

# **Vurdering av NIS fartsområdebegrensning og innretning av nettolønnsordningen**

**Innstilling 1. september 2014 til Nærings- og fiskeridepartementet**

**fra**

**Utvalget oppnevnt 3. mars 2014 for vurdering av fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av nettolønnsordningen**

**(NIS-utvalget)**

## Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	2
1 Bakgrunn for utvalget, mandat og sammensetning .....	5
1.1 Bakgrunn .....	5
1.2 Utvalgets mandat .....	5
1.3 Utvalgets sammensetning .....	6
2 Sammendrag .....	8
DEL I: Sentrale elementer .....	12
3 To norske skipsregistre .....	12
3.1 Lønns- og arbeidsvilkår .....	12
3.2 Skipsarbeidsloven og NOR-skip .....	12
3.3 Skipsarbeidsloven og NIS-skip .....	12
3.4 Om markedsregulering for skipsfarten .....	13
3.4.1 Fartsområdebegrensning for NIS-skip .....	13
3.4.2 Fartsområdebegrensning og adgang til EU-markedet .....	14
4 Rammebetingelser og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk .....	16
4.1 Statsstøttereigningslinjer og rederiskatt .....	16
4.2 Generelt om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk .....	16
4.3 Refusjonsordningen for skip i NOR og NIS .....	17
4.4 Nettolønnsordningen .....	17
4.5 Oversikt over tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (2013) .....	18
5 Sysselsetting, kompetanse og rekruttering .....	19
5.1 Sysselsetting .....	19
5.2 Betydningen av maritim kompetanse for maritim verdiskaping .....	19
5.3 Næringens kompetanse- og rekrutteringsbehov .....	20
5.4 Utvikling i søknads- og opptakstall for maritim utdanning .....	20
5.5 Tilskudd til opplæringsstillinger gjennom Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) .....	21
5.5.1 Fordeling av opplæringsstillinger per segment .....	21
5.5.2 Antall skip med læreplasser per segment .....	21
5.6 Krav om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip i varig norsk kystfart 22	
5.7 Allmenngjøring .....	22
5.8 Krav til lønns- og arbeidsvilkår i kontrakter med offentlig oppdragsgiver .....	23
6 Språkkrav .....	24

6.1	Passasjerskip i rutefart på norske havner .....	24
6.2	Virksomhet på norsk sokkel .....	24
7	Utvikling i den norske flåten i de senere år .....	25
7.1	Oversikt over utviklingen i antall skip i norskkontrollert flåte: .....	25
7.2	Oversikt over utviklingen i NIS-registrerte skip etter eierskap og skipstype .....	26
7.3	Flåtestørrelse og innflytelse i internasjonale organisasjoner .....	26
DEL II: Nærmere vurdering .....		27
8	Kystfart .....	27
8.1	Den norsk kontrollerte flåten .....	27
8.2	Situasjonsbeskrivelse .....	28
8.3	Fraktesfart .....	29
8.4	Innenriks rutefart .....	29
8.5	"Andre skip" .....	29
8.6	Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår .....	30
8.7	Opplæringsstillinger .....	30
8.8	Språkkrav .....	30
8.9	Innflaggingspotensiale .....	30
8.10	Arbeidsgiversidens syn .....	31
8.10.1	Fraktesfarten .....	31
8.10.2	Innenriks rutefart .....	31
8.10.3	"Andre skip" .....	31
8.11	Arbeidstakerorganisasjonenes syn .....	31
8.12	Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for kystfarten .....	33
8.12.1	Fraktesfart .....	33
8.12.2	Passasjerskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes .....	35
8.13	Utvalgets kommentarer og anbefalinger .....	35
8.13.1	Fraktesfart .....	35
8.13.2	Provenyberegning .....	37
8.13.3	Innenriks rutefart .....	37
9	Offshorefartøyene .....	39
9.1	Situasjonsbeskrivelse .....	39
9.2	Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår .....	39
9.3	Opplæringsstillinger .....	40
9.4	Språkkrav .....	40

9.5	Innflaggingspotensial.....	40
9.6	Arbeidsgiversidens syn .....	41
9.7	Arbeidstakerorganisasjonenes syn.....	41
9.8	Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for offshore .....	42
9.9	Utvalgets kommentarer og anbefalinger .....	44
9.9.1	Utkast til endring av forskriftstekst.....	45
9.9.2	Provenyberegning .....	46
10	Utenriksfergene .....	47
10.1	Situasjonsbeskrivelse.....	47
10.2	Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår .....	47
10.3	Opplæringsstillinger .....	47
10.4	Språkkrav .....	47
10.5	Innflaggingspotensial.....	47
10.6	Rederiets syn .....	47
10.7	Arbeidstakerorganisasjonenes syn.....	48
10.8	Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for utenriksfergene .....	48
10.9	Utvalgets kommentarer og anbefalinger .....	50
10.10	Nærmere beskrivelse av en mulig løsning: Avgrenset oppmykning av fartsområde for passasjerskip i utenriksfart.....	51
10.10.1	Provenyberegning .....	52
10.11	Felles refusjonssatser for alle NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart .....	52
11	Oppsummering av utvalgets tilrådning .....	53
11.1	Evaluering.....	54
12	Arbeidstakersidens prinsipielle synspunkter til utredningens mandat og formål .....	55
13	Litteraturliste .....	57

# 1 Bakgrunn for utvalget, mandat og sammensetning

## 1.1 Bakgrunn

Norge er en betydelig skipsfartsnasjon med vel 2 400 handelsskip og om lag 20 000 norske sjøfolk som tjenestegjør på skip under norsk kontroll. Siden 1987 har vi hatt to skipsregistre; Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Den viktigste forskjellen mellom disse er at det for NOR-skip gjelder norske lønns- og arbeidsvilkår og mulighet for nettolønn, mens det på NIS-skip er mulig å inngå tariffavtaler med norske og/eller utenlandske fagforeninger på lokale vilkår. NIS-skip har imidlertid ikke anledning til å drive virksomhet mellom norske havner, herunder innretninger på norsk sokkel, eller i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn (det vil si en begrensning i ”fartsområdet”). Den norskregistrerte andelen av verdensflåten har vist en jevn tilbakegang de senere år, selv om antall skip i NOR-flåten har vært stabil. Samtidig har også markedsandelen for NOR-skip i norsk kystfart gått tilbake.

Rederiinteresser har lenge ønsket at fartsområdebegrensningen for NIS-skip må liberaliseres ut ifra en målsetting om at Norge skal ha en aktiv og sterk norsk maritim næring. Utviklingen de senere årene viser at antall skip i NIS går ned. NOR-flåten har vist en relativt stabil utvikling. Men samlet sett viser utviklingen at stadig færre skip seiler under norsk flagg. Samtidig har den norskkontrollerte flåten vokst. En stor nasjonal flåte er viktig for Norges innflytelse på blant annet internasjonal regelverksutvikling. Arbeidstakerorganisasjonene har imidlertid ment at en slik liberalisering ville undergrave NOR-registeret, svekke sysselsettings- og rekrutteringsmulighetene for norske sjøfolk og undergrave tilgang til erfaringsbasert maritim kompetanse for en samlet maritim næring. I tillegg vil det undergrave prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår i nasjonale farvann, herunder norsk sokkel.

På denne bakgrunn besluttet regjeringen 3. mars 2014 å nedsette et utvalg for vurdering av fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av nettolønnsordningen. Utvalget er en oppfølging av et tiltakspunkt i Sundvollen-plattformen.

## 1.2 Utvalgets mandat

Utvalget har hatt følgende mandat:

”Med sikte på å fremme en betydelig og konkurransedyktig flåte under norsk flagg og å sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse skal utvalget vurdere virkninger ved en oppmykning av eksisterende fartsområdebegrensninger for skip registrert i Norske Internasjonalt Skipsregister (NIS) for; a) norsk kystfart, b) virksomheten på sokkelen, c) utenriksferger og d) norske sjøfolk.

I denne sammenheng skal utvalget også vurdere behov og virkning av eventuell endret innretning av refusjons-/ nettolønnsordningen. Økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av forslagene skal utredes. Utvalget bes vurdere forslag basert på uendret ressursbruk.

Utvalget skal innhente en ekstern, faglig utredning av fartsområdebegrensningene og nettolønnsordningen for å belyse hvordan ulike innretninger kan utformes slik at ressursene i

størst mulig grad blir brukt der de gjør størst nytte for samfunnet som helhet. Utredningen skal være offentlig.

Utvalget skal levere sin rapport og tilråding til Nærings- og fiskeridepartementet innen 1. juli 2014.”

Etter første møte ba utvalget Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) klargjøre om utvalget innenfor mandatet også kunne drøfte supplerende virkemidler, som for eksempel spørsmål om allmenngjøring av norske tariffvilkår for skip i norsk kystfart eller for virksomhet på norsk sokkel. Dette ble bekreftet av NFD. Arbeidstakersiden har reist kritikk mot mandatet som er nærmere omtalt i kapittel 12.

Etter en offentlig anskaffelsesprosess ble Menon Business Economics valgt til å foreta en ekstern, faglig utredning av fartsområdebegrensningene og nettolønnsordningen i tråd med utvalgets mandat. Utredningen følger som eget vedlegg.

### **1.3 Utvalgets sammensetning**

Utvalget har hatt følgende sammensetning:

<u>Leder:</u>	Professor emeritus Hans Jacob Bull, UiO
<u>Medlemmer:</u>	
Landsorganisasjonen i Norge:	Rådgiver Olav H. Lie
Næringslivets Hovedorganisasjon:	Kommunikasjonsdirektør Olaug Sjursø, Det Stavangerske Dampskipsselskap AS
Det norske maskinistforbund:	Generalsekretær Hilde Gunn Avløyp Advokat Hege-Merethe Bengtsson (fra 27. juni)
Fraktestøtteskipenes Rederiforening:	Styreleder Rikke Lind
NHO Sjøfart:	Adm. dir. Torkild Torkildsen, Torghatten Nord AS
Norges Rederiforbund:	Adm. dir. Karl Johan Bakken, Farstad Shipping ASA
Norsk Sjømannsforbund:	Forbundsleder Jacqueline Smith
Norsk Sjøoffisersforbund:	Adm. dir. Hans Sande
<u>Varamedlemmer:</u>	
Landsorganisasjonen i Norge:	Rådgiver Marianne Breiland
Næringslivets Hovedorganisasjon:	Avd. dir. Torill Lødemel
Det norske maskinistforbund:	Advokat Hege-Merethe Bengtsson Fagsjef Odd Rune Malterud (fra 27. juni)
Fraktestøtteskipenes Rederiforening:	Adm. dir. Siri Hatland
NHO Sjøfart:	CFO Asta Lassesen, Hurtigruten ASA Kommunikasjonsdirektør Anne Marit Bjørnflaten, Hurtigruten ASA (fra 4. juni)
Norges Rederiforbund:	Direktør Harald Solberg
Norsk Sjømannsforbund:	Nestleder Johnny Hansen
Norsk Sjøoffisersforbund:	Leder for Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat Terje Hernes Pettersen

Nærings- og fiskeridepartementet ved Maritim avdeling har vært sekretariat for utvalget. Utvalget har hatt 11 møter og leverer med dette sin rapport og tilråding.

Oslo, 1. september 2014

## 2 Sammendrag

Rapporten er delt opp i en beskrivende del ("Del I Sentrale elementer", kapittel 3-7) og en vurderingsdel ("Del II Nærmere vurdering", kapittel 8-11). I tillegg har arbeidstakerorganisasjonene gitt prinsipielle synspunkter til utredningens mandat og formål i kapittel 12.

### **Del I: Sentrale elementer**

#### Kapittel 3. To norske skipsregistre

Kapitlet beskriver det norske registersystemet med NIS og NOR, med krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på NOR-skip, mens det på NIS-skip tillates bruk av utenlandske sjøfolk på hjemlandets vilkår. Det gis også en beskrivelse av fartsområdebegrensningene for NIS-registrerte skip i norsk kystfart, på norsk kontinentalsokkel og i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn.

Det gis en omtale av restriksjoner i innenriks sjøtransport, herunder kontinentalsokkelen, og reguleringen i enkelte andre land. Videre omtales konsekvensene av fartsområdebegrensninger for markedsadgang i innenriksfarten i andre EØS-land iht. forordning 3577/93.

#### Kapittel 4. Rammebetingelser og tilskuddsordninger for sysselsetting av sjøfolk

Kapitlet gir en beskrivelse av EU/EØS-statsstøtteregulverket som hjemler de norske støtteordningene (tonnasjeskatt/tilskuddsordning). Det gis også en detaljert beskrivelse av refusjonsordningen og nettolønnsordningen for sjøfolk, herunder antall refusjonsberettigede sjøfolk i 2013 (12 100) og utbetalingene i 2013 (1 687 mill. kr).

#### Kapittel 5. Sysselsetting, kompetanse og rekruttering

Kapitlet gir en oversikt over flåten og antall sjøfolk i de ulike farts- og skipssegmenter som er omfattet av fartsområdebegrensningene. Totalt gjelder dette om lag 1 400 skip med 31 900 sjøfolk, herav om lag 18 000 personer bosatt i Norge.

Det gis en beskrivelse av betydningen av praktisk maritim kompetanse for maritim verdiskaping, næringens kompetanse- og rekrutteringsbehov og utviklingen i søknads- og opptakstall for maritim utdanning.

Kapitlet gir også en omtale av ulike typer regelverk/praksis som kan tenkes å bidra til norske lønns- og arbeidsvilkår i deler av innenriksfarten, herunder utlendingsregelverket, allmenngjøringsreglene, reglene om kjøp av tjenester til offentlig virksomhet og transportløyvereglene.

#### Kapittel 6. Språkkrav

Kapitlet gir en omtale av myndighetsfastsatte og kommersielle språkkrav for passasjerskip og skip i offshorevirksomhet.

#### Kapittel 7. Utviklingen i den norske flåten de senere år



Antall norskkontrollerte utenlandsregistrerte skip økte med 143 skip i perioden 2007-14, mens antall skip i NIS ble redusert med 100 skip. Målt i tonnasje ble NIS-flåten redusert med 11,5%, mens den norskkontrollerte flåten under utenlandsk flagg økte med 28,8% i samme periode. Det gis også en omtale av betydningen av flåtestørrelse, dvs. samlet tonnasje, i nasjonale registre for Norges posisjon og innflytelse bl.a. i internasjonale organisasjoner som IMO og ILO.

## **Del II: Nærmere vurderinger**

Kapittel 8-10 gir en detaljert beskrivelse av flåtestørrelse og antall sysselsatte, samt en situasjonsbeskrivelse av konkurranse- og markedsforhold i de tre aktuelle skipssegmentene: kystfart, offshorefartøy og utenriksferger. Her finnes også de operative delene av utvalgets rapport med kommentarer og anbefalinger.

Oppsummert har utvalget følgende anbefalinger:

### Kapittel 8. Kystfart

Det er noe ulikt syn blant utvalgets medlemmer om hvilke virkninger en oppmyking av fartsområdebegrensningen for NIS vil ha i norsk kystfart. Utvalget gir imidlertid en enstemmig tilråding om en avgrenset oppmyking for NIS-skip som driver fraktestofrt mellom norske havner som ledd i mer omfattende europeiske transportruter/virksomhet, såfremt en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann. Som en del av løsningen er det lagt til grunn at NIS-skipene bare skal ha tilgang til dagens begrensede refusjonsordning og ikke til en nettolønnsordning.

Tilrådingen gis under forutsetning av at taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart avvikles, som etter utvalgets oppfatning er avgjørende for å opprettholde et robust NOR i dette fartsområdet. Flertallet i utvalget understreker betydningen av at NOR-registeret styrkes ved at det skjer en effektiv gjennomføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved det offentlige innkjøp av transporttjenester. I tillegg mener flertallet i utvalget at det må foretas en utredning av muligheten for å stille tilsvarende krav til virksomhet basert på tildelt konsesjon innen akvakultur.

Tilrådingen ventes å opprettholde flåten i NOR-registeret, samtidig som det skjer en viss, men begrenset, innflagging til NIS-registeret fra utenlandske registre. Det er også antatt at dagens sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge vil bli opprettholdt. I tillegg tilrår utvalget at taket i nettolønnsordningen for kystruten Bergen-Kirkenes avvikles. Provenyvirkningene er anslått til å gi økte utbetalinger på 85 mill. kr per år.

### Kapittel. 9 Offshore

Det er ulike syn blant utvalgets medlemmer om virkningen av åpning for NIS-registeret i norsk offshorevirksomhet. Det gjelder både omflagging fra NOR til NIS med tilhørende ombygging av norske sjøfolk med utenlandske sjøfolk og når det gjelder innflaggingspotensialet til NIS fra utenlandske registre ved en eventuell oppmyking. Et enstemmig utvalg mener imidlertid at det kan være et ikke ubetydelig innflaggingspotensiale knyttet til spesialiserte konstruksjonsskip og med mulighet for fortsatt høy sysselsetting for

sjøfolk bosatt i Norge. På denne bakgrunn foreslår utvalget en begrenset åpning i NIS-fartsområde for denne fartøygruppen. Utvalget mener slike NIS-skip bør få tilgang til en refusjonsordning som er fullverdig med dagens nettolønnsordning for NOR-skip. For å motta refusjon må den norske bemanningen minst omfatte 12 stillinger om bord, hvorav minimum fire skal være opplæringsstillinger. Rederiene som kommer inn under ordningen forplikter seg til å opprettholde norsk refusjonsbemanning også på andre lands sokler, så langt en slik bemanning kan tilpasses krav til lokalt innhold. Det er vanskelig å anslå hvor mange skip som vil flagge inn fra et utenlandsk register til NIS ved en slik åpning, men provenyvirkningen av en innflagging på 10 skip er beregnet til 48 mill. kr per år.

