2021

Partssammensatt maritimt utvalg

Forslag for å styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetting og konkurransekraft

Innhold

Del I: Innledning 4

1 Bakgrunn for utvalget, mandat og sammensetning 5
1.1 Bakgrunn 5
1.2 Utvalgets mandat 5
1.3 Utvalgets sammensetning 7

2 Sammendrag 8

3 Beskrivelse av norsk maritim næring 11
3.1 Norsk maritim næring 11
3.2 Dagens rammebetingelser 13

Del II: Norske lønns- og arbeidsvilkår 16

4 Beskrivelse av dagens situasjon 17
4.1 Innledning 17
4.2 Skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel 18
4.3 Skipstrafikk og flaggfordeling 19
4.4 Nærmere om ulike segmenter 21
4.5 Oppsummering 24

5 Juridisk handlingsrom 25
5.1 Kunnskapsgrunnlag 25
5.2 Folkerettslig handlingsrom etter havretten 27
5.3 EØS-avtalens betydning for handlingsrommet 29
5.4 Praksis andre EU/EØS-stater og sokkelstater 30

6 Utvalgets vurdering: Norske lønns- og arbeidsvilkår 34
6.1 Innledning 34
6.2 Betydningen for sysselsetting og maritim kompetanse 35
6.3 Betydningen for rederiers konkurransekraft 37
6.4 Utvalgets samlede vurdering 39
6.5 Betydningen av eventuelle krav for tilskuddsordningen 42

7 Utvalgets anbefaling: Norske lønns- og arbeidsvilkår 43
7.1 Oversikt over anbefalingen 43
7.2 Virkemiddel og håndheving 45
7.3 Forventede virkninger 46
7.4 Økonomiske og administrative konsekvenser 48

Del III: Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk 50

8 Beskrivelse av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk 51
8.1 Innledning 51
8.2 Innretning av tilskuddsordningen 51
8.3 Senere års utvikling i bruk av ordningen 53
8.4 Effekter av ordningen 54
8.5 Støtteordninger i konkurrerende skipsfartsland 55

9 Utvalgets vurdering: Tilskuddsordningen 57
9.1 Innledning 57
9.2 Betydningen av tilskuddsordningen 57
9.3 Behov for større forutberegnelighet 59
9.4 Behov for konkurransedyktighet overfor utenlandske støtteordninger 60

10 Utvalgets anbefaling: Tilskuddsordningen 61
10.1 Oversikt over anbefalingen 61
10.2 Forventede virkninger 62
10.3 Økonomiske og administrative konsekvenser 62
10.4 Tilskuddsordningen og uendret ressursbruk 63

Del IV: Partenes merknader 64

11 Enighet vedrørende skipsfart på norsk sokkel 65

12 Partenes særmerknader til rapporten 67
12.1 Merknader til kapittel 5: juridisk handlingsrom 67
12.2 Merknader til kapittel 7: norske lønns- og arbeidsvilkår 73
12.3 Merknader til kapittel 10: tilskuddsordningen 76

13 Generelle merknader til utvalgets arbeid 78
13.1 UNIO og Det norske maskinistforbunds merknad 78
13.2 Kystrederienes merknad 81

X Vedlegg til rapport 85

Del I:
Inndeling

1 Bakgrunn for utvalget, mandat og sammensetning

1.1 Bakgrunn

Stortinget vedtok 21. april 2020 å nedsette et partssammensatt utvalg «for å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft». I flertallets merknad som leder opp til vedtaket, vises til at de tiltak utvalget skal vurdere også vil «kunne innebære en vurdering av hvordan nettolønnsordningen kan styrkes, og en vurdering av konsekvensene av å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk sokkel». Det ble pekt på at utvalgets arbeid burde ferdigstilles mot slutten av 2020 og legges frem for Stortinget på egnet måte.

1.2 Utvalgets mandat

Som oppfølgning av Stortingets anmodningsvedtak nedsatte regjeringen 20. august 2020 utvalget med følgende mandat[1]:

«[V]urdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Utvalget skal herunder særlig vurdere;

1. Om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres, og eventuelt hvordan.

    a. Utvalget bør vurdere nytten og kostnadene ved dagens ordning før eventuelle endringer drøftes.

    b. Utvalget må vurdere de økonomiske konsekvensene av eventuelle forslag. Minst ett forslag skal legge uendret ressursbruk til grunn.

    c. Utvalget må anslå virkningene ulike forslag har for sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register.

2. Om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel, og eventuelt hvordan.

    a. Utvalget må kartlegge i hvilken utstrekning skip i norsk farvann og på norsk sokkel i dag ikke har norske lønns- og arbeidsvilkår.

[1] Utvalgets mandat, 20. august 2020: «Styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft». Se vedlegg 1.

b. Utvalget må drøfte betydningen av at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk territorialfarvann kan være en restriksjon av friheten til å yte tjenester etter EØS-avtalen. Utvalget bør se hen til om andre EØS-stater har innført sammenlignbare krav, og hvordan en eventuell restriksjon av friheten til å yte tjenester har blitt begrunnet.

c. Utvalget må drøfte betydningen av at Norges jurisdiksjon på norsk kontinentalsokkel kan være begrenset. Utvalget bør se hen til hvilken aktivitet som i dag er underlagt norsk sokkelstatsjurisdiksjon, og som er omfattet av norsk sokkelvirksomhet/- og regulering. Utvalget bør se hen til om andre sokkelstater har innført sammenlignbare krav.

d. Utvalget må drøfte betydningen et eventuelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og/eller på norsk sokkel kan ha for tilskuddsordningen. Utvalget bør se hen til at tilskuddsordningen i dag delvis kompenserer for kostnadsulempen ved å ansette arbeidstakere fra EØS-området, og vurdere om tilskuddsordningen kan reduseres eller avvikles for arbeidstakere på norske skip i norske farvann og på norsk sokkel.

e. Utvalget må vurdere de økonomiske konsekvensene av eventuelle forslag.

f. Utvalget må anslå virkningene ulike forslag har for sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register.»

1.3 Utvalgets sammensetning

Utvalget har hatt følgende sammensetning:

Tabell 1.1

Leder:	**Liv Holmefjord**
Medlemmer:	
Landsorganisasjonen i Norge	Peggy Hessen Følsvik
Norsk Sjømannsforbund	Johnny Hansen
Norsk Sjøoffisersforbund	Hans Sande
Unio	Hege-Merethe Bengtsson
Det norske maskinistforbund	Odd Rune Malterud
Norges Rederiforbund	Nils Magne Fjereide Anne Jorunn Møkster
Kystrederiene	Harald Tom Nesvik Lara Konradsdottir
NHO Sjøfart	Kenneth Walland

Varamedlemmer	
Norsk Sjømannsforbund	Terje Hernes Pettersen
Norsk Sjøoffisersforbund	Hilde Flåten
Det norske maskinistforbund	Knut Walle Hansen
Kystrederiene	Kjell Hauge
Norges Rederiforbund	Siri Anne Mjaatvedt
NHO Sjøfart	Torkild Torkildsen

Nærings- og fiskeridepartementet ved Maritim avdeling har vært sekretariat for utvalget. Utvalget har hatt totalt 13 utvalgsmøter og leverer med dette sin rapport og tilrådning.

Utvalget har fått utsatt frist til 19. mars 2021.

Oslo, 19. mars 2021

2 Sammendrag

Utvalgets mandat har vært å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Utvalget skulle herunder særlig vurdere om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres og om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel.

Utvalgets rapport er delt opp i en innledende del I hvor det blir gitt en beskrivelse av norsk maritim næring. Del II omhandler norske lønns- og arbeidsvilkår, herunder beskrivelse av dagens situasjon (kapittel 4), det juridiske handlingsrommet (kapittel 5), utvalgets vurderinger (kapittel 6) og utvalgets anbefaling (kapittel 7). Del III av rapporten omhandler tilskuddsordningen, med en beskrivelse av ordningen (kapittel 8), utvalgets vurdering (kapittel 9) og utvalgets anbefaling (kapittel 10). Partenes særmerknader fremgår av del IV.

Utvalget har hatt omfattende drøftinger, særlig knyttet til kunnskapsgrunnlaget, konsekvenser og anbefalinger vedrørende innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Partene har hatt ulike vurderinger av både det juridiske handlingsrommet og hvilke konsekvenser innføring av et slikt krav vil få. Utvalget har likevel kommet fram til en samlet anbefaling. En forutsetning er at den kan gjennomføres uten å komme i strid med våre folkerettslige eller EØS-rettslige forpliktelser.

Utvalgets anbefaling

Utvalgets anbefaling er todelt, og går på den ene siden ut på at det anbefales å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, og på den annen side at tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk styrkes og i større grad lovfestes. Utvalget er tydelige på at dette er en samlet anbefaling, der tiltakene henger nøye sammen og ikke vil ha tilsiktet effekt dersom de innføres hver for seg.

1. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår

Utvalget har i kapittel 7.1 beskrevet anbefalingen som gjelder kravet til norske lønns- og arbeidsvilkår i fire punkter. Overordnet anbefaler utvalget:

- at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, nærmere avgrenset mot skip i internasjonal fart;
- at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kystruten, samt på cruise hvor Norge er hovedreisemålet, avgrenset mot skip i internasjonal cruisevirksomhet;
- at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann, herunder hotellskip; og
- at prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår også bør legges til grunn for skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent.

Utvalget mener at kravene bør stilles i form av et nytt regelverk hvor det henvises til de til enhver tid tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Et samlet utvalg vil påpeke viktigheten av at et krav til norske lønns- og arbeidsvilkår utformes på en måte som sikrer at kontroll og håndheving er like effektiv overfor skip som drives fra utlandet som for skip som har hjemmebase i Norge.

2. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Utvalget har i kapittel 10.1. beskrevet anbefalingen som gjelder tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk i fire punkter. Overordnet anbefaler utvalget:

- å styrke tilskuddsordningen ved å fjerne gjeldende tak/begrensninger i ordningen;
- å lovfeste substansen i dagens tilskuddsordning for å sikre nødvendig forutberegnelighet;
- å forenkle tilskuddsordningen ved å redusere antall tilskuddsmodeller fra åtte til tre modeller; og
- at også skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent, bør omfattes av tilskuddsordningen.

Utvalgets vurdering

Utvalget mener at arbeid som i all hovedsak utøves i Norge, skipsfart som baseres på norske naturressurser og virksomhet hvor Norge er hoveddestinasjon skal bidra til å skape norske arbeidsplasser, og opprettholde maritim kompetanse ved å sikre at det er mulig for sjøfolk bosatt i Norge å konkurrere om disse jobbene på lik linje med utenlandske sjøfolk. Det anses også nødvendig å stille et slikt krav for å hindre en negativ utvikling der konkurransekraften til rederier som i dag opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår svekkes, og for å opprettholde et sterkt NOR-flagg.

Utvalgets anbefaling vil ha betydning for både sysselsetting, rederienes konkurransekraft, den maritime klyngen i Norge, kjøpere av transporttjenester og næringslivet/konsumenter. Det er knyttet usikkerhet til hvilke tilpasninger som vil bli gjort som følge av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, og utvalget finner derfor vanskelig å kvantifisere virkningen det vil ha på antall sysselsatte og skip i norske registre.

Utvalget sin anbefaling vil kunne gi sjøfolk bosatt i Norge tilgang til et større arbeidsmarked og dermed potensielt flere sysselsatte. Innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil gi større forutberegnelighet for arbeidstakerne noe som er positivt for næringens omdømme og rekruttering av unge. God tilgang på arbeidskraft med operativ maritim kompetanse er viktig for resten av den maritime klyngen og forslaget vil dermed kunne få positive ringvirkninger for andre maritime virksomheter.

Utvalget konstaterer samtidig at innføring av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil medføre økte kostnader, og at påvirkningen på rederienes konkurransekraft vil avhenge av hvilke tilpasninger som gjøres av det enkelte rederi og hvordan kostnadsøkningen håndteres i verdikjeden. Innenfor segment med alternative transportformer vil økt pris på sjøtransport kunne føre til at de går over til transport på vei. Utvalget er opptatt av at det må legges til rette for at sjøtransport er konkurransedyktig transportform også i fremtiden.

Tilskuddsordningen har som formål å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske sjøfolk og bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land. Ordningen kompenserer samtidig delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere som er skattemessig bosatt i Norge på skip i NOR og NIS. Det er utvalgets syn at en eventuell innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår ikke vil medføre at behovet for tilskuddsordningen forsvinner eller at tilskuddsordningen av denne grunn bør reduseres i omfang.

Utvalget antar at en tilskuddsordning uten tak vil ha en positiv effekt på sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register. Videre antas at en lovfesting av substansen i ordningen vil gi rederier og sjøfolk en forutsigbarhet, som både gjør det mer attraktivt å registrere skip i norsk register, og som gjør at det tryggere for ungdom å satse på en maritim karriere på norske skip.

Særlig om sokkelen

Det har vært gjennomført egne drøftelser mellom de tre sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund med tanke på om det kan oppnås enighet om en ordning for skip som er involvert i offshore aktivitet på norsk sokkel. Kystrederiene har ikke vært en del av disse drøftelsene fordi det ikke berører deres medlemmer.

Partene er enige om at spørsmålet om lønns- og arbeidsvilkår burde reguleres gjennom en avtale mellom partene. For at en avtale skal fungere som et alternativ til lovgivning, er det avgjørende at også operatørsiden representert ved Norsk Olje og Gass (NOROG) er en del av avtalen. Selv om det har blitt gitt utsettelser for avgivelse av utvalgets rapport har ikke NOROG hittil funnet å kunne gi sin tilslutning til en slik avtale.

Uten at NOROG er en del av avtalen, vil ikke avtale være et alternativ til lovgivning ettersom det ikke vil omfatte utenlandske rederier som opererer på norsk sokkel.

Partene er enige om at rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven, må sikre at de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps-, og ankerhåndteringsfartøyer fortsatt har norske lønns- og arbeidsvilkår. Enigheten bygger på den forutsetning at tilskuddsordningen for offshorefartøyer opprettholdes minst på nivå med i dag.

Anbefalingen det er oppnådd enighet om mellom partene om følger av kapittel 11.

Partenes særmerknader

I tillegg til utvalgets felles anbefaling har partene i utvalget fremmet en rekke forslag som de mener vil styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetting og norske rederiers konkurransekraft. Forslagene har i varierende grad vært en del av utvalgets diskusjoner. De konkrete forslagene og hvem som støtter dem går fram av kapittel 12. Her fremgår også særmerknader til det juridiske handlingsrommet fra både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. I kapittel 13 er det gitt generelle merknader til utvalgets mandat og øvrige forhold.

3 Beskrivelse av norsk maritim næring

3.1 Norsk maritim næring

Norsk maritim kompetanse, norske sjøfolk på norske skip og norske rederiers konkurransekraft er alle grunnleggende bestanddeler for en vellykket norsk maritim næring. Transport av varer med norske skip og sjøfolk, og et bredt spekter av spesialiserte skipsfartstjenester, utgjør selve kjernen i næringen. Behovet for utstyr og tjenester tilknyttet skipsfarten, samt overføring av kompetansen som sjøfolk opparbeider seg på skip, har videre lagt grunnlaget for en sterk norsk maritim klynge.[2]

Norsk maritim næring består av rederier, verft, utstyrsleverandører og spesialiserte tjenesteleverandører. Næringen skapte i 2018 verdier for om lag 89 mrd. kroner og sysselsatte om lag 84 000 personer. Rederiene står for størstedelen av norsk maritim verdiskaping. I 2018 sto rederinæringen for 49 %. av verdiskapingen i maritim næring og den skapte verdier for 44 mrd. kroner.[3] Den norske flåten er moderne og spesialisert innenfor avanserte og kapitalintensive segmenter som offshore servicefartøyer, kjemikalietankskip og bilfraktskip. Norsk rederinæring omsetter hovedsakelig i internasjonale markeder. Eksportandelen blant rederiene var i 2018 60 %.[4]

Norsk skipsfartsnæring kan måles i norskkontrollert flåte og norskregistrert flåte, med overlapp mellom disse. *Norskkontrollert flåte* omfatter skip eid av norske rederier og registrert i NOR, NIS og utenlandsk register. Norskkontrollert handelsflåte har det siste tiåret vært stabil på om lag 2 500 skip, og er verdens femte største målt i flåteverdi og åttende største målt i tonnasje.[5] *Norskregistrert flåte* omfatter skip eid av norske eller utenlandske rederier og registrert i NOR eller NIS. Handelsflåten i NOR består hovedsakelig av laste- og passasjerskip, offshoreskip, ferger og hurtigbåter, og brønnbåter til havbruksnæringen, som opererer i norsk innenriksfart eller i europeisk fart. Antall skip i NOR-handelsflåten har de siste ti årene holdt seg relativt stabilt på mellom 870 og 900 fartøyer. NIS-flåten kjennetegnes av at den hovedsakelig opererer internasjonalt eller regionalt utenfor Europa. Antall skip i NIS har økt fra 535 før endringene i fartsområdebegrensningene i 2016 til 699 ved utgangen av februar 2021.[6] I perioden er det registrert fire cruiseskip inn i NIS. Tonnasjen under norsk flagg har direkte innvirkning på Norges innflytelse på utvikling og ikrafttredelse av internasjonalt regelverk.

---

[2] Regjeringen la 4. desember 2020 frem Meld. St. 10 Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring. Her beskriver regjeringen hvordan den vil legge til rette for at maritim næring kan opprettholde sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskapning og sysselsetting i hele landet.

[3] Av denne verdiskapingen utgjorde godstransport i utenriks sjøfart 21,5 mrd. kroner (omfatter deepsea og deler av nærskipsfarten), passasjertransport i utenriks sjøfart 2,4 mrd. kroner, innenriks sjøfart 4,5 mrd. kroner (omfatter deler av nærskipsfarten) og offshore og rederitjenester til utvinning av olje og naturgass 15,2 mrd. kroner.

