

RAPPORT

VURDERING AV SAMFUNNSØKONOMISKE ASPEKTER KNYTTET TIL KRAV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR FOR SJØTRANSPORT I NORSK FARVANN



MENON-PUBLIKASJON NR. 34/2019

Av Sveinung Fjose, Anders Helseth, Sunneva Juliebø, Ellen Balke Hveem, Simen Pedersen og Leo Grünfeld



Innhold

SAMMENDRAG	4
Formålet med utredningen er å utrede konsekvenser	4
Vi vurderer konsekvenser av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann	4
Det er grunn til å tro at responsen på kravene vil variere mellom fartøyssegmenter	5
Norsk sysselsetting forventes å øke, på bekostning av økt utbetaling	5
Rederienes kostnader vil øke, men økningen er usikker	5
Kravet vil bedre situasjonen for utenlandske sjøfolk, og utløse en rekke samfunnsøkonomiske kostnader	6
Handelspolitiske konsekvenser	6
1 BAKGRUNN	7
1.1 Kontekst	7
1.2 Den norske maritime næringen	7
1.3 Sysselsetting i den maritime næringen	8
1.4 Eksport i maritim næring	8
1.5 Sjømannen er viktig for kompetansen i den norske maritime klyngen	9
2 METODE	12
2.1 Kvantifisering av berørte fartøy	12
2.2 Kategorisering av fartøy	12
2.3 Kategorisering av flagg	13
2.4 Vurderinger av samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger	13
3 KONSEKVENSER AV NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSKE FARVANN OG PÅ NORSK SOKKEL	15
3.1 Prinsipper som legges til grunn for vurdering av virkninger	16
3.1.1 Tiltaket vil øke kostnadene – effekten av tiltaket vil være en overføringsvirkning. Konstruerte eksempler	17
3.1.2 Er økt sysselsetting en samfunnsøkonomisk nytteverdi?	18
3.1.3 Hvordan skal vi ta med effekt av økt lønn til utlendinger?	19
3.1.4 Samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger av tiltaket	20
3.2 Konsekvenser stykkgoods og bulk	21
3.2.1 Stykkgoodsmarkedet	22
3.2.2 Konsekvenser bulk	27
3.2.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader	29
3.3 Konsekvenser for frakt med fryseskip	29
3.3.1 Beskrivelse av markedet	29
3.3.2 Beskrivelse av handlingsalternativer og effekt på konkurranse	31
3.3.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader	32
3.4 Konsekvenser for tankfart	32
3.4.1 Beskrivelse av markedet	32
3.4.2 Beskrivelse av handlingsalternativer og effekt på konkurranse	33
3.4.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader	35
3.5 Konsekvenser for brønnbåter	35
3.6 Konsekvenser for fergetrafikken	36
3.6.2 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader	37
3.7 Konsekvenser for cruise	37
3.7.2 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader	39
3.8 Konsekvenser innen utbygging og drift på norsk sokkel	40
3.8.1 Konsekvenser for drift	40
3.8.2 Konsekvenser for konstruksjon	43

4	HANDELPOLITISKE KONSEKVENSER AV KRAV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSKE FARVANN	49
4.1	Hva eksporterer Norge – og til hvem?	49
4.1.1	Hva eksporterer Norge?	49
4.1.2	Hvem eksporterer Norge til?	51
4.2	Hvem har Norge handelsavtaler med?	51
4.3	Kravet vil bidra til å utligne konkurransefortrinn knyttet til lavere lønnskostnader	53
4.4	Hvordan stiller Norge seg vanligvis i forhandlinger om handel til sjøs?	54
4.5	Hvordan kan krav om lønn og arbeidsvilkår påvirke Norges forhandlingsposisjon?	56
	VEDLEGG 1: STØTTEORDNINGER FOR SYSSELSETTING AV SJØFOLK I ANDRE LAND	58
4.6	EUs retningslinjer	58
4.7	Danmark: Ren nettolønnsordning	59
4.8	Sverige: Nettolønnsordning med fradrag på maritim inntekt og skattemessig reduksjon	59
4.9	Storbritannia: Full skattelette for sjøfolk under visse betingelser	60
4.10	Nederland: Subsidie på lønnskostnader	61
5	REFERANSER	62

Sammendrag

Innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil bidra til å opprettholde sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge. Videre kan det på sikt bidra til et potensial for å øke sysselsettingen med 1000 sjøfolk bosatt i Norge. Økt og bevart sysselsetting av sjøfolk vil bidra til å styrke klyngeeffektene innen maritim næring. Samtidig bidrar også eksisterende ordninger, slik som nettolønnsordningen, til slike effekter.

Innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil trolig øke årlige kostnader for sjøtransport i Norge med minimum mellom 750 millioner og 1,6 milliarder 2018-kroner. Kostnadsøkningen vil i stor grad bæres av norske konsumenter og bedrifter. For særlig stykkgodstransport vil kostnadsøkningen trolig medføre en vesentlig redusert sjøtransport. Kravet vil trolig medføre en overflytting av transport fra sjø til vei. For cruise vil kravet antagelig medføre en substansiell reduksjon i cruisetrafikken.

Ved å innføre tiltaket vil man redusere omfanget av «sosial dumping» av utenlandske sjøfolk i norske farvann på bekostning av en rekke usikre, men potensielt betydningsfulle, samfunnsøkonomiske kostnader.

De handelspolitiske konsekvensene av tiltaket er høyst usikre, men innføring av kravet vil av våre handelspartnere kunne ses på som et tiltak for å beskytte norsk arbeidsmarked for konkurranse fra billigere arbeidskraft fra andre land. Det kan i ytterste konsekvens bidra til at Norge oppnår mindre gunstige forhold for eksport av våre produkter.

Formålet med utredningen er å utrede konsekvenser

Menon vurderer i denne rapporten samfunnsøkonomiske og handelspolitiske konsekvenser av å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som ferdes i norske farvann. Oppdraget er blitt utført parallelt med at Nærings- og fiskeridepartementet har bestilt en tilsvarende analyse, gjennomført av Oslo Economics. Universitetet i Oslo har utredet det juridiske handlingsrommet for innføring av kravet.

Vi vurderer konsekvenser av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann

Det er uklart hvordan et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår rent praktisk skal utformes. I den juridiske utredningen av problemstillingen kommer man frem til at Norge kan innføre en modell som innebærer at fartøyene må gi norske lønns- og arbeidsvilkår når de er i norske farvann. Når de er i utenlandske farvann kan de gi utenlandske lønns- og arbeidsvilkår. Vi legger denne modellen til grunn for analysen. Tabell A konkretiserer forskjellen mellom referanse- og tiltaksalternativet, som vi vurderer konsekvensene av.

Tabell A Konkretisering av referanse- og tiltaksalternativet

	Referansealternativet	Tiltaksalternativet
Lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på utenlandske skip som opererer i norske farvann	Utenlandske lønns- og arbeidsvilkår	Norske lønns- og arbeidsvilkår

I vurderingen av konsekvenser står det sentralt at rederiene som en respons på krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kan:

- Flagge om til NOR, og gi norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. De kan da få tilgang til nettolønnsordningen¹
- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår for den tiden de er i norske farvann og utenlandske når de er utenfor
- Tilpasse seilingsmønsteret ved at de kun anløper én norsk havn

For å vurdere effekter har vi basert oss på AIS-data med informasjon om flagg fra fartøyer som kan bli omfattet av kravet. Ved bruk av AIS-dataene har vi utarbeidet analyser om ulike flaggs markedsandeler for åtte segmenter av sjøtransport i norske farvann. For hver av segmentene har vi drøftet sannsynlig tilpasning for rederiene. Basert på drøftelsen av sannsynlig tilpasning har vi estimert potensiell sysselsettingseffekt og potensiell kostnadseffekt. Kostnadseffekt er beregnet med utgangspunkt i data om kostnader ved ulik mannskapssammensetning.

Det er grunn til å tro at responsen på kravene vil variere mellom fartøysesegmenter

Etter en gjennomgang av til sammen åtte fartøysesegmenter finner vi at den mest sannsynlige tilpasningen i de fleste segmentene er at rederiene tilbyr norsk lønn når de er i norsk farvann og utenlandsk lønn når de er i utenlandske farvann. I enkelte segmenter, som innen bulktransport og offshore drift, vurderer vi at den mest sannsynlige tilpasningen er en omflagging til NOR. Cruisenæringens tilpasning er forbundet med mer usikkerhet enn for de øvrige fartøysesegmenter. Vi anser det som mest sannsynlig at de vil tilpasse seg ved å endre seilingsmønster, med den konsekvens at det blir mindre cruisetrafikk til Norge.

Norsk sysselsetting forventes å øke, på bekostning av økt utbetaling

Menon anslår at innføring av kravet kan bidra til å øke sysselsettingen i Norge med om lag 1000 sjøfolk. Videre vil kravet bidra til å redusere gevinsten og incentivene rederiene har ved å flagge ut. På denne måten vil kravet bidra til å opprettholde sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge. Økt sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge kan bidra til å styrke klyngeeffektene i den norske maritime næringen, som er blant Norges største og mest internasjonaliserte næringer. Ansettelse av sjøfolk bosatt i Norge vil samtidig bidra til å øke statens utbetalinger over nettolønnsordningen.

Rederienes kostnader vil øke, men økningen er usikker

Innføring av kravet vil øke rederienes kostnader. Våre beregninger taler for at kostnadene samlet sett vil øke med mellom 750 millioner og 1,6 milliarder kroner årlig. I disse kostnadstallene er ikke kostnader for utenlandsferger tatt med, ettersom vi mener effekten der er for usikkert til at den kan beregnes. Spennet i kostnadsestimatet er knyttet til en betydelig usikkerhet om hvordan cruiserederierne vil tilpasse seg. Om de tilpasser seilingsmønsteret vil kostnadene ligge på nær 750 millioner kroner. I et slikt tilfellet vil imidlertid cruise-trafikken i Norge vesentlig reduseres.

Fordi rederiene har alternative inntektskilder til det norske markedet, vil de trolig ikke bære kostnadsøkningen selv. Kostnadsøkningen for rederiene vil derfor i stor grad måtte dekkes av norske forbrukere og bedrifter gjennom at ratene for sjøtransport øker. Innføring av kravet kan bidra til et mer lukket marked for sjøtransporttjenester.

¹ En omflagging til NOR vil medføre at skipsarbeiderloven kommer til anvendelse. Dette gir trolig et bedre rettslig vern for sjøfolk enn det som gis for fartøy i åpent register. Omflagging til norske registre vil også gi økt stemmevekt for myndigheter i internasjonale fora, samt bidra til å øke inntekter til Skipsregistrene. Hvorvidt dette vil gi en nettogevinst er imidlertid usikkert, ettersom gebyrer for norsk flagg er basert på kostnader (hvilke kostnader er det her snakk om?) og det er en målsetning at gebyrnivået skal være så lavt som mulig.

Kravet vil bedre situasjonen for utenlandske sjøfolk, og utløse en rekke samfunnsøkonomiske kostnader

I samfunnsøkonomiske analyser, som følger Finansdepartementet og DFØ sin veiledning, legger man som et utgangspunkt til grunn at økt eller redusert sysselsetting av et tiltak ikke er en samfunnsøkonomisk virkning. Begrunnelsen for dette er at ledigheten i norsk økonomi er lav, og at det derfor er sannsynlig at de som mister en jobb kan jobbe andre steder. Menon legger imidlertid til grunn at sysselsettingen av sjøfolk teller positivt i analysen, gitt de betydelige eksterne positive virkningene sysselsettingen bidrar med for øvrige deler av maritim næring.

Veilederne har ikke tydelig definert hvordan virkninger for utlendinger skal medregnes i samfunnsøkonomiske analyser. Den kostnadsøkning som vi har estimert går i hovedsak til å gi utenlandske sjøfolk bedre lønn mens de er i norske farvann. Legger man til grunn en streng tolking av veiledningsmateriellet, vil denne overføringen regnes som et rent samfunnsøkonomisk bruttotap. Menon vurderer imidlertid at denne tolkingen er urimelig, og i strid med gjeldende praksis for samfunnsøkonomiske analyser av sjøsikkerhetstiltak. Vi legger derfor til grunn at økt lønn til utenlandske arbeidere ikke er et nettotap, men en overføring av midler fra norske bedrifter og konsumenter til utenlandske arbeidere. Bidraget vil bidra til å redusere det Arbeidstilsynet karakteriserer som sosial dumping. Om man hadde lagt den strenge definisjonen av veiledningsmateriellet til grunn, ville tiltaket vært åpenbart samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Parallelt med overføringsvirkningene som er vist ovenfor, vil innføring av kravet bidra til å flytte trafikk fra sjø til vei innen stykkgodsmarkedet og transport av sjømat. Med bakgrunn i mer utslipp av klima- og miljøskadelige utslipp, støy og fare for ulykker innen veitransport sammenlignet med sjøtransport, er det grunn til å vente at denne flyttingen vil være samfunnsøkonomisk ulønnsom.

Handelspolitiske konsekvenser

Innføring av tiltaket vil være et brudd med en norsk politikk om at sjøtransporten i Norge skal være så åpen for internasjonal konkurranse som mulig. I bi- og multilaterale forhandlinger fremmer Norge ønske og krav om at den internasjonale handelen med sjøtransport skal bli tilsvarende åpen som den norske, slik at vi blir invitert inn i andres markeder på tilsvarende måte som vi inviterer andre til vårt. Norges ønske og krav kan ses på bakgrunn av den betydelige eksporten Norge har innen maritim næring generelt og sjøtransport spesielt.

Usikkerheten om de handelspolitiske konsekvensene av innføring av kravet er stor, og vi anbefaler at Nærings- og fiskeridepartementet gjennomfører en utredning om mulige handelspolitiske effekter. På et overordnet nivå vurderer vi at andre land vil kunne se innføring av kravet som et tiltak som begrenser fri handel med særlig betydning for konkurranse fra billigere arbeidskraft fra andre land. Innføring av kravet vil kunne medføre at det blir vanskeligere for Norge å nå igjennom i bi- og multilaterale forhandlinger om at handelen skal være så fri som mulig. Samtidig kan det stilles spørsmål om hvor alvorlig en slik reduksjon i gjennomslag vil være, gitt at Norge i mindre grad til nå har fått gjennomslag for tilsvarende krav og ønsker.

1 Bakgrunn

1.1 Kontekst

Siden 1960-tallet har antall norske sjøfolk sunket med nær tre fjerdedeler. En opprettholdelse og styrking av sysselsettingen blir ansett som viktig for å bevare en komplett maritim klynge. Norge har derfor, i likhet med flere andre land, innført støtteordninger som skal bidra til å opprettholde sysselsettingen, heretter referert til som nettolønnsordningen. Til tross for at det er gjort endringer som gjør nettolønnsordningen mer generøs, har imidlertid antall sjøfolk blitt redusert også senere år.

Norge har et av verdens mest åpne markeder for maritim transport (Regjeringen, 2006). Vårt handelspolitiske ståsted innebærer at vi inviterer inn fartøyer med andre flagg til å utføre transportoppdrag i Norge. Fartøyene kan lønne sitt mannskap i tråd med et internasjonalt lønnsnivå for sjøfolk. Det internasjonale lønnsnivået er betydelig lavere enn det norske lønnsnivået.

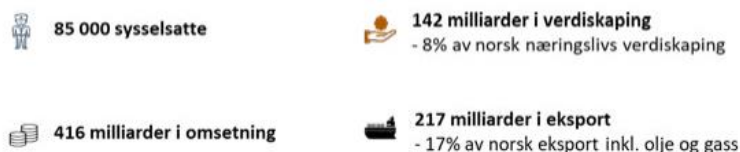
Sjømannsorganisasjonene ønsker å utrede om krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for fartøyer som opererer i norske farvann er et hensiktsmessig virkemiddel for ytterligere tiltak for å styrke og bevare sysselsettingen av sjøfolk, og for å sikre høyere lønnsnivå for utenlandsk mannskap.

1.2 Den norske maritime næringen

Norge er en maritim stormakt. Norske rederier kontrollerte i 2018 i underkant av 1 800 skip verden over, og sysselsetter over 50 000 sjøfolk og offshorearbeidere fra mer enn 50 forskjellige nasjoner (Menon, 2019). Mange av rederiene er spesialiserte i segmenter som offshore, kjemikalie- eller gassfrakt. I sum utgjør den norske flåten verdens 5. mest verdifulle skipsflåte. Vi er store ute, men også her hjemme. Langs norskekysten finner vi verdens mest komplette maritime klynge. Her inngår selskaper som er verdensledende innen sine segment, som f.eks. skipsfinansiering, bygging av skip, produksjon og utvikling av skipsutstyr, design av skip, frakt av kjemikalier og systemer for dynamisk posisjonering. I tillegg står norske bedrifter og kunnskapsaktører bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester (Menon, 2019).

Den maritime næringen spiller en svært viktig rolle for norsk næringsliv og sysselsetting i store deler av landet. I 2018 bidro næringen med 142 milliarder kroner i verdiskaping, og står dermed for åtte prosent av norsk BNP når oljeoperatørene holdes utenfor. Samtidig sysselsatte de maritime selskapene rundt 85 000 personer i 2018. Den maritime næringen er både en av Norges viktigste næringer for sysselsetting og en høyproduktiv næring. Verdiskaping per sysselsatt er rundt 80 prosent høyere i den maritime næringen enn i det øvrige næringslivet (ibid.).

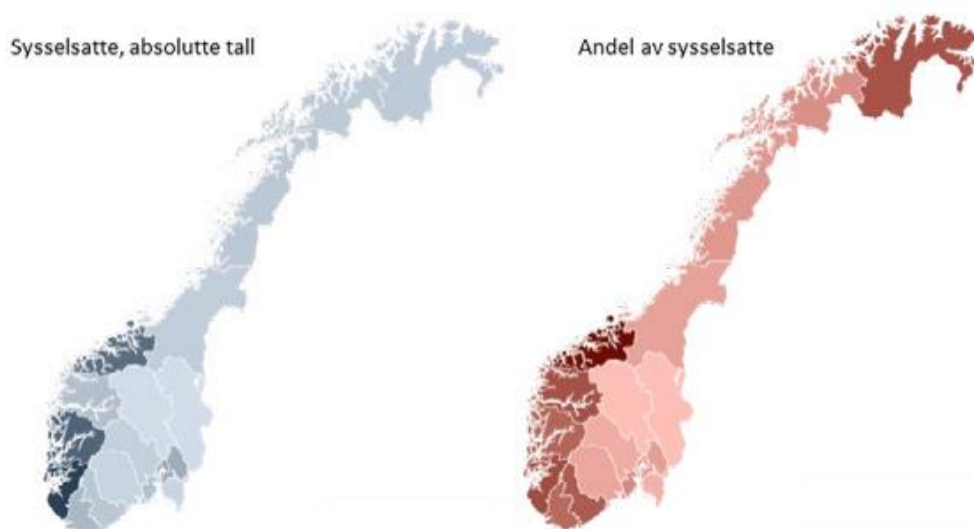
Figur 1-1: Nøkkeltall for maritim næring i 2018. Kilde: Menon (2019)



1.3 Sysselsetting i den maritime næringen

De sysselsatte i maritim næring fordeler seg over hele landet, med en høyere konsentrasjon langs kysten. Flest sysselsatte finner vi i vest hvor næringen sysselsetter mellom 12 000 og 18 000 mennesker hver i Rogaland, Hordaland og Møre og Romsdal. Oslofjordregionen utgjør også et tyngdepunkt for shipping og maritime tjenester. Sett i forhold til totalt antall sysselsatte er næringen svært viktig for Agder-fylkene, Nord-Norge spesielt i Finnmark, og Sogn og Fjordane. I syv av landets fylker jobber over fem prosent av de sysselsatte i maritim næring, og det er kun i Hedmark og Oppland (Innlandet) maritim næring sysselsetter under én prosent av total arbeidskraft. I figuren nedenfor viser vi fordeling av sysselsetting i den maritime næringen i 2018.

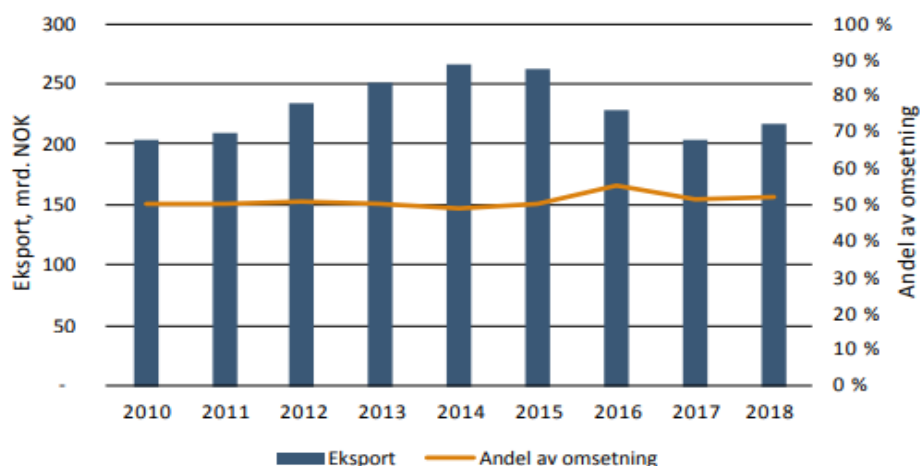
Figur 1-2: Varmekart over maritimt sysselsatte (venstre) og maritim andel av sysselsettingen i fylket (høyre). Kilde: Menon 2019



1.4 Eksport i maritim næring

Norsk maritim næring er internasjonalt rettet og Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter, etter olje og gass. Eksportens andel av omsetning har ligget stabilt rundt 50 prosent i hele perioden mellom 2010 og 2018. Gitt næringens internasjonale eksponering påvirkes stort sett alle kunder innen et segment likt, uavhengig av hvor i verden de befinner seg. Innenlandsmarkedet er tett integrert med det globale markedet; syklusene her hjemme er stort sett sammenfallende med utviklingen ute i verden. I figuren nedenfor viser vi utvikling i eksport og eksportandel i årene 2010 til 2018.

Figur 1-3: Eksport fra maritim næring (inkludert offshore leverandørindustri) og eksportens andel av omsetning i perioden 2010 til 2018. Kilde: Menon 2019



1.5 Sjømannen er viktig for kompetansen i den norske maritime klyngen

Maritim næring i Norge har hatt høy produktivetsvekst og en av grunnene til dette er at maritim virksomhet stadig blir mer kunnskapsbasert (Menon, 2019). Næringen består av en unik kombinasjon av innovasjonsevne, kompetente sjøfolk, teknologisk avanserte skip og skipsutstyr og risikovillige rederier. Samarbeid mellom aktører innad i klyngen, innenfor samme bransje og på tvers av bransjer bidrar til et innovasjons- og utviklingsløft for hele klyngen, i tillegg til at klyngen klarer å ligge ett steg foran sine internasjonale konkurrenter (ibid.).

Norske sjøfolk står sentralt i verdiskapingen i næringen. De besitter en unik kompetanse som er viktig for innovasjon og teknologiutvikling i klyngen, og som kan være vanskelig å bygge opp igjen ved sterke nedgangs-konjunkturer. Dette er en kompetanse hele den norske maritime klyngen er avhengig av. Sjøfolk har i flere tiår tatt med seg erfaringer og kunnskap inn i bedrifter i den maritime klyngen, og de er fortsatt avgjørende for mye av innovasjonskraften som finnes i næringen. De kan gi presise innovasjonsimpulser til skipsfartdesignere, utstyrproducenter og forskere, da de vet hvilke utfordringer man står overfor i konkrete maritime innovasjoner. Forskningen og produktutviklingen blir dermed mer målrettet. Tett interaksjon mellom brukere og forskere gir en raskere og mer presis vei til ny teknologi og nye løsninger. Hvis den norske maritime klyngen skal fortsette å være verdensledende, er gode utdannings- og forskningsinstitusjoner, samt den riktige kompetansen, avgjørende.

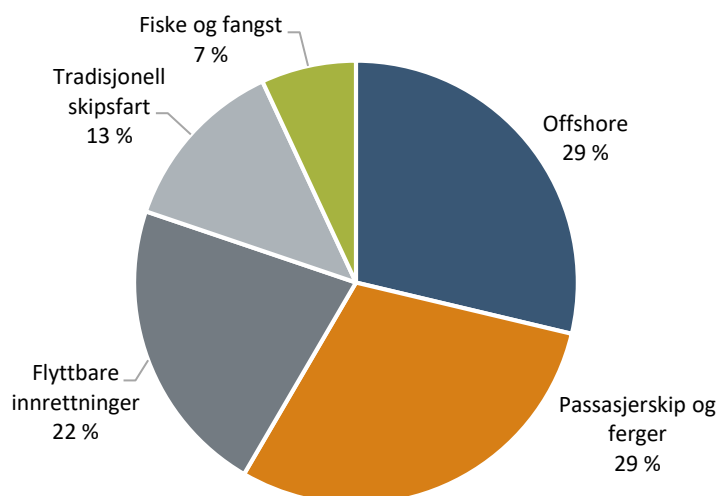
En ny oversikt fra SSB viser at det i gjennomsnitt var 21 970 norske sjøfolk i 2017². Dette er en nedgang på 11 prosent siden 2015. Foreløpige tall viser at det i snitt var sysselsatt rundt 21 790 norske sjøfolk i 2018³, som tilsier en nedgang på ca. 200 sjøfolk fra 2017. Ifølge Pensjonstrygden for Sjøfolk⁴ fordelte deres medlemsmasse seg på markedssegmenter slik vist i figuren nedenfor

² Statistikken omfatter personer med norsk fødselsnummer og maritimt arbeidsforhold, registrert blant bedriftene som omfattes av rapporteringsplikten til A-ordningen.