#### Kapittel 10. Utenriksferger

Utvalget tar utgangspunkt i at det eneste gjenværende rederi med passasjerskip under norsk flagg i ruter mellom norsk og utenlandsk havn mener at de kommersielle rammevilkårene under NOR-flagg ikke gir nødvendig konkurransekraft. På denne bakgrunn tilrår en majoritet i utvalget en avgrenset oppmykning av fartsområdebegrensningen, slik at utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden kan flagges til NIS. Dette innebærer at Color Lines to skip som går i rute mellom Oslo og Kiel vil kunne registreres i NIS, mens det ikke blir endringer for de fire fergene på de øvrige rutestrekningene (Kristiansand-Hirtshals, Larvik-Hirtshals, Sandefjord-Strømstad). Samtidig foreslås det at dagens nettolønnsordning styrkes ved at taket for NOR-registrerte utenriksferger avvikles og at kravet til å stå på alarminstruks for å være refusjonsberettiget fjernes. Det foreslås også at refusjonssatsene for norske sjøfolk på NIS-registrerte passasjerfartøy minst settes til dagens nettolønnsordning i NOR. Utvalgets forslag vil avverge at samtlige Color Line-skip flagger ut. Samlet provenyvirkning er anslått til en besparelse på 59 mill. kr per år.

#### Kapittel 11 Oppsummering av utvalgets tilrådning

Utvalget anslår at de samlede tilrådninger vil kunne føre til økte årlige utbetalinger i størrelsesorden 74 mill. kr. Anslagene er gjort på 2-3 års sikt og det understrekes at de er forbundet med usikkerhet. Utvalget tilrår at det etter en periode foretas en evaluering av de endringer som gjennomføres.

#### Kapittel 12 Arbeidstakersidens prinsipielle synspunkter til utredningens mandat og formål

Arbeidstakersiden har vært kritiske til utvalgets mandat og formål, noe de fire arbeidstakerorganisasjonene har nærmere kommentert i kapittel 12.

#### Om den samfunnsøkonomiske analysen

På oppdrag fra utvalget har Menon, i samsvar med mandatet, gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse. Oppdraget ble gitt ved starten av utvalgets arbeid, med relativt kort tidsfrist. De samfunnsøkonomiske beregningene som er foretatt omfatter andre tilskuddsordning-/fartsområdemodeller enn de som utvalget i løpet av sitt arbeid har valgt å tilrår. Analysens detaljerte beregninger har derfor hatt mindre direkte betydning for utvalgets arbeid og forslag.

Menon har i analysene lagt til grunn at uendret videreføring av dagens nettolønnsordning og fartsområderegulering vil føre til betydelig utflagging og oppsigelse av norske sjøfolk. Samtidig konkluderer Menon med at den analyserte modell for endring av NIS fartsområde (generell oppmykning) for offshore-skip og i kystfart, med betydelig redusert sysselsetting av norske sjøfolk gjennom omflagging fra NOR til NIS, ikke vurderes å være samfunnsmessig lønnsom. Når det gjelder utenriksfergene, mener Menon på den annen side at åpning for NIS-registrering er samfunnsøkonomisk lønnsomt ved å avverge utflagging og sikre videreføring av norske arbeidsplasser. Utvalget har videre merket seg at Menon mener regulering i form av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt, dersom det er juridisk og praktisk gjennomførbart.

# DEL I: Sentrale elementer

---

## 3 To norske skipsregistre

Siden midten av 1800-tallet har Norge vært en av verdens ledende skipsfartsnasjoner, med en betydelig handelsflåte under norsk flagg. Etter skipfartskrisene på 1970- og 1980-tallet fant det sted en omfattende utflagging fra norsk skipregister til utenlandske registre uten nasjonalitetskrav for bemanning. Dette førte til en betydelig reduksjon av handelsflåten under norsk flagg og oppsigelser av et stort antall norske sjøfolk.

For å snu denne utviklingen vedtok Stortinget i 1987 å opprette Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)<sup>1</sup>. Norske myndigheter ønsket på denne måten å tilby et konkurransedyktig norsk registreringsalternativ for å gjenopprette rederienes tilknytning til Norge og forhindre forvitring i det maritime næringslivet. NIS-registeret vokste raskt og nådde et toppunkt med 896 skip i 1990.

Den grunnleggende forskjellen mellom skip i NOR-registeret og NIS-registeret er knyttet til lønns- og arbeidsvilkår, fartsområdebegrensninger og tilgang til nettolønnsordningen. Det er ikke nasjonalitetskrav knyttet til bemanningen på NIS-skip, bortsett fra krav om at skipsfører er EØS-borger. Dette kravet kan fravikes, noe som i stor grad også er gjort i praksis<sup>2</sup>. NIS-skip kan dermed bemannes fullt ut med utenlandsk mannskap.

### 3.1 Lønns- og arbeidsvilkår

I henhold til folkeretten tilligger det flaggstaten å regulere arbeids- og sosiale forhold om bord på skip<sup>3</sup>. Gjennom FNs arbeidslivsorganisasjons (ILO) og ”Maritime Labour Convention” (MLC) fra 2006 er det fastsatt internasjonale bindende krav til sjøfolks arbeids- og sosiale forhold. MLC regulerer imidlertid ikke lønnsforhold. Skipsarbeidsloven<sup>4</sup> med forskrifter regulerer hvilke arbeidsvilkår som gjelder for den som har sitt arbeid på norske skip. Skipsarbeidsloven oppstiller en rekke rettigheter som ikke følger av MLC, og er således en mer omfattende verneavgivning.

### 3.2 Skipsarbeidsloven og NOR-skip

Skipsarbeidsloven gjelder fullt ut for NOR-skip, men har ingen eksplisitt bestemmelse mht. lønnsnivået. Det er imidlertid alminnelig praksis for at tariffavtaler for NOR-skip skal inngås med norske organisasjoner, og at det ikke er adgang for konkurrerende tariffavtaler fremforhandlet av utenlandske organisasjoner på NOR-skip. Gjennom dette sikres norske lønns- og arbeidsvilkår.

### 3.3 Skipsarbeidsloven og NIS-skip

Sentralt for å oppnå konkurransedyktige betingelser i NIS-registeret er at det tillates bruk av utenlandske sjøfolk på hjemlandets vilkår. I NIS-loven § 8 er det dessuten slått fast at enkelte

---

<sup>1</sup> Lov av 12. juni 1987 nr.48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)

<sup>2</sup> FOR-2011-12-22-1523 Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (§87)

<sup>3</sup> Jf. bl.a. Havrettskonvensjonens artikkel 94

<sup>4</sup> Lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip

av skipsarbeidslovens regler kan fravikes i tariffavtale. Slike avtaler er inngått mellom partene i arbeidslivet, noe som innebærer at skipsarbeidsloven ikke fullt ut gjelder for NIS-skip. Tariffavtalene bygger gjerne på en tjenestetid på 8-10 måneder. Dette i motsetning til skipsarbeidsloven hvor fast ansettelse er hovedregelen. Andre bestemmelser som kan fravikes ved tariffavtale er retten til velferdspermisjon (§§ 7-5 til 7-12), oppsigelsesvernet ved sykdom eller skade (§ 5-7) og fortrinnsretten til ny ansettelse (§§ 3-6 og 3-7).

NIS-loven § 6 slår fast at arbeids- og lønnsvilkår fastsettes i tariffavtaler inngått med norske og/eller utenlandske fagforeninger. Norske fagforeninger har rett til å delta i alle forhandlinger om tariffavtaler på skip i NIS og er part til avtalene. Utenlandske sjøfolk på NIS-skip kan avlønnes etter tariffavtaler inngått med hjemlandets fagforeninger (med deltagelse av norske fagforeninger). Dette gir internasjonalt konkurransedyktige lønnskostnader for NIS-skip og betydelig lavere lønnskostnader enn på skip registrert i NOR.

### **3.4 Om markedsregulering for skipsfarten**

Med få unntak er det ingen markedsadgangsbegrensninger eller fartsområdebegrensninger for internasjonal skipsfart (sjøtransport mellom land).

De aller fleste land har imidlertid regler som reserverer adgangen til å drive innenriks sjøtransport for skip registrert i eget nasjonalt register (såkalt kabotasjeregulering). I tillegg gjelder det ofte krav om lokalt innhold på de fleste lands kontinentalsokler.

Et eksempel er den såkalte "Jones Act" i USA, som stiller krav om at et skip ikke bare må være amerikansk registrert, men også amerikansk bygget, eid og bemannet for å kunne drive sjøtransport mellom amerikanske havner eller virksomhet på amerikansk sokkel. I Brasil er kabotasje reservert for brasiliansk flaggede fartøyer som opereres av brasilianske rederier. Utenlandsk registrerte skip kan etter søknad om tillatelse delta i kabotasje når de leies inn av et brasiliansk rederi. Tilsvarende regulering finnes i Mexico. Australia har også et restriktivt system for bruk av utenlandske skip i innenriksfart, med mulighet for tidsbegrenset lisens og med krav om australske lønns- og arbeidsvilkår.

Norge, Storbritannia, Nederland, og Danmark representerer unntak med lang tradisjon for en liberal skipsfartspolitik uten restriksjoner for utenlandske skips adgang til å drive sjøtransport mellom nasjonale havner. På den annen side har skip registrert i det danske internasjonale registeret (DIS) ikke adgang til å frakte passasjerer i regulær fart mellom danske havner.

#### **3.4.1 Fartsområdebegrensning for NIS-skip**

I forbindelse med etablering av NIS-registeret i 1987 ønsket Stortinget å skjermeh norsk innenriksfart og NOR-skip fra konkurranse fra det nye registeret. Det ble derfor vedtatt begrensninger i fartsområdet for NIS.

I henhold til NIS-loven § 4 første ledd tillates ikke skip registrert i NIS å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i denne sammenheng også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Kongen kan imidlertid ved forskrift fastsette et

annet fartsområde, jf. NIS-loven § 4 annet ledd. Kongen kan også fastsette fartsområdet for fartøyer mv. i petroleumsvirksomhet, jf. NIS-loven § 4 tredje ledd og forskrift av 30. juni 1987 nr 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

Ved behandlingen av NIS-loven i Stortinget i 1987 var komiteen ”enig i at adgangen til registrering i NIS knyttes til utenriksfart”, se Innst.O.nr.74 (1986-87) vedr. § 4 om begrensning av fartsområde. Det ble videre uttalt: ”Komiteen vil spesielt påpeke situasjonen for norske kombinerte passasjer- og lasteskip som ferdes mellom Norge og utlandet. Komiteen er enig med departementet i at det i utgangspunktet ikke er naturlig å inkludere disse skip i de kategorier som kan registreres i NIS. På den annen side kan konkurransesituasjonen for skip endres raskt. Komiteen mener derfor det er ønskelig at det kan foretas hurtige justeringer av fartsområdet dersom omstendighetene skulle tilsi slike endringer.”

Det kan gis dispensasjoner fra fartsområdebegrensningene, etter to ulike regelsett for henholdsvis lasteskip og fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten.<sup>5</sup>

Verken NOR- eller utenlandsk registrerte skip har fartsområdebegrensninger i norske farvann.

### 3.4.2 Fartsområdebegrensning og adgang til EU-markedet

I EØS-området er markedet for innenriks sjøtransport liberalisert gjennom den såkalte ”Kabotasjeforordning 3577/92”. Forordningen gir alle EØS-registrerte skip med rett til å drive nasjonal innenriksfart i eget land tilsvarende rett i andre EØS-land. Forordningen omfatter transport av last og passasjerer mellom fastlandshavner, til øyer og forsyningstjenester offshore. Når det gjelder vilkår for mannskap er hovedregelen at ansvaret for regulering tilligger den stat der fartøyet er registrert (flaggstaten). Medlemslandene har fortsatt mulighet til å begrense adgangen til nasjonal innenriksfart for ikke EØS-registrerte skip.

EU/EØSs kabotasjeforordning 3577/92 gir NOR-registrerte skip anledning til å drive innenriksfart i alle EØS-land. Ettersom NIS-skip ikke har rett til å drive norsk innenriksfart, har de heller ikke rett til innenriksfart i andre EØS-land. NIS-skip har imidlertid adgang i enkelte nord-europeiske lands innenriksfart på basis av enten bilaterale avtaler (Finland, Sverige og Tyskland) eller fri markedsadgang (Danmark, Nederland og Storbritannia).

---

<sup>5</sup> **Lasteskip:** Det er Sjøfartsdirektoratet som i henhold til forskrift behandler dispensasjonssøknader for lasteskip. Det er blant annet et vilkår at frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg, at slik transport fører til en rasjonell utnyttelse av tilgjengelig tonnasje og at det ikke medfører uønskede konsekvenser for NOR-skip. Søknadene forelegges iht. forskrift skipsfartsnæringens organisasjoner til uttalelse. Finner direktoratet at vilkårene for å gi dispensasjon er oppfylt, og det ikke er kommet inn begrunnede innvendinger ift. vilkårene om rasjonell utnyttelse og virkninger for NOR-skip fra organisasjonene, kan dispensasjon gis. De siste fem årene er det innvilget totalt 80 dispensasjoner, fordelt på 42 fartøy. De fleste, 74, av dispensasjonene har hatt gyldighet for 2 år. De resterende seks dispensasjoner er gitt for kortere perioder (1 – 3 mnd). Per 4. mars 2014 var det 30 aktive dispensasjoner; 14 til LPG-skip, 6 til fryse- og kjøleskip, 8 til kjemikalie/oljeskip og 2 til skip som frakter flytende kjemisk/gass.

**Petroleumsvirksomhet:** Det er Nærings- og fiskeridepartementet som behandler dispensasjonssøknader for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet. Tillatelse for NIS-skip til fart på norsk kontinentalsokkel kan unntaksvis gis spesielle fartøystyper i særoppdrag. Nærmere vilkår for vurdering av dispensasjonssøknaden er ikke gitt i forskriften. I praksis legges det imidlertid vekt på hvor akutt behovet for skipet er, hvorvidt det er tilgjengelig tonnasje i NOR som kan utføre oppdragene og hvilken tilknytning skipet/rederiet har til Norge. Det er fast praksis at alle slike søknader forelegges Norges Rederiforbund og sjømannsorganisasjonene for uttalelse før vedtak fattes. Siden 2007 er det totalt innvilget 11 søknader. Ingen søknader er avslått og dispensasjon er innvilget for perioder mellom en uke og fire måneder.

Forordning 3577/92 ble først inkludert i EØS-avtalen i 1997, etter at et blokkerende mindretall anført av Hellas lenge hadde hindret inkludering. Bakgrunnen var frykt for konkurranse fra NIS-skip med lave mannskapskostnader i f. eks. gresk innenriksfart, dersom Norge på et senere tidspunkt ville oppheve fartsområdebegrensningen. For å få til en løsning avga Norge en erklæring om at en ikke hadde til hensikt å foreta endringer i NIS-loven. Erklæringen kan muligens innebære en politisk begrensning i forhold til om eventuell åpning for NIS-skip til norsk innenriksfart automatisk vil gi rett til innenriksfart i andre EU-land.

## 4 Rammebetingelser og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

### 4.1 Statsstøtteretningslinjer og rederiskatt

Med hjemmel i EU/EØS-statsstøtteregulativ er det åpnet for særlige rammebetingelser for europeisk skipsfart<sup>6</sup>. Både den norske tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og rederiskatteordningen er godkjent av ESA i tråd med gjeldende regelverk.

Den norske rederiskatteordningen ble innført med virkning fra og med inntektsåret 1996, der inntekter fra drift av nærmere definerte fartøyer ikke ble ordinært skattlagt før midlene ble tatt ut av selskapet eller selskapet trådte ut av ordningen. Ordningen var derved skatteutsettende, og innebar ikke et endelig skattefritak. I 2007 ble rederiskattordningen lagt om slik at det nå gis et endelig fritak for ordinær skatt for skipsfartsinntekter opptjent under rederiskatteordningen. Selskaper innenfor ordningen svarer en tonnasjeskatt til staten, beregnet etter selskapenes nettotonnasje. Ordningen anses nå som konkurransedyktig i forhold til tilsvarende ordninger i andre land.

### 4.2 Generelt om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Det norske lønnsnivå, skatter og sosiale avgifter for sjøfolk er høyere enn det som råder internasjonalt. For å kompensere for dette ble det i 1993/94 innført en tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk<sup>7</sup>. Tilskuddsordningen er hjemlet i forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk<sup>7</sup>, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med hjemmel i Stortingets årlige budsjettvedtak. Forskriften viser til at formålet med ordningen er å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt sikre rederiene konkurransedyktige rammevilkår. Ordningen sikrer også maritim kompetanse til øvrige deler av den maritime næringsklyngen. Andre sammenlignbare stater har lignende ordninger.

Ordningen er godkjent av EFTAs overvåkningsorgan ESA i tråd med statsstøtteretningslinjer for maritim transport. Tilskuddsordningen gjelder for skip over 100 bruttotonn som driver maritim transport som definert i statsstøtteretningslinjene. Tilskudd gis for sjøfolk om bord på norskregistrerte skip som er omfattet av skipsarbeidsloven.

Som *refusjonsberettigede sjøfolk* regnes sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge eller annet EU/EØS-land og som er skattepliktig eller trygdepliktig til Norge for inntekt opptjent om bord og som har rett til sjømannsfradrag<sup>8</sup>. Inntekten til sjømannen må være innberettet til Pensjonstrygden for sjømenn med 30 dager i hver måned av terminen det søkes tilskudd for.

Opprinnelig bestod tilskuddsordningen av en prosentvis refusjon av rederiets lønnsutgift (refusjonsordningen), men er senere utvidet til en nettolønnsordning med full refusjon av rederiets innbetaling av norsk forskuddstrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift.

---

<sup>6</sup> Jf. Europakommisjonens og ESAs ”State Aid Guidelines for Maritime Transport”

<sup>7</sup> FOR-2005-12-21-1720

<sup>8</sup> Skatteloven §14. *Tidfesting av inntekt og fradrag i inntekt*



### 4.3 Refusjonsordningen for skip i NOR og NIS

Den opprinnelige tilskuddsordningen ble innført i 1993 og var utformet som en refusjonsordning. Den senere nettolønnsordningen har redusert bruken og betydningen av refusjonsordningen, som nå bare utgjør om lag 2 prosent av utbetalingene over tilskuddsordningen. I de senere år har refusjonsordningen nesten utelukkende vært benyttet av skip i NIS.

NIS-skip i refusjonsordningen må ha en bemanning med minimum 8 stillinger, eller med minst halvparten refusjonsberettigede sjøfolk. Stillingene skal minst være skipsfører, overstyrmann, maskinsjef, førstemaskinist, to voksne underordnede og to opplæringsstillinger. For mindre skip er det utarbeidet en egen fordelingsnøkkel der krav til refusjonsbemanning er relatert til skipets sikkerhetsbemanning<sup>9</sup>.