[4] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

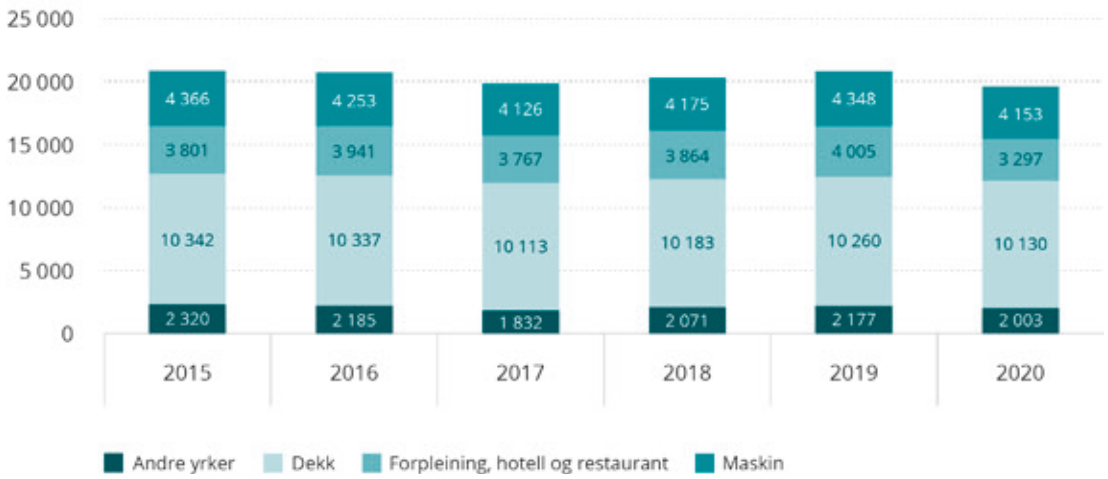
[5] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020. Statistikk for norskkontrollert flåte omfatter skip over 1 000 bruttotonn.

[6] Sjøfartsdirektoratet, månedlig rapportering til Nærings- og fiskeridepartementet.

Rederiene sysselsatte i 2018 42 900 personer.[7] Blant disse utgjør i underkant av halvparten norske sjøfolk, 19 600 i 2020.[8] Resterende utgjøres av utenlandske sjøfolk og ansatte i rederienes landorganisasjoner. En viktig faktor for konkurranseevnen til norsk maritim næring er kompetanseoverføring mellom ulike deler av verdikjeden, herunder kompetanseoverføring fra sjø til land.[9] Uten denne kompetanseoverføringen vil ikke Norge kunne opprettholde sin posisjon som en betydelig maritim nasjon.

Besetningen på skip består av blant annet matroser, forpleiningspersonell og dekks-, maskin- og elektrooffiserer med spesialisering innenfor ulike skipstyper. Antallet norske sjøfolk har holdt seg relativt stabilt de siste årene, til tross for en utfordrende markedssituasjon for næringen.

Figur 3.1 Oversikt norske sjøfolk og yrkesgrupper[10]



For å bevare og videreutvikle norsk maritim kompetanse kreves utdanningsinstitusjoner som utdanner høyt kvalifiserte sjøfolk, kombinert med rammevilkår for næringslivet som fremmer norsk rekruttering og sysselsetting.

---

[7] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020. Statistikk for norskkontrollert flåte omfatter skip over 1 000 brutto-tonn.

[8] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for sjøfolk, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[9] Menon Economics (2019), Fra sjø til land – Maritime karriereveier.

[10] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for sjøfolk, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

3.2 Dagens rammebetingelser

Skipsfarten er en global næring som opererer under internasjonale rammebetingelser og i sterk internasjonal konkurranse. Fremveksten og bruken av åpne skipsregister på 1970-tallet resulterte i at flere tradisjonelle skipsfartsland opprettet internasjonale register. I Norge ble NIS-registeret opprettet i 1987, med mulighet for å ansette utenlandske sjøfolk på internasjonale lønns- og arbeidsbetingelser.[11] NIS-registrerte skip har imidlertid begrensinger i fartsområde, og tillates i hovedsak ikke å konkurrere i markedet for innenriksfart. På den måten er konkurransen mellom de to norske registrene skjermet. Som følge av Fartsområdeutvalgets innstilling i 2014 ble det åpnet for at det i dag kan benyttes NIS for lastefrakt mellom norske havner som ledd i mer omfattende europeiske transportruter/ virksomhet og på konstruksjonsskip i oppdrag på norsk kontinentalsokkel.

Det norske innenriksmarkedet for skipsfart er åpent for skip registrert både i EU/EØS og tredjeland, og er i de fleste markedssegmenter sterkt konkurranseutsatt. EØS-avtalen, som omfatter regelverk for adgang i EUs indre marked, gir skip registrert i EU/EØS formalisert markedsadgang i innenriksfart og en harmonisering av konkurransevilkårene. Det er også inngått bilaterale avtaler om gjensidig adgang til innenriksfart med flere av nabolandene.[12]

Konkurransen mot skip fra tredjeland er i internasjonal fart hovedsakelig regulert gjennom formalisert internasjonal markedsadgang (EØS-avtalen og WTO/GATS), samt gjennom bilaterale frihandelsavtaler og skipsfartsavtaler. WTO har vært et viktig forum for å utvikle og standardisere handelsregler for skipsfarten og skape forståelse for hensiktsmessige nivå av markedsadgang.

For å opprettholde norske rederiers internasjonale konkurranseevne har Norge siden 1990-tallet hatt støtteordninger for sysselsetting av sjøfolk og tonnasjebeskatning, i tråd med EUs statsstøtteregler, for å tilby norske rederier rammevilkår på nivå med europeiske konkurrenter.

Konkurransen mot andre transportformer som transport på vei og bane har de senere årene dessuten økt betraktelig. Sjøtransport er likevel fortsatt den dominerende transportformen for import og eksport til og fra Norge.

---

[11] NIS-loven § 8 første ledd fastsetter om og i hvilken utstrekning skipsarbeidsloven kan fravikes. NIS-loven § 6 andre ledd regulerer lønns- og arbeidsforhold.

[12] Sverige, Danmark, Storbritannia, Finland og Tyskland

3.2.1 Maritim kompetanse, rekruttering og sysselsetting av sjøfolk

Det er bred enighet i næringen om at praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen er av stor betydning for hele den maritime næringsklyngen, fra rederidrift og operasjon, los og sjøsikkerhet, sjøforsikring, teknologi og innovasjon. Det er derfor viktig å rekruttere ungdom til maritim utdanning og bevare et godt arbeidsmarked for norske sjøfolk på norske skip. Norske rederier tilbyr i dag opplæringsplasser for alle kategorier lærlinger, kadetter og junioroffiserer, noe som er helt essensielt for kompetanseoverføringen i utdanningsløpet.

Betydningen av erfaringsbasert kompetanse fra sjøen for den maritime klyngen er blitt analysert og diskutert i flere rapporter gjennom de siste ti-årene. I 2004 kom «Kompetanseutfordringer i maritim næring – Kritisk masse og gratispassasjerproblemer» en rapport fra Menon om utfordringer knyttet til maritim utdanning og tilgang på sjøfolk. I rapporten «En kunnskapsbasert maritim næring» fra 2011 kartla Menon hvor mange tidligere sjøfolk som jobber i ulike deler av maritim næring og offentlig forvaltning.[13]

I 2012 publiserte Fafo rapporten «Fra sjø til land – Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring fram mot 2020».[14] Funnene viser at praktisk erfaring fra sjø er av vesentlig betydning både for innovasjon og sysselsetting i den maritime klyngen, også i landbasert virksomhet. I spørreundersøkelsen rapporterer 74 prosent at de er helt eller delvis avhengig av praktisk erfaring fra sjøen for innovasjon og nytenkning i virksomheten. Ansatte med erfaring fra sjø vurderes verdifullt av samtlige virksomhetsområder; rederier, verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Det fremkommer også at sjøfolk som går i land spiller en sentral rolle i klyngedynamikken i maritim næring.

I 2019 kom Menon rapporten «Fra Sjø til Land – Maritime karriereveier».[15] En analyse av hvor og hvordan den maritime kompetansen anvendes, hva slags maritim kompetanse det er behov for i årene fremover, hvilke utfordringer og tilpasningskrav det stiller utdanningsinstitusjonene overfor og hvor stort behovet vil være for maritim sjøkompetanse i årene fremover. Det fremkommer av rapporten at det er bred enighet i næringen om at praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen er av stor betydning. I undersøkelsen til arbeidsgivere, svarer i overkant av 70 prosent at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha ganske stor eller svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030.

Erfaringsbasert kompetanse er en viktig drivkraft for fremtidig teknologiutvikling, for innovasjon og for vekstkraften til en verdensledende maritim klynge. Rollene vil med stor sannsynlighet endre karakter i fremtiden, men erfaring og sjømannskap vil fremdeles være ettertraktet og avgjørende kompetanse både på sjø og land. Omkring en tredjedel av respondentene i Menons undersøkelse fra 2019 tror de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag, mens kun 10 prosent tror de vil ha færre ansatte om fem år. Dersom det er en forventning om at det vil bli flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø i de ulike virksomhetene, er næringen avhengig av å fortsette rekrutteringen av nye fremtidige arbeidstakere, både til sjøs og på land.

---

[13] Menon Economics (2011): En kunnskapsbasert maritim næring

[14] Fafo-rapport 2012:22; Fra sjø til land: Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring fram mot 2020

[15] Menon Economics (2019), Fra sjø til land – Maritime karriereveier.

3.2.2 Rederiers konkurransekraft

Den norske rederinæringen har en internasjonal og svært konkurranseutsatt posisjon. Den påvirkes av endringer i rammebetingelser, nasjonale så vel som internasjonale. Samtidig gjør næringens internasjonale natur den svært sårbar for forskjeller mellom ulike lands rammebetingelser. Konkurransedyktige rammevilkår som hensyntar næringens internasjonale karakter og et godt samarbeid med myndighetene er viktige forutsetninger for at norske rederier skal kunne opprettholde sin verdensledende posisjon. Endringene i næringen er sterkt påvirket av politiske veivalg. Attraktiviteten til Norge som maritimt vertsland er avhengig av at de maritime rammebetingelsene er stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.

Norge har en komplett maritim klynge, med internasjonalt ledende aktører innen de fleste virksomhetsområder, som for eksempel rederier, klasseselskap, finansinstitusjoner, verft og utstyrsleverandører. En forutsetning for fortsatt innovasjon og nyskapning i næringen er at man satser på norske rederi og norske sjøfolks kompetanse og erfaring.

Det er en rekke faktorer som er avgjørende for rederienes konkurransekraft. Når man skal vurdere dette spørsmålet nærmere så må man skille mellom ulike segmenter og markeder. For skip som utelukkende opererer i innenriksfart, samt deler av utenriksfarten som opererer i norsk farvann innen nærskipsfart så har man for eksempel en konkurranseflate inn mot landbaserte transportformer. For skip i nærskipsfart har man videre en konkurranseflate inn mot rederier som er hjemmehørende i andre land og som opererer i samme marked. Det som er kjernen i de norske rederienes konkurransekraft, er at kostnadene ved å velge deres tjenester er konkurransedyktig med konkurrerende virksomheter. Dette betyr at man må se på det samlede kostnadsbildet og rammebetingelser for å eie og drive skip fra Norge. Som følge av de store investeringene og kostnadene knyttet til rederivirksomhet er rederiene avhengig av at det over tid er stabile og konkurransedyktige rammebetingelser.

Etter klyngeteorien er rederiene navet i det maritime næringsmiljøet i Norge. Det at man har en stor kjerne av norske rederier er viktig for virksomheten i hele den maritime klyngen. Av sentrale virkemidler for de norske rederiene er en konkurransedyktig rederiskatteordning avgjørende for konkurranseflaten mot utenlandske rederier. Tilskuddsordningen for sjøfolk er for sin del avgjørende for å sikre at norske sjøfolk er konkurransedyktige sammenlignet med utenlandske sjøfolk. Et konkurransedyktig Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) er et viktig virkemiddel for å bidra til opprettholdelse av hovedkontor i Norge og norsk eierskap til skip. NIS ble opprettet nettopp for å forhindre flytting av rederivirksomheten ut av Norge og for å forhindre utflagging til utenlandske registre. I tillegg er NIS i praksis også en viktig rekrutteringsbase for norske sjøfolk.

Del II:
Norske lønns- og arbeidsvilkår

4 Beskrivelse av dagens situasjon

4.1 Innledning

I mandatet fremgår det at utvalget skal vurdere om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel, og eventuelt hvordan. Utvalget er for det første bedt om å kartlegge i hvilken utstrekning skip i norsk farvann og på norsk sokkel i dag *ikke* har norske lønns- og arbeidsvilkår. Videre følger av mandatet at utvalget må se hen til det eksisterende juridiske handlingsrommet for å stille slike krav, samt vurdere hvilken betydning et eventuelt krav kan ha for tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

For å kartlegge omfanget av skip i norske farvann og på norsk sokkel som ikke har norske lønns- arbeidsvilkår, gis først en beskrivelse av den skipsfarten som skjer i disse områdene. Skip registrert i det norske skipsregisteret (NOR) har norske lønns- og arbeidsvilkår, mens skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller utenlandske registre hovedsakelig har andre og lavere lønns- og arbeidsvilkår. Det er derfor mulig å si noe om utbredelsen av norske lønns- og arbeidsvilkår gjennom å kartlegge hvor stor andel av skipsfartsaktiviteten i norske havområder som utføres av henholdsvis norske (NOR-registrerte) og utenlandske skip.

Deretter beskrives i kapittel 5 partenes syn på det juridiske handlingsrommet, i kapittel 6 drøftes om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, og i kapittel 7 gjengis utvalgets anbefaling.

4.2 Skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel

Skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel er åpent både for norske[16] og utenlandske skip, og i hovedsak er flaggstatens regler bestemmende med hensyn til sjøfolkenes lønns- og arbeidsvilkår. I visse situasjoner gjelder likevel et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår også for utenlandske skip. For det første er det krav om oppholdstillatelse for arbeidstakere på utenlandske skip som har en regulær eller vesentlig skipsfartsvirksomhet mellom norske havner, dvs. over 3 måneder. Kravet gjelder ikke for EU/EØS-registrerte skip eller utenlandske cruiseskip, eller for EU/EØS-borgere.[17] For det andre er det krav om løyve for skip som skal drive passasjertransport i rute, herunder ferge- og hurtigbåtfart mellom norske havner. For det tredje vil det i offentlige anskaffelser stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår. I praksis innebærer kravene at det i slike situasjoner benyttes NOR-registrerte skip, for eksempel på fergesamband.

Skipsfartsaktiviteten i norske farvann og på sokkelen kan overordnet deles i fire segmenter, 1) fraktefart, 2) passasjertransport, 3) havbruk og 4) maritim offshore. Utvalget har bedt Menon Economics foreta en analyse av skipsaktiviteten i norsk farvann og på norsk sokkel i 2019.[18] Analysen supplerer den som Menon utarbeidet i 2018.[19] I den nye analysen har Menon angitt seilingstid i norsk farvann for skip flagget i NOR, NIS, nordiske registre, EØS-registre og åpne register som har anløpt norsk havn. Gjennomgangstrafikken er forsøkt utelukket ved å kun inkludere skip som har beveget seg innenfor den norske grunnlinjen.[20]

I tillegg har utvalget fått en presentasjon fra LO om deres statistikkarbeid med å analysere aktiviteten på norsk kontinentalsokkel.[21] Sammen med analysen fra Oslo Economics i forbindelse med utredningen til Wikborg Rein,[22] utgjør dette kunnskapsgrunnlaget som utvalget baserer sitt kartleggingsarbeid på.

Til hjelp for arbeidet med å kvalitetssjekke tallene ble det nedsatt en statistikkgruppe med medlemmer fra organisasjonene. Statistikkgruppen har bidratt til en kvalitetssikring av Menons tallgrunnlag som ligger til grunn for denne omforente situasjonsbeskrivelsen.

---

[16] For NIS-skip gjelder imidlertid særlige fartsområdebegrensningene som i stor grad begrenser deres adgang til det norske innenriksmarkedet.

[17] Arbeidstakersiden viser til at det for NIS cruiseskip som benyttes som hotell eller annen næringsvirksomhet i land er avklart gjennom praksis at det gjelder krav til oppholdstillatelse, men at dette ikke er avklart for utenlandske skip.

[18] Menon presentasjon 21. desember 2020: Flagg i norske farvann og på sokkelen. Se vedlegg 2

[19] Menon Economics (2019): Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann

[20] For segmentene cruise, utenriks fergetrafikk, stykkgods- og bulkskip, tankskip og brønnbåter er skip som ikke har vært innom norsk havn ekskludert. For offshore driftsfartøy, konstruksjonsskip, bøyelastere og kjøle-fryseskip er imidlertid alle skip som har oppholdt seg i norsk farvann og på sokkelen inkludert.

[21] LO presentasjon 23. november 2020: Maritim petroleumsaktivitet, norsk sokkel. Se vedlegg 3.

[22] Wikborg Rein og Oslo Economics (2019): Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann. Se vedlegg 4.

4.3 Skipstrafikk og flaggfordeling

I følge Menons analyser var det 2814 fartøy i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel i 2019 som ikke var i gjennomfartstrafikk eller i opplag. Av disse var 658 skip flagget i NOR, herav 338 ferger og hurtigbåter, 189 skip flagget i NIS, 882 skip med EU/EØS-flagg og 969 skip i flagg fra andre registre. Med unntak av ferger og hurtigbåter flagget i NOR hadde 2476 skip aktivitet i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel i 2019.