³ Registrerte antall norske sjøfolk til og med mars 2018

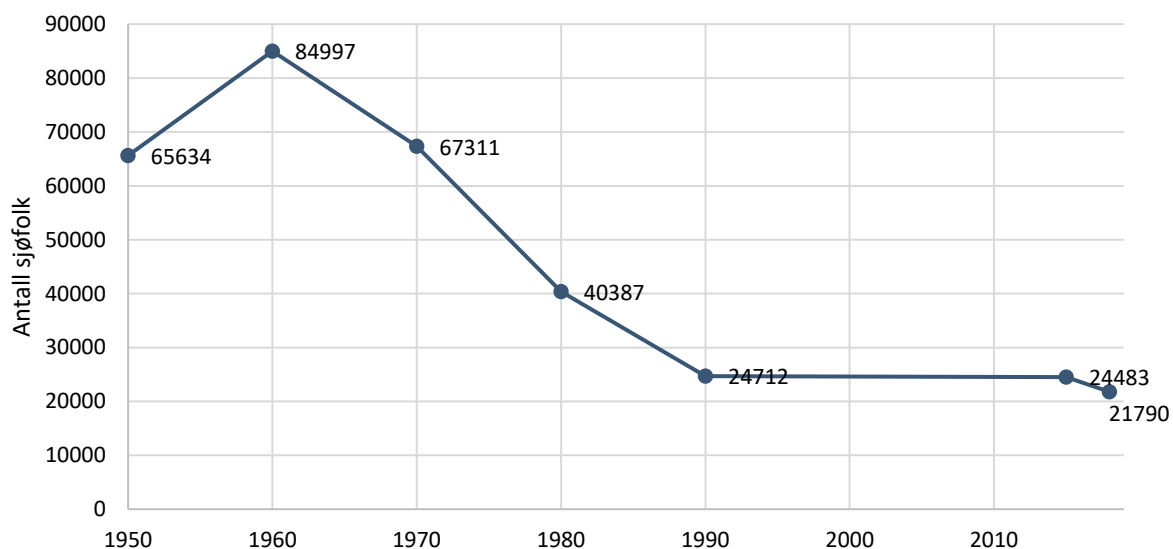
⁴ Pensjonstrygden for Sjøfolk har i overkant av 27 000 medlemmer. Antall medlemmer i pensjonstrygden overstiger altså antall sjøfolk i SSBs statistikk.

Figur 1-4: Medlemsmasse i pensjonstrygden for sjøfolk fordelt på markedssegmenter. N = om lag 27 000. Kilde: Pensjonstrygden for sjøfolk 2019



De senere år har Norge opplevd en betydelig reduksjon i antall sysselsatte sjøfolk. I figuren nedenfor viser vi utviklingen i antall sysselsatte sjøfolk siden 1950.

Figur 1-5: Antall sysselsatte sjøfolk i perioden 1950 til 2018. Kilde: historiske sysselsettingsdata per næring fra SSB. For 2018 er kilden Menon 2019



Som det fremgår av figuren har sysselsettingen av sjøfolk falt dramatisk fra toppåret 1960, hvor det var om lag 85 000 sysselsatte sjøfolk i Norge. Reduksjonen i antall sjøfolk forklares i hovedsak av at rederiene flagget om fartøyene og erstattet norske sjøfolk med sjøfolk fra andre land. Utviklingen ble forsterket av utvikling i teknologi som gjorde arbeidsprosessene mindre arbeidsintensive. Utviklingen i Norge var ikke unik, en rekke EU-land opplevde på 60-, 70 og 80-tallet en betydelig utflytting og tap av arbeidsplasser innen sjøfart (Econ Pöyry, 2010). Med dette som bakgrunn foretok flere EU-land tilpasninger for å støtte opp om sjøfartsnæringen og for å beholde sysselsettingen av sjøfolk. Selv om EUs statsstøtteregulativer i utgangspunktet skal hindre offentlig støtte til næringsvirksomhet, ble det åpnet for støtte til sjøfartsnæringene. Ved siden av skatteregimer tilpasset rederienes muligheter for raskt å flagge om, innførte flere land ordninger som bidro til å opprettholde sysselsettingen av egne sjøfolk. Danmark var blant de landene som først innførte ordninger, gjennom en såkalt

nettolønnsordning. Ordningen innebærer at sjøfolkene ikke betaler skatt til Danmark. Innføringen i Danmark ble etterfulgt av noenlunde tilsvarende ordninger i land som Storbritannia, Nederland, Sverige og Norge. En nærmere beskrivelse av ordningene vises i Vedlegg 1.

I lys av den betydelige størrelsen på den norske maritime klyngen, er opprettholdelse av et visst omfang av sjøfolk trolig relativt sett viktigere i Norge enn i flere andre land. For utstyrsprodusenter, tjenesteprodusenter og verft, vil tilgang til kompetansen fra sjøfolk med driftskompetanse bidra til en nødvendig kunnskapsoverføring. Denne sikres som regel ved at sjøfolk etter en tid i yrket ofte forlater yrket for en videre karriere på land. Menon (2019) har vist at en betydelig andel av disse går inn i maritim næring på land, hvor deres kunnskap fra yrket blir brukt videre. Econ Pöyry (2010) beskriver denne prosessen som følger:

«Kunnskap utvikles og spres i et komplekst samspill innad i og mellom bedrifter og andre aktører i næringsmiljøer. Med maritim kompetanse tenker man først og fremst på sjømannskap – driftskompetanse på skip – selv om andre typer kompetanse også er viktig for næringen. Rederiene forsyner resten av det maritime miljøet med skipsfartskompetanse i form av sjøfolk og sjøoffiserer som går på land senere i karrieren. Strømmene av individer fra skolebenk og studiesteder, via drift om bord på skip og tilbake til landbaserte jobber kan beskrives som et kompetansesmessig økosystem: Sjøfolk utdannes på maritime yrkesskoler, fagskoler og høyskoler og får lære- og kadett plasser på norske skip. Etter en del år på skip tar de med seg kompetansen til andre jobber, for eksempel verft, rederihovedkontorer, skipskonsulenter, sertifiseringsselskap, bank/forsikring, Losvesenet og Sjøfartsdirektoratet. På den måten tilfører de kunnskap og erfaringer som ellers ikke ville tilflytt det maritime miljøet. For at økosystemet skal fungere kreves det at det faktisk er strømmer av sjøfolk og sjøoffiserer som velger å forlate skipene for å ta jobber i land. Disse behøver ikke nødvendigvis å være norske, men det er mindre sannsynlig at for eksempel portugisere og filippinere vil velge å bosette seg i Norge enn at nordmenn vil gjøre det» (ibid.).

En opprettholdelse av sysselsettingen og sikring av nyrekruttering av sjøfolk er derfor viktig for å sikre utvikling i nær sagt alle deler av den maritime klyngen. Denne utredningen må ses i lys av et ønske om ytterligere å opprettholde og bidra til nyrekruttering av sjøfolk. Som vist i den juridiske utredningen fra Universitetet i Oslo (UiO, 2019) har flere land reguleringer som bidrar til at transport mellom havnene i stor grad gjennomføres av egne rederier. Norge har imidlertid en liberal politikk på dette området, og arbeider i internasjonale forhandlinger for at også andre land skal åpne opp sine markeder, slik at norske rederier får tilgang til nasjonale markeder slik vi også inviterer andre land til deltakelse i vårt. Vi kommer nærmere inn på dette i vedlegg 1.

2 Metode

2.1 Kvantifisering av berørte fartøy

For å kunne si noe om konsekvensen av et eventuelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel, må vi først kunne si noe om omfanget av norske lønns- og arbeidsvilkår i dag. For å analysere dette har vi lastet ned AIS-data fra Kystverkets database. Vi har i den sammenheng hentet ut data om fartøyer som har:

- gått mellom to eller flere norske havner
- gått mellom petroleumsinstallasjoner og havn

Vi har på denne måten utelukket fartøyer som kun befrakter til en petroleumsinstallasjon eller en havn, for så å forlate norsk farvann og norsk sokkel. Videre har vi utelukket alle fartøyer som ligger i opplag, som er spesielt viktig for ikke å forkludre bildet innen offshoresegmentene. På denne måten har vi ekskludert fartøyer som faller utenfor mandatet til oppdraget.

Vi har i utgangspunktet lastet ned data for årene 2014 til 2018. Ved gjennomgang av datamaterialet fant vi en betydelig vekst i trafikken i perioden. Denne trafikkveksten var betydelig sterkere enn hva konjunkturrelle forhold og befolkningsvekst i seg selv skulle tilsi. Vi har ved gjennomgang av dataene funnet at endringen trolig skyldes at datakvaliteten har økt i perioden. Vi har derfor valgt å kun ta utgangspunkt i dataene fra 2018.

I Kystverkets AIS-database gis det informasjon om fartøyenes posisjon hvert 5. minutt, videre gis det informasjon om dets destinasjon, fart, flaggstat og rederi. Med det betydelige antall fartøy som finnes i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel i løpet av et år, kreves det stor databehandlingskapasitet for å hente ut relevante data. Vi har i den sammenheng ikke lastet ned data om rederiene, men begrenset datainnhenting til:

- Fartøyskategori
- Tid i norske farvann operasjonalisert i antall døgn
- Hvilket flagg skipet er registrert i

2.2 Kategorisering av fartøy

Kystverket har definert skipene inn i 79 fartøyskategorier. Flere av disse fartøyskategoriene konkurrerer imidlertid med hverandre. Vi har derfor valgt å dele inn fartøyene inn i tre hovedsegmenter og til sammen åtte undersegmenter. Kategoriseringen av fartøyer inn i hoved- og undersegmenter har skjedd med utgangspunkt i karakteristika ved konkurransesituasjonen i de markedene de opererer. Hovedsegmenter og undersegmenter er vist i tabellen nedenfor:

Tabell 2-1: Kategorisering av fartøyer i fartøyskategorier

Hovedgruppe	Fartøyskategori	Underkategorier
Fraktesfart	Bulk og container	Bulk Cement Carrier, Bulk Limestone Carrier, Bulker, Bulker tanker, Container Ship, General Cargo Ship, Logistic vessel, Pallet Vessel, Ro-Lo
	Fryseskip	Reefer, Refrigerated fish carrier

	Tank	Buoy Tender, Chemical/Oil Tanker, Crude Oil Tanker, Crude Oil Tanker, LPG Carrier, Asphalt Tanker, Bitumen Tanker, Chemical Tanker, Parcels Tanker, Products Tanker, Tanker
Passasjertransport	Ferger	Multi-Hull Passenger Ferry, Multi-Hull Passenger/Vehicle Ferry, Passenger Vessel, Passenger/Cargo Ship, Passenger/Vehicle Ferry, Ro-Ro, Vehicle Carrier
	Cruise	Cruise Ships
Offshore	Offshore drift	Her har vi basert oss på Clarksons' klassifisering av offshore skip, og trukket fra de fartøy som regnes som offshore konstruksjonsfartøy.
	Offshore konstruksjon	Vi har her basert oss på hva Clarksons' definerer som offshore konstruksjon. En liste over disse fartøyene er sendt til Rederiforbundet og Norsk olje og gass for innspill. Listen over offshore konstruksjonsskip ligger som vedlegg til rapporten.

2.3 Kategorisering av flagg

I AIS-dataene fra Kystverket er fartøyets flagg også oppgitt. Hvilket flagg fartøyet har kan gi viktig informasjon om lønnsnivået for ulike stillingskategorier om bord. Samtidig eksisterer det også et internasjonalt lønnsnivå for fartøyene, og en analyse av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for hvert enkelt flagg kan følgelig bli unødvendig repeterende. Vi har derfor valgt å klassifisere flagg inn i noen overordnede kategorier. Disse følger av tabellen nedenfor.

Med hensyn til flagg har vi kategorisert etter følgende kategorier:

- NOR
- NIS
- Europeiske flagg
- Åpent register⁵
- Annet

2.4 Vurderinger av samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger

Vi har ved vurdering av samfunnsøkonomiske forhold lagt til grunn Direktoratet for Økonomistyring (DFØ) sin veileder for samfunnsøkonomiske analyser. Videre har vi lagt til grunn NOU 2012: 16 om samfunnsøkonomiske analyser.

Vi har i analysen søkt å beregne potensiell sysselsettingseffekt. Videre har vi søkt å beregne kostnader i form av økte lønnskostnader. Det må understrekes at usikkerheten i denne analysen er betydelig, ettersom det ikke er åpenbart hvordan rederiene vil tilpasse seg et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Drøftelsen baserer seg på

⁵ Åpent register blir ofte omtalt som bekvemmelighetsflagg.

handlingsalternativene til rederiene i åtte segmenter. Basert på den drøftelsen anslår vi hvor stor del av det markedet som i dag betjenes av fartøy med utenlandske vilkår i fremtiden vil betjenes av fartøyer med norske vilkår. Fordi usikkerheten er stor, anslår vi dette i fire intervaller:

- Ingen: 0 prosent økning
- Moderat: 25 prosent økning
- Høy: 50 prosent økning
- Svært høy: 100 prosent økning

Vi beregner også kostnader ved innføring av kravet. Denne beregningen tar utgangspunkt i:

- markedsandelen til de ulike kategoriene av flagg
- anslag på årsverk på henholdsvis norske og utenlandske vilkår
- lønnsdifferanse mellom norsk og utenlandsk mannskap

Vi har for lønnsdifferanse lagt til grunn anslag i Menon-rapport 21/2014⁶. Videre har vi lagt til grunn forskjeller i lønnsnivå oppgitt i tariffavtaler gitt innsyn i av sjømannsorganisasjonene. Basert på Menon-rapport 21/2014 og tariffavtalene, legger vi til grunn at lønnskostnadene ved utenlandske vilkår utgjør 60 prosent av de norske vilkårene. Det er betydelige forskjeller mellom de ulike segmentene. Vi har imidlertid ikke tilstrekkelig gode data på segmentnivå til å kunne differensiere. For enkelte segmenter foretar vi imidlertid en skjønnsmessig tilpasning.

Vi har lagt til grunn en lønnskostnad for sjøfolk på 655 000 kroner. Dette er et gjennomsnitt av årslønn for henholdsvis skipsmaskinister, deks- og maskinmannskap og dekksoffiserer⁷.

Vi har i analysen ikke tatt med arbeidsgiveravgift⁸ og sosiale utgifter. Beregning av kostnader kan således anses som et minimumsanslag. Videre har vi i analysen ikke drøftet eventuelle økte utgifter gjennom nettolønnsordningen ved tiltaket.

⁶ Vi har imidlertid tatt hensyn til depresiering av kronen. Dette bidrar til å redusere gevinsten ved å gi utenlandske lønns- og arbeidsvilkår.

⁷Tall for lønn er hentet fra SSBs tabell over lønnskostnader. Tilgjengelig her:

<https://www.ssb.no/statbank/table/11418/tableViewLayout1/?loadedQueryId=10001482&timeType=from&timeValue=2015>

⁸ Arbeidsgiveravgiften er forskjellig i ulike soner av Norge. Det er også uklart, men lite trolig, at utenlandske rederi også vil måtte betale norsk arbeidsgiveravgift for den tiden de oppholder seg i norske farvann. Samlet sett er usikkerheten for stor til at vi kan beregne kostnader ved arbeidsgiveravgift.

3 Konsekvenser av norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel

I dette kapittelet drøfter vi konsekvenser for 8 fartøysegmenter. Drøftingen viser konsekvenser for konkurranse-situasjon, markedsandeler, kostnader og sysselsetting. Drøftelsen tar utgangspunkt i hvilke handlingsalternativer rederiene har ved innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Før vi drøfter effekter av tiltaket for hver og én av fartøysegmentene, gjennomgår vi prinsipielt hvilke virkninger tiltakene vil utløse, og vurderer om virkningene er å regne som samfunnsøkonomiske virkninger eller fordelingsvirkninger.

Det er uklart hvordan et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår rent praktisk skal utformes. I den juridiske utredningen av problemstillingen kommer man frem til at det er mulig å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår for fartøyer som går mellom to eller flere norske havner eller petroleumsinstallasjoner. I vår utredning legger vi derfor til grunn en modell som innebærer at fartøyene må gi norske lønns- og arbeidsvilkår når de er i norske farvann. Når de er i utenlandske farvann kan de gi utenlandske lønns- og arbeidsvilkår. Tabellen under konkretiserer forskjellen mellom referanse- og tiltaksalternativet, som vi vurderer de samfunnsøkonomiske konsekvensene og fordelingsvirkningene av.

Tabell 3-1: Konkretisering av referanse- og tiltaksalternativet

	Referansealternativet	Tiltaksalternativet
Lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på utenlandske skip som opererer i norske farvann	Utenlandske lønns- og arbeidsvilkår	Norske lønns- og arbeidsvilkår

I vurderingen av konsekvenser står det sentralt at rederiene som en respons på krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kan:

1. Innføre norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Dette innebærer trolig en omflagging av fartøyet til NOR-flagg, hvilket kan berettige til støtte gjennom sysselsettingsordningene for sjøfolk, heretter omtalt som nettolønnsordningen
2. Gi norske lønns- og arbeidsvilkår for den tiden de oppholder seg i norske farvann, og gi utenlandske vilkår når de er i andre lands farvann
3. Tilpasse seilingene slik at de kun er innom én norsk havn når de seiler i Norge. I så tilfellet havner de utenfor mandatet til denne undersøkelsen.⁹

For hvert segment drøfter vi sannsynligheten for at de velger disse alternativene. På overordnet nivå vil det være slik at jo større andel av tiden fartøyene er i norske farvann, jo mer sannsynlig er det at de velger alternativene 1 eller 2. Jo mindre og mer sporadisk de er i norske farvann, jo mer sannsynlig er det at de velger alternativ 3.¹⁰

⁹ Et siste, men lite realistisk alternativ er at de velger å ikke tilby sine tjenester. Bakgrunnen for at vi vurderer dette som urealistisk er at vi antar markedet på sikt vil tilpasse seg slik at rederiene får tilsvarende lønnsomhet ved betjening av det norske som andre markeder.

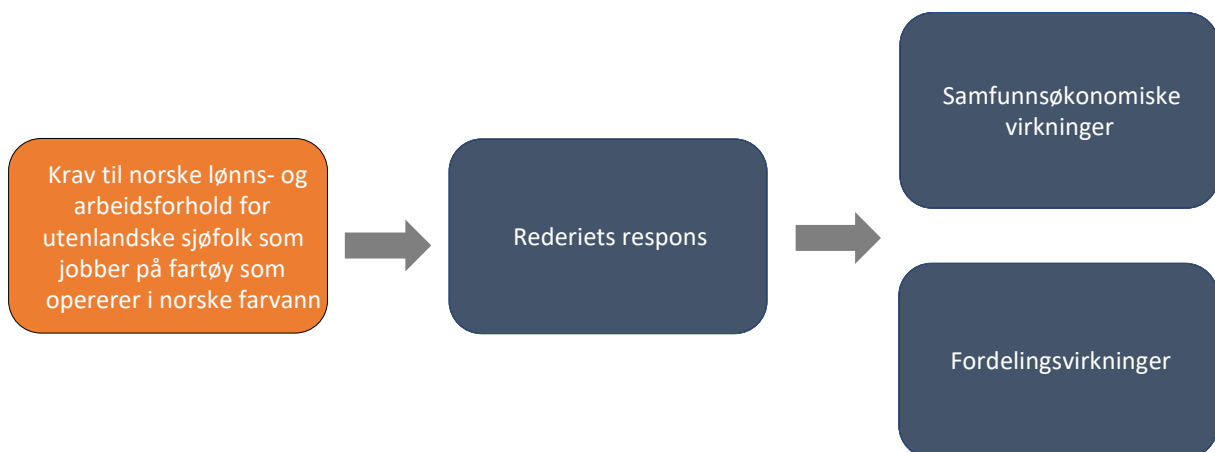
¹⁰ En innføring av et krav som medfører at de må gi norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er i norske farvann vil innebære en administrativ byrde for rederiet. Det er grunn til å vente at denne byrden vil være størst ved den eller de

Sjøtransporten er svært kompleks, hvor rederiene konkurrerer med hverandre i spesifikke segmenter. Videre kan fartøyene ofte brukes til flere formål, slik at det er intern konkurranse mellom skipssegmentene. I tillegg er det betydelig konkurranse på tvers av landegrensene, samt konkurranse mellom sjø- og landtransport. For å styrke sysselsetting i egen sjøfartsnæring, har flere land innført støtteordninger som på ulik måte favoriserer sysselsetting av egne borgere på fartøyene. Sist, men ikke minst, har flere land egne reguleringer for intern transport av varer, såkalte kabotasjereguleringer. Denne kompleksiteten gjør det svært utfordrende å drøfte konsekvenser av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Når vi i det følgende gjør dette, må drøftingen ses på som en skisse til sannsynlige tilpasninger ut fra rederienes handlingsalternativer. Det vil alltid være rederier som tilpasser seg på en annen måte enn hva vi anser som den mest sannsynlige. En svært dyptgående analyse om alle sannsynlige utfall er imidlertid ikke mulig gitt den høye kompleksiteten og de økonomiske rammer analysen legger.

3.1 Prinsipper som legges til grunn for vurdering av virkninger

I en samfunnsøkonomisk vurdering av tiltak om å stille krav til norske lønns- og arbeidsforhold for utenlandske sjøfolk som jobber på fartøy som opererer i norske farvann er det nyttig å starte med en vurdering av hvilke virkninger som kan oppstå. Før vi diskuterer virkninger er det nyttig å forstå at rederienes respons er avgjørende for hva som utløses av virkninger.

Figur 3-1: Illustrasjon av samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger



Det står også sentralt å ha det klart for seg hva som er forskjellen på samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger. Samfunnsøkonomiske virkninger av et tiltak representerer en virkning som representerer en reell effekt for samfunnet som helhet. Slike virkninger kan representere endringer i realøkonomiske forhold (som økt eller redusert oppbinding av knappe ressurser som arbeidskraft og kapital), positive eller negative eksterne virkninger, og/eller endringer i forhold som påvirker menneskers velferd positivt eller negativt. Tiltak

første gangs utbetaling av norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette kan ytterligere tale for at rederiet velger alternativ 3 ved sporadisk trafikk til norske havner eller petroleumsinstallasjoner.

Implementering av kravet vil innebære kostnader både for rederiet og for norske myndigheter. Det finnes svært mange måter å foreta overvåking av om kravet blir opprettholdt. Vi finner at drøftelser av omfang av administrative kostnader ligger utenfor mandatet til undersøkelsen, ettersom det ikke er eksplisitt spurt om dette i oppdragsbeskrivelsen.

kan også utløse omfordeling av ressurser mellom berørte grupper som et utgangspunkt ikke representerer en reell effekt for samfunnet som helhet. Fordelingsvirkninger representerer virkninger der nytten til én gruppe direkte motsvares av en like stor kostnad for en annen gruppe.

3.1.1 Tiltaket vil øke kostnadene – effekten av tiltaket vil være en overføringsvirkning.

Konstruerte eksempler

En gjennomføring av tiltaket vil medføre at lønnskostnadene øker for fartøyer som i dag ikke har norske lønns- og arbeidsvilkår. Ved innføring av kravet vil kostnaden i første rekke måtte bæres av rederiene som har utenlandske lønns- og arbeidsvilkår¹¹. Som følge av sterk internasjonal konkurranse med et betydelig antall kjøpere og selgere vil imidlertid merkostnaden ved tiltaket måtte bæres av norske bedrifter og konsumenter. Bakgrunnen for dette er at rederiene har alternative markeder til det norske. Vi illustrerer dette med noen konstruerte eksempler nedenfor:

- 1) **Et tyskeid fartøy med flagg i åpent register og filippinsk mannskap:** La oss anta at dette rederiet kan påta seg et oppdrag med frakt av containere fra Bergen til Bodø. I dette tilfellet har rederiet flere alternative fraktoppdrag den kan velge mellom, altså fraktoppdraget fra Bergen til Bodø, og frakt mellom andre europeiske byer. Ved innføring av kravet vil rederiet få økte kostnader. Fordi rederiet har flere alternative markeder til det norske, vil innføring av kravet uten økning i prisen for transporttjenesten bidra til å redusere gevinsten rederiet har med oppdraget sammenlignet med alle andre oppdrag. Dette vil redusere tilbudet om sjøtransport, hvilket på sikt vil bidra til å øke prisene. I dette tilfellet vil altså kjøperen av frakttjenestene på sikt måtte godta en økt kostnad som følge av kravet. Det filippinske mannskapet vil som følge av kravet få høyere lønn, og tiltaket vil på den måte bidra til å redusere «sosial dumping» (Arbeidstilsynet, 2018¹²).
- 2) **Norskeid tankskip med norsk mannskap:** La oss anta at dette fartøyet frakter kjemikalier fra Slagentangen i Tønsberg til en fabrikk på Vestlandet. Innføring av kravet vil i utgangspunktet ikke medføre at rederiet får økte kostnader. Samtidig vil innføring av kravet medføre at rederiet vil få redusert sin potensielle gevinst ved å flagge ut og dermed spare mannskapskostnader. Dette kan resultere i at det er lettere å opprettholde sysselsettingen.
- 3) **Norskeid tankskip med utenlandsk mannskap:** La oss anta at dette fartøyet konkurrerer med det ovennevnte om frakt av kjemikalier. Ved innføring av kravet vil rederiet få økte kostnader. Uten at prisen økes, vil fraktoppdrag i andre land bli relativt sett mer attraktive. Dette vil redusere rederiet sin villighet til å påta seg fraktoppdraget. De som skal frakte kjemikaliene får da færre tilbud, hvilket på sikt medfører at man må betale mer.

