggingsindustrien kan i følge rammebestemmelsene få statstøtte som enhver annen industrisektor i henhold til EUs generelle regler med de unntak der rammebestemmelsene selv har andre regler. Tidligere måtte all statstøtte til skipsbygging være hjemlet i Rådets direktiv og forordninger for sektoren.

Bruken av rammebestemmelser fremfor lovgivning fra Rådet kan ses på som et ledd i målet om å forenkle regelverket for skipsbyggingssektoren og å forene det med de generelle reglene for statstøtte. Rammebestemmelsene er en type "soft law" som har vært vanlig i de generelle statsstøttereglene (Čierna 2006:453). Slike soft law-regler i EU-sammenheng er en type retningslinjer nedfelt i styringsverktøy som ikke har noen juridisk bindende kraft i seg selv, men som kan ha effekt som lov og har som formål å ha en praktisk effekt (Senden 2004:111-113). De kan komme i form av erklæringer, meddelelser, henstillinger, uttalelser og på andre måter. Soft law har blitt et vanlig fenomen i EU i anliggender for det indre marked i takt med økt bruk av horisontal lovgivning (Senden 2004). Det brukes gjerne på områder der det er vanskelig å oppnå enighet mellom medlemslandene, der det er behov for hyppig oppdatering eller i horisontale handlingsprogrammer der flere politikkområder dekkes.

Rammebestemmelser for støtte til skipsbygging gir en indikasjon på hvordan Kommisjonen vil håndtere og handle på dette området samtidig som de har mulighet

¹⁸World Trade Organisation

¹⁹Målsetninger vedtatt av Det europeiske råd på EU-toppmøtet i Lisboa mars 2000.

til tilpasse regelverket underveis. Rammebestemmelsenes siste artikkel understreker at reglene kan revideres av Kommisjonen spesielt med tanke på internasjonale avtaler.

Ved siden av tilpasning til generelle regler er det et hovedmål for Rammebestemmelsene å oppmuntre til økt konkurranseevne for EU's skipsbyggingsindustri gjennom satsing på innovasjon og reduksjon av kapasitet som ikke er levedyktig. Dette kommer frem under egne punkter for sektoren når det gjelder støtte til innovasjon, forskning og utvikling samt til nedleggelse og reduksjon av kapasitet. Her gis mulighet for høyere støtte til skipsbyggingssektoren i forhold til det generelle nivået. Bare ett av unntakene er mer restriktivt enn de generelle reglene; det gjelder støtte til regional utvikling. Andre politiske målsetninger fra LeaderSHIP 2015-initiativet, som for eksempel miljøtiltak, understrekes også i Rammebestemmelsene ved at det henvises til de eksisterende generelle regler.

5.2.2 Andre politikkområder og sektoroverskridende/horisontale programmer

Skipsbyggingspolitikken dreier seg som tidligere nevnt ikke bare om statsstøtte. Skipsbyggingsindustrien havner direkte og indirekte innenfor en rekke politikkområder og berører mange av EUs generaldirektorat. Konkurranse- og industripolitikk er nevnt. Noen andre eksempler er:

- Utdanning – siden skipsbygging har blitt en høyteknologisk bransje kreves det utdanning som gir kvalifisert arbeidskraft.
- Forskning og utvikling – med stor internasjonal konkurranse og nye krav til fartøy og utstyr kreves innsats for å kunne holde seg konkurransedyktig.
- Miljø – nye krav til tiltak mot forurensning under produksjon, til skips sikkerhet til sjøs og nye krav til utslipp i vann og luft.
- Transport – EU har målsetning om å få mer transport over fra veier til vann, noe som fordrer nye transportløsninger og skipstyper.
- Finans og økonomi – bransjen har bl.a. krevende finansieringsordninger.

- Arbeidsliv – byggeaktiviteten følger bransjens sykliske marked og dermed er behovet for arbeidskraft varierende, noe som gjør at man fort mister kvalifisert arbeidskraft til andre bransjer når skipsbyggingsmarkedet er dårlig, samtidig som det blir vanskelig å få tak i nok arbeidskraft under høykonjunktur.
- Regionale forhold – mange skipsverft og relatert industri befinner seg i områder der de er den klart viktigste næringsaktivitet og er avgjørende for sysselsettingen i regionen.
- Forsvar – EU ønsker mer samarbeid om utvikling av marinefartøy.

Programmer

Skipsbyggingsindustri ligger også i målgruppen for ulike handlingsprogram som Marco Polo-programmet²⁰ som skal tilrettelegge for å flytte frakttransport fra vei til sjø og jernbane. Handlingsprogram og lignende tiltak kan som lovgivningen være av horisontal art og dekke flere sektorer og politiske områder, eller de kan være en type mer snevre tiltak.

Byråer

EU-byråer er selvstendige enheter som skal bistå EU og medlemslandene på viktige politiske og faglige områder, og de er opprettet for å løse spesifiserte forvaltningsmessige, tekniske og vitenskapelige oppgaver. Disse byråene kan også ha skipsbygging innenfor sitt saksfelt slik som Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået (EMSA).

EU -institusjonene omtales videre under kapittel 7.

²⁰ Regulation (EC) No 1382/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 on the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo Programme)

5.3 Oppsummering

Vi har her sett at skipsbyggingsindustrien er viktig i EU, at den har vært ute i hardt vær, men at det nå satses på sektorens konkurranseevne. Det har vært en utvikling av politikk og regelverk til mer såkalt soft-law og mer sektorhelhetlige hensyn som også er koblet horisontalt til andre politiske områder og sektorer. Det er mange forhold for skipsbyggingsindustrien å følge med på og mange enheter å forholde seg til.

6.TBL Maritim

Foreningen skal sikre maritim industri gjennomslagskraft overfor bl.a. myndigheter og virkemiddelapparatet. Bransjen generelt skal fremstå med tyngde og troverdighet i diskusjoner om rammebetingelser og konkurransevne. Utfordringen er å få fokus på og synliggjøre viktige saker, arbeide langsiktig og få bedre koordinering av begrensede ressurser for å realisere målene.

(TBL 2004b)

TBL Maritim, eller Maritim bransjeforening i Teknologibedriftenes Landsforening (TBL) var interesseorganisasjonen for skipsbyggingsindustrien i Norge frem til 2006. I dag heter den Norsk Industri Maritim etter at TBL og Prosessindustriens Landsforening (PIL) dannet landsforeningen Norsk Industri i 2006. Siden undersøkelsene i denne oppgaven ikke går lenger enn til 2004 bruker jeg her betegnelsene TBL og TBL Maritim.

6.1 TBL Skip + TBL Skipsutstyr + NMK = TBL Maritim

Bransjeforeningen ble til som et samarbeidsorgan for de tidligere foreningene Norske Maritime Konsulenter (NMK - Bransjegruppen for maritime konsulenter), TBL Skip (Skipsindustriens bransjeforening) og TBL Skipsutstyr (Skipsutstyersindustriens bransjeforening). Den omfatter altså selve verftene der skipene bygges, utstyersprodusentene, som lager alt fra kraner og propeller til elektroniske styringssystemer, samt konsulentene som bidrar med tjenester innen design, engineering, prosjektstyring, undersøkelser og annet.

Maritim bransjeforening ble konstituert våren 2002 etter at man siden midten av 1990-tallet hadde diskutert et nærmere praktisk og formelt samarbeid. De rundt 120 bedriftene de tre foreningene representerte samarbeidet allerede tett sammen om bygging av skip, og foreningene arbeidet tett i TBL og delte bl.a. sekretariatstjenester.

Sammenslåingen var også et svar på et ønske fra omgivelsene om at TBLs maritime foreninger skulle fremstå samlet. Det var unaturlig overfor aktører og organisasjoner de arbeidet mot at TBL stilte med tre grupper innenfor det maritime (TBL-intervju). Et samlet TBL Maritim skulle stå sterkere i konkurranse med andre organisasjoner både om medlemsmasse og om forholdet til myndighetene (Bruun-Lie 2004 [intervju]). TBL Skip hadde nok vært den mest synlige av de tre bransjeforeningene siden det var verftene som først og fremst hadde vært rammet av kriser og som var i fokus for subsidiediskusjoner. Siden de var den delen av den maritime industrien som hadde hatt størst vanskeligheter var TBL Skip også de som hadde vært mest aktive overfor Næringsdepartementet (Holum 2004 [intervju]). Det er ikke unaturlig at verftene tok mye fokus siden det er disse som forbindes med skipsbygging, det er der skrog, utstyr og teknologi samles til et ferdig skip, og det er verftene som skriver kontrakt med kundene. Etterhvert som skipene har endret karakter og blitt mer basert på høyteknologi og avansert utstyr har de tre bransjedelene kommet til en erkjennelse av at de sitter i samme båt og må koordinere sine ressurser (TBL-intervju). Man skal ikke se bort fra at overgangen til å være "maritim" var et taktisk valg for å rette på bransjens status og virke mer aktuell og fremtidsrettet. Etter årtusenskiftet slet bransjen fortsatt med et image av skipsbygging som en gammeldags industri som holdes kunstig i live av subsidier i konkurranse med de østasiatiske verftene (Bruun-Lie 2004 [intervju]; TBL-intervju). Dette til tross for at norske verft i stor grad hadde spesialisert seg og var verdensledende på flere typer avanserte fartøy der inntil 75% av kontraktsummen går til teknologi og avansert utstyr, mens arbeidsintensive oppgaver som skrogproduksjon i stor grad var flyttet til land med lave arbeidskostnader. Trygve Hegnar harselerte med bransjen på lederplass i Finansavisen:

Skipsbyggingsindustrien er en internasjonal bransje, hvor råmaterialet (stål) er en internasjonal handelsvare, og hvor vi nordmenn ikke har noen spesielle fordeler. Hverken for størrelse eller kvalitet. Verftsindustrien har derfor lenge vært sykemeldt og dødsdømt.
Hegnar (2003)

Også politisk ledelse kunne vise manglende tiltro til bransjen som da daværende finansminister Per Kristian Foss på et møte med industrien i Møre ga en uttalelse om at det ikke nytter å bruke plaster på en døende pasient (Stavanger Aftenblad Aftenbladet 2003).²¹

6.2 Skipsbyggerier og fartybyggjarar

TBL Skip har bakgrunn i Skipsbyggerienes Landsforening (SBL) og Vestlandske Fartybyggjarlag.²² Mens Skipsbyggerienes Landsforening hadde basis i de større verftene på østlandet var Vestlandske Fartybyggjarlag representant for de mindre og mer spesialiserte verftene på vestlandet. I 1990 skiftet Vestlandske Fartybyggjarlag navn til Norske Skipsverft og ble omdannet til en ren salgs- og markedsorganisasjon (Den enkleste måten: 4). TBL Skip ble samtidig den forente bransjens fellesorganisasjon med plassering i Bergen nedfelt i foreningens lover (TBL 1994a:3). Da de vestlandske verftene hadde vokst seg store med offshorenæringen og nær alle verftene på Østlandet hadde måttet legge inn årene i løpet av 1980-tallet ble det til at kontoret ble plassert i lokalene til Norske Skipsverft i Bergen.

6.3 Organisasjon og endring

Knut Axelsen, med bakgrunn i Vestlandske Fartybyggjarlag, var bransjesjef og utgjorde sekretariatet i TBL Skip fra starten i 1990 og frem til 2001. I april 2004 ble administrasjonskontoret flyttet fra Bergen til TBL-huset i Oslo, og Egil Holland ble ansatt som ny bransjesjef. TBL ansatte også en ny medarbeider for å avlaste bransjesjefen i TBL Skip (TBL 2001a:1).

²¹Foss henviste ikke spesielt til skipsbyggingsindustrien, men sa det i forsvar av regjeringens næringsnøytralitet (Sunnmørsposten 2003). Dog kunne det vel vanskelig tolkes som noe annet enn myntet på dem for den tilstedeværende industrien i Møre som i hovedsak består av skipsbygging- og møbelindustri.

²²SBL stiftet 1911 var en av bransjegruppene under Mekaniske Verksteders Landsforening (MVL). MVL skiftet navn til TBL i 1989. En kort periode før TBL-dannelsen slo SBL seg sammen med Offshoreleverandørene i Skipsbyggeriene og Offshoreleverandørenes Landsforening (SOL). Dette skjedde etter at østlandsverftene var kraftig svekket, men samarbeidet i SOL fungerte dårlig og skipsbyggerne gikk ut og dannet TBL Skip. (TBL-intervju).

Flyttingen til Oslo var tema på et styremøte i TBL Skip så tidlig som i 1994 på oppfordring av TBLs administrerende direktør Karl Nysterdam. Styret vedtok da enstemmig å anbefale TBL Skips Årsmøte 1995 flytting til Oslo med det som hovedargument "*...at dette vil gi TBL Skips arbeid med verftenes rammevilkår både overfor norske myndigheter og overfor EØS/EU-systemet en mye bedre slagkraft*" (TBL 1994a:3-4). Styret understreket at det uansett resultat av EU-avstemmingen ville kreves en større aktivitet i forholdet til EU når de skulle slåss for sine rammebetingelser, og at dette best kunne gjøres i samspill med TBL sentralt. Videre begrunnet styret anbefalingen med at de ville få bedre nærhet til politisk innflytelse og beslutningstakere og dermed enklere kunne løse problemet med å profilere seg i konkurranse med andre maritime organisasjoner som Rederforbundet og Maritim Forum (TBL-intervju; TBL 1994a:3). Eneste motargument mot flytting var bransjesjef Axelsens personlige situasjon. Årsmøtet vedtok ikke å flytte administrasjonskontoret.

TBL Skipsutstyr har holdt til i TBL-huset i Oslo og har hatt Gustav Henriksen som bransjesjef i hele den aktuelle perioden. Han var også leder for Norske Maritime konsulenter som ble stiftet høsten 1997 og som ble tatt opp som bransjegruppe i TBL 1998. NMK delte sekretariat med TBL Skipsutstyr.

De tre bransjeforeningene fortsatte formelt som separate foreninger med to sekretariat frem til den formelle stiftelsen av TBL Maritim i 2004, men TBL Maritim hadde fungert som et samarbeidsorgan fra 2002 med eget styre. TBL Skip og TBL Skipsutstyr hadde hatt hvert sitt fagutvalg for forskning og utvikling (FoU), men i 2000 slo de disse sammen til Fagutvalget for Maritim Industri (TBL 2001a:9). Samarbeidet, som fortsatte som TBL Maritim Innovasjonsutvalg fra 2002, ble begrunnet med økt behov for å koordinere kontakten med myndighetene etter at bevilgninger til maritim forskning var redusert (TBL 2003a).

TBL Maritim fra 2004 hadde sekretariat bestående av en bransjesjef og en fast medarbeider. Bransjesjef er Holland fra TBL Skip. Henriksen fra TBL Skipsutstyr er

spesialrådgiver i TBL, men har hovedsaklig oppgaver for TBL Maritim, deriblant maritime FoU-relaterte saker (TBL-intervju). Styret består av to representanter fra hver av de tre maritime bransjene samt leder for Innovasjonsutvalget, mens de tidligere bransjeforeningene er gjort om til såkalte forumsutvalg; Skipsforum, Utstyersforum og Konsulentforum (TBL 2004a).

TBL Maritim og de tidligere bransjeforeningene inngikk som en av flere faggrupper i Bransjepolitisk avdeling i TBL. De har således en stor organisasjon i ryggen med en del felles tjenester og ressurser. TBL var dessuten medlem i Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og var den største landsforeningen der. Jeg kommer tilbake til forholdet til TBL og NHO i kapittel 7.4.

6.4 Konkurransen

Nettopp forholdet til NHO har skapt en viss utfordring. De aller fleste større bedrifter innenfor maritim industri er medlemmer av TBL Maritim, men noen av de mellomstore og mindre bedriftene er ikke med. Er man med i TBL er man også med i NHO, og det er det noen som ikke ønsker. Endringer mot høyteknologi i industrien har gitt større andeler av ansatte som er akademikere og tilknytningen til en arbeidsgiverorganisasjon og problemstillingene rundt dette er ikke lenger aktuell (TBL-intervju). Videre kan det være en utfordring at det finnes andre organisasjoner relatert til maritim næring som Norske Skipsverft, Maritimt Forum og Norske Maritime Eksportører (NME).²³ Bedriftene spør seg hvorfor de skal betale for flere enn én organisasjon (Bruun-Lie 2004 [intervju]). TBL hadde ambisjoner om å få med NME under sin maritime paraply, men måtte erkjenne at dette ikke gikk på grunn av NHO-problematikken (TBL-intervju). TBL Skip var blitt stilt spørsmål om hvem som representerer hva i forbindelse med uttalelser angående skipsbyggingsindustrien, og de følte seg nok litt tråkket på tærne da styret i 1998 så seg nødt til å invitere Norske Skipsverft til et felles styremøte for å avklare tidligere avtaler og få klare linjer med hensyn til kontakt med myndighetene og andre (TBL 1998a:4). TBL Skipsutsyr

²³NME har sitt utspring i personer fra Eksportrådet. NME formidler kontakter, nettverk og arenaer for dets medlemmer og maritime arenaer med tanke på eksport og salg (TBL-intervju; NME 2008).

hadde i 2000 møter med NME for å koordinere deres aktiviteter med sikte å skape en klarere profil utad for deres virksomhet (TBL 2000a).

6.5 Arbeidsformer

Det har vanligvis vært holdt rundt 5 styremøter årlig i TBL Maritims bransjeforeninger. Etter TBL Skips flytting til Oslo og med ny bransjesjef i 2001 ble administrasjonsekretariatet mer selvdrevent og mindre bundet av styret, men med et lite sekretariat har man ved behov trukket inn personer fra styret for å få løst oppgaver (TBL-intervju). Det har vært opprettet midlertidige arbeids- og prosjektutvalg for spesielle saker der styremedlemmer og representanter fra medlemsbedriftene har deltatt, og det har vært leid inn eksterne konsulenter til undersøkelser. Representasjon i eksterne fora, organisasjoner og på andre arenaer utføres først og fremst ved bransjesjef og styreformann, men det forekommer også at andre styremedlemmer og medlemsbedrifter representerer organisasjonen. TBL Maritim sine tilknytninger og arbeid på ulike arenaer omtales i kapittelet om påvirkningskanaler, kapittel 7.

6.6 Størrelse teller

Med bare 3 personer i sekretariatet, og en periode bare én i TBL Skip, har TBL Maritim vært en organisasjon med liten bemanning. De sier selv at dette gjør at de må jobbe lange dager og være mer effektive enn noen av sine kolleger, og de viser til at både Rederiforbundet med sine nær 50 ansatte og søsterorganisasjonene for skipsbyggingsindustrien i Europa er langt bedre stilt (ibid).²⁴ Den danske bransjeforeningen Danske Maritime har 6 ansatte og kontor i både København og Brussel, mens de nederlandske foreningene for skipsbygging og skipsutstyr har mer enn 20 ansatte til sammen, og de har integrert funksjoner for marked og eksport (Danske Maritime 2008; Scheepsbouw Nederland 2005).²⁵ At TBL Maritim ikke har hatt anledning til å ha flere i sekretariatet er et kostnadsspørsmål (TBL-intervju).