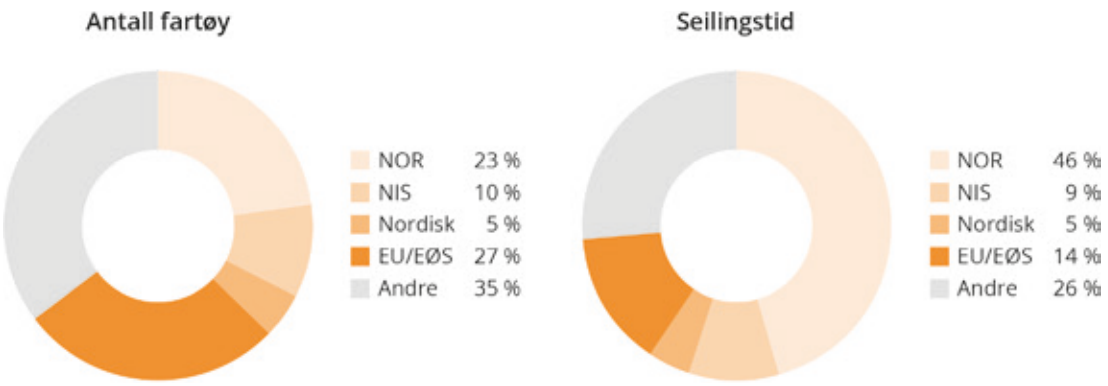
I det videre er fartøy som hadde under 10 seilings- og operasjonsdøgn i norske farvann og på norsk sokkel, totalt 1156 fartøy, tatt ut av oversikten. Det antas at det her i all hovedsak dreier seg om skip som har gått i utenriksfart. Også for skip med flere enn 10 seilingsdager vil det kunne dreie seg om skip som går i utenriksfart, men her vil det være et mer sammensatt bilde. Av de 1320 skipene som hadde over 10 seilingsdager var nærmere 70 % av skipene fraktefartøy, mens i underkant av 20 %. var offshorefartøy. De fordeler seg med omtrent en tredjedel på henholdsvis norsk (33 %), europeisk (32 %) og øvrig utenlandsk (35 %) flagg.

Tabell 4.1

Flaggfordeling - alle skip >10 dager	Alle skip	Frakt	Cruise	Brønnbåt	Offshore	Annet
NOR	302	111	-	57	112	22
NIS	128	87	7	-	34	-
Nordiske flagg	62	46	2	-	7	7
EU/EØS	364	305	28	-	26	5
Andre flagg	464	351	40	3	69	1
Totalt	1320	900	77	60	248	35

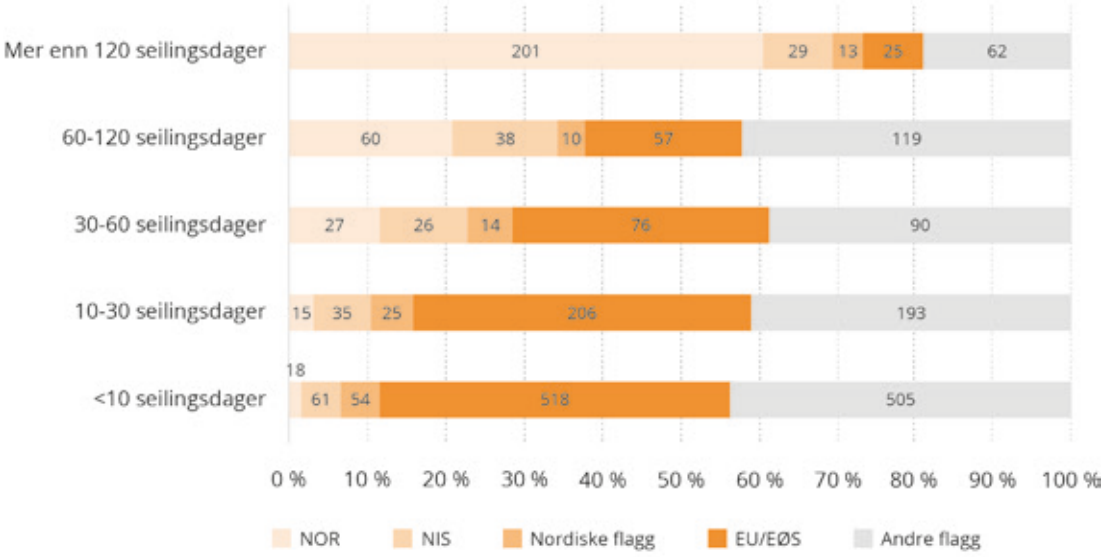
Målt i antall skip utgjør NOR fartøy en andel på 23 % av skipene som seiler over 10 dager i norske farvann og sokkel. NOR skip har imidlertid generelt en lengre seilings- og operasjonstid, og målt i forhold til seilingstiden, har NOR skip en andel på 46 %.

Figur 4.1



Skip i NOR har 61 % av seilingstiden for skip som seiler mer enn 120 dager, og 31 % for skip som seiler mellom 60-120 dager. I motsatt ende av skalaen, og særlig for skip som seiler under 30 dager, dominerer europeiske og tredjelandsflagg med over 80 % av seilingstiden. Det dreier seg her antakeligvis om skip som hovedsakelig går i utenriksfart.

Figur 4.2 Flagg og andeler av seilingstid



4.4 Nærmere om ulike segmenter

En nærmere gjennomgang av de ulike segmentene viser at det er en høy andel utenlandske skip i fraktefarten langs kysten og innen visse offshore-segment på norsk sokkel (bøyelast, beredskap og seismikk). I tillegg viser kartleggingen at cruisevirksomheten domineres av utenlandske skip.

På den annen side er det nærmest utelukkende NOR-registrerte skip som utfører passasjertransport og som betjener havbruksnæringen. På sokkelen er utføres aktiviteten i segmentene forsyning og ankerhåndtering hovedsakelig av NOR-registrerte skip. Offshore-konstruksjon på sin side har et stort innslag av NIS-konstruksjonsskip, hvor det også er en andel norsk bosatte sjøfolk på grunn av et særlig bemanningskrav som gjelder i tilskuddsordningen og en avtale mellom Rederiforbundet og LO som skal sikre arbeid for disse også utenfor norsk sokkel.

4.4.1 Fraktefart

Fraktefart er en fellesbetegnelse på transport av varer og gods fra én havn til en annen, og omfatter lasteskip med ulike seilingsmønstre. Fraktefartøyene utgjør den klart største andelen av skip som opererer i norske farvann, og antallet utenlandske skip var i 2019 nærmere 80 %. Målt i seilingstid sto de utenlandske skipene omtrent for 60 % av seilingsdøgnene. Herunder var det nesten utelukkende utenlandske bulkskip og containerskip, samt en høy andel utenlandske stykkgodsskip, mens andelen utenlandske tankskip og kjøle- og fryseskip forholdsvis var noe lavere. NIS-registrerte skip utgjorde omtrent 10 % både målt i antall og seilingsdøgn.

Den høye andel utenlandske skip kan dels forklares som skip i europeisk fart som tar sporadiske kystlaster, men også at norske nærskipsfartrederier har mye tonnasje under utenlandsk flagg. Fraktefartøyer under NOR-flagg er stort sett organisert i Kystrederiene, hvor 85 % av de innmeldte skip er registrert i NOR og 15 % i NIS.

At godstransporten langs kysten domineres av utenlandske skip, og at antallet tonnkilometer fraktet med NOR flaggede skip har falt betydelig,[23] underbygges av undersøkelser fra Transportøkonomisk Institutt (TØI). TØI beregner årlig transportarbeid for godsskip på norsk område. Rapporten for Transportytelser for godsskip 2010-2019 ble publisert i november 2020. I rapporten skilles mellom import, eksport og innenriksfart.[24] Rapporten viser at innenriksfarten i 2019 utgjorde om lag 34 % av det totale godsomslaget (i de større havnene) med 33,6 millioner tonn i volum og 14,1 mrd. tonnkilometer. Av dette sto NOR-skip for 31 % (10,6 millioner tonn) i volum, og 22 prosent (3,1 mrd.) i tonnkilometer. Det vil si at 1/5 av transportarbeidet innenriks går med norske lønns og arbeidsvilkår. Til sammenligning sto NOR-skip i 2010 for 34 % av volumet og 28 % i tonnkilometer.

[23] NIS-utvalget (2014) «Vurdering av NIS fartsområdebegrensning og innretning av nettolønnsordningen», s. 28

[24] TØI rapport 1812/2020, Transportytelser for godsskip 2010-2019.

4.4.2 Passasjertransport

Passasjertransport omfatter ulike former for fergefart og cruise. Forskjellen mellom fergefart og cruise, er at ferger- og hurtigbåter opererer en fast rute, mens cruiseskip gjennomfører seilas i henhold til et konkret turprogram. Fergetrafikken innenriks, samt kystruten Bergen-Kirkenes, utføres utelukkende av NOR-registrerte skip. På den annen side domineres cruisetrafikken av internasjonale cruiserederier registrert i utlandet. Omtrent 10 %. av cruiseskipene i 2019 var NIS-registrerte skip, men de sto for omtrent 30 %. av aktiviteten langs kysten målt i seilingsdager.[25]

4.4.3 Havbruk

Det er en betydelig flåte av lasteskip i kategoriene brønnbåter, bløggebåter, fôrbåter, multi-/servicefartøy og mindre arbeidsbåter som betjener havbruksnæringen. Skipene er fraktefartøy og i all hovedsak registrert i NOR, men det finnes også skip på NIS og utenlandske flagg for å betjene havbruksnæringen i andre land.

Transportoppdragene involverer frakt av fisk, fôr, utstyr og personell, fortøynings- og vedlikeholdsarbeid, inspeksjoner, samt håndtering og avlusning av fisk. De fleste fartøyene går på faste avtaler, og spotmarkedet utgjør ca. 15 – 30 % av markedet avhengig av fartøystype.

I årene 2018-2020 har det i gjennomsnitt blitt levert 10 nye større lasteskip (brønnbåter/bløggebåter) hvert år, i tillegg til flere ombygginger av fartøy for fôrfrakt, og et titalls større servicefartøyer er satt i drift. Denne utviklingen vil fortsette kommende år da over 20 større lasteskip, hovedsakelig brønnbåter, allerede er i bestilling og skal leveres innen 2023.

4.4.4 Maritim offshore

Virksomheten til offshoreskip i Norge karakteriseres ved at de i all hovedsak er tilknyttet petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen og i norsk økonomisk sone. Offshoreskipene omfatter blant annet forsyningsskip, beredskapsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, bøyelastere, seismikkskip og konstruksjonsskip. Det kan skilles mellom fartøy som opererer under langvarige kontrakter og fartøy som konkurrerer i spotmarkedet. Sistnevnte er langt mer konjunkturutsatte.

I følge Menons analyser hadde 248 offshoreskip mer enn 10 seilingsdager i norske farvann og på sokkelen. NOR-registrerte skip utgjorde omtrent 45 % av antall skip og 60 % av seilingstiden, mens utenlandsk-registrerte skip utgjorde omtrent 40 % av antall skip og 30 % av seilingstiden.

[25] Norsk sjømannsforbund viser til at det de senere år har det vokst frem et tilbud av såkalte explorer cruise som hovedsakelig skjer i norske farvann, herunder Svalbard, typisk med mindre cruiseskip. Disse er enten registrert i NIS eller utenlandsk flagg. Det er et økende antall dagscruise med skip som fører utenlandsk flagg.

Gjennomgangen viser at det særlig er en høy andel utenlandske bøyelastere, og at ingen bøyelastere er registrert i NOR, samt utenlandske seismikkfartøy (ca. 80 %). Det er også en relativt høy andel utenlandske beredskapsfartøy, omtrent 70 % av fartøyene og 55 % av seilingstiden. NOR-registrerte skip dominerer innen forsyning og ankerhåndtering, med mellom 80 og 90 % av aktiviteten, mens NIS-registrerte skip er størst innen konstruksjon med litt over 50 %.

LO har undersøkt alle skipene som var i arbeid på norsk sokkel i perioden sommeren 2018-sommeren 2019.[26] I alt dreide det seg om 260 skip, hvorav 33 % av skipene var registrert i utlandet, 18 % i NIS og 47 % i NOR. I likhet med Menons kartlegging viser undersøkelsen at det var et flertall av utenlandske skip innen segmentene bøyelast, seismikk og beredskap.

4.4.5 Fremtidsrettede havnæringer

Det er flere fremvoksende havnæringer som kan få betydning for norsk skipsfart. I regjeringens oppdaterte havstrategi «Blå muligheter» omtales blant annet at reiseliv er en vekstnæring i mange kystsamfunn, mulighetene på sikt for utvinning av havbunnsmineraler på norsk sokkel, havbruk lenger til havs og den sterke internasjonale veksten i havvind.[27]

[26] LO presentasjon (2020): Maritim petroleumsaktivitet, norsk sokkel

[27] Regjeringens oppdaterte havstrategi: Blå muligheter (2019)

4.5 Oppsummering

Generelt viser kartleggingen at det er en høy andel utenlandske skip innen fraktefarten, og innen visse segmenter offshore. Utvalget legger til grunn at sjøfolkene på de utenlandske skipene har lønnsvilkår som ligger til dels betydelig lavere enn norsk nivå, særlig innen fraktefarten.

I *WR-utredningen* har Oslo Economics estimert gjennomsnittlig brutto årsinntekt for norske, EU/EØS og ikke-EU/EØS sjøfolk i overordnede og underordnede stillinger innen henholdsvis offshore og fraktefart. Estimatene er basert på lønnsstatistikk fra Pensjonstrygden for sjøfolk, offisiell lønnsstatistikk for sjøfolk fra SSB, tariffavtaler, hyretabeller, samt innspill fra Norges Rederiforbund, Landsorganisasjonen i Norge (LO), Norsk sjøoffisersforbund, Unio og Det norske maskinistforbund (DNMF).[28]

Oslo Economics presiserer at det er usikkerhet knyttet til estimatene. Oversikten viser årsinntekt uavhengig av at det finnes ulike rotasjonsordninger der sjøfolk mottar lønn også når de er på land. Rederienes kostnader til lønn for en stilling ombord vil da være høyere enn årsinntekten sjøfolkene mottar. Utenlandske sjøfolk kan også ha betingelser der de kun mottar lønn i den perioden de er om bord, samt at de kan være unntatt eller ha veldig lav skatt i hjemlandet. Forskjellene mellom både rederienes lønnskostnader og de enkelte arbeidstakere sin lønn kan derfor være langt større enn det som fremgår av oversikten.

Tabell 4.2

		Norsk	EU/EØS	Ikke-EU/EØS
Offshore[29]	*overordnet*	807 000	687 000 (85 %)	550 000 (68 %)
	underordnet	511 000	380 000 (74 %)	304 000 (59 %)
Fraktefart[30]	*overordnet*	772 000	455 000 (59 %)	364 000 (47 %)
	underordnet	506 000	213 000 (42 %)	170 000 (34 %)

Oversikten viser at lønnsforskjellene mellom norske og utenlandske sjøfolk er størst innen fraktefarten. Blant underordnet mannskap innen fraktefart er årslønnen til sjøfolk fra utenfor EU/EØS omtrent en tredjedel av norsk lønn. Forskjellene er mindre innen maritim offshore.

[28] Se utfyllende beskrivelse Wikborg Rein 2019 s. 175-180

[29] Wikborg Rein 2019 s. 178

[30] Wikborg Rein 2019 s. 179

5 Juridisk handlingsrom

5.1 Kunnskapsgrunnlag

Utvalget har som tidligere nevnt som mandat å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft, herunder særlig vurdere endringer i tilskuddsordningen og om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel, og eventuelt hvordan. Mandatet forstås dithen at utvalget må se hen til det eksisterende juridiske handlingsrommet for å stille slike krav.

Et sentralt tema i vurderingen av om det *bør* innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, har vært å klargjøre i hvilken utstrekning norske myndigheter *har adgang til å* stille et slikt krav uten å komme i konflikt med folkeretten. Det juridiske kildetilfanget om disse spørsmålene er stort, og det er et krevende arbeid å ta stilling til i hvilken grad det er konsensus i fagmiljøer om de rettslige spørsmålene rundt grensene for Norges handlingsrom. Det siste tiåret er det blitt utarbeidet mange juridiske utredninger, betenkninger og rapporter om temaet, som igjen bygger på et omfattende kildemateriale.[31]

Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 1101 (2016-2017) regjeringen om å utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Utredningen skulle blant annet klargjøre kyststatens handlingsrom i norske farvann og på norsk sokkel uten å komme i konflikt med flaggstatsprinsippet.

Som følge av dette er det i nyere tid blitt skrevet to utredninger om temaet. Den første er en utredning fra Wikborg Rein og Oslo Economics, heretter kalt *WR-utredningen*.[32] Denne utredningen ble bestilt av regjeringen som oppfølgning av Stortingets anmodningsvedtak, og ble tildelt utrederne etter en offentlig anbudsrunde.[33] Utredningen ble levert i mai 2019 og ble deretter sendt på offentlig høring.[34] For det andre fikk LO, Sjømannsforbundet og Sjøoffisersforbundet parallelt utarbeidet en utredning, med samme mandat, og skrevet av ansatte ved Nordisk institutt for sjørett (Nifs), heretter kalt *Nifs-utredningen*.[35] Også denne utredningen ble levert i mai 2019. I etterkant har Sjømannsforbundet, LO og Sjøoffisersforbundet bedt utrederne utarbeide et lovforslag med motiver basert på funnene i de to utredningene.[36]

---

[31] Fafo-rapport 2010:08 «Hvem kan seile sin egen sjø? Om offentlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart; Fafo-rapport 2014:19 «Det gode liv til sjøs. Lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip – norsk handlingsrom; Henrik Ringbom og Erik Røsæg, «Norwegian employment conditions for foreign flagged off-shore service ships – international an EU law considerations», Oslo desember 2014; Finn Arnesen og Tarjei Bekkedal, «EØS til sjøs. Om EØS-rettens betydning for adgangen til å kreve at arbeidstakere på fartøyer i norske farvann tilstås norske lønns- og arbeidsvilkår», Oslo august 2017;

[32] Wikborg Rein og Oslo Economics, «Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann», Oslo, mai 2019. Se vedlegg 4.

[33] Utredningen er en oppfølgning av Stortingets anmodningsvedtak nr. 1101 (2016-2017) som ble truffet i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2017.

[34] Rapporten ble sendt på høring i juni 2019 og det er kommet inn 18 høringssvar. www.regjeringen.no/id2662188 (6.11.2020)

[35] Finn Arnesen, Hanna Furuseth, Alla Podznakova og Henrik Ringbom, «Norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel», Oslo, mai 2019. Se vedlegg 5.

[36] Finn Arnesen og Hanna Furuseth, «Forslag til lov, lovendringer og forskriftsendringer for å gjennomføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel», Oslo, februar 2020. Se vedlegg 7.