¹¹ Ifølge samfunnsøkonomisk teori vil en kostnadsøkning som dette innebærer som regel deles mellom selger og kjøper. I dette tilfellet har man imidlertid over en lengre periode bygget opp betydelig overkapasitet i flere markeder, som medfører at vi har en resultatmargin innen sjøtransport som ligger nær eller under internasjonal forventet kapitalavkastning. Muligheter for «byrdedeling» mellom kjøper og selger er derfor svært begrenset, og vil bidra til at sjøtransportnæringen vil måtte godta en lavere avkastning enn det internasjonale kapitalmarkedet. Det vil trolig ikke skje, ettersom kapital i det tilfellet vil trekke seg ut av markedet med sikte på bedre avkastning i andre markeder.

¹² Arbeidstilsynet har følgende definisjon av sosial dumping: «Med sosial dumping menes særlig at utenlandske arbeidstakere som utfører arbeid i Norge får vesentlig dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn norske arbeidstakere. Begrepet er altså ikke begrenset til spørsmål om lavere lønn for samme type arbeid. Det er også sosial dumping dersom utenlandske arbeidstakere gis vesentlig dårligere arbeidsvilkår for øvrig, for eksempel i form av belastende arbeidstidsordninger, manglende sikkerhetsopplæring, dårlig ivaretagelse av arbeidstakernes sikkerhet under utførelsen av arbeidet, med mer. Disse forholdene har stor betydning for arbeidstakernes helse og kan gi større risiko for ulykker».

- 4) **Danskeid utenlandsferge med utenlandsk mannskap.** La oss anta at dette fartøyet går i fast rute mellom to norske byer og én utenlandsk, og at det er et stort mannskap om bord i skipet. Ved innføring av kravet vil kan rederiet velge å øke billettprisene. I så tilfellet er det altså passasjerene som vil betale for deler av kostnadsøkningen.
- 5) **Danskeid offshore supply fartøy med utenlandsk mannskap:** La oss anta at dette fartøyet tilbyr spottoppdrag på norsk, dansk og brittisk sokkel. Innføring av kravet vil medføre økte mannskapskostnader for rederiet. Uten økning i prisen på oppdraget vil oppdrag på brittisk eller dansk sokkel bli relativt sett mer attraktive, og tilbudet på norsk sokkel vil altså reduseres. På sikt vil det bidra til at prisen økes.
- 6) **Britisk eid offshore konstruksjonsskip med utenlandsk mannskap:** La oss anta at dette fartøyet bistår med legging av rør i forbindelse med utbygging av en installasjon. Innføringen av kravet vil medføre at rederiet får økt sine kostnader. Fordi de har alternative oppdrag, vil de trolig ikke godta kostnadsøkningen uten å få mer betalt. Operatøren må derfor trolig godta prisøkningen. Ettersom fartøyet har oppdrag på flere sokler, vil de trolig beholde mannskapet. Effekten vil derfor i hovedsak være en overføring fra norske operatører til utenlandske arbeidere.

Vi kommer nærmere inn på disse alternativene i de kommende delkapitlene.

Eksemplene over illustrerer at selv om rederiet er utenlandsk, vil kostnaden ved innføring av kravet helt eller delvis veltes over på norske konsumenter eller bedrifter. I samfunnsøkonomisk forstand betegnes det som en fordelingsvirkning. De som vil komme godt ut av tiltaket vil i stor grad være utenlandske arbeidere og sjøfolk bosatt i Norge som får nye jobbmuligheter, mens de som belastes for tiltaket vil være norske konsumenter og bedrifter.

Innføring av kravet vil øke kostnadene for rederiene. Våre beregninger taler for at kostnadene samlet sett vil øke med mellom 750 millioner og 1,6 milliarder 2018-kroner årlig. I disse kostnadstallene har vi ikke tatt med kostnader for utenlandsferger, ettersom vi mener effekten der er for usikkert til at den kan beregnes. Spennet i kostnadsestimatet er knyttet til en betydelig usikkerhet om hvordan cruiserederiene vil tilpasse seg. Om de tilpasser seilingsmønstret vil kostnadene ligge på nær 750 millioner. I et slikt tilfellet vil imidlertid cruisetrafikken i Norge vesentlig reduseres.

3.1.2 Er økt sysselsetting en samfunnsøkonomisk nytteverdi?

I en drøfting av handlingsalternativene til rederiene drøfter vi i de påfølgende delene av kapittelet visa at tiltaket kan bidra til økt sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge. I tabellen nedenfor oppsummerer vi potensiell effekt på sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge for ulike segmenter.

Tabell 3-2: Potensiell langsiktig sysselsettingseffekt. Sysselsettingseffekt for hvert segment er avrundet til nærmeste 10-tall. Kilde: Menon Economics 2019

Segment	Potensiell sysselsettingseffekt
Stykkogods og bulk	310
Fryseskip	20
Tank	80
Brønnbåt	Ingen
Ferge	Ingen
Cruise	Ingen

Offshore drift	150
Offshore konstruksjon	300-500
SUM	860-1060

Det understrekes at dette er en potensiell effekt og en langsiktig effekt. Bakgrunnen for at effekten er potensiell er at det kommer an på hvilke tilpasninger rederiene reelt sett vil gjøre. Effekten er langsiktig, ettersom det vil ta tid før rederiene bytter ut eksisterende mannskap med mannskap bosatt i Norge. For at rederiet skal bytte ut mannskapet, må det også være ledige sjøfolk bosatt i Norge.

I samfunnsøkonomiske analyser, som følger Finansdepartementet og DFØ sin veiledning, legger man imidlertid som et utgangspunkt til grunn at økt eller redusert sysselsetting av et tiltak ikke er en samfunnsøkonomisk nyttevirkning. Begrunnelsen for dette er at ledigheten i norsk økonomi er lav, og at det derfor er sannsynlig at de som mister en jobb kan jobbe andre steder. De samfunnsøkonomiske analysene bygger her på empiriske studier av hva som skjer med oppsagt arbeidskraft (Salvanes et al, 2007). Analysene viser gjennomgående at oppsagt arbeidskraft i løpet av tre til fem år finner nytt arbeid (ibid.).

Som påpekt i kapittel 1 har imidlertid den maritime næringen på land betydelig nytte av den praktiske sjømannskompetansen. I samfunnsøkonomisk forstand snakker man da om såkalte «eksterne nyttevirkninger». Gjennom å opprettholde en viss sysselsetting av sjøfolk får de maritime bedriftene tilført praktisk sjømannskompetanse. Denne kompetansen bidrar til at de får tilpasset produktene og tjenestene sine bedre. Bedriftene som nyter godt av kompetansen har imidlertid ikke direkte kostnader knyttet til å utvikle og opprettholde denne kompetansen. I samfunnsøkonomisk terminologi omtaler man derfor nyttevirkningen som «ekstern» i betydning av at kompetanseutviklingen ikke bare har nytte for de bedriftene som betaler lønn, men også for aktører utenfor, altså de eksterne.

Til tross for at man i veiledningsmateriellet for samfunnsøkonomiske analyser skal legge til grunn at sysselsetting i seg selv ikke er en nyttevirkning, legger vi til grunn at opprettholdelse av sysselsettingen av sjøfolk har en samfunnsøkonomisk verdi. Denne nyttevirkningen er knyttet til de eksterne nyttevirkningene.

For å bidra til å opprettholde disse eksterne nyttevirkningene har Norge, i likhet med flere andre land, støtteordninger for å opprettholde eller styrke sysselsettingen av sjøfolk. I Norge omtales disse ordningene som «nettolønnsordningen». En presentasjon av ordningene i andre land gis i vedlegg 1.

En økning i sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge vil trolig medføre økt utbetaling gjennom nettolønnsordningen. En effekt av tiltaket vil derfor også være økte offentlige utgifter. I tråd med veiledningsmateriellet skal vi da legge til grunn en skattefinansieringskostnad på 20 prosent av økningen i netto finansieringsbehov. Om en legger til grunn en potensiell langsiktig sysselsettingseffekt på om lag 1000, er det grunn til å vente en årlig økning i offentlige utgifter over nettolønnsordningen på mellom 200 og 300 millioner 2018-kroner.

3.1.3 Hvordan skal vi ta med effekt av økt lønn til utlendinger?

I de resterende delene av kapitlet vil vi vise at innføringen av tiltaket i mange tilfeller vil medføre at rederiene gir norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandsk mannskap når fartøyet er i norske farvann, og utenlandske når de er utenfor. Det er da avgjørende å avgjøre hvorvidt man skal regne med den økte nytten utenlandske arbeidere har av et økt lønnsnivå. Veiledningsmateriellet er på dette området uklart.

Mens Finansdepartementets rundskriv for samfunnsøkonomiske analyser (R-109/14, Finansdepartementet 2014) ikke angir noen retningslinjer om håndtering av nyttevirksomheter på utenlandske aktører, slår DFØs veileder på side 60 fast at: *I prinsippet skal alt som påvirker ressursbruken eller velferden til noen i samfunnet, tas med, men dette begrenses til virkninger for grupper i Norge*¹³.

Det går imidlertid ikke klart frem av DFØs veileder hva som ligger i begrepet «grupper i Norge». Er dette alle grupper på norsk jord (både utenlandske og norske) eller er det snakk om nordmenn? Basert på at overskriften i veilederen diskuterer «virkninger utenfor landegrensene» er det nærliggende å se for seg at «grupper i Norge» viser til at man skal legge til grunn velferden til alle aktører som geografisk befinner seg i Norge.

Et kjernesporsspørsmål er da om i hvilken grad utenlandske rederier som leverer transporttjenester i Norge er å anse som «grupper i Norge». Rederier er svært internasjonale, og kan svært enkelt bytte flagg og nasjonalitet på mannskapet. Tilstedeværelsen i Norge varierer også betydelig. I enkelte typer transport vil fartøyets tilstedeværelse i norske farvann være betydelig, og det gir derfor mening å regne mannskapet som «grupper i Norge». I andre tilfeller gjennomfører fartøyet kun mindre og kortvarige transportoppdrag. Om eksempelvis fartøyet kun er i Norge i én uke i løpet av et år, er det vanskeligere å hevde at mannskapet er «grupper i Norge». Det er likevel gode argumenter for at rederiene skal anses som «grupper i Norge» når det gjelder samfunnsøkonomiske analyser. At rederiene gjennomfører transportoppdrag i Norge på vegne av enten norske kjøpere av transporttjenester eller selgere av norske varer taler for at nytte- og kostnadsvirkninger også for utenlandske rederier i det minste tillegges en viss vekt i analysene. Transportoppdragene inngår også i stor grad i norsk brutto nasjonalprodukt.

Vi legger til grunn at fartøyer og dets mannskap på oppdrag i norske farvann er en del av «grupper i Norge». Når vi legger dette prinsippet til grunn vil økt lønn for utenlandske arbeidere på fartøyene først og fremst være en overføringsvirkning mellom de som får økte kostnader på grunn av tiltaket, det vil si ulike deler av norsk økonomi.

I samfunnsøkonomisk terminologi innebærer dette at vi legger «nasjonalprodukt» og ikke en «nasjonalinntekt» til grunn for analysen. Nasjonalinntekt skiller seg fra nasjonalprodukt ved at man ved utregning av nasjonalinntekt trekker overføring av lønn og overskudd til utlandet fra nasjonalproduktet.

3.1.4 Samfunnsøkonomiske virkninger og fordelingsvirkninger av tiltaket

Under forutsetning om at rederiene tilpasser seg tiltaket ved å operere like mye i norske farvann som i situasjonen uten tiltak, vil virkningen av at det stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjøfolk være at utenlandske sjøfolk får det bedre på bekostning av høyere kostnader for norske og utenlandske rederier. Rederiene vil velte kostnadsøkningen over på kundene. Samlet sett har ikke denne omfordelingen noen reell effekt for samfunnet som helhet, og vil representere en fordelingsvirkning.

Deler av rederienes kostnadsøkning vil kunne dekkes gjennom økt bruk av nettolønnsordningen for norske sjøfolk. Isolert sett representerer det en omfordeling fra det norske storsamfunnet til rederier som ansetter sjøfolk bosatt i Norge. Økt bruk av nettolønnsordningen vil imidlertid, alt annet likt, øke behovet for å trekke inn skatter og utløse økte skattefinansieringskostnader. Skattefinansieringskostnaden, som er en samfunnsøkonomisk virkning, utgjør som en regel 20 prosent av økningen i netto finansieringsbehov.

¹³ DFØ (2018). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*.

Hvis rederiene får en så stor kostnadsøkning at de ikke finner det tilstrekkelig lønnsomt å operere i norske farvann og/eller at passasjerer, transportbrukere og vareeiere møter en prisøkning som gjør at de vil velge andre transportmidler, droppe reisen osv. kan tiltaket utløse negative samfunnsøkonomiske og fordelingsmessige konsekvenser. Man kan eksempelvis se for seg at sjømatprodusenter vil transportere fisken til markedet på vei istedenfor på sjø, færre cruiseanløp/-turister etc. Slike konsekvenser kan utløse samfunnsøkonomiske virkninger som mindre eksport av tjenester (eksempelvis inntekter fra cruiseturister) og økte klima- og miljøutslipp (som følge av mer veitransport på bekostning av sjøtransport).

Etterlevelse av kravene til lønns- og arbeidsforhold kan også utløse offentlige kontroll- og tilsynskostnader i form av eksempelvis økt tidsbruk i Sjøfartsdirektoratet.

Størrelsen på de samfunnsøkonomiske kostnadene er usikre, men kan være betydningsfull. Vurdering av fordelingsvirkningene taler for at utenlandske sjøfolk får det bedre på bekostning av at en rekke aktører kan få det verre. Ved å innføre tiltaket vil man redusere omfanget av «sosial dumping» av utenlandske sjøfolk i norske farvann på bekostning av en rekke usikre, men potensielt betydningsfulle, samfunnsøkonomiske kostnader.

Vi går nå igjennom konsekvenser for følgende segmenter:

- 1) Stykkgoods og bulk
- 2) Fryseskip
- 3) Tankskip
- 4) Brønnbåter
- 5) Passasjerferger
- 6) Cruise
- 7) Offshore drift
- 8) Offshore konstruksjon

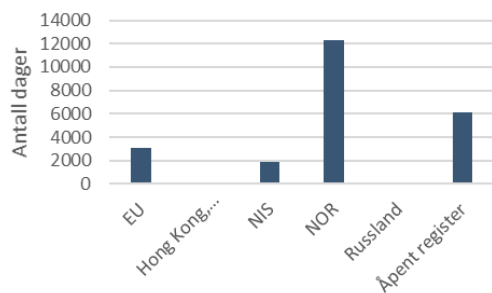
Effektene som drøftes vil i mange tilfeller være de samme for flere segmenter. For å hindre en for repetitiv tekst, fremstilles imidlertid disse effektene mest inngående i de første delkapitlene, for deretter å kort refereres til.

3.2 Konsekvenser stykkgoods og bulk

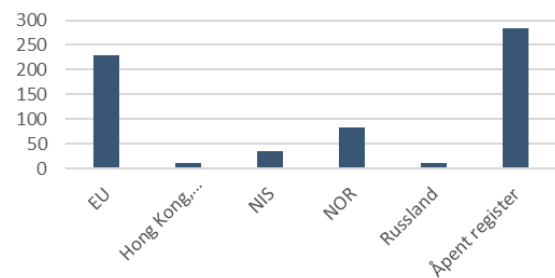
I dette delkapitlet vil vi vise at stykkgoods- og bulkmarkedene er forskjellige, og at effekten av innføringen av kravet vil være ulik i henholdsvis stykkgoods og bulk. Den statistikk vi har for å beregne effekt i markedene tillater imidlertid ikke at vi analyserer effekt i form av sysselsetting og kostnader separat. Vi vil derfor starte med en beskrivelse av markedet for stykkgoods og hvilke handlingsalternativer rederiene har, for deretter å gjøre det samme for bulk. I drøftingen av konsekvenser i form av kostnader og sysselsetting, vil imidlertid dette gjøres samlet for de to segmentene. I figuren nedenfor viser vi fordeling av seilingstid målt i døgn fordelt på kategorier av flagg i norsk farvann i 2018.

Figur 3-2: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for stykkods- og bulkskip fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for stykkodsskip etter flagg. Kilde: Kystverket 2019. Bearbejdet av Menon

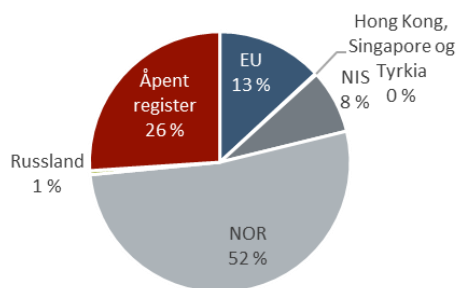
Fordeling av seilingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



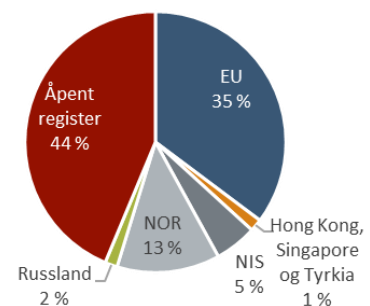
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg



Om vi ser på seilingstid målt i tid, ser vi at NOR-flaggede fartøyer har en markedsandel på i overkant av 52 prosent, mens åpent register og EU har en markedsandel på henholdsvis 26 og 13 prosent. Om vi istedenfor ser på antall fartøyer, ser vi at det er åpent register som dominerer med 44 prosent av antall fartøyer. NOR-flaggede fartøyer har her en markedsandel på 13 prosent. Holder vi statistikken i figuren over sammen, er det grunn til å anta at NOR-flaggede fartøyer trolig har en mer regulær og helårlig trafikk, mens EU-flaggede og åpent register-flaggede fartøyer trolig har mer sporadiske oppdrag.

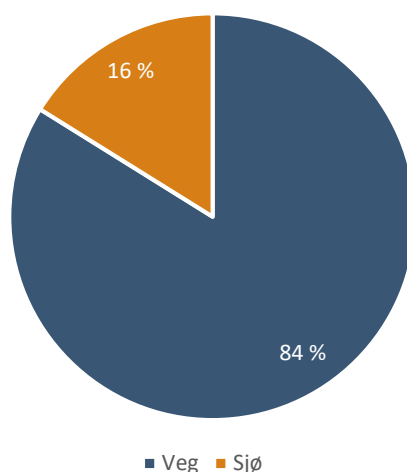
3.2.1 Stykkgodsmarkedet

Stykkods fraktes hovedsakelig med lastebil. Nasjonal transportplan (2018) slår også fast at:

«De ulike transportformene opererer i hovedsak i markedssegmenter der det er små konkurranseflater mellom dem. Unntaket er først og fremst – men ikke utelukkende – stykkgodstransporter over lengre avstander. Dette utgjør mindre andeler av så vel vegtransportens som sjøtransportens samlede virksomhet, men er av større betydning for godstransport på jernbane. [...] I markedssegmenter der det er konkurranse mellom transportformene er lastebilen standardsettende for så vel prisnivå som kvalitetskriterier».

I figuren nedenfor viser vi markedsfordelingen mellom sjø- og landtransport innen stykkods.

Figur 3-3: Markedsfordeling mellom veg- og sjøtransport for stykk gods i 2013. Kilde: Nasjonal Transportplan 2018



At landtransport har en betydelig markedsandel kan forklares med at varene kan bli kjørt raskt helt til døren. For varer med relativt høy verdi, eller som mister en substansiell del av eller hele sin verdi dersom det oppstår forsinkelser, gir det derfor mening å bruke veitransport istedenfor sjøtransport.

Nasjonal transportplan uttrykker at landtransportmarkedet er preget av et betydelig antall mikroaktører som stadig presses på pris, og hvor det er svært utfordrende å opprettholde arbeidsvilkår som er innenfor gjeldende reguleringer. Samtidig legger EUs mobilitetspakke, offentliggjort 4. april 2019, betydelig sterkere begrensninger på muligheten for utenlandske aktører til å påta seg transportoppdrag i innenlandsmarkedet, såkalt kabotasje-transport. Isolert kan innføringen av sterkere regulering bidra til å øke prisnivået på veitransport, hvilket kan bidra til å bedre sjøtransportens konkurransevne. Med relativt lave inngangsbarrierer til markedet og begrensede krav til kompetanse, er det imidlertid grunn til å anta at prisnivået for veitransport fremdeles vil være lavt.

3.2.1.1 Handlingsalternativer og effekt på konkurranse

I Figur 3-4 nedenfor viser vi seilt distanse det siste året hentet ut i begynnelsen av april i 2018 for fire containership som var i norsk farvann.

Figur 3-4: Seilingskart siste 12 måneder for fire containership i norsk farvann 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

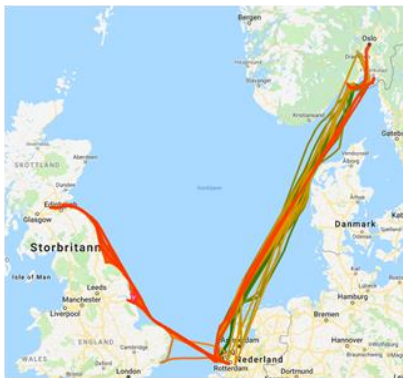
Seilingskart. Alk. Lubeca Marine.Tyskland. Antigua



Seilingskart Concordia.Tyskland. Liberia



Seilingskart. Sven D. Visser Shipping BV. Nederland. Nederland



Seilingskart.Spica J. Jungerhans & Co. Tyskland. Antigua



Når vi i det følgende skal drøfte hvordan fartøyer mest sannsynlig vil tilpasse seg krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, er det naturlig å ta utgangspunkt i flagg:

3.2.1.1.1 NOR-flagg

For NOR-flaggede fartøyer vil det i utgangspunktet ikke ha konsekvenser¹⁴ i form av økte kostnader. Innføring av kravet vil imidlertid redusere gevinsten ved omflagging, og således bidra til å opprettholde dagens sysselsetting.

Kravet vil innebære at fartøyer med utenlandsk flagg vil nærme seg kostnadsnivået til NOR-flaggede fartøyer. Det komparative fortrinnet på lønn som utenlandsk flaggede fartøyer har blir dermed redusert, hvilket kan medføre at NOR-flaggede fartøyer kan få høyere markedsandel.

3.2.1.1.2 Utenlands flagg

For utenlandsk flaggede fartøyer med mye **frakt innenlands**, slik tilfellet er i de øverste kartene i Figur 3-4, er det i hovedsak tre handlingsalternativer:

1. Gi norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Dette gjør det lønnsomt å melde overgang til NOR-registeret.

¹⁴ Relativt høy markedsandel for NOR-flaggede fartøyer kan være et resultat av at deler av dette markedet er mer skjermet og at nettolønnsordningen bidrar til å utjevne forskjellene betydelig i markedet.

2. Gi norske lønns- og arbeidsvilkår for den tiden de er i norske farvann og utenlandske vilkår når de er i utenlandske farvann
3. Å tilpasse seilingen slik at de kun går innom én norsk havn. Det vil medføre at de omgår kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår slik det er definert i oppdragsbeskrivelsen

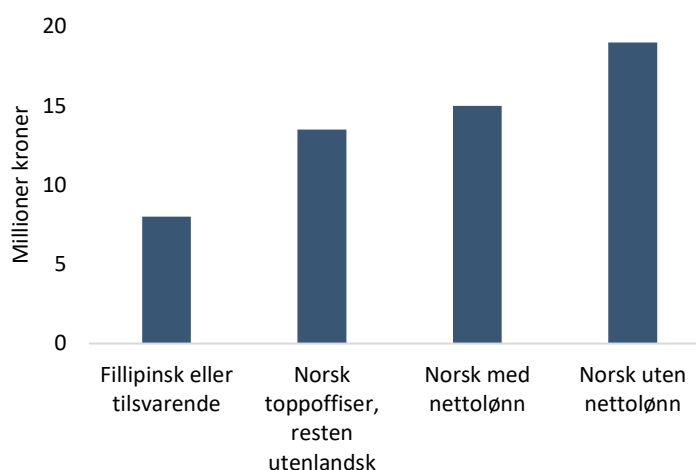
Om de gir norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid, kan det være lønnsomt å melde overgang til NOR-registeret. De kan da være berettiget til nettolønn for mannskap som skatter til Norge. Dette kan i så fall bidra til at de ansetter flere sjøfolk bosatt i Norge. Samtidig kompenserer nettolønnsordningen i hovedsak for skattekostnader, ikke for lønnsdifferanse. Dette er illustrert i tall Rederiforbundet gjorde tilgjengelig for Menon i forbindelse med beregninger for Fartsområdeutvalget i 2014¹⁵, vist i Figur 3-5. Det er således grunn til å vente en kostnadsøkning for rederiet

ved omflagging selv om de skulle få nettolønn. Fordi transportørene har alternative markeder til det norske, vil rederiene trolig ikke godta en merkostnad som ikke kan veltes over på kundene. Den betydelige konkurransen mot landtransport og at landtransport setter prisnivået for sjøtransporten, medfører imidlertid at kostnadsøkningen kun i begrenset grad kan veltes over på kundene. En innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår for stykkgodstrafikken vil følgelig trolig føre til at landtransporten tar noe større markedsandeler. Samtidig vil implementering av EUs mobilitetspakke medføre strengere regulering og høyere kostnader for landtransport (EU-Kommisjonen, 2019). Dette kan bidra til å redusere overflyttingen fra sjø til vei. Overflytting fra sjø til vei vil ha negative eksterne virkninger, slik som utslipp av klimagasser, støy og ulykker. Negative eksterne virkninger er gjennomgående høyere for veitransport enn sjøtransport (Vista 2015). En flytting av transport fra sjø til vei kan derfor være samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Nasjonal transportplan uttrykker at landtransportmarkedet er preget av et betydelig antall mikroaktører som stadig presses på pris, og hvor det er svært utfordrende å opprettholde arbeidsvilkår som er innenfor gjeldende reguleringer. En flytting av markedsandeler fra sjø- til landtransport vil derfor ikke nødvendigvis føre til flere ansatte på norske lønns- og arbeidsvilkår samlet sett.