Det gis en prosentvis andel tilskudd til rederiet av den enkelte arbeidstaker sin bruttolønn/pensjonsgivende inntekt per termin<sup>10</sup>:

- 9,3 % refusjon av innberettet bruttolønn/pensjonsgivende inntekt for brønnbåter og skip i petroleumsvirksomhet per sjømann per termin.
- 12 % refusjon av innberettet bruttolønn/pensjonsgivende inntekt for lasteskip, passasjerskip og slepebåter som *ikke* driver i petroleumsvirksomhet per sjømann per termin.
- I særskilt ordning gis det også tilleggsrefusjon for enkelte opplæringsstillinger.

### 4.4 Nettolønnsordningen

Nettolønnsordningen gjelder bare for NOR-registrerte skip som møter internasjonal konkurranse og deles inn i fire segmenter:

- nettolønnsordning for bemanningen som omfattes av skipenes alarminstruks på **passasjerskip i utenriksfart** i NOR.
- nettolønnsordning for sikkerhetsbemanning på **skip i petroleumsvirksomhet (offshorefartøy)** i NOR, blant annet forsyningskip, bøyelastere, skip for skyting av seismikk, skip for hjelpe- og beredskapstjeneste samt skip som utgjør base for dykkarbeid av mennesker eller ROV og AUV. Skipet må ha et oljeselskap som oppdragsgiver og oppdraget må være knyttet til en konkret installasjon.
- nettolønnsordning for sikkerhetsbemanning på **øvrige fartøyer i NOR** (lasteskip, brønnbåter, passasjerskip og slepebåter).
- nettolønnsordning for sikkerhetsbemanningen på **passasjerskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes**.

Innenriks ferge- og hurtigbåtvirksomhet omfattes ikke av ordningen.

For hvert skip skal det i gjennomsnitt over året være tilknyttet minst 2 personer under opplæring. Som opplæringsstilling regnes lærling, kadett og junioroffiser. Opplæringsstillingene skal komme i tillegg til sikkerhetsbemanningen. Rederiet kan fritt

---

<sup>9</sup> Nærmere forklart i 'Veiledning for tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk (Refusjonsordningene)', pkt. 14.2

<sup>10</sup> Nærmere forklart i 'Veiledning for tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk (Refusjonsordningene)', pkt. 13-14

plassere personer i opplæringsstilling mellom rederiets skip, forutsatt at skipene er omfattet av ordningen.

For å dempe trenden med raskt økende utbetalinger over statsbudsjettet, ble det i juli 2008 innført et tak på utbetalinger på 198 000 kr per ansatt per år. Taket har ikke vært justert siden.

#### 4.5 Oversikt over tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (2013)

	Omfattet siden	Antall rederier	Antall fartøyer	Refusjonsberettigede sjøfolk (herav sertifikatpliktige <sup>11</sup> )	Utbetalinger
Passasjerskip i utenriksfart i NOR	01.06.2002	1	6	1 580 (10%)	231 mill. kr
Skip i petroleumsvirksomhet i NOR	01.06.2003	30-40	200-210	7 000 (55%)	1 050 mill. kr
Øvrige skip i NOR (Kystfart)	2006	90-100	170-180	1 900 (45%)	260 mill. kr
Passasjerskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes	01.07.2007	1	11	1 030 (17%)	118 mill. kr
Refusjonsordningen (særskilt og ordinær NOR/NIS)	1993/1994	12	26	590 (40%)	28 mill. kr
Totalt				12 100	1 687 mill. kr

<sup>11</sup> Iht. gjeldende STCW-krav

## 5 Sysselsetting, kompetanse og rekruttering

### 5.1 Sysselsetting

Norske rederier kontrollerer nærmere 1 400 skip innen kystfart, innenriks ferge- og passasjertrafikk, utenriksferger og maritim offshore, med om lag 31 900 sysselsatte sjøfolk. Av disse er nærmere 18 300 nordmenn. Vel 87% av disse (16 011) er sysselsatt på NOR-skip. Maritim offshore og innenriks rutefart er de viktigste sysselsettingssegmentene for norske sjøfolk<sup>12</sup>.

Sysselsetting per segment:

Sysselsetting	NIS		NOR		Utenlandsk flagg		Totalt		
	Nordmenn	Utlendinger	Nordmenn	Utlendinger	Nordmenn	Utlendinger	Nordmenn	Utlendinger	Totalt
Kyst – fraktfart	59	576	1 844	78	104	2 743	2 007	3 397	5 404
Kyst – rutefart	0	0	5 143	100	0	0	5 143	100	5 243
Utenriksferger	0	0	2 000	0	0	0	2 000	0	2 000
Maritim offshore	700	2 800	7 000	275	1 400	7 280	9 100	10 355	19 455
Sum	759	3 376	15 987	453	1 504	10 023	18 250	13 852	32 102

### 5.2 Betydningen av maritim kompetanse for maritim verdiskaping

Tilgang på kompetanse er viktig for å opprettholde og utvikle konkurranse- og verdiskapingsevne både til sjøs og for landbaserte maritime bedrifter.

Norsk skipsfart har en unik kombinasjon av aktive eiere på jakt etter nye og lønnsomme løsninger og dyktige sjøfolk med praktisk erfaring. Aktørene i bransjen oppgir at det er kundene som er den desidert viktigste kilden til innovasjon. Sammen med en kultur for innovasjon og uformelle kommunikasjonslinjer gir det et effektivt grunnlag for å skape nye løsninger. Dette samspillet bekreftes i forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge», Menons verdiskapingsrapporter for maritim næring, samt Menons utredning<sup>13</sup> for utvalget.

Erfaringsbasert kompetanse sikrer at innovasjonsimpulsene er behovs- og brukerbasert, slik at forskning, teknologi- og produktutvikling blir relevant og kan kommersialiseres og implementeres raskt. Dette omtales som en forutsetning for at næringen skal beholde sin internasjonale konkurransevne gitt det høye lønnsnivået i Norge.

Studier gjennomført i Danmark<sup>14</sup> viser at en stor andel av arbeidstakere med operativ erfaring etter hvert går over i stillinger innen den landbaserte maritime næringen og bidrar til verdiskaping der.

<sup>12</sup> Kilde: Rederi- og sjømannsorganisasjonene i utvalget

<sup>13</sup> 'Utredning om fartsområdebegrensningene og nettolønnsordningen', Menon Business Economics, prosjekt 610, juni 2014

<sup>14</sup> Søfartsstyrelsen, "Forløbsanalyse for danske søfarende – rekruttering, uddannelse og beskæftigelse" (2003)

### 5.3 Næringens kompetanse- og rekrutteringsbehov

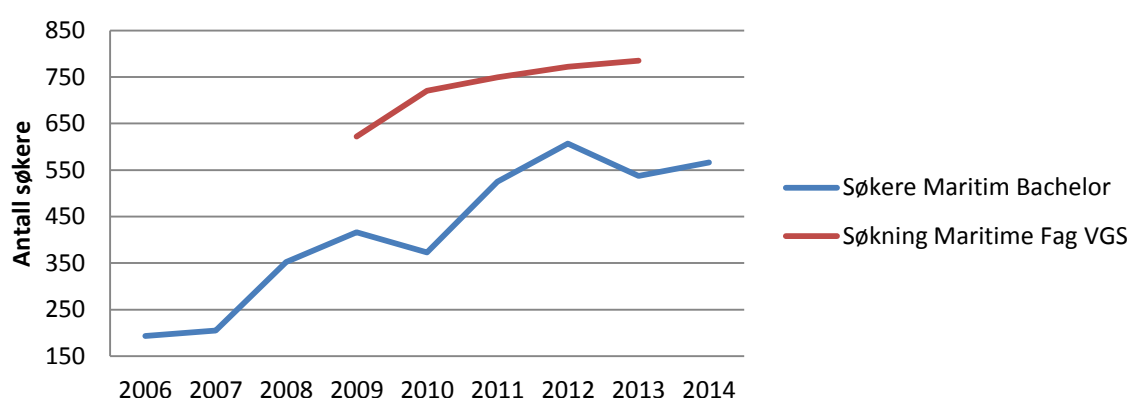
Norges kombinasjon av akademisk og erfaringsbasert kompetanse er unik i verdenssammenheng og kanskje ett av våre aller viktigste konkurransefortrinn internasjonalt.

Fafo-rapporten «Fra sjø til land» (2012) konkluderte med at praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen er av vesentlig betydning både for innovasjon og sysselsetting i landbaserte maritime virksomheter.

Denne rapporten ble fulgt opp året etter med Fafo-rapporten «Det gamle landet og havet». Den tok utgangspunkt i den maritime næringens bekymring for at det skal oppstå mangel på norske sjøfolk frem mot 2020 og undersøkte det faktiske rekrutteringsbehovet i et lengre perspektiv. Basert på en nettbasert undersøkelse og kvalitative intervjuer med representanter for næringen og de maritime utdanningsinstitusjonene satte rapporten fokus på hvilke rekrutteringsbehov det oppgis å være i de ulike segmentene, lekkasjen mellom segmentene og hvor lenge sjøfolk seiler. Videre satte rapporten fokus på hvilke virkemidler segmentene brukte for å rekruttere og beholde sjøfolk, samt kapasiteten til de maritime utdanningsinstitusjonene, der det anslås at den maritime næringen trenger nesten 10 000 nye sjøfolk frem til 2020. Rapporten viser for øvrig at det er bred enighet i rederiene om at tilgangen på kvalifisert personell er utfordring nummer én i fremtiden, større enn internasjonal konkurranse og politiske rammebetingelser.

### 5.4 Utvikling i søknads- og opptakstall for maritim utdanning

Søkningen til maritim utdanning har vært i kraftig vekst siden 2005 både i videregående og i høyere utdanning<sup>15</sup>. Dette viser at stadig flere ungdommer ønsker en maritim karriere. Omdømmet til skipsarbeideryrket er positivt og næringen har nesten doblet antallet opplæringsstillinger de siste 10 årene. Likevel har veksten vært såpass rask at næringen ikke klarer å skaffe mange nok opplæringsstillinger. Fortsetter utdanningsinstitusjonene å tilby det samme antall studieplasser som i dag, viser «Det gamle landet og havet» at det frem mot 2020 vil uteksamineres om lag 5 000 sjøfolk.



Kilder: Utdanningsdirektoratet (VGS) og Samordna opptak (Maritim Bachelor)

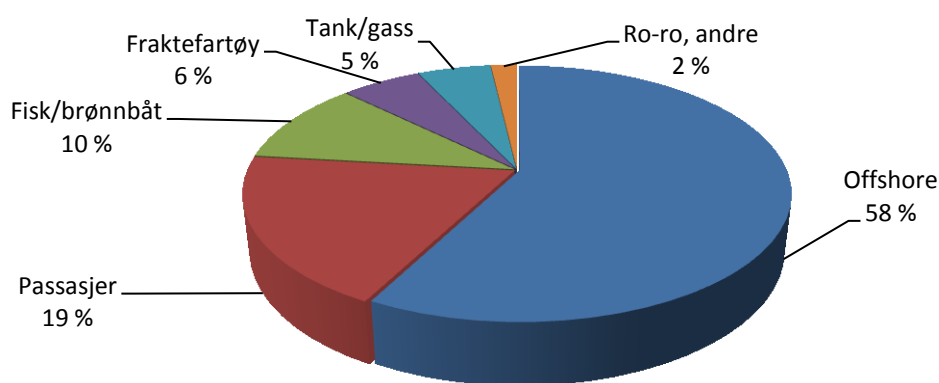
<sup>15</sup> Tall fra Samordna opptak og Utdanningsdirektoratet

## 5.5 Tilskudd til opplæringsstillinger gjennom Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK)

Rederier omfattet av nettolønnsordningen bidrar til å finansiere tiltak for rekruttering og opplæring av sjøfolk ved å innbetale 500 kr per ansatt per måned til et kompetansecfond forvaltet av SNMK. I 2013 utbetalte SNMK over 63 mill. kr i tilskudd til om lag 2 660 opplæringsplasser til nær 200 rederier. Dette er en økning fra rundt 1 000 stillinger i 2004. I tillegg ble det i 2013 utbetalt 7,5 mill. kr til kompetansehevings- og rekrutteringstiltak, samt prosjekter innen HMS i de maritime næringene. NOR-flåten utgjør 95% av alle opplæringsstillinger i den norskregistrerte flåten. I NIS-flåten er det i dag 145 lærlinger og kadetter.

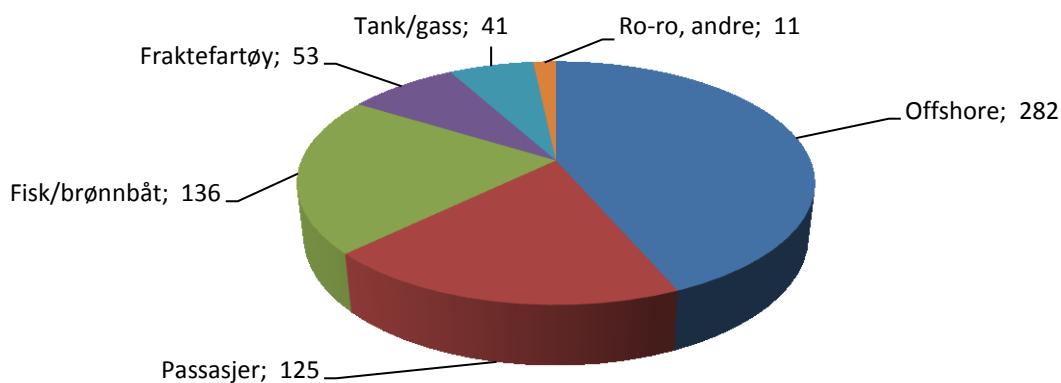
### 5.5.1 Fordeling av opplæringsstillinger per segment

(per første termin – 2013)



### 5.5.2 Antall skip med lære plasser per segment

(per første termin – 2013)



SNMK anslår på bakgrunn av inntakstallene til de maritime skolene at det i 2017 trengs om lag 200 flere opplæringsstillinger enn i dag, dersom de som fullfører utdanningen skal kunne få en opplæringsstilling, utløse sine sertifikater og komme i jobb.

## 5.6 Krav om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip i varig norsk kystfart

Som nevnt under kap. 3.4.1 er det ingen fartsområdebegrensning for utenlandskregistrerte skip i norske farvann. Med virkning fra 1. mai 2010 har imidlertid forskrift om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsforskriften) § 6-6<sup>16</sup> regler om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandsk registrerte skip som har en regulær eller vesentlig virksomhet i fart mellom norsk havner. I form av utfyllende retningslinjer<sup>17</sup> er dette definert som følger: *”Regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner vil være virksomhet i en sammenhengende tre måneders periode. Perioden avbrytes ikke ved inntil to kortvarige enkeltreiser eller oppdrag til andre land med kortere samlet varighet enn 10 dager”*.

Utlendingsforskriften § 1-3 b) fastslår at det vil bli gitt oppholdstillatelse uten behovsprøving, og at mannskapet kan arbeide mens søknaden behandles. For utenlandsk mannskap som får oppholdstillatelse vil det være krav om norske arbeids- og lønnsvilkår. Utlendingsforskriften § 1-1 sjette ledd, inneholder unntak fra kravet om oppholdstillatelse for mannskap på skip registrert i EØS-land, utenlandsk registrerte cruiseskip og sjøfolk som er omfattet av bilaterale skipsfartsavtaler. I tillegg er mannskap fra EØS-land unntatt fra kravet, uavhengig av skipsregister. Av nevnte retningslinjer fremgår også at kravet ikke gjelder for fart til og fra norsk sokkel.

Kravet innebærer en restriksjon for mannskap fra land utenfor EØS-området på skip registrert utenfor EØS-området og som ønsker å arbeide i norsk innenriksfart i perioder som er lengre enn 3 måneder. Det er politiet som håndhever krav om oppholdstillatelse.

Det er ikke registrert søknader om oppholdstillatelse siden kravet ble innført.

## 5.7 Allmenngjøring

Allmenngjøringsloven<sup>18</sup> har som formål å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har og å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet. Loven hjemler at landsomfattende tariffavtale, helt eller delvis, kan gjøres gjeldende for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art avtalen omfatter.

Lovens virkeområde omfatter NOR-registrerte skip, men ikke NIS- eller utenlandsk registrerte skip. Spørsmålet om allmenngjøringslovens virkeområde kan utvides til å gjelde utenlandske skip er folkerettslig komplisert og uavklart. Det berører prinsipielle spørsmål i

---

<sup>16</sup> **Utlendingsforskriften § 6-6 Oppholdstillatelse til sjøfolk.** ”Arbeidstakere om bord på utenlandsk registrert skip som tar om bord gods eller passasjerer i en norsk havn og leverer godset eller setter i land passasjerene i annen norsk havn, kan få oppholdstillatelse. Dette gjelder for skip som har en regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner, og ikke for skip som bare leilighetsvis deltar i slik virksomhet. Utlendingsdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer. Tillatelsen gjelder arbeid for en bestemt arbeidsgiver, og den danner ikke grunnlag for permanent oppholdstillatelse.”

<sup>17</sup> UDI rundskriv RS 2010-179 av 01.05.2010

<sup>18</sup> Lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler

havretten knyttet til balansen i reguleringskompetanse mellom flaggstat og kyststat. EØS-retten setter også begrensninger for handlingsrommet, se kap. 3.4.2 om kabotasje regulering.

### **5.8 Krav til lønns- og arbeidsvilkår i kontrakter med offentlig oppdragsgiver**

Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter, som er gitt med hjemmel i lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser § 7, har som formål å bidra til at ansatte i virksomheter som utfører tjenester for offentlige oppdragsgivere, ikke har dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler (jf. § 1). Forskriften er generell og omfatter også alle former for transport. Forskriften gjelder statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer (jf. § 3) ved tildeling av tjenstekontrakter som overstiger 1 mill. kr (for statlige myndigheter) og 1,55 mill. kr (for andre offentlige oppdragsgivere), jf. § 4. Det følger av forskriften § 5 at oppdragsgiver i sine kontrakter skal stille krav om at ansatte hos leverandører og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har lønns- og arbeidsvilkår i samsvar med allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler.

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) oppstiller i § 7 et krav til "løyve" for å transportere passasjerer i fast rute med fartøy over 8 meter. I § 8 femte ledd er det oppstilt krav om at den "som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke". Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.