²⁴ Rederiforbundet har 47 ansatte på deres kontor i Oslo (Norges Rederforbund 2008)

²⁵ Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) og Holland Marine Equipment (HME)

6.7 Europa i sikte

Vi så i kapittel 6.3 at TBL Skip var opptatt av forholdet til EU i spørsmålet om flytting av sekretariatet fra Bergen til Oslo i 1994. Dette foregikk like før EU-valget og var nok med på å sette spørsmål rundt tilknytning til Europa på agendaen. TBL og dens bransjeforeninger var aktive EU-tilhengere foran valget. TBL Skip ville påvirke forhandlingene om medlemskap til fordel for bransjen slik at de skulle få mest mulig like rammebetingelser og rettigheter som andre europeiske verft (TBL 1994b; TBL 1994c). De oppfordret bedriftene til å gjøre fordelene ved medlemskap kjent for sine ansatte (TBL (1994a)). I tillegg ville de påvirke opinionen til fordel for medlemskap ved å informere om bransjens stilling i EØS/EU-sammenheng (TBL 1994b). Siden det allerede var klart at Det syvende skipsbyggingsdirektiv skulle innlemmes i EØS-avtalen fra 1995 understreket TBL Skip viktigheten av å kunne påvirke regelverk og praktisering gjennom medlemskap (TBL 1994d). Andre fordeler ved medlemskap de trakk frem var :

- Trygghet for likebehandling i forhold til konkurrenter.
 - Deltakelse i utforming av regler.
 - Bedre vilkår som strategisk næring.
 - Sterkt interessefellesskap med Danmark og Finland.
 - Direkte innflytelse på handelspolitikk og rammebetingelser.
 - Utjevning av konkurransefortrinn ved å eksportere Norges strenge miljøkrav.
- (TBL 1994d)

Som nevnt i kapittel 6.3 var TBLs styre av den oppfatning at det uansett resultat av EU-avstemmingen ville kreves en større aktivitet i forholdet til EU. At de søkte samarbeid med den danske bransjeforeningen og opptak i CESA for å være nærmere EU omtales i kapittel 7. På et styremøte i august 1994 ble det vedtatt at man skulle gjøre TBL kjent med at TBL Skip ville kunne ha behov for 2 millioner kroner i økte midler på bakgrunn av økt internasjonal kontaktvirksomhet (TBL 1994a:4). I

strategiplanene for 1994 og 1995 gjør de det klart at de ønsker å sette dagsorden og få saker som er spesielt interessante for norsk skipsbyggingsindustri på bordet i de europeiske bransjeorganisasjonene AWES og CESA (TBL 1994b; TBL 1995a).²⁶

Vi har her sett at de maritime bransjeforeningene hadde gjort seg formeninger og lagt noen ambisjoner om forholdet til EU etter 1994. Da jeg stilte bransjesjefene spørsmål om hva bransjeforeningene hadde foretatt seg da det var klart at EUs

Skipsbyggingsdirektiv uansett ville tre i kraft med EØS-avtalen uavhengig av medlemskap fikk jeg negative svar (TBL-intervju). De kunne ikke huske å ha foretatt noen spesielle forberedelser eller gjort noen endringer i forbindelse med dette.

6.8 Oppsummering og vurdering.

Vi har i dette kapittel 6 sett at TBL Skip ville flytte sekretariatet til Oslo for bedre å kunne påvirke politiske avgjørelser både i Norge og EU, og at de dermed har forsøkt å orientere seg mot EU-nivå slik det var forventet fra nyfunksjonalistisk teori. Videre så vi at de hadde visjoner om å delta aktivt i interesseorganisasjoner for bransjen på EU-nivå og at de ville være med å sette agendaen i disse. Dette kan også forklares fra nyfunksjonalismens forventning om at nasjonale interesseorganisasjoner deltar i europeiske paraplyorganisasjoner. TBL Maritim var aktive pådrivere for EU-medlemskap ved EU-valget 1994 samtidig som de har gjort det klart at de uten medlemskap ønsker et mest mulig nært samarbeid EU. En slik pådriverrolle var også forventet fra nyfunksjonalistisk perspektiv. Vi har sett at TBL Maritim har hatt et lite sekretariat sammenlignet med noen av deres kolleger i Norge og EU. De har også ytret behov for økte ressurser for å kunne følge opp utviklingen og delta med aktører og på arenaer i EU.

²⁶AWES var en paraplyorganisasjon for europeiske skipsverftsindustri og beskrives i kapittel 7.

7. Påvirkningskanaler

En interesseorganisasjon som TBL Maritim står overfor et hav av muligheter når de skal få sine prioriterte saker i havn, og valg av kurs kan være avgjørende for om de når rett destinasjon. Det er mange aktører og enheter hvis handlinger har konsekvenser for norsk skipsbyggingsindustri. Å navigere i et slikt mylder kan være en krevende oppgave.

I Norge har lenge samarbeidet mellom stat og organiserte interesser, den korporative kanal, stått sterkt. Rokkan (1987) tilla med sitt "*stemmer teller, men ressurser avgjør*" organisasjonene større betydning enn de politiske partier. Han mente at "*regjeringen må utforme sin politiske linje etter kompliserte konsultasjoner og forhandlinger med de store organisasjonene*" (Rokkan 1987:98). Som vi har sett så er ikke TBLs maritime bransjeforeninger store organisasjoner, men de har vært konsultasjons- og høringsinstans for norske myndigheter i forbindelse med skipsfartsmeldingene og i andre spørsmål som berører maritim industri.

Med EØS-avtalen avgjøres mange politikkområder på EU-nivå. Mye av det som før var interne norske anliggender blir nå bestemt i Brussel. Betydningen av samarbeidet mellom norske myndigheter og interesseorganisasjonene kan på bakgrunn av dette bli svekket siden myndighet er flyttet til et overnasjonalt nivå og det derfor har oppstått alternative påvirkningskanaler som retter seg mer mot dette nivået.

Utviklingen av et EU som omfatter stadig flere politikkområder har gjort at det har vokst frem et stort antall interesseorganisasjoner som sikter mot EU. Samarbeidet mellom EU-myndighetene og interesseorganisasjonene er ikke like formalisert som de norske korporative kanaler, selv om arbeidslivsinteressene har formell representasjon i Den sosiale dialog. Men interesseorganisasjonene spiller likevel en viktig rolle for EU-institusjonene på flere måter. De kan blant annet fungere som eksperter, opinion eller demokratisk substitutt. Kommisjonen har med sine begrensede interne ressurser behov for informasjon utenfra når den skal utforme

politiske tiltak (Kohler-Koch 1997; Eising 2007). Interesseorganisasjonene fungerer da som ekspertkonsulenter på sine felt, men har også muligheten til å tilkjenne støtte eller motstand hos de berørte partene som organisasjonene representerer. Gjennom kontakten med interesseorganisasjoner kan også EU-institusjonene enklere følge med på sosiale endringer og nye behov siden organisasjonene gir stemme til medlemmenes felles holdninger og interesser. (Eising 2007:207-208). EU har vært kritisert for å ha et demokratisk underskudd, men nettopp kontakten og konsulteringen av interesseorganisasjoner har i så måte vært brukt som argument for å legitimere EU-politikk.

Andersen og Eliassen (2001) og Eising (2007) har pekt på noen karakteristikk ved EU-systemet som former mulighetene interesseorganisasjonene har for å delta i utformingen av EUs politikk:

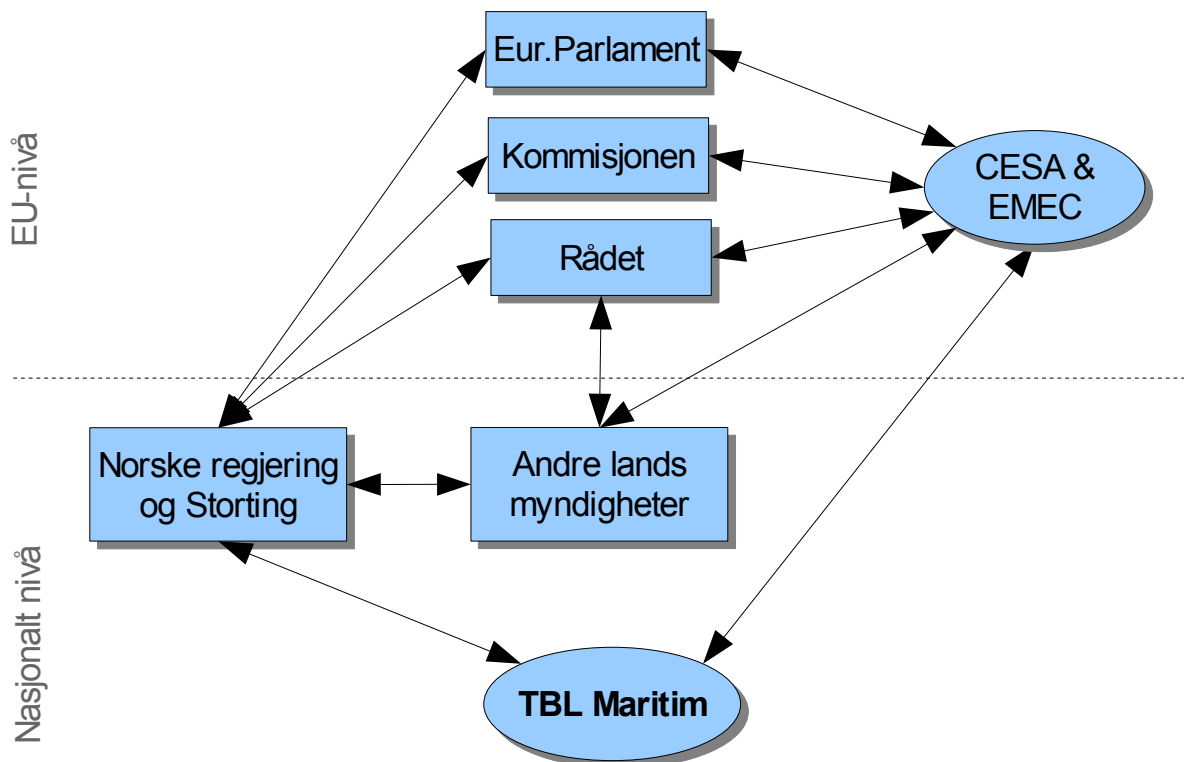
- EUs legitimitetsanseelse er svak. På denne bakgrunn kan vi se interesseorganisasjonene i rollen nevnt over som en erstatning for demokratisk valgt representasjon, men også bruken som ekspert som en faglig begrunnelse for politikken.
- EU er et system som foretrekker konsensusbygging. Dette betyr at man søker løsninger "alle" kan akseptere og at man derfor tar berørte interessers meninger i betraktning for å unngå motstand senere i lovprosessen.
- EU er et system i stadig endring. EU gaper over stadig flere politikkområder og får en stadig større politisk dagsorden. De raske utviklingene på mange felt gjør interesseorganisasjoner usikre, og de må derfor bruke mye av sine ressurser på å overvåke utviklingen.
- EU er et kompleks system. Nyten og bruken av interesseorganisasjoner, og dermed tilgangen for dem, varierer mellom institusjonene, nivåene og politikkområdene i EU. Med tanke på at politikkutforming og

myndighetsutøvelse innenfor rammene av de politiske vedtak også foregår på nasjonalt og regionalt plan blir det enda flere tilgangspunkter for interesseorganisasjonene å forholde seg til. Eising fremholder at det er få nasjonale interesseorganisasjoner som makter å følge med og koordinere sin innsats mot aktører på både nasjonalt og europeisk nivå. Det er derfor først og fremst interesseorganisasjoner på EU-nivå som er involvert i politikktutforming i EU.

- Det er lite regulering av interesseorganisasjoners deltakelse. Dette betyr at form og hyppighet på mange måter bestemmes av aktørene selv. Kontakten EU-institusjonene har med interesseorganisasjoner varierer fra uformelle samtaler til mer direkte involvering i EU-komiteer.

Wolf (1999:234) hevder at interesseorganisasjoner har tapt mye av sin innflytelse ettersom målene for deres påvirkning har endret seg. Utvidelsen av EUs myndighetsområder og utdypningen av hvordan de håndteres gjør at antallet tilgangspunkter har økt og interesseorganisasjonene møter en stadig mer kompleks politisk administrasjon med mer oppdelte myndighetsområder.

Jeg har ovenfor presentert litt av bakteppet for interesseorganisasjoners påvirkning og medvirkning til politisk utforming innenfor EU-systemet. Noen av mulighetene for politisk påvirkning behandles under punktene nedenfor. Videre i dette kapittelet vil jeg ta for meg de påvirkningskanaler jeg mener har vært viktige for TBL Maritim når de skal påvirke politikk som berører skipsbyggingsindustrien. Illustrasjon på neste side gir en oversikt over noen av de påvirkningskanaler som kan tenkes å gi TBL Maritim mulighet til å øve innflytelse på EUs skipsbyggingspolitikk.



Illustrasjon 7.1: Påvirkningskanaler for TBL Maritim.

7.1 Euro-groups

Med EUs territoriale utvidelser og omfavning av flere politiske områder har man sett en oppblomstring av interesseorganisasjoner på EU-nivå som har hatt en effekt på hva som settes på den politiske dagsorden og hvordan politikk utformes (Andersen og Eliassen 2007; Eising 2007; Aspinwall og Greenwood 1998; Sidenius 1999). I 2002 var over 900 interesseorganisasjoner som jobbet på EU-nivå i Brussel registrert hos Kommisjonen (Eising 2007:210). I tillegg finnes et ukjent antall uregistrerte organisasjoner. Anslag for det totale antall interessevirksomheter og lobbyister har ligget mellom 3000- 10 000 ettersom hvordan man har definert disse aktørene (Andersen og Eliassen 2007:48). Som nevnt i innledningen til denne oppgaven benyttes det flere typer uttrykk for interessegrupper. Interesseorganisasjoner som

opererer på EU-nivå benevnes i en del litteratur som Euro-groups (Aspinwall og Greenwood 1998; Eising 2007; Sidenius 1999). Interesseorganisasjoner for næring og handel har siden EU-oppstarten vært og er fortsatt i klart overtall i forhold til andre interesser. Euro-groups kommer i ulike format. Den vanligste varianten er paraplyorganisasjoner for nasjonale interesseorganisasjoner, også kalt føderasjoner. Men de kan også være enkelte nasjonale interesseorganisasjoner, individuelle større bedrifter eller organisasjoner der bedrifter har medlemskap direkte på det europeiske nivå uten å gå gjennom nasjonale organisasjoner. En annen variant er ad hoc-organisasjoner eller nettverk der flere av aktørene går sammen i forbindelse med en spesiell sak. Nesten hver femte Euro-group er medlem av en annen Euro-group, noe som tilsier at det finnes mange nettverk der informasjon og ideer spres (Aspinwall og Greenwood 1998:4).

TBL Maritim har vært medlem av paraplyorganisasjonene på EU-nivå for skipsbyggingsindustrien i Europa og jeg skal nå omtale denne tilknytningen og hvordan disse organisasjonene har vært bygget opp og fungert.

7.1.1 Community of European Shipyards' Associations, CESA

"Hovedtilknytningen vår til EU er CESA."

(TBL-intervju)

AWES

TBL Skip var fra tidligere medlem av Association of West European Shipbuilders and Shiprepairers (AWES) da skipsbyggingsindustrien i større grad rettet blikket mot EU i 1994. AWES var paraplyorganisasjon for de vesteuropeiske skipsbyggerorganisasjonene, men etter Berlin-murens fall begynte også foreninger fra de tidligere østblokklandene å søke medlemskap. AWES bestemte seg derfor i 1994 for å legge til rette for å være åpen for alle europeiske land (TBL 1995b). Land som Polen, Kroatia og Romania ble etterhvert tatt opp som medlemmer. AWES sløyfet "West" og skiftet navn til Association of European Shipbuilders and Shiprepairers, men beholdt forkortelsen AWES.

CESA

CESA-fakta.

CESA representerte 99% av skipsbyggingsindustrien i EU per 2004, hadde mer enn 300 verft og over 115 000 ansatte . Medlemmene fra 15 europeiske land hadde rundt 20% av produksjonskapasiteten på verdensbasis.

(CESA 2005).

Committee of European Union Shipbuilders' Associations ble etablert av EU-verftene innenfor AWES (TBL-intervju). Dette var dels etter ønsker fra Kommisjonen om å ha en EU-enhet for bransjen å kommunisere med, men først og fremst et ønske fra skipsbyggingsindustrien i EU-landene om å arbeide tettere mot EU-systemet. AWES og CESA har holdt til i samme lokaler og AWES' direktør og generalsekretær i CESA har vært en og samme person. Etter opprettelsen av CESA fokuserte AWES mest på faglige saker, markedsanalyser og utviklingen i europeisk skipsbygging i forhold til verden forøvrig. CESA ble en mer næringspolitisk organisasjon med nær kontakt med EU-byråkratiet og den drev utstrakt påvirkningsvirksomhet mot Kommisjonen. Som en av TBL-informantene sier: "*CESA er skreddersydd for EU*" (ibid). I CESAs vedtekter fra 1994 stikker de ut kursen mot EU når de definerer formålet med organisasjonen blant annet som:

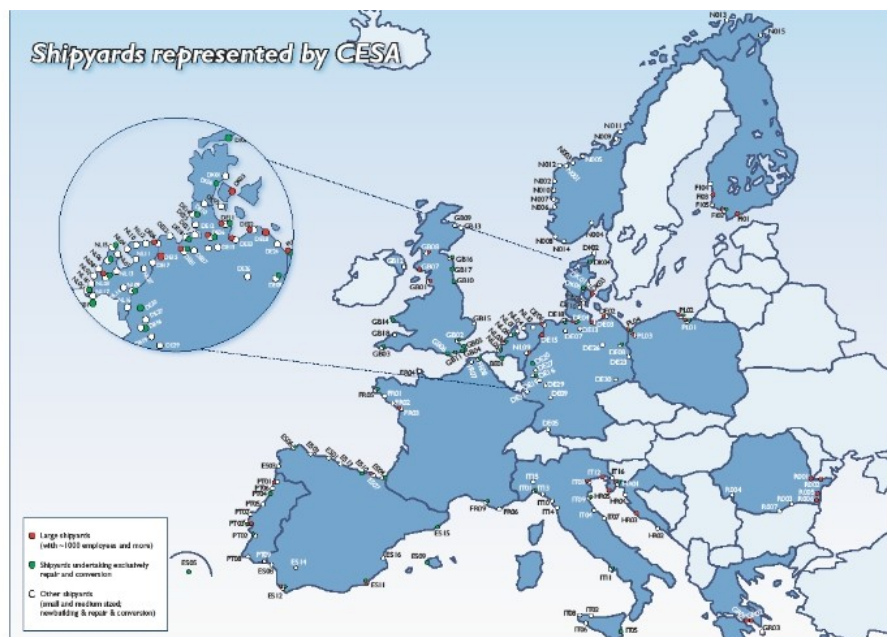
- To permanently represent on a common basis the shipyards of the European Union countries before the governing and advisory bodies of the European Union and related institutions. To such effects, CESA links shipbuilders and shiprepairers and the Institutions and Services of the European Union.
- To promote its policies with the authorities of the European Union regarding shipbuilding, shiprepair and marine industries.

(CESA 1994).

AWES + CESA = CESA

Etterhvert som EU ble utvidet ble medlemsmassen i CESA og AWES mer ensartet og det ble derfor aktuelt å samordne de to og få en mer strømlinjeformet organisasjon

(CESA 2005). Den nye organisasjonen var offisielt i funksjon fra juli 2004 og fikk navnet Community of European Shipyards' Associations, fortsatt forkortet CESA.



Illustrasjon 7.2: Land med medlemmer i CESA og konsentrasjoner av verft.

Kilde: CESA 2005 (gjengitt med tillatelse).

TBL Skip mønstrer på

TBL Skip var ikke med i CESA fra starten siden dette var en organisasjon for EU-landenes skipsbyggingsorganisasjoner. AWES var en tannløs organisasjon i sammenheng med EU (TBL-intervju). Det var først noen måneder etter de nye vedtektene, da de fikk disse fra sine kolleger i Danske Maritime, at styret i TBL Skip i juni 1994 bestemte seg for å søke om assosiert medlemskap i CESA (TBL 1994e). Vedtektene åpnet for assosiert medlemskap for nasjonale foreninger utenfor EU. I søknaden la TBL Skip vekt på Norges søknad om medlemskap i EU, det faktum at EUs regler for statstøtte også ville komme til å gjelde EFTA-land og at de forventet at norsk skipsbyggingsindustri ville bli mer involvert i EUs skipsbyggingspolitikk (TBL 1994f). TBL Skip ble tatt opp som assosiert medlem i desember 1994. I starten følte de seg nok veldig *assosiert* og var mest fornøyd over at de fikk samme informasjon som de andre medlemmene. Men selv om de ikke hadde formell stemmerett de første årene poengteres det at de etterhvert deltok og ble respektert som fullverdige

medlemmer (TBL 1996). Etter sammenslåingen med CESA 2004 var alle fullverdige medlemmer.