Arbeidsgiversiden har for sin del fått utarbeidet betenkninger til de ovennevnte utredningene, som drøfter ulike skranker som kan følge av havretten og EØS-avtalen med hensyn til å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip. Betenkningen om havretten[37] er skrevet av professor (nå høyesterettsdommer) Jens Edvin Skoghøy på oppdag fra Norges Rederiforbund og betenkningen om EØS-avtalen[38] er skrevet av advokatfirmaet Kluge på oppdrag fra Norsk Olje og Gass.

Utvalget har videre fått presentasjoner fra både Utenriksdepartementets rettsavdeling og professor Finn Arnesen. Utvalget har i tillegg fått innsyn i et notat fra Utenriksdepartementets rettsavdeling som omhandler Norges folkerettslige handlingsrom og noen generelle EØS-rettslige spørsmål,[39] og fått anledning til å stille Utenriksdepartementet skriftlige spørsmål.[40]

En gjennomgående utfordring for utvalget er at det gjør seg gjeldende en uenighet i fagmiljøene og mellom organisasjonene i utvalget mht. hvilket juridisk handlingsrom som finnes etter havrettskonvensjonen, EØS-retten og andre internasjonale avtaler.[41] I dette kapitlet vil det bli gjort kort rede for noen utgangspunkter som utvalget er enige om, samt de viktigste prinsipielle uenighetene.

Partene har utarbeidet særmerknader med mer utfyllende synspunkter på det juridiske handlingsrommet. Disse er plassert i kapittel 12.

---

[37] Jens Edvin A. Skoghøy, «Havrettens handlingsrom for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norske farvann og på kontinentalsokkelen», Tromsø februar 2020. Se vedlegg 8.

[38] Arne Torsten Andersen og Regine Skjeltorp Antonsen (Kluge), «EØS-rettslig vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip», Oslo mars 2020. Se vedlegg 9.

[39] Notat fra Utenriksdepartementets rettsavdeling til Nærings- og fiskeridepartementet 18. februar 2020. «Vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip». Se vedlegg 10.

[40] Utenriksdepartementets brev 25. november 2020: «Utenriksdepartementets vurdering av EØS-rettslige spørsmål fra partssammensatt maritimt utvalg». Se vedlegg 11.

[41] Rederiforbundet viser til at WR-utredningen viser til at det foreligger bilaterale skipsfartsavtaler og handelsavtaler som vil kunne skape utfordringer med å innføre et lovbestemt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip.

5.2 Folkerettslig handlingsrom etter havretten

Utvalget merker seg at handlingsrommet for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip beror på de nærmere grensene for utøvelse av kyststats- og flaggstatsjurisdiksjon, hvor det går et prinsipielt skille mellom reguleringen av skip i og utenfor kyststatens territorialfarvann.

Innenfor territorialfarvannet har kyststaten i utgangspunktet full jurisdiksjon, men slik at handlingsrommet er begrenset overfor utenlandske skip som er i uskyldig gjennomfart.

Utenfor territorialfarvannet er utgangspunktet at skipene er underlagt flaggstatens jurisdiksjon, men slik at kyststaten har et handlingsrom forbundet med utnyttelsen av naturressurser i økonomisk sone og på kontinentalsokkel.

5.2.1 Innenfor territorialfarvannet

Partene er enige om at Norge som utgangspunkt har full jurisdiksjon over eget territorialfarvann og havnestatsjurisdiksjon til å stille vilkår for adgang til havner, jf. også konklusjonen i de to utredningene, men at det gjelder unntak for skip i «uskyldig gjennomfart».[42] Det er imidlertid ikke enighet om hvor langt unntaket for skip i «uskyldig gjennomfart» strekker seg, og heller ikke om betydningen av den såkalte doktrinen om «interne forhold».

Overfor skip i «uskyldig gjennomfart» kan Norge kun gjøre gjeldende regelverk utformet i tråd med internasjonale prinsipper.[43] Uskyldig gjennomfart er definert i Havrettskonvensjonen (HRK) artikkel 18 og 19, og er en del av norsk rett. Når det gjelder det nærmere innhold i gjennomfartsretten, ligger grenser både i «uskyldig» og «gjennomfart». Skip som transporterer last mellom norske havner (kabotasje) eller som oppholder seg i norsk farvann over tid, vil ikke ha karakter av å være i gjennomfart.

Doktrinen om «interne forhold» refererer til en diskusjon i juridisk teori rundt hvorvidt staters tilbakeholdenhet med å regulere forhold om bord på utenlandske skip utgjør folkerettslig sedvanerett. Her finnes det to motstridende tradisjoner, ofte omtalt som «det franske system» og det «angloamerikanske system».[44] [45]

Utvalget legger til grunn at en eventuell vilkårsstillelse må holdes innenfor kravet om god tro og forbudet mot rettighetsmisbruk i HRK artikkel 300.[46]

---

[42] Wikborg Rein 2019 s. 7, s. 21–22 og s. 39, Arnesen m.fl. 2019 s. 10–14. Jf. også Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 2–3.

[43] Utenlandske skips rett til uskyldig gjennomfart følger av HRK artikler 17–26 og er definert i HRK artikkel 18 og 19. Det følger av definisjonen i artikkel 18 bokstav b uttrykket «gjennomfart» ikke bare skal forstås som seilas utenfor indre farvann, men også «seilas gjennom sjøterritoriet for det formål å […] seile inn i eller ut fra indre farvann eller anløpe en slik red eller et slikt havneanlegg.» Om tolkningen av bestemmelsen sml. Arnesen m.fl. 2019 s. 18; Arnesen m.fl 2020 s. 4; Wikborg Rein 2019 s. 22; Notat fra Utenriksdepartementet s.3; Skoghøy 2020 s. 4–6.

[44] Se nærmere Wikborg Rein 2019 s. 34–36; Arnesen m.fl. 2019 s. 10–14; Skoghøy 2020 s. 4–6.

[45] Rederiforbundet viser til at da Norge ratifiserte Havrettskonvensjonen ble det i St.meld.nr.37 (1995-96) i omtalen av art. 8 om indre farvann bl.a påpekt dette påpekt at kyststater vanligvis ikke griper inn overfor fremmede skip så lenge de ombordværende ikke foretar handlinger som forstyrrer ro og orden på land. De viser også til Norge kan være folkerettslig bundet til å avstå fra visse inngrep overfor denne statens skip i indre farvann, jfr. for eksempel den norsk-britiske konsularkonvensjon av 22. februar 1951, art. 27

[46] Notat fra Utenriksdepartementet s. 3; Arnesen m.fl. 2019 s. 9

5.2.2 Utenfor territorialfarvannet

Utvalget har drøftet betydningen av at Norges jurisdiksjon på norsk kontinentalsokkel kan være begrenset, jf. mandatets punkt 2 b).

Partene er enige om at Norge utenfor territorialfarvannet ikke har generell jurisdiksjon, og at skip her som utgangspunktet vil være underlagt flaggstatens jurisdiksjon. Norge har imidlertid suverene rettigheter over ressurser i den økonomiske sonen og på kontinentalsokkelen, og eksklusiv jurisdiksjon over installasjoner som benyttes til utvinning av ressurser. Jurisdiksjonen er begrenset til «oppføring, drift og bruk» av innretninger og anlegg med økonomiske formål.[47]

Hvorvidt denne jurisdiksjon kan benyttes overfor utenlandske skip som befinner seg i økonomisk sone eller på sokkel, beror på en tilknytningsvurdering mellom selve skipet og installasjonen. Det er en rekke grensedragninger her som anses uavklarte, og utvalget er ikke enige om hvilke skip som kan anses å inngå i oppføring, drift og bruk av innretninger. Dette har ikke ligget sentralt for utvalgets diskusjoner å trekke opp en slik linje.

Partene er heller ikke enige om norske myndigheter i de konkrete utvinningstillatelsene kan pålegge rettighetshavere på norsk kontinentalsokkel en plikt til å sørge for bestemte lønns- og arbeidsvilkår gjennom sine avtaler med leverandører eller underleverandører av skipsfartstjenester, eller om rettighetshaver gjennom lovgivningen kan pålegges en plikt til å påse at underleverandører som har oppdrag på norsk sokkel skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte om bord.[48] [49]

Utvalget har ikke sett nærmere hen til hvilken aktivitet som i dag er underlagt norsk sokkelstatsjurisdiksjon, og som er omfattet av norsk sokkelvirksomhet/- og regulering.

Endelig er det i utredningene og av Utenriksdepartementet pekt på at det finnes et visst grunnlag for tilknytningsbasert jurisdiksjon over skip utenfor territorialfarvannet.[50] Dette innebærer at dersom et skip normalt sett opererer i territorialfarvannet, og kun helt unntaksvis befinner seg utenfor, så er det mulig å si at tilknytningen til Norge likevel er så sterk at man også kan regulere aktiviteten utenfor territorialfarvannet. Det må likevel være tale om vesentlig virksomhet innen norsk territorialfarvann og det er vanskelig å gi en klar grense.[51]

---

[47] HRK artikkel 60, jf artikkel 80. Se Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 4, Wikborg Rein 2019 s. 51 flg og Arnesen m.fl. 2019 s. 20 flg.

[48] Jf. Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 4. Se også Wikborg Rein 2019 s. 8–9 og Arnesen m.fl. 2019 s. 9. Se likevel motsatt Skoghøy 2020 s. 3, 5 og 8.

[49] Arbeidstakersiden viser til at begge utredningene og UD i sin presentasjon gjorde det klart at Norge gjennom sin sokkelstatskompetanse og avtalekompetanse kan pålegge rettighetshaver å stille krav om norske vilkår til underleverandørene.

[50] Wikborg Rein 2019 s. 8 og 42–51; Arnesen m.fl. 2019 s. 26-30; Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 5. I en annen retning Skoghøy 2020 s. 3.

[51] Se nærmere Wikborg Rein 2019 s. 42–51 og Arnesen m.fl. 2019 s. 26–30.

5.3 EØS-avtalens betydning for handlingsrommet

Utvalget har drøftet betydningen av at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk territorialfarvann kan være en restriksjon av friheten til å yte tjenester etter EØS-avtalen, jf. mandatets punkt 2 c).

Det er utvalgets forståelse at utgangspunktet for det EØS-rettslige handlingsrommet er fri bevegelighet for tjenester i henhold til EØS-avtalen artikkel 36.[52] Det er enighet i utvalget om at det å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil oppstille hindringer for utveksling av tjenester og være en restriksjon på adgangen til å yte tjenester. Hindringen kan likevel være tillatt dersom det begrunnes i «tvingende allmenne hensyn».[53] EU-domstolen har i sin praksis anerkjent hensynet til sosial beskyttelse av arbeidstakere som et allment hensyn som kan begrunne en restriksjon på den frie tjenestebevegelighet.[54]

Utvalget viser til at transportsektoren er unntatt fra de alminnelige tjenestereglene i EØS-avtalen. Sektoren er i stedet regulert særskilt i vedlegg 12. Her finnes den såkalte kabotasjeforordningen.[55] Denne gjelder som norsk lov[56] og gir reglene om tjenestefrihet, med de presiseringer som følger av forordningen, anvendelse på innenlands sjøtransport.[57] Forordningen gjelder EØS-skipsredere i den grad det benyttes skip med EØS-flagg.[58] Forordningen inneholder en kompetansefordeling mellom flaggstat og kyststaten/vertsstaten. Etter art. 3 er alle spørsmål «vedrørende besetningen» på skip som utfører fastlandskabotasje flaggstatens ansvar, med unntak av fartøyer under 650 brt., som kan undergis vilkårene i vertsstaten. Der det dreier seg om øykabotasje, er spørsmålene knyttet til besetningen ansvaret til vertsstaten.

Utvalget legger til grunn at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår må utformes innenfor rammen av læren om tvingende allmenne hensyn og ikke gjelde spørsmål som ifølge kabotasjeforordningen ligger inn under flaggstatens eksklusive kompetanse, dvs. spørsmål «vedrørende besetningen».

Læren om tvingende allmenne hensyn innebærer et krav om at hindringene i tjenestefriheten må anses *nødvendige* for å forfølge ikke-økonomiske hensyn. I dette ligger også et krav om *egnethet*, som vil si at tiltaket ikke kan begrense fri utveksling av tjenester i større grad enn det som er nødvendig for å tjene formålet. Det er opp til vertsstaten å bestemme beskyttelsesnivået, men det er et krav at de virkemidlene som brukes ikke medfører større begrensninger i tjenestefriheten enn det som er nødvendig for å etablere dette beskyttelsesnivået.

Det er enighet om disse generelle utgangspunktene, men ikke om de konkrete vurderingene av tvingende allmenne hensyn og hva som er spørsmål vedrørende besetningen.

---

[52] Jf. også Wikborg Rein 2019 s. 80; Arnesen m.fl. 2019 s. 50; Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 7.

[53] Jf. også Wikborg Rein 2019 s. 82; Arnesen m.fl. 2019 s. 51; Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 7.

[54] Se C-288/89 Gouda avsn. 14, C-279/80 Webb avsn. 19, C-62/81 Seco avsn. 14 og C-113/89 Rush Portuguesa avsn. 18, ref. Notat fra Utenriksdepartementet 18.02.20 s. 7

[55] Forordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene.

[56] Lov 12. april 1992 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport.

[57] Arnesen m.fl. 2019 s. 39. Se også Notat fra Utenriksdepartementet s. 6.

[58] Forordningens art. 2 nr. 2.

5.4 Praksis andre EU/EØS-stater og sokkelstater

Utvalget har sett hen til hvorvidt andre EU/EØS-stater eller sokkelstater har innført sammenlignbare krav jf. mandatets pkt. 2 b) og 2 c). Herunder hører også en redegjørelse for hvordan en eventuell restriksjon av friheten til å yte tjenester har blitt begrunnet.

Utvalget har lagt til grunn beskrivelsene av fremmed regulering i utredningene til Wikborg Rein og Nordisk institutt for sjørett. I tillegg er det sett hen til rapporten Cabotage Laws of the World[59], samt informasjon om et britisk lovforslag.[60]

5.4.1 EU/EØS-stater

De to utredningene synliggjør at omtrent halvparten av statene i EU/EØS har et åpent kabotasjemarked, mens den andre halvparten har regler som begrenser markedsadgang til maritim kabotasje for skip fra tredjeland, dvs. utenfor EU/EØS.[61] Hvilke land dette gjelder er illustrert i tabellen under. De fleste landene har følgelig ingen regulering som begrenser friheten til å yte tjenester i EU/EØS. Storbritannia og Nederland har derimot regler om minstelønn som også omfatter sjøfolk på skip registrert i EU/EØS, mens Frankrike har særskilte regler om franske arbeidsvilkår for skip som hovedsakelig befinner seg i fransk territorialfarvann. Disse landene omtales nærmere nedenfor.

[59] Cabotage Laws of the World – Rapport, https://seafarersrights.org/seafarerssubjects/cabotage/ (per 29.09.20).

[60] Statutory instrument 2020 No. 779, The National Minimum Wage (Offshore Employment) (Amendment) Order 2020. Vedtatt 21. juli 2020. Ikraftredelse 1. oktober 2020. Publisert https://www.legislation.gov.uk/uksi/2020/779/made (per 29.09.20).

[61] Wikborg Rein 2019 s. 60–67 og s. 231–237; Arnesen m.fl. 2019 s. 75–89

Tabell 5.1

EU/EØS-stater (inkl. UK)[62] med krav om nasjonale lønns- og arbeidsvilkår		
Åpent kabotasjemarked, men enkelte regler om lønns- og arbeidsvilkår[63]	**Åpent kabotasjemarked for EU/EØS-registrerte skip[64]**	**Særlige regler om lønns- og arbeidsvilkår som også gjelder EU/EØS-registrerte skip i kabotasje[65]**
Danmark	Belgia	Nederland
Irland	Bulgaria	Storbritannia
Island	Estland	Frankrike
Kypros	Finland	
Latvia	Frankrike	
Liechtenstein	Hellas	
Luxemburg	Italia	
Malta	Kroatia	
Nederland	Litauen	
Norge	Polen	
Romania	Portugal	
Slovakia	Slovenia	
Storbritannia	Spania	
Tsjekkia	Sverige	
Ungarn	Tyskland	
Østerrike		

I *Storbritannia* stiller National Minimum Wage Act krav om minstelønn for sjøfolk som utfører arbeid i indre farvann og havner i Storbritannia og på britiske flaggede eller utenlandsk flaggede fartøy i utenlandsk fart dersom vedkommende må anses å «vanligvis» arbeide i Storbritannia.[66]

[62] EUs 27 medlemsland, Norge, Island og Liechtenstein (EØS) og Storbritannia (ut av EU 31.1.2020)

[63] Land som har et åpent kabotasjemarked og som tillater alle lands skip adgang til innenriksfart. Landene har i varierende utstrekning regler som likevel krever nasjonale lønns- og arbeidsvilkår på skip.

[64] Land som har et åpent kabotasjemarked kun for skip registrert i EU/EØS. Skip registrert utenfor EU/EØS har i utgangspunktet ikke markedsadgang til kabotasje. I noen av landene kan skip fra utenfor EU/EØS gis lisenser/tillatelser e.l. som krever nasjonale lønns- og arbeidsvilkår.

[65] Land som har særlige regler om lønns- og arbeidsvilkår som også gjelder for EU/EØS-registrerte skip i innenriksfart.

[66] UK Minimum Wage er på GBP 8,72. Loven ble 1. oktober 2020 utvidet til også å gjelde for arbeid offshore begrenset til skip som opererer mellom britisk havn og installasjoner på britisk sokkel.

Frankrike begrenser gjennom sin tollovgivning utenlandskflaggede skips adgang til å delta i det franske kabotasjemarkedet, med tilhørende dispensasjonsadgang. Frankrike gir likevel markedsadgang til EØS-skip i tråd med EUs kabotasjeforordning. I Nifs-utredningen forstås den franske transportloven dithen at franske arbeidsvilkår i tillegg skal gjelde for arbeidstakere om bord på skip som brukes til å yte en tjeneste som hovedsakelig leveres i fransk territorialfarvann eller indre farvann. En slik tolkning fremgår ikke av Wikborg Reins rapport.