Dersom rederiet velger å gi norske lønns- og arbeidsvilkår for den tiden de seiler i norske farvann, og utenlandske vilkår for den tiden de er i utenlandske farvann, vil lønnsnivået nærme seg lønnsnivået i for NOR-registrerte

Figur 3-5: Mannskapskostnader ved tankskip ved ulik sammensetning av mannskap. Kilde: Menon 2014



¹⁵ Tallgrunnlaget som ble gitt var for tankskip. Som følge av man kan bruke kompetansen som sjømann på ulike typer fartøyer, vil forskjeller lønnsnivå for tank også gjenspeiles i andre fartøygrupper. Som følge av en betydelig depresiering av kronen i etterkant av oljeprisfallet i 2014 har kostnadene ved norsk mannskap falt betydelig sammenlignet med hva som vises i figuren. I etterkant av utredningen ble taket på nettolønnsordningen tatt bort. Vi har ved gjennomgang av tallmateriale fra tariffavtaler funnet at lønnsnivået for utenlandsk mannskap utgjør om lag 60 prosent av norske lønns- og arbeidsvilkår. Når vi korrigerer tallene fra Rederiforbundet med depresiering av kronen, stemmer de ulike tallmaterialene godt overens.

fartøyer. Jo mer fartøyet seiler i norske farvann, jo nærmere NOR-nivå vil de komme. Dette kan bidra til at det blir mer attraktivt for sjøfolk bosatt i Norge å søke om jobb om bord på fartøyene. Dersom de imidlertid i stor grad fortsetter med dagens sammensetning av mannskap, vil det forekomme en overføring fra norske bedrifter og konsumenter til i hovedsak utenlandske arbeidstakere. Det vil også være en gevinst i form av en opplevelse av jevnere lønnsnivå mellom Fastlands-Norge og vilkårene på fartøyer i norske farvann. Det er ikke mulig å tallfeste hvor stor denne gevinsten er. Tiltaket vil på den måte bidra til å hindre «sosial dumping», slik det er definert av Arbeidstilsynet (2018).

Fartøyet kan også velge å tilpasse seilingen ved at de kun går innom én norsk havn. Ettersom disse fartøyene har betydelig frakt i Norge, utelukker vi imidlertid dette alternativet.

Fraktestart som i hovedsak går mellom norske **havner og utlandet** kan deles inn i to. De fartøyene som utelukkende går mellom én norsk havn og utenlandske havner, ligger utenfor mandatet til denne undersøkelsen. Slike fartøyer vil ha et seilingsmønster som illustrert i de nederste kartene i Figur 3-4. Den andre gruppen er fartøyer som går mellom norske havner og havner i utlandet. Disse vil kunne tilpasse seg kravet på to måter:

1. Gi norske lønns- og arbeidsvilkår kun når de er i norsk farvann, og utenlandske når de er utenfor norske farvann
2. Å tilpasse seilingsmønstret ved at de kun går innom én norsk havn

En tilpasning ved å gi norske lønns- og arbeidsvilkår når de er i norsk farvann og utenlandsk når de er i utenlands vil trolig ikke være tilstrekkelig til å bringe det samlede lønnsnivået opp på et norsk nivå. Tilpasningen vil derfor trolig ikke medføre at stillinger på disse fartøyene vil være attraktive for sjøfolk bosatt i Norge. Rederiene vil derfor trolig fortsette med samme mannskap. Mannskapet vil imidlertid lønnes bedre mens de er i norske farvann. Rent samfunnsøkonomisk forekommer da en overføringsvirkning fra norske konsumenter og bedrifter til i hovedsak utenlandske arbeidere.

En tilpasning av seilingen slik at en unngår kravet vil etter Menons vurdering innebære et effektivitetstap. At det er et tap tar utgangspunkt i en antakelse om at markedet har tilpasset seg ved å gi fraktoppdragene til de aktørene som er i best stand til å påta seg disse. De enkelte fraktoppdrag går altså i dag til de fartøyer som har de beste tekniske egenskaper og lønnsvilkår for å påta seg disse. Vi sier at markedet har tilpasset seg i en likevektssituasjon hvor kapitalen utnyttes best mulig. Om et krav medfører at seilingsmønstret endres, vil det medføre at en beveger seg bort ifra en situasjon hvor de best egnede fartøyene utfører fraktoppdragene. Det kan eksempelvis skje ved at man istedenfor å benytte et større fartøy for å frakte last til to norske havner, istedenfor kun går innom én norsk havn enten med et fartøy som ikke er så fullastet som det kunne ha vært, at det venter med fraktoppdraget til de får fylt opp fartøyet eller fraktoppdraget blir utført av flere fartøyer. Merkostnadene ved denne tilpasningen vil måtte bæres av norske bedrifter og konsumenter.

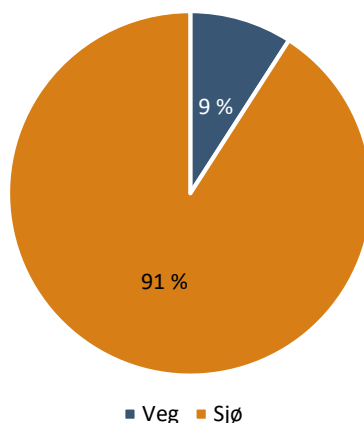
3.2.1.2 Oppsummerende vurderinger knyttet til stykkgoods

På grunn av den sterke konkurransen fra landtransport, vil innføring av kravet trolig medføre at prisen på stykkgodstransport ikke kan økes uten at sjøtransporten taper markedsandeler. Effekten på sysselsetting vil derfor trolig være minimal. Det er ikke mulig å vurdere hvor stort omfanget av tilpasning av seilingsmønstret vil være.

3.2.2 Konsekvenser bulk

Bulktransporten domineres av sjøtransport. I Figur 3-6 viser vi fordeling av bulktransport for henholdsvis vei og sjø i 2013.

Figur 3-6: Markedsfordeling mellom sjø- og landtransport for bulktransport. Kilde: Nasjonal Transportplan 2018



Som det går frem av figuren, har sjøtransport en betydelig markedsandel innen bulk. Om en sammenligner med stykkgodstransport, er altså bildet motsatt. At sjøtransporten har en betydelig markedsandel innen bulktransport kan i stor grad forklares med at det er store volum hvor kvaliteten på varen ikke sterkt reduseres eller elimineres ved forsinkelser, og at verdi av varen målt i volum er relativt lav. De Jong (2003) viser at priselastisiteten for bulk mot landtransport er relativt lav. Dette innebærer at fraktet volum på sjø ikke påvirkes vesentlig av frakt-kostnadene innen skipstrafikk. Videre påvirkes volumet fraktet med skip også lite av utvikling i prisnivå på konkurrerende alternativer som lastebil.

Med bakgrunn i lav priselastisitet er det grunn til å vente at en kostnadsøkning som følge av en implementering av norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann i mindre grad vil medføre en reduksjon i fraktet volum på skip. Det er derfor grunn til å anta at relativt likt fraktet volum bulk vil bli fraktet både med og uten krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på fartøyene.

3.2.2.1 Beskrivelse av handlingsalternativer og effekt på konkurranse

Ulikhetene i karakteren av seilinger er søkt illustrert i figuren nedenfor, hvor vi plukket ut fire tilfeldige bulkskip i begynnelsen av april 2019 fra Clarksons SeaNet-database. Som det går frem av figurene, har enkelte av bulkfartøyene en betydelig trafikk i Norge, mens andre knapt er innom.

Figur 3-7: Seilingskart siste 12 måneder for fire bulkskip i norsk farvann 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

Seilingskart. CSL TRIMNES. CSL Europe. Canada. Malta-flagg



Seilingskart Pasific Cypress. Shoen Kisen Kaisha. Japan. Panama



Seilingskart. CSL Ebe. CSL Eruope. Canada. Malta-fagg



Seilingskart. CAPETAWEELAH. Taiyo Kaiun KK. Japan. Marshall-flagg



Det er grunn til å forvente at fartøyenes tilpasning til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil være avhengig av seilingsmønsteret til fartøyet. Dette er illustrert i kulepunktene nedenfor:

3.2.2.1.1 Utenlandsk flagg med mye frakt i Norge

Dersom skipet har et seilingsmønster slik øverst til venstre i figuren ovenfor, altså at den har **mye frakt i Norge**, vil merkostnaden ved krav om norske lønns- og arbeidsvilkår trolig bli veltet over på kundene, altså kjøpere av frakttjenester. Fartøyer med mye trafikk i Norge vil trolig flagge om og gi norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Dette kan bidra til å øke sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge.

Dersom rederiet kun velger å tilby norske vilkår mens de er i norske farvann, og utenlandske når de er i utenlandsk, vil det forekomme en overføringsvirkning.

3.2.2.1.2 Frakt til og fra Norge

Det segmentet som driver **frakt hovedsakelig til og fra Norge**, kan tilpasse seg kravet ved å endre seilingsmønster. Alternativt kan de tilby norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er innom norske farvann.

3.2.2.2 Oppsummering om bulk

Bulktransport er i stor grad et internasjonalt marked, hvor ratene settes i en likevekt mellom tilbud og etterpørsel. Med en gitt internasjonal pris på bulktransport, vil rederiet skyve kostnadsøkningen som følge av norske lønns- og arbeidsvilkår over på kundene. Om kundene ikke er villige til å akseptere dette, vil andre fraktoppdrag kaste mer av seg, og tilbudet til norske kjøpere av frakttjenester reduseres. På sikt må derfor merkostnaden altså bæres av kjøpere av frakttjenester i det norske markedet.

Bulk inngår som regel som et av flere produkter i en produksjon. Produksjonskostnaden for varer produsert med bulk vil derfor øke noe. For innenlandske kjøpere av bulktransport vil kravet trolig medføre marginalt høyere kostnader. Disse vil trolig bli forsøkt veltet over på kundene. I hvilken grad dette er mulig kommer an på alternativene til kjøper. I de fleste tilfeller er alternativene til bulk fraktet med skip begrenset, og prisøkningen vil derfor trolig aksepteres. Samtidig er det grunn til å understreke at dette mest trolig er en marginal effekt ettersom prisen på frakttjenestene som regel er relativt lave sammenlignet med prisen på fraktet materiale.

3.2.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

Når vi i det følgende skal vurdere kostnader ved innføring av forslaget, tar vi utgangspunkt i samlet lønnsdifferanse mellom fartøyer med henholdsvis norske og utenlandske vilkår. Vi tar som utgangspunkt at mannskapskostnader ved utenlandske vilkår utgjør 60 prosent av norske. For bulk og stykkgoods legger vi til grunn en gjennomsnittlig mannskapsstørrelse på 8 per fartøy.

Som følge av betydelige konkurranseflater mot landtransport, legger vi til grunn at effekten av forslaget for stykkgoods vil være en overflytting av trafikk fra sjø til vei. Videre antar vi at rederiene først og fremst vil tilpasse seg ved å gi norske lønns- og arbeidsvilkår når de er i norske farvann, og utenlandske når de er utenfor. Med utgangspunkt i klassifiseringen av effekt på sysselsetting i delkapittel 2.4, antar vi altså ingen effekt.

For bulkmarkedet, som vi antar er om lag 50 prosent av markedet, antar vi at tilpasningen i utgangspunktet vil være en omflagging til NOR. Med referanse til kapittel 2.4, antar vi altså svært høy effekt. Med forutsetning om at bulk og stykkgoods hver for seg utgjør 50 prosent av markedet, kommer vi altså ut med en moderat effekt.

Med de forutsetninger som er gitt ovenfor, beregner vi potensial for økt sysselsetting og kostnader i tabellen nedenfor:

Tabell 3-3: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnader for bulk og stykkgoods

Anslag nåværende årsverk NOR-flagg	664
Antall nåværende årsverk utenlandsk flagg	613
Potensial for økt sysselsetting	50 prosent
Potensielle sysselsettingseffekter	306
Kostnad i millioner kroner	161

Som det går frem av figuren, anslår vi et potensial for økt sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge på om lag 300. Kostnaden på nær 160 millioner kroner vil måtte bæres av kjøpere av frakttjenester og vareeiere.

3.3 Konsekvenser for frakt med fryseskipp

3.3.1 Beskrivelse av markedet

Basert på innspill fra intervjuer og gjennomgang av tilgjengelig statistikk om sjømattransport, ser det ut til at det er verdien på sjømaten som i stor grad avgjør transportformen. Fersk sjømat har høyest verdi, og blir transportert hovedsakelig med fly eller lastebil. Noe pelagisk og hvitfisk blir fraktet på sjø. Samtidig ser vi også at en betydelig del av sjømaten blir landet i utlandet av fiskefartøyet selv. Konkurransetilsynet (2017) sier følgende om konkurransen mellom sjø- og landtransport for fryseskipp:

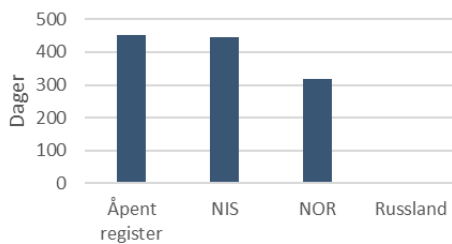
«Partene anfører at de møter økende konkurranse fra veitransportører. Partene viser til at konkurranseflaten mellom vei og sjø vil variere ut fra den distanse godset skal transporteres. Helt overordnet viser partene til at sjøtransport er mer konkurransedyktig på pris jo lengre avstanden er og jo større volumer som skal transporteres, mens veitransport er mer konkurransedyktig på fremføringstid og fleksibilitet. Som en tommelfingerregel antar partene at skip er konkurransedyktig med bil på strekninger over 700-800 km.»

Om lag 600 millioner tonn sjømat blir eksportert med skip, hovedsakelig fryseskip og reefers. I det følgende vil disse samlet sett bli omtalt som fryseskip. Samtidig vet vi at stykkgodsskip også kan frakte containere med frysekapasitet. Deler av transporten av sjømat foregår derfor med stykkgodsskip. Intervjuer med Sjømat Norge indikerer at konkurranseflatene mot landtransport er relativt begrensede innen transport av pelagisk og deler av hvitfiskmarkedet. På grunn av store volum fraktet, og relativt lav salgsverdi på de transporterte varene, vil det trolig ikke være et alternativ å frakte store deler av denne lasten med landtransport.

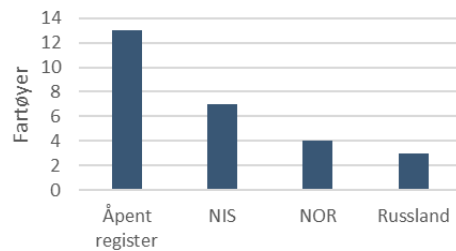
I Figur 3-8 viser vi markedsfordelingen mellom kategorier av flagg for fryseskip.

Figur 3-8: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for fryseskip fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for fryseskip etter flagg. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

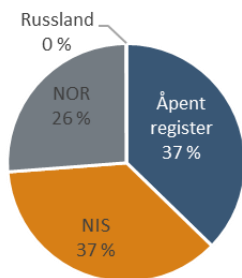
Fordeling av selingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



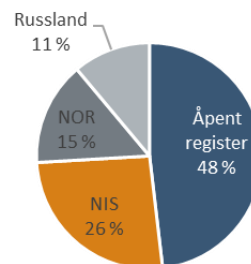
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg



Som det går frem av figuren, har skip med flagg i åpent register og NIS-skip høyest markedsandel med 37 prosent i 2018. NOR-flaggede fartøyer følger deretter med en markedsandel på 26 prosent. Ser vi derimot på antall fartøyer, ser vi at det er flest skip med flagg i åpent register, etterfulgt av NIS og NOR.

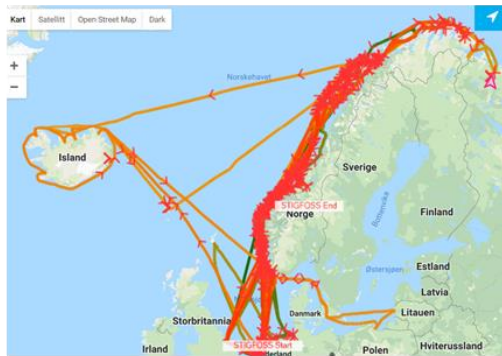
I figuren øverst til høyre ser vi at antall fryseskip med aktivitet i norske farvann var begrenset i 2018. Totalt var det 27 fryseskip i norske farvann i 2018.

3.3.2 Beskrivelse av handlingsalternativer og effekt på konkurranse

Når vi skal drøfte handlingsalternativer er det naturlig å ta utgangspunkt i noen typiske seilingsmønstre slik vist i Figur 3-9.

Figur 3-9: Seilingskart siste 12 måneder for fire fryseskip i norsk farvann 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

Seilingskart. Stigfoss. Eimskip. Island. NIS



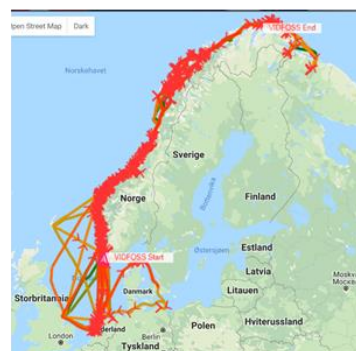
Seilingskart Samskip Frost. Green Reefers ASA. Norge. Bahamas



Seilingskart. Samskip Ice. Green Reefers ASA. Norge. Bahamas



Seilingskart. Vidfoss. Eimskip. Island. Antigua



Alle fryseskipene vi fant hadde aktivitet i norske farvann i begynnelsen av april da vi hentet ut data, hadde betydelige seilinger i Norge. Enkelte fartøy har imidlertid også betydelig seilinger i andre lands farvann, slik vist i kartet nederst til venstre.

Med en betydelig frakt i Norge og aktivitet i en rekke havner, ser vi det som lite sannsynlig at fartøyene vil tilpasse seilingene for å unngå kravet. De aller fleste fartøyer som ikke endrer seilingsmønster har følgende alternativer:

- Flagge om og gi norske lønns- og arbeidsvilkår hele året. De kan i så tilfellet søke om tilgang til nettolønnsordningen. Dette vil trolig isolert sett bidra til å øke antall sjøfolk bosatt i Norge. En omflagging til NOR vil medføre at rederiene får en kostnadsøkning¹⁶. Denne kostnadsøkningen vil de trolig søke å velte over på kjøperne av frakttjenestene. Noe fryst fisk går i dag med lastebil, trolig den med høyest verdi. Når en får en prisøkning på sjøtransport uten tilsvarende økning i veitransport, blir veitransport noe mer konkurransedyktig. Samtidig er det grunn til å vente at konkurranseflatene mellom vei- og sjøtransport er noe mindre enn for stykkgoods (Konkurransetilsynet, 2017). Det er derfor forventet at noe mer trafikk vil flyttes over til vei som følge av kravet. Denne utredningens størrelse

¹⁶ Slik vist for stykkgoods, vil kan prisnivået for landtransport øke noe som følge av nye EU-reguleringer for landtransport.

medfører at vi ikke har mulighet til å undersøke hvor mye. Videre vil omfanget av gods som overflyttes begrenses av EUs nye regler knyttet til landtransport, omtalt under delkapittelet om stykkgoods.

En omflagging til NOR vil medføre at rederiene får høyere kostnader enn de har i dag. Det vil gjøre fartøyene mindre konkurransedyktige for oppdrag utenfor Norge, og kan bidra til at Norge får et mer isolert marked for fryseskiper.

- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår for tiden de er i norsk farvann og utenlandske lønns- og arbeidsvilkår for tiden de er utenfor norske farvann. Som det fremgår av kartene, har fartøyene en betydelig aktivitet i Norge. Innføring av kravet kan derfor løfte lønnsnivået for personell opp mot NOR-nivå. Dette kan gjøre det mer attraktivt for sjøfolk bosatt i Norge å søke om jobb på fartøyene. Kostnadsøkningen som følge av økningen i lønn vil forsøkes skjøvet over på kjøperne av frakttjenestene. Som for alternativet hvor rederiet gir norske lønns- og arbeidsvilkår for hele året, vil det trolig medføre at noe frakt blir flyttet over til vei.

I tillegg til noe konkurranse mot vei, er det innen fryseskiper også en konkurranse mot stykkgodsskiper med frysekapasitet. Kravet vil imidlertid trolig treffe stykkgodsfartøy på samme måte som fryseskiper, og det er derfor mindre grunn til å vente en overflytting av transporten.

3.3.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

Vi vurderer effektene i form av sysselsetting og kostnader på lik måte som for bulk- og stykkgoods. Vi antar også for fryseskiper en gjennomsnittlig besetning på 8.

Usikkerheten om hvordan rederiene vil tilpasse seg kravet er svært stor for fryseskiper. Med utgangspunkt i mindre konkurranseflater mellom vei og sjø innen pelagisk og deler av hvitfiskmarkedet, legger vi med referanse til kapittel 2.4 til grunn en moderat effekt på sysselsetting. I tabellen nedenfor gjengir vi resultatene i beregningen av potensiell sysselsettingseffekt, og kostnader.

Tabell 3-4: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnader for fryseskiper

Anslag nåværende årsverk NOR-flagg	32
Antall nåværende årsverk utenlandsk flagg	91
Potensial for økt sysselsetting	25 prosent
Potensielle sysselsettingseffekter	23
Kostnad i millioner kroner	22

Som det går frem av tabellen vil en innføring av kravet med de forutsetninger som er gitt kunne øke sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge med om lag 20 årsverk. Kostnadene ved innføring av tiltaket vil måtte bæres av kjøperne av frakttjenestene eller vareeierne.

3.4 Konsekvenser for tankfart

3.4.1 Beskrivelse av markedet

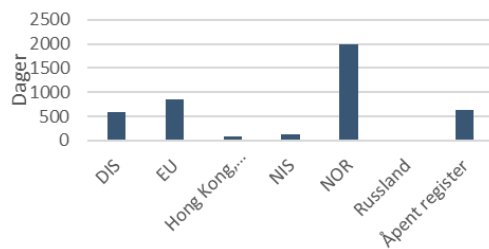
Tanktransporten er grovt sett sammensatt av internasjonal transport av olje- og gassprodukter mellom olje- og gassfelter og raffinerier, og transport av kjemikalier og bearbejdede petroleumsprodukter mellom norske havner. Den internasjonale transporten er utenfor mandatet til denne utredningen.

I likhet med bulk er veitransport i flere tilfeller ikke en aktuell fraktmåte for tanktransport. Samtidig, jo mindre volum som fraktes, jo sterkere er konkurranseflaten mot vei.

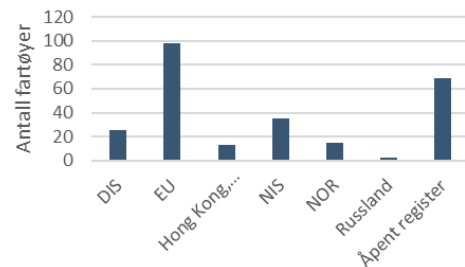
Målt i tid har NOR-flagg en markedsandel i det markedet som er relevant for utredningen på nær 50 prosent, mens det resterende markedet deles relativt likt mellom åpent register, DIS og EU. Målt i antall fartøyer er det EU-flagg som rangerer høyest, etterfulgt av skip med flagg i åpent register. Dette er vist i Figur 3-10.

Figur 3-10: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for tankskip fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for tankskip etter flagg. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

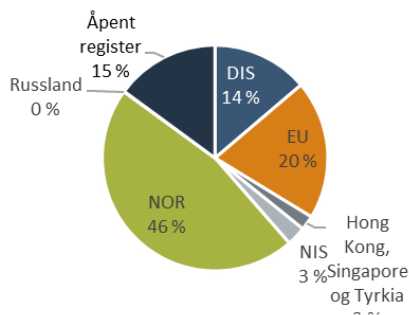
Fordeling av seilingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



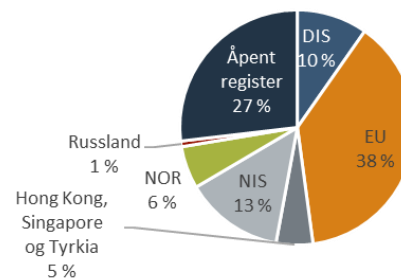
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg



3.4.2 Beskrivelse av handlingsalternativer og effekt på konkurranse

Når vi i det følgende drøfter handlingsalternativer, finner vi det naturlig å drøfte dette med utgangspunkt i noen flagg og seilingsmønstre. Typiske seilingsmønstre er vist i figuren nedenfor.

Figur 3-11: Seilingskart siste 12 måneder for tankskip i norsk farvann 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

Seilingskart. Roy Maersk. Maersk. Danmark. DIS



Seilingskart. XANTHIA. Utkilen. Norge. NIS



Seilingskart. Pasific Jewels . SINOKOR MARITIME CO LTD. Hong kong. Marshall



3.4.2.1.1 NOR-flagg

For NOR-flaggede fartøyer, som altså har en 46 prosent markedsandel målt i tid i 2018, vil det i utgangspunktet ikke ha økonomiske konsekvenser. Kravet vil imidlertid innebære at fartøyer med utenlandsk flagg vil nærme seg kostnadsnivået til NOR-flaggede fartøyer. Det komparative fortrinnet på lønn som utenlandsk flaggede fartøyer har blir dermed redusert, hvilket kan medføre at NOR-flaggede fartøyer kan få høyere markedsandel. Videre kan kravet bidra til å opprettholde sysselsettingen på dagens nivå ettersom rederiene ved innføring av kravet får reduserte incentiver til å flagge ut.