Sen ankomst i Brussel

AWES og CESA hadde frem til 2001 sitt sekretariat ved UNINAVE-verftet i Madrid. Først høsten 2000 etablerte de et kontor i Brussel for å øke lobbyaktiviteten mot EU-institusjonene (TBL 2000b). I forbindelse med skifte av generalsekretær bestemte de seg for å oppgradere Brusselkontoret til organisasjonens hovedkvarter og sekretariatet ble etablert i nye lokaler februar 2001. CESAs styreformann Van Dooremalen (2002) begrunnet flyttingen med at de hadde kommet frem til at skipsbyggingspolitikken måtte komme fra EU siden politikk på nasjonalt plan ikke monner for en bransje i et verdensmarked. Underforstått her at CESA måtte dreie sin påvirkningstaktikk i økt grad fra de nasjonale organisasjoner mot deres myndigheter til en mer samlet innsats mot EU-nivået (TBL-intervju). Van Dooremalen argumenterte videre at EUs nærhetsprinsipp ikke bare betyr å prioritere lavere beslutningsnivåer men at det også utgjorde en forpliktelse for høyere nivåer når de er de eneste som kan løse utfordringene.²⁷ Høyt nivå i dette tilfellet i betydning beslutningstakerne i EU-institusjonene og interesseorganisasjoner som CESA.

Organisasjon

Så lenge AWES og CESA hadde hjemmehavn i Madrid besto sekretariatet av generalsekretær og en medarbeider. Med flyttingen til Brussel i 2001 ble mannskapet utvidet til tre, og ved sammenslåingen i 2004 besto sekretariatet av seks personer – generalsekretæren, tre politiske rådgivere og to medarbeidere.

Årskontingenten de nasjonale medlemsorganisasjonene betaler til CESA er basert på produksjonskapasitet samt arbeidsstyrken hos deres medlemsbedrifter²⁸. For CESA og AWES-medlemskap betalte TBL Skip rundt 275.000 NOK for 2002 (TBL-

²⁷EUs nærhetsprinsipp går ut på at Unionen kun skal handle når de enkelte lands aktiviteter ikke er tilstrekkelige – at beslutninger skal gjøres på et lavest mulig nivå nærmest innbyggerne. Prinsippet ble traktatfestet i Maastricht-avtalen.

²⁸Produksjonskapasitet måles ut fra leverte skip.

intervju; TBL 2003b). Kontingenten var da økt med rundt 100.000 NOK på bakgrunn av økte kostnader i forbindelse med sekretariatets flytting til Brussel (TBL 2002b).

CESAs generalsekretær virker innenfor retningslinjer satt av styret, men er lite bundet av medlemsorganisasjonene. For at en slik organisasjon skal få gjennomslag kan ikke den daglige lederen måtte henvende seg til styret ved hver anledning, men være selvdreven og hardtslående (TBL-intervju). Foruten styret og sekretariatet så foregår organisasjonens arbeid i ad-hoc komiteer eller ulike arbeidsgrupper, Work Groups, der ledere og medlemmer av de ulike nasjonale foreningene deltar.

CESA har hatt langt hyppigere møter og aktivitet enn hva var tilfelle i AWES (ibid).²⁹ Styret møttes fire til fem ganger årlig, mens direktørkomiteen, Directors Committee, bestående av lederne av de nasjonale foreningene møttes hver 1-2 måneder. Arbeidsgruppene har variert etter oppgavene.

TBL Skip har ikke hatt lederverv i CESA eller arbeidsgruppene, men de hadde ledervervet for AWES i 1997-1998. TBL Skip møtte med bransjesjef og styreformann til styremøtene i CESA, mens deres oppmøte til direktørkomiteen har vært mer sporadisk. Etter flyttingen til Brussel har den norske bransjesjefen deltatt ved omtrent hvert annet møte og årsaken til dette er et kostnadsspørsmål (ibid).

Arbeidsgruppene i CESA utfører organisasjonens mer eller mindre faste oppgaver og navnene sier litt om organisasjonenes prioriteringer:

- **Working Group on Market Monitoring.** Her arbeides det ut fra målet om at Kommisjonen skal ha et tilstrekkelig og korrekt informasjonsgrunnlag for sin politikk. Gruppen bistår Kommisjonen og Kommisjonens eksterne konsulenter i overvåkning av markedsutviklingen på verdensbasis og gir faktainformasjon og kommentarer. Gruppen har rundt fem møter årlig med Kommisjonen. (CESA 2005; TBL 2002)

²⁹AWES hadde to møter årlig - ett møte i november/desember og årsmøte i mai/juni (TBL-intervju).

- **COREDES (Committee for Research and Development in European Shipbuilding også kalt The R&D Working Group of CESA).** Denne har som formål å fremme skipsbyggingsindustriens interesser innenfor forskning og utvikling (FoU). Den skal gi råd til styret på dette feltet, men også fremme deltakelse og samarbeid fra verft og utstyrsprodusenter i prosjekter. COREDES fungerer som CESAs kontaktpunkt mot EU-institusjonene i saker som har med forskning og utvikling å gjøre. De skal på den ene side forsøke å få rettet EUs forskningsprogrammer og -midler mot skipsbygging og maritim industri, og på den andre side hjelpe aktørene i industrien å finne frem til prosjekter der de kan dra nytte av dette. COREDES ble en viktig gruppe etter at det ble satt sterkt fokus på forskning og utvikling både i EU og i skipsbyggingsbransjen etter Lisboastrategien i 2000. Den er den klart største gruppen med rundt 50 medlemmer i 2004 og den er organisert med egne undergrupper. COREDES har inkludert skipsutstyrorganisasjonen EMEC aktivt i arbeidet og har en stor kontaktflate med andre Euro-groups for maritime næringer og for forskning. CESA har fremhevet at COREDES' arbeid i stor grad har bidratt til den positive oppmerksomhet de har fått fra Kommisjonen de siste år, samt det at skipsbyggingsindustrien har mottatt tilstrekkelige FoU-midler i hard konkurranse med andre bransjer. (CESA 2004; CESA 2005; TBL 2002)
- **Working Group on Cooperation (1997-2003).** Skulle fremme teknisk samarbeid mellom europeiske verft. (TBL 1998b)
- **CESA TBR Task Force.**³⁰ CESA tok i 2000 initiativ overfor Kommisjonen til en klagesak mot Korea. Arbeidsgruppen skulle følge opp og gi grunnlag for EUs sak mot Sør-Korea i forbindelse med ulovlige subsidier som i 2003 ble fremmet i WTO (World Trade Organisation).

³⁰TBR = Trade Barrier Regulation, en forordning som gir aktører i EU rett til å blant annet å legge inn klage hos Kommisjonen om brudd på internasjonale handelsregler (Europakommisjonen 2008:4).

(Europakommisjonen 2008; TBL 2002)

- **Working Group on Social Dialogue.** Denne gruppen arbeider med CESAs deltagelse i The European Shipbuilding Social Dialogue Committee som ble etablert mellom European Metalworkers' Federation (EMF) og CESA i 2003. Dette er en offisiell komité under Kommisjonen og er en viktig del av LeaderSHIP 2015-initiativet.³¹ Komiteen samarbeider tett med Kommisjonen og får økonomisk støtte til aktiviteter. En av CESAs viktigste målsetninger i arbeidet her er å sørge for tilgang til en kvalifisert arbeidsstyrke på alle nivå ettersom industrien har endret karakter og blitt mer teknologibasert. Et annet viktig mål er å finne løsninger for å beholde arbeidsstyrken og dens erfaring gjennom perioder med lite aktivitet som skyldes industriens sykliske natur. (CESA 2005; Europakommisjonen 2003a)

Etter sammenslåingen mellom AWES og CESA ble noen av arbeidsgruppene deres slått sammen.

TBL Skip har i liten grad vært deltagende i arbeidsgruppene. I AWES deltok de i en samarbeidsgruppe for reparasjonsverft. Først fra 2001 har de hatt én representant fra Ulstein Verft med i COREDES.

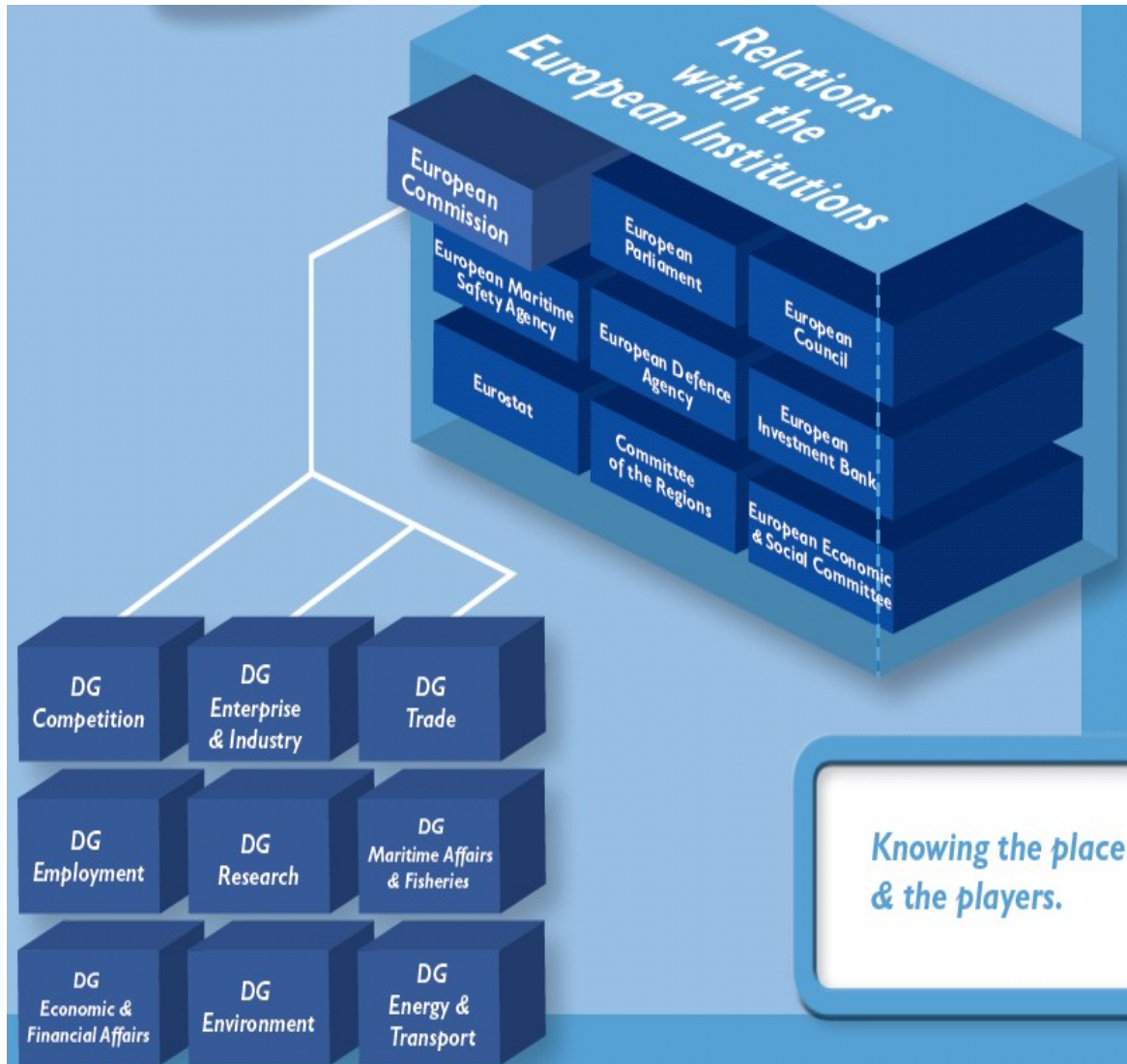
Spillere og spillebaner

CESA og skipsbyggingsindustrien møter EU-institusjonene på mange arenaer. Som vi har sett samarbeider CESA med Kommisjonen på flere områder og de jobber også nært sammen med noen av de underliggende institusjonene som f.eks. EMSA og CoR.³² Hvordan CESA illustrerer sitt forhold til EU-institusjonene i sin informasjonsbrosjyre (illustrasjon 7.3) gir en pekepinn på hvor mange tilgangspunkter og hvor kompleks administrasjon interesseorganisasjoner som CESA

³¹LeaderSHIP 2015-initiativet presenteres nærmere under kapittel 7.1.3.

³²CoR = Committee of the Regions, EUs regionskomité

må forholde seg til. Her er mange muligheter, men det utgjør også en utfordring for ens ressurser hvor mye man kan delta.



Illustrasjon 7.3: CESAs tilknytninger til EU-institusjonene. Kilde: CESA 2008 (gjengitt med tillatelse).

Kontakten med EU-institusjonene har foregått både formelt og uformelt, skriftlig og muntlig. CESA har blant annet deltatt i Kommissjonens møter i Sør-Korea og hatt nær kontakt med de aktuelle kommissærer (TBL 2000c). Foruten det direkte samarbeidet med Kommissjonen kommer CESA med skriftlige uttalelser og innspill i ulike saker. Mer viktig er kanskje den personlige kontakten. CESA deltar i møter i Kommissjonens regi, men inviterer også personer fra Kommissjonen og Europaparlamentet til egne

møter (CESA 2005; TBL-intervju). Uformell kontakt med Kommisjonen og Parlamentet skjer på flere måter som telefonsamtaler, e-post, lunsj- og middagssammenkomster, tilfeldige møter og annet, og kontakten foregår både direkte og indirekte via medlemmer (Lüken 2008 [personlig korrespondanse]). Ministere fra de nasjonale myndigheter har også vært invitert og deltatt i CESA-arrangement, og de nasjonale medlemsorganisasjonene har drevet lobbyvirksomhet mot nasjonale myndigheter i forkant av Rådets møter eller i forbindelse med spesielle saker (Axelsen 2000; TBL 1999b). CESAs kontakt med Rådet og de nasjonale myndigheter og ministre skjer i all hovedsak gjennom medlemsorganisasjonene, selv om CESA har nær kontakt med myndighetene i enkelte land (Lüken 2008 [personlig korrespondanse]).

CESA har som nevnt også et stort nettverk med andre Euro-groups fra den maritime klyngen. Tettest er samarbeidet med skipsutsyrsprodusentene i EMEC, men også rederiene i ECSA, klasseselskapene i EURACS, havneinteressene i ESPO, maritime universiteter i WEGEMT, organisasjoner for transportinteresser, for miljøvern og andre er del av nettverket.³³ Aktørene i interessenettverkene møtes ikke lenger bare på forskningsarenaer, men også i saker som omhandler transportpolitikk og regionalpolitikk. Aktørene i nettverkene kan jobbe sammen mot EU-institusjonene på områder som finansieringsløsninger, utdanning og internasjonal handel. Etterhvert som EU har utviklet en stadig mer helhetlig maritim politikk har også samarbeidsorganisasjonen Maritime Industries Forum blitt et viktig møtested mellom interesseorganisasjonene, Kommisjonen og de nasjonale myndigheter.

Nyttårs-cocktail

En viktig arena for kontakten mellom maritim industri og de politiske beslutningstakere i EU har vist seg å være CESAs nyttårsmottakelse, også kalt New Year Cocktail, som holdes årlig i januar eller februar. Dette er en tilstelning med

³³ ECSA=European Community Shipowners' Associations
EURACS=European Association for Classification Societies
ESPO=European Sea Ports Organisation
WEGEMT=European Association of Universities in Marine Technology and Related Sciences

festlig tilsnitt som har blitt avholdt siden etableringen i Brussel. Formålet med denne opprettelsen var å gi CESA-medlemmene en plattform for uformelle samtaler med nøkkelaktører i EU-institusjonene (Lüken 2008 [personlig korrespondanse]). Fra 2003 har nyttårsmottakelsen blitt arrangert i samarbeid med EMEC. Her samles representanter fra EMEC og CESAs nasjonale foreninger, andre maritime interesser og ikke minst fra EUs forvaltning og politiske liv. Representanter for Rådets formannskap, Kommissærer og Kommisjonens president, parlamentariske ledere og representanter samt personer fra Kommisjonens forvaltning har deltatt i dette evenementet som samler rundt 200 personer (Birulés 2002; CESA 2005; Liikanen 2003).

TBL Maritim deltar på nyttårsmottakelsene og har der blitt kjent med aktører spesielt fra Kommisjonen (TBL-intervju). I 2003 inviterte de den nye næringsråden fra Norges delegasjon til EU med til nyttårsmottakelsen der de introduserte ham for aktørene fra EU-institusjonene.

Kursending

*The permanent challenge is to innovate
faster than the competitor can imitate.*
CESA (2005).

På TBL s verftskonferanse i Ålesund 2003 oppsummerte CESAs generalsekretær Reinhard Lüken (2003) tidligere års politikk for skipsbyggingsindustrien som konsentrert om subsidier, handelshindre, svakheter og markedstrusler. Dette er også noe som kommer klart fram om man for perioden 1994-2002 ser på presseomtale, kommunikasjonen mellom CESA og EU eller om man tar for seg diskusjonene om skipsbyggingspolitikk og lovgivning i EU og hos CESA. I brorparten av disse tilfellene vil man finne trusselen fra Korea og anklagene mot ulovlig finansiering som tema. Mye av arbeidet i CESA var konsentrert om å få EU til å få saken mot Korea fremmet i WTO (TBL 2001b). I det hele kunne man lett få et inntrykk av en sutrete bransje med magre fremtidsutsikter.

Fra 2000-2001 ser man en økende fokus mot forskning og utvikling hos CESA. De begynner å arbeide mer bevisst mot myndigheter på dette området og de ser for seg at FoU-tiltak spisses mot næringsklynger (TBL 2001b). I samme tidsrom begynner også TBL Skip og TBL Skipsutstyr å satse mer på FoU. Vi så i kapittel 6.3 at de to bransjeforeningen slo sammen sine FoU-utvalg og de allierte seg også med andre maritime aktører for å koordinere en økt satsing internt og overfor myndighetene. I 2001 fikk TBL Skip også for første gang med en representant i CESAs FoU-gruppe COREDES.

Med LeaderSHIP 2015-initiativet lyktes CESA å snu fokuset mer til de sterke sidene og utviklingsmulighetene ved den europeiske skipsbyggingsindustrien, og det er med dette initiativet CESA har fått til et svært nært samarbeid med Kommisjonen og lyktes med å få politisk gjennomslag for sine ideer.

7.1.2 European Marine Equipment Council, EMEC

EMEC-fakta.

EMEC representerer skipsutstyrindustrien i 9 EU-land, Kroatia og Norge. Deres over 1300 medlemsbedrifter er i hovedsak små og mellomstore bedrifter. Skipsutstyrsektoren i Europa hadde per 2004 over 250 000 ansatte og den sto for rundt 35% av verdensmarkedet. Utstyr utgjør typisk inntil 75% av verdien på et moderne skip.

EMEC (2006).

EMEC ble etablert på begynnelsen av 1990-tallet delvis på bakgrunn av et ønske fra EU om å ha en enhet for leverandørene av skipsutstyr å kommunisere med (TBL-intervju). De hadde først sekretariat i London, men flyttet inn i samme lokaler som CESA og AWES i 2001. De hadde mindre sekretariat og aktiviteter enn deres kolleger fra skipsverftene. Sekretariatet besto av en person i 70% stilling og medlemsorganisasjonene møttes to ganger årlig (ibid). EMEC har stort sett operert på de samme arenaer og med de samme aktører som CESA. Til tross for at

utstyrsindustrien er omfattende i flere europeiske land og står for mye av høyteknologien innen skipsbygging så har ikke EMEC funnet noen tunge saker å gjøre seg tydelige på (ibid). Det har vært lettere å bruke verftene til å fremme skipsbyggingsindustriens saker fordi disse er store enheter som får store ringvirkninger dersom de går konkurs (ibid). Utstyrsprodusentene har mye eksport, lisensproduksjon og etterhvert egne produksjonsenheter i Østen og har derfor ikke vært så følsomme for internasjonal konkurranse som verftene. Som tidligere nevnt har EMEC hatt et nært samarbeid med CESA særlig etter samlokaliseringen fra 2001. De arrangerer nyttårsmottakelsen i fellesskap og de har ofte opptrådt sammen overfor EUs institusjoner. EMEC har også vært med i arbeidet med LeaderSHIP 2015.