Nederland har lovfestet at minstelønn på bakgrunn av tariffavtaler gjelder for alle arbeidstakere i territorialfarvannet såfremt de arbeider på skip i innenriksfart.

Det er ikke kjent hvordan disse landene har begrunnet en mulig restriksjon i friheten til å yte tjenester.

5.4.2 Sokkelstater

Utredningene omtaler i begrenset grad andre sokkelstaters regulering. Det skilles i tabellen under mellom land som har et åpent marked for skipsfartstjenester på sokkel (kolonne 1) og land som stiller krav om lisens, lokalt innhold eller flaggkrav (kolonne 2). Både USA og Brasil er eksempler på land som har til dels betydelige krav til lokalt innhold. I *Brasil* er det både krav til at et bestemt antall prosent nasjonalt eierskap, og krav til lokalt innhold i kjøp av tjenester og materialer.

Landene som har innført særlig regulering om lønns- og arbeidsvilkår på skip som betjener sokkel er Australia, Canada, India og senest Storbritannia (kolonne 3). I *Australia* kommer Fair Work Act til anvendelse for ethvert skip som leverer tjenester til eller på annen måte opererer i forbindelse med en fast plattform og opererer til og fra en australsk havn. Fair Work Act tilstår sjøfolk som arbeider på slike skip en rekke grunnleggende lønns- og arbeidsrettigheter slik som nasjonal minimumslønn, oppsigelsesvern m.m. I *Canada* er kabotasjemarkedet og skipsfartstjenester til kanadisk kontinentalsokkel reservert til kanadiske skip gjennom Coasting Trade Act. Kabotasjefart inkluderer aktiviteter relatert til utforskning, utnyttelse og transport av mineraler eller ikke-levende naturressurser fra havbunnen. Utenlandske skip kan unntaksvis gis lisens for kabotasjefart under nærmere vilkår, herunder krav om kanadiske lønns- og arbeidsvilkår.

Tabell 5.2

Sokkelstater med krav om nasjonale lønns- og arbeidsvilkår		
Åpent marked for skipsfartstjenester	**Krav om lisens, lokalt innhold eller flaggkrav for aktivitet på sokkel**	**Særlige regler om lønns- og arbeidsvilkår for aktivitet på sokkel**
Algerie	Angola	Australia
Frankrike	Argentina	Canada
Norge	Brasil	India
Russland	Indonesia	Storbritannia
Tyskland	Kasakhstan	
	Kina	
	Malaysia	
	Mexico	
	Nigeria	
	USA	
	Venezuela	

5.4.3 Utvalgets vurdering

Utvalget konstaterer at det er innført ulike former for kabotasjeregulering i andre EØS-land og andre sokkelstater, og at enkelte av disse også inkluderer regulering av lønns- og arbeidsvilkår. Det er uenighet i utvalget om hvorvidt det er tale om sammenlignbare krav, og også hvilke land det er naturlig å sammenligne seg med.

Arbeidstakersiden fremhever at praksis fra andre land viser at det ikke kan være i strid med EØS-avtalen eller internasjonalt regelverk å stille krav om nasjonale lønns- og arbeidsvilkår, men at det er ulike teknikker for å gjennomføre slik krav. Oversikten viser at flertallet av EU landene nekter utenlandskflaggede skip å operere der, og de fleste sokkelstater som det er relevante å sammenligne seg med, stiller vilkår.

Arbeidsgiversiden påpeker at det er ingen land som har innført så omfattende krav som det som ligger i det lovforslaget som professor Finn Arnesen har utarbeidet i oppdrag for sjømannsorganisasjonene. Flere av de land som har innført denne type regler er det ikke relevant å sammenligne seg med (land som ikke er en store skipsfartsnasjon, har en lang kystlinje samt har en kontinentalsokkel med stor petroleumsvirksomhet). Det påpekes at landene som har stilt strenge krav til nasjonale lønns- og arbeidsvilkår, slik som Canada, USA og Australia, ikke har en stor internasjonal flåte. Disse landene er ikke på samme måte som Norge avhengig av deltakelse i internasjonale skipsfartsmarkeder og arbeid på andre lands sokler for sine skip. Reguleringene er heller ikke ukontroversielle.[67]

[67] Bevan Marten problematiserer i *Port state jurisdiction* Australias regelverk og viser til at havrettskonvensjonen *«simply does not extend coastal state jurisdiction to include authority over the employment standards of foreign-flagged vessels within the EEZ»*

6 Utvalgets vurdering: Norske lønns- og arbeidsvilkår

6.1 Innledning

Utvalget har ulike synspunkter på hvilke konsekvenser et generelt utformet krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil føre til. I det følgende gjøres det rede for hovedpunktene i utvalgets diskusjoner.

Utvalget har i vurderingen av om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel tatt utgangspunkt i de to foreliggende analysene fra henholdsvis Oslo Economics og Menon.[68] Rapportene har vurdert konsekvensene av å innføre et generelt krav i norsk farvann og på norsk sokkel.

Begge rapportene er tydelige på at det knytter seg stor usikkerhet til de økonomiske konsekvensene av å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel. Det skyldes først og fremst at det er uklart hvilke tilpasninger de ulike aktørene vil gjøre, men også at det vanskelig å fremskaffe gode data for hvor mange skip som blir omfattet og deres virksomhet, sysselsettingsgrad, kostnadsstruktur, samt forskjell i lønn og øvrige kostnader mellom dagens situasjon og det som vil bli som følge av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår.

[68] Menon Economics, «Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann», Oslo 2019. Se vedlegg 6. Wikborg Rein og Oslo Economics del III. Se vedlegg 4.

6.2 Betydningen for sysselsetting og maritim kompetanse

Rapportene peker på at innføringen av et generelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår trolig vil ha positive effekter i form av at tiltaket antas å styrke norsk bosatte sjøfolks relative konkurranseevne i norsk farvann og på norsk sokkel, styrke maritime klyngeeffekter og styrke utviklingen av norsk maritim kompetanse.[69] Dette innebærer mer konkret for det første at norsk bosatte sjøfolk vil stille sterkere i konkurransen mot utenlandske sjøfolk dersom lønnsdifferansen reduseres. Menon konkluderer herunder med at innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil bidra til å opprettholde sysselsettingen av sjøfolk bosatt i Norge og at det på sikt potensielt vil kunne øke sysselsettingen med 1000 sjøfolk.[70] Dette vil samtidig bidra til å styrke klyngeeffektene innen maritim næring.

Oslo Economics anslår også at en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår sannsynligvis vil øke sysselsettingen av norske sjøfolk noe.[71] De påpekte samtidig at etterspørselen etter sjøfolk ikke vil dekkes utelukkende av sjøfolk skattemessig bosatt i Norge. Dette skyldes (sett fra 2019-perspektiv) knapphet på arbeidskraft, og at arbeidstilbudet av sjøfolk fra utlandet antas å ville øke vesentlig dersom lønningene øker.[72]

Rapportene peker på den andre side på at et slikt tiltak vil medføre økte kostnader for både rederier og norsk næringsliv. Oslo Economics påpeker at økt sysselsetting av norske sjøfolk langt på vei derfor kan regnes som en samfunnsøkonomisk overføring fra annet næringsliv, sluttkunder/konsumenter og skattebetalere, til norske sjøfolk. Ved knapphet på norsk arbeidskraft vil tiltaket også kunne regnes å lede til en samfunnsøkonomisk overføring til utenlandske sjøfolk, i form av økte lønninger.[73] Dersom tiltaket skulle føre til utflytting av produksjon så vil det måtte regnes med negative virkninger for norsk sysselsetting og netto negativ sysselsettingseffekt av tiltaket. Samlet sysselsettingsvirkning av tiltaket i Norge vil være avhengig av virkningene på den maritime klyngen og norsk eksportrettet industri, som kan være negative.[74]

Utvalgets medlemmer har hatt ulike oppfatninger rundt disse funnene.

---

[69] Menon 2019 s. 9–11

[70] Menon 2019 s. 5

[71] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 10

[72] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 216-217 (pkt 16.4.2)

[73] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 219 (pkt 16.4.5)

[74] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 10

6.2.1 Arbeidstakersidens syn

Arbeidstakersiden understreker at innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er viktig for å sikre sjøfolk bosatt i Norge tilgang til arbeidsplassene på norsk sokkel og i norske farvann. Innføring av norske vilkår vil styrke bransjens omdømme og skape forutsigbarhet for arbeidsplasser til sjøs i fremtiden, noe som vil være positivt for rekruttering til de maritime utdanningene og næringene. Det er viktig å bevare den allerede eksisterende kompetansen i næringen, samt å sikre et godt rekrutteringsgrunnlag for fremtidens sjøfolk. Denne kompetansen er helt sentral i nasjonens arbeid med det grønne skiftet og utviklingen av nye havbaserte næringer. Det må videre være slik at næringer som baserer seg på norske naturressurser skaper arbeidsplasser i Norge, og ikke blir besatt av utenlandske arbeidstakere med vesentlig dårligere lønns- og arbeidsvilkår.

Arbeidstakersiden viser til at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår ikke er et lønnskrav, men et krav om å sikre like konkurransemuligheter for alle arbeidstakere og tilgangen til arbeidsplasser og arbeidsmarkedet i Norge. Innføring av norske vilkår vil ha som primært siktemål å sikre sjøfolks sosiale, velferdsmessige, økonomiske vilkår og en sikker og trygg arbeidsplass.

Arbeidstakersiden peker også på enkelte bredere ringvirkninger. Det har vært fremhevet at maritim næring sysselsetter arbeidstakere i alle landets kystkommuner. En stor andel av disse arbeidsplassene er relatert til sjøfart. Innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil etter arbeidstakersidens syn bidra til å opprettholde sysselsetting i distriktene.

6.2.2 Arbeidsgiversidens syn

Arbeidsgiversiden er kritisk til Menon sitt anslag om 1000 nye arbeidsplasser for norske sjøfolk. Effekt på sysselsetting er avhengig av rederienes tilpasning og vil kunne variere med hvor stor andel av skipenes virksomhet/seilingstid som skjer i norske farvann og/eller på norsk sokkel. For skip som opererer i et internasjonalt marked, der noe av operasjonen finner sted i norsk farvann eller på norsk sokkel, vil rederiene få økte lønnskostnader i den perioden skipene er i de aktuelle farvann. En slik lønnsvekst vil lede til større konkurranse fra utenlandske sjøfolk, snarere enn høyere sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge, og dermed heller bidra til overføring av verdiskapning fra Norge til utlandet.

6.3 Betydningen for rederiers konkurransekraft

I sin rapport anslår Menon at innføring av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på sokkelen vil medføre økte årlige kostnader på 750 millioner – 1,6 milliarder kroner.[75] Oslo Economics anslår de økte kostnadene til om lag 1100 – 1600 millioner kroner, samt en kostnad for cruise på omtrent 630 millioner kroner. [76] Anslagene er forbundet med betydelig usikkerhet både vedrørende datagrunnlaget og sannsynlige tilpasningsmåter for rederier, næringslivet og handelspartnere.[77]

Begge rapportene legger til grunn at de økte kostnadene vil ha negative konsekvenser for rederienes lønnsomhet dersom rederiene ikke gjør tilpasninger. Det antas at rederiene i hovedsak vil ha to muligheter, 1) å tilpasse seg kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår og øke prisene til kundene, eller 2) å unnvike kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår ved å flytte (deler av) virksomheten ut av norske farvann eller tilpasse seilingsmønster der det er mulig. I begge situasjoner vil det være aktuelt å betale norske lønninger i den tiden skipet er i norsk farvann. I førstnevnte situasjon finnes det imidlertid et visst potensiale for innflagging til NOR og norske lønnsvilkår på heltid. I sistnevnte situasjon vil tiden i norsk farvann bli forsøkt minimert.

Menon vurderer at de økte kostnadene for sjøtransport i stor grad vil måtte bæres av norske konsumenter og bedrifter. Særlig for stykkgodstransport vil kostnadsøkningen trolig medføre en redusert sjøtransport og overflytting av transport fra sjø til vei. For cruise vil kravet antagelig medføre en substansiell reduksjon i cruisetrafikken.[78] Menon vurderer at den mest sannsynlige tilpasningen i de fleste segmentene er at rederiene tilbyr norsk lønn når de er i norsk farvann og utenlandsk lønn når de er i utenlandsk farvann. Imidlertid anses en omflagging til NOR som den mest sannsynlige tilpasningen innenfor bulk og offshore drift.

Oslo Economics peker på at konkurranseevnen til norske rederier ikke nødvendigvis vil svekkes av eventuelle krav innenfor territorialfarvannet, da alle skip i prinsippet kan pålegges krav om en rekke lønns- og arbeidsvilkår i den tiden de er i Norge. Tiltaket vil imidlertid kunne påvirke konkurranseevnen til sjøtransport mot andre transportformer, slik at sjøtransport taper markedsandeler mot transport på vei og bane, dog i noe begrenset omfang.[79] Prissensitiviteten innenfor gods og offshore regnes som lav på kort sikt, og rederiene forventes derfor å kunne heve sine priser ved nye kontraktsinngåelser uten at etterspørselen nødvendigvis går ned. På lengre sikt antas det at norsk eksportrettet industris etterspørsel etter sjøtransport kan komme til å falle som en følge av økte priser, dersom prisøkningen bidrar til at kostnadsulempene ved å ha produksjon i Norge gjør det hensiktsmessig å flytte produksjonssted. Dette vil kunne føre til noe redusert lønnsomhet for rederiene og tapte arbeidsplasser.

Utvalgets medlemmer har også på dette punktet hatt litt ulike oppfatninger på vurderingene og prognosene i disse rapportene.

---

[75] Menon, 2019 s. 4

[76] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 208, tabell 16.1.1.1. Det laveste estimatet utelater cruisetrafikk, mens det høyeste inkluderer cruisetrafikk.

[77] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 10; Menon, 2019 s. 13

[78] Menon, 2019 s. 4

[79] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 10 og s. 211-212 (pkt 16.3.1)

6.3.1 Arbeidsgiversidens syn

Arbeidsgiversiden vurderer at et generelt krav om lønns- og arbeidsvilkår hverken vil styrke rederienes konkurransekraft, eller føre til økt innflagging. Arbeidsgiversiden mener en generell innføring av krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som tar last mellom norske havner vil kunne få negative konsekvenser for norsk verdiskapning og næringsutvikling. Rapportene viser til at det vil føre til økte transportkostnader som igjen vil forplante seg til en kostnadsvekst i konkurranseutsatt norsk økonomi med kostnader og ulemper som skal dekkes av industribedriftene og forbrukerne. Arbeidsgiversiden viser til at pris er hovedkriteriet for valg av leverandør av transporttjenester og stiller seg kritisk til at prisøkning vil bli akseptert av kundene.

Arbeidsgiversiden mener videre at det er en reell fare for at sjøtransport taper markedsandeler i konkurransen mot veitransport og at innføring av krav vil få betydning for annet næringsliv. Det vises både til den omfattende landbaserte turistnæringen bygget opp rundt cruisenæringen og at endrede seilingsmønstre kan få betydning for lokalisering av havner. Selv om det er mulig å drive med norske lønns- og arbeidsvilkår i dag for aktørene som er i NOR, så er frykten at kostnadene etter hvert blir for store og at rederiene vil tape i konkurranse med andre aktører som kommer inn og som også har aktivitet i annet farvann.

I tillegg vil næringens innovasjonskraft kunne bli påvirket negativt. Rederier med høy andel norske arbeidstakere vil få svekket internasjonal konkurransekraft og tiltaket vil derfor utløse innlukkingsmekanismer.

6.3.2 Arbeidstakersidens syn

Arbeidstakersiden mener at et generelt krav vil kunne føre til at skip som helt eller i stor grad opererer i Norge med NIS flagg eller utenlandsk flagg vil skifte til NOR. Arbeidstakersiden viser til at flere utenlandsk flaggede skip har nær all aktivitet i Norge. Det skjer på norsk sokkel der forsyningsskip og beredskapsskip går på flerårige kontrakter med utenlandsk flagg. TØIs tall for innenrikstransporten av gods viser at kun 1/5 av godset transporteres med norske vilkår, se pkt. 4.4.1. Det er flere fremmedflaggede skip som ikke driver operasjoner utenfor Norge.

Arbeidstakersiden vil også fremheve at en svært viktig effekt av et slikt krav er å hindre at den gjenværende flåten ikke blir utkonkurrert av rederier som har skiftet ut norske vilkår med utenlandske. Arbeidstakersiden viser til at den rene lønnsforskjellen per ansatt er nær en halv million kroner per år. Med et mannskap på seks i typisk nærskipsfart gir det en kostnadsulempe på tre millioner kroner i ren lønn. I tillegg er det i Norge krav til arbeidstid og fritid samt øvrige arbeidsvilkår som forsterker denne forskjellen.

Arbeidstakersiden har også fremhevet at det finnes en rekke rederier som har norske lønns- og arbeidsvilkår i dag og som klarer å være konkurransedyktige. Arbeidstakersiden vil bemerke at innføring av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår anses å ytterligere styrke konkurranseevnen til de rederiene som baserer sin drift på norsk lønn, norske arbeidsvilkår og norske lover for øvrig.

I tillegg har arbeidstakersiden fremhevet at det må være en fordel for norske rederier å kunne fortelle kundene sine at transport skjer på en bærekraftig måte både med tanke på sikkerhet og sosiale rettigheter.

6.4 Utvalgets samlede vurdering

Utvalget registrerer at det er vanskelig å anslå eksakt hvilken effekt et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil få målt i antall sysselsatte sjøfolk bosatt i Norge, men at det vil kunne gi tilgang til et større arbeidsmarked og dermed potensielt flere sysselsatte. Innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil gi større forutberegnelighet for arbeidstakerne noe som er positivt for næringens omdømme og rekruttering av unge. Utvalget viser til at virkningene på sysselsetting og kompetanse vil kunne variere med hvor stor andel av skipenes virksomhet som skjer i norske farvann og/eller på norsk sokkel. Det er derfor nødvendig å vurdere nedslagsfelt og eventuelle tilknytningskriterier for ulike segmenter og fartøystyper.