## 6 Språkkrav

### 6.1 Passasjerskip i rutefart på norske havner

For norskflaggede skip er kravet at sjøfolk som i beredskapssituasjoner eller nødssituasjoner skal rettledde passasjerer på passasjerskip som går i rutefart til norsk havn skal beherske engelsk og et skandinavisk språk. Dette kravet ble innført etter Scandinavian Star-ulykken i 1990. Dersom flertallet av passasjerene på ruten ikke er skandinaviskspråklige eller engelskspråklige, skal sjøfolkene kunne kommunisere med passasjerene på et språk passasjerene behersker i en beredskaps- eller nødssituasjon<sup>19</sup>. Tilsvarende språkkrav gjelder også som del av vertsstatskontrollen med roro-ferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetraffic uansett flagg<sup>20</sup>.

### 6.2 Virksomhet på norsk sokkel

Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften) har i §14 følgende bestemmelse om bruk av norsk språk:

*”Norsk språk skal brukes i størst mulig grad i virksomheten. Andre språk kan brukes dersom det er nødvendig eller hensiktsmessig for å gjennomføre virksomheten, og det ikke går på bekostning av sikkerheten.”*

Siden skip med fart på norsk sokkel inngår i «virksomheten» når de befinner seg på sokkelen, må pliktsubjektene etter forskriften, dvs. først og fremst operatørene, sørge for at forskriftens språkkrav følges om bord under virksomhet på norsk sokkel. Det er derfor vanlig at operatøren eller andre oppdragsgivere i kommersielle kontrakter med rederier stiller krav om at mannskapet skal beherske skandinavisk språk og engelsk. Dette gjelder særlig for lengre kontrakter (varighet utover noen måneder) og for beredskapsfartøy<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Jf. forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 11 fjerde ledd, med hjemmel i lov 16. februar nr. 9 2007 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

<sup>20</sup> Jf. forskrift om kontroll med roroferger, hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetraffic (vertsstatskontroll) § 7 tredje ledd (ajourført versjon). Kravet er basert på EU direktiv 2008/106/EF artikkel 18

<sup>21</sup> Kilde: Statoil og Fearnley Offshore Supply

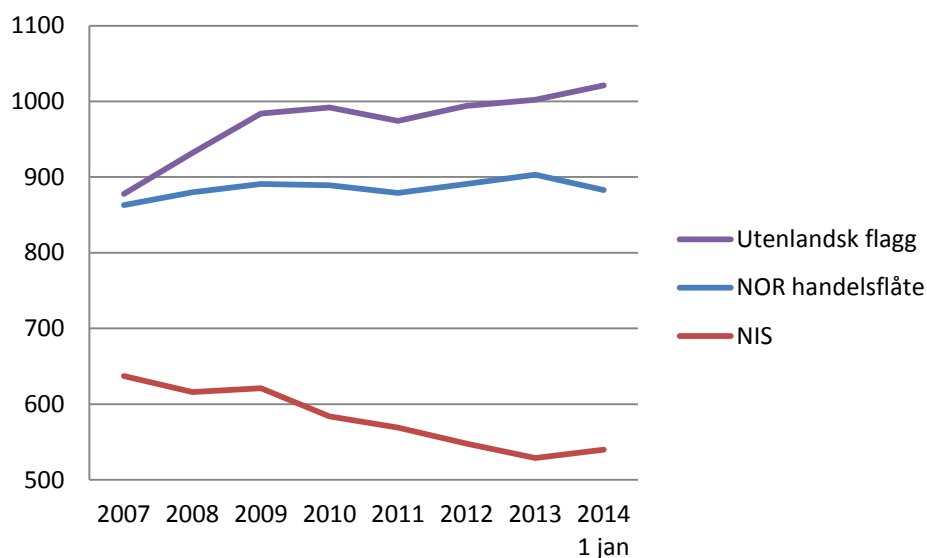


## 7 Utvikling i den norske flåten i de senere år

Den norskkontrollerte handelsflåten besto per januar 2014 av 2 444 skip, inkludert 540 i NIS, 883 i NOR handelsflåte og 1 021 skip registrert under utenlandsk flagg<sup>22</sup>.

Den utenlandskregistrerte andelen av den norskkontrollerte handelsflåten har økt fra 38% til 42% i perioden 2007-2014. Antall skip i handelsflåten i NOR har vært forholdsvis stabilt, mens antall skip i NIS er redusert med 100 og den norskkontrollerte flåten under utenlandsk flagg har økt med 143 skip.

### 7.1 Oversikt over utviklingen i antall skip i norskkontrollert flåte:



Målt i tonnasje er NIS-flåten redusert fra 20,8 mill. dwt.<sup>23</sup> i 2007 til 18,4 mill. dwt. per 01.01.2014. Dette er en nedgang på 11,5%. Tonnasjen i NOR utenriksflåte er i samme periode redusert med 61,6%, mens norskkontrollert tonnasje under utenlandsk flagg har økt med 28,8%. Den samlede norskkontrollerte utenriksflåten har hatt en økning i tonnasje på 2,8%, fra 40,0 mill. dwt. til 40,65 mill. dwt. i perioden 2007 til 01.01.2014.

For NOR handelsflåte er det vanskelig å trekke ut tall fra 2007 pga omlegging av datasystemene. Bruttotonnasjen (bt) i handelsflåten i NOR ble i perioden 2008-2014 redusert med 23%, fra 2,57 mill. bt. til 1,98 mill bt., samtidig som antall skip økte med 0,3%.

<sup>22</sup> Kilder: Skipsregisterne for NOR og NIS og Norges Rederiforbund for norsk kontrollert flåte under utenlandsk flagg

<sup>23</sup> Deadweight tonnage (Dødvekttonn)

## 7.2 Oversikt over utviklingen i NIS-registrerte skip etter eierskap og skipstype

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>	<i>Skip</i>
<b>Norskeid</b>							
Tankskip	138	148	148	135	126	129	131
Bulkskip	41	61	60	66	67	70	71
Stykkogods-/andre tørrlastskip	136	131	124	116	106	92	97
Passasjerfartøy	4	5	6	7	6	4	3
Offshoreskip	36	40	53	76	85	82	94
Slepefartøy og redningsfartøy	-	-	-	-	-	-	-
Fiske- og fangstfartøy	-	-	-	-	-	-	-
Spesialfartøy og hjelpefartøy	-	-	-	-	-	-	-
Annet	-	-	-	-	-	-	-
<b>Utenlandskeid</b>							
Tankskip	127	128	96	83	80	76	70
Bulkskip	25	8	6	7	4	3	5
Stykkogods-/andre tørrlastskip	47	49	37	24	22	18	13
Passasjerfartøy	4	2	3	2	2	2	-
Offshoreskip	7	5	4	9	9	11	16
Slepefartøy og redningsfartøy	-	-	-	-	-	-	-
Fiske- og fangstfartøy	-	-	-	-	-	-	-
Spesialfartøy og hjelpefartøy	-	-	-	-	-	-	-
Annet	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: SSB

Tabellen gir en detaljert fremstilling av utviklingen i NIS-flåten de senere år. Det har vært en betydelig reduksjon i antall skip innenfor tank/stykkogods/andre tørrlastskip segmentene (32%). Samtidig har det vært en sterk økning (70%) i antall offshoreskip i NIS. Det er også verd å merke seg at antall utenlandskeide skip i NIS-flåten er halvert i perioden 2007-12, mens antall norskeide skip er stabilt.

### 7.3 Flåtestørrelse og innflytelse i internasjonale organisasjoner

Utviklingen som er fremstilt i ovenstående figur og tabell har betydning for Norges posisjon i internasjonale fora som IMO og ILO. Norges rolle som en betydelig og innflytelsesrik maritim nasjon avhenger av omfanget av tonnasje under norsk flagg, i tillegg til et kompetent og faglig sterkt maritimt miljø. Norge har økt sin andel av verdensflåten innenfor segmenter som offshorefartøyer med høy verdi og inntektpotensiale, men med beskjeden tonnasje. Samtidig er det redusert norsk andel innen flåtegrupper som tank-, bulk- og tørrlastskip med stor tonnasje. Den norske registrerte flåtens andel av verdenstonnassen er redusert fra 2,3% i 2007 til 1,3% i 2013<sup>24</sup>. Dette gir på sikt utfordringer ettersom flåtestørrelsen i IMO ikke baseres på antall fartøy under det nasjonale flagget, men av den samlede tonnassen i den nasjonale flåten.

<sup>24</sup> Tall basert på UNCTAD Review of Maritime Transport 2007 og 2013 (dwt)

# DEL II: Nærmere vurdering

## 8 Kystfart

### 8.1 Den norsk kontrollerte flåten

I denne rapporten defineres kystfart å omfatte både sjøtransport mellom havner i Norge (innenriksfart) og mellom norske havner i kombinasjon med havner i Europa og omfatter både gods og innenriks passasjer/rutetransport. Utenriksferger omhandles i kapittel 10.

Det foreligger ingen etablert statistikk for den norsk kontrollerte kystfartsflåten som definert over. Utvalget anslår imidlertid at den relevante flåte per april 2014 teller i størrelsesorden 1 000 fartøy. Av disse inngår vel 500 skip i fraktesflåten (stykkgoods, bulk, tank, fôr- og brønnbåter), 200 passasjer- og bilferger<sup>25</sup>, 120 hurtigbåter og 11 hurtigruteskip i innenriks passasjer- og rutefart, samt vel 160 andre skip (bukser-, bergings- og slepebåter, samt redningsskøyter). En stor andel av rederiene i fraktesfarten er små og mellomstore bedrifter.

#### Oversikt rederiorganisasjon, flaggvalg og sysselsetting i nærskipsfartsflåten

			Flagg <sup>26</sup>			Sysselsetting <sup>27</sup>		
	Antall rederier <sup>28</sup>	Antall skip	NIS	NOR	Uten landsk flagg	Sjøfolk bosatt i Norge	Utl.	Antall sjøfolk
Fraktesfartøyenes Rederiforening	105	237	9	191	37	1 860	742	2 602
Norges Rederiforbund	17	125	34	1	90	150	1 870	2 020
Ikke-organiserte rederier <sup>29</sup>	1	82	-	-	82	5	785	790
NHO Sjøfart	30	371	-	371	-	5 155	100	5 255
Hurtigbåtenes Rederiforening <sup>30</sup>	75	120	-	120	-	-	-	250
Sum	197	935	43	683	209	7 170	3 497	10 917

I rederi som driver kystfart og som er medlemmer av de norske rederiorganisasjonene er det ansatt vel 10 000 sjøfolk; i tillegg kommer minst 800 sjøfolk hos ikke-organiserte rederi. Vel 7 000 av disse sjøfolkene er bosatt i Norge, og nesten samtlige er ansatt på NOR-skip. Et stort flertall av disse (vel 5 000) er ansatt om bord på rutegående ferger og hurtigbåter, samt Hurtigruten. Om lag 2 000 sjøfolk bosatt i Norge er sysselsatt i fraktesfarten.

Det anslås at nærmere 1/5 av sjøfolkene<sup>31</sup> om bord på NOR-skip i fraktesfart er utlendinger ansatt på norske lønns- og arbeidsvilkår, men ikke bosatt i Norge. På norsk kontrollerte skip

<sup>25</sup> Kilde: Miljørisikoreport 2012

<sup>26</sup> Opplysninger fra statistikkansvarlige fra utvalgsmedlemmenes organisasjoner

<sup>27</sup> Opplysninger fra statistikkansvarlige fra utvalgsmedlemmenes organisasjoner

<sup>28</sup> Opplysninger fra presentasjonene i utvalget

<sup>29</sup> Dette tallet inkluderer bare rederiet Wilsons eide flåte. Det er også andre ikke-organiserte rederier med mindre flåter i kystfart

<sup>30</sup> Opplysninger fra presentasjonene i utvalget

under utenlandsk flagg er mer enn 95% av de ansatte utlendinger på utenlandske lønns- og arbeidsvilkår, mens vel 80% av de ansatte på NIS-skip er utlendinger.

Det knytter seg usikkerhet til antallet skip eiet av ikke-organiserte norskkontrollerte rederier. Det største ikke-organiserte norske enkeltrederiet eier en flåte på nærmere 100 skip. Totalt anslås 150-200 skip å være eiet av norskkontrollerte ikke-organiserte rederier – de aller fleste under utenlandsk flagg.

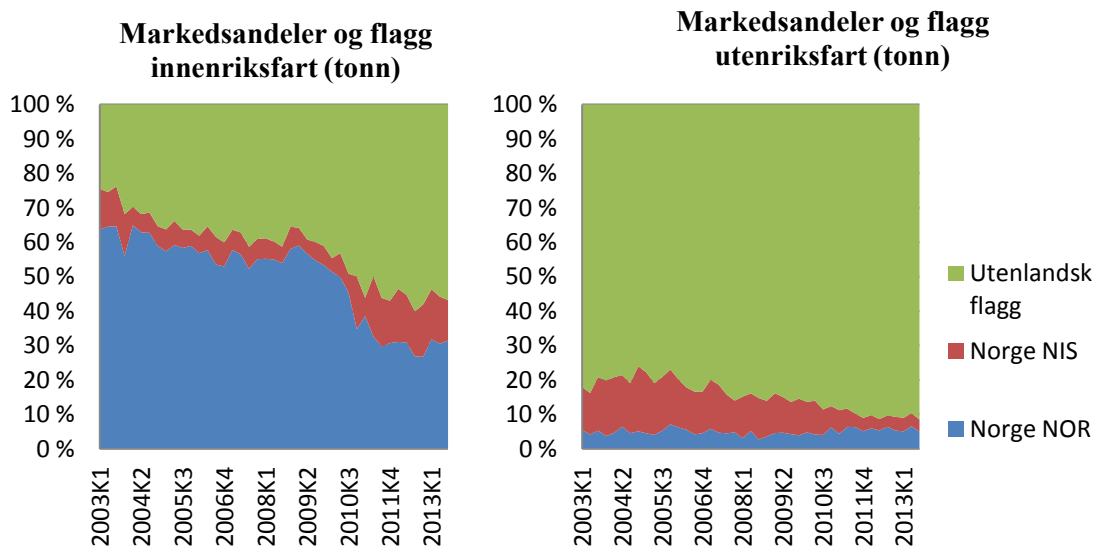
## 8.2 Situasjonsbeskrivelse

Det er sterkt kostnadspress i sjøfraktmarkedet, særlig i de minst spesialiserte segmentene for godstransport.

For innenrikstrafikken i 2013 ble 31% av godsmengden transportert av skip registrert i NOR, 13% av skip registrert i NIS, og 56% av skip registrert i utenlandske registre. For utenrikstrafikken i 2013 ble 91% av godsmengden transportert av skip med utenlandsk flagg, 3,8% av NIS-skip og 5,5% av NOR-skip.

I løpet av tiårsperioden 2003-2013 har skip med utenlandsk flagg økt sin markedsandel for norsk innenriksfart (transport mellom norske havner) om lag like mye som NOR-skip har mistet markedsandel. Frakt med NIS-skip har vært svakt økende.

For utenriksfarten (transport mellom norsk og utenlandsk havn) har skip med utenlandsk flagg økt markedsandelen om lag like mye som skip under NIS-flagg har redusert sin markedsandel. Utenriksfart under NOR-flagg har vært omtrent uendret.



Kilde: SSB

I det følgende gis en nærmere vurdering av de tre segmentene; fraktesfart, innenriks rutefart og ”andre skip”.

<sup>31</sup> Kilde: Fraktesfartøyenes Rederiforening

### 8.3 Fraktefart

Frakteflåten er det segmentet med sterkest konkurranse fra utenlandsregistrert tonnasje. En stor andel av frakteflåten driver fart mellom norske havner i kombinasjon med frakt til/fra europeiske havner. Det anslås at bare 1/3 av tørrlastskipsflåten i norske farvann går under NOR-flagg<sup>32</sup>. For tankflåten i norske farvann har under 1/10 NOR-flagg. I det spesialiserte segmentet for brønn- og fôrbåter (som betjener oppdrettsnæringen) har det imidlertid vært vekst med mange nybygg og moderne skip – 91 av totalt 93 brønn- og fôrbåter og ensilasjetankskip er under NOR-flagg.

De fleste rederier som driver i fraktefart er organisert i Norges Rederiforbund eller Fraktefartøyenes Rederiforening, men det er også et betydelig antall norskkontrollerte skip som ikke er tilknyttet en nasjonal rederiorganisasjon. Hovedtyngden av de NOR-registrerte fartøyene i denne kategorien er organisert i Fraktefartøyenes Rederiforening.

I 2013 var det om lag 1 520 sjøfolk i nettolønnsordningen for fraktefart, med en total utbetaling på om lag 230 mill. kr.

### 8.4 Innenriks rutefart

Samtlige innenriksferger og hurtigbåter har NOR-flagg og driver i et rent innenriksmarked (trafikk utelukkende mellom norske havner) på oppdrag/konsesjon fra Statens vegvesen og fylkeskommuner. Innenriksferger og hurtigbåter er på offentlige kontrakter og kvalifiserer ikke for sjømannsfradrag og nettolønnsordningen. De aller fleste rederier som driver innenriks rutefart er organisert i NHO Sjøfart.

Etter offentlig anbud har staten ved Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA inngått avtale for drift av Kystruten Bergen-Kirkenes for perioden 2012 – 2019; også disse skipene drives under NOR-flagg.

Kystrutens virksomhet er utsatt for konkurranse fra utenlandskregistrert tonnasje så vel innenfor passasjer/reiseliv- som for godssegmentet. Ruten omfattes derfor av nettolønnsordning for sikkerhetsbemanningen med om lag 1 000 refusjonsberettigede sjøfolk og en total refusjonsutbetaling på 118 mill. kr i 2013.

### 8.5 ”Andre skip”

Flåten av ”andre skip” omfatter bukser-, bergings- og slepefartøy samt redningsskøyter. Disse driver i all hovedsak ren innenriksvirksomhet under NOR-flagg og er hovedsakelig organisert i NHO Sjøfart.

Slepefartøy kan, på nærmere vilkår, omfattes av nettolønnsordning for virksomhet som finner sted utenfor havneområder. I 2013 var det om lag 280 sjøfolk i nettolønnsordningen for ”andre skip”, med en total utbetaling på om lag 30 mill. kr.