TBL Skipsutstyr har ikke hatt noe høyt aktivitetsnivå i EMEC, men de presenterte i 2003 et prosjekt for EMECs styre som har blitt kjent som klassesaken (ibid). Saken går i korthet ut på å få felles regler og standarder for klasseselskapene som godkjenner skip og utstyr.³⁴ Dette temaet er nevnt i LeaderSHIP 2015-rapporten og det har i ettertid, 2005, blitt del av et direktivforslag rundt sjøsikkerhet fra Kommisjonen som fortsatt er under behandling.³⁵ TBL Maritim har vært med i arbeidet med rapporten som EMEC leverte Kommisjonen (ibid).

7.1.3 LeaderSHIP 2015 – skipsbyggingsindustrien setter alle kluter til

I Rådets konklusjoner fra mai 2001 anmodes EUs skipsbyggingsindustri om å fortsatt forbedre sin konkurransevne, og Kommisjonen og medlemslandene anmodes om å arbeide nært med skipsbyggingsindustrien i spørsmål vedrørende konkurransevne (Rådet 2001). CESAs arbeid med LeaderSHIP 2015 kom på beddingen som en respons på dette (Europakommisjonen 2003c). Etterhvert ble også EMEC trukket inn

³⁴Klasseselskapene er store enheter i den maritime klyngen. Det Norske Veritas har over 8000 ansatte på verdensbasis. Disse selskapene har hatt hver sine standarder for godkjenning/klassifisering av skip og utstyr. De har underbydd hverandre i konkurranse om klassifisering av nybygg fordi de får monopol på klassifisering av alt utstyr som skal ombord. Utgiftene veltes over på verft og videre til rederiet som gjerne er den samme som inngikk kontrakten med klasseselskapet i utgangspunktet. For utstyrsleverandører har dette betydd at samme produkt må godkjennes av flere ulike klasseselskaper ettersom hvilket skip som skal ha utstyret. Dette tar tid, lagerplass og koster penger. (TBL-intervju).

³⁵Kommisjonen direktivforslag KOM(2005) 587 "...om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip og om relevante aktiviteter i sjøfartsadministrasjoner." (Europakommisjonen 2005).

i arbeidet. Mens de politiske diskusjonene rundt skipsbygging lenge hadde dreid seg om subsidier og urettferdig konkurranse, og næringen hadde image som en gammeldags sutrende sveisegjeng, så hadde næringen utviklet seg til en høyteknologisk industri. Dette var i en fase der europeiske verft sto i fare for å bli radert ut og Koreanerne var klare til å overta hegemoniet (TBL-intervju). Kun få verft deltok i EUs forskningsprogrammer, handelspolitikken hadde stått stille etter at OECD-avtalen ikke ble ratifisert av USA og det fantes ikke klar strategi for sektoren som sammenholdt de ulike politikkområdene - hverken fra politisk hold eller hos industrien (CESA 2005). Skipsbyggingsindustrien hadde behov for ny vind i seilene og måtte synliggjøre sin betydning i Europa for å få anerkjennelse fra politisk nivå i konkurranse med blant annet bil- og flyindustrien (TBL-intervju). CESAs arbeid med LeaderSHIP 2015 tok utgangspunkt i Lisboa-strategiens målsetninger om økonomisk, sosial og miljømessig fornying og fokuserte spesielt på målsetningen om Europa som verdensleder på konkurranseevne (CESA 2003; Europakommisjonen 2003a). LeaderSHIP 2015 skulle være utgangspunkt for et langsiktig program for å beholde og øke konkurranseevnen for sektoren (Europakommisjonen 2003a; Liikanen 2002). Kommisjonens Erki Liikanen, kommissær for Enterprise and the Information Society, ble av CESA i 2002 presentert for et utkast til initiativet (CESA 2005). Kommisjonens president, Romano Prodi, støttet forslaget og CESA fikk i oppgave å lage et "veikart", Road Map, for videre arbeid der CESA pekte ut sine hovedmålsetninger (CESA 2003). Basert på dette veikartet startet januar 2003 en rådgivningsgruppe på høyt plan, High Level Advisory Group, ledet av kommissær Liikanen arbeidet med å identifisere utfordringer og løsninger for skipsbyggingssektoren. Denne rådgivningsgruppen besto av 7 EU-kommissærer ansvarlige for saksområder med relasjon til skipsbyggingsindustri, 2 parlamentsmedlemmer, 10 ledere av større skipsverft, EMECs leder samt generalsekretær i European Metalworkers Federation (EMF) (Europakommisjonen 2003a). Rådgivningsgruppens rapport av oktober 2003 imøtekommer CESAs målsetninger fra veikartet, men kommer også med et punkt om økt samarbeid i industrien (ibid). Veldig kort oppsummert så berøres åtte temaer:

1. Konkurransen: Bidra til å etablere like spilleregler globalt gjennom EUs handelspolitikk og deltakelse i WTO og OECD.
2. FoU: Bedre tilpassing av EUs FoU-programmer til skipsbyggingsindustrien.
3. Finansiering: Bedre tilpassing av finansieringsløsninger til skipsbyggingsindustrien.
4. Miljø: Miljøvennlig sikring av nybygg, eksportere strenge miljøregler og utvikle fartøy for nye transportformer.
5. Forsvar: Øke forsvarssamarbeid mellom medlemslandene gjennom industrisamarbeid om bygging av marinefartøyer.
6. Intellektuell eiendomsrett: Bedre beskyttelse av immaterielle rettigheter (patenter o.l.) for skipsbyggingsindustrien.
7. Arbeidsstyrke: Sikre tilgang til en kvalifisert arbeidsstyrke blant annet gjennom sosial dialog med EMF, utdanningsprogram og informasjonskampanjer.
8. Industristruktur: Bærekraftig industri gjennom nedleggelse av mindre effektiv kapasitet og økt samarbeid.

(Europakommisjonen 2003a).

Denne rapporten dannet grunnlag for Kommisjonens forslag til ny politikk for skipsbyggingsindustrien (Europakommisjonen 2003b). Rådet tok godt imot forslaget som det behandlet i november 2003 og kom med anbefalinger som i praksis betød at LeaderSHIP 2015-initiativet utgjorde retningslinjene for skipsbyggingspolitikken i EU (Rådet 2003). Dette betyr at Kommisjonen, medlemslandene og industrien fra 2004 arbeidet under disse retningslinjene som blant annet har resultert i rammebestemmelsene beskrevet i kapittel 5.2.1.

Rådet hadde bedt om en ny tilnærming til industripolitikk og LeaderSHIP 2015 var en av Kommisjonens første anvendelser av dette på en spesifikk næring (Europakommisjonen 2003d). Kommissær Liikanen omtalte LeaderSHIP 2015 som et fremragende eksempel på hva man kan få til når alle interessene arbeider sammen

for å fremme konkurranseevnen for en sektor, og dette arbeidet har stått som rollemodell for en målrettet industripolitikk for å løse utfordringer også i andre sektorer (CESA 2007; Europakommisjonen 2003d). Ifølge næringsråden i Norges delegasjon til EU, Tore N. Thomassen (2004 [personlig korrespondanse]) så er denne type allianser mellom Kommisjonen og spesifikke næringer noe DG Enterprise ønsket mer av og som det har blitt bygget opp mer av også i andre sektorer.³⁶

Suksessfaktorer

LeaderSHIP 2015 har maktet å synliggjøre skipsbyggingsindustriens betydning i Europa som en viktig industri med ringvirkninger langt utover det å holde verftsarbeidere i sving, videre viser den at skipsbyggingsindustrien har en underskog av tjeneste- og produksjonsbedrifter og at den er en teknologisk interessant sektor (TBL-intervju). Det finnes flere faktorer som kan ha medvirket til at CESA har fått være så delaktig i å utvikle politikk for sin egen sektor som i LeaderSHIP 2015-initiativet. For det første hadde EU kastet de direkte subsidiene overbord og ga klare signaler om at dette var et utdatert virkemiddel. Skipsbyggingsindustrien ble nødt til å tenke i andre baner. Å snakke subsidier var å snakke for døve ører. Midlene til tiltak for industrien fantes nå innen forskningsprogrammer og på andre områder. For det andre var store deler av den europeiske skipsbyggingsindustrien hardt presset av konkurranse fra Østen. De innså at de måtte søke økt samarbeid og koordinere sine ressurser på EU-nivå (CESA 2005; TBL-intervju). For det tredje var det sterke personligheter innenfor CESA som var sterkt engasjert og fungerte som drivkreftene i samarbeidet (TBL-intervju). Dette var først og fremst representanter fra de tyske og italienske cruiseskipsverftene som i det daglige var arge konkurrenter (ibid). Sist, men ikke minst så har Lisboa-strategien og anmodninger fra Rådet lagt til rette for en industripolitikk som ser mer helhetlig på sektorer og som i større grad åpner for deltakelse fra interesser. Som nevnt ble CESAs utkast til LeaderSHIP 2015 basert på Lisboa-strategien – de satte sine målsetninger inn i konteksten av EUs langtidstrategi. Gjennom å komme med forslag for skipsbyggingsindustrien på de

³⁶DG = generaldirektorat (Directorate General)

fleste delene av Lisboa-strategien ble initiativet varmt mottatt. Initiativet var fremtidsrettet og snakket et språk politikerne ønsket å høre.

"Vi har egentlig ikke deltatt" (TBL-intervju)

Heller ikke i arbeidet med LeaderSHIP 2015 har TBL Maritim vært noen aktiv deltager. De påpeker at dette var en prosess drevet av organisasjonene innenfor EU og ingen fra det norske miljøet var med i arbeidsgruppene for de ulike delelementene (ibid). TBL Maritim understreker at dette har vært et europeisk initiativ og en europeisk gjennomføring (ibid). De har kun deltatt indirekte via CESA og EMEC, men ikke har gitt noen innspill til disse (ibid). Dog var de norske verftsgruppene Aker Yards og Aker-eide Kværner representert i rådgivingsgruppen for LeaderSHIP 2015, men dette var via ledere for deres verft i Finland og Tyskland. Jon Lund (2008 [telefonintervju]) som på denne tiden var konsernsjef for Aker Yards forteller at disse representantene ikke hadde føringer fra hverken medlemsland eller selskapet, men at man snarere hadde forståelse for behovet for å demonstrere betydningen av skipsbyggingsindustrien i Europa og at de derfor ønsket å bidra med sine best kvalifiserte ressurser i dette arbeidet.

7.1.4 TBL Maritim på slep

Ut fra de uttalte ambisjonene til TBL Skip som ble tatt opp i kapittel 33 så hadde jeg forventet å finne TBLs maritime bransjeorganisasjoner som aktive og deltagende i interesseorganisasjonene på EU-nivå. De representerer en stor del av skipsbyggingsindustrien i Europa, norske verft og utstyrsprodusenter som i stor grad er verdensledende på sine felt. De er del av en maritim klynge som er utpekt blant de mest komplette næringsklyngene man kjenner til. De driver i et land som ikke har noen direkte påvirkning på politikken i EU, en politikk som senere blir deres rammevilkår. Ut fra dette ville jeg anta at TBL Maritim ønsket å bruke sine Euro-groups til å få kunne være med på å forme agendaen, sette fokus på saker av betydning for dem og få tilgang til den politiske arena på EU-nivå.

På scenen uten rolle?

I et brev til Næringsminister Grete Knudsen i 2000 betegner TBL Skip seg som aktivt medlem av CESA (TBL 2000c). Vi har imidlertid sett at de har deltatt lite i organisasjonens arbeid, annet enn i styre- og direktørmøtene. TBLs medlemsbedrifter har vært passive til å delta i arbeidsgrupper, og fra TBLs side kan man ikke gi andre konkrete eksempler på at medlemsbedriftene har deltatt enn at de bidro med materiale til pris- og markedsundersøkelser (TBL-intervju). TBL Maritim er av den oppfatning at medlemsbedriftene burde engasjere seg mer i de møteplassene som er skapt i CESA og se hvordan verden ser ut utenfor Norge (ibid). Mens EU-verft ser nytten av å snakke sammen og stiller flittig opp så har ikke dette vært prioritert hos de norske verftene (ibid). De norske skipsverftene består i hovedsak av mange relativt små spesialiserte verft, og mange av dem har levd godt på nisjen knyttet til offshorevirksomhet. Dette har gjort at Norge hele tiden har stått litt på siden av "de store gutta ute i Europa" som hadde mer til felles (ibid). Foruten generelle saker som finansieringsløsninger o.l. så var ikke de norske problemstillinger så aktuelle for de andre. TBL Skip var med på møter, deltok i diskusjoner og var akseptert på linje med de andre deltakerne, men det var ikke forventet at de skulle spille noen sentral rolle (ibid).

Det finnes dog eksempler på temaer som har vært tatt opp av TBL Maritim. TBL Skip mente de norske verftene fra midten av 1990-tallet tapte kontrakter til verft i Spania på grunn av bruk av ulovlige subsidier, og selv om klagesaken til sist gikk gjennom norske myndigheter, så tok TBL Skip opp dette temaet på møter i CESA også. Det skapte mye furore, men CESA har takhøyde også for slike diskusjoner (ibid). Et annet eksempel er klasseselskap-saken TBL presenterte for EMEC nevnt tidligere.

Mønstre av?

Styret i TBL Skip har ved et par anledninger vurdert verdien av deres medlemskap i AWES og CESA (TBL-intervju; TBL 2001b). I 2000 ønsket styret å melde seg ut av AWES for å spare penger (TBL 2000d). Men etter dette har styret kommet til at pengene ikke kan brukes mer nyttig enn å være med i AWES- og CESA-fellesskapet (TBL-intervju). TBL Maritim ser på CESA, og EMEC som både påvirknings- og informasjonskanaler (ibid). Medlemskapet har gitt dem tilgang til politiske aktører og arenaer på EU-nivå som, selv om de erkjenner å ikke ha benyttet dette i særlig høy grad, har vært en viktig mulighet for dem. Viktigst for TBL-Skip derimot har vært tilgangen til informasjon fra EU-systemet (ibid). Helt fra de ble medlem av CESA har denne nye informasjonsflyten blitt ansett nærmest som uvurderlig, og dette er noe som går igjen i interne dokumenter og i kommunikasjon med norske politikere og sentralforvaltning (TBL-intervju; TBL 1995b; TBL 2000c). De har gjennom CESA og EMEC blitt forsynt med informasjon om all politisk aktivitet i EU-systemet som berører skipsbyggingsindustrien. Dette har vært informasjon de tidligere ikke fikk tilgang til, som de først mottok senere via norske myndigheter eller som de selv har måttet oppsøke via medlemsorganisasjoner i land med EU-medlemskap. TBL Maritim har sett en klar nytteverdi av sitt medlemskap i bransjens Euro-groups, men man kan stille spørsmål ved hva det er som gjør at de ikke brukte dem mer aktivt som påvirkningskanaler.

Utenfor og annerledes

Norge er ikke medlem av EU og TBL Maritim har av den grunn vært assosiert medlem i CESA. Vi har sett at den norske bransjen har vært sterkt knyttet til offshore-nisjen som de store gutta i Europa ikke uten videre har noe nært forhold til. Det har ikke blitt stilt store forventninger til deres rolle i organisasjonen. Selv om TBL Maritim representerer en skipsbyggingsindustri som er relativt stor i europeisk sammenheng og som er respektert for sin dyktighet så ser deres kolleger i de andre medlemsorganisasjonene kanskje ikke på dem som spesielt politisk viktige. De norske myndighetene har ingen formelle påvirkningsmuligheter på EUs politikk og

den norske skipsbyggingsindustrien er mindre utsatt for konkurranse fra Østen – det kan stilles spørsmål ved hvorfor man skulle oppfordre TBL Maritim til å spille noen større rolle.

"Vi har nok med vår egen andedam" (TBL-intervju)

Norge er et land i ytterkanten av Europa. Aktørene i det kontinentale Europa er knyttet sammen, de har kortere avstander og bedre mulighet til å følge med (ibid). Dog må det vel sies at med dagens transportmidler er ikke Brussel og det kontinentale Europa så mange timer unna Norge, men det er klart at for eksempel Danske Maritime, som har eget kontor i Brussel, har en annen anledning til å følge med og ha kontakter. Noen av verftene har nevnt at det som lå bak at de ikke har deltatt i arbeidsgrupper og lignende i CESA er at de ikke ville gi informasjon til konkurrenter (ibid). Konkurransen for de norske verftene kommer i all hovedsak fra europeiske verft.

Ressurser avgjør

Vi har sett at TBL Maritim har et lite sekretariat sammenlignet med sine europeiske kolleger, og at de ikke har hatt midler til å stille til alle møter i CESA. Kostnader har vært avgjørende for sekretariatets bemanning og organisasjonens deltakelse i CESA. Vi har fått vite at sekretariatet allerede arbeider godt utover normal arbeidstid. Når vi i tillegg vet at medlemsbedriftene i liten grad har ønsket å stille opp i det europeiske samarbeidet begrenser organisasjonens ressurser seg til bransjesjef og styreformanns mulighet til å rekke over mest mulig. Det er klart at disse forholdene setter begrensninger for TBL Maritims muligheter til å kunne sette dagsorden og fokusere på arbeidet innenfor CESA.

Gratispassasjer

TBL Maritim begrunner det at de ikke har deltatt i arbeidet med LeaderSHIP 2015-initiativet blant annet med at de ikke har hatt viktige saker å fremme som har skilt seg fra det som ble tatt opp av andre i initiativets tidlige fase (TBL-intervju). På mer generelt basis forteller TBL Maritim at det i det hele tatt er lite divergerende interesser innenfor CESA og at de følger med på og støtter de prosessene som går der (ibid). Europas skipsbyggingsindustrier sloss om de samme kundene, men innenfor CESA jobber de sammen for generelle betingelser og utvikling av industrien (ibid). TBL Maritim har vært tilhenger av EU-medlemskap og EUs næringspolitikk. De er i all hovedsak enige i saker som tas opp i CESA og hvordan de fremmes. Når det gjelder forholdet til Sør-Korea og internasjonale konkurransevilkår så har TBL Maritim på mange måter latt CESA og EU ta seg av dette (ibid). På bakgrunn av det som har kommet frem her kan merverdien av økt deltakelse synes marginal. TBL Maritim kan synes å ha kommet til dekket bord der de får gjennomslag for mange av sine interesser uten at det koster dem særlig mye.

7.1.5 Oppsummering og vurdering

Vi har under kapittel 7.1 sett at TBL Maritim i sin søknad til CESA hadde ambisjoner om en aktiv deltagelse i skipsbyggingspolitikk på EU-nivå. De orienterte seg mot EU-nivå slik forventet gjennom nyfunksjonalismen. Imidlertid har deltakelsen i CESA vært lite aktiv og mer preget av at TBL Maritim har vært vært fornøyd med informasjonstilgangen gjennom organisasjonen. Dette kan sette spørsmålstegn ved den deltagelse som også var forventet fra nyfunksjonalismen i denne type paraplyorganisasjoner, eller Euro-groups. Deltakelsen på CESAs møter og sammenkomster har gitt TBL Maritim et kontaktnett med ulike aktører på EU-nivå som de har hatt mulighet til å benytte. På den annen side har man gjennom EMEC, som har vært en mindre aktiv organisasjon, klart å komme med et initiativ som har vært med å prege utformingen EUs regelverk, og dette er et konkret eksempel på aktiv deltagelse i en Euro-group.

Videre har vi sett at den europeiske skipsbyggingsindustrien gjennom LeaderSHIP 2015-initiativet har lyktes i å endre sitt ansikt utad og fått være med å utforme EUs politikk for deres egen sektor. Dette har skjedd først og fremst gjennom CESAs tette samarbeid med Kommisjonen, men de nasjonale medlemsorganisasjonen har også hatt muligheter for å spille på sine myndigheter i forkant av Rådets beslutning. I den grad de har påvirket nasjonale myndigheter så har dette skjedd med utgangspunkt i bransjens europeiske samarbeid. TBL Maritim har ikke deltatt aktivt i LeaderSHIP 2015-arbeidet, men har ønsket både initiativet og resultatene velkommen.