Utvalget konstaterer at innføring av et generelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil medføre økte kostnader, og at påvirkningen på rederienes konkurransekraft vil avhenge av hvilke tilpasninger som gjøres av det enkelte rederi og hvordan kostnadsøkningen håndteres i verdikjeden. Samtidig vil rederi som i dag opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår få styrket sin konkurranseevne i de segment der det i dag er stort innslag av utenlandskflaggede skip.

Et samlet utvalg vil påpeke viktigheten av at et eventuelt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår utformes på en måte som sikrer at kontroll og håndheving er like effektiv overfor skip som drives fra utlandet som for skip som har hjemmebase i Norge. I motsatt fall vil tiltaket svekke norske rederiers relative konkurransekraft og motivere til utflytting av rederi-/basevirksomhet, noe som vil virke negativt for hele det norske maritime miljøet.

6.4.1 Kystfart

Utvalget mener at arbeid som i all hovedsak utøves i Norge, skipsfart som baseres på norske naturressurser og virksomhet hvor Norge er hoveddestinasjon skal bidra til å skape norske arbeidsplasser, og opprettholde norsk maritim kompetanse ved å sikre at det er mulig for norskbosatte sjøfolk å konkurrere om disse jobbene på lik linje med utenlandske sjøfolk. Det anses også nødvendig å stille et slikt krav for å hindre en negativ utvikling der konkurransekraften til rederier som i dag opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår svekkes, og for å opprettholde et sterkt NOR-flagg.

Utvalget har særlig drøftet om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i fraktefarten som i dag domineres av utenlandske skip, se pkt. 4.4. For arbeidstakersiden er det et vesentlig poeng at et slikt krav vil styrke konkurranseevnen til norske skip og sjøfolk, da de ikke vil måtte konkurrere mot utenlandske skip med lavere mannskapskostnader. Arbeidsgiversiden på sin side har vist til at sjøtransporten vil kunne tape markedsandeler til veitransport, og at norsk næringsliv ikke vil avfinne seg med høyere fraktkostnader.

Utvalget har merket seg at Menon i sin analyse viser til at det for stykkgods finnes en sterk konkurranse fra landtransport, som kan bety overføring av trafikk fra sjø til vei, men at dette i mindre grad vil gjelde for bulktransport.[80] [81] Oslo Economics vurderte i sin rapport at etterspørselen etter fraktefart til sjøs vil være relativt uendret, særlig der det er begrensede alternativer.[82]

---

[80] Menon, 2019 s. 21 flg.

[81] Kystrederiene vurderer at konkurranse fra vei ikke bare gjelder for stykkgods, men også for tank, bulk og andre segment.

[82] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 212-213

Utvalget er enige om at utenlandske skip ikke bør ha anledning til å operere mellom norske havner med dårligere lønns- og arbeidsbetingelser enn det som gjelder på norske skip (både NOR/NIS). Det innebærer at det som hovedregel bør gjelde et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner. Utvalget er samtidig enige om at skip som opererer i europeisk nærskipsfart, og som utelukkende frakter import og eksportprodukter til og fra Norge ikke bør omfattes av et slikt krav.

Partene har hatt ulike syn på om skip som leilighetsvis tar laster mellom norske havner, typisk i forbindelse med en internasjonal reise, bør underlegges et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Utvalget har blitt enige om at det bør gjelde et unntak fra kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip i internasjonal fart, som unntaksvis frakter gods mellom norske havner. Utover det må beskrivelsen av dette unntaket utredes nærmere basert på den faktiske situasjonen, det statistiske grunnlaget og konkurransesituasjonen for NOR- og NIS registrerte fartøy.

Utvalget har videre drøftet om det bør stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for cruiseskip som gjennomfører seilas i norske farvann. Arbeidstakersiden har fremhevet at en rekke cruiserederier satser på Norge, noe som i stor grad kan forklares med norske naturopplevelser, og at det er rimelig at norske arbeidstakere får ta del i denne aktiviteten. Arbeidsgiversiden har pekt på at økte priser vil kunne gjøre det mindre attraktivt å gjennomføre cruise i Norge, og at rederiene isteden vil anløpe andre land. Cruisetrafikken anses å være en viktig del av næringslivet langs kysten, og det vil kunne bli en trussel mot sysselsettingen dersom cruisetrafikken legger opp til andre seilingsmønstre.

Utvalget har blitt enige om at det bør stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip som er i direkte konkurranse med kystruten, og for skip som har Norge som hovedreisemål. På den annen side bør skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norske havner ikke omfattes. Utvalget mener at den nøyaktige innretningen av kravet må nærmere utredes og beskrives, særlig det som gjelder grensen mellom skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper Norge og cruiseskip som har Norge som hovedreisemål.

Utvalget har videre blitt enige om at det bør gjelde et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann. Dette gjelder både skip som ligger oppankret eller til kai, og skip som tilbyr maritime tjenester i territorialfarvannet uten at det har karakter av transport, herunder såkalte hotellskip. Det vil være behov for å beskrive nærmere når et skip anses å utføre slik stasjonær virksomhet.

En forutsetning for utvalgets anbefaling er at den kan gjennomføres uten å komme i strid med våre folkerettslig eller EØS-rettslige forpliktelser. Utvalget antar at ovennevnte krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil utgjøre en restriksjon av friheten til å yte tjenester i EØS-området, men at en slik restriksjon vil kunne begrunnes i læren om tvingende allmenne hensyn.

6.4.2 Maritim offshore

Utvalget har merket seg at Menons vurdering av effekten på sysselsetting og kostnader for segmentene offshore drift og offshore konstruksjon.[83] Det vurderes å foreligge et potensial for økt sysselsetting i størrelsesorden 5-600 sjøfolk. Oslo Economics vurderer at etterspørselen etter skipstjenester på kort sikt vil reduseres lite, på tross av prisøkninger.[84]

Det har vært gjennomført egne drøftelser mellom de tre sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund med tanke på om det kan oppnås enighet om en ordning for skip som er involvert i offshore aktivitet på norsk sokkel. Kystrederiene har ikke vært en del av disse drøftelsene fordi det ikke berører deres medlemmer.

Partene er enige om at spørsmålet om lønns- og arbeidsvilkår burde reguleres gjennom en avtale mellom partene. For at en avtale skal fungere som et alternativ til lovgivning, er det avgjørende at også operatørsiden representert ved Norsk Olje og Gass (NOROG) er en del av avtalen. Selv om det har blitt gitt utsettelser for avgivelse av utvalgets rapport har ikke NOROG hittil funnet å kunne gi sin tilslutning til en slik avtale.

Uten at NOROG er en del av avtalen, vil ikke avtale være et alternativ til lovgivning ettersom det ikke vil omfatte utenlandske rederier som opererer på norsk sokkel.

Partene er enige om at rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven, må sikre at de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps-, og ankerhåndteringsfartøyer fortsatt har norske lønns- og arbeidsvilkår. Enigheten bygger på den forutsetning at tilskuddsordningene for offshorefartøy opprettholdes minst på nivå med i dag.

Anbefalingen det er oppnådd enighet om mellom partene om følger av kapittel 11.

---

[83] Menon, 2019 s. 40 flg.

[84] Arbeidsgiversiden peker på at det kan ha negative konsekvenser for den maritime klyngen i Norge dersom skip innen offshore konstruksjons velger å anløpe norsk sokkel fra utenlandske havner for å minimere tid i norske farvann.

6.5 Betydningen av eventuelle krav for tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen har som formål å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske sjøfolk og bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land.[85] Ordningen kompenserer samtidig delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere som er skattemessig bosatt i Norge på skip i NOR og NIS.

Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil sikre like vilkår på skip som opererer i norske farvann og på norsk sokkel i den perioden skipene opererer i de aktuelle områdene skipene er omfattet av et slikt krav, og på den måten styrke den relative konkurransekraften til både norske skip (NOR) og sjøfolk i disse områdene. Utvalget vurderer imidlertid at dette ikke betyr at norske og utenlandske skip vil *konkurrere* på like vilkår, da dette også avhenger av det enkelte lands rammevilkår for skipsfarten.

Det er utvalgets syn at en eventuell innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår ikke vil medføre at behovet for tilskuddsordningen forsvinner eller at tilskuddsordningen av denne grunn bør reduseres i omfang. Det finnes eksempler på EU/EØS-land som har tilskuddsordning samtidig som de har reguleringer knyttet til lønns- og arbeidsvilkår. Det vil fremdeles være nødvendig for rederiers konkurransekraft og for å sikre norsk maritim erfaringsbasert kompetanse å ha en sterk tilskuddsordning. Utvalget vil også trekke frem at en stor del av sjøfolkene som omfattes av tilskuddsordningen arbeider utenfor norske farvann og norsk sokkel. Da er en robust tilskuddsordning avgjørende for å gjøre norske sjøfolk konkurransedyktige.

Arbeidstakersiden har fått utarbeidet en betenkning som konkluderer med at statsstøtteregelverket ikke er til hinder for å opprettholde tilskuddordningen.[86] Det vil imidlertid være en politisk risiko for at ordningen kan komme til å bli svekket ved fremtidige budsjettforhandlinger. Det er også et spørsmål om ESA vil måtte underrettes om endringene i forutsetningene som ligger til grunn for godkjennelsen.

Arbeidstakersiden fremhever at tilskuddsordningen er et nødvendig verktøy for å styrke konkurranseevnen til norske sjøfolk, men at ordningen i seg selv ikke er tilstrekkelig for å oppnå like konkurransevilkår og bevare den norske maritime kompetansen. Innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår og en styrket tilskuddsordning ses som en nødvendig helhet for å oppnå målsetningen om like konkurransevilkår.

Arbeidsgiversiden understreker at det må være en forutsetning at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår sikrer at norske rederier opprettholder sin konkurransekraft. En konkurransedyktig tilskuddsordning er av avgjørende betydning for dette.

---

[85] Forskrift 26 februar 2016 nr. 204 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs § 1

[86] Per Andreas Bjørgan og Aksel E. Hillestad (Lund & Co), «Vurdering av om krav om like lønns- og arbeidsvilkår for alle skip i norsk farvann og på kontinentalsokkelen har betydning for nettolønnsordningen», Oslo februar 2020. Se vedlegg 12.

7 Utvalgets anbefaling: Norske lønns- og arbeidsvilkår

7.1 Oversikt over anbefalingen

Utvalget er enige om at det er hensiktsmessig at det i større grad enn i dag stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip[87] i norske farvann. Anbefalingen henger sammen med at tilskuddsordningen for sjøfolk samtidig styrkes fra dagens nivå som angitt i kapittel 10. Disse tiltakene henger nøye sammen og vil ikke ha tilsiktet effekt dersom de innføres hver for seg. Utvalget vil understreke at partene over flere år har stått langt fra hverandre i dette spørsmålet og at anbefalingene nedenfor og i kapittel 10 er kommet i stand som et kompromiss etter vanskelige forhandlinger i og utenfor utvalget.

Hovedtrekkene i utvalgets anbefaling når det gjelder krav om norske lønns- og arbeidsvilkår er som følger:

1. Utvalget anbefaler for det første at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner. Nærmere bestemt finner utvalget grunn til å pålegge et slikt krav til alle skip som tar om bord gods eller passasjerer i én norsk havn og losser godset eller setter av passasjerene i en annen norsk havn (såkalt kabotasjefart).

   Utvalget mener samtidig at skip i internasjonal fart som utelukkende frakter import og eksportprodukter til og fra Norge ikke bør omfattes av et slikt krav. Således vil et skip som kommer fra utlandet og setter i land importert gods i flere norske havner, og/eller som plukker opp gods som skal eksporteres i flere norske havner for så å gå til utlandet med dette godset (såkalte partslaster), ikke omfattes av et slikt krav.

   Utvalget mener i tillegg at det bør gjelde et unntak fra kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip i internasjonal fart, som unntaksvis frakter gods mellom norske havner. Utvalget legger til grunn at enkelte transportoppdrag mellom norske havner bare lar seg gjennomføre dersom de skjer i tilknytning til et internasjonalt transportoppdrag, og at et unntak i disse tilfellene er nødvendig for å sikre et best mulig sjøtransporttilbud langs kysten.

   En nærmere beskrivelse av dette unntaket må utredes basert på den faktiske situasjonen, det statistiske grunnlaget og konkurransesituasjonen for NOR- og NIS registrerte fartøy. Partene og myndighetene må sammen utrede grunnlaget for unntak basert på de premissene utvalget har foreslått.

[87] Dette inkluderer skip i NIS og skip med utenlandsk flagg.

2. Utvalget anbefaler for det andre at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kystruten. Utvalget mener også at det bør stilles krav om at cruise hvor Norge er hovedreisemålet, har norske lønns- og arbeidsvilkår når skipet opererer i norske farvann. Kravet gjelder også for seilaser som starter og slutter i Norge. Utvalget har drøftet et forslag fra arbeidstakersiden om en konkretisering der det stilles krav om at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde cruiseskip som anløper minst fire norske havner og hvor cruiset fra start til slutt i det vesentlige skjer i norsk farvann, men har ikke kommet til enighet om dette.

   Utvalget mener samtidig at skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn ikke bør omfattes av et slikt krav. En stor landbasert turistnæring er bygget opp rundt internasjonal cruisetrafikk, og det vil kunne ha betydelig negative konsekvenser om internasjonale cruiserederier legger om sine anløp.

   Partene og myndighetene må sammen drøfte og gi en nærmere beskrivelse av kravet, særlig det som gjelder grensedragningen mellom skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn og cruiseskip som har Norge som hovedreisemål.

3. Utvalget anbefaler for det tredje at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann. Dette gjelder både skip som ligger oppankret eller til kai, og skip som tilbyr maritime tjenester i territorialfarvannet uten at det har karakter av transport. Det anses særlig sentralt at det ikke gis anledning til å bruke skip som hotellskip mv. i konkurranse med landbasert hotellvirksomhet uten at det stilles et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette gjelder både om skipet som helhet leies ut til slik virksomhet eller om rom leies ut enkeltvis.

   Partene og myndighetene må sammen drøfte og gi en nærmere beskrivelse av når et skip anses å utføre slik stasjonær virksomhet.

4. Utvalget anbefaler at prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår også bør legges til grunn for skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent. Partene og myndighetene må sammen drøfte hvordan prinsippet skal anvendes på nye næringer som fortsatt er i støpeskjeen.

7.2 Virkemiddel og håndheving

Utvalget mener at kravene bør stilles i form av en nytt regelverk hvor det henvises til de til enhver tid tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Kravet bør gjelde både den tiden skipet befinner seg i norsk territorialfarvann, og den tid skipet eventuelt seiler utenfor norsk farvann for å utføre kabotasjeoppdrag.

Ordet «arbeidsvilkår» inkluderer også regler knyttet til helse, miljø og sikkerhet, som bør være på et høyt nivå uavhengig av flagg. For å sikre like konkurransevilkår må det uavhengig av skipets flagg kreves at skip som opererer i norsk farvann som minimum må ha ISM- og MLC-sertifikat som sikrer arbeidstakerne om bord sin sikkerhet og akseptable arbeids- og levevilkår, samt tillate norske myndigheter å foreta inspeksjoner og ulykke- og havarietterforskning.

Utvalget anser det som hensiktsmessig at kravene håndheves gjennom Sjøfartsdirektoratets tilsyn når skip er i havn (havnestatskontroll), og at brudd på loven er gjenstand for sanksjoner. Representantene fra fagforeninger skal ha adgang til å gå om bord og undersøke om forholdene tilfredsstiller lovens krav, og rapportere til tilsynsmyndigheten.

7.3 Forventede virkninger

Utvalgets anbefaling vil ha betydning for både sysselsetting, rederienes konkurransekraft, den maritime klyngen i Norge, kjøpere av transporttjenester og næringslivet/konsumenter. Det er knyttet usikkerhet til hvilke tilpasninger som vil bli gjort som følge av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, og utvalget finner derfor vanskelig å kvantifisere virkningen det vil ha på antall sysselsatte og skip i norske registre.

7.3.1 Sysselsetting og maritim kompetanse

Utvalget sin anbefaling vil føre til et økt potensielt arbeidsmarked for sjøfolk bosatt i Norge. Det vil videre være positivt for omdømme og rekruttering til næringen. Økning i sysselsetting av norske sjøfolk vil imidlertid avhenge av hvilke tilpasninger rederiene gjør på kort og lang sikt, og i hvilken grad det er tilgjengelig arbeidskraft med den etterspurte kompetansen. Partene i utvalget har ulikt syn på virkningen målt i antall sysselsatte, der arbeidstakersiden mener det vil bidra til økt sysselsetting av sjøfolk bosatt i Norge, mens arbeidsgiversiden mener det er for mange usikre faktorer til å kunne slå det fast.

Skip som opererer i ulike farvann og som er registrert i et utenlandsk register vil måtte betale norsk lønn når de har aktivitet som blir omfattet av kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår. Sjøfolk bosatt i andre land vil på sin side kunne få økt lønn når skipet har oppdrag i norsk farvann.

Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne redusere sannsynligheten for at rederi med dårligere lønns- og arbeidsvilkår utkonkurrerer skip registrert i NOR. Det vil kunne motvirke en negativ utvikling i antall sjøfolk bosatt i Norge.

God tilgang på arbeidskraft med operativ maritim kompetanse er viktig for resten av den maritime klyngen og forslaget vil dermed kunne få positive ringvirkninger for andre maritime virksomheter.

7.3.2 Rederienes konkurransekraft

Rederi som opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår vil ved utvalgets anbefaling få sin relative konkurranseevne styrket ved at konkurrentene ikke vil kunne ta samme oppdrag og tilby dårligere betingelser for arbeidstakerne.

Utenlandsk registrerte skip vil ved et krav om norsk lønns- og arbeidsvilkår normalt få økte kostnader. Kostnadene vil i første omgang påløpe hos rederiene. Som det fremgår av kapittel 6 så vil påvirkningen på rederienes inntjening på kort og lang sikt avhenge av hvilke tilpasninger de gjør og i hvilken grad de vil kan øke prisene til sine kunder uten at etterspørselen går ned.