---

<sup>32</sup> Opplysninger fra presentasjonene i utvalget

## **8.6 Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår**

Offentlig fastsatte krav om norske lønns- og arbeidsvilkår («allmenngjøring») for mannskap på skip i norsk innenriks fraktestart kunne tenkes å være et virksomt virkemiddel for å sikre norske arbeidsplasser. Det er imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til om slike krav vil være forenlige med EØS- og folkeretten. Utvalget er kjent med at Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund har bestilt en juridisk utredning for å undersøke om og i tilfelle hvilket handlingsrom som finnes. Utredningen vil imidlertid ikke foreligge før etter at utvalget har avgitt sin innstilling.

For offentlig kjøp av transporttjenester fra for eksempel ferge- og hurtigbåtselskap skal statlige etater og fylkeskommuner stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved anbudsutlysninger. Se for øvrig kap. 5.8.

## **8.7 Opplæringsstillinger**

Hurtigruten og fergeflåten spiller en viktig rolle i å tilby opplæringsplasser og stiller årlig mellom 400 og 500 lærling- og kadettplasser til disposisjon for næringen. Antallet opplæringsplasser i fergeflåten har gått noe tilbake de senere år, som følge av manglende spesifisering i offentlige anbud etter at vesentlige deler av riksvegfergene ble overført til fylkeskommunene i 2010. Likeledes medfører Sjøfartsdirektoratets fortolkning og praktisering av endringene i STCW-konvensjonen 2010 at mellom 70 og 80% av fergeflåten ikke lengre gir sertifikatgivende relevant fartstid og derved ikke er aktuell som opplæring for fremtidige sjøfolk.

Medlemmene i Fraktestartøyenes Rederiforening har årlig om lag 150-200 lærlinger om bord på fartøyene. En del av fartøyene har begrensninger knyttet til plass om bord; disse bidrar til opplæringen gjennom høyere innbetaling til SNMK.

## **8.8 Språkkrav**

Det følger av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 § 11 at på passasjerskip i rutefart på norske havner må personell som skal rettlede passasjerer i beredskaps- og nødssituasjoner beherske et skandinavisk språk i tillegg til engelsk.

Det gjelder ikke særlige språkkrav for andre skip i norsk kystfart.

## **8.9 Innflaggingspotensiale**

Innflaggingspotensialet fra utenlandsk register til NIS ved eventuell liberalisering av fartsområdet vil i første rekke bestå av norskkontrollerte skip i fraktestart som i dag er under utenlandsk flagg. Av tabellen over fremgår at dette kan gjelde nærmere 300 skip. Det er imidlertid grunn til å anta at mange av rederiene med skip under utenlandsk flagg er godt fornøyd med dagens organisering og valg av register. På dette grunnlag antas maksimalt 100 skip å være et realistisk innflaggingspotensial på kort sikt. Innflaggingspotensialet vil være påvirket av rammebetingelsene i de norske registrene. Selv med en nettolønnsordning uten tak, vil det være en kostnadmessig differanse til utenlandsregistrerte skip med internasjonale lønns- og arbeidsvilkår.

## **8.10 Arbeidsgiversidens syn**

### **8.10.1 Fraktefarten**

Fraktefartøyenes Rederiforening, NHO og NHO Sjøfart ønsker liberalisering av NIS fartsområde i fraktefarten under forutsetning av en nettolønnsordning uten tak for fraktefartøy i NOR.

Norges Rederiforbund ønsker også åpning av NIS fartsområde i kystfarten. Det vises i den sammenheng til at dagens kystfart mellom norske og utenlandske havner allerede skjer under utenlandsk flagg. For å styrke det norske flagget mener Norges Rederiforbund det er viktig å sikre NIS som et konkurransedyktig alternativ til utenlandsk flagg. Derfor må fartsområdebegrensningene oppheves samtidig som det innføres en konkurransedyktig nettolønnsordning i NIS for sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge. Disse endringene vil gi et viktig insentiv til å flagge skipet i NIS fremfor utenlandsk flagg og samtidig sikre en bedret konkurransekraft for sjøfolk bosatt i Norge. Styrket konkurransekraft for norske sjøfolk i dette segmentet er viktig for å sikre tilgang på operativ norsk maritim kompetanse. I den sammenheng vil krav til opplæringsstilling som vilkår for å motta nettolønn være et viktig bidrag for å sikre rekruttering til næringen.

### **8.10.2 Innenriks rutefart**

NHO og NHO Sjøfart ser i dagens situasjon ikke behov for liberalisering av NIS fartsområde eller innføring av en nettolønnsordning for rutegående ferger eller hurtigbåter. Dette forutsetter imidlertid at stat og fylkeskommuner stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved anbudsutlysninger, jf. kap. 5.8.

NHO og NHO Sjøfart mener det er viktig at beløpstaket for nettolønn oppheves, og at NOR-flåten prioriteres i den sammenheng. Det vises til at Hurtigruten møter økende konkurranse fra utenlandsk cruisevirksomhet og er avhengig av en konkurransedyktig nettolønnsordning som omfatter hele besetningen for å kunne operere under NOR-flagg.

Fraktefartøyenes Rederiforening og Norges Rederiforbund slutter seg til disse vurderingene.

### **8.10.3 ”Andre skip”**

NHO og NHO sjøfart ser ikke behov for liberalisering av NIS fartsområde for segmentet ferger og hurtigbåter på offentlige kontrakter.

Når det gjelder slepebåter mener NHO og NHO Sjøfart at regelverket for nettolønn er stivbent, og at for eksempel DIS-registrerte slepebåter ikke synes å ha samme restriksjoner for virksomhet innen havneområde. NHO og NHO Sjøfart ønsker at beløpstaket for nettolønn oppheves.

Fraktefartøyenes Rederiforening og Norges Rederiforbund slutter seg til disse vurderingene.

## **8.11 Arbeidstakerorganisasjonenes syn**

Det bærende prinsippet må være at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde i norske farvann, slik det er på alt annet norsk territorium. For kontrakter som inngås med det offentlige er dette prinsippet nedfelt i regelverket som er omtalt i kap. 5.8. En åpning for NIS

med sjøfolk på nasjonale vilkår er en nasjonal aksept av at norske lønns- og arbeidsvilkår ikke skal gjelde for sjøfolk som er sysselsatt med transport i Norge. Fjerning av fartsområdebegrensningen for NIS på norske havner vil svekke NOR-registeret, føre til oppsigelser av sjøfolk og derved undergrave den maritime klyngen.

Det å åpne for NIS langs kysten vil medføre at sjøfolk bosatt i Norge blir ekskludert fra arbeid i kyst- og nærskipfarten fordi det ikke vil være mulig å livnære seg med det lønnsnivået som vil bli gjeldende.

Myndighetene bør fjerne taket i nettolønnsordningene og vurdere andre tiltak som medfører at sysselsetting i kyst og nærskipsflåten er mulig med boligadresse i Norge. Sjøfolk er bosatt i hele landet og når de sendes i land vil det få særskilt store konsekvenser i regioner der arbeid på sjøen utgjør en stor andel av sysselsettingen. Disse lokalsamfunnene vil bli hardt rammet.

Spørsmålet om endring i fartsområdebegrensningene for NIS innebærer at myndighetene aktivt signaliserer at drift med ansatte på lavere vilkår enn det ansatte bosatt i Norge kan leve av er greit.

En slik endring vil føre til en kraftig forsterkning i landsetting av sjøfolk bosatt i Norge. Det vil også sende et signal til dagens unge om å ikke velge sjømannsyirket. Arbeidstakersiden vil peke på at også de delene av dette området som ikke har elementer av utflagget virksomhet i dag, raskt vil risikere en ny situasjon der det vil være nødvendig for selskapenes økonomi i den nye konkurransesituasjonen.

Arbeidstakersiden forutsetter at målsettingene skal være å styrke norske arbeidsplasser i konkurransen med utlandet, ikke å etablere en situasjon der arbeidstakere i nasjonal kystfart bosatt i Norge blir utkonkurrert.

Arbeidstakersiden har merket seg at det er full enighet med NHO Sjøfart i synet på at det ikke er ønskelig å åpne for bruk av NIS-registeret knyttet til ferger og hurtigbåter på offentlige kontrakter og på at taket i nettolønnsordningen bør fjernes.

Videre har arbeidstakersiden merket seg at arbeidsgiversiden ber om at det offentlige faktisk stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i anbudsprosesser og at det også stilles krav til opplæringsplasser. Arbeidstakersiden har også merket seg synspunktet fra NHO Sjøfart om å gjøre regelverket for nettolønn på slepebåter mer fleksibelt. Arbeidstakersiden støtter alle disse merknadene fra arbeidsgiversiden og understreker samtidig viktigheten av at de juridiske virkemidler som i dag finnes (se kap. 5.8) benyttes til å sikre disse målsettingene. Her er det viktig at det offentlige har et bevisst forhold til lønns- og arbeidsvilkår hos sine kontraktsparter og underleverandører.

Kort oppsummert mener arbeidstakersiden at de to mest sentrale tiltakene for å sikre sysselsetting, lik konkurranse og en bærekraftig norskregistrert flåte er 1) å fjerne taket for NOR-registeret og 2) å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår til fartøy i norske farvann uansett flagg, der det er handlingsrom for det.



## 8.12 Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for kystfarten

### 8.12.1 Fraktefart

Utvalget har bedt Nærings- og fiskeridepartementet foreta beregninger av endring i utbetalinger over nettolønnsordningen for ulike innretninger av ordningen for kystfarten (både skip i 'Fraktefart' og 'Andre skip'<sup>33</sup>). Beregningene tar utgangspunkt i samlet utbetaling og gjennomsnittlig antall skip og sjøfolk i nettolønnsordningen i 2013. Anslått endring er i forhold til disse størrelsene.

Samtidig har utvalget forsøkt å gi anslag for endringer i norsk flåte (registrert i henholdsvis NOR og NIS) og korresponderende endring i sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge ved ulike endringer i nettolønnsordningen og i kombinasjon med opphevet fartsområdebegrensning for fraktefarten. Anslagene er gjort på 2-3 års sikt.

Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **dagens fartsområdebegrensning** under henholdsvis dagens nettolønnsordning og etter endring ved å fjerne taket fremgår i tabell 1 a) og b).

Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **opphevet fartsområdebegrensning** i kombinasjon med refusjonsordning eller ulike nettolønnsmodeller fremgår av tabell 2 a) og b).

Vurdering av virkning dersom det er mulig å stille effektive **myndighetskrav** om norske lønns- og arbeidsvilkår gjennom allmenngjøring i norske farvann fremgår av tabell 3.

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning opprettholdes for kystfart i NOR	<u>1a</u> <b>Dagens nettolønnsordning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Økt fare for utflagging, særlig i fraktefarten.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fare for færre norske sjøfolk som følge av utflagging i fraktefarten.</li></ul>	260 mill. kr i årlig utbetaling  (- 0 mill. kr)
	<u>1b</u> <b>Nettolønn – oppheving av taket</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Avverge utflagging.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Dagens antall sjøfolk (1 900) opprettholdes.</li></ul>	330 mill. kr i årlig utbetaling  (Økt utbetaling + 70 mill. kr)

<sup>33</sup> Iht. til kap. 8.3 og 8.5 i utvalgsrapporten

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning for Kystfart avvikes for fartøy i NIS	<p><u>2a</u></p> <p><b>Bare refusjonsordning (12 %) for NIS</b></p> <p><b>Nettolønn for NOR (uten tak)</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omflagging fra NOR til NIS på inntil 30 skip.</li> <li>2. Innflaggingspotensial til NIS (med refusjon) på om lag 10 skip.</li> <li>3. Begrenset innflaggingspotensial til NIS (<u>uten refusjon</u>).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maksimalt 180 færre sjøfolk i NOR, hovedsakelig underordnede.</li> <li>2. Mulig økning av om lag 50 sjøfolk til NIS (hovedsakelig overordnede).</li> <li>3. Usannsynlig med flere norske sjøfolk i NIS uten refusjon.</li> </ol> <p><u>Totalt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Noe reduksjon av norske/EØS sjøfolk, hovedsakelig underordnede.</li> <li>• På sikt en nedgang i antall norske sjøfolk grunnet sviktende rekruttering.</li> </ul>	<p>307 mill. kr i årlig utbetaling</p> <p>(Økt utbetaling - 26 mill. kr pga 180 færre sjøfolk i NOR + 68 mill. kr fjerning av tak NOR + 5 mill. kr pga 50 flere sjøfolk i NIS</p> <p><u>Totalt:</u> + 45 mill. kr)</p>
	<p><u>2b</u></p> <p><b>Nettolønn, uten tak, både NOR og NIS</b></p> <p>Sertifikatpliktige (iht. STCW 2010)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omflagging fra NOR til NIS på 180 skip.</li> <li>2. Innflagging av 20 skip til NIS.<sup>34</sup></li> <li>3. Lite sannsynlig med innflagging av skip til NIS uten refusjon.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Størstedelen av underordnet mannskap byttes ut (800 sjøfolk).</li> <li>2. Om lag 120 flere sjøfolk (hovedsakelig overordnede) til NIS.</li> <li>3. Ingen norske sjøfolk på skip uten refusjon.</li> </ol> <p><u>Totalt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om lag 680 færre norske/EØS sjøfolk, hovedsakelig underordnede.</li> <li>• På sikt en mulig reduksjon som følge av sviktende rekruttering.</li> </ul>	<p>232 mill. kr i årlig utbetaling</p> <p>(Redusert utbetaling - 116 mill. kr færre sjøfolk i NOR + 40 mill. oppheving av tak NOR/NIS + 48 mill. kr nettolønn 120 sjøfolk NIS</p> <p><u>Totalt:</u> - 28 mill. kr årlig</p>
Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår	<p><u>3</u></p> <p><b>Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår<sup>35</sup> i norsk farvann</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mulig innflagging av norskkontrollerte skip til NIS for tilgang til f. eks. både norsk og utenlandske fartsområder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sysselsetting opprettholdes.</li> </ul>	<p>0 kr i årlig utbetaling da nettolønn kan bli overflødig</p> <p>(Potensiell besparelse på inntil - 260 mill. kr)</p>

<sup>34</sup> Det anslås å finnes opptil 100 norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg, med hovedsakelig utenlandske sjøfolk

<sup>35</sup> Med forbehold om at det er praktisk og juridisk gjennomførbart.

### 8.12.2 Passasjerskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes

Utvalget har bedt Nærings- og fiskeridepartementet foreta beregninger av endring i utbetalinger over nettolønnsordningen for ulike innretninger av ordningen for passasjerskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes. Beregningene tar utgangspunkt i samlet utbetaling i nettolønnsordningen i 2013 og gjennomsnittlig antall skip og sjøfolk i nettolønnsordningen i 2013. Anslått endring i forhold til disse størrelsene fremgår av tabell 4 a) og 4 b).

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning Opprettholdes for kystfrakt i NIS	<u>4a</u> <b>Dagens nettolønnsordning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hurtigruta opprettholder dagens rutetrafikk og forblir i NOR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens antall sjøfolk (1 100) opprettholdes.</li> </ul>	118 mill. kr i årlig utbetaling.
	<u>4b</u> <b>Nettolønn – oppheving av taket</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hurtigruta opprettholder dagens rutetrafikk og forblir i NOR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens antall sjøfolk (1 100) opprettholdes.</li> </ul>	138 mill. kr i årlig utbetaling  (Økt utbetaling <u>Totalt:</u> + 20 mill. kr

### 8.13 Utvalgets kommentarer og anbefalinger

#### 8.13.1 Fraktefart

- a) Utvalget er bekymret for den norskeide frakteflåtens markedssituasjon og mener at hvis den politiske målsettingen om overføring av godstransport fra veg til sjø skal kunne virkeliggjøres, må sjøtransportens konkurransesituasjon mot vegtransporten sterkt forbedres gjennom blant annet innføring av et konkurransedyktig avgifts- og gebyrregime til sjøs og i havn, innføring av ecobonus for overføring av last fra veg til sjø og krav om offentlig innkjøp av miljøvennlig transport.
- b) Det er naturlig at norsk innenriks fraktefart skal kunne ivaretas av norske rederier med sjøfolk bosatt i Norge. I dette ligger også et sikkerhetsnett for å opprettholde norsk rekruttering og erfaringsbasert kompetanse, som Norge som skipsfartsnasjon er avhengig av. Utvalget legger til grunn at mange rederier i fraktefarten er opptatt av å sikre norsk praktisk maritim kompetanse. Det er derfor viktig at kostnadsforskjellen mellom utenlandskregistrerte og NOR-registrerte skip er minst mulig. Utvalget mener at konkurransesituasjonen på kysten tilsier at nettolønnsordningen må styrkes. En nettolønnsordning uten tak er en forutsetning for å beholde NOR-registrerte skip i NOR-registeret (jf. også provenyberegning i tabell 1b).

- c) Utvalget, med unntak av Norges Rederiforbund, NHO og NHO Sjøfart peker på at myndighetene, i tråd med gjeldende regelverk, faktisk må stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlig kjøp av transporttjenester langs kysten, uansett skipets flagg. Muligheter for klargjøring og forbedring av dette regelverket må utredes.

Utvalget, med unntak av Norges Rederiforbund, mener myndighetene må utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport, uansett skipets flagg, knyttet til virksomhet innen aquakultur som er basert på tildelt konsesjon. Dette for å sikre sjøfolk bosatt i Norge fortsatt sysselsetting.

- d) Utvalget antar at det er en viss, men begrenset, risiko for at frakteskip som fortsatt er registrert i NOR, vil flagge om til utenlandsk register, dersom det ikke åpnes adgang til registrering i NIS.
- e) Utvalget, med unntak av Norges Rederiforbund, mener at en generell åpning for NIS-registeret med en nettolønnsordning vil bety en sterk konkurransevridning i forhold til NOR, og føre til en massiv omflagging fra NOR til NIS.
- f) Utvalget har merket seg at lastefrakt mellom norske havner som ledd i mer omfattende europeiske transportruter/virksomhet, i all hovedsak finner sted med skip under utenlandsk flagg. Det gjelder også for skip kontrollert av norske rederier.

Utvalget mener en kan legge til rette for at slike skip kan flagges til NIS ved en avgrenset oppmykning av fartsområdebegrensningen. Hensikten er å sikre innflagging av skip fra utenlandsk flagg til NIS og samtidig avverge omflagging av skip fra NOR til NIS.