I diskusjonen om TBL Maritims lave aktivitetsnivå i Euro-groups identifiserte jeg at det finnes et rasjonale for aktiv deltakelse etter nyfunksjonalistisk mønster, et rasjonale basert på manglende nasjonale politiske kanaler. Det viste seg at høy aktivitet ikke var forventet fra de andre medlemmene og at Norges manglende EU-medlemskap og annerledes trekk ved den norske skipsbyggingsindustrien kunne være noe av grunnen til dette. Videre peker TBL Maritim selv på avstand og konkurranseforholdet til det kontinentale Europa som faktorer for lite aktivitet. Vi så også at de har lite ressurser å ta av. Når TBL Maritim også verdsetter høyt den informasjonstilgang og de *muligheter* medlemskapet i Euro-groups gir dukker det frem et nytt rasjonale. Dølvik og Ødegård (2004:199) har påpekt at en organisasjon kan føre en gratispassasjer-strategi dersom de ser positivt på EUs politikk som blir gjeldende gjennom EØS-avtalen eller hvis de er fornøyd med andre europeiske organisasjoners påvirkning av politikktutviklingen. Dersom man antar at deres aktivitet ikke utgjør særlig forskjell eller at de ikke har interesser som skiller seg særlig fra de andre medlemmene, trenger ikke TBL Maritim delta så aktivt for å få store deler av de fordeler de har behov for. De blir, om ikke gratispassasjer så kanskje heller passasjer på økonomiklasse og de kommer frem til samme destinasjon som dem på første klasse.

Jeg vil også kommentere noen trekk ved interesseorganisasjonene, EU-institusjonene og EU-politikk. Nyfunksjonalistisk teori antar at interesseorganisasjoner reorganiserer seg for å passe inn i institusjonene og politikk på EU-nivå (jf kapittel

2.1). Vi så at CESA og EMEC flyttet sekretariatene til Brussel og at de etter dette tilnærmet seg de politiske mål satt av EU i Lisboa-strategien. Det tette arbeidet med EU-institusjonene under LeaderSHIP 2015-prosessen kan nok tenkes å ha bragt organisasjonen inn i EUs tenkebaner. Mens LeaderSHIP 2015-initiativet opprinnelig hadde et industrielt tilsnitt så ble det ferdige resultatet mer omfattende, og CESA fikk blant annet et tillegg til sine faglig inndelte arbeidsgrupper en arbeidsgruppe for sosial dialog. Det er vel ikke utenkelig at de også kunne komme til å opprette arbeidsgrupper for andre politiske områder som omfatter industrien – for eksempel miljøspørsmål. TBL Maritim synes også farget av det som foregår i CESA og EU med blant annet økt fokus på forskning og utvikling der de for første gang fikk med norsk deltakelse i en av arbeidsgruppene.

7.2 EU-institusjonene

Vi har i foregående kapitler sett at EUs politikk som berører skipsbyggingsindustrien i økende grad har blitt håndtert av Kommisjonen. CESAs kontakt med EU-institusjonene har også i overveiende grad vært med Kommisjonen. Det er DG Industry, senere DG Enterprise, og DG Competition som har mest med skipsbyggingssektoren å gjøre, men LeaderSHIP 2015-initiativet viste at Kommisjonen hadde mange involverte generaldirektorat og byråer. Selv om Europaparlamentet har fått større innflytelse i beslutningsprosessen så har kontakt med parlamentsmedlemmer vært mindre systematisk og kontakt med Rådet har stort sett gått gjennom de nasjonale medlemsorganisasjonene til deres myndigheter.³⁷ TBL Maritim har ingen myndigheter representert i Rådet siden Norge ikke er medlem i EU. De har ikke vært i kontakt med Rådet hverken i form av de deltagende myndigheter i medlemsland eller ved å prøve å påvirke disse via de andre medlemsorganisasjonene (TBL-intervju). TBL Maritim har heller ikke vært i kontakt med EU-parlamentarikere annet en når disse har deltatt ved møter og mottagelser arrangert av CESA/EMEC (ibid). Det er nevnt tidligere at TBL Maritim har blitt kjent med aktører fra Kommisjonen ved slike anledninger. Selv om de har hatt begrenset

³⁷Europaparlamentet fikk større innflytelse gjennom medbestemmelsesprosedyren uttrykt i Maastricht- og Amsterdam-traktatene. Denne går i korthet ut på at lovforslag må godkjennes av både Rådet og Parlamentet for å tre i kraft, eller sagt annerledes så kan Parlamentet forkaste lovforslag fra Kommisjonen.

direkte kontakt med disse aktørene utenom dette så finnes det eksempler på at TBL Maritim har tatt initiativ til direkte uformell kontakt med Kommisjonen. Et av disse var da en norsk produsent av redningsutstyr fikk sertifiseringen for et av sine produkt inndratt av norske myndigheter. TBL Maritim inviterte en av sine kjente i Kommisjonen, Jesus Bonet fra DG Transport & Energy, til en mottakelse i Brussel for et uformelt møte med TBL Maritims utsending og to representanter for produsenten (ibid). Kort tid etter dette møtet mottok de et brev fra Kommisjonen som bekreftet at norske myndigheter hadde handlet feil i denne saken (ibid). Hvor synlig den norske delen av skipsbyggingsindustrien er for EU-institusjonene kan være vanskelig å anslå siden de helst forholder seg til industrien på EU-nivå, men det kan nevnes at norsk statistikk som oftest har vært med i rapporter og lignende innenfor EU og at sektoren gjerne har vært betegnet som skipsbyggingsindustrien i EU og Norge.

Vi har her sett at TBL Maritim ikke har benyttet seg av nasjonale myndigheter innen EU som påvirkningskanaler. De har hatt en del indirekte kontakt med kommisjonen via CESA og EMEC, men har også ved anledning benyttet seg direkte av kontakter i Kommisjonen for å hjelpe noen av TBLs medlemsbedrifter. Disse funnene er lite forenlige med forventningene ut fra intergovernmentalisme, men forklares i en viss grad av forventningen ut fra nyfunksjonalisme om at de vil orientere seg mot påvirkningskanaler på EU-nivå.

7.3 Maritime Industries Forum - MIF

Dette er en organisasjon som ved første øyekast kan se ut som en samlerorganisasjon for maritime Euro-groups, men MIF ble etablert i 1992 på initiativ fra Kommissærene Bangemann og Van Miert som ønsket å drive en mer helhetlig maritim politikk og ville ha et felles kontaktpunkt for maritime industrier til Kommisjonen (CESA 2004; MIF 2003). MIF ble en rådgivningsplattform som knyttet sektorens viktigste interessenter til de berørte Kommissærer i EU (CESA 2004).³⁸ MIF har årlige

³⁸Kommissærene var fra DG Industry og DG Transport & Energy. De maritime interessene omfattet blant annet skipsbygging, shipping, klaseselskap, oljeindustri og fiskeindustri, frakt, havner, utdanning, forskning og fagforeninger

plenums møter med deltakere fra de europeiske industriorganisasjonene i maritim sektor, representanter fra EU-medlemsland og EFTA, Kommisjonen, Parlamantet, regionale enheter, andre tilknyttede organisasjoner og observatører (MIF 2003).

Deltakelse fra norske myndigheter gjennom representanter fra UD har hatt status som observatører. Maritim Forum har også deltatt med observatørstatus. MIF ledes av en styringskomité, mens det daglige arbeidet utføres i ad hoc arbeidsgrupper bestående av deltakerne og ledet av en koordineringsgruppe. MIFs sekretariat har vært drevet av et enmanns firma i Southampton, England (Bruun-Lie 2004 [TBL-intervju]).

I starten var arbeidet i gruppene ledet av Kommisjonen, men industrien fikk snart en større rolle og overtok ledelsen av disse samt at de fikk delt styreformannskap med Kommisjonen. CESA og EMEC har til enhver tid hatt ledelse av arbeidsgrupper og enkelte årganger av styreformannskap. MIFs arbeid omhandlet i den første tiden mest spørsmål knyttet til næringen og dens konkurransevne. MIF ble nylansert i 2000 med utvidet satsingsområde til miljøspørsmål og i høyere grad forskning og utvikling (MIF 2003). Fra da har organisasjonens formål vært:

- Tilby et permanent kontaktpunkt til Kommisjonen for maritim industri.
- Fremme samarbeid mellom maritime aktiviteter i ulike sektorer.
- Sørge for innspill til politisk debatt og avgjørelser.
- Bedre medlemstatenes engasjement i maritim politikk.
- Holde Europaparlamentet orientert om utviklingen.
- Opprettholde og fremme en konkurransedyktig maritim klynge i Europa.
- Gjøre maritim industri mer synlig for almenheten.

(MIF 2003)

MIF er ingen tung organisasjon men har mange viktige deltakere. I arbeidsgruppene har næringen gitt innspill overfor utforming av politikk i EU og de har vært med å følge opp tiltak og programmer. Samtidig har de knyttet kontakter og samarbeidet med andre aktører innen maritim sektor. Dog begrenses saksområdet noe av at man

(CESA 2004).

med så mange deltakere er avhengig av å ha saker med et minimum av felles interesse. Det kan i mange tilfelle være mer effektivt for enkeltaktører å bruke andre kanaler.

TBL Maritim ikke deltatt direkte i MIF, men indirekte gjennom CESA/EMEC og Maritimt Forum (TBL-intervju). De har ikke vært blant CESA og EMECs deltagere på noen av plenums møtene og de har ikke deltatt i arbeidsgruppene. Imidlertid kan nevnes at norske aktører indirekte deltar eller blir berørt av MIFs arbeid og tiltak som er initiert i MIF. Dette kan være aktører fra norske myndigheter sentralt eller lokalt gjennom regionalkomiteer, forskning og industrien. Et eksempel på dette er arbeidet med å få mer transport over fra vei til sjø, der norsk skipsbyggingsindustri via Forskningsrådet har deltatt i forskningsprogram for utvikling av nye skipstyper som egner seg for såkalt shortsea shipping.

Å se TBLs rolle her til mine forventninger ut fra teoriene er ikke så lett, men at de kun indirekte har deltatt kan ses i sammenheng med forventningen ut fra intergovernmentalisme om at de ikke har deltatt i nettverk basert i EU. Selv om MIF er et institusjonalisert samarbeid mellom maritime interesseorganisasjoner og EU-institusjoner kan TBL Maritims indirekte rolle vanskelig støtte noen av de andre forventningene.

7.4 Norske organisasjoner

Andre norske interesseorganisasjoner kan ha andre ressurser og tilganger til arenaer og aktører som ikke TBL Maritim har. Det kunne således være en mulighet for TBL Maritim å benytte noen av disse som påvirkningskanaler.

7.4.1 TBL

TBL er altså landsforeningen der TBL Maritim er en av bransjeforeningene. TBL fokuserer på den generelle industripolitikken. De har som den største landsforening i NHO hatt mye samarbeid med dem også i EU-spørsmål. I TBL har det vært stillinger

som har hatt EU-saker og forholdet til EU i sitt ansvarsområde, og som har hatt nettverk i Brussel (TBL-intervju). TBL Maritim har ikke benyttet seg av dette til kontaktskapning eller annet enn generell informasjon ettersom man gjennom medlemskapet i CESA opparbeidet seg et eget kontaktnettverk (ibid). TBL hadde også i sin tid et kontor i Brussel i samarbeide med PIL, men dette ble nedlagt i 1995 (Svarva 2001:55). Ingen av informantene fra TBL kjenner til at det har vært noen kontakt med dette kontoret.

7.4.2 NHO – Næringslivets hovedorganisasjon

NHO har siden 1973 deltatt i UNICE, den største paraplyorganisasjonen for arbeidsgiverorganisasjoner på EU-nivå.³⁹ Dette har vært en meget viktig informasjons- og påvirkningskanal i deres arbeid opp mot EU (Svarva 2001:73). NHO etablerte også eget kontor i Brussel da de ble medlem av UNICE. Brusselkontoret har fungert både som en informasjonskanal for utviklingen i EU og som en hjelpende hånd for medlemsbedrifter og -foreninger som trenger en guide i EU-jungelen (Svarva 2001:44-45; Methi 2004). TBL Maritim har deltatt i et bli-kjent-med-EU-kurs og berømmer kontorets gode kontaktflate i Brussel, men bortsett fra å ha vært innom en gang i blant under Brussel-besøk så har de ikke benyttet seg av dette kontoret (TBL-intervju). De får jevnlig bulletiner fra Brusselkontoret og oppfatter det først og fremst som en observatørpost og mener også her at de i større grad har fått bedre tilgang til relevante kontakter gjennom CESA og EMEC (ibid).

7.4.3 Norges Rederiforbund

Norges Rederiforbund representerer norske rederier som utgjør den femte største sjøfartsnasjon i verden. Rederiforbundet er med i ECSA, organisasjonen for rederinæringen på EU-nivå. De opptrer selv eller via denne på mange av de samme arenaer som TBL Maritim og CESA/EMEC. Som tidligere nevnt har de langt større sekretariat og ressurser enn hva TBL Maritim har, og de har en egen stilling relatert

³⁹UNICE (the Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe) skiftet i 2007 navn til BUSINESSEUROPE. Det var NAF (Norges Arbeidsgiverforening) som opprettet og hadde dette kontoret før opprettelsen av NHO 1989.

til Europa-spørsmål (Bruun-Lie (2004 [intervju])). De har vært aktive innenfor ECSCA og har hatt lederverv i denne organisasjonen. Rederiforbundet har fått plassert sentrale personer i EU-prosjekter og vært flinke til å utnytte systemet og pengene som ligger der (Holum 2004 [intervju]).

Med samspillet i den maritime klyngen der rederiene fungerer som nav og drivkraft, slik vi så i kapittel 4, får skipbygging- og rederinæringen et avhengighetsforhold, om enn noe skjevt. Det bør derfor være i Rederiforbundets interesse også å tale skipsbyggingsindustriens sak der dette har hensikt. TBL Maritim har god kontakt med Rederiforbundet både i felles fora og direkte (TBL-intervju). De samkjører mye av sin innsats, men dette skjer mest på nasjonalt nivå – i forskningsutvalg, Maritimt Forum og overfor myndigheter og politikere. Dette samspillet preges dog noe av storebror/lillebror-forholdet. Det virker som en utpreget holdning både i bransjen og blant politikere at det som er bra for rederiene er bra for klyngen. Som storebror og den med ressurser til å betale for samarbeidet er det gjerne Rederiforbundet som får sette premissene (Bruun-Lie 2004 [intervju]; Holum 2004 [intervju]; TBL-intervju). Eller som en av informantene fra TBL Maritim beskriver samarbeidet i Maritim Forum: (TBL-intervju) *"...det er penga som styrer verden. Rederiforbundet har mer penger enn oss andre. [...] vi stille[r] opp – det drypper alltid litt på klokkeren likevel. Dette er en form for næringsmessig prostitusjon"*. At Rederiforbundet har fått mye fokus trenger dog ikke bare skyldes ressurser. Det er rammevilkårene for rederiene som har vært de mest krevende og med dem som navet i den maritime klyngen har de andre bransjene sett at dette har måttet prioriteres (ibid).

7.4.4 Maritimt Forum

Maritimt Forum er en stiftelse fra 1990 for all maritim virksomhet og representerer de fleste fra den maritime klynge. Medlemskapmulighetene kan synes noe forvirrende. Man kan være medlem i regionale fora, sentralt(nasjonalt), via bransjeorganisasjoner lokalt og sentralt eller kombinasjoner av dette (Bruun-Lie 2004 [intervju]). I 2003 hadde Maritimt Forum rundt 300 bedrifter og organisasjoner som medlemmer sentralt

og omkring 400 medlemmer i de regionale fora (Maritim Forum 2003). TBL har hele tiden vært representert med to personer i styret ved TBLs direktør og TBL Skips styreformann. I tillegg til medlemskap fra de industrielle og tjenesteytende maritime virksomheter så har blant annet også arbeidstagerorganisasjoner og Forskningsrådet deltatt i styret. Maritimt Forum holder til i Rederiforbundets lokaler. Sekretariatet består av en leder og en spesialrådgiver, dessuten har to ansatte i Rederiforbundet avsatt tid for arbeid for Maritim Forum (Bruun-Lie 2004 [intervju]). Det er også Rederiforbundet som finansierer størstedelen av arbeidet i Maritimt Forum (ibid). Med daglig leder og styreformann tradisjonelt fra Rederiforbundet i tillegg så er det mange som har syntes at båndene til Rederiforbundet har vært vel tette (ibid).⁴⁰ Utad kan Maritim Forum ha sett ut som en lobbyvirksomhet for Rederiforbundet med resten av klyngen på slep, men TBL Maritim setter pris på at Rederiforbundet har sett verdien av å samle næringen og at de har lagt praktisk til rette for samarbeid (TBL-intervju). Maritimt Forums definerte hovedoppgaver har vært:

- Politisk påvirkning av de næringspolitiske fellesinteressene.
- Styrking av samarbeidet mellom de forskjellige sektorene i nøringen.
- Fremme de maritime fellesinteressene på eksportmarkedet og overfor EUs besluttende organer.

(Maritimt Forum 2003)

Politisk påvirkning i form av kontakt med politikere og myndigheter på regionalt og nasjonalt nivå er den oppgaven som har vært høyest prioritert (Bruun-Lie 2004 [intervju]). Målsettingen om å fremme interesser på et europeisk nivå har vært ren festtale og ut fra denne målsettingen har de deltatt på de årlige plenums møtene i Maritime Industries Forum (ibid). Fokuset på EU har vært begrenset og varierende etter hvilke personer som har jobbet i organisasjonen. En periode med en leder som ikke var god i engelsk og ikke så internasjonalt opptatt var fokuset veldig begrenset (ibid). Dette fokuset er også noe som kommer fram i årsberetningene der tilknytningen til EU gjennom MIF først og fremst beskrives som kilde til informasjon

⁴⁰Jon Lund fra TBL Skip og Aker Yards var styreformann fra 2003 til 2006.

slik at man kan koordinere Maritimt Forums arbeid i forhold til utvikling og programmer i EU (Maritimt Forum 1998;1999;2000;2001;2002;2003b;2004). Dog bør nevnes at Maritimt Forum fra 2002 har fått i oppdrag fra norske myndigheter å drive et Shortsea Shipping Promotion Centre i Norge som er ledd i European Shortsea Network (ESN), EUs offisielle nettverk for nærskipfart. ESN er et ledd i deres engasjement for å få mer transport over fra vei til sjø (Bruun-Lie 2004 [intervju];MIF 2002;2004). Gjennom dette samarbeidet har de kontakt med aktører i Kommisjonen og fra EU-medlemsland. Maritim Forum forklarer litt av det lave fokuset mot EU med det at deres medlemsorganisasjoner allerede har gode forbindelser gjennom deres Euro-groups (Bruun-Lie 2004 [intervju]).

7.4.5 Oppsummering og vurdering.

Vi har i dette kapitlet sett at norske organisasjoner som TBL Maritim har tilknytning til kan ha andre kanaler for påvirkning og at de kan ha andre typer ressurser eller større ressurser. TBL Maritim har ikke benyttet seg av interne ressurser i TBL. Både NHO og Rederiforbundet har hatt gode nettverk og relativt stor aktivitet rettet mot EU, men TBL Maritim har ikke sett nytte i å bruke NHO. Samarbeidet med Rederiforbundet og i Maritimt Forum har i første rekke foregått på nasjonale arenaer. Selv om disse aktørene har kanaler på EU-nivå så har det i liten grad vært samarbeid rettet mot dette nivået. TBL Maritim har altså ikke orientert seg mot påvirkningskanaler på EU-nivå via disse norske organisasjonene og de har snarere økt enn fått mindre tilknytning og kontakt med disse aktørene på nasjonalt nivå. Nyfunksjonalismens forventninger om orientering mot EU og mindre nasjonal tilknytning støttes ikke av disse funnene.