3.4.2.1.2 Utenlandsk flagg med anløp kun til én havn

Utenlandsk flaggede fartøy med anløp kun i én havn, slik vist i figuren nederst til venstre, faller utenfor mandatet til undersøkelsen.

3.4.2.1.3 Utenlandsk- og NIS-flagget

Utenlandsk flaggede fartøy eller NIS-flaggede fartøy med transport både i norsk farvann og i utenlandsk farvann har følgende handlingsalternativer:

- Flagge om til NOR og gi norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette vil trolig føre til flere sysselsatte sjøfolk bosatt i Norge. For den delen av markedet hvor veitransport er et alternativ til sjøtransport, vil kravet medføre at vei styrker sin konkurranseposisjon noe. Hvor stor del av markedet hvor vei er et alternativ er uklart, og arbeidet med å definere dette er for stor til at det kan gjøres innenfor rammene for dette oppdraget.

Kostnadsøkningen som rederiet vil få ved å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår vil søkes dyttet over på kjøperne av frakttjenestene. Fordi kjøperne i mange tilfeller ikke har alternativer til sjøtransport, må de trolig godta en rateøkning som tilsvarer kostnadsøkningen rederiet får som følge av økte lønns-kostnader. At tankfarten er internasjonal, hvor rederiene har alternative markeder med presumptivt tilsvarende vilkår som tanktransport i Norge i dag, tilsier også at kjøperne må ta den økte frakt-kostnaden. Kjøperne av frakttjenestene vil søke å dytte merkostnaden på sine kunder igjen¹⁷.

- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår i den tiden de seiler i norsk farvann og utenlandske vilkår når de er i andre lands farvann. Som i tilfellet med norsk lønn hele året, vil kostnadsøkningen søkes veltet over på kjøperne av tanktransporten, som vil søke å dytte denne over på sine kunder igjen. I dette tilfellet vil trolig rederiet beholde mannskapet, og vi får her en overføringsvirkning.

3.4.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

Vi legger til grunn en høy effekt på sysselsetting for tank. Med en antakelse om at tankrederiene har en besetning på om lag 8, finner vi effekt på sysselsetting og tabellen under:

Tabell 3-5: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnader for tank

Anslag nåværende årsverk NOR-flagg	120
Antall nåværende årsverk utenlandsk flagg	164
Potensial for økt sysselsetting	50 prosent
Potensielle sysselsettingseffekter	82
Kostnad i millioner kroner	43

Som det går frem av tabellen, har vi med de forutsetninger som er gitt beregnet en sysselsettingseffekt på 82. Kostnadene vil være på 43 millioner kroner.

3.5 Konsekvenser for brønnbåter

Den norske flåten av brønnbåter består av om lag 80 fartøyer, som betjener det norske markedet, samt oppdrag utenfor Norge (Kystrederiene, 2018). I tråd med veksten i oppdrettsnæringen samt tiltakende krav til HMS har flåten hatt en betydelig utvikling senere år. Mens fartøyene hadde kapasitet på om lag 650 kubikkmeter på 90-tallet, har de nå økt til om lag 3000 kubikkmeter, noen større (ibid.).

I tråd med forventet vekst blant oppdrettsnæringen, venter brønnbåtrederiene fortsatt vekst i oppdragsmengde. Samtidig ser vi at deler av produksjonen flyttes til anlegg til havs. Dette vil trolig medføre at anleggene må betjenes av større fartøyer, og muliggjør også betjening av fartøyer med base i andre land. Størrelsen på installasjonene til havs kan også medføre at markedet i større grad også vil betjenes av offshore-fartøy.

Brønnbåtmarkedet er konsentrert, hvor de tre største rederiene står for om lag to tredjedeler av kapasiteten. Markedet er relativt stabilt ved at fartøyene i hovedsak går på faste kontrakter for de større oppdrettsselskapene. Spotmarkedet utgjør om lag 15 prosent av markedet.

¹⁷ Hvorvidt de merker dette, kommer an på konkurranseforholdene nedover i verdikjeden. Det ligger utenfor mandatet til denne undersøkelsen å beregne dette.

Ifølge Menons beregninger er det i underkant av 1000 personer sysselsatt i brønnbåtselskapene, hvorav majoriteten utgjøres av sjøfolk bosatt i Norge. Brønnbåtene har nærmest utelukkende NOR-flagg, og følgelig også norske lønns- og arbeidsvilkår. Innføring av kravet vil derfor ikke medføre at brønnbåtrederiene får økte kostnader som følge av kravet. Samtidig kan kravet bidra til å redusere muligheten for rederiene til å redusere kostnader ved bytte av mannskap, for eksempel ved betjening av installasjoner til havs. Innføring av kravet vil på denne måte bidra til å bevare sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge på dagens nivå, samtidig som at det øker sannsynligheten for at også fremtidig sysselsetting på brønnbåtene er sjøfolk bosatt i Norge. Samtidig vil innføring av kravet redusere muligheter for å redusere kostnader gjennom omflagging senere.

Vi antar altså for brønnbåter ingen effekt på sysselsetting og kostnader.

3.6 Konsekvenser for fergetrafikken

3.6.1.1 Beskrivelse av markedet

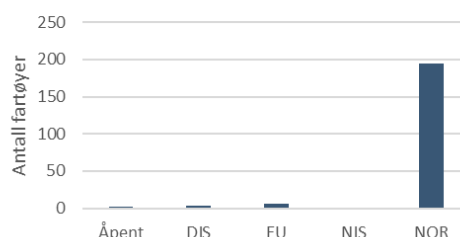
I figuren under viser vi omfang av fordeling av trafikk og antall fartøy i norske farvann i 2018 fordelt etter kategorier av flagg.

Figur 3-12: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for fergetransporten fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for fergetransport etter flagg. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

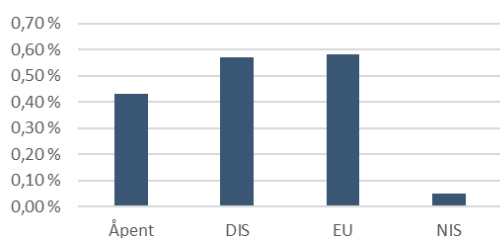
Fordeling av seilingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



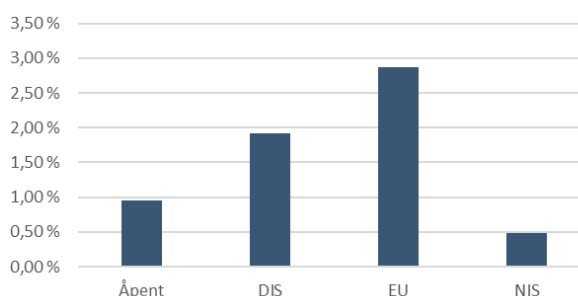
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg. NOR ikke med



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg. NOR ikke med



Som det går frem av figuren, er trafikken målt i antall dager fullstendig dominert av NOR-flaggede fartøyer. Trafikken er nærmest utelukkende knyttet til innenriksfergene. Utenriksfergene går i hovedsak mellom én norsk og én utenlandsk havn, og er dermed utenfor mandatet til denne undersøkelsen.

3.6.1.1.1 NOR-flaggede fartøy

Ettersom innenriksfergene er flagget i NOR har de norske lønns- og arbeidsvilkår. Det er derfor ingen konsekvens for disse om det innføres krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. Det vil imidlertid redusere

incentivene for fergereederiene til i fremtiden å flagge ut, og vil på den måte bidra til å beholde dagens sysselsetting

3.6.1.1.2 Utenlandske flagg

Som det går frem av figurene over, er til sammen om lag halvannen prosent av trafikken målt i antall dager foretatt av ferger med flagg i åpent register, DIS- eller EU-flagg. Omfanget er såpass lavt at det er grunn til å anta at disse ved innføring enten vil tilpasse seilingsmønstret slik at de omgår kravet, eller lønne mannskapet i tråd med norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er i norsk farvann.

Enkelte utenlandsk flaggede fartøyer seiler fast mellom flere norske og én utenlandsk havn. Disse fartøyene har følgende alternativer:

- De kan gi norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Etter utvidelsen av nettolønnsordningen høsten 2018 har dette blitt et mer attraktivt alternativ for rederiene. Nettolønnsordningen kompenserer for skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift. Dette gir incentiver for rederiet til å flagge om til NOR og bytte ut mannskapet på skipet. Om dette gjøres, vil det isolert sett føre til flere sjøfolk bosatt i Norge. Deler av arbeidet som gjøres om bord i fartøyene er maritimt arbeid, mens deler er mer relatert til hotell- og restaurantvirksomhet. Den delen av arbeidet som er maritimt orientert vil trolig styrke den maritime klyngen mer når sjøfolk går i land enn den mer hotell- og restaurantfaglige.¹⁸
- De kan gi norske lønns- og arbeidsvilkår for den tiden de seiler i norsk farvann, og utenlandske for den tiden de seiler i utenlandske farvann. Fartøyene har et stort mannskap om bord, og kostnadsøkningen kan derfor bli betydelig. Det er grunn til å tro at rederiet vil søke å unngå dette, for eksempel ved å endre seilingsmønster.

3.6.2 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

Menon vurderer at usikkerheten for fergereederiers mulige tilpasning er for høy til at vi kan beregne potensiell effekt på sysselsetting og kostnader. Fordi rederiene kan endre seilingsmønster og på den måte unngå kravet, antar vi imidlertid at effekten på sysselsetting vil være minimal.

3.7 Konsekvenser for cruise

3.7.1.1 Beskrivelse av markedet

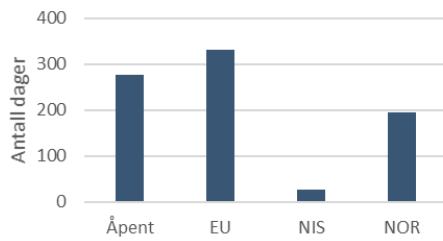
Cruisetrafikken i Norge er i hovedsak sammensatt av transport innenlands, som i hovedsak betjenes av Hurtigruten, og internasjonal trafikk, som domineres av internasjonale cruiserederier. Den delen av Hurtigrutens trafikk som går mellom norske havner faller utenfor mandatet til denne undersøkelsen.

I figuren nedenfor viser vi fordeling av trafikken i norske farvann for cruiseskip fordelt på grupper av flagg.

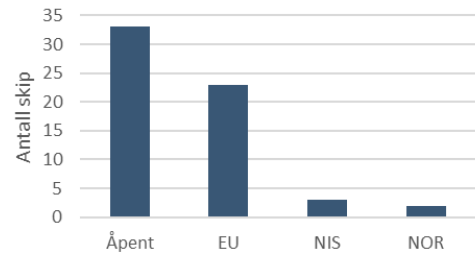
¹⁸ Hele mannskapet er sjøfolk per definisjon. På de fleste passasjerskip inngår alle om bord i en beredskapsstyrke ved hendelser der de trer inn i roller knyttet til sikring av skip og passasjerer.

Figur 3-13: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for cruise fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for cruiseskip etter flagg. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

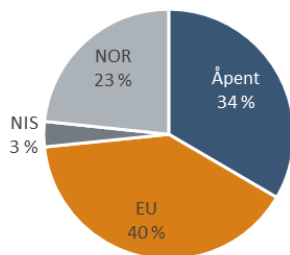
Fordeling av selingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



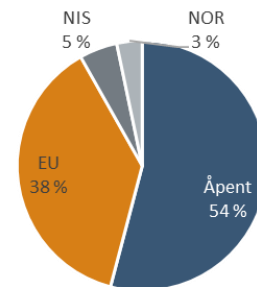
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg.



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg.



Som det går frem av figurene er 40 prosent av trafikken målt i antall dager foretatt av skip med EU-flagg, mens 34 prosent er foretatt med skip med flagg i åpent register. Den betydelige del av trafikken som foretas av skip med NOR-flagg er foretatt med to NOR-flaggede fartøyer.

3.7.1.2 Beskrivelse av handlingsalternativer, effekt på konkurranse og samfunnsøkonomiske aspekter

I seilingskartene nedenfor viser vi at cruisetrafikken langs norskekysten er sammensatt.

Figur 3-14: Seilingskart siste 12 måneder for cruiseskip i norsk farvann 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

Seilingskart Viking Sky. Viking Ocean Cruises. USA. NIS



Seilingskart. AIDACARA. Aida Cruises. USA. Italia



Når vi skal drøfte konsekvensen er det hensiktsmessig å ta utgangspunkt i eksemplene på seilingene vist i kartene ovenfor:

Cruiseskip med en **betydelig internasjonal fart**, som vist i figurene over, vil trolig tilpasse seg kravet på følgende måte:

- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er i norsk farvann eller
- Tilpasse seilingsmønstret slik at de unngår kravet

Ingen av disse alternativene vil isolert medføre at det ansettes flere sjøfolk bosatt i Norge på fartøyene.

Konkurransen mellom cruisedestinasjoner er betydelig (Menon 2018)¹⁹. På cruise er det et betydelig mannskap, sammensatt både av maritimt mannskap og mannskap som har oppgaver knyttet til overnattings- og serveringsvirksomheten. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i de periodene de er i norsk farvann kan dermed øke kostnadene for cruiserederiene betraktelig. Med en betydelig internasjonal konkurranse mellom både cruiserederier og cruisedestinasjoner er det grunn til å vente at den relativt betydelige kostnadsøkningen vil medføre at cruiserederiene heller velger andre seilingsdestinasjoner enn de norske ved innføring av kravet. Dette vil trolig redusere omfanget av cruiseturisme i Norge. Hvorvidt det også reduserer verdiskapingen knyttet til turisme i Norge er imidlertid uklart. Det er grunn til å anta at deler av cruiseturistene som kommer til Norge også ville ha kommet til Norge uten cruisetilbudet, men da ved andre reisemåter. Cruiseturister har lavere døgnforbruk enn turister som kommer med alternative reisemåter (Innovasjon Norge 2018, Menon 2018). Hvorvidt et høyere døgnforbruk per turist med alternative reisemåter enn cruise ville veid opp for et lavere antall turister som kommer som følge av en antatt reduksjon i cruiseturismen er uklart. Effekten, enten den er positiv eller negativ, blir også redusert som følge av at det er innført krav knyttet til utslipp i verdensarvfjordene, som Menon altså i 2018 (ibid.) beregnet at ville ha en negativ effekt på cruiseturismen.

3.7.2 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

På grunn av betydelig konkurranse mellom cruisedestinasjoner i kombinasjon med høyt antall mannskap på cruiseskipene, antar vi ingen effekt på sysselsetting. Fordi rederiene kan tilpasse seilingen for å unngå kravet, er usikkerheten ved kostnader etter Menons vurdering stor.

Dersom rederiene mot formodning tilpasser seg kravet, ville trolig effekten vært at de betalte norske lønns- og arbeidsvilkår når de er i norske farvann og utenlandske når de er utenfor. Om vi legger til grunn en gjennomsnittlig besetning på 250, får vi effekt på sysselsetting og kostnader som vist i tabellen nedenfor:

Tabell 3-6: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnader for cruise

Antall nåværende årsverk på norske vilkår	520
Antall nåværende årsverk på utenlandske vilkår	2261
Effekt på sysselsetting	0
Potensiell sysselsettingseffekt	0
Kostnader i millioner kroner	854

¹⁹ Ved drøfting av krav knyttet til utslipp i verdensfjordene konkluderte Menon med at dette vesentlig kunne redusere omfanget av cruiseturisme i Norge.

Vi har ved beregning av kostnader lagt til grunn at utenlandske vilkår utgjør 40 prosent av lønnskostnader i Norge. Bakgrunnen for at vi for cruise har lagt til grunn et lavere lønnsnivå er en betydelig andel hotell- og restaurantpersonell om bord på cruiseskipene.

3.8 Konsekvenser innen utbygging og drift på norsk sokkel

Ved analyse av konsekvenser for trafikken knyttet til norsk sokkel har vi med bakgrunn i analyse av trafikken sett at det er vesensforskjeller mellom den aktiviteten som er knyttet til drift av petroleumsinstallasjonene og den aktiviteten som er knyttet til utbygging, modifisering og vedlikehold av petroleumsinstallasjonene. Disse segmentene av markedene drøftes derfor separat.

Fartøyene som er på norsk sokkel knyttet til konstruksjon, modifikasjon og vedlikehold har et annet seilingsmønster enn fartøyer som er knyttet til drift. Det er samtidig utfordrende å trekke et skarpt skille mellom fartøyer som er involvert i konstruksjon og de som er involvert i drift. Skillet er utarbeidet ved å ta utgangspunkt i liste over konstruksjonsfartøyer sjømannsorganisasjonene og LO har utarbeidet i forbindelse med oppfølging av vedtak i etterkant av fartsområdeutvalget. Denne listen er supplert med data om offshore konstruksjonsskip i Clarksons-databasen. Clarksons-databasen inneholder data om alle offshorefartøy i verden, klassifisert etter bruksområde. Listen fra sjømannsorganisasjonene og LO er sammenholdt med Clarksons-databasen, og en komplett liste over alle verdens offshore skip er sendt over til Kystverket. Vi har deretter med utgangspunkt i Clarksons-databasen og data fra sjømannsorganisasjonene og LO skilt de fartøyene som er knyttet til konstruksjon. De resterende offshore fartøyene er definert som fartøyer knyttet til offshore drift. En liste over fartøyer knyttet til offshore konstruksjon på norsk sokkel er vist i vedlegg 2 til rapporten.

Vi har i gjennomgangen av data skilt ut fartøyer som ligger i opplag fra datamaterialet. Samtidig vil fartøyer som er på gjennomfart, f.eks. NIS-flaggede fartøy på vei til oppdrag på andre lands sokler, være med i datagrunnlaget. Dette bidrar til å redusere kvaliteten på datamaterialet marginalt. For analysens formål er imidlertid datagrunnlaget tilstrekkelig.

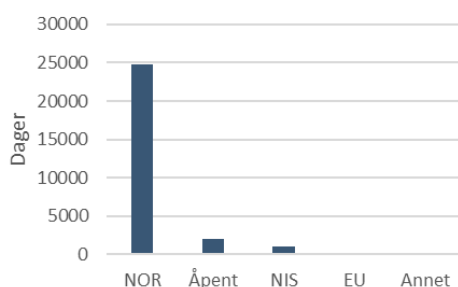
3.8.1 Konsekvenser for drift

3.8.1.1 Beskrivelse av markedet

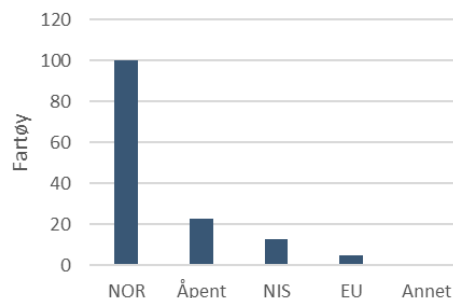
Dette markedet består av transport- og støttetjenester i forbindelse med drift av installasjonene på norsk sokkel. Kontraktene er ofte langsiktige og markedet er relativt stort. I figuren nedenfor viser vi hvordan markedet fordeler seg mellom ulike kategorier av flagg.

Figur 3-15: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for offshore drift fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for offshore drift etter flagg. Skip i opplag er tatt ut. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

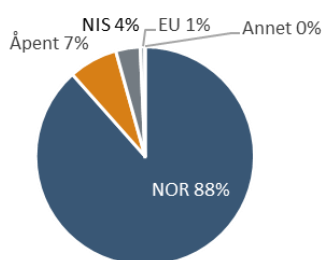
Fordeling av seilingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



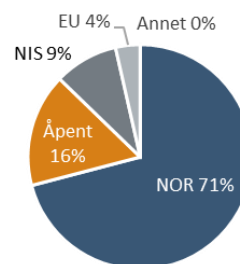
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg.



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg.



Som det går frem av figurene, er det NOR-flaggede fartøyer som dominerer både med hensyn til tid og antall fartøyer. Skip med flagg fra åpne registre har en markedsandel på 7 prosent.

I figuren kommer det frem av NIS-flaggede fartøy har en markedsandel på 4 prosent. Dette skyldes trolig NIS-flaggede fartøy på vei til oppdrag på andre lands sokler, ettersom NIS-flaggede fartøyer ikke kan ta oppdrag knyttet til drift.²⁰

Med hensyn til antall fartøyer, har fartøyer med flagg fra åpent register og NIS en noe høyere markedsandel. Det er grunn til å anta at NIS-flaggede fartøy og fartøy med flagg fra åpent register betjener en del av spotmarkedet, mens de NOR-flaggede fartøyene i større grad går på langsiktige kontrakter.

3.8.1.2 Handlingsalternativer, konsekvenser for konkurranse og samfunnsøkonomiske aspekter

For å drøfte handlingsalternativer, konsekvenser for konkurranse og samfunnsøkonomiske aspekter, tar vi utgangspunkt i noen typiske seilingsmønstre for fartøyene, slik vist i figuren nedenfor.

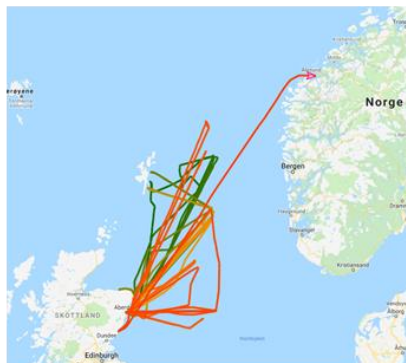
²⁰ Fartøy som ligger i opplag er vasket bort fra statistikken ved at vi har tatt bort fartøyer som over en lengre periode ligger nær land.

Figur 3-16: Seilingskart siste 12 måneder for fire offshore service fartøy knyttet til drift av petroleumsinstallasjoner på norsk sokkel 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon. For Esvagt Aurora er MarineTraffic brukt som kilde

Seilingskart: Esvagt Aurora. Estvagt. Danmark. DIS



Seilingskart Far Server.Solstad Ofshore. Norge. NOR



Seilingskart. Viking Lady. Eidesvik Offshore. Norge. NOR



Seilingskart. KL BREVIKFJORD. K Line Offshore AS. Japan. Kypros



3.8.1.2.1 NOR-flagg

For fartøy med NOR-flagg som opererer utelukkende på norsk sokkel, illustrert i kartet nederst til venstre, og som altså utgjør nær 90 prosent av trafikken målt i tid, vil ikke kravet ha en effekt i form av kostnadsøkning. Innføring av kravet vil imidlertid bidra til at rederiene i fremtiden vil ha mindre mulighet til å flagge om og bytte mannskap for å redusere kostnader også på norsk sokkel. Innføring av kravet kan på denne måte bidra til å opprettholde sysselsettingen, samtidig som det reduserer rederienes tilpasningsevne.

Kravet medfører at mannskapskostnadene for fartøyer med andre lands flagg vil nærme seg de NOR-flaggede fartøyene. Dette kan medføre at NOR-flaggede fartøy tar en noe høyere markedsandel. Dette kan enten skje ved at eksisterende fartøy brukes mer, hvilket trolig i mindre grad er et alternativ ettersom de trolig allerede har langsiktige kontrakter, eller ved at NIS-flaggede fartøy eller fartøy med flagg fra åpent register flagger om til NOR.

3.8.1.2.2 Utenlands flagg

For utenlandsk flaggede fartøy med noe aktivitet på norsk og noe på britisk sokkel, eksemplifisert i kartet øverst til venstre, har de følgende alternativer:

- Tilpasse seilingsaktiviteten slik at de omgår kravet
- Tilby norske lønns- og arbeidsvilkår i de periodene de er på norsk sokkel, og utenlandske vilkår når de er på andre lands sokler

Offshore serviceskip er gjennomgående kapitalintensive. Om de skulle operere uten inntekt i kortere eller lengre perioder, vil det kunne medføre betydelige tap. Den forholdsmessig store kapitalkostnadsandelen medfører at

arbeidskraftsandelen blir tilsvarende lavere. Dette utelukker i stor grad at fartøyene skal tilpasse seg et seilingsmønster som medfører at de sier ifra seg oppdrag på norsk side av sokkelen dersom de er plassert slik at det er hensiktsmessig. Vi antar derfor at tilpasning først og fremst vil skje ved at de tilbyr norske vilkår når de er på norsk sokkel, og utenlandske vilkår når de er på andre sokler.

Innføring av kravet vil trolig medføre at enkelte av de kontraktene operatører har inngått om kapasitet fra utenlandsk flaggede fartøyer må reforhandles. Hvorvidt dette er juridisk mulig ligger utenfor mandatet til denne undersøkelsen å vurdere. Uansett har eksisterende kontrakter en viss tidsmessig gyldighet. Når de skal reforhandles, vil man ved innføring av kravet trolig få større grad av kostnadslighet mellom utenlandskflaggede og norskflaggede fartøyer. Det er da grunn til å tro at rederier med NOR-flaggede fartøyer tar en større andel av kontraktene, og at det således vil ha en positiv effekt på sysselsetting.

3.8.1.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

For offshore drift anslår vi en høy effekt på sysselsetting, jf. kapittel 2.4. Antall sysselsatte er beregnet med utgangspunkt i antall sjøfolk omfattet av sysselsettingsordningene for sjøfolk i offshore drift, gjengitt i St. prp. Nr. 1 (2018-2019) for Nærings- og fiskeridepartementet.