Dette kan oppnås gjennom følgende elementer:

- 1) Det er en absolutt forutsetning at taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart avvikles.

Utvalgets flertall, med unntak av Norges Rederiforbund, viser for øvrig til pkt. c og mener at NOR-registeret må styrkes, jf. kap. 5.8, ved en effektiv gjennomføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlig innkjøp av transporttjenester og ved å utrede tilsvarende krav til virksomhet innen aquakultur som er basert på tildelt konsesjon.

- 2) Oppmykningen av fartsområdebegrensningen gjelder utelukkende for fraktesfart der en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann. Dette kan mer presist uttrykkes som følger:

”Skip registrert i NIS, som utelukkende driver fraktesfart og der en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann, tillates å føre last mellom norske havner når dette skjer:

a) som del av en regulær rute mellom Norge og utenlandsk havn;

eller;

b) leilighetsvis.»

- 3) Skip registrert i NIS gis ikke tilgang til nettolønnsordningen. Slike skip skal ha tilgang til den begrensede refusjonsordningen, på dagens nivå, under forutsetning at betingelsene for øvrig er oppfylt (jf. også provenyberegning i tabell 5).
- 4) Det er en forutsetning at Sjøfartsdirektoratet fører aktiv kontroll med at betingelsene under 2) etterleves.
- 5) Håndheving og kontroll med kravet om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip med regulær eller vesentlig virksomhet i norske farvann styrkes.

### 8.13.2 Provenyberegning

Beregningen tar utgangspunkt i dagens nettolønnsordning for NOR-skip i kystfart (både skip i 'Fraktestart' og 'Andre skip'<sup>36</sup>), med et nettolønnsstak på 198.000 kr per sjømann per år. I 2013 omfattet dette om lag 175 skip med 1 800 sjøfolk og en samlet utbetaling på om lag 260 mill. kr.

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Avgrenset oppmykning av fartsområde for lasteskip i NIS som går mellom norske havner, som ledd i internasjonal virksomhet	5	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avverge utflagging.</li> <li>2. Omflagging fra NOR til NIS på om lag 10 skip.</li> <li>3. Innflaggingspotensial til NIS (med refusjon) på om lag 10 skip.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maksimalt 60 færre sjøfolk i NOR, hovedsakelig underordnede.</li> <li>2. Mulig økning av om lag 50 sjøfolk til NIS (hovedsakelig overordnede).</li> </ol>	<p>325 mill. kr i årlig utbetaling</p> <p>(Økt utbetaling - 8 mill. kr omflagging NOR -&gt; NIS + 5 mill. kr Innflagging NIS (med refusjon) + 68 mill. kr oppheving av taket 1740 sjøfolk i NOR</p> <p><u>Totalt:</u> + 65 mill. kr</p>
	<p><b>Refusjonsordning (12 %) for NIS</b></p> <p><b>Nettolønn for NOR (uten tak)</b></p>			

### 8.13.3 Innenriks rutefart

- a) Utvalget ser det ikke formålstjenlig å endre NIS fartsområdebegrensning for innenriks rutefart.
- b) Utvalget mener at taket på nettolønnsordningen for kystruten Bergen-Kirkenes bør fjernes (jf. provenyberegning 4b). Utvalget mener også at det må utredes nærmere om samme nettolønnsregelverk bør gjelde for utenriksferger i NOR og for kystruten Bergen-Kirkenes i NOR.

<sup>36</sup> Iht. til kap. 9.2.1 og 9.2.3 i utvalgsrapport

- c) Utvalget viser til at samtlige ferger, hurtigbåter og Hurtigruten er NOR-registrerte med norske lønns- og arbeidsvilkår om bord. For å avverge utflaggingspress anser utvalget det viktig at det utredes hvordan dagens regler, jf. kap. 5.8, om det offentliges plikt til å stille krav om norsk lønns- og arbeidsvilkår ved anbudsutlysninger kan effektiviseres og eventuelt styrkes.
- d) Utvalget understreker viktigheten av et fortsatt stort antall opplæringsstillinger i innenriks rutefart. Utvalget påpeker at også det offentlige (stat/fylkeskommune) må ta ansvar for å bidra til opplæringsstillinger i egen virksomhet og i virksomhet underlagt offentlig anskaffelse av sjøtransporttjenester. Det må derfor fra Statens side sørges for at det stilles spesifikke krav om opplæringsstillinger ved anbudsutlysninger og kontraktsinngåelse for offentlig anskaffelse av sjøtransporttjenester.
- e) Utvalget mener det må vurderes å få en mer formålstjenlig praktisering av STCW-konvensjonen 2010 i nasjonalt regelverk, for å sikre opplæringsstillinger i fergefarten, jf. kap. 8.7 ovenfor.

## 9 Offshorefartøyene

### 9.1 Situasjonsbeskrivelse

Norske rederier kontrollerer verdens nest største (etter USA) og mest avanserte offshoreflåte. Det dreier seg i alt om 622 skip, hvorav 231 er registrert i NOR, 120 i NIS og 271 under fremmed flagg<sup>37</sup>. Antall offshoreskip i NOR har vært stabilt over de siste fem årene, mens antall skip i NIS har vokst med om lag 50 og under utenlandsk flagg med om lag 100 skip i samme periode<sup>38</sup>. Av skipene under fremmed flagg er 54 registrert i Bahamas, 40 i Kypros, 39 i Isle of Man, 21 i UK og 18 i henholdsvis Brasil og Singapore.

Per 28. februar 2014 opererte 208 av de norskkontrollerte skipene på norsk sokkel, 90 på britisk sokkel og 324 på andre sokler, først og fremst Brasil (103), Sørøst-Asia/Australia (67), USA/Mexicogulfen (41) og Vest-Afrika (35).

Av den norskkontrollerte flåten<sup>39</sup> består om lag 60% av forsyningskip (PSV) og ankerhåndteringsskip (AHTS). De resterende 40% består vesentlig av seismikkskip (60), konstruksjonsfartøy (48), slepefartøyer (34) og flerbruksskip (MSPV, 30).

Totalt antall forsynings- og ankerhåndteringsskip på norsk og britisk sokkel har vist jevn økning de siste årene. I mars 2008 var tallet 266 og i mars 2014 349 skip. På norsk sokkel alene var det i april 2014 om lag 200 skip. 74% av disse var flagget i NOR, 3% i NIS og 13% var norskkontrollerte skip under fremmed flagg<sup>40</sup>. De resterende 10% var utenlandskkontrollerte skip under fremmed flagg.

Maritim offshore-segmentet sysselsetter i alt 19 200 personer, hvorav vel 9 000 nordmenn. Sjøfartsdirektoratets tall fra 2013 viser at det var om lag 7 000 refusjonsberettigede i offshore-segmentet i nettolønnsordningen<sup>41</sup>. Samlet nettolønnsutbetaling utgjorde 1 050 mill. kr. Samtidig var det 120 NIS-registrerte skip med i overkant av 3 500 ansatte. Av disse var det 595 refusjonsberettigede under særskilt ordning for skip i NIS, og det ble utbetalt 28 mill. kr i refusjon.

### 9.2 Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår

Offentlig fastsatte krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for mannskap på skip som driver virksomhet på norsk sokkel kunne tenkes å være et virksomt virkemiddel for å sikre norske arbeidsplasser på offshorefartøyene. Det er imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til om slike krav vil være forenlige med EØS- og folkeretten. Utvalget er kjent med at Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund har bestilt en juridisk utredning for å undersøke om og i tilfelle hvilket handlingsrom som finnes. Utredningen vil imidlertid ikke foreligge før etter at utvalget har avgitt sin innstilling. Se for øvrig punkt 5.7 og 5.8.

<sup>37</sup> I tillegg er det 95 skip under bygging innen dette segmentet. Kilde: "Norwegian Vessel owners in the North Sea areas, fleet and flag state." Fearnley Offshore Supply AS til NFD, mars 2014

<sup>38</sup> Kilde: NR, NR-powerpoint, foil nr. 16, 22.04.14

<sup>39</sup> Inkl. skip under bygging

<sup>40</sup> Kilde: Fearnley Offshore Supply AS til NFD, 16.04.14

<sup>41</sup> Sjøfartsdirektoratet

Et alternativ til en «allmenngjøring» kan være pålegg i utvinningstillatelser eller lignende til rettighetshaverne (i realiteten operatørene) på norsk sokkel om at de gjennom sine avtaler skal sørge for norske lønns- og arbeidsvilkår for ansatte på offshorefartøyene. Utvalget har ikke utredet om og i hvilken utstrekning dette kan være en farbar vei for å sikre norske arbeidsplasser.

Utvalget viser til at det for ansatte på rigger i arbeid på norsk sokkel, gjennom tariffavtaler, gjelder norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette skyldes at fagforeningene sørger for at alle rigger følger de fremforhandlede tariffavtalene gjennom å kreve tiltredelsesavtale om at tariffavtalene skal legges til grunn for deres medlemmer på rigger som ikke allerede er tariffbundne gjennom Norges Rederiforbund.

Utvalget, med unntak av NHO, NHO Sjøfart og Norges Rederiforbund, peker på at dersom en kan sikre at det på alle offshorefartøyer på norsk sokkel anvendes norske lønns- og arbeidsvilkår, og dermed langt på vei likeverdige konkurransevilkår, kan det innebære at det ikke vil være behov for nettolønnsordning for NOR-skip på norsk sokkel. Det må samtidig tas i betraktning at utenlandsk registrerte skip kan ha tilgang til nettolønnsordninger. Eventuelle frigjorte midler kan brukes til å styrke ordningene på andre fartsområder og /eller gi en betydelig innsparing i statens utgifter til nettolønnsordningen.

### **9.3 Opplæringsstillinger**

Opplæringsstillinger vil være særlig viktige for offshorefartøyene, tatt i betraktning den sentrale rollen norske sjøfolk av alle kategorier spiller ved rekruttering til stillinger til sjøs og på land innenfor offshore«clusteret». I 2013 var det 1 406 opplæringsplasser innenfor offshore service-fartøyer, av de totalt 2 434 plassene. Erfaring hittil viser at NOR-registeret spiller en avgjørende rolle for opplæring og rekruttering. På NIS-skip har det over tid vært en betydelig nedgang i antall opplæringsplasser og i dag er kun om lag 5% av opplæringsplassene på NIS-skip (145 plasser). Ved en eventuell fjerning av fartsområdebegrensningen offshore og vesentlig omflagging fra NOR til NIS, vil rekrutteringsgrunnlaget kunne bli betydelig svekket dersom det ikke samtidig stilles krav til opplæringsstillinger. Det vil derfor være avgjørende å søke å treffe tiltak som kan sikre en fortsatt rekruttering av norske sjøfolk til offshorefartøyene, samt tilgang til erfaringsbasert kompetanse for den maritime klynge.

### **9.4 Språkkrav**

Som nevnt i kap. 6.2 stiller operatørene på norsk sokkel krav i sine langtidskontrakter for forsynings- og ankerhåndteringskip om at mannskapene skal beherske et skandinavisk språk og engelsk<sup>42</sup>. Selskapene har også krav om skandinavisk språk på beredskapsfartøy.

### **9.5 Innflaggingspotensial**

Det er trolig et visst innflaggingspotensial fra utenlandske registre ved endring av NIS-fartsområde, bygget på indikasjoner fra arbeidsgiversiden. Hvor stort dette potensialet er, er imidlertid vanskelig å angi. Innflaggingspotensialet er særlig knyttet til konstruksjonsskip. Arbeidstakersiden mener potensialet er meget begrenset, samtidig som det er betydelig ”fare” for omflagging fra NOR til NIS. Fra en norsk synsvinkel er innflagging av

---

<sup>42</sup> Kilde: Statoil – Marine operasjoner, e-post til NFD 11.04.14



utenlandsregistrerte skip til NIS særlig interessant dersom det også medfører bruk av norske mannskaper om bord. Trolig vil dette avhenge av om det til en NIS-registrering knytter seg andre fordeler, og da først og fremst en nettolønnsordning.

### **9.6 Arbeidsgiversidens syn**

Selv om antallet NOR-registrerte skip i Nordsjøen synes stabilt, er realiteten at det de siste årene har vært en kraftig vekst i den norskkontrollerte offshore-flåten. Denne veksten har kommet på utenlandsk flagg. Tradisjonelt har rederiene arbeidet i Nordsjøen, som deles i norsk og britisk sektor. I dag har andre internasjonale markeder som Brasil, Australia, Mexicogulfen og Vest-Afrika fått større betydning. Totalt utgjør nå aktiviteten i utemarkedene en større andel enn aktiviteten i Nordsjøen.

Arbeidsgiversiden er opptatt av å sikre nødvendig fleksibilitet når det gjelder fartsområde og sammensetning av mannskap på skipene. Det gjelder i dag ingen flaggkrav for skip som opererer på norsk sokkel, med unntak av at man er forhindret fra å bruke NIS. For skip som for eksempel er planlagt å operere *både* på norske og utenlandske sokler er dermed NIS-registeret i dag utelukket. Dette fører til at rederiene er tvunget til å velge utenlandsk flagg for å sikre internasjonal konkurransekraft. En opphevelse av fartsområdebegrensningen vil føre til at man etablerer et internasjonalt konkurransedyktig alternativ under norsk flagg i forhold til utenlandske registre.

Det bør være et politisk mål å sikre norsk offshoreflåte internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår på en slik måte at norsk kompetanse også kan delta i en økt internasjonalisering av næringen.

### **9.7 Arbeidstakerorganisasjonenes syn**

Arbeidstakernes representanter mener at norsk sokkel må regnes som en del av norsk innlandsøkonomi. Det vil være oppsiktsvekkende dersom norske myndigheter vil vedta å skifte ut ansatte med bostedsadresse i Norge med arbeidstakere som går på arbeidsbetingelser som gjør det umulig å leve i Norge.

Norske sjøfolk er bosatt i hele landet og når de sendes i land vil det få særskilt store konsekvenser i regioner der arbeid på sjøen utgjør en stor andel av sysselsettingen. Disse lokalsamfunnene vil bli hardt rammet.

Land som USA, Brasil og Australia ser på sokkelen som en del av innlandsøkonomien, med flagg- og/eller nasjonalitetskrav og tariffkrav til ansatte om bord på både rigger og skip. Den fleksibiliteten som arbeidsgiversiden etterspør mht. valg av mannskap og lønns- og arbeidsvilkår på sokler, er begrenset på de viktigste globale soklene.

Arbeidstakerorganisasjonene i utvalget har understreket at en generell åpning for NIS på norsk sokkel vil være et klart brudd på målsettingene om at virksomheten skal skape ringvirkninger i tillegg til statsinntekter. Det vises til den store betydningen aktiviteten på norsk sokkel har for den teknologiske utviklingen i den maritime næringen.

En generell åpning for NIS på norsk sokkel vil først og fremst føre til omflagging fra NOR til NIS, og ikke fra utenlandsk flagg til NIS. Det er derfor tvilsomt om flåten under norsk flagg

vil øke. Samtidig vil effekten av at norske myndigheter gjennom NIS åpner for bruk av arbeidstakere på særskilt lave arbeidsbetingelser, gi et klart signal til hele næringen. Det signaliserer til operatørene og rederiene som opererer på norsk sokkel at myndighetene legitimerer bruk av lavt lønnet utenlandsk arbeidskraft.

Det er tverrpolitisk enighet om at petroleumsressursene skal utnyttes slik at verdiskapningen kommer hele folket til gode. Overordnet skjer det i to spor, gjennom skatteregimet og de arbeidsplassene vi har skapt i næringen. Petroleumsaktiviteten sysselsetter over 250 000 arbeidstakere. Den maritime klyngen er de siste årene i stadig større grad rettet inn mot leveranser og drift av kompliserte skip til krevende maritime operasjoner innen petroleumsutvinning. De maritime leveransene til norsk sokkel er en betydelig og avgjørende del av aktiviteten. Arbeidstakerorganisasjonene er opptatt av at de rammene Norge legger for aktiviteten på norsk sokkel må være innrettet slik at de som jobber der har lønns- og arbeidsbetingelser som gjør det mulig å leve i Norge. Norge har en komplett maritim klynge, hvor den erfaringsbaserte kompetansen hos norske sjøfolk bidrar til at Norge er verdensledende på innovasjon innen skipsutforming, avansert utstyr og maritime tjenester.

### **9.8 Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for offshore**

Utvalget har bedt Nærings- og fiskeridepartementet foreta beregninger av endring i utbetalinger over nettolønnsordningen for ulike innretninger av ordningen. Beregningene tar utgangspunkt i samlet utbetaling og gjennomsnittlig antall skip og sjøfolk i nettolønnsordningen i 2013. Anslått endring er i forhold til disse størrelsene.

Samtidig har utvalget forsøkt å gi anslag for endringer i norsk flåte (registrert i henholdsvis NOR og NIS) og korresponderende endring i sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge ved ulike endringer i nettolønnsordningen og i kombinasjon med opphevet fartsområdebegrensning. Anslagene er gjort på 2-3 års sikt.

Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **dagens fartsområdebegrensning** under henholdsvis dagens nettolønnsordning og etter endring ved å fjerne taket fremgår i tabell 6 a) og b).

Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **opphevet fartsområdebegrensning** i kombinasjon med nettolønnsordning for skip i NIS fremgår i tabell 7. Mens endring i nettolønnsutbetalinger er en funksjon av anslagene for endring i skip/sjøfolk, understrekes at disse anslagene er forbundet med usikkerhet. Arbeidsgiver- og arbeidstakersiden har også til dels (svært) ulike vurderinger og anslag for flere av eksemplene. Det gjelder særlig vurdering av virkningen ved eventuell avvikling av fartsområdebegrensningen for NIS på norsk sokkel (tabell 7)

Vurdering av virkning dersom det er mulig å stille effektive **myndighetskrav** om norske lønns- og arbeidsvilkår fremgår av tabell 8.