7.5 EU-medlemmer

I kapittel 7.2 kom det frem at TBL Maritim ikke hadde brukt bransjeorganisasjoner i EU-medlemsland for å påvirke myndigheter i disse landene med hensikt å få innflytelse på politikk på EU-nivå, ei eller hadde de vært i direkte kontakt med slike

myndigheter. Uten norsk medlemskap så kunne dette vært en mulig vei inn mot Rådet og Europaparlamentet. TBL Maritim har imidlertid hatt mye kontakt med de andre nasjonale bransjeorganisasjonene og spesielt et nært forhold til Danske Maritime innenfor CESA. Det var fra dem de fikk vite at de kunne søke medlemskap i CESA og det har vært fra dem og finnene at de har fått informasjon fra EU. Like etter de hadde søkt om CESA-medlemskap, men før EU-valget 1994, var TBL Skip i møte med danskene for å få innføring i EU-byråkratiets saksgang og informasjon om deres erfaring med EU-medlemskap (TBL 1994g). De hadde på 1990-tallet også møter sammen i forkant av CESA-møter når de hadde felles sak mot søreuropeerne (TBL-intervju). Det nære forholdet begrunnes først og fremst med at danskene er lette å snakke med (ibid). Dessuten har de lang erfaring innenfor EU med eget kontor i Brussel og tilgang gjennom egne myndigheter som gjør at de får til mye mer enn TBL Maritim og Norge (ibid). Men, mest av alt dreier kontakten med de andre nasjonale bransjeorganisasjonene seg om informasjonsflyt, at de lar hverandre få vite om hva en foretar seg og at man videresender informasjon man snapper opp via myndigheter eller andre aktører (ibid).

Kontakt med de andre nasjonale bransjeorganisasjonene utenom CESA-møter har altså først og fremst dreid seg om informasjonsflyt. TBL Maritim har hatt mest kontakt med danskene som de også har oppsøkt for å opparbeide seg økt kompetanse i arbeid på EU-nivå. De har altså ikke benyttet seg av andre lands myndigheter direkte eller indirekte slik det var forventet fra intergovernmentalismen.

7.6 Aker

Det da Aker-eide Aker Yards og Kværner Shipbuilding Group var Europas største verftsgruppe med verft i Norge, Europa, USA og Sør-Amerika. Disse selskapene var med sine verft medlemmer i TBL Skip og CESA, men kunne også opptre på egenhånd. Akers hovedeier Kjell Inge Røkke figurerte ofte i avisene i forbindelse med møter med Tysklands forbundskansler Gerhard Schröder i tiden 2002 til 2004. To av Røkkes verft i Warnemünde og Wismar i det tidligere Øst-Tyskland var sterkt

utsatt for konkurransen fra Koreanerne. Schröder, leder av en av verdens stormakter, var blant annet høsten 2002 i Norge for å besøke Røkke hvor statsminister Bondevik ble avspist med en snarvisitt (Aftenposten 2002). For Schröder var dette viktige arbeidsplasser i et vanskeligstilt område der de begge hadde bygget opp igjen to toppmoderne verft. Både Røkke og Schröder hadde interesse av rammebetingelser som gjorde det mulig å overleve konkurransen i form av beskyttende subsidier. En rådsforordning om beskyttende subsidier ble vedtatt i 2002 (se side 22), en ordning som først og fremst har vært benyttet av de tyske verftene (TBL-intervju). Aker Yards' konsernsjef Jon Lund (2004 [telefonintervju]) påpeker at det er naturlig at en aktør for en bransje argumenterer for at bransjen får konkurransedyktige rammebetingelser, og han sier at Aker Yards imidlertid ikke har brukt sin posisjon som et instrument for TBL Maritim og norske verft overfor myndigheter i EU-land.

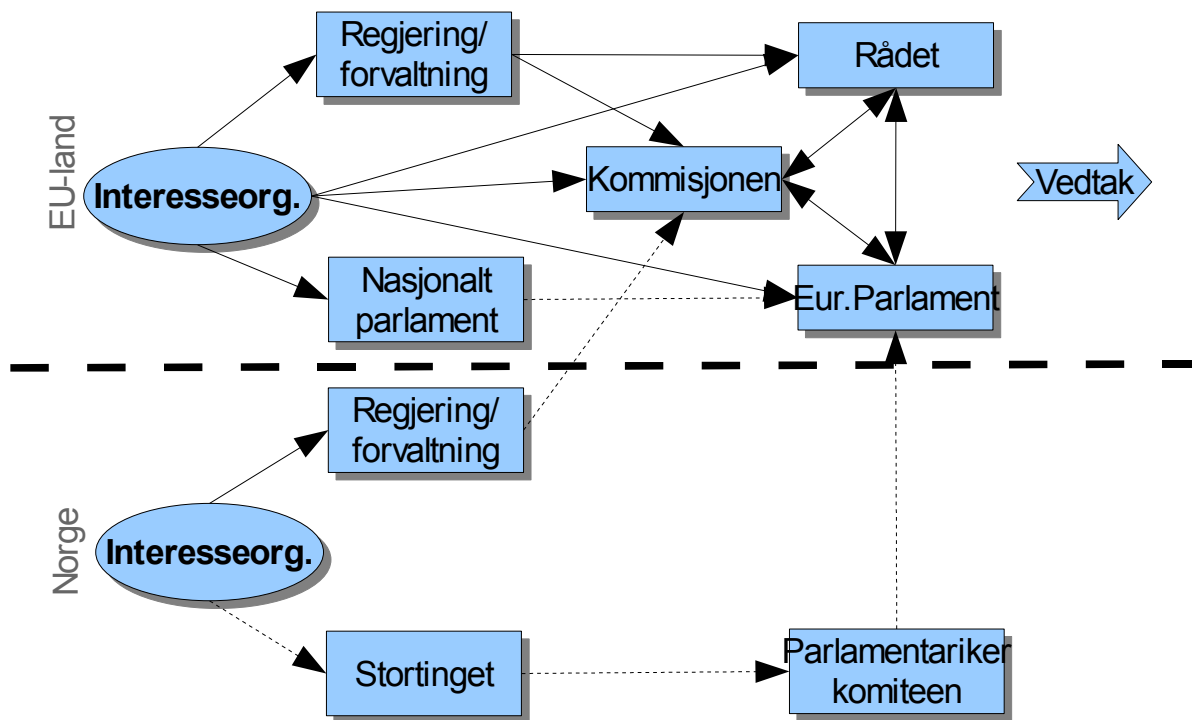
I henhold til nyfunksjonalistisk teori så kan også større selskaper opptre som interessegrupper på EU-nivå (Eising 2007:194; Jensen 2003:87).

Intergovernmentalistisk teori på sin side peker på at særlig økonomiske interesseaktører er med på å forme myndighetenes preferanser (Cini 2003:104). De legger begge vekt på at slike aktører gjerne har mer ressurser å sette inn i sin lobbyvirksomhet enn vanlige interesseorganisasjoner. Her har vi et eksempel der interessene til et norskeid selskap faller sammen med interessene til myndighetene i en mektig EU-nasjon, men kan imidlertid i dette tilfelle ikke ses i sammenheng med TBL Maritims rolle.

7.7 Norske myndigheter og politikere

Med et Norge som ikke er medlem av EU kan man spørre seg i hvilken grad norske myndigheter og politikere utgjør en kanal for påvirkning av politikk på EU-nivå. EØS-avtalen ble utformet i lys av Enhetsakten og forutsatte at den viktigste politikktutforming skulle skje i Kommisjonen og at EFTA-landenes muligheter for medvirkning, høring og samråd ble rettet mot denne institusjonen (Dølvik og Ødegård 2004:161). Senere har utviklingen i EU styrket Rådet og Parlamentets rolle i

EUs beslutningsprosess på bekostning av Kommisjonen (Claes og Sverdrup 2004). Illustrasjon 7.4 gir et inntrykk av hvilke begrensninger norske interesseorganisasjoner har gjennom egne myndigheter i forhold til interesseorganisasjoner i medlemsland til å påvirke beslutninger i EU.



Illustrasjon 7.3: Veier til EU-vedtak sett fra interesseorganisasjoner i Norge og EU-land.

Kilde: Dølvik og Ødegård 2004 (159, figur 8.1)

7.7.1 Komiteer og eksperter

Det ovenstående betyr at Norge ikke deltar i de besluttende organer der regler blir endelig utformet og vedtatt og at de heller ikke har enkel tilgang til å følge saksbehandlingen i Kommisjonen etter ekspertkonsultasjon i komiteer og arbeidsgrupper (Statskonsult 2002:13). Det er av denne grunn flere som ser på deltakelse med nasjonale eksperter og i komiteer under de saksforberedende fasene i Kommisjonen som den viktigste kanalen for påvirkning av EUs regelverk (Claes og

Sverdrup 2004; Dølvik og Ødegård 2004; St.meld. nr. 23 (2005-2006); Statskonsult 2002a; 2002b). Ekspertisen skal i prinsippet ikke representere nasjoner, men nettopp ekspertise i seg selv og kan i prinsippet komme fra hele verden, fra industri, organisasjoner og forvaltning. Det har dog vist seg at disse mulighetene på langt nær har vært utnyttet til fulle (Claes og Ødegård 2004; Statskonsult 2001). Det finnes eksempler på vellykket innflytelse fra Norge, blant annet da norske eksperter utformet lovgivningspakken for sjøsikkerhet etter "Erika"-ulykken, men dette hører med til sjeldenhetene (Claes og Sverdrup 2004; Statskonsult 2002b).⁴¹ Det har etter det jeg har klart å få kjennskap til ikke deltatt noen med tilknytning til skipsbyggingsindustri, hverken fra forvaltning eller industrien, som nasjonale eksperter i komiteer, ei heller i forbindelse med statstøtte (EFTA 2004; Holum 2004 [intervju], Statskonsult 1999; TBL-intervju). Når det gjelder forskning derimot så har det vært en del deltakelse først og fremst gjennom personer fra offentlig forvaltning. TBL Maritim omtaler disse posisjonene mest som observatørposter for å få innsyn i hva som foregår, og de mener at man burde stille med personer, gjerne fra utenfor byråkratets korridorer, med mer kjennskap til de aktuelle sakene for at de skal kunne ha noe å si og bli hørt (TBL-intervju). De norske ekspertene oppfatter seg også i hovedsak som observatørposter, opptrer på en beskjeden måte og er i liten grad instruert av norske myndigheter til å fremme bestemte posisjoner (Claes og Sverdrup 2004).

7.7.2 Innspill og lobby

Det finnes noen andre muligheter for norske myndigheter til å drive påvirkning, blant annet ved å komme med høringsinnspill til Kommisjonen i ulike saker og det å rett å slett drive lobbyvirksomhet mot medlemstater og EU-institusjoner. Norge har i en viss grad forsøkt å alliere seg med sine skandinaviske naboer. Videre finnes blant annet veto-muligheter gjennom EFTA uten at dette har vært aktuelt. Jeg skal ikke gå videre på dette her, men konstaterer bare at norske myndigheters muligheter til å drive påvirkning på EU-nivå er begrenset.

⁴¹"Erika" var en eldre tankbåt som sank utenfor Frankrike i 1999 og forårsaket enorme miljødelegelser.

7.7.3 TBL Maritim og norske myndigheter

"Vi har mer mer direkte påvirkning enn hva enhver norsk politiker har gjennom offisielle kanaler" (TBL-intervju). Med dette utsagnet uttrykker TBL Maritim sin fortvilelse over norske myndigheters manglende innflytelse på EU-nivå. De har selv en viss tilgang, men kan ikke støtte seg på myndighetene inn mot EU (ibid). Dette er noe som hemmer deres arbeid siden de må bruke mye av sin tid og ressurser på å innhente informasjon og de har færre strenger å spille på. Dessuten må de bruke tid på å oppdatere norske myndigheter. Dette er forhold som deres kolleger i EU-landene tar for gitt (ibid). På den annen side har de ved en anledning uttalt at EU-medlemskap ikke er av avgjørende betydning siden bransjen gjennom EØS-avtalen har samme regler, at EØS-land deltar på lik linje i rammeprogrammene for forskning og utvikling, samt at de deltar på EU-nivå gjennom CESA (Bergens Tidende 2000).

Like rammevilkår

Informasjon er igjen et nøkkelord. Vi har sett at for TBL Maritim var medlemskapet i CESA først og fremst en informasjonskanal. Informasjon har vært viktig slik at de har kunnet forberede seg på utviklingen på EU-nivå og dessuten at de har kunnet forberede norske myndigheter slik at man har kunnet utarbeide norske tiltak i tide til at vedtak skal tre i kraft. De kunne oppdatere Næring- og handelsdepartementet (NHD) om de prosesser som foregikk ute i Europa og hvordan Kommisjonen forholdt seg til det (TBL-intervju). TBL Maritim oppfatter dette som at de tilfører norske myndigheter viktig informasjon samtidig som denne informasjonen er nødvendig for å kunne føre en reell diskusjon med dem. Dette er en oppfatning man også finner hos myndighetene, og de bekrefter viktigheten av flyten av informasjon fra TBL og andre interesseorganisasjonene (Holum 2004 [intervju]; Statskonsult 2002a:32).

Myndighetene ser også viktigheten av denne kontakten siden interesseorganisasjonene besitter informasjon gjennom sitt medlemskap i europeiske organisasjoner som ikke er tilgjengelig for dem selv på en god stund (ibid). Denne

informasjonsflyten henger sammen med hovedmålsetningen for TBL Maritims arbeid mot norske myndigheter – å ha forutsigbare og like rammevilkår som deres konkurrenter i EU. Ved inngåelsen av EØS-avtalen så de for seg at de skulle ha like betingelser og at det var slutt på å måtte forholde seg til at ting forandret seg fra en dag til en annen i forbindelse med fremleggelsen av statsbudsjettet (TBL-intervju). De tok da imidlertid ikke helt høyde for at regelverket for statstøtte til skipsbygging var maksimumssatser og at myndighetene sto fritt til å legge listen lavere enn dette slik Jagland-regjeringen gjorde det i sitt statsbudsjettforslag for 1998 da de la opp til 6% støtte for nybygg mens de andre EU-landene opererte med 9%.⁴² Men alt i alt har norske myndigheter fulgt hovedlinjene som er lagt fra EU, om enn noe på etterskudd, og politisk ledelse har stort sett uttalt at de ønsker å følge initiativene vedtatt i EU (Holum 2004 [intervju]; TBL-intervju). Der TBL Maritim har slitt mest med å få myndighetene på banen er ordninger for byggelånsfinansiering og det å bruke mulige midler når bransjen har hatt det vanskelig, som for eksempel det å bevilge forskningsmidler for bygging av gassferger da bransjen slet etter årtusenskiftet (TBL-intervju). Det kan også nevnes at stortingsmeldingene for de maritime næringer, de såkalte skipsfartsmeldingene, og for generell næringspolitikk i høy grad har relatert seg til EUs rammevilkår og politikk (St.meld. nr 28 (1995-96); St.meld. nr. 41 (1998); St.meld. nr. 31 (2003-2004). Å gå nærmere inn på norsk maritim politikk ville ta for stor plass og er ikke tema for denne oppgaven.

Kontakt med myndighetene

TBL Maritim er i såkalte kontaktmøter med Næring- og handelsdepartementet og næringsministeren halvårlig og her møter de sammen med representanter fra Maritimt Forum, Norske Skipsverft og Fellesforbundet (Holum 2004 [intervju]; TBL-intervju). På slike møter har blant annet TBL Maritim pekt på det de mener er en langt større oppmerksomhet og satsing på skipsbyggingsindustrien som strategisk industri fra EUs side (NHD 2003). Den uformelle informasjonsflyten om EU-saker er allerede nevnt. Skipsbyggingsbransjen er en næring som blir hørt, og den er i kontakt med

⁴²Den etterfølgende Bondevik I-regjeringen inngikk et kompromiss med opposisjonspartiene og støttesatsen for 1998-budsjettet endte på 7,5%.

departementet i forbindelse med en rekke enkeltsaker (Holum 2004 [intervju]). Den politiske ledelsen i statsråden og statssekretær er ute og holde tale for miljøet minst 10 ganger årlig (ibid). De møtes på lokalplan hos bedrifter og ved større sammenhenger som tilstelninger og konferanser (Holum 2004 [intervju]; TBL-intervju). Ved den årlige Verftskonferansen som avholdes av TBL Maritim samles representanter fra hele den maritime industrien, næringsminister, folk fra forvaltningen og sentrale stortingspolitikere til taler, foredrag, diskusjoner og sosialt samvær. Maritim avdeling og Forsknings- og innovasjonsavdelingen i NHD samt Norges Forskningsråd er de deler av forvaltningen TBL Maritim har mest med å gjøre (TBL-intervju).

Spania-saken

TBL Skip klaget i 1995 inn spanske verft for EFTAs overvåkingsorgan ESA på grunn av bruk av ulovlige subsidier etter at norske verft hadde tapt flere kontrakter til Spania. Saken ble overført til Kommisjonen, som i sitt svar viste til at spanske myndigheter mente subsidiene var innenfor rammene og at et av de spanske verftene beskyldte norske verft for det samme (ESA 1996). Denne saken ble holdt varm og TBL Skip søkte hjelp hos NHD som håndterte saken videre. TBL Skip jobbet tett med NHD i denne saken, og NHD finansierte to undersøkelser av de spanske verftene; et konsulentoppdrag bestilt av NHD basert på offentlige opplysninger som ble oversendt Kommisjonen av departementet, samt en undersøkelse bestilt av TBL Skip som kom til å vise sterke indisier på ulovlig støtte, men som ikke kunne dokumenteres (Holum 2004 [intervju]). Den sistnevnte ble etterspurt av Kommisjonen nesten før den var ferdig presentert på pressekonferansen (TBL 2003c). Et annet eksempel der myndighetene har stått på industriens side var i spørsmålet om differensiert arbeidsgiveravgift, men dette var ikke en sak eksklusivt for skipsbyggingsindustri.

7.7.4 Norges delegasjon til EU

Norges delegasjon til den Europeiske Union i Brussel skal følge utviklingen i EU-samarbeidet, fremme norske synspunkt og bidrag overfor EU-institusjonene, informere og bistå norske aktører og almenhet samt at den skal bidra til å identifisere norsk handlingsrom innenfor EØS-avtalen (EU-delegasjonen 2008). TBL Maritims kontakt med delegasjonen har stort sett dreid seg om møter med generell diskusjon om bransjen i under deres besøk i Brussel i forbindelse med CESA-møter (TBL-intervju). Representanter fra delegasjonen har også vært invitert med til CESAs nyttårsmottakelse. Delegasjonen har imidlertid ikke vært brukt aktivt av TBL Maritim, og de påpeker at kontakten med delegasjonen har variert med hvem som har innehatt næringsråd- og ambassadørposten (ibid). Mens noen har vist stor interesse for den maritime industrien har andre nærmest unngått kontakt med denne (ibid). Delegasjonens næringsråd Tore N. Thomassen (2004 [personlig korrespondanse] forteller at det er Nærings- og Handelsdepartementet som har mest kunnskap om skipsbyggingsindustrien og at de ved delegasjonen bare følger denne med et halvt øye og har lite kontakt med sektoren på europeisk nivå (ibid). For ordens skyld kan nevnes at Thomassen har vist god interesse maritim industri (TBL-intervju).

7.7.5 Stortingspolitikere

Stortinget spiller en passiv og begrenset rolle i Europa-politikken (Claes og Sverdrup 2004). Stortingets EØS-utvalg og EØS-komité har ikke kommet til å spille noe særlig mer rolle enn som formell godkjenningensinstans for regelverk fra EU før det implementeres i Norge. Stortingets parlamentarikere har deltakelse i en EFTA-parlamentarikerkomité med 12 medlemmer fra EFTA-landene som møter en tilsvarende delegasjon fra Europaparlamentet to ganger årlig der de i fellesskap kan gi uttrykk for synspunkter på EØS-samarbeidet. Dette regnes ikke som noen viktig påvirkningskanal men den kan skape kontakter og gi en viss gjensidig forståelse hos de involverte. Politikerne kan også ha kontakt med sine søsterpartier i EU-land som kan være en kilde til informasjon og til å ytre norske standpunkt. TBL Maritim har ganske omfattende kontakt med norske stortingspolitikere, men dette har som formål

å påvirke politikk på nasjonalt nivå og har vært intensivert i forbindelse med skipsfartsmeldingene der de også har deltatt i høringer (TBL-intervju). Vi så over at stortingspolitikere har deltatt på verftskonferansene, men de deltar også som talere eller på andre måter ved andre samlinger og møter i regi av TBL Maritim og deres medlemsbedrifter (Brunæs 2008 [personlig korrespondanse]; TBL-intervju). Mye av kontakten med stortingsrepresentanter har foregått ved at medlemsbedriftene har invitert politikere fra hjemfylket til møter eller at de har oppsøkt fylkesbenken på Stortinget for å uttrykke sine og bransjens bekymringer og ønsker (ibid).