Vi legger til grunn at forskjellen i mannskapskostnader er noe lavere for offshore enn for de mer typiske transportsegmentene. Bakgrunnen for denne antakelsen er krav i kontraktene om språk. Det er på den bakgrunn grunn til å anta at en betydelig del av mannskapet er nordiske, og har nordiske vilkår. Vi har derfor skjønnsmessig lagt til grunn at mannskapskostnadene for fartøy med utenlandske vilkår har 20 prosent lavere vilkår enn et fartøy med norske lønns- og arbeidsvilkår. Vi vet også at lønnsnivået er høyere for offshore enn for andre segmenter. Vi har imidlertid ikke korrigert for dette. Både kostnadene kan derfor være noe underestimerte.

Vi har for beregningene antatt at trafikken knyttet til NIS er NIS-fartøyer på gjennomreise. Vi har derfor lagt til grunn en markedsandel på NOR-flagg på 92 prosent.

I tabellen nedenfor oppsummerer vi effekt i form av sysselsetting og kostnader.

Tabell 3-7: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnadseffekt for offshore drift

Totalt antall årsverk	3737
Antall årsverk utenlandsk flagg	299
Potensial for økt sysselsetting	50 prosent
Potensiell sysselsettingseffekt	149
Kostnad	39

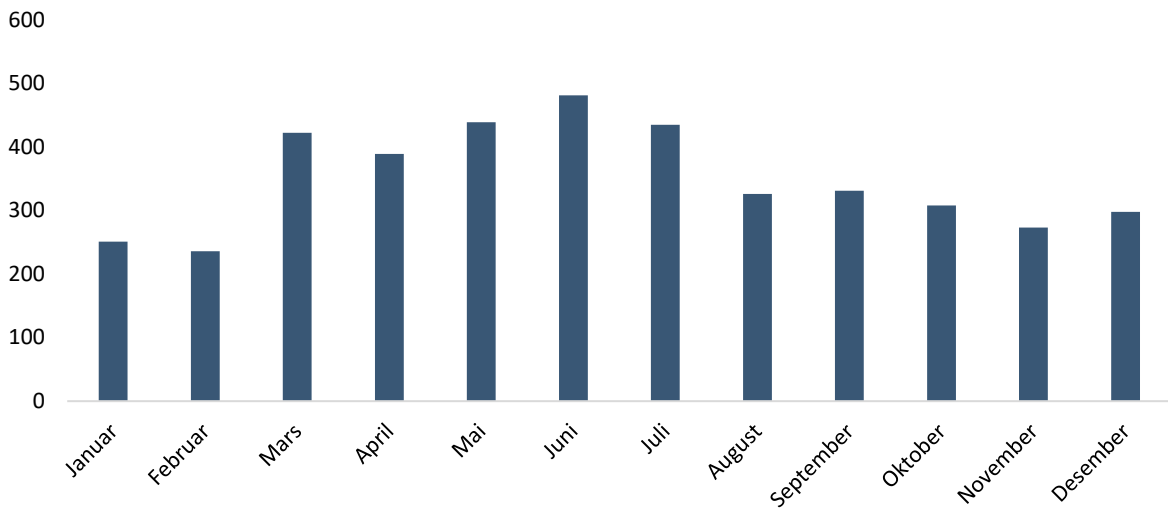
Basert på de forutsetninger vi har tatt, finner vi en potensiell sysselsettingseffekt på nær 150, en økning i kostnader på nær 40 millioner kroner.

3.8.2 Konsekvenser for konstruksjon

3.8.2.1 Beskrivelse av markedet

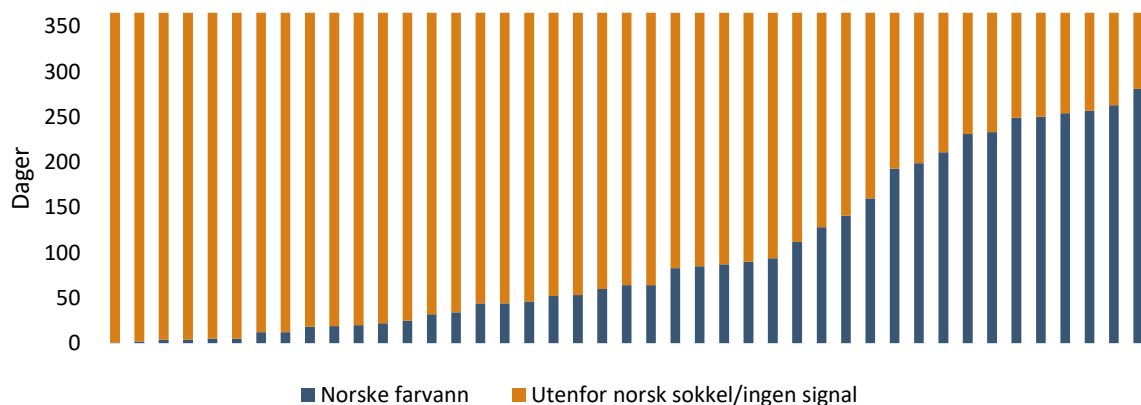
Markedet for offshore konstruksjon består av fartøyer som bistår i forbindelse med utbygging av installasjoner på sokkelen. Mens offshore drift er mer regulært året igjennom, består markedet for offshore konstruksjon av flere kortere og lengre oppdrag, med hovedvekten av oppdrag gjennomført i sommerhalvåret. I figuren nedenfor viser vi hvordan aktiviteten fordelte seg gjennom årets tolv måneder i 2018.

Figur 3-17: Døgn på norsk sokkel fra konstruksjonsskip i 2018. Skip i opplag er tatt ut. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon



Som det går frem av figuren, er det meste av aktiviteten gjennomført i sommerhalvåret. I tillegg til å variere med årstidene, varierer også markedet med utbyggingstakten og karakteren ved utbygging på norsk sokkel. I år med mye utbygging er det mye aktivitet. Enkelte utbygginger er spesielle og kan kreve helt spesifikke egenskaper ved konstruksjonsfartøyene. Konstruksjon skiller seg her fra drift ved at de heller enn å kreve kontinuerlig støtte fra de samme fartøygruppene, behøver en stor variasjon både med hensyn til total tidsbruk og egenskaper ved fartøyene. Dette illustreres også ved figuren nedenfor, hvor vi viser offshore konstruksjonsskip med mer enn én dag med AIS-signaler på norsk sokkel.

Figur 3-18: Konstruksjonsskip med min. 1 døgn på norsk sokkel i 2018. Skip i opplag er tatt ut. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

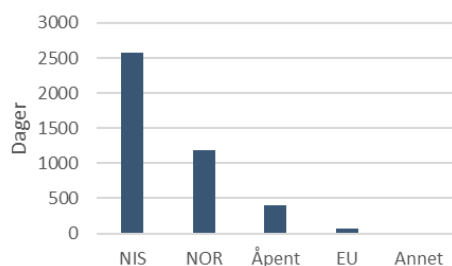


Hver strek i figuren representerer et fartøy. Som det fremgår av figuren, er om lag en fjerdedel av konstruksjonsskipene på sokkelen i mer enn halvparten av året.

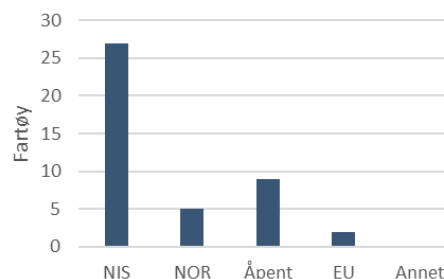
Markedsfordelingen mellom flagg vises i figurene nedenfor.

Figur 3-19: Fordeling av total seilingstid i norske farvann i 2018 for offshore konstruksjon fordelt etter flagg. Fordeling av antall fartøyer i norske farvann i 2018 for offshore konstruksjon etter flagg. Skip i opplag er tatt ut. Kilde: Kystverket 2019. Bearbeidet av Menon

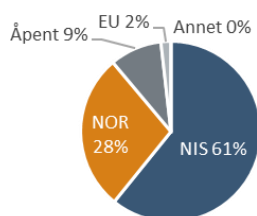
Fordeling av seilingstid i dager i 2018 fordelt på flagg



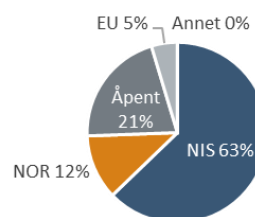
Antall fartøyer på norsk sokkel og i norske farvann fordelt på flagg



Fordeling av seilingstid i prosent av tid fordelt på flagg.



Fordeling av antall fartøyer i prosent fordelt på flagg.



Som det går frem av figuren, er det fartøyer med NIS-flagg som dominerer både med hensyn til antall dager og antall fartøyer. Mens NIS hadde en markedsandel på 60 prosent i antall dager, har de en markedsandel på 63 prosent i antall fartøyer. NOR-flaggede fartøyer har nest høyest markedsandel målt i antall dager med 20 prosent, etterfulgt av skip i åpne registre med en markedsandel på 15 prosent.

Den høye andelen NIS-fartøy må ses i sammenheng med oppmykingen av fartsområdebegrensningen. Fra 1. mars 2016 fikk NIS-flaggede konstruksjonsskip mulighet til å gå mellom norske petroleumsinstallasjoner og norske havner, og fikk samtidig også tilgang til nettolønnsordningen under betingelser om et visst antall sjøfolk om bord bosatt i Norge.

3.8.2.2 Handlingsalternativer, konsekvenser for konkurranse og samfunnsøkonomiske aspekter

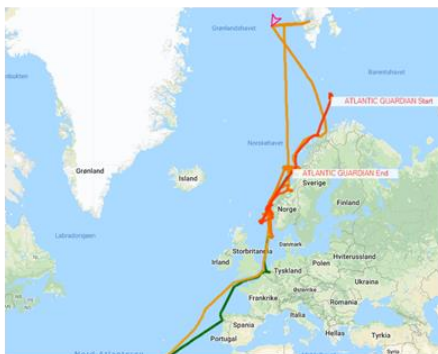
Når vi i det følgende skal drøfte handlingsalternativer, konsekvenser for konkurranse og samfunnsøkonomiske aspekter, finner vi det naturlig å ta utgangspunkt i noen typiske seilingsmønstre.

Figur 3-20: Seilingskart siste 12 måneder for offshore konstruksjonsfartøy på norsk sokkel 4. april 2019. Benevnelser: Skipsnavn, Rederi, Vertsland og flaggstat. Kilde: Clarksons SeaNet 2019. Bearbeidet av Menon

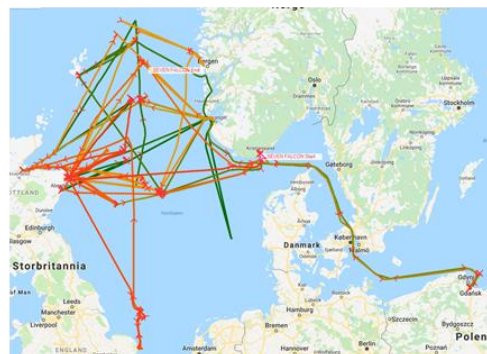
Seilingskart. Seven Viking Eidesvik Offshore. Norge. NIS



Seilingskart. Atlatic Guardian (Rørlegger). North Sea Shpg. Norge. NIS



Seilingskart Seven Falcon (Dykkerskip) Subsea 7. UK. Isle of Man



3.8.2.2.1 NOR-flaggede fartøy

For NOR-skip som utelukkende går på norsk sokkel, slik som i kartet øverst til venstre, vil det ikke ha økonomiske konsekvenser ettersom de allerede i dag har norske vilkår. Fartøyer med flagg fra åpne registre vil imidlertid få økte kostnader, hvilket vil medføre at NOR-flaggede fartøy kan styrke sin relative konkurranseposisjon. Dette kan medføre økte markedsandeler. Samtidig vil økt markedsandel bli begrenset av at etterspørselen i mange tilfeller er rettet mot fartøyer med bestemte tekniske egenskaper. I den grad NOR-flaggede fartøy ikke er ledige for denne type oppdrag, vil ikke markedsandelen øke.

3.8.2.2.2 NIS-flaggede fartøy

NIS-skip med betydelig aktivitet på norsk sokkel og noe aktivitet på andre lands sokler, slik vist i kartet øverst til høyre, har følgende handlingsalternativer:

- Flagge om skipet til NOR. Det vil medføre at de må innføre norske lønns- og arbeidsvilkår. De høyere norske lønns- og arbeidsvilkårene vil medføre at de minster konkurransekraft ved oppdrag utenfor norsk sokkel.²¹ Tiltaket vil dermed trolig føre til en viss innlåsing av fartøyene på norsk sokkel. Samtidig er det grunn til å minne om at innlåsing vil være midlertidig. Bakgrunnen er at rederiene kan flagge ut i løpet av kort tid. Dersom det oppstår mangel på oppdrag på norsk sokkel, vil altså rederiet kunne flagge om for å få konkurransekraft for oppdrag på andre lands sokler. Merkostnaden ved omflagging vil måtte bæres i hovedsak av operatørene. Bakgrunnen for dette er at det eksisterer alternative markeder.

²¹ Ved omflagging får de tilgang til nettolønnsordningen under NOR-vilkårene, som er mer generøse enn NIS-betingelsene.

NIS-flaggede fartøyer har i tråd med avtalen mellom partene i forbindelse med endringene i fartsområdebegrensingen et betydelig antall sjøfolk bosatt i Norge om bord på skipene. Ved krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, er det trolig at en enda større andel av fartøyets besetning vil ansettes på norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette kan i så fall bidra til å øke sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge. På den annen side vil dette medføre at rederiet får høyere kostnader enn hva andre fartøy innen offshore konstruksjonsmarkedet internasjonalt har. Det kan i så fall bidra til å redusere muligheten for oppdrag utenfor Norge. Vi kan som følge av dette få et mer nasjonalt marked for offshore konstruksjonsskip. Merkostnaden ved norske lønns- og arbeidsvilkår vil trolig måtte bæres av operatørene.

- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er på norsk sokkel, og utenlandske lønns- og arbeidsvilkår når de er på utenlandske sokler. I dette tilfellet vil de trolig beholde dagens mannskap. Også for konstruksjon vil lønnsøkningen medføre at operatørene må godta høyere rater. Samfunnsøkonomisk oppstår det altså en overføringsvirkning fra det norske samfunnet til presumptivt utenlandske arbeidere.

Innføring av kravet vil redusere gevinsten rederiene i fremtiden vil ha ved å flagge om til NOR- og NIS-flaggede fartøyer, og på den måte bidra til å sikre dagens sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge. Samtidig vil det også bidra til å redusere muligheten til raskt å redusere kostnader gjennom mannskapsbytte og rederienes muligheter for å ta oppdrag utenfor norsk sokkel.

3.8.2.2.3 Utenlandsk flaggede fartøy

Utenlandsk flaggede skip med noe aktivitet på norsk sokkel har følgende handlingsalternativer:

- Tilpasse seilingsruten slik at de unngår kravet. Slik som for offshore drift, anser vi med utgangspunkt i kapitalintensiteten til fartøyene dette som et lite aktuelt alternativ, også fordi operatørene trolig må dekke merkostnaden ved høyere mannskapskostnader. I den grad det kan forekomme en slik tilpasning, vil det imidlertid forekomme et dødvektstap.
- Innføre norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Dette vil imidlertid redusere deres konkurransekraft ved leveranser til andre lands sokler. Ettersom mesteparten av deres oppdrag er på andre lands sokler, vil dette trolig ikke være et alternativ.
- Innføre norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er på norsk sokkel, og andre lands vilkår når de er på andre lands sokler. Merkostnaden vil, slik vist tidligere, måtte bæres av operatørene. Vi får dermed en overføringsvirkning fra Norge til presumptivt utenlandske arbeidere.

3.8.2.3 Vurdering av effekt på sysselsetting og kostnader

Med bakgrunn i drøftelsene ovenfor, er det i utgangspunktet ikke grunn til å vente at konstruksjonsfartøyene i mindre grad vil flagge om og tilby norske lønns- og arbeidsvilkår på full tid. Samtidig ser vi at enkelte NIS-registrerte konstruksjonsskip tilbringer store deler av tiden på oppdrag på norsk sokkel. Ved innføring av kravet kan det være grunn til å vente at enkelte av disse finner det formålstjenlig å flagge om for derigjennom å få tilgang til nettolønnsordningen på NOR, som er mer generøs ved ansettelse av sjøfolk bosatt i Norge. Ved omflagging og bytte av mannskap vil fartøyet trolig få høyere kostnader enn fartøyer det konkurrerer med om oppdrag. Vi anslår at tre til fem fartøyer kan flagge om, og legger til grunn en gjennomsnittlig mannskap på 130 personer for fartøyene. Av disse antar vi imidlertid at 24 allerede er på norske vilkår som følge av kravene for NIS-fartøy for operasjon på norsk sokkel.

I likhet med for offshore drift, antar vi at utenlandske vilkår utgjør 80 prosent av mannskapskostnadene for et fartøy med norske vilkår.

I tabellen nedenfor vises effekt for sysselsetting og kostnader basert på de forutsetninger som er tatt:

Tabell 3-8: Årsverk, potensiell sysselsettingseffekt og kostnader for offshore konstruksjon

Anslag nåværende årsverk NOR-flagg	650
Antall nåværende årsverk NIS	3250
Antall på norske vilkår NIS	800
Potensiell sysselsettingseffekt	300-500
Kostnad i millioner kroner	353

Som det går frem av tabellen anslår vi en potensiell sysselsettingseffekt på 300 til 500 og en årlig kostnad på 353 millioner kroner som følge av tiltaket.

4 Handelspolitiske konsekvenser av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann

I dette kapitlet drøfter Menon handelspolitiske konsekvenser av å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. Vi vurderer at usikkerheten knyttet til dette er svært stor, og at videre analyse av dette kreves. Nærings- og fiskeridepartementet har den sterkeste kompetansen på området, og en departementsintern utredning om temaet bør utarbeides.

I det følgende kapitlet går vi først gjennom norsk handelsstatistikk for å få et overblikk over hva Norge eksporterer og til hvem. Videre ser vi på hvem Norge har handelsavtaler med, før vi ser på hvordan gjeldende handelsavtaler i maritim sektor ser ut, samt norske posisjoner. Til slutt drøfter vi hvordan en endring til at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde innenfor norsk sokkel kan påvirke Norges diplomatiske forhold.

4.1 Hva eksporterer Norge – og til hvem?

Norge produserer varer og tjenester som etterspørres i utlandet, og forbruker varer og tjenester som vi ikke produserer selv. Med andre ord: vi både eksporterer og importerer. Eksportinntektene brukes til sparing, og for å importere varer og tjenester.

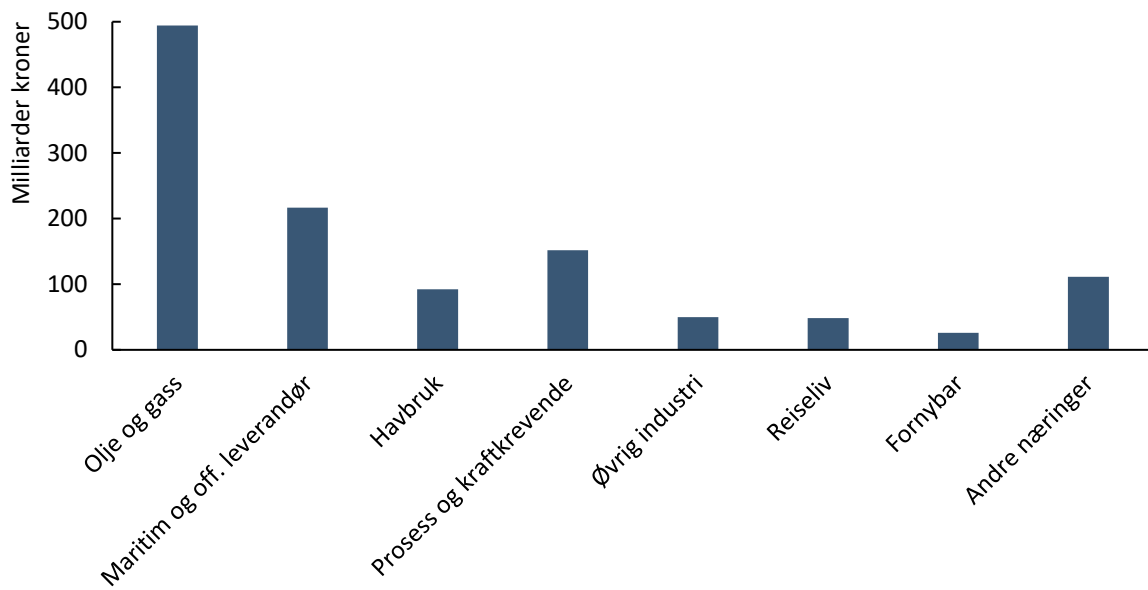
Statistikk over norsk eksport er imidlertid vanskelig tilgjengelig. SSB næringsfordeler ikke eksporten, men oppgir den heller på en lang rekke varekoder²². I et større arbeid for NHO kartla Menon norsk eksport, og viste hvordan denne fordeler seg på åtte ulike næringer, hvilke land vi eksporterer til og hvilke fylker som eksporterer (Menon, 2018). I dette delkapitlet oppsummerer vi funnene for hvordan eksporten fordeler seg på næringer og land. Et godt bilde av hvordan eksporten fordeler seg gir også kontekst for å forstå hvordan en endring i Norges handelsvilkår kan påvirke norsk verdiskaping og sysselsetting.

4.1.1 Hva eksporterer Norge?

I figuren nedenfor vises total norsk eksport i 2017 fordelt på næringer. Olje- og gassnæringen er fremdeles Norges største eksportnæring med eksport på nær 500 milliarder kroner. Maritim næring inkludert offshore leverandørindustri, det vil si bedriftene som leverer til olje- og gassvirksomheten, var nest største næring og eksporterte for nær 220 milliarder kroner i 2017, etterfulgt av havbruk som eksporterte for nær 90 milliarder kroner.

²² Ved publisering av utenrikshandelstall benyttes i stor grad FNs International Standard for Trade Classification - SITC, som grupperer handelstallene etter varens materiale og bearbeidingsnivå (råvarer, halvfabrikata og ferdigvarer). SITC-koden består av 5 siffer. SSB publiserer import- og eksporttall landfordelt etter 2-sifret SITC-kode samt verditall, uten landfordeling, etter 3-sifret kode.

Figur 4-1: Næringsfordelt eksport fra Norge i 2017. Kilde: SSB og Menon Economics 2018

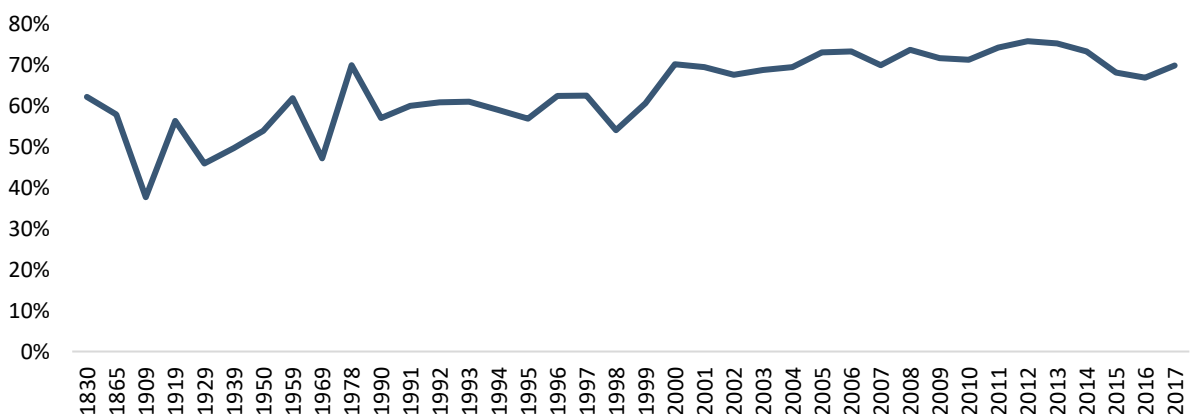


Norsk olje- og gassproduksjon foregår til havs. Fiske og oppdrett, som inngår i havbruksnæringen, foregår i havet og langs kysten. Maritim næring, inkludert offshore leverandørindustri, eksporterer sjøtransporttjenester, bygger skip og utstyr til skip, bygger utstyr til offshore olje- og gassaktivitet, samt yter tjenester til både olje- og gassnæringen og sjøtransportnæringene. Alle disse næringene kan dermed sies å være havbaserte.

I 2017 var om lag 70 prosent av den norske eksporten altså havbasert. Andelen havbasert eksport falt markant i etterkant av oljeprisfallet i 2014, men den har siden tatt seg betydelig opp som følge av økte olje- og gasspriser. Økte priser følger blant annet av økte olje- og gassinvesteringer og -utbygginger internasjonalt. Dette gir, alt annet likt, bedre lønnsomhet og medfører høyere aktivitet innenfor olje- og gassnæringen, noe som er med på å trekke opp eksporten fra maritim næring inkludert offshore leverandørindustri.

Den norske eksporten har vært havbasert over lengre tid. Figuren under viser andelen av norsk eksport som var havbasert mellom 1830 og 2017.