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning opprettholdes for offshorefartøy i NIS	6a <b>Dagens nettolønnsordning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fare for utflagging på sikt.</li> <li>Fremtidig vekst i norskkontrollert flåte vil i hovedsak komme under utenlandsk flagg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Norsk sysselsetting uendret på kort sikt.</li> <li>På sikt fare for færre norske sjøfolk som følge av utflagging.</li> </ul>	1 050 mill. kr i årlig utbetaling  (Uendret utbetaling)
	6b <b>Nettolønn – uten tak i NOR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stabil utvikling.</li> <li>Mulig innflagging av norskkontrollerte skip.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens antall refusjonsberettigede sjøfolk (7 000) opprettholdes og styrkes.</li> <li>På sikt mulig økning ved tilflagging.</li> </ul>	1 515 mill. kr i årlig utbetaling  (Økt utbetaling + 430 mill. kr årlig) (dagens antall sjøfolk)
Fartsområdebegrensning oppheves for offshorefartøy i NIS	7 <b>Nettolønn, uten tak, både NOR og NIS -</b>  Sertifikatpliktige (iht. STCW 2010)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Omflagging fra NOR til NIS på om lag 190 skip.</li> <li>Innflaggingspotensial til NIS på om lag 40 skip<sup>43</sup>.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Om lag 4 800 sjøfolk beholdes ved omflagging til NIS-nettolønnsordning (hovedsakelig overordnede). Resterende (om lag 2 200) byttes ut med ansatte på lokale vilkår.</li> <li>Mulig økning av om lag 720 sjøfolk til NIS (med nettolønn uten tak som ved innflagging).</li> </ol> <p><u>Totalt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Om lag 1 480 færre sjøfolk netto.</li> </ul>	1 295 mill. kr  (Økt utbetaling - 300 mill. kr 2 200 færre sjøfolk etter omflagging + 295 mill. kr oppheving av tak 4 800 sjøfolk. + 250 mill. kr mulig økning 720 sjøfolk <u>Totalt:</u> + 245 mill. kr)
Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel	8 <b>Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel<sup>44</sup></b>  <b>Nettolønn (uten tak) for skip utenfor norsk sokkel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig innflagging av norskkontrollerte skip til NIS for tilgang til for eksempel både norsk og britisk sokkel.</li> </ul>	Sysselsetting opprettholdes, mulig økning.	315 mill. kr i årlig utbetaling da nettolønn på norsk sokkel kan bli overflødig  (Potensiell besparelse på inntil - 735 mill. kr knyttet til NOR-skip på norsk sokkel)

<sup>44</sup> Med forbehold om det er praktisk og juridisk gjennomførbart

## 9.9 Utvalgets kommentarer og anbefalinger

Utvalget er enig om følgende målsettinger for maritim aktivitet på norsk sokkel:

- Styrke konkurranseevnen til norske rederier
- Sikre norsk maritim kompetanse og sysselsetting
- Bidra til ringvirkninger for øvrig nærings- og arbeidsliv
- Opprettholde et sterkt norsk flagg på norsk sokkel

Med dette som utgangspunkt har utvalget sett på mulige løsninger for en begrenset åpning i fartsområdebegrensningene for segmentet konstruksjonsfartøy. Utvalget har merket seg at konstruksjons- og flerbruksfartøy i langt større grad enn den øvrige norskkontrollerte offshore-flåten, er registrert under fremmed flagg. Denne delen av flåten øker i antall, har en stor tonnasje og sysselsetter et stort antall arbeidstakere. Videre er det utvalgets inntrykk at rederier ved nybygg i stadig mindre grad velger å registrere slike fartøy i norsk register.

Med utgangspunkt i den aktuelle situasjonen innen segmentet konstruksjonsfartøy, har det gjennom særskilte drøftelser, vært fokusert på løsninger som sikrer grunnlaget for den norske erfaringsbaserte kompetansen innen dette segmentet gjennom et arbeidsmarked for norske sjøfolk, best mulig konkurransekraft for den norskkontrollerte konstruksjonsflåten, og flest mulig skip under norsk flagg.

Mange av disse fartøyene forflytter seg på ulike lands sokler. Utvalget mener at en begrenset åpning i fartsområdet offshore for registrering i NIS for denne fartøygruppen, kan medføre en ikke ubetydelig innflagging til NIS fra utenlandske flagg, med dertil økt norsk sysselsetting. Hensikten med bemanningsstrukturen er å sikre erfaringsbasert sjøkompetanse fra krevende operasjoner under andre driftsforhold og utfordringer enn det som gjenspeiles på norsk sokkel i dag. Det er viktig for den maritime klyngens utvikling av avanserte skip, utstyr og tjenester til krevende maritime operasjoner i det globale markedet. Det er ikke utvalgets hensikt at den foreslåtte løsningen skal føre til en omflagging fra NOR til NIS.

Unntaket er foreslått for konstruksjonsfartøyer. Fra utvalgets side sikter man i denne sammenhengen til et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger. I tillegg er det en forutsetning at fartøyet rent faktisk utfører slike operasjoner. Dette for å gjøre det klart at det ikke er adgang til NIS-registrering for fartøy som driver annen virksomhet på norsk sokkel. Definisjonen av konstruksjonsfartøy utelukker ikke at fartøyet er konstruert til flere formål (såkalt flerbruksfartøy, multi-purpose ship), herunder frakt av last, men fartøyet kan da ikke registreres i NIS og benyttes på norsk sokkel med mindre lasten inngår som en del av konstruksjonsoppdraget.

Utvalget understreker at en konkurransedyktig refusjonsordning slik utvalget foreslår, kombinert med krav til bemanning i nettolønnsordningen, er en forutsetning for endring av fartsområdebegrensningen for NIS.

For å sikre norsk sysselsetting på NIS-registrerte konstruksjonsfartøy må refusjonsordningen være fullverdig dagens nettolønnsordning i NOR. Rederiene som kommer inn under

ordningen forplikter seg til å opprettholde norsk refusjonsbemanning også på andre lands sokler, så langt en slik bemanning kan tilpasses krav til lokalt innhold. Dersom krav til lokalt innhold reduserer den norske bemanningen, skal det likevel ytes nettolønn til resterende norsk bemanning. Rederiet vil så langt det er praktisk mulig søke omplassering for eventuell overskytende bemanning til andre aktuelle skip i flåten, for den perioden skipet må følge pålagte krav til lokalt innhold.

For å motta nettolønn må den norske bemanningen minst omfatte 12 stillinger om bord, hvorav minimum fire skal være opplæringsstillinger. Dette kan være kaptein, to dekksoffiserer, to maskinoffiserer, arbeidsleder/kranfører, matros/motormann og elektriker. Inkludert i disse 12 stillingene skal det være krav til minst fire opplæringsstillinger som kan være andrestyrmann, andremaskinist, og dekk/maskinlærlinger. Rederiet kan fritt plassere nettolønnsbemanningen mellom rederiets skip, forutsatt at skipene er omfattet av nettolønnsordningen. Sjøfartsdirektoratet kan, gi dispensasjon fra kravet om fire personer under opplæring dersom rederiet vedlegger bekreftelse fra de ulike opplæringskontorene i vedkommende fylke og Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse om at lærling, kadett eller junioroffiser ikke kan skaffes. Slik dispensasjon kan også gis når rederiet kan dokumentere at det ut fra lugarkapasitet eller av andre praktiske årsaker (når flåtekapasiteten er utnyttet) ikke kan tas personer under opplæring om bord.

### **9.9.1 Utkast til endring av forskriftstekst**

Utvalget har utarbeidet følgende utkast til endring av forskrift av 30. juni 1987 nr 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister (ny tekst i kursiv).

#### **”§ 1 Definisjoner**

Med skip menes i denne forskrift fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet som forsyningskip, hjelpefartøyer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger.

#### **§ 2 Anvendelse**

Denne forskrift kommer til anvendelse på fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten som nevnt i § 1. Forskriften får ikke anvendelse på seismiske fartøy og konstruksjonsfartøyer. *Med konstruksjonsfartøy menes et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger.*

#### **§ 3 Fartsområde. Fartstillatelse**

Skip som omfattes av denne forskrift skal gis fartsområde som utelukker fart mellom norske havner. Som norsk havn anses i denne forskrift også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Søknad om fartsområde sendes Sjøfartsdirektoratet.

Tillatelse til fart på norsk kontinentalsokkel kan unntaksvis gis til *andre* spesielle fartøystyper *enn konstruksjonsfartøy* i særoppdrag etter foreleggelse av søknaden for Nærings- og fiskeridepartementet. ”

### 9.9.2 Provenyberegning

Det er vanskelig å anslå hvor mange konstruksjonsskip som vil flagge fra utenlandsk register til NIS. Utvalget antar at mellom 10-40 skip er sannsynlig. Nedenfor fremgår en provenyberegning per 10 skip.

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning for offshore konstruksjonsfartøyer avvikes for fartøy i NIS	<u>9a</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avverge utflagging.</li> <li>• Innflagging per 10 skip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 240 flere refusjonsberettigede sjøfolk per 10 skip til NIS, hovedsakelig overordnede</li> </ul>	<p>1 070 mill. kr i årlig utbetaling</p> <p>(Økt utbetaling: + 20 mill. kr innflagging til NIS refusjonsordning. <u>Totalt:</u> + 20 mill. kr årlig)</p>
	<u>9b</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avverge utflagging.</li> <li>• Innflagging per 10 skip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 240 flere refusjonsberettigede sjøfolk per 10 skip til NIS, hovedsakelig overordnede</li> </ul>	<p>1 098 mill. kr i årlig utbetaling</p> <p>(Økt utbetaling: + 48 mill. kr innflagging til NIS <u>Totalt:</u> + 48 mill. kr årlig)</p>

## 10 Utenriksfergene

### 10.1 Situasjonsbeskrivelse

Color Line er eneste rederi med passasjerskip i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn under norsk flagg (NOR). Det er tre andre rederier som driver fart mellom Norge og utlandet, Fjord Line, DFDS og Stena Line. De to første har sine skip registrert i dansk internasjonalt register (DIS), mens Stena Lines skip er registrert i svensk register.

Med landansatte har Color Line om lag 3 000 ansatte i 2 500 stillinger. Av de ansatte om bord er 1 580 omfattet av nettolønnsordningen. I tillegg kommer 120 øvrige stillinger som ikke inngår i alarminstruks, samt ekstravikarer og sesongansatte som ikke tilfredsstiller rett til sjømannsfradrag. I 2013 fikk rederiet utbetalt 231 mill. kr under nettolønnsordningen.

### 10.2 Vurdering av etablering av myndighetsfastsatte krav til norske lønns- og arbeidsvilkår

Det antas at problemstillingen i den ene eller annen form ikke er aktuelt i forhold til Color Line.

### 10.3 Opplæringsstillinger

Color Line var i 2013 den største enkeltbidragsyteren til SNMK, med en samlet innbetaling på nær 10 mill. kr. Rederiet hadde 66 lærlingstillinger (hvorav 34 innen dekk/maskin og 32 innen hotell) i 2014. I 2013 hadde selskapet 102 lærlinger. En eventuell omflagging til NIS kan medføre en vesentlig reduksjon i antall lærlinger.

### 10.4 Språkkrav

Det følger av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 § 11 at på passasjerskip i rutefart på norske havner må personell som skal rettlede passasjerer i beredskaps- og nødssituasjoner, beherske et skandinavisk språk i tillegg til engelsk. Det er snakk om personell oppført på den såkalte alarminstruksen som her er relevant.

Språkkravet må evt. endres dersom fulle effekter fra NIS-registrering skal kunne tas ut. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til om dette er mulig uten å komme i strid med Norges internasjonale forpliktelser. Det vil også kunne reises sikkerhetsmessige innvendinger mot en slik endring. Språkkravet kan derved være en hindring for å utnytte potensialet for å bytte mannskap bosatt i Norge med mannskap fra aktuelle rekrutteringsland med lavere kostnad.

### 10.5 Innflaggingspotensial

Det er vanskelig å se at det for utenriksfergene vil foreligge et innflaggingspotensial til NIS dersom fartsområdebegrensningen fjernes.

### 10.6 Rederiets syn

Color Line har i møte med utvalget fremlagt sitt syn på dagens situasjon og på hva rederiet mener må gjøres.

Color Line er i konkurranse med rederier med langt bedre rammevilkår på alle sine ruter. Definisjonen på om det er konkurranse er om det er et felles geografisk- og produktmarked. Dagens nettolønnsordning, med tak per ansatt, er ikke konkurransedyktig. Det norske

lønnsnivået er dessuten høyere. Sammenlignet med registrering i DIS oppgir Color Line å ha en kostnadsulempe ved NOR-registrering, som er beregnet til 118 mill. kr i 2012 og 154 mill. kr i 2013.

Videreføres dagens rammebetingelser mener Color Line å være kommersielt tvunget til å flagge ut skipene sine til DIS. I den forbindelse vil også (deler av) landorganisasjonen flyttes til Danmark.

Skal Color Line fortsatt ha sine skip under norsk flagg må følgende skje:

- a) Fartsområdebegrensningen i NIS må fjernes
- b) NIS må få en nettolønnsordning uten tak
- c) Rederiet må kunne ansette utenlandske arbeidstakere på lokale vilkår

### **10.7 Arbeidstakerorganisasjonenes syn**

Sjømannsorganisasjonenes representanter i utvalget har gitt en samlet presentasjon av deres syn på situasjonen, herunder for Color Line, støttet av LOs representant i utvalget.

Arbeidstakersiden ønsker ikke å åpne for NIS. Den peker også på at det ikke foreligger direkte konkurranse med andre rederier på tre av fire aktuelle fergeruter. Det er ingen direkte konkurranse på ruten mellom Oslo-Kiel. På Sandefjord-Strømstad er det en konkurransevidring på om lag 16 mill. kr per fartøy (ifølge selskapets egne tall). Selskapet har to fartøy på ruten, og kun ett av disse konkurrerer med Fjord Lines ene fartøy.

Arbeidstakersiden viser også til at unntaket for taxfree-salg av alkohol på ruten mellom Sandefjord og Strømstad representerer en fordel for selskapet. En avtale mellom de nordiske land tillater i utgangspunktet kun taxfree-salg av alkohol på lengre sjøreiser, men etter søknad fra Color Line ble det i 1987 gjort et unntak for ruten Sandefjord-Strømstad. Unntaket gjelder uavhengig av flagg, slik at også Fjord Line omfattes av unntaket. I starten måtte det søkes om årlig dispensasjon. I dag er unntaket fastsatt gjennom tollforskriften § 5-2-1 sjette ledd. Arbeidstakersiden fremholder at de har gitt sin støtte til dette unntaket under den forutsetning at det bidrar til norske arbeidsplasser til sjøs. Dersom Color Line flagger om til DIS, faller grunnlaget for støtten til denne ordningen bort.

### **10.8 Tabellarisk fremstilling av ulike alternativer for utenriksfergene**

Utvalget har bedt Nærings- og fiskeridepartementet foreta beregninger av endring i utbetalinger over nettolønnsordningen for ulike innretninger av ordningen for utenriksfergene. Beregningene tar utgangspunkt i samlet utbetaling i nettolønnsordningen i 2013 og gjennomsnittlig antall skip og sjøfolk i nettolønnsordningen i 2013. Anslått endring er i forhold til disse størrelsene.

Samtidig har utvalget forsøkt å gi anslag for endringer i norsk flåte (registrert i henholdsvis NOR og NIS) og korresponderende endring i sysselsetting av norske sjøfolk ved ulike endringer i nettolønnsordningen og i kombinasjon med opphevet fartsområdebegrensning for utenriksfergene. Anslagene er gjort på 2-3 års sikt.



Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **dagens fartsområdebegrensning** under henholdsvis dagens nettolønnsordning og etter endring ved å fjerne taket fremgår i tabell 10 a) og b).

Utbetalinger og endringer i flåte/sysselsetting med **opphevet fartsområdebegrensning** i alternative kombinasjoner med nettolønnsmodeller fremgår i tabell 11 a) og b).

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning opprettholdes for utenriksferger i NIS	<u>10a</u> <b>Dagens nettolønnsordning</b>	Color Lines skip flagger til DIS, 6 færre skip i NOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens 1 580 sjøfolk og øvrige ansatte om bord (120), samt ekstrahjelper og sesongansatte på norske lønns- og arbeidsvilkår byttes ut så raskt det er praktisk gjennomførbart – erstattes av EØS/utenlandske sjøfolk på lokale vilkår.</li> <li>Color Line opplyser at også hovedkontorfunksjoner og deler av landbaserte stillinger (600-800) flyttes til Danmark ved en omflagging til DIS<sup>45</sup>.</li> </ul>	0 mill. kr i årlig utbetaling  (Besparelse - 231 mill. kr)
	<u>10b</u> <b>Nettolønn – uten tak</b> <b>Utvidelse til full besetning (med rett til sjømannsfradrag)</b>	Color Lines skip flagger til DIS, 6 færre skip i NOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens 1 580 sjøfolk og øvrige tilsette om bord (120), samt ekstrahjelper og sesongansatte på norske lønns- og arbeidsvilkår byttes ut så raskt det er praktisk gjennomførbart – erstattes av EØS/utenlandske sjøfolk på lokale vilkår.</li> <li>Color Line opplyser at også hovedkontorfunksjoner og deler av landbaserte stillinger (600-800) flyttes til Danmark ved en omflagging til DIS<sup>46</sup>.</li> </ul>	0 mill. kr i årlig utbetaling  (Besparelse - 231 mill. kr)
	<u>10c</u> <u>Dersom ikke utflagging</u> (usannsynlig):  Color Lines 6 skip blir i NOR.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sysselsetting av norske/EØS sjøfolk opprettholdes.</li> </ul>	296 mill. kr* i årlig utbetaling  (Økt utbetaling + 65 mill. kr)	

<sup>45</sup> Presentasjon i utvalgsmøte

<sup>46</sup> Presentasjon i utvalgsmøte

		Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk på norskflaggete skip	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Fartsområdebegrensning avvikles for utenriksferger i NIS	<p><u>11a</u></p> <p><b>Nettolønn, uten tak, for dekk- og maskinstillinger</b></p> <p>Sertifikatpliktige (iht. STCW 2010)</p>	Color Lines skip flagges om fra NOR til NIS.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Størstedelen av norsk dekk- og maskinmannskap (opp mot 350 sjøfolk) beholdes.</li> <li>2. Øvrig norsk mannskap (1 230) innen restaurant, butikk, husøkonomi og hotell byttes ut med ansatte på lokale vilkår.</li> </ol>	<p>80 mill. kr* i årlig utbetaling</p> <p>(Besparelse - 153 mill. kr)</p>
	<p><u>11b</u></p> <p><b>Nettolønn, uten tak, for besetning i sertifikatpliktige stillinger samt andre lederstillinger på alarminstruks</b></p>	Color Lines skip flagges om fra NOR til NIS.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Norsk dekk- og maskinmannskap beholdes samt definerte lederstillinger innen restaurant, butikk, kjøkken og hoteldrift (410-510 ansatte).</li> <li>2. Øvrig mannskap innen restaurant, butikk, husøkonomi og hotell byttes ut med ansatte på lokale vilkår (1 170-1 070 ansatte).</li> </ol>	<p>96 til 112 mill kr* i årlig utbetaling</p> <p>(Besparelse - 119 til 135 mill kr)</p>

\*Delvis basert på Color Lines egne anslag.