7.7.6 Oppsummering og vurdering.

Vi har i dette kapittel 7.7 sett at norske myndigheter har begrensede muligheter for å påvirke politikk på EU-nivå. Dette kan ha hemmet TBL Maritims arbeid siden de bruker mye tid og ressurser på innhenting og deling av informasjon fra EU-nivå. Informasjonen synes å være viktig for myndighetene. TBL Maritim har gitt uttrykk for at de skulle ønske norske myndigheter hadde bedre adgang til EU-systemet og at norsk politikk og forvaltning i høyere grad prioriterte sektoren på linje med det de mener praktiseres innen EU. Dette kan forstås som at de har vært pådrivere for økt norsk tilpasning og samarbeid med EU, hvilket er en av forventningene fra nyfunksjonalismen. Ut fra denne kunne vi også forvente at TBL Maritim skulle få mindre tilknytning til norske myndigheter, men vi har i dette tilfellet sett snarere det motsatte. Behovet for å dele informasjon, stadige endringer og utvidelser av EU-politikkens nedslagsfelt samt enkeltsaker som følg av denne politikken har ført partene sammen formelt og uformelt for å koordinere sin innsats for norsk skipsbyggingsindustri. Vi så også at kontakten med Stortingets politikere har vært opprettholdt, mens kontakt med EU-delegasjonen aldri har hatt noe særlig omfang. Intergovernmentalisme ga oss en forventning om at TBL Maritim først og fremst ville drive påvirkning av politikk på EU-nivå gjennom deres egne nasjonale myndigheter. Dette kan være vanskelig så lenge norske myndigheter synes å stå utenfor arenaene for politiske avgjørelse. Vi har sett at TBL Maritim har gått til norske myndigheter for å påvirke på EU-nivå, men dette har for det første dreid seg om praktisering av

etablerte subsidieregler og ikke utforming av ny politikk. For det andre skjedde dette først etter at TBL Maritim hadde forsøkt å nå gjennom på egen hånd via EFTA og Kommisjonen.

8. Konkluderende bemerkninger

I den empiriske presentasjonen i denne oppgaven har jeg underveis identifisert og diskutert de funn som er gjort med tanke på hvordan europeisering har påvirket TBL Maritim. Jeg vil i dette kapittelet prøve å sammenfatte funnene som er gjort så langt i oppgaven samt å knytte noen bemerkninger til disse.

Til å begynne med kan vi fastslå at TBL Maritim *er* påvirket av europeisering etter EØS-avtalen trådte i kraft. Mye av lover og regler som gjelder bransjen fastsettes av EU før de implementeres i Norge gjennom EØS-avtalen. TBL Maritim bruker **tid** på å sette seg inn i og å diskutere EUs politikk både innad i bransjen og med norske myndigheter. Mye av kontakten med NHD dreier seg om enkeltsaker eller generelle spørsmål knyttet til EU-politikk og anvendelse av denne, samt at de har hatt en omfattende deling av informasjon fra EU. De bruker også tid på møtevirksomhet i CESA og EMEC. Om enn man kan diskutere TBL Maritims aktivitetsnivå i disse Euro-groups så har de her **deltakelse** på EU-nivå. De har fått et nett av **kontakter** både blant Euro-groups medlemmene og aktører i Kommisjonen. De bruker betydelige deler av sine begrensede **ressurser** på reiser til Brussel og medlemskap i CESA og EMEC. De har dessuten oppsøkt og opparbeidet seg **kompetanse** om EUs virkemåte og hvordan man som interesseorganisasjon kan forholde seg til dette systemet.

Videre kan vi se på hvordan nyfunksjonalisme og intergovernmentalisme har fungert som forklaringsmodeller for de empiriske funn. Jeg tar for meg hver av forventningene fra teoriene.

8.1 Forventninger fra nyfunksjonalisme

Nyfunksjonalismen fokuserer på at interesseorganisasjoner vil trekkes mot EU-nivået og ga forventningene nedenfor.

- TBL Maritim har orientert seg mot påvirkningskanaler på EU-nivå.

Denne forventningen synes bare i en liten grad å kunne støttes av de empiriske funn. Vi har sett at Kommisjonen har blitt et viktig tilgangspunkt for interessegrupper. Kommisjonens funksjonelle og sektorvise oppbygging gjør det lettere og oppmuntrer interessegrupper til deltagelse på EU-nivå. TBL Maritim har hatt lite direkte kontakt med Kommisjonen. Dette begrenser seg til noen få enkeltsaker og har dreid seg om spørsmål rundt anvendelse av eksisterende regler snarere enn å påvirke politikktutforming. Kontakten med Kommisjonen har for det meste foregått indirekte via CESA og EMEC. Det samme gjelder for Rådet og Parlamentet som TBL Maritim ikke har vært i direkte kontakt med. Informasjon fra Kommisjonen og de andre EU-institusjonene har også gått indirekte via disse organisasjonene. Det skal imidlertid nevnes at TBL Maritim midt på 1990-tallet hadde *ambisjoner* om å påvirke politikk på EU-nivå og at de etter dette har lagt vekt på at de har gode *muligheter* for å påvirke.

- TBL Maritim har deltatt med de andre europeiske bransjeorganisasjonene for skipsbyggingssektoren i paraplyorganisasjoner.

Denne forventningene har i nokså god grad funnet støtte i funnene om TBL Maritims rolle på EU-nivå. Utviklingen i EU har gitt interesseorganisasjoner mange nye utfordringer og muligheter som kan tilsi at nasjonale interesseorganisasjoner med felles interesser finner sammen på EU-nivå. Vi har sett at CESA og EMEC etterhvert har fått et tett samarbeid med Kommisjonen og andre organisasjoner på EU-nivå. Deres betydning har blant annet kommet til uttrykk gjennom det vellykkede LeaderSHIP 2015-initiativet. TBL Maritim har vært medlem av disse Euro-groups, men har holdt et heller beskjedent aktivitetsnivå. Det finnes dog eksempel på initiativ som har vært med på å forme EU-politikk. CESA og EMEC har blitt TBL Maritims brohode inn mot EU-systemet og er deres primære kilde for kontakter og for informasjon om hva som foregår politisk og blant deres konkurrenter i EU. TBL Maritim har i løpet av undersøkelsens periode brukt stadig mer tid, vært med oftere og brukt mer ressurser på denne deltakelsen. Det ble påpekt at det finnes rasjonale for

en mer aktiv deltakelse, men også at det finnes gode grunner for TBL Maritim til å holde en lav profil. Deres uttrykt viktigste utkomme av denne deltakelsen er tilgangen til informasjon.

- TBL Maritim har vært pådrivere for EU-politikk og -medlemskap i Norge.

Denne forventningen støttes ganske godt av hvordan TBL Maritim har forholdt seg til EU-politikk og medlemskap i Norge. I følge nyfunksjonalisme vil interesseorganisasjoner farges av EU-politikken når de deltar på EU-nivå og på denne måten være pådrivere overfor egne myndigheter for denne politikken. Vi har sett at TBL Maritim engasjerte seg sterkt for EU-medlemskap ved EU-valget i 1994 og at de uansett ønsket et tett norsk samarbeid med EU. Siden dette har de benyttet mye av informasjonstilgangen via CESA og EMEC til å få norske myndigheter til å forholde seg til og implementere de samme regler og anvendelser av disse som i EU-landene. TBL Maritim har hatt et prioritert mål om å ha samme rammevilkår som sine europeiske konkurrenter. Denne påvirkningen har foregått uformelt, ved egenarrangerte møter, i høringer og i faste møter med NHD.

- TBL Maritim har hatt mindre tilknytning til norske myndigheter og aktører.

Denne forventningen støttes ikke av funnene i denne oppgaven. I nyfunksjonalismen antas det at når mer og mer politisk utforming skjer på EU-nivå og interesseorganisasjonene knytter kontakter der så vil deres forhold til nasjonale myndigheter og andre aktører forvitte. TBL Maritims kontakt med norske myndigheter derimot ser snarere ut til å ha økt. Dette kan ha sammenheng med at Norge ikke er medlemmer i EU og at det eksisterer en skjev informasjonstilgang i favør av interesseorganisasjoner som gir et behov for samordning av deres arbeid. Det empiriske materialet har også vist at TBL Maritim fortsatt har nære kontakter og nært samarbeid på nasjonalt nivå med andre organisasjoner for maritim næring.

8.2 Forventninger fra intergovernmentalisme

Intergovernmentalismen ser på nasjonalstatene som de viktigste aktører i det EU-samarbeidet og at interessegrupper derfor vil fokusere sitt arbeid mot nasjonale myndigheter. Intergovernmentalismen ga forventningene nedenfor.

- TBL Maritim har gått via norske myndigheter.

Denne forventningen kan støttes i en viss grad av funnene om TBL Maritims nære kontakt med norske myndigheter, men den tar ikke høyde for at disse er avskåret fra beslutningsprosessene. Man kan stille spørsmål ved hvorvidt norske myndigheter fungerer som påvirkningskanal så lenge de uten medlemskap i EU ikke har noen formell deltakelse i den politiske prosess. Vi har sett at TBL Maritim, for at deres arbeid skulle vært enklere, skulle ønske at norske myndigheter spilte en større rolle i EU-systemet. TBL Maritims påvirkningsarbeid har i første rekke vært rettet mot norske myndigheter. Om det ikke direkte har vært rettet mot *endring* av EUs politikk for skipsbyggingsindustrien så har det vært rettet mot å få Norge på banen for eksisterende eller kommende politiske utfall og for at man skulle benytte de muligheter som finnes i disse når det gjelder alt fra deltagelse i felles programmer til nasjonale tiltak. Vi har sett at man har benyttet norske myndigheter opp mot Kommissjonen i enkeltsaker angående praktisering av eksisterende regler. Et aspekt som kan være av betydning for TBL Maritims kontakt med egne myndigheter er det at når det etterhvert har oppstått mange og spredte tilgangspunkter for å påvirke politikk så vil mange interesseorganisasjoner ikke evne å forholde seg til alle disse. TBL Maritim har begrensede ressurser og det kan derfor være enklere for dem å først og fremst forholde seg til den aktør de allerede har god tilgang til og som har en betydning for deres rammevilkår – i Norge.

- TBL Maritim har forsøkt å påvirke via andre lands myndigheter.

Denne forventningen for lite støtte fra TBL Maritims handlinger. I følge intergovernmentalismen foregår alle viktige avgjørelser på EU-nivå i spillet mellom

de nasjonale regjeringer i Rådet. Dette betyr at det er mulig å bruke myndigheter i alle EUs medlemsland til påvirkning. Siden Norge ikke er medlem i EU og derfor ikke har representasjon i Rådet eller de andre EU-institusjonene skulle det å bruke andre nasjoners myndigheter være en mulighet for TBL Maritim til å påvirke politiske utfall på EU-nivå. De har fått informasjon via de andre nasjonale bransjeorganisasjonene som er skaffet til veie av deres myndigheter, men undersøkelsen i denne oppgaven har imidlertid vist at de ikke har hatt direkte eller indirekte kontakt med andre lands myndigheter med det for øye å drive påvirkning.

- TBL Maritim har ikke deltatt i nettverk basert i EU.

Denne forventningen støttes bare i liten grad av funnene om hvordan TBL Maritim har vært påvirket av europeisering. Siden intergovernmentalismen forutsetter at all viktig politisk utforming går gjennom nasjonale myndigheter skulle det ikke være grunn for interessegrupper å delta på EU-nivå. Vi har fastslått at TBL Maritim har deltatt i nettverk på EU-nivå med sitt medlemskap i CESA og EMEC, men den lave aktiviteten deres kan i en viss grad tilskrives det at de har sett større nytte i sitt arbeid på nasjonalt nivå enn å være mer aktive på EU-nivå.

8.3 Ytterligere bemerkninger

Når vi ser på forventningene fra nyfunksjonalismen og intergovernmentalismen i forhold til de empiriske funn i denne oppgaven så kommer det frem at disse teoriene kun forklarer deler av hvordan europeisering har påvirket TBL Maritim og dennes bruk av påvirkningskanaler og interne prioriteringer. TBL Maritim har hatt en langt lavere aktivitet med sikte på å forme politikk for egen sektor i EU enn det jeg hadde forventet forut for at jeg startet mine undersøkelser. Som en av Europas ledende skipsbyggingsindustrier med lange tradisjoner og tette bånd til en sterk norsk maritim klynge hadde jeg nok antagelser om at de skulle stå blant offiserene på kommandobroen og stikke ut kursen for bransjen. Siden begge teoriene synes å se på interesseorganisasjoner som mer aktive i å forsøke å prege politikk på EU-nivå så kan det hende at dette i noen grad svekker den forklaringskraft teoriene har på de funn

som er gjort i denne undersøkelsen. De to teoriene ser ut til å først og fremst å forklare to fenomener. Nyfunksjonalismen kan legges til grunn når vi skal forstå TBL Maritims økende deltakelse i CESA og EMEC, mens intergovernmentalismen i en viss grad kan legges til grunn for forståelsen av den fortsatte kontakten med norske myndigheter. Dette er for såvidt i tråd med og poengterer det bilde man har av EU som et blandingsystem sammensatt av et mellomstatlig samarbeid og fremveksten av overstatlige institusjoner.

Det som for meg gjennom arbeidet med denne oppgaven har blitt stående som et slående trekk ved hvordan TBL Maritim har forholdt seg til skipsbyggingspolitikk på EU-nivå er hvordan de har gått fra å ha sterke ambisjoner om å være med på å sette dagsorden i 1994 til å komme i en konsolidert posisjon der like vilkår står i fokus og informasjon er det viktigste utbyttet fra deres deltakelse på EU-nivå. Dette er en posisjonen de synes komfortable med den tid Norges tilknytning til EU fortsatt kun går gjennom EØS-avtalen, EUs skipsbyggingspolitikk går i den retning de ønsker og de er enige i initiativene fra CESA og EMEC. TBL Maritim er fornøyd med forholdet til egne myndigheter:

[...] den korte avstand vi har og bør ha i vårt land mellom næringslivets aktører og de politiske myndighetene er viktig å ta vare på. I den [...] perioden var det gode kommunikasjoner og det var ikke vanskelig for oss å få aksess til det politiske apparatet både i Regjering og Storting.

(TBL-intervju)

Det kan være forståelig at de peker på at det er lettere for deres kolleger i bransjeforeningene i EU-land å få ting gjort med myndigheter, politikere og tjenestemenn fra eget land representert i EU-institusjonene.

Et annet gjennomgående trekk som har kommet frem i arbeidet er knappheten på ressurser. TBL Maritim har et lite sekretariat, begrenset pengetilgang og en noe tilbakeholden medlemsmasse. Det er også her forståelig at de peker på at deres venner i Danske Maritime med sine kontorer i København og Brussel og med et

større sekretariat har helt andre muligheter for å være aktive på EU-arenaer. Denne oppgaven har identifisert flere muligheter for kontakt og påvirkning på EU-nivå, men uten de nødvendige ressurser blir ikke disse mulighetene realiteter.

9. Avslutning

Jeg har i denne oppgaven undersøkt hvordan europeisering har påvirket bransjeorganisasjonen for norsk skipsbyggingsindustri, TBL Maritim, i tiden etter inngåelsen av EØS-avtalen og frem til 2004. Bakgrunnsmateriale har vært presentert for å gi en forståelse for bransjens betydning og tilknytninger i Norge og Europa. Videre har jeg identifisert mulige kanaler for påvirkning av politikk som påvirker bransjen og vurdert TBL Maritims bruk av disse relatert til forventningene som var utledet fra nyfunksjonalisme og intergovernmentalisme. Til slutt har jeg sammenfattet og konkludert de viktigste funnene i undersøkelsen.

Vi har blant annet sett at den viktigste kanalen mot EU-nivået har vært paraplyorganisasjonene for bransjen, CESA og EMEC, men TBL Maritim sin aktivitet her har vært begrenset. Man kan være fristet til å spørre seg hvordan det ville stille seg dersom EUs skipsbyggingspolitikk skulle få en utforming som stilte den norske delen av industrien i disfavør. Ville det da vært mulig å komme på banen og spille en større rolle?

Det kan hende denne oppgaven gir et noe kritisk bilde av TBL Maritims aktivitetsnivå for å drive påvirkning. Dette er imidlertid ikke ment som kritikk fra min side, men er en nøktern beskrivelse av funn gjort i denne undersøkelsen. Jeg vil også nevne at jeg er imponert over innsatsen til sekretariatet og hva de har fått til med de midler de har hatt til rådighet.

Jeg nevnte i innledningskapittelet en hovedoppgave fra 2001 med et lignende tema som beskrev NHOs arbeid med EU og EØS. NHO er en langt større organisasjon som spiller en sentral rolle overfor norske myndigheter. De har eget kontor i Brussel og helt andre ressurser. Opplysningene i dette avsnittet er hentet fra denne oppgaven (Svarva 2001). Oppgaven kom frem til en del lignende funn som i min undersøkelse. Den viste at også NHO hadde sin primære kanal mot EU i en paraplyorganisasjon, UNICE, men NHO hadde en mer aktiv deltakelse. Videre viste den at NHO i likhet

med TBL Maritim var pådrivere for EU-politikk overfor norske myndigheter. Kontakt med norske myndigheter er opprettholdt, men svekket i forhold til EU/EØS-spørsmål. Oppgaven nevner informasjon som et viktig utbytte av kanalene på EU-nivå og at NHO har begrensede ressurser. NHO hadde også gått fra en aktiv holdning rundt EU-valget 1994 til en mer passiv rolle i ettertid. De punktene som skiller seg mest fra TBL Maritims tilfelle foruten den nevnte aktiviteten i paraplyorganisasjon er at NHO i noen grad har brukt norske myndigheter til å få innpass på EU-nivå, blant annet til å få plassert en NHO-ansatt i en av Kommisjonens ekspertkomiteer. De har hatt mer kontakt med norske myndigheter ute i Europa gjennom EU-delegasjonen og ambassader. For ordens skyld kan nevnes at jeg foretok min undersøkelse før jeg gikk gjennom konklusjonene fra den nevnte oppgaven.

En masteroppgave fra 2008 om norsk påvirkning på EUs maritime politikk beskriver hvordan norske myndigheter har satset på å påvirke Kommisjonens grønnbok blant annet ved bruk av nasjonale eksperter og involvering av interessegrupper (Iversen 2008). Den kan ikke påvise noen særlig effekt av dette men et resultat av arbeidet har vært tilgang til informasjon og knytting av kontakt med aktører innenfor EU. Oppgaven peker også på at det er et gap mellom på den ene side løfter fra politikere om å ta i bruk alle de utpekte muligheter for påvirkning som finnes for Norge innenfor EØS-avtalen og på den annen side den faktiske bruken av disse.

Vi så i kapittel 7.7.1 at ulike bidrag og rapporter konkluderte med nettopp det at mulighetene for Norge til å påvirke lovforslag var størst gjennom norsk representasjon i komiteer og bruk av nasjonale eksperter, men at bruken av disse midlene var begrenset. Deltakelse i Kommisjonens komiteer og som nasjonale eksperter skal formelt sett opptre på Kommisjonens vegne og ikke ha nasjonalstatlige føringer. Undersøkelser på dette feltet har vist at det finnes normer og forventninger om en slik opptreden og at deltakerne reelt sett i høy grad opptre som uavhengige eksperter på vegne av Kommisjonen uavhengig av nasjonal tilhørighet (Egeberg m.fl. 2003; Trondal 2006). Disse deltakerne påvirkes av å jobbe i Kommisjonen og

utvikler en lojalitet til dette arbeidet fremfor de nasjonale myndighetene de kommer fra (ibid).