Figur 4-2: Andel av norsk eksport som er havbasert i perioden 1830 til 2017. Kilde: Bautaseth (2002), Økonomisk utsyn 1900-2050 (SSB, 1950), Økonomisk utsyn 1960, 1970 og 1980, og vare- og tjenesteeksport på SITC-koder 2019. Bearbejdet av Menon 2019



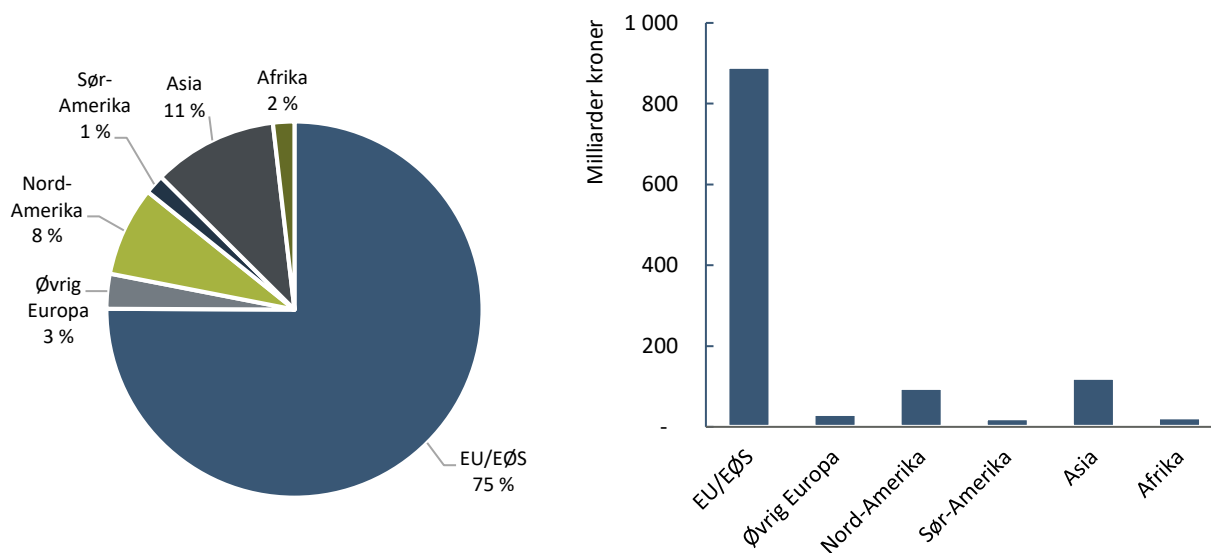
Figuren viser at havbaserte næringer har dominert norsk eksport over lang tid. Med bakgrunn i Norges komparative fortrinn²³ innen havbaserte næringer er det rimelig å anta at denne også vil fortsette å dominere. Samtidig vil dette også være avhengig av både nasjonal politikk for utvikling av havnæringene, internasjonale politiske forhold og norsk utenrikspolitikk.

En beskrivelse av sammensetningen av de ulike næringene er vist i vedlegg 1 til rapporten.

4.1.2 Hvem eksporterer Norge til?

Mer enn tre fjerdedeler av norsk eksport går til Europa, i all hovedsak til EU-/EØS-området. I figuren nedenfor presenterer vi total eksport fordelt på ulike geografiske eksportmarkeder, samt prosentvis fordeling mellom eksportmarkedene.

Figur 4-3: Eksport til ulike land og regioner i 2017. Kilde: SSB og Menon Economics 2018



Av eksporten fra Norge til EU/EØS i 2017, gikk litt over en fjerdedel til Storbritannia. Norsk eksport til Nord-Amerika og Asia er begrenset sammenlignet med eksporten til EU/EØS. I Nord-Amerika går om lag tre fjerdedeler av eksporten til USA, mens litt over 20 prosent av eksporten til Asia går til Kina. Det er med andre ord ikke størrelsen på økonomien som avgjør hvor Norge eksporterer, snarere er det markedsadgang og -nærhet. For norsk eksport til EU har EØS-avtalen avgjørende betydning siden den sikrer oss tilgang til det europeiske indre marked²⁴.

4.2 Hvem har Norge handelsavtaler med?

Norge er blant de mest åpne økonomiene i verden. Gjennom tidene har Norges eksport i hovedsak vært rettet mot Europa, og konsentrert om havet. Det multilaterale handelssystemet er av særskilt betydning for Norge. Verdens handelsorganisasjon (WTO), supplert av EØS og EFTAs frihandelsavtaler, utgjør bærebjelken i norsk

²³ Komparative fortrinn gir uttrykk for relativ evne til å produsere ulike varer og tjenester. Et land har komparativt fortrinn i produksjonen av en vare, x , hvis det antall enheter av andre varer, y , man må oppgi for å produsere en ekstra enhet av x , er mindre i vedkommende land enn i andre land.

²⁴ Det indre marked består av de 28 EU-landene og EFTA-landene Island, Liechtenstein og Norge.

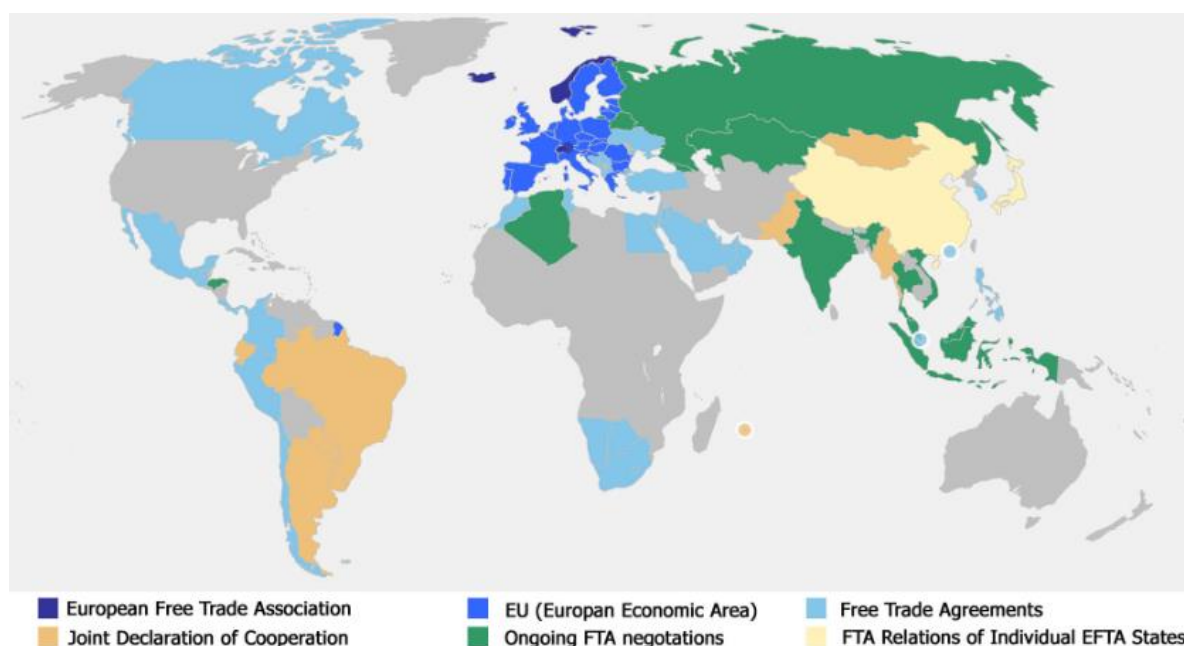
handelspolitikk (Utenriksdepartementet, 2015). Utenrikspolitikkenes sentrale bidrag til norsk økonomi og næringsliv forblir innsatsen for å sikre like og rettferdige spilleregler innenfor rammene av en åpen global økonomi (ibid.).

Samtidig som norsk eksport er rettet mot EU-markedet, ser vi at det økonomiske tyngdepunktet i verden gradvis skyves sør- og østover. Land som Kina, India og sterkt voksende økonomier i Sørøst-Asia bidrar til at OECD-landenes andel av total verdenshandel reduseres. Tilgangen til markeder hvor de handelspolitiske rammebetingelsene er mindre utviklet blir altså stadig viktigere for norsk næringsliv. Parallelt speiler norske handelspolitiske interesser i økende grad endringene i norsk økonomi, med økt vektlegging av investeringer og handel med tjenester, hvor handelspolitiske rammevilkår i mange tilfeller har kommet kortere enn for handel med varer. Norge er derfor avhengig ikke bare av handel, men av en strategisk, aktiv handelspolitikk (Utenriksdepartementet, 2015).

Samtidig ser vi at stadig flere land inngår regionale eller bilaterale frihandelsavtaler. Denne utviklingen kan føre til at norske eksportører møter mindre gunstige betingelser enn deres konkurrenter fra andre land (Regjeringen, 2019). For Norge har det vært særlig viktig å oppnå like gode vilkår som det EU har oppnådd i sine frihandelsavtaler, for å sikre konkurransedyktige vilkår for norske eksportører i forhold til EUs eksportbedrifter. I de senere år har Norge i økende grad lagt vekt på å etablere handelsavtaler med land av økonomisk betydning, uavhengig av EUs prioriteringer. Derfor prioriteres forhandlinger om handelsavtaler med land som antas å kunne gi det største bidraget til økt handel og verdiskaping (ibid.).

Til sammen har Norge inngått 29 bilaterale frihandelsavtaler med 41 land. 27 av avtalene er forhandlet sammen med de andre EFTA-landene. Det pågår forhandlinger om nye frihandelsavtaler med en rekke land. I kartet nedenfor vises omfang av bilaterale handelsforbindelser.

Figur 4-4: Kart over Norges bilaterale handelsavtaler. Kilde: Regjeringen, 2019²⁵



Norge har for tiden pågående forhandlinger om bilaterale handelsavtaler med India, Kina, Malaysia, Mercosur²⁶ og Vietnam (Regjeringen, 2019). I forhandlingene er maritim transport og hva som tjener norsk skipsfart blant Norges hovedinteresser (Nærings- og fiskeridepartementet, 2015).

4.3 Kravet vil bidra til å utligne konkurransefortrinn knyttet til lavere lønnskostnader

I en handelsrelasjon vil landene utnytte sine komparative fortrinn for å vinne kontrakter. Norsk lønnsnivå er svært høyt i verdenssammenheng. I tråd med at det norske lønnsnivået har steget, har norsk maritim næring, i likhet med andre deler av den norske industrien, søkt å beholde eller øke markedsandeler ved å foreta kapitalinvesteringer eller spesialisere seg kunnskapsmessig i et segment hvor Norge sitter på betydelig kompetanse det er vanskelig for andre å tilegne seg, eller med mindre global konkurranse.

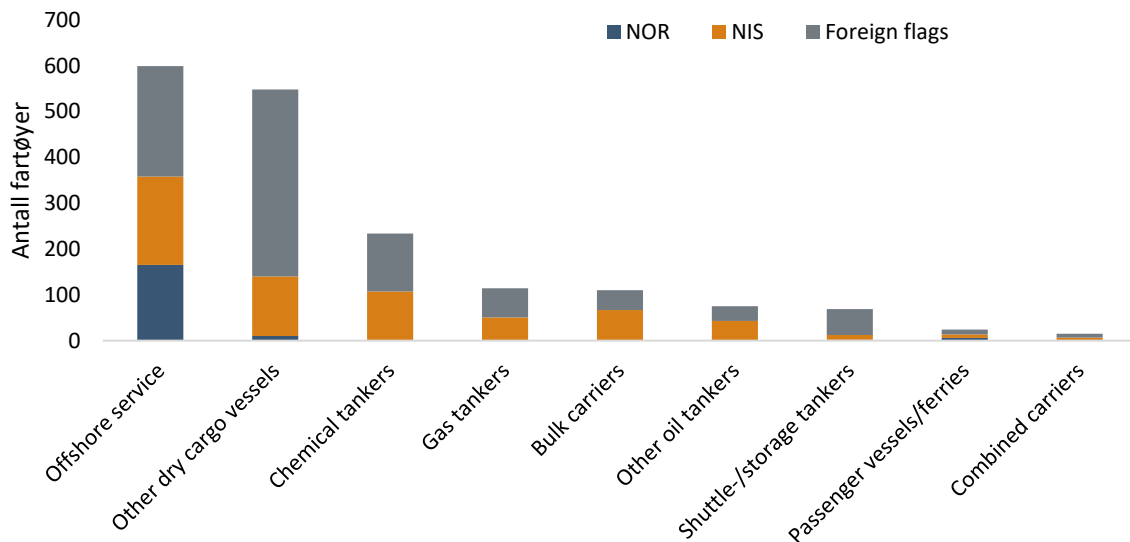
Maritim transport er blant verdens mest globale verdikjeder (OECD, 2016). Mens kostnadene innen industriproduksjon er blitt redusert ved at industribedrifter flytter ut store deler av produksjonen til lavkostland, har rederiene gjennom ulike flaggregimer hatt muligheten til å benytte mannskap med lavere kostnader gjennom å flagge fartøyene til såkalte åpne registre. Dette, i kombinasjon med muligheter for transport også med utenlandske flagg i de fleste OECD-land, har medført at en betydelig andel av fartøyene er blitt flagget ut. Mens antall norske sjøfolk var om lag 80 000 på 1960-tallet, er det i 2018 i underkant av 30 000 norske sjøfolk (Pensjonstrygden for Sjøfolk, 2018).

²⁵<https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/frihandelsavtaler/partnerland/id438843/>

²⁶ Mercosur, fork. for Mercado Común del Sur, søramerikansk økonomisk fellesskap. Medlemmer er Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay og Venezuela (fullverdig medlem fra 4. juli 2006) (Store Norske Leksikon, 2019). Venezuela er suspendert fra 2016. Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador og Peru har status som assosierte medlemmer. Mercosur-samarbeidet bygger på Asunción-traktaten fra 1991, etter mønster av det gamle EF.

Figuren nedenfor viser fordeling av flaggtypen innen ulike markedssegmenter for den norsk kontrollerte flåten i 2018.

Figur 4-5: Norsk kontrollert flåte av skip på mer enn 100 g.t fordelt på flagg og markedssegmenter. Kilde: Norges Rederiforbund 2019²⁷



Ved siden av å betjene utenlandske markeder, og dermed danne grunnlag for den betydelige eksporten vi finner fra maritim næring og offshore leverandørindustri presentert i begynnelsen av kapitlet, betjener de norske rederiene også det norske innenlandsmarkedet.

Jo større andel av totale kostnader lønn utgjør sammenlignet med kapitalkostnadene (opex over capex), jo mer vil rederiene rammes av kravene. Den norske flåten har en høy kapitalverdi i forhold til dødvektstonn. Dette kan indikere at en innføring av kravet vil håndteres lettere av norsk kontrollerte skip enn flåten fra andre land. På bakgrunn av dette er det mulig at innføringen av krav om norske lønns- og arbeidsforhold kan oppfattes som et tiltak som favoriserer den norske flåten på bekostning av utenlandsk kontrollerte fartøyer med lavere kapital-kostnader.

4.4 Hvordan stiller Norge seg vanligvis i forhandlinger om handel til sjøs?

Internasjonale maritime transporttjenester operer i stor grad et fritt marked uten at denne markedsbetingelse er nedfelt i internasjonale avtaler, ifølge Regjeringens maritime strategi (Nærings- og fiskeridepartementet, 2015). Det er en norsk prioritet å arbeide for å avtalefeste et åpent internasjonalt handelsregelverk. Dels kan dette ses i lys av økende grad av proteksjonisme internasjonalt i kjølvannet av finanskrisen i 2008.

I arbeidet med å sikre maritim nærings markedsadgang og likeverdige rammebetingelser legger Norge stor vekt på arbeidet som skjer i internasjonale fora som WTA, EFTA, OECD, ILO og FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). I tillegg er det nedfelt i den maritime strategien (Nærings- og fiskeridepartementet, 2015) at Regjeringen ønsker å øke bruken av bilaterale avtaler for å sikre gode rammevilkår for den maritime næringen. Der Norge vil gjøre dette, er formålet å beskytte norske investeringer i utlandet, sikre at norske bedrifter kan konkurrere på lik

²⁷ <https://rederi.no/om-oss/statistikknokkeltall/>

linje med bedrifter fra andre land, samt å fremme investeringer i utviklingsland og å bidra til økonomisk utvikling i disse landene.

Norges internasjonale arbeid med å utvikle gode arbeidsvilkår om bord på skip skjer, ifølge norsk maritim strategi, i hovedsak gjennom norsk deltakelse i å arbeide med internasjonale sosiale standarder i skipsfarten gjennom ILO (International Labour Organization) (Nærings- og fiskeridepartementet, 2015). Medlemsstatene forplikter seg til å oppfylle konvensjoner og samtidig akseptere internasjonal overvåkning gjennom ILOs kontrollsystem. ILOs «Maritime Labour Convention» (MLC) gir regler om arbeidslivet og levevilkårene på skip, og er det mest omfattende og helhetlige internasjonale regelverket som er laget for sjøfolk, redere og maritime nasjoner.

I handelsforhandlinger har det over en lengre periode vært en norsk posisjon at avtalene på det maritime området skal være så åpne som mulig. Et nylig eksempel på denne posisjonen finner vi i Regjeringens posisjon knyttet til TISA-forhandlingene²⁸:

«Norge fører en åpen handelspolitikk for tjenestenæringene. Vi har færre handelshindringer på tjenesteområdet enn de fleste land, og dette åpne regimet har vi i stor utstrekning forpliktet oss til å videreføre gjennom Gats (General Agreement on Trade in Services) og våre bilaterale frihandelsavtaler. Vi ønsker at norsk næringsliv skal ha tilsvarende adgang til andre lands markeder som det vi gir utenlandske tjenesteytere på vårt tjenestemarked. Bindende forpliktelser gir større åpenhet om hvilke regler som gjelder og skaper større forutsigbarhet for økonomisk virksomhet. Dette reduserer muligheten for forskjellsbehandling, vilkårlighet og korrupsjon» (Regjeringen, 2016).

Ønsket om en så åpen og regulert handel med maritime tjenester som mulig er ikke et uttrykk for en ny politikk etablert av dagens regjering. Norges innspill til GATS-forhandlingen i 2001 viser dette:

« [...] the basic infrastructure for world trade, as ships carry close to 80 per cent of world trade in goods. The unique mobility of the means of production (the ship), as well as more liberal trade policies than for most other service sectors, has made international shipping one of the leading and most globalized industrial sectors in terms of markets, technology, capital and employment. It is therefore a paradox that this sector is not adequately covered by the GATS.... The Norwegian commitments on international maritime transport reflect Norway's liberal trading regime in this sector [...] There is now a need to enhance the position of this sector in the WTO system through real and meaningful liberalization and an increased number of commitments in the course of the negotiations» (WTO, 2001)

Tilsvarende posisjon ble tatt i 2006, hvor Norge i et plurilateralt skriv til WTO uttrykte følgende:

²⁸ Tilgjengelig på: https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/ud---innsiktsartikler/tisa_posisjoner/id2403375/

«The Joint Statement called for active participation, meaningful liberalization and a broad coverage of this sector in the negotiations and in the WTO/GATS framework. This request identifies specific objectives for liberalization in Maritime Transport Services» (Regjeringen, 2006)

Norge var eksempelvis blant pådriverne for det internasjonale rammeverket knyttet til GATS. Bakgrunnen for denne posisjonen er den norske rederinæringens betydelige internasjonale engasjement. En friere handel også for sjøtransport har derfor vært sentralt for regjeringer av skiftende sammensetning. Norge har imidlertid ikke alltid vunnet frem med dette synet. Bakgrunnen kan blant annet være at næringsorganisasjoner hos forhandlingsmotparten ser det som regningsvarende å beskytte markedet.

4.5 Hvordan kan krav om lønn og arbeidsvilkår påvirke Norges forhandlingsposisjon?

Dersom Norge innfører et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann, vil dette neppe være i strid med de forpliktelser vi har bundet oss til gjennom multilaterale og bilaterale handelsavtaler.

Sammenlignet med mange andre tjenestesektorer er markedene i skipsfart liberalisert. Det viser det faktum at langt over 50 prosent av verdenstonnasjen er registrert under bekvemmelighetsflagg. Men det har foreløpig ikke lyktes å reflektere skipsfartens liberaliserte markeder i medlemslandenes bindingslister under GATS avtalen. I tillegg bør nevnes at den sentrale MFN-artikkelen er suspendert for skipsfart for de land som står uten forpliktelser. I GATS-avtaleverket deler WTO maritime tjenester inn i tre underkategorier: internasjonal maritim transport, maritime hjelpetjenester og havnetjenester. I forhandlingene under Uruguay-runden hadde man problemer med å komme til enighet om en omfattende avtale på dette området, og kun 40 land har tilsluttet seg GATS-avtalen med lister over innrømmelser og unntak for maritime transporttjenester.

Det viktigste handelspolitiske virkemidlet rettet mot handel i maritime transporttjenester er fraktreservasjoner. Slike reservasjoner knytter seg til hvilket flagg skipene seiler under og den vanligste reservasjonen krever at skip skal seile under et nasjonalt flagg. Det er heller ikke uvanlig at land tildeler en viss andel av frakten til eller ut fra landet til ett bestemt flagg. Slike reservasjoner er dog delvis regulert gjennom FN-systemet, nedfelt i UNCTAD Linear Code of Conduct, også kalt 40-40-20-regelen, som 70 land har undertegnet.

I Norges nyere bilaterale handelsavtaler, som normalt forhandles frem gjennom vårt EFTA-samarbeid, inngår sjøtransport som sektor. I våre omfattende avtaler med land som Singapore (2002) og Canada (2007) er det ingen eksplisitte unntak for maritime tjenester i avtaleteksten om tjenestehandel. Dette er også land som vi har mye kontakt med gjennom sjøfarten. I den nyeste handelsavtalen med Filipinene (2016) er det etablert et eget avtalevedlegg (Vedlegg 16) som omhandler sjøtransport. Her legges det mye vekt på at det ikke er lov å innføre ordninger som diskriminerer aktører fra Filipinene sett opp mot norske aktører eller aktører fra andre land. Ordninger som ikke diskriminerer er derimot lovlig under gitte betingelser. Vi kan ikke se at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kommer i konflikt med denne avtaleteksten.

I fremtidige forhandlinger om friere handel (eksempelvis med Kina, Russland, USA, UK, Thailand, og Mercosur-landene med Brasil) vil man forsøke å inkludere flest mulig tjenestesektorer, slik man har gjort de siste 25 årene i EFTA-regi. Land vi så langt ikke har etablert handelsavtaler med dekker fortsatt en stor andel av vår handel. Det

er derfor fortsatt et betydelig potensial for økt verdiskaping i Norge gjennom bedre markedsadgang til disse landene.

Partene vil gå inn i slike forhandlinger om frihandel med et politisk regime som preger utgangspunktet for avtalene. Her inngår både tradisjonelle handelsbarrierer som toll og ikke-tariffære hindre, i tillegg til særskilte reguleringer, standarder og krav. Nyere bilaterale handelsavtaler søker å minimere slike indirekte handelshindre. Eksempelvis vil USAs Jones Act som setter krav til nasjonalitet i sjøfrakt mellom innenlandske havner komme til å prege fremtidige avtaleforhandlinger, slik den preget TTIP-forhandlingene mellom EU og USA.

I både multilaterale og bilaterale handelsavtaler tar man tydelige posisjoner i starten av forhandlingene og signaliserer hvilke sektorer og såkalte modaliteter (former for handel) som man ønsker skjermet (unntatt) fra frihandel. Som nevnt tidligere har Norge inntatt en posisjon der man har understøttet et liberalt regime rundt nasjonal og internasjonal skipsfart med et minimum av nasjonale reguleringer. Man vil derfor normalt gå inn i fremtidige forhandlinger med en posisjon der man vil forsøke å få redusert motpartens eventuelle hindre knyttet til skipsfart (både innenlandsk og utenlandsk).

Dersom man opererer med krav og reguleringer som avviker markant fra andre lands praksis innenfor maritime tjenester i eget territorialfarvann, vil det kunne bli vanskeligere for Norge å innta en slik posisjon i fremtidige forhandlinger. Vi vil da enten risikere at avtalene ikke dekker denne sektoren, eller at avtalene ikke blir etablert. Det vil kunne ha konsekvenser for norske eksportører av varer og tjenester på sikt.

Et sentralt spørsmål i denne sammenhengen vil da være om en regulering av lønns- og arbeidsvilkår for all aktivitet på norsk sokkel vil anses som et markant avvik fra andre lands praksis. En rekke land opererer i dag med et mer regulert regime for skipsfart mellom landets havner og mellom havner og installasjoner innenfor egen territorialgrense enn det vi har i Norge. Også støtteordninger for å sikre innenlands arbeidsplasser for sjøfolk er relevante i denne sammenhengen. Vedlegg 1 til denne rapporten gir en gjennomgang av støtteordninger for sysselsetting av sjøfolk i et utvalg land og regioner det kan være naturlig for Norge å sammenligne seg med. Gjennomgangen viser at disse landene generelt sett har rausere støtteordninger for innenlands sjøfolk enn hva Norge har.

Det er grunn til å anta at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne påvirke Norges primære posisjon om å innlemme liberal praksis i maritim sektor i fremtidige og eksisterende multi- og bilaterale handelsavtaler. Det vil da påvirke Norges mulighet til å få gjennomslag fra motparten i fremtidige handelsavtaler.

Med utgangspunkt i at maritim næring og offshore leverandørindustri utgjør en betydelig del av norsk eksport, kan redusert markedsadgang kunne gi negative effekter for utviklingsmulighetene for Norges nest viktigste eksportnæring fremover. Hvor store disse effektene er, er usikkert, og kommer blant annet an på andre lands reaksjoner. Dette må ses opp imot det sosiale hensynet til lønns- og arbeidsvilkårene for sjøfolk i Norge og norske farvann.

Vedlegg 1: Støtteordninger for sysselsetting av sjøfolk i andre land

I det følgende presenteres støtteordningene for sysselsetting av sjøfolk i andre land.

EUs retningslinjer

EUs retningslinjer for maritim transport setter kriterier for hvordan statsstøtte til maritim næring skal innordnes for samtidig å være kompatibel med det indre markedet. I retningslinjene til EU fremgår en rekke spesifikke målsetninger som er i unionens sjøfartsinteresse, herunder innflagging og gjenflagging av skip til medlemsstatenes register. EU har som mål å sikre nasjonale arbeidsplasser og samtidig beholde kompetansen i næringen. EUs retningslinjer tilsier at støtteordningene til maritim næring ikke må gå på bekostning av andre EU-lands økonomi og heller ikke påvirke konkurransen landene imellom.