\*\* Inkludert elektrikere.

## 10.9 Utvalgets kommentarer og anbefalinger

Utgangspunktet for utvalgets vurderinger er at Color Line i dag er eneste rederi med passasjerskip i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn som fører norsk flagg (NOR). Øvrige fergerederier som driver fart mellom Norge og utlandet er registrert i svensk og dansk register.

Color Line har vært tydelig overfor utvalget på at dagens kommersielle rammebetingelser ikke gir nødvendig konkurransekraft i markedet. Et fortsatt norsk flagg vil kreve fjerning av fartsområdebegrensningene i NIS, kombinert med en nettolønnsordning uten tak og mulighet til ansettelse av utenlandske arbeidstakere på lokale vilkår. Alternativt vil løsningen være å flytte rederiet til Danmark for å kunne flagge skipene i dansk internasjonalt skipsregister (DIS).

Sjømannsorganisasjonenes representanter i utvalget støtter ikke dette forslaget til løsning for å sikre norsk flagg og mener slike endringer vil svekke arbeidsmarkedet for norske sjøfolk. Med dette som utgangspunkt har det vært gjennomført særskilte drøftelser under utvalgets arbeid for å vurdere mulige alternative løsninger som både kan sikre flest mulig skip under norsk flagg og størst mulig arbeidsmarked for norske sjøfolk. Med utgangspunkt i disse drøftelsene er det etablert en felles forståelse om faktagrunnlaget og konkurranseulempene.

På bakgrunn av disse vurderingene ønsker majoriteten i utvalget å skissere en løsning som innebærer en avgrenset oppmykning av fartsområdet for passasjerskip i utenriksfart som går i fast rute med passasjerer mellom norsk havn og utenlandsk havn utenfor Norden, kombinert

med nødvendige endringer i nettolønnsordningen som sikrer konkurransekraften til norske sjøfolk.

#### **10.10 Nærmere beskrivelse av en mulig løsning: Avgrenset oppmykning av fartsområde for passasjerskip i utenriksfart**

Utvalget har merket seg at konkurransesituasjonen for passasjerskip som går i fast rute med passasjerer mellom norsk havn og utenlandsk havn har endret seg, og at dagens nettolønnsordning ikke er tilstrekkelig til å utjevne konkurranseulempene. Majoriteten av utvalget antar at en kan avhjelpe dette ved en avgrenset oppmykning av fartsområdebegrensningen, slik at utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden kan flagges til NIS.

For å sikre konkurransekraften til norske sjøfolk er det en forutsetning for en slik oppmykning at dagens nettolønnsordning i NOR styrkes ved at taket fjernes og at kravet om å stå på alarminstruks opphører. Dette vil sikre norske vilkår og dagens norske arbeidsplasser på de fire skipene som går i ruter mellom nordiske havner. Videre anbefaler majoriteten av utvalget at refusjonssatsene for norske sjøfolk på NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart settes på et nivå som sikrer konkurransekraft i forhold til NOR-ordningen og minimum lik dagens nettolønnsordning i NOR. Dette kan oppnås gjennom å øke refusjonssatsen tilsvarende inntil 33% av den refusjonsberettigedes bruttolønn. Utvalget forventer at rederiet vil sikre NOR-betingelser for norsk dekk- og maskinmannskap, samt definerte lederstillinger innen restaurant, butikk, kjøkken og hotelldrift på rutene utenfor Norden når det åpnes for NIS. For stillinger som rederiet ikke viderefører på NOR-betingelser må det gjennomføres forhandlinger om tariffavtale med utgangspunkt i NIS-loven generelt, og § 6 spesielt.

Løsningen kan oppnås gjennom følgende elementer:

1. Oppmykningen gjelder utelukkende for passasjerskip som går i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn utenfor Norden og kan tas inn som nytt ledd i § 1 i forskrift av 09. juli 1993 nr. 596 om begrensning av fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

*”Skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister tillates å føre passasjerer i fast rute mellom norsk havn og utenlandsk havn utenfor Norden.”*

2. For å styrke konkurransekraften til norske sjøfolk må gjeldende maksimaltak og kravet til å stå på alarminstruks i nettolønnsordningen for passasjerskip i utenriksfart i NOR fjernes. Refusjonssatsene for norske sjøfolk på NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart må settes på et nivå som sikrer konkurransekraft i forhold til NOR-ordningen. For å sikre grunnlag for rekruttering til næringen må dagens krav til opplæringsstillinger videreføres.

### 10.10.1 Provenyberegning

Anslaget tar utgangspunkt i en nettolønnsordning uten tak, utvidet til full besetning (med rett til sjømannsfradrag), anslått til en kostnad på 296 mill. kr (+32 mill. kr i forhold til dagens ordning). Videre at Color Magic og Color Fantasy flagges fra NOR til NIS med en ”konkurransedyktig” refusjonsordning, mens øvrige 4 skip forblir i NOR.

	Antatt virkning for norskregistrert flåte	Antatt virkning for sysselsetting av norske/EØS sjøfolk	Utbetaling tilskuddsordningen (endring)
Avgrenset oppmykning av fartsområde for passasjerskip i utenriksfart som går i fast rute med passasjerer mellom norsk havn og utenlandsk havn utenfor Norden	<u>12a</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avverge utflagging av 4 av Color Lines 6 skip.</li><li>• 2 av Color Lines 6 skip flagges om fra NOR til NIS.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dagens 645 sjøfolk på skip i rutefart innenfor Norden beholdes.</li><li>• Om lag 125 stillinger (250 sjøfolk) beholdes på strekningen Oslo-Kiel.</li><li>• Resterende på strekningen Oslo-Kiel, om lag 340-350 stillinger (685 sjøfolk), byttes ut med ansatte på lokale vilkår.</li></ul> <u>Totalt:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Om lag 685 færre norske/EØS sjøfolk.</li></ul>	172 mill. kr i årlig utbetaling  (Redusert utbetaling -90 mill. kr som følge av omflagging fra NOR til NIS +16 mill. kr som følge av fjerning tak for resterende i NOR +16 mill. kr som følge av oppheving av alarminstruksbegrensning)  <u>Totalt:</u> - 59 mill. kr årlig)

### 10.11 Felles refusjonssatser for alle NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart

NHO og NHO Sjøfart mener at refusjonssatsene for alle NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart må settes på et nivå som sikrer konkurransekraft i forhold til NOR-ordningen. Dette spørsmålet ligger utenfor utvalgets mandat, men utvalget tilrår at det utredes nærmere.

## 11 Oppsummering av utvalgets tilrådning

Nedenfor følger en samlet oversikt over utvalgets tilrådninger, med oppsummering av antatt virkning for norskregistrert flåte, sysselsetting og proveny. Utvalget anslår at de samlede tilrådningene vil kunne føre til økte årlige utbetalinger i størrelsesorden 74 mill. kr per år. Anslagene er gjort på 2-3 års sikt og er forbundet med vesentlig usikkerhet.

	<b>Kystfart</b> (nærmere omtalt i kap. 8.9.)	<b>Offshore</b> (nærmere omtalt i kap. 9.9.)	<b>Utenriksferger</b> (nærmere omtalt i kap. 10.9.)
<b>Forslag</b>	<p><b>A. Fraktesfart</b> <u>Fartsområde:</u> Oppmykning av fartsområdebegrensning for fraktesfart der en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann, såfremt dette skjer enten (a) som del av en regulær rute, eller, (b) leilighetsvis.</p> <p><u>Tilskuddsordningen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tilgang til dagens særskilte refusjonsordning for skip i NIS.</li> <li>Maksgrensen for nettolønnsutbetalinger for sjøfolk i kystfart i NOR oppheves.</li> </ul> <p><b>B. Kystruten Bergen-Kirkenes</b> Maksgrensen for utbetalinger for sjøfolk oppheves.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Fartsområde:</u> Fartsområdebegrensning for offshore konstruksjonsfartøyer avvikles for fartøy i NIS.</li> </ul> <p><u>Tilskuddsordningen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Refusjonsordning for konstruksjonsfartøy i NIS fullverdig dagens nettolønnsordning i NOR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Fartsområde:</u> Oppmykning av fartsområdebegrensning for passasjerskip som går i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn utenfor Norden.</li> </ul> <p><u>Tilskuddsordningen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nettolønnsordning uten tak, utvidet til full besetning for NOR-registrerte passasjerskip i utenriksfart.</li> <li>Refusjonsordning for NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart konkurransedyktige med dagens NOR-ordning.</li> </ul>
<b>Virkning flåte</b>	<p><b>A. Fraktesfart</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avverge utflagging.</li> <li>Avverge omflagging av skip fra NOR til NIS.</li> <li>Innflaggingspotensial til NIS (med refusjon) på om lag 10 skip.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avverge utflagging</li> <li>Mulighet for at nybygg registreres i NIS fremfor under fremmed flagg.</li> <li>Mulig innflagging av om lag 10- 40 skip.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avverge utflagging av 4 av Color Lines 6 skip.</li> <li>2 av Color Lines 6 skip flagges om fra NOR til NIS.</li> </ul>
<b>Virkning sysselsetting</b>	<p><b>A. Fraktesfart</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Om lag 50 sjøfolk flere norske/EØS i NIS (hovedsakelig overordnede).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om lag 240 flere norske/EØS sjøfolk i NIS, per 10 skip.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om lag 685 sjøfolk færre sjøfolk på norske betingelser.</li> </ul>
<b>Proveny</b>	<p><b>Økte utbetalinger</b></p> <p><b>A. Fraktesfart</b> + 65 mill. kr årlig</p> <p><b>B. Kystruten Bergen-Kirkenes</b> + 20 mill. kr årlig</p>	<p><b>Økte utbetalinger</b></p> <p>+48 mill. kr årlig per 10 skip med nettolønn med tak i NIS</p>	<p><b>Reduserte utbetalinger</b></p> <p>-59 mill. kr årlig</p>

## **11.1 Evaluering**

Utvalget har foretatt vurderinger av virkninger av ulike løsninger for henholdsvis kystfart, offshore og utenriks fergefart. Utvalget erkjenner at det er vanskelig å anslå fullt ut hvilke konsekvenser de ulike modeller vil gi. På denne bakgrunn anbefaler utvalget at det etter en periode foretas en evaluering av de endringene som gjennomføres.

## 12 Arbeidstakersidens prinsipielle synspunkter til utredningens mandat og formål

Arbeidstakersiden har i møtene påpekt at utvalgets mandat er feilslått og for snevert og at det må ses i sammenheng med andre støtteordninger til skipsfarten.

For det første understreker arbeidstakersiden at en omfattende åpning for NIS med statlige støtteordninger i norske farvann i realiteten innebærer en masseoppsigelse av tusenvis av norske sjøfolk. Virkningene av dette vil i tillegg for mange lokalsamfunn langs kysten bli svært negative.

For det andre vil en omfattende åpning for NIS i norske farvann innebære en legitimering av bruk av utenlandsk arbeidskraft på lokale lønnsvilkår under norsk flagg som arbeidstakersiden finner uakseptabel. Det pekes videre på at norske arbeidsplasser og norske lønnsvilkår er satt under press innenfor andre transportsegmenter som luftfart og vegtrafikk. Norske myndigheter bør snarere stoppe denne utviklingen enn å nedsette et utvalg som eskalerer denne negative utviklingen innenfor sjøfart.

For det tredje innebærer utvalgets mandat og arbeid en forvitring av norsk maritim kompetanse. Det er godt dokumentert at den maritime klyngen er avhengig av norske sjøfolk for å opprettholde kompetansenivået og konkurranseevnen. En masseoppsigelse av norske sjøfolk vil på sikt innebære en forvitring av norsk maritim kompetanse med dertil tap av konkurranseevne og arbeidsplasser på land. Videre understrekes det at rekrutteringsbasen for unge sjøfolk i dag er NOR. I gjennomsnitt er det 2,63 opplæringsstillinger på NOR-skip, mot kun 0,25 på NIS-skip. En omflagging fra NOR til NIS vil således svekke rekrutteringsbasen. Dersom norske myndigheter åpner for NIS i norske farvann med billig utenlandsk arbeidskraft, gir det dessuten et meget dårlig signal til dagens ungdom som står foran et karrierevalg, og vil svekke attraktiviteten til sjømannsyrket.

For det fjerde viser arbeidstakersiden til at dersom norske myndigheter ønsker en vesentlig styrking av NIS, så ligger potensialet for en slik styrking i deep sea segmentet hvor det er om lag 1 000 skip under fremmed flagg, som utgjør om lag 20 mill. bruttotonn. Innflaggingspotensialet ved å åpne for NIS i norske farvann er svært marginalt. Utvalgets mandat har dessverre ikke gitt anledning til å vurdere tiltak for å få deep sea trade tilbake til NIS, men arbeidstakersiden understreker at en robust nettolønnsordning/refusjonsordning for deep sea, i kombinasjon med at klassen overtar alt tilsyn med denne delen av flåten, vil kunne gi et innflaggingspotensial. Dette bør derfor videre utredes av utvalget under et utvidet mandat.

For det femte peker arbeidstakersiden på at de statlige støtteordningene til rederiene er langt flere enn de som omfattes av denne utredningen, og innbefatter bl.a. rederiskattordningen (1,5 mrd. kr), og bortfall av avgifter gjennom taxfree salg på skip på 0,8 mrd. kr)<sup>47</sup>. Arbeidstakersiden minner om at den har støttet slike ordninger *under den forutsetning at de bidrar til å opprettholde norske arbeidsplasser til sjøs*. Dette utgjør en viktig del av *samfunnskontrakten* mellom rederiene, arbeidstakerne og myndighetene. Dersom disse

---

<sup>47</sup> Kilde: Nasjonalbudsjettet 2014

forutsetningene bortfaller, kan arbeidstakersiden ikke lenger gi sin støtte til slike gunstige ordninger.

Arbeidstakersiden mener at det må legges til grunn som et avgjørende prinsipp at det skal være norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og hele den norske sokkelen, slik det er på alt annet norsk territorium. For kontrakter som inngås med det offentlige er dette prinsippet nedfelt, jf. beskrivelsen av regelverket i kap. 5.8. Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund har bestilt en uavhengig juridisk utredning som skal vurdere handlingsrommet for å iverksette dette prinsippet full ut og ber norske myndigheter følge den opp i det videre arbeid med den maritime strategien.

For kystfartens del mener arbeidstakersiden at det viktigste virkemidlet for å opprettholde sysselsetting og få en større andel norsk tonnasje, vil være å fjerne taket i nettolønnsordningen. Det vil samtidig styrke konkurranseevnen til NOR-registeret. En åpning for NIS med støtteordninger vil undergrave NOR og føre til tap av norske arbeidsplasser. Mens NOR-skip i all hovedsak er bemannet med nordmenn, er det i snitt bare 1,5 nordmann per NIS-skip. Videre må norske myndigheter stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og opplæringsplasser i den delen av kystfarten som går på kontrakter med det offentlige.

For norsk sokkels vedkommende fremholdes at den må regnes som en del av norsk innenriksøkonomi med en målsetting om at virksomheten skal skape ringvirkninger. En omfattende åpning for NIS vil legitimere bruk av lavt lønnet utenlandsk arbeidskraft og føre til tap av norske arbeidsplasser og således være et klart brudd på denne målsettingen. Ved å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som arbeider på kontrakt på sokkelen uansett flagg, vil det bli like konkurransevilkår, samtidig som behovet for nettolønnsordningen for dette segmentet kan reduseres vesentlig/bortfalle og pengene heller anvendes til andre fartsområder/formål.

For utenriksfergenes vedkommende går arbeidstakersiden inn for å fjerne taket i nettolønnsordningen for dermed å styrke konkurranseevnen. En åpning for NIS vil føre til tap av hundrevis av norske arbeidsplasser. Det samme vil en utflagging til DIS. Her vil imidlertid arbeidstakersiden understreke at et slikt grep vil medføre at støtten til tax-free unntaket som selskapet i dag har mellom Sandefjord-Strømstad, må bortfalle. Dette unntaket har arbeidstakersiden støttet under den forutsetning at det bidrar til sysselsetting av norske arbeidsplasser til sjøs.

Avslutningsvis har arbeidstakersiden merket seg den samfunnsøkonomiske analysen som Menon har foretatt i forbindelse med utvalgets arbeid. Denne viser at å gjøre gjeldende norske lønns- og arbeidsvilkår på sokkelen, høyst sannsynlig er den mest samfunnsøkonomisk lønnsomme modellen. Den samfunnsøkonomiske gevinsten på å åpne opp for NIS i norske farvann er marginal, og avhenger av at Color Line forblir norsk og ikke flytter ut sitt hovedkontor. Skjer dette, vil det ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt å liberalisere fartsområder for NIS.



## 13 Litteraturliste

Econ rapporten: ”Evaluering av sysselsettingsordningene for sjøfolk” (2010)

Fafo rapporter:

”Hvem kan seile sin egen sjø? – Om statlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart (2010)

”Fra sjø til land – Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring fram mot 2020” (2012)

” Det gamle landet og havet. Rekrutteringsbehov i maritim næring fram mot 2020” (2013)

”Hvem kan seile sin egen sjø? Om statlige reguleringer av lønns- or arbeidsvilkår i norsk innenriksfart” (2010)

Menon Business Economics: ” Er utvidet nettolønnsordning samfunnsøkonomisk lønnsomt?” (2013)

Menon Business Economics: ”Utredning om fartsområdebegrensningene og nettolønnsordningen” (2014)

Søfartsstyrelsen: ”Forløbsanalyse for danske søfarende –rekruttering, uddannelse og beskæftigelse” (2003)