Mitt inntrykk fra det som er nevnt over og min egen undersøkelse er at det går igjen en fellesnevner; mens norske aktører på ulike plan fra små interesseorganisasjoner til offentlig forvaltning deltar på en del av arenaene der det er mulighet for å påvirke utformingen av politikk i EU så er det gjennomgående en nokså lav aktivitet i arbeidet på disse arenaene. Resultatet er ofte at potensielle påvirkningskanaler reduseres til observatørposter og informasjonskanaler.

Mulige årsaker til dette er belyst i denne oppgaven og de andre bidragene. Jeg skal ikke gå videre inn på dette her, men vil antyde at videre studier på basis av dette kunne se nærmere på om det er et utpreget mønster at norske aktører har et lavt aktivitetsnivå der de har mulighet for å drive påvirkning og dersom dette er tilfelle undersøke hvorfor. Finnes det fellestrekk ved det å være fra et "utenforland" som gir et lignende bilde på aktører på flere nivåer – ressurser, kompetanse, vilje, mandat, fremmedfølelse? Er det fellestrekk ved deltakelse og aktivitet som kan tilskrives samme faktorer enten man ser på tilgangspunktene for myndighetene eller private interesseaktører?

Ved å sammenstille denne undersøkelsen med lignende undersøkelser vil sammenfall av funn være med på å øke muligheten til å generalisere funnene.

En annen måte å se videre fra min undersøkelsen kunne være å ikke gå så bredt ut som beskrevet over, men heller følge tråden fra denne oppgaven og foreta flere undersøkelser av interesseorganisasjoner på bransjenivå. Man ville da få et godt grunnlag for å generalisere for nettopp bransjeorganisasjoner.

Jeg vil også nevne at hvis jeg skulle foreta en tilsvarende undersøkelse ville jeg vurdere å bruke andre teoretiske tilnærminger, eventuelt legge til et organisasjonsteoretisk perspektiv som kanskje bedre tar høyde for hvordan

organisasjonsmessig kapasitet påvirker en organisasjons evne til å fremme sine interesser. Dette ville også være min anbefaling til andre som kunne tenkes å gå løs på lignende undersøkelser.

Norsk skipsbyggingsindustri i TBL Maritim har kanskje hatt nok med sin egen andedam, men dette betyr ikke at de er akterutseilt. De er fortsatt blant verdens beste til å konstruere avanserte skip og å utvikle utvikle nyskapende utstyr og systemer. De følger med på utviklingen i EU. TBL Maritim henger med – men de har snarere en lillefinger enn en hånd på roret når det gjelder å være med å bestemme utformingen av EUs skipsbyggingspolitikk.

Litteratur/Kilder

Faglitteratur

Andersen, Ib (1997). *Den skindbarlige virkelighed – om valg af samfundsvidenskabelige metoder*. Frederiksberg: Samfundslitteratur

Andersen, Svein S. og Kjell A. Eliassen (2001). "Informal process: lobbying, actor strategies, coalitions and dependencies." kap. 3 i Svein S. Andersen og Kjell A. Eliassen (red.): *Making policy in Europe*. London: Sage Publications

Aspinwall, Mark og Justin Greenwood (1998). "Conceptualising collective action in the European Union: an introduction." kap. 1 i Justin Greenwood og Mark Aspinwall (red.): *Collective Action in the European Union – Interests and the new politics of associability*. London: Routledge

Čierna, Andrea (2006). "State Aid to the Shipbuilding Sector - Community Bottlenecks" kap. 17 i Rydelski, Michael Sánchez (red.): *The EC state aid regime : distortive effects of state aid on competition and trade*. London: Cameron May

Cini, Michelle (2003). "Intergovernmentalism" kap. 7 i Cini, Michelle (red.) *European Union Politics*. Oxford: Oxford University Press

Claes, Dag Harald og Ulf Sverdrup (2004). Hvordan har Norge greis seg utenfor EU? (2008, desember 1)[online].-URL:
http://www.arena.uio.no/nyheter/kronikker/0405claes_sverdrup.xml

Dølvik, Jon Erik og Anne Mette Ødegård (2004). *Ti år med EØS-avtalen – Konsekvenser for norsk arbeidsliv og fagbevegelse*. Oslo: Fafo. Fafo-rapport 455.

Egeberg, Morten, Günther Schaefer og Jarle Trondal (2003). "The many faces of EU committee governance", *West European Politics* 26 (3): 19-40

Egeberg, Morten (2005). "EU-intitutions and the Transformation of European-Level Politics: How to Understand Profound Change (If It Occurs)", *Comparative European Politics* 2005, 3: 102-117.

Eising, Rainer (2007). "Interest Groups and the European Union" kap. 13 i Cini, Michelle (red.): *European Union Politics*. Oxford: Oxford University Press

Haas, Ernst B. (1958). *The uniting of Europe : political, social and economical forces 1950-1957*. London : Stevens

Haas, Ernst B. (1964). *Beyond the Nation-state: Functionalism and International Organization*. Stanford, Calif. : Stanford University Press.

Iversen, Birgitte (2008). "En hånd på roret? - Norsk påvirkning på EUs maritime politikk". Oslo: *Masteroppgave i Statsvitenskap ved Universitetet i Oslo*.

Jakobsen, Erik W., Ari Mortensen, Martin Vikesland og Alexander W. Cappelen (2004). *Attracting the winners – the competitiveness of five European maritime industries*. Høvik: Kolofon

Jensen, Carsten Strøby (2003). "Neo-functionalism" kap. 6 i Cini, Michelle (red.): *European Union Politics*. Oxford: Oxford University Press

Kohler-Koch, Beate (1997). "Organized Interests in European Integration: The Evolution of a New Type of Governance?" kap.3 i Helen Wallace og Alasdair R. Young (red.): *Participation and policy-making in the European Union*. Oxford: Clarendon Press

Moravcsik, Andrew (1991). "Negotiating the Single European Act: National Interests and Conventional Statecraft in the European Community.", *International Organization*, vol. 45:19-56

Moravcsik, Andrew (1993). "Preferences and Power in the European Community: A liberal Intergovernmentalist Approach.", *Journal of Common Market Studies*, vol. 34, nr. 4:473-524

Quaglia, Lucia, Mari Neuvonen, Machika Miyakoshi og Michelle Cini (2007). "Europeanization" kap. 25 i Cini, Michelle (red.) *European Union Politics*. Oxford: Oxford University Press

Reve, Torger og Erik W. Jakobsen (2001). *Et verdiskapende Norge*. Oslo: Universitetsforlaget.

Rokkan, Stein (1987). "Numerisk demokrati og korporativ pluralisme: to beslutningskanaler i norsk politikk." i Stein Rokkan og Bernt Hagtvet: *Stat, nasjon, klasse : essays i politisk sosiologi*. Oslo: Universitetsforlaget.

Rosamond, Ben (2003). "New theories of European Integration" kap. 8 i i Cini, Michelle (red.) *European Union Politics*. Oxford: Oxford University Press

Rydelski, Michael Sánchez (2006). "The EC State Aid Regime and About This Book" kap. 1 i Rydelski, Michael Sánchez (red.): *The EC state aid regime : distortive effects of state aid on competition and trade*. London: Cameron May

- Senden, Linda (2004): *Soft Law in European Community Law*. Oxford: Hart Publishing
- Sidenius, Niels Chr. (1999). "Business, structures and the EU: the case of Denmark." kap. 10 i Beate Kohler-Koch og Rainer Eising (red.): *The Transformation of Governance in the European Union*. London: Routledge.
- Svarva, Stine (2001). "Europeisering av interesseorganisasjoner – En studie av NHOs arbeid med EU og EØS". Oslo: *Hovedoppgave i Statsvitenskap ved Universitetet i Oslo*.
- Trondal, Jarle (2006). "Governing at the frontier of the European commission: The case of seconded national officials", *West European Politics* 29: 147-160
- Wijnolst, Niko, Jan Inge Jensen og Sigbjørn Sødal (2003). *European Maritime Clusters - global trends, theoretical framework, the cases of Norway and the Netherlands, policy recommendations*. Delft: DUP Satellite
- Wolf, Klaus Dieter (1999). "Defending state autonomy: intergovernmental governance in the European Union." kap. 13 i Beate Kohler-Koch og Rainer Eising (red.): *The Transformation of Governance in the European Union*. London : Routledge
- Yin, Robert K. (2003) "Case study research: designs and methods", *Applied Social Research Methods Series*, vol.5. Thousand Oaks, Calif.: Sage
-

Dokumenter og elektronisk informasjon

- Axelsen, Knut (2000): *Brev til styret i TBL Skip*. 19. mai.
- Birulés, Anna M. (2002)⁴³: *Tale til CESAs nyttårsmottakelse* 22. januar 2002 (2004, februar 13)[online].-Tilgjengelig via URL:
http://www.mif-eu.org/CESA_birules_jan02.pdf
- CESA (1994): *Rules of CESA*.
- CESA (2002): *Organisation*. (2002, juni 26) [online].- URL:
<http://www.cesa-shipbuilding.org/organisation.phtml?sid=>
- CESA (2003): *High-Level European Advisory Group on shipbuilding to be set up to drive "LeaderSHIP 2015"*. 24. januar.

⁴³Birulés var Spanias minister for Science and Technology og en del av formannskapet for Rådet.

CESA (2004): *COREDES Business Plan 2004 – Advanced Technology for LeaderSHIP*. (2008, november 7)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.cesa-shipbuilding.org/> , trykk "Topics", trykk "Innovation"

CESA (2005): *Annual report 2004-2005*.(2008, oktober 16)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.cesa-shipbuilding.org/> , trykk "Publications/Pictures"

CESA (2007): *CESA contribution to the Green Paper on Maritime Policy*. (2008, oktober 30)[online].- Tilgjengelig via URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/contributions_post/442cesa.pdf

CESA (2008): *CESA – At a Glance*.

Danske Maritime (2008): *Kontaktoplysninger*. (2008, oktober 28)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.danskemaritime.dk/dk/>, trykk "Kontakt", trykk "Kontakt os"

Den enkleste måten å kontakte 30 norske skipsverft. Informasjonsbrosjyre fra Norske Skipsverft Salgs- og Markedsorganisasjon.

EESC (2004): *Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - LeaderSHIP 2015 - Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence COM(2003) 717 final*. (2008, oktober 10)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://eescopinions.eesc.europa.eu/eescopiniondocument.aspx?language=en&docnr=949&year=2004>

EFTA (2004): *National experts from the EEA EFTA States seconded to the European Commission*. (2004, juni 20)[online].-URL: <http://secretariat.efta.int/Web/EuropeanEconomicArea/ParticipationInEUProgrammes/nationalexperts/view>

EMEC (2006): *The European Marine Equipment Industry: global market and leadership*.

ESA (1996): Brev til TBL. 7. mai.

EU (2000). "Agreed Minutes between the European Community and the Government of the Republic of Korea relating to the world shipbuilding market". *Official Journal of the European Communities*, L155/49: 49-50

EU-delegasjonen: *Den norske EU-delegasjonen*. (2008, oktober 20)[online].-URL: <http://www.eu-norge.org/Om+delegasjonen/delegasjonen.htm>

Europakommisjonen (1994): *Vækst, konkurrenceevne, beskæftigelse – Udfordringer og veje ind i det 21. århundre. Hvidbog. Bulletin for de Europeiske Fælleskaber, Supplement 6/93. Luxembourg.*

Europakommisjonen (2003a): *Leadership 2015 – Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry.*

Europakommisjonen (2003b): *Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - LeaderSHIP 2015 - Fremtiden for den europæiske skibsbygnings- og skibsreparationsindustri - Konkurrenceevne gennem ekspertise (KOM/2003/0717 endelig udg.)*

Europakommisjonen (2003c): *SEVENTH REPORT FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL - ON THE SITUATION IN WORLD SHIPBUILDING. COM(2003) 232 final.*

Europakommisjonen (2003d): *Commission and European shipbuilders present work plan for future LeaderSHIP in shipbuilding competitiveness. IP/03/1464. (2008, november 18)[online]. -URL: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/1464&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>*

Europakommisjonen (2005): *Forslag til europaparlaments-og rådsdirektiv om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip og om relevante aktiviteter i sjøfartsadministrasjoner (KOM/2005/587).*

Europakommisjonen (2008): *Trade Barriers Regulation (TBR) – Opening Markets for European Exporters. (2008, november 18)[online]. -Tilgjengelig via URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2005/april/tradoc_122567.pdf*

Liikanen, Erki (2002): *The international shipbuilding industry in the 21st century: The European perspective. 23.september. (2008, oktober 16)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/02/420&format=PDF&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>*

Liikanen, Erkki (2003): *New perspectives for the EU shipbuilding industry: The LeaderSHIP 2015 initiative. (2008, oktober 16)[online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.cesa-shipbuilding.org/> , trykk "News"*

Lüken, Reinhard (2003): *How "LeaderSHIP 2015" will increase the competitiveness of European shipbuilding. 12. november.*

Maritimt Forum (1998): *Årsberetning 1997 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>*

- Maritimt Forum (1999): Årsberetning 1998 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- Maritimt Forum (2000): Årsberetning 1999 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- Maritimt Forum (2001): Årsberetning 2000 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- Maritimt Forum (2002): Årsberetning 2001 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- Maritimt Forum (2003a): Hva er maritim forum? (2003, april 9)[online].-URL: <http://www.maritimt-forum.no/organisasjon/hva/index.asp>
- Maritimt Forum (2003b): Årsberetning 2002 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- Maritimt Forum (2004): Årsberetning 2003 for Maritimt Forum. (2004, mars 6) [online].- Tilgjengelig via URL: <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/>
- MIF (2003): *About MIF*. (2003, desember 3)[online].-Tilgjengelig via URL: <http://www.mif-eu.org/>
- NHD (2003): *Referat fra møte om skipsbyggingsindustrien den 20. februar 2003*.
- NME (2008): Gateway to the Markets. (2008, oktober 30)[online].-URL: <http://www.maritimenorway.no/default.aspx>
- Norges Rederiforbund (2008): *Ansatte*. (2008, oktober 28)[online].-URL: http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=505
- Rådet for Den europeiske union (2001). *Pressemeddelelse vedr. 2347. samling I Rådet – Industri/Energi – den 14. og 15. maj 2001 i Bruxelles*. (2008, november 20) [online].-URL: http://www.consilium.europa.eu/cms3_applications/Applications/newsRoom/LoadDocument.asp?directory=da/intm/&filename=08538.dk1.html
- Rådet for Den europeiske union (2003): "Rådets konklusjoner af 27. november 2003 om industripolitikens bidrag til europæisk konkurrenceevne." *Den Europæiske Unions Tidende*, C 317:2.
- Scheepsbouw Nederland (2005): *Bureau organisatie - Scheepsbouw Nederland*.

Statskonsult (2001): *Norsk innflytelse gjennom EU-komiteer*. Oslo: Statskonsult. Rapport 2001:15.

Statskonsult (2002a): *EØS-arbeidet i norsk forvaltning*. Oslo: Statskonsult. Rapport 2002:5.

Statskonsult (2002b): *I komiteer og korridorer – Håndbok i EØS-arbeid*. Oslo: Statskonsult.

St meld nr 28 (1995-96): *Hvor fartøy flyte kan... De maritime næringer*.

St.meld. 41 (1998): *Næringspolitikk inn i det 21. århundret*.

St.meld. nr. 31 (2003-2004): *Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer*.

TBL (1994a): *S-sirkulære nr. 34/1994*.

TBL (1994b): *Strateginotat*. 1. mars.

TBL (1994c): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 10. mai.

TBL (1994d): *EU-medlemskap: Norsk Skipsbyggingsindustri*. [Pamflett].

TBL (1994e): *S-sirkulære nr. 21/1994*.

TBL (1994f): *Application for membership in CESA*. 12. august.

TBL (1994g): *S-sirkulære nr. 26/1994*.

TBL (1995a): *Strategiplan*. 8. august.

TBL (1995b): *Skipsindustriens bransjeforening – TBL Skip – Årsberetning for 1994*.

TBL (1996): *Brev til Diderik Schnitler, president NHO*. 29. november.

TBL (1998a): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 3. juni.

TBL (1998b): *Skipsindustriens Bransjeforening – TBL Skip – Årsberetning for 1997*.

TBL (1999a): *Skipsindustriens Bransjeforening – TBL Skip – Årsberetning for 1998*.

TBL (1999b): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 11. oktober.

TBL (2000a): *Referat fra styremøte – TBL Skipsutstyr*. 23. august.

TBL (2000b): *S-sirkulære nr. 10/2000*.

TBL (2000c): *Brev til næringsminister Grete Knudsen*. 26. september.

TBL (2000d): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 8. mars.

TBL (2001a): *Skipsindustriens Bransjeforening – TBL Skip – Årsberetning for 2000*.

TBL (2001b): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 15. oktober.

TBL (2002): *Skipsindustriens Bransjeforening – TBL Skip – Årsberetning for 2001*.

TBL (2002b): *Brev til Umoe Sterkoder*. 22. februar.

TBL (2003a): *TBL Maritim Innovasjonsutvalg – Årsberetning 2002*

TBL (2003b): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 23. januar.

TBL (2003c): *Referat fra styremøte – TBL Skip*. 3. juni.

TBL (2004a): *Maritim Bransjeforening – Vedtekter*

TBL (2004b): *Velkommen til Maritim*. (2004, september 24)[online].-Tilgjengelig via URL: <http://www.tbl.no> , trykk "Bransjer", trykk "TBL Maritim", trykk "Om bransjen"

Van Dooremalen, J.J.C.M. (2002): *CESA Chairman Speech 22 January 2002* (2004, februar 13)[online].-URL: http://www.mif-eu.org/CESA_van_dooremalen_jan02.pdf

Avis-/Tidsskriftartikler

Aftenposten (2002). 'Dårlig regnskapsår for politikken'. 21. desember.

Bergens Tidende (2000). 'Direktørene spente på EU-kampen i Ap'. 25. august.

Dagens Næringsliv (2006). 'Skandaleskipene'. 4. oktober.

Hegnar, Trygve (2003). 'Finansavisen mener'. *Finansavisen* 9. januar.

Stavanger Aftenblad Aftenbladet (2003). 'Ingen døende pasient'. 24. november.

Sunnmørsposten (2003). 'Holder verfta på pinebenken'. 4. september.

Informanter - Intervjuer/Korrespondanse

Axelsen, Knut (2004). *Telefonintervju med forf.* 9. juni.

Brunæs, Ole Johs. (2008). *Personlig korrespondanse.* 16. november.

Bruun-Lie, Per (2004). *Intervju med forf.* 26. mars.

Henriksen, Gustav (2004). *Intervju med forf.* 11. juni.

Holland, Egil (2003). *Intervju med forf.* 24. august.

Holland, Egil (2008). *Intervju med forf.* 27. november.

Holum, Kim Høyer (2004). *Intervju med forf.* 1. april.

Lund, Jon (2008). *Telefonintervju med forf.* 29. oktober.

Lüken, Reinhard (2008). *Personlig korrespondanse med forf.* 20. november.

Methi, Kirsti (2004). *Intervju med forf.* 7. april.

Thomassen, Tore N. (2004). *Personlig korrespondanse med forf.* 24. juni.

Appendiks: Oversikt over informantenes verv

Informantenes verv per 2004

Axelsen, Knut

Bransjesjef for TBL Skip 1990-2001

Brunæs, Ole Johs.

Stortingsrepresentant 1989-2001

Bruun-Lie, Per

Spesialrådgiver i Maritimt Forum

Henriksen, Gustav

Bransjesjef for TBL Skipsutsyr og Norske Maritime Konsulenter

Spesialrådgiver i TBL

Holland, Egil

Bransjesjef for TBL Skip

Bransjesjef for TBL Maritim

Holum, Kim Høyer

Rådgiver i Nærings- og Handelsdepartementet

Lund, Jon

Styreleder for TBL Skip

Styreleder for TBL Maritim

Styreleder for Maritimt Forum

Konsernsjef i Aker Yards ASA

Lüken, Reinhard

Generalsekretær i CESA

Direktør for AWES

Methi, Kirsti

Direktør for NHO's Brussel-kontor

Thomassen, Tore N.

Næringsråd, Norges Delegasjon til EU