7.3.3 Næringsliv og kjøpere av transporttjenester

Siden en stor del av den tradisjonelle fraktefarten i dag skjer ved utenlandske skip så vil utvalgets anbefaling føre til at prisene på denne type sjøtransporttjenester vil kunne øke, og en mulig tilpasning for rederiene vil være å velte kostnadsøkningen over på kunder lenger ute i verdikjeden. Prissensitiviteten vil variere mellom ulike segment, og over tid. Innenfor segment med alternative transportformer vil økt pris på sjøtransport kunne føre til at de går over til transport på vei. Utvalget er opptatt av at det må legges til rette for at sjøtransport er konkurransedyktig transportform også i fremtiden. Arbeidstakersiden fremhever at det er andre virkemidler enn bruk av lavere betalt arbeidskraft som må benyttes for å sikre dette.

Situasjonsbeskrivelsen i kapittel 4 viser at andelen NOR-registrerte fartøy er høy i enkelte segment. I disse markedene vil ikke anbefalingen ha økonomiske konsekvenser utover at de tilbydere som i dag ikke opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår må gjøre dette.

7.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Både Oslo Economics og Menon har gjort noen anslag for økonomiske konsekvenser i sine rapporter.[88] Begge er tydelige på at det knytter seg stor usikkerhet til de økonomiske konsekvensene. Det skyldes først og fremst at det er uklart hvilke tilpasninger de ulike aktørene vil gjøre, men også at det vanskelig å fremskaffe gode data for hvor mange skip som blir omfattet og deres virksomhet, sysselsettingsgrad, kostnadsstruktur, samt forskjell i lønn og øvrige kostnader mellom dagens situasjon og det som vil bli som følge av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår.

Menon anslår at innføring av et generelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel vil medføre økte årlige kostnader på 750 millioner – 1,6 milliarder kroner.[89] Oslo Economics anslår de økte kostnadene til om lag 1100 – 1600 millioner kroner, samt en kostnad for cruise på omtrent 630 millioner kroner.[90]

Utvalgets anbefalinger er mindre omfattende enn det som ble lagt til grunn i de to utredningene. Med gitte forutsetninger og basert på de dataene de hadde tilgjengelig anslo Menon at kostnadene i den tradisjonelle fraktefarten (stykkgods/bulk, fryseskip og tankskip) vil øke med ca. 225 millioner kroner.[91] Oslo Economics synes å operere med høyere kostnadstall.

Innføring av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i form av lov og forskrifter vil føre til administrative konsekvenser og kostnader for det offentlige gjennom at sjøfartsmyndighetene må håndheve slike regler, jf. pkt. 7.2.

Utvalget er i sin anbefaling tydelig på at et krav må håndheves for å sikre at fartøy blir behandlet likt uavhengig av hvilke register de tilhører. Utvalgets anbefaling vil dermed kreve økt administrativ innsats fra myndighetenes side, særlig på tilsyn. Myndighetene bør legge til rette for bruk av digitale løsninger slik at kravet ikke medfører vesentlige administrative byrder for rederiene.

---

[88] Menon Economics, «Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann», Oslo 2019; Wikborg Rein og Oslo Economics del III.

[89] Menon, 2019 s. 4

[90] Wikborg Rein og Oslo Economics, 2019 s. 208, tabell 16.1.1.1. Det laveste estimatet utelater cruisetrafikk, mens det høyeste inkluderer cruisetrafikk.

[91] Menon, 2019 s 21-35

Del III:
Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

8 Beskrivelse av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

8.1 Innledning

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land. Ordningen har vært en sentral del av norsk skipsfartspolitikk siden den ble innført på 1990-tallet, og er et viktig virkemiddel for å oppnå skipsfartspolitiske mål om maritim sysselsetting og konkurransekraft sammenlignet med konkurrerende skipsfartsland, særlig i Europa.

8.2 Innretning av tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge og de andre EØS-landene. Sjøfartsdirektoratet forvalter ordningen på grunnlag av lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, og forskrift og oppdragsbrev fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet, og i tråd med Stortingets budsjettvedtak. Tilskuddsordningen er regelstyrt og rettighetsbasert, som innebærer at det årlig vedtas en overslagsbevilgning som skal dekke de forventede utgiftene. Den omfatter arbeidstakere på skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Tilskuddsordningen er innrettet som en refusjonsordning, hvor rederier kan søke om tilskudd på grunnlag av innbetalt forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for tilskuddsberettigede mannskap. Tilskuddsordningen er i tråd med EUs retningslinjer for statsstøtte til skipsfart og er notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA).

Tilskuddsordningen består i 2021 av åtte ulike tilskuddsmodeller med ulike vilkår og virkeområder:

- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på petroleumsskip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på passasjerskip i utenriksfart i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes
- Tilskudd for arbeidstakere på seilskip i NOR
- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NIS
- Tilskudd for arbeidstakere på lasteskip i utenriksfart i NIS
- Tilskudd for arbeidstakere på konstruksjonsskip i NIS

Tilskuddet for sjøfolk på skip i modellene for petroleumsskip i NOR og konstruksjonsskip i NIS var i 2020 begrenset til kr 216 000 per år per arbeidstaker. Tilskuddet per arbeidstaker under modellen for skip i NIS er begrenset til 26 %. av tilskuddsgrunnlaget. For fjerde termin 2020 ble makstaksgrensen for NOR petroleum, NIS konstruksjonsskip og NIS generell midlertidig opphevet. Bevilgingen for 2020 var 2 188 mill. kroner.

Bevilgningen for 2021 er på 2 386 mill. kroner. Bevilgningen dekker seks terminer; 5. og 6. termin 2020 og 1. til 4. termin 2021. For 1.-3. termin 2021 er makstaksgrensen for NOR petroleum, NIS konstruksjonsskip og NIS generell midlertidig opphevet.

Det er et krav om opplæringsstillinger om bord på skipene det søkes tilskudd for. Opplæringsstillinger vil si junioroffiserer, kadetter og lærlinger. Rederier omfattet av ordningen må også betale en sum per ansatt per måned til et fond forvaltet av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK). Gjennom disse vilkårene bidrar tilskuddsordningen til både rekruttering og opplæring, og dermed til å opprettholde norsk maritim kompetanse. Det stilles ulike krav til antall opplæringsstillinger i de forskjellige modellene.[92]

[92] Forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs §5

8.3 Senere års utvikling i bruk av ordningen

I 2019 omfattet ordningen om lag 11 900 sjøfolk i gjennomsnitt fordelt på om lag 560 skip og i overkant av 200 rederier. Antallet sjøfolk omfattet av ordningen har holdt seg stabilt de senere årene.

I kjølvannet av oljeprisfallet i 2014 var det en reduksjon i antall sjøfolk omfattet av ordningen. Opprettelsen av tilskuddsmodellen for konstruksjonsskip i NIS i 2016 har imidlertid motvirket nedgangen i antall sjøfolk i ordningen og bidratt til å holde det totale antall sjøfolk omfattet av ordningen stabilt.

Tilskuddsordningen har siden den ble opprettet i 1993 blitt endret og justert flere ganger og kontinuerlig utvidet. Ordningen har blitt utvidet til å gjelde flere fartøyskategorier og fartsområder, makstaket har blitt endret og ordningens innretning og grunnlag har variert mellom fastsatte tilskudd, prosentvise tilskudd av bruttolønn og refusjon av innbetalinger.

Tabell 8.1 Utvikling i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk*

	Skip	Sjøfolk	Utbetalinger
2015	413	11 910	1 737 mill. NOK
2016	451	11 412	1 767 mill. NOK
2017	509	11 390	1 857 mill. NOK
2018	549	11 636	1 992 mill. NOK
2019	563	11 888	2 200 mill. NOK (annualisert)**

* Tall hentet fra Nasjonalbudsjettet

* * På grunn av en omlegging av utbetalingstidspunkt for femte termin fra 2019/2020, ble det kun utbetalt støtte for fem av seks terminer i budsjettåret 2019, totalt 1 813 mill. NOK. Medregnet utbetaling av 5. termin 2019 (januar 2020) utgjør den årlige støtten 2 200 mill. NOK.

8.4 Effekter av ordningen

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet har Oslo Economics i 2020 gjennomført en evaluering av tilskuddsordningen.[93] Oslo Economics vurderer at tilskuddsordningen både bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norskbosatte arbeidstakere og konkurransedyktige vilkår for rederiene. Dette er i tråd med evalueringen gjort av Econ Pöyry i 2010 som vurderte at ordningen har hatt en positiv effekt på sysselsetting av norske sjøfolk og at ordningens målsetning om økt rekruttering og styrket kompetanse nås.[94] Samlet sett vurderer Oslo Economics at bortfall av ordningen ville ha medført vesentlig færre norske sjøfolk (ca. 3000-6000) og vesentlig færre skip (ca. 200-500) i norske skipsregistre.[95] Oslo Economics påpeker at kravet om opplæringsstillinger er viktig for å opprettholde god rekruttering av sjøfolk. I 2019 ble det gitt tilskudd til i overkant av 2500 opplæringsstillinger gjennom SNMK.[96]

Samtidig mener Oslo Economics at ordningen er mer omfattende enn den hadde behøvd å være for å oppnå målene.[97] Oslo Economics vurderer at det potensielt er en markedssvikt knyttet til utdannelsen av sjøfolk som senere tar jobber i øvre deler av den landbaserte maritime næringen, men at dette gjelder et mindretall av sjøfolkene som per i dag arbeider på sjøen, og at ordningen i dag sannsynligvis er utformet større enn hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Regjeringen har varslet at den som en oppfølging av Oslo Economics' evaluering av ordningen vil kartlegge omfanget og effekten av kompetanseoverføring i ordningen.

Det har blitt gjennomført flere evalueringer av tilskuddsordningen, og vurderinger om ordningen er samfunnsøkonomisk lønnsom. Oslo Economics vurderte i sin evaluering i 2020 at ordningen med nåværende omfang og innretning ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom. Oslo Economics' konklusjoner hva gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet er i tråd med tidligere evalueringer av ordningen, blant annet av Econ Pöyry i 2010, og Produktivitetskommisjonen (2015). Menon vurderte i sin studie fra 2013 «Er utvidet nettolønnsordning samfunnsøkonomisk lønnsomt?» at en utvidelse av den daværende ordningen ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det ble konkludert med at en utvidet ordning uten tak ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt i et tiårsperspektiv, sammenlignet med å avvikle ordningen. Konklusjonen ble begrunnet ved at maritim næring har høy lønnsomhet og lønnsevne, kombinert med at rederiene raskt har mulighet til å flagge ut skipene og erstatte norsk mannskap med mannskap fra lavkostland.[98]

---

[93] Oslo Economics, «Evaluering av tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs», OE-rapport 2020-25, Oslo 20. mai 2020.

[94] Econ Poyry 2010, «Evaluering av sysselsettingsordningene for sjøfolk»

[95] Oslo Economics 2020 s. 36

[96] Oslo Economics 2020 s. 36

[97] Oslo Economics 2020 s. 38-39

[98] Menon (2013), Er utvidet nettolønnsordning samfunnsøkonomisk lønnsomt?

8.5 Støtteordninger i konkurrerende skipsfartsland

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk ble opprettet i 1993 som svar på opprettelse av tilsvarende støtteordninger i andre europeiske land. Ordningen har i ettertid blitt gradvis utvidet i likhet med andre tilskuddsordninger i Europa. Den danske ordningen har eksempelvis siden 2000 blitt utvidet til å blant annet omfatte ferjetrafikk, kabelleggingsfartøy, supply-skip, offshore konstruksjonsskip og offshore servicefartøy. I 2020 ble ordningen utvidet til å gjelde forskningsfartøy.

En gjennomgang av ordningene i Danmark, Sverige og Finland basert på en innhentet rapportering fra disse landene viser at disse ordningene er bygget opp på liknende måte som den norske ordningen. Den svenske og finske ordningen er tilsvarende den norske basert på refusjon av inntektsskatt, arbeidsgiveravgift og sosiale avgifter for sjøansatte (bruttolønnsordning), mens den danske ordningen gir unntak for innbetaling av inntektsskatt, arbeidsgiveravgift og sosiale avgifter for sjøansatte (nettolønnsordning).

Den danske ordningen omfatter ansatte på skip registrert i DIS og som kvalifiserer for tonnasjeskattregimet i DIS, mens de svenske og finske ordningene omfatter konkurranseutsatte laste- og passasjerskip i handelsflåten. Den norske ordningen omfatter på sin side skip i både NOR- og NIS- registrene og både laste- og passasjerskip i handelsflåten og offshoreskip. Den norske ordningen er derfor betydelig større, målt i utbetalinger og antall sjøfolk, enn de øvrige nordiske støtteordningene (se tabell). Det har ikke vært anledning til å gjennomføre en omfattende studie som sammenligner de ulike ordningene. Det er utfordrende å gjøre en helhetlig sammenligning av ulike lands ordninger som følge av blant annet forskjeller i lønnsnivå, skattenivå, og nivå på arbeidsgiveravgift og sosiale avgifter.

Tabell 8.2 Omfang av nordiske støtteordninger for sjøfolk (2019)

	Norge	Danmark	Sverige	Finland
Antall sjøfolk (2019)	11 888	10 992	5 913	7 000
Antall skip (2019)	570	736	109	116
Utbetalinger/støtte (2019)	2 200 mill. NOK (annualisert)	1 050 mill. DKK (1 466 mill. NOK)	1 564 mill. SEK (1 600 mill. NOK)	86,8 mill. EUR (901 mill. NOK)

Tabell 8.3 Oversikt over ulike nettolønnsordninger i fire utvalgte land [99]

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

[99] Menon Economics, «Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann», Oslo 2019, s. 58 flg.

9 Utvalgets vurdering: Tilskuddsordningen

9.1 Innledning

Utvalget mener at tilskuddsordningen er avgjørende for å styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Samtidig mener utvalget at dagens ordning ikke er fullt ut konkurransedyktig, ettersom støtten til enkelte segmenter er begrenset med et tak. En tilskuddsordning uten tak vil styrke konkurransekraften til norske rederier og sjøfolk. Utvalget mener også at ordningen ikke har den nødvendige forutberegnelighet, ved at den årlig er gjenstand for politiske budsjettforhandlinger.

Norge har store ambisjoner knyttet til havbaserte næringer og næringene vil kunne sysselsette mange i fremtiden. En sterk maritim næring vil være helt avgjørende for en slik utvikling.

Utvalget fremhever at en styrking av tilskuddsordningen ikke vil være tilstrekkelig for å utligne lønnskostnadene kontra utenlandske flagg, og at det derfor samtidig bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår som anbefalt i pkt. 7.1.

9.2 Betydningen av tilskuddsordningen

Utvalget har sett hen til Oslo Economics og tidligere evalueringer av tilskuddsordningen, ref. pkt. 8.4. Utvalget er enig i at ordningen bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norskbosatte arbeidstakere og konkurransedyktige vilkår for rederiene. Utvalget mener imidlertid at nytteeffektene ved ordningen både er langt flere og langt sterkere enn det som kommer frem i Oslo Economics' rapport. Utvalget er også uenig i at ordningen omfatter flere sjøfolk enn nødvendig.

Utvalget vil fremheve betydningen norske sjøfolk har både for rederier og klyngen på land. Overføringen av erfaringsbasert kompetanse fra sjø til land er helt avgjørende for at Norge skal fortsette å være en sjøfartsnasjon. Både rederier, verft, utstyrsleverandører, utdanningsinstitusjoner m.m. er helt avhengige av at det utdannes og rekrutteres norske sjøfolk som senere kan gå i land. Dette gjelder i enda større grad for de fremtidsrettede havnæringene. Maritim næring bidro i 2020 med 148 milliarder kroner i verdiskaping og står for hele 8% på brutto nasjonalprodukt.[100]

[100] Maritim Verdiskapingsrapport 2020

Maritim kompetanse spiller også en viktig rolle i mange andre sammenhenger som det er vanskelig å tallfeste. Sjøfolk spiller en essensiell rolle i matforsyning og beredskap. Marinen nedbygges og opprettholdelsen av norsk maritim kompetanse gjennom den sivile flåten blir derfor stadig viktigere. Tilskuddsordningen spiller samtidig en viktig rolle for distriktspolitikk og bosetting. Sverige er et eksempel på en sjøfartsnasjon som har forvitret på grunn av mangel på støtteordninger og aktiv maritim politikk. Det er ikke er ønskelig at Norge ender opp slik.

Utvalget ønsker å fremheve betydningen av at tilskuddsordningen fortsatt innrettes slik at den favner bredt og at stillingskategorier på alle nivå omfattes. Det er en styrke at norske offiserer rekrutteres nedenfra, og det er en ordning som er unik i verden. 70 % av alle offiserer i dag kommer fra underordnede stillinger.

En slik kompetanseutvikling tar tid og det er derfor behov for et høyt antall stillinger. Tidligere rapporter har pekt på at åtte av 10 sjøfolk som går i land faktisk tar arbeid i landbasert maritime næring og bidrar med nødvendig kompetanse til klyngen.

Utvalget vil også påpeke at det aldri har vært et formål at tilskuddsordningen skal være samfunnsøkonomisk lønnsom i seg selv, og at det er et selvstendig politisk mål å opprettholde norske maritime arbeidsplasser og verdiskaping. Ordningen ble innført som en respons på at EU innførte støtteordninger på 1990-tallet, og dermed som et nødvendig tiltak for at norske skip og rederier skulle være konkurransedyktige overfor andre EØS-flagg. Ordningen er helt nødvendig for å opprettholde konkurransekraften mot skip under andre flagg. På grunn av takene i dagens ordning mener utvalget at det er ikke konkurranse på like vilkår som andre EØS-land.

Utvalget mener også at konsekvensene av bortfall eller svekkelse av ordningen er underkommuniserte. Konkurransekraften for NOR-skip vil svekkes dramatisk dersom tilskuddsordningen reduseres. Rederiene i NOR-flåten vil ikke ha mulighet til å sette inn sjøfolk på andre lønnsvilkår. Erfaringene fra utvalgets medlemmer er at effekten av ordningen, i tråd med lønnsvekst, gjorde at ordningen svekket seg år for år, og at det var på høy tid å fjerne de takene som ble fjernet i 2016. Det vil sette mange arbeidsplasser i fare om takene reintroduseres og det forventes også en utflagging fra NIS og NOR.