Danmark og Nederland var begge tidlig ute med å innføre støtteordninger til maritim næring. Støtteordningene var et steg i retning mot å bedre vilkårene til skipsfarten. Resultatene fra Danmark og Nederland var gode og lignende ordninger spredte seg til andre europeiske land.

Tabellen under gir en oppsummering av støtteordningene i de ulike landene.

Tabell 0-1: Oversikt over ulike nettolønnsordninger i fem utvalgte land

	Opprettet	Hvordan fungerer ordningen?	Hvem omfatter ordningen?
Danmark	Ren nettolønnsordning innført i 1988.	Fullt skattefritak på maritim inntekt.	Sjøfolk som arbeider på et skip registrert i Dansk Internasjonalt Skipsregister (DIS) og som er skattepliktig til Danmark. Ordningen er uavhengig av nasjonalitet. I 2017 ble ordningen utvidet til også å gjelde hele offshoresektoren.
Nederland	Ordning med subsidier på lønnskostnader innført i 1996.	Arbeidsgiver beholder en andel av sjøfolkets skattetrekk (40 %).	Ordningen gjelder alle sjøfolk som seiler under Nederlandsk flagg.
Storbritannia	“Foreign Earnings Deduction” (FED) innført i 1988. I dag omtales ordningen som “Seafarer Earning deduction” (SED).	Fullt skattefritak for sjøfolk som oppfyller visse krav.	Sjøfolk sysselsatt på et skip i utenriksfart. Personen må være bosatt i Storbritannia eller skattebetaler til et EØS-land. Ordningen er flaggnøytral. Gjelder ikke sjøfolk som er ansatt i den kongelige marine eller på offshoreinstallasjoner.
Sverige	Nettolønnsmodell innført i 2001.	Ordning med fradrag og skattereduksjon på maritim inntekt.	Sjøfolk som arbeider om bord på et svenskregistrert fartøy som av Skatteverket klassifiseres til nærfart eller fjernfart. Ordningen omfatter også personer som arbeider på fartøy registrert i et EØS-land. I 2007 ble ordningen utvidet til også å gjelde laste- og passasjerskip.

Danmark: Ren nettolønnsordning

Danmark var det første landet i Norden til å innføre nettolønnsordning for sine sjøfolk. Nettolønnsordningen ble innført som en del av Dansk Internasjonal Skibsregister (DIS) som ble opprettet i 1988 (Econ-rapport, 2010, s. 18). Skipsregisteret sammen med nettolønnsordningen ble opprettet for å unngå utflagging av danske skip og for å sikre danske arbeidsplasser om bord på danske skip.

Nettolønnsordningen i Danmark drives i samarbeid av den danske staten og de danske rederiene som er medlem i ordningen. Ordningen er innordnet slik at sjøfolkene få utbetalt en bruttolønn tilsvarende en gjennomsnittlig utbetalt nettolønn med et gjennomsnittlig skattefradrag (sjømannsforbundet.no, 2019). Ytterligere skattefradrag som rentefradrag og forsørgerbidrag, som sjøfolkene eventuelt ville hatt ved vanlig skattetrekk, får han eller hun tilbakebetalt etter at selvangivelsen er sendt inn. Denne tilbakebetalingen kommer da fra et eget fond som er finansiert av medlemsrederiene i den danske nettolønnsordningen. I Danmark er ordningen med nettolønn lovfestet og rederiene betaler derfor ikke skatt og arbeidsgiveravgift for danske sjøfolk (soefartsstyrelsen.dk1, 2019). Kostnadene for rederiene er lik netto utbetalt lønn samt en liten avgift til fondet for skattefradrag.

Ordningen med full nettolønn gjelder for skip som er registrert i DIS -registeret, og er med å sikre internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår for den danske handelsflåten. Sjøfolk som er ansatt på skip under DIS betaler ikke inntektsskatt til det danske samfunnet (soefartsstyrelsen.dk3). Utenlandske sjøfolk som seiler under DIS er også underlagt ordningen med nettolønn og er fritatt fra å betale skatt til Danmark.

En av forutsetningene for at et skip skal bli tatt opp i DIS er at det må seile internasjonalt, det må også ha en bruttotonnasje på 20 eller mer. Alle skip som er registrert i DIS har rett til å seile med dansk flagg og er underlagt dansk rett. Tidligere var det kun handelsskip som kunne tas opp i DIS. Ordningen er blitt utvidet flere ganger siden den først ble innført, blant annet i 2000 og 2004. Siste endring kom i 2017, da ble ordningen utvidet til også å gjelde skip i hele offshoresektoren (artikkel i DR, 2017). Skip som ikke kvalifiserer til å bli tatt opp i DIS, eksempelvis fiskefartøy, krigsskip, stenfiskefartøyer og fritidsbåter, kan i stedet tas opp i det alminnelige skipsregisteret.

Nettolønnsordningen hadde en nærmest umiddelbar effekt da den først ble etablert. En rekke antall skip flagget hjem og fikk den danske flåten til å vokse. I 2017 var det totalt 9090 sjøfolk som seilte under DIS (soefartsstyrelsen.dk4).

Sverige: Nettolønnsordning med fradrag på maritim inntekt og skattemessig reduksjon

Innføringen av nettolønn i Danmark gjorde at svenske redere i likhet med norske truet med å flagge ut sine skip. Situasjonen i Sverige var akutt og løsningen ble at de også i Sverige innførte en nettolønnsmodell høsten 2001 (Econ-rapport, 2010, s. 20). I utgangspunktet omfattet ordningen sjøfolk i internasjonal fergetransport. I 2007 ble ordningen utvidet til også å gjelde laste- og passasjerskip.

Sverige sin nettolønnsordning er organisert som skattefradrag eller en skattemessig reduksjon på maritim inntekt (skatteverket.se1). Hvert år klassifiserer Skatteverket svenske fartøy til nærfart eller fjernfart og avgjør slik hvilke skattemessige fordeler sjøfolk på disse skipene får. Sammenstillingen av klassifiseringen av fartøyene publiseres rundt årsskiftet og ferdigstillelse gjøres fortløpende ettersom nye fartøy kommer til eller faller fra.

Fradraget på maritim inntekt for et helt år er 35 000 svenske kroner i nærfart og 36 000 svenske kr i fjernfart. Fradraget beregnes fra skattepliktig inntekt og kommer i tillegg til det vanlige grunnfradraget. Fra arbeidsinntekten trekkes først grunnfradraget og deretter fradraget for maritim inntekt. Skattereduksjonen for et helt år er 14 000 kroner ved ansettelse på et fartøy som i hovedsak er i fjernfart. For ansatte på et annet fartøy er skattereduksjonen på 9000 kroner. Skattereduksjonen regnes mot kommunal og statlig inntektsskatt, mot statlig eiendomsskatt og kommunal eiendomsskatt. For sjøfolk som arbeider på et svenskregistrert fartøy med en svensk arbeidsgiver tilbakeføres fradraget automatisk når arbeidsgiveren sender skatteavtalen til Skatteverket etter årets slutt. Hver enkelt skal altså ikke skrive fradraget i sin selvangivelse. Det samme gjelder for sjøfolk som arbeider på fartøy registrert i øvrige EØS-land med svensk arbeidsgiver. Sjøfolk som arbeider på et EØS-handelsfartøy og er ansatt av en utenlandsk arbeidsgiver må derimot selv skrive fradraget i sin selvangivelse (skatteverket.no2).

Maritim inntekt i Sverige inkluderer inntekt til sjøfolk for arbeid om bord på et svenskregistrert fartøy som av Skatteverket klassifiseres til nærfart eller fjernfart. Inntekt fra arbeid på fartøy registrert i en stat innenfor den Europeiske Økonomiske Unionen (EØS) regnes også som maritim inntekt (skatteverket.se1). Personer som er ansatt for å gjøre reparasjoner på fartøy eller ansatt for å betjene fartøyet når det ligger i opplag i havn er ikke å regne som sjøfolk, og deres inntekt er dermed ikke å regne som maritim inntekt. For å kunne benytte seg av ordningen med fradrag på sjøinntekt er en viktig forutsetning at skipet brukes til kommersiell frakt, persontransport, eller annet formål som har sammenheng med handelssjøfart. Fartøyet skal også ha en bruttotonnasje på minst 100 og i hovedsak benyttes i fjernfart eller nærfart. Innflaggede fartøy eller nybyggede fartøy er berettiget ordningen fra første dag skipet er i kvalifisert trafikk med svensk flagg.

Sverige har også en ordning med «Sjöfartsstöd», dette er en maritim støtteordning for arbeidsgivere som har sjøfolk ansatt på svenskregistrerte laste- og passasjerfartøy. Støtteordningen administreres av Trafikverket (tidligere Råderinämnden) som er underlagt Næringsdepartementet. Ordningen sørger for at rederiene får fradrag som tilsvarer hele sjømannens innbetalte skatt.

Fradraget gis til visse svenskregistrerte laste- og passasjerfartøy i internasjonal trafikk og spiller en viktig rolle for rederiene. Støtten gis til personer eller redere som har sjøfolk ansatt på svenskregistrerte skip under følgende forutsetninger: (1) fartøyet må brukes i trafikk hvor de er utsatt for internasjonal konkurranse (utenriksfart), (2) fartøyet kan ikke være registrert andre steder enn i det svenske sjøfartsregisteret, (3) skipet må stille tilgjengelig med lærlingplasser og (4) skipet og dets drift må være tilstrekkelig forsikret (trafikverket.se). Disse vilkårene må være oppfylt i minimum én måned sammenhengende for at støtten skal bli gitt.

En arbeidsgiver som ønsker å søke om maritim støtte (Sjöfartsstöd) må først søke Trafikverket om å bli erklært kvalifisert for fradragordningen. Dette må gjøres året i forveien. I søknaden må arbeidsgiveren oppgi hvilket fartøy søknaden omfatter og hvor mange opplæringsplasser søkeren kan tilby på fartøyet og hvilke forsikringer som gjelder for fartøyet og dens drift. Sammen med søknaden skal det også redegjøres for fartøyets forventede sysselsetting og konkurransesituasjon året det søkes for.

Storbritannia: Full skattelette for sjøfolk under visse betingelser

I 1988 ble «Foreign Earnings Deduction» (FED) innført i Storbritannia. Ordningen ble innført som et resultat av økende globalisering og stor konkurranse i sysselsetting av sjøfolk (marineaccounts.com, 2019). FED ble innført som en kompensasjon til sjøfolkene i form av reduserte skatteforpliktelsler.

I dag omtales FED gjerne som «Seafarer earning deduction» (SED). Ordningen gir alle britiske sjøfolk som oppfyller visse krav rett på fullt skattefritak på maritim inntekt. Et av kravene for å få tilgang på ordningen er at

personen er bosatt i Storbritannia eller er skattebetaler til et EØS-land. Ordningen gjelder videre bare for sjøfolk i utenriksfart, i dette ligger det at skipet må starte eller ende reisen i en havn utenfor Storbritannia. For å ha rett på SED må personen også være sysselsatt på et skip. Det finnes ingen presis definisjon på hva et skip er, men offshore installasjoner som for eksempel plattformer og oljedriller faller utenfor definisjonen i denne sammenhengen og dermed utenfor ordningen. Videre er SED en flaggnøytral ordning, det vil si at britiske sjøfolk som seiler under andre lands flagg også har rett til å benytte seg av fordelen med full skattelette på maritim inntekt gitt at de andre kravene er oppfylt.

Et annet krav som også må være oppfylt er at personen i løpet av et år må ha arbeidet på et skip som har vært utenfor Storbritannia i perioder som til sammen er lang nok (marineaccounts.com, 2019). For at en periode skal være gyldig må perioden være på minst 365 dager som begynner og slutter med en periode utenfor Storbritannia. Når en person har opparbeidet seg en gyldig periode på 365 dager har vedkommende krav på SED (gov.uk1). Kravet om SED opphører dersom personen tilbringer 183, eller flere, sammenhengende dager i Storbritannia eller dersom personen bryter «half-day-regelen». Denne regelen sammenligner antall dager personen har vært utenlands delt på to med antall dager hjemme, dersom antall dager hjemme er større enn førstnevnte tall opphører kravet om SED og personen må opparbeide seg en ny periode for å kvalifisere til ordningen.

Ordningen med fullt skattefritak gjelder ikke sjøfolk som er ansatt i den kongelige marine. Personer som er bosatt utenfor UK eller i et land som ikke er et EØS-land kvalifiserer heller ikke til skattefritak på maritim inntekt (gov.uk2).

Nederland: Subsidie på lønnskostnader

I Nederland ble det på 1980-tallet satt i gang en rekke tiltak for å hindre utflagging av nederlandske skip og samtidig styrke verdiskapingen i den maritime næringen. Et av tiltakene som ble innført var støtteordning for sysselsetting av sjøfolk. Ordningen er innrettet som subsidie på lønnskostnader og reduserer kostnaden ved å ansette sjøfolk for arbeidsgivere i maritim næring.

Ordningen er innordnet slik at bedrifter med skip som opererer i nederlandsk farvann, under visse betingelser og uavhengig av bemanningens nasjonalitet, kan søke om fradrag for lønnskostnader (meijburg.com, 2015). Denne skattefordelen reduserer kostnaden ved ansettelse. Lønnsfradragene løper opp til 40 prosent av den maritime inntekten for sjøfolk bosatt i et EU- eller EEA-land. For sjøfolk ikke bosatt i EU- eller EEA-land, men som er skattepliktig til Nederland kan lønnsfradraget løpe opp til 10 prosent (Tax Consultants International, 2017).

Nederlandsk lov definerer sjøfolk som personer ansatt som kaptein, offiser eller styrmann på skip. Personer som er ansatt på skip som driver passasjertransport mellom havner innenfor EU/EØS-land og som ikke er medlem av et EU/EØS-land kvalifiserer ikke som sjøfolk i denne sammenheng.

Det er sjøfolkene sitt eget ansvar å melde inn. Ifølge Econ-rapporten 2010-023 er ordningen antatt å ha god effekt. Den nederlandske flåten er i kontinuerlig vekst og full sysselsetting av nederlandske sjøfolk. Det er mange rederier lokalisert i Nederland, og flere store banker, forsikringsselskap og advokatfirmaer velger å legge hovedkontorene sine her, noe som er med på å styrke den nederlandske maritime klyngen.

Vedlegg 2: Liste over offshore konstruksjonsfartøyer

	IMO-nummer	Sum dager i norske farvann
Åpent		
Deep Energy	9481154	52
OLYMPIC CHALLENGER	9398292	64
Polar King	9523366	85
Rem Saltire	9377016	2
Seven Oceans	9358826	87
Siem Barracuda	9660114	5
Skandi Acergy	9387217	64
Skandi Africa	9687459	18
Skandi Olympia	9417359	19
EU		
Deep Vision	9255139	32
Skandi Skansen	9459759	44
NIS		
ATLANTIC GUARDIAN	9239355	231
Deep Cygnus	9479541	4
DESPINA	9521021	94
Edda Fauna	9368948	249
Edda Fjord	9246114	1
Edda Flora	9386380	233
Edda Fonn	9273662	46
Edda Freya	9715660	160
Far Superior	9766877	112
Geosund	9232694	83
Havila Subsea	9505508	250
ISLAND CONSTRUCTOR	9390678	211
LARISSA	9521033	53
Normand Flower	9249489	20
Normand Installer	9328819	22
Normand Jarstein	9686821	90
Normand Mermaid	9249348	128
Normand Pioneer	9179751	12
Normand Subsea	9411551	5
Normand Vision	9665530	141
OLYMPIC ARTEMIS	9726217	4
OLYMPIC DELTA	9745768	44
OLYMPIC INTERVENTION	9396854	34
IV		
OLYMPIC TRITON	9383754	12

SEABED STINGRAY	9676292	257
Skandi Neptune	9205720	60
Stril Explorer	9484845	25
NOR		
ISLAND VALIANT	9356191	281
ISLAND VANGUARD	9356189	193
Normand Ocean	9678939	263
OLYMPIC ZEUS	9424728	199
VIKING SEVEN	9619373	254
Grand Total	4,06E+08	4243

Referanser

De Jong G, Schrotten A., Van Essen H, Otten M og Bucci P (2003). The price sensitivity of road freight transport – a review of elasticities. Tilgjengelig på: <http://www.significance.nl/papers/2010-The%20price%20sensitivity%20of%20road%20freight%20transport%20-%20a%20review%20of%20elasticities.pdf>

DFØ (2018). Veileder i samfunnsøkonomiske analyser.

Dluhosch, B (2016). *Tit-for-tat in trade policies: nothing but a fest for vested interests?* Journal of Institutional Economics, Volume 12:1, pp 2017-2039

Econ Pöyry (2010). *Evaluering av sysselsettingsordningene for sjøfolk*. Econ Pöyry-rapport 2010-023.

Tilgjengelig på:

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/nhd/vedlegg/rapporter_2010/nettolonn_evaluering_2010.pdf

EU-kommisjonen (2019). Mobility package: Parliament adopts position on overhaul of road transport rules.

Tilgjengelig på: <http://www.europarl.europa.eu/news/ga/press-room/20190402IPR34671/mobility-package-parliament-adopts-position-on-overhaul-of-road-transport-rules>

Kystrederiene (2018): Sjø for miljø. Tilgjengelig på: <https://www.kystrederiene.no/wp-content/uploads/2017/05/KYSTREDERIENE.pdf>

Menon (2018): Menon-rapport 3/2018: Samfunnsøkonomisk analyse av krav til utslipp i verdensarvfjordene.

Tilgjengelig på: <https://www.menon.no/publication/samfunnsokonomisk-analyse-krav-utslipp-verdensarvfjordene/>

Menon (2018): Menon-rapport 101/2018: Kommunes- og fylkesfordelt eksport 2017 – betydning for sysselsetting.

NTP Godsanalyse DELRAPPORT 1 (2018): Kartlegging og problemforståelse: NTP Godsanalyse DELRAPPORT 1: Kartlegging og problemforståelse

Nærings- og fiskeridepartementet (2015). *Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid*. Regjeringens maritime strategi. Tilgjengelig på:

https://www.regjeringen.no/contentassets/05c0e04689cf4fc895398bf8814ab04c/maritim-strategi_web290515.pdf

Marine Account (2019): "What is the Seafarers Earnings Deduction?". Lastet ned: 05.02.2019. Tilgjengelig på: <https://marineaccounts.com/seafarers-earnings-deduction.php>

Meijburg & Co (2015): "Dutch wage cost deduction facility for shipping industry". Lastet ned 05.02.2019.

<https://meijburg.com/uploads/factsheets/people-services-eng/dutch-wage-cost-deduction-facility-for-shipping-industry.pdf>

Regjeringen (2006): Plurilateral Request for Maritime Transport Services. Tilgjengelig på:

<https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/ud/nyh/2006/0078/ddd/pdfv/282782-maritimeservices.pdf>

Sjømannsforbundet (2019) «Hva er nettolønnsordningen for sjøfolk – og hvorfor?». Lenke:
<https://www.sjomannsforbundet.no/kunder/NSF/cmsno.nsf/print/F565E7A838CB32F4C12576E1003972A9?OpenDocument>

Skatteverket (2019) «Sjöinkomst». Lenke:
<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.3/338656.html>

Skatteverket (2019), «Sjöinkomst – regler för anställda ombord på fartyg».
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/internationellt/arbetapafartygochfarjor/sjoinkomst.4.3dfca4f410f4fc63c8680005637.html>

Søfartsstyrelsen (2019), «Dansk Internationalt Skibsregister». Lenke:
<https://www.soefartsstyrelsen.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS>

Søfartsstyrelsen (2019), «Optagelse: danske skibe». Lenke:
<https://www.soefartsstyrelsen.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/OptagelseDanskeSkibe>

Søfartsstyrelsen (2019), «Økonomiske rammevilkår». Lenke:
<https://www.soefartsstyrelsen.dk/Vaekst/Rammevilkbaar/OekonomiskeRammevilkbaar/Sider/default.aspx>

Søfartsstyrelsen (2019): «Søfarende på danske skibe». Lenke:
<https://www.soefartsstyrelsen.dk/SoefarendeBemanding/SoefartsbogBeviser/soefarendepaaskibe/Sider/default.aspx>

Tax Consultants International (2017): «THE DUTCH TAX REGIME AND INCENTIVES FOR SHIPPING COMPANIES». (Lastet ned 05.02.2019). Lenke: https://www.tax-consultants-international.com/read/The_Dutch_tonnage_tax_regime

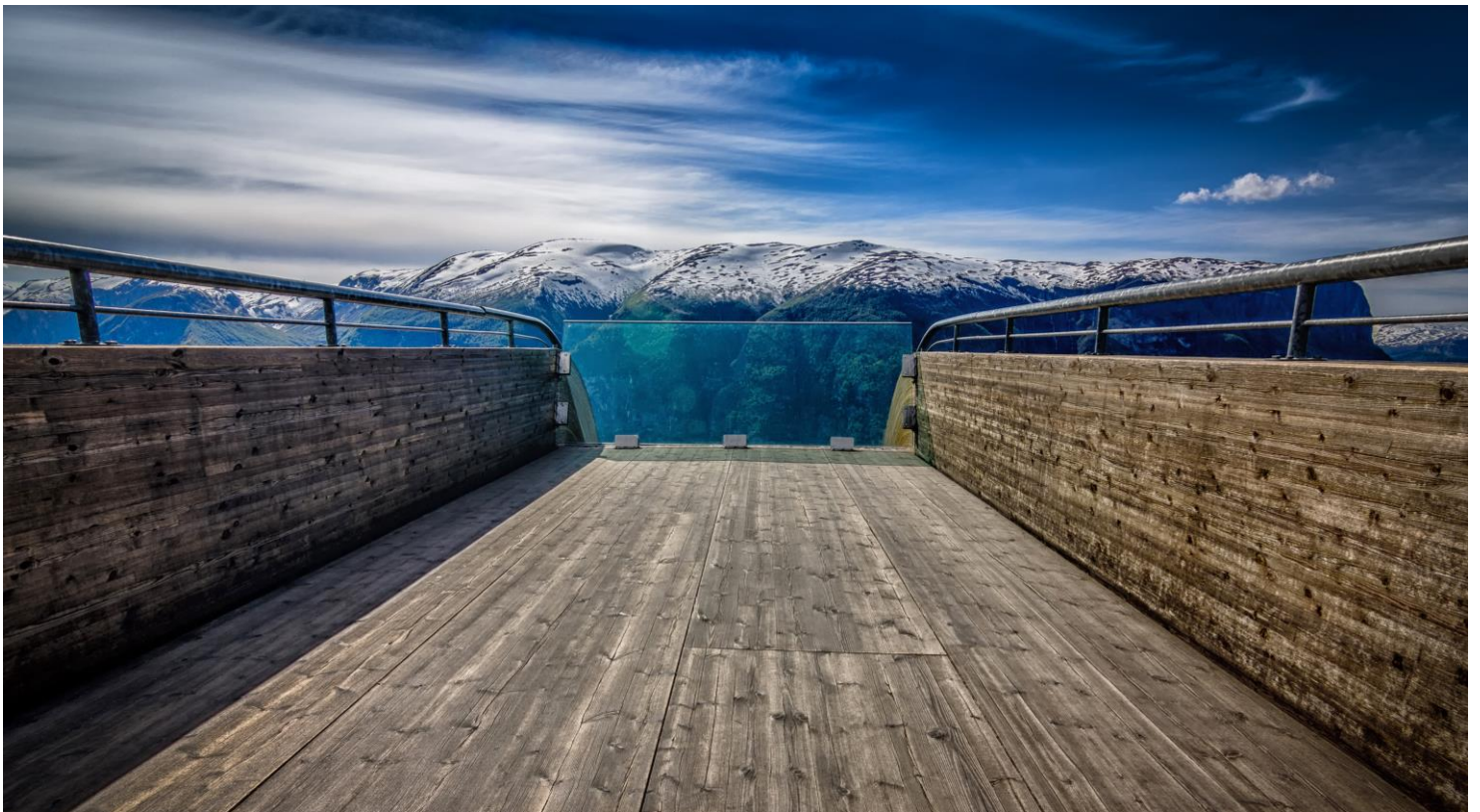
Trafikverket(2018): «Villkor för sjöfartsstöd». Lenke: <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

UK Government (2018): «Seafarers Earnings Deduction: tax relief if you work on a ship». (Lastet ned 05.02.2019). Lenke: <https://www.gov.uk/guidance/seafarers-earnings-deduction-tax-relief-if-you-work-on-a-ship>

UK Government (2019): «HS205 Seafarers' earnings deduction (2018)». (Lastet ned 16.04.2019). Lenke:
<https://www.gov.uk/government/publications/seafarers-earnings-deduction-hs205-self-assessment-helpsheet/hs205-seafarers-earnings-deduction-2018>

Vista-rapport 19/2015 (2015): Marginale eksterne kostnader ved enkelte miljøpåvirkninger. Tilgjengelig på:
<https://vista-analyse.no/no/publikasjoner/marginale-eksterne-kostnader-ved-enkelte-miljopavirkninger/>

[World Trade Organization \(2001\)](#): Council for Trade in Services - Special Session - Communication from Norway - The Negotiations on Trade in Services. Tilgjengelig på:
[https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=\(%20@Symbol=%20s/css/w/59\)%20or%20\(%20@Symbol=%20s/css/w/59/*%20\)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUINged=true#](https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=(%20@Symbol=%20s/css/w/59)%20or%20(%20@Symbol=%20s/css/w/59/*%20)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUINged=true#)



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.