9.3 Behov for større forutberegnelighet

Utvalget mener at det er behov for forbedringer i dagens tilskuddsordning. Utvalget mener for det første at dagens ordning bør ha større *forutberegnelighet.* Det vises til at det aller viktigste for aktørene og de som jobber i bransjen er forutsigbarhet og stabile rammevilkår. Selv om tilskuddsordningen ble lovfestet i 2017,[101] er det ikke gitt noen garantier om støttenivå og det er et stort behov for at denne loven gis mer substans. Slik situasjonen er i dag er ordningen en salderingspost på hvert års statsbudsjett, og det er en ordning som det må tas politisk omkamp på. Dette har pågått i flere tiår, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2021, og oppleves som belastende for næringen og de som jobber der, og er en situasjon som skaper liten grad av forutberegnelighet.

Det anses også nødvendig for den videre rekrutteringen til yrket og for vedlikehold av norsk maritim kompetanse at det gis et klart signal om at tilskuddsordningen vil være der, også i fremtiden og at det er snakk om et yrke det er verdt å satse på. I enkelte segmenter er det allerede i dag problematisk å rekruttere nok norskbosatte sjøfolk.

Tilskuddsordningen bør derfor ha en innretning som gjør at det er en trygghet og forutsigbarhet rundt støttenivået.

[101] Lov 22 mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

9.4 Behov for konkurransedyktighet overfor utenlandske støtteordninger

Utvalget mener for det andre at dagens tilskuddsordning ikke er konkurransedyktig sammenlignet med andre land. Selv om den norske tilskuddsordningen er betydelig større enn øvrige nordiske tilskuddsordninger, målt i utbetalinger og antall sjøfolk, har særlig den danske ordningen et høyere støttenivå for DIS-registrerte offshore- og konstruksjonsskip og DIS-skip som konkurrerer med NIS nærskipsfart.

For at den norske offshoreflåten og nærskipsflåten skal være konkurransedyktig mot den danske, så anses det nødvendig å styrke den norske ordningen ytterligere. Utvalgets oppfatning er at dersom takene/begrensingene i den norske modellen fjernes, så er ordningene like gode også for disse segmentene.

Det fremheves for øvrig som en uheldig effekt av dagens ordning at tilskuddsmodellene ikke konsumprisreguleres, og at de takene som eksisterer i ordningen i dag derfor innebærer en årlig svekkelse av ordningen. Dersom ordningen skulle videreføres som i dag, så ville det anses hensiktsmessig at det tas inn i lov at gjeldende tak skal konsumprisreguleres hvert år.

10 Utvalgets anbefaling: Tilskuddsordningen

10.1 Oversikt over anbefalingen

Utvalget er enige om at dagens tilskuddsordning bør styrkes og gis større forutberegnelighet. Anbefalingen henger sammen med at det samtidig innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår som angitt i kapittel 7.

Hovedtrekkene i utvalgets anbefaling når det gjelder tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er som følger:

1. Utvalget anbefaler å styrke tilskuddsordningen ved å fjerne gjeldende tak/ begrensninger i ordningen. Tilskuddsmodellene som i dag er begrenset med tak er ikke konkurransedyktige sammenlignet med andre lands ordninger, særlig Danmark.

   Utvalget er videre av den oppfatning at det er uheldig at det er ulike støttenivå for ulike segmenter. Utvalget mener at slike forskjeller er ulogiske og skyldes at de ulike ordningene er blitt til på ulike tidspunkter. Det er en bekymring for at ulike støttenivå vil kunne lede til urettferdig konkurranse mellom de ulike segmentene. Ved en lik behandling er det sjøfolkene i seg selv, og ikke segmentet som får fokus.

2. Utvalget anbefaler at substansen i dagens tilskuddsordning lovfestes for å sikre nødvendig forutberegnelighet. Det foreslås konkret at forskriftens kapittel 2 lovfestes, hvor blant annet dagens åtte tilskuddsmodeller er regulert. Videre må det lovfestes hvilke elementer som skal refunderes, uavhengig av kostnad.

3. Forutsatt at takene i ordningene fjernes, vil utvalget foreslå at tilskuddsordningen forenkles, slik at tilskuddsmodellene reduseres fra åtte modeller til tre:

   - En modell for NOR-skip
   - En modell for NIS-skip
   - En modell for NIS-konstruksjon

   Det antas fornuftig at NIS-konstruksjon videreføres som en egen modell på grunn av unntaket i fartsområde, og fordi det er særkrav til refusjonsbemanning som ikke bør endres på disse skipene. På samme måte vurderes det som hensiktsmessig at NIS har en egen modell, for å kunne beskytte NOR mot konkurranse. Dette vil gi et potensiale for flere NIS-skip på utenlandske sokler.

4. Utvalget anbefaler at tilskuddsordningen også bør omfatte skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent.

10.2 Forventede virkninger

Utvalget antar at en tilskuddsordning uten tak vil ha en positiv effekt på sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register. Særlig forventes en positiv utvikling for offshoreskip i NOR og NIS, som i dag er underlagt tilskuddsmodeller med makstak, samt NIS skip i europeisk nærskipsfart, som i dag kun har en begrenset tilskuddsmodell (26 %).

Innen segmentene som i dag har tak oppleves det at de fleste stillingskategorier ligger over takene. Fjerning av takene innen disse segmentene vil kunne lede til at det vil være lønnsomt å ansette flere norske sjøfolk. Rederienes erfaringer fra 4. termin 2020, da takene midlertidig var fjernet, var at det i flere konkrete tilfeller ble mer lønnsomt å ansette norske sjøfolk.

Videre antas at en lovfesting av substansen i ordningen vil gi rederier og sjøfolk en forutsigbarhet, som både gjør det mer attraktivt å registrere skip i norsk register, og som gjør at det tryggere for ungdom å satse på en maritim karriere på norske skip.

Utvalget mener det er vanskelig å anslå en eksakt effekt av tiltakene, men det anses at tiltaket antageligvis vil lede til flere norskbosatte sjøfolk, lærlinger og kadetter, og at dagens nivå i det minste opprettholdes.

10.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Næring- og fiskeridepartementet har for utvalget estimert kostnadene ved å oppheve makstak i de tre ordningene som i dag har et tak, på hhv 26% og 216 000 kr. Det er knyttet usikkerhet til beregningene. Helårseffekten av å fjerne takene i ordningen er beregnet til 460 millioner kroner. Beregningene er basert på saldert budsjett 2021, og forutsetter at alt annet holdes likt, dvs. ingen nedgang/økning i antall sjøfolk.

	Helårseffekt
NOR- skip i petroleumsvirksomhet	220 mill kr.
NIS skip, generell	150 mill kr.
NIS konstruksjonsskip	90 mill kr.

10.4 Tilskuddsordningen og uendret ressursbruk

Med referanse til mandatets punkt 1 b) skal utvalget foreslå tiltak hvorav minst ett skal legge uendret ressursbruk til grunn. Utvalget oppfatter at dets oppgave særlig har vært å foreslå tiltak som kan styrke tilskuddsordningen, jf. Stortingets anmodningsvedtak, som omtalt i kapittel 1.

Utvalgets forslag til tiltak som innebærer uendret ressursbruk er at tilskuddsordningens tilskuddsnivå videreføres som i dag, jf. bevilgningen for 2020, men med foreslåtte KPI-regulering for at ordningen ikke skal innebære en reell svekkelse.

Del IV:
Partenes merknader

11 Enighet vedrørende skipsfart på norsk sokkel

Felles innspill fra sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund

Etter anmodning fra utvalgets leder har det vært gjennomført egne drøftelser mellom de tre sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund (NR) med tanke på om det kan oppnås enighet om en ordning for skip som er involvert i offshore aktivitet på norsk sokkel. Disse partene har blitt enige om at spørsmålet om lønns- og arbeidsvilkår kan reguleres gjennom en avtale mellom partene. For at en avtale skal fungere som et alternativ til lovgivning, er det avgjørende at også operatørsiden representert ved Norsk Olje og Gass (NOROG) er en del av avtalen. NOROG har ikke vært medlem i utvalget, men det har vært gjennomført drøftelser med NOROG med tanke på å få deres tilslutning til å bli part i en slik avtalen.

Selv om det har blitt gitt utsettelser for avgivelse av utvalgets rapport slik at partene og NOROG kunne gjennomføre slike drøftelser, så har ikke NOROG hittil for sin del funnet å kunne gi sin tilslutning til en slik avtale. Uten at NOROG er en del av avtalen, vil ikke avtale være et alternativ til lovgivning ettersom det ikke vil omfatte utenlandske rederier som opererer på norsk sokkel.

Punktene nedenfor representerer derfor hovedelementene i den enighet som er oppnådd mellom sjømannsorganisasjonene, LO og NR:

a. Skip med støtteaktivitet på norsk kontinentalsokkel

   Partene viser til at den overveiende delen av segmentene ankerhåndtering, forsyning på norsk sokkel samt beredskapsaktiviteten nær installasjonene, i hovedsak i dag skjer på NOR lønns- og arbeidsvilkår fremforhandlet i tariffavtale mellom Norges Rederiforbund og de tre sjømannsorganisasjonene.

   Partene er enige om at rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven, må sikre at de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps-, og ankerhåndteringsfartøyer fortsatt har norske lønns- og arbeidsvilkår. Partene er enige om at de nevnte aktører må sørge for at alle som har sitt arbeid om bord på skip hos leverandører og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har norske lønns- og arbeidsvilkår når skipet opererer på norsk sokkel.

b. Refusjonsordningen for offshorefartøyer i NOR og NIS

   Partene er enige om at tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (refusjonsordningen) er et helt avgjørende virkemiddel for å sikre konkurransekraft for offshoreskip i norske registre og norsk maritim kompetanse. Partene er enige om å arbeide sammen for å sikre at disse ordningene videreføres og at dagens begrensning i form av maksimaltak for offshoreskip oppheves. Avtalen mellom partene bygger på den forutsetning at refusjonsordningene for offshorefartøyer opprettholdes minst på nivå med i dag.

c. Konstruksjonsskip med internasjonalt seilingsmønster

Partene er enige om at for konstruksjonsskip i NIS som opererer internasjonalt og tar oppdrag i petroleumsvirksomhet på ulike lands sokler så er det avgjørende at man har rammevilkår som sikrer internasjonal konkurransekraft. Det er derfor opprettet en refusjonsordning for slike skip og som krever et bestemt antall sjøfolk om bord for å få tilgang på refusjon. Denne bygger på den avtale som ble inngått mellom sjømannsorganisasjonene, LO og NR i forbindelse med arbeidet med Fartsområdeutvalgets innstilling i 2014. Partene i avtalen som nå er inngått mener at denne ordningen bidrar til å sikre rekrutteringen av norske sjøfolk på offshoreskip som opererer internasjonalt.

Partene er videre enige om at der operatør eller noen som opptrer på deres vegne inngår fartøyskontrakter for norsk sokkel, uavhengig av skipets flagg, skal operatør legge til grunn at skipet innehar de stillinger og det lønnsnivået som gjelder for krav til bemanningsoppgaven i refusjonsordningen for konstruksjonsskip i NIS.

d. Bøyelasteskip

Partene er enige om å arbeide videre med situasjonen for bøyelasteskip.

12 Partenes særmerknader til rapporten

12.1 Merknader til kapittel 5: juridisk handlingsrom

12.1.1 Arbeidstakersidens merknad

Innledning

Arbeidstakersiden er i det alt vesentligste enige i de rettslige vurderingene som kommer til uttrykk i kapittel 5 og konstaterer at anbefalingene i kapittel 7 klart ligger innenfor det juridiske handlingsrommet som finnes både i henhold til Havrettskonvensjonen, EØS-avtalen og folkeretten for øvrig. Vi minner også om at lovforslaget fra Finn Arnesen og Hanna Furuseth fra februar 2020, var utarbeidet i tråd med internasjonale forpliktelser Norge er bundet til.

Det er få juridiske spørsmål i nyere tid som har vært gjenstand for så omfattende vurderinger som handlingsrommet for å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Professor Ringbom foretok en utredning om folkerettens regler i 2014 (42 sider). Professorene Arnesen/Bekkedal foretok en utredning om EØS rettslige sider i 2017 (38 sider). Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 1101 (2016-2017) deretter også regjeringen utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Utredningen skulle blant annet klargjøre kyststatens handlingsrom i norske farvann og på norsk sokkel uten å komme i konflikt med flaggstatsprinsippet. Etter bestilling av regjeringen som oppfølgning av anmodningsvedtaket, foretok Wikborg Rein etter anbud en omfattende utredning (262 sider) av spørsmålet. Utredningen ble levert i mai 2019 og ble deretter sendt på offentlig høring. Parallelt med utarbeidelsen av den regjeringsbestilte utredningen skrev Nordisk institutt for sjørett en utredning med samme mandat, også denne ble levert i mai 2019 (195 sider). Konklusjonene i samtlige utredninger er at det foreligger et betydelig juridisk handlingsrom, slik at det kan stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Dette har også Utenriksdepartementet bekreftet.

Arbeidstakersiden registrerer at arbeidsgiversiden for utvalget har presentert to korte juridiske betenkninger; Skoghøy (9 sider) og Kluge (11 sider). I disse gis korte kommentarer til enkeltspørsmål i de to store utredningene. Det var kun arbeidsgiversiden som kunne gi innspill til disse. De nevnte betenkninger har etter vår mening følgelig ikke samme kvalitet og troverdighet som de to store juridiske utredningene fra mai 2019. Vi vil også minne om at professor Arnesen for utvalget avviste de juridiske EØS-synspunktene i de nevnte betenkninger.

Jurisdiksjon i territorialfarvannet

Utgangspunkteter at kyststaten har den samme kompetansen på sjøterritoriet (territorialfarvannet) som på sitt territorium ellers. Også sjøterritoriet er en del av staten. Lovgivningen kan derfor gis anvendelse, og det kan utøves tvangsmakt.

Fremmede fartøyer har imidlertid en rett til uskyldig gjennomfart. Gjennomfartsretten fører til en viss innskrenkning i kyststatens kompetanse. Som det fremgår under, vil skip i kabotasjefart ikke ansees å være i uskyldig gjennomfart. Det gjelder derfor ingen innskrenkninger i kyststatens kompetanse for disse skipene.

I kapittel 5 er det gitt en relativt kortfattet beskrivelse av begrepet «uskyldig gjennomfart». Beskrivelsen er ikke feil, men trenger noe utdyping. Uskyldig gjennomfart betegner den rett et fremmed skip har til å ferdes gjennom territorialfarvannet såfremt skipet ikke er til skade for kyststatens fred, orden og sikkerhet, og under forutsetning om at vedkommende seilas har til formål å krysse sjøterritoriet. Uskyldig gjennomfart er definert i Havrettskonvensjonen (HRK) artikkel 18 og 19, som er en del av norsk rett. Når det gjelder det nærmere innhold i gjennomfartsretten, ligger grenser både i «uskyldig» og «gjennomfart». Et skip som går mellom flere norske havner (kabotasje) kan åpenbart ikke påberope seg å være i uskyldig gjennomfart, noe som heller ikke pretenderes i rapporten, da oppholdet på sjøterritoriet ikke kan ansees som «gjennomfart». Et slikt syn finner heller ikke støtte i dokumentert statspraksis, hvor utredningene tvert imot viser at et betydelig antall EØS stater forbyr skip registrert utenfor EØS å frakte gods internt mellom statens havner. Gjennomfart skal etter Havrettskonvensjonen art. 18 «skje uavbrutt og raskt». Videre fastslår bestemmelsen at:

«Gjennomfart omfatter likevel stans og ankring, men bare dersom det skjer som ledd i vanlig seilas eller er nødvendig på grunn av force majeure eller en nødsituasjon eller i den hensikt å yte bistand til personer, skip eller luftfartøyer som er i fare eller nød.»

WR utredningen fastslår også på s. 28 at skip i kabotasjefart vil falle utenfor reglene om uskyldig gjennomfart, og at kyststaten derfor kan gi regler med virkning for skip i slik fart:

«Denne delen utredningen skal vurdere skip i kommersiell fart i norsk farvann (også omtalt som «kabotasje» eller «kabotasjefart»), med andre ord skip i innenriksfart mellom norske havner. Slike skip vil falle utenfor reglene om uskyldig gjennomfart, og omfattes av kyststatens jurisdiksjonskompetanse etter havrettskonvensjonen art. 20 flg. Utgangspunktet er derfor at kyststaten kan gi lover og regler med virkning for denne type utenlandske skip.»

UiO-utredningen er den som i størst grad omtaler handlingsrommet knyttet til uskyldig gjennomfart og her uttales på s. 19:

«Ettersom territorialfarvannet i utgangspunktet er underlagt kyststatens suverenitet og dette utgangspunktet ikke er uttrykkelig begrenset i havrettskonvensjonens bestemmelser, er det gode grunner til å anta at kyststaten har store deler av sin lovgivningskompetanse også overfor skip i uskyldig gjennomfart.»

Videre fremgår det av WR utredningen s. 166;

«Som nevnt i utredningens Del I har en rekke kyststater stengt sitt kabotasjemarked slik at kun statens egne skip kan delta i slik næringsvirksomhet. Utover rett til uskyldig gjennomfart, har i prinsippet ingen skip krav til territorialfarvannet til andre kyststater, og har følgelig heller ikke rett til å bedrive virksomhet mellom norske havner.»

Kort oppsummert er «uskyldig gjennomfart» et snevert begrep som ikke på noen måte legger begrensninger på adgangen til å stille norske lønns og arbeidsvilkår for skip i kabotasje.

Jurisdiksjon utenfor territorialfarvannet

Vi slutter oss til vurderingene av norsk jurisdiksjon utenfor territorialfarvannet i kapittel 5. Men vi vil også presisere at etter Havrettskonvensjonen art. 56 har kyststaten i økonomisk sone:

«suverene rettigheter [i økonomisk sone] for det formål å undersøke og utnytte, bevare og forvalte levende så vel som ikke levende naturforekomster i vannmassene over havbunnen, på havbunnen og i undergrunnen og med hensyn til annen virksomhet med sikte på økonomisk utnyttelse og utforskning av sonen som energiproduksjon fra vann, strømmer og vind».

UiO sin utredning fastslår på s. 20 at kyststaten i utgangspunktet står fritt til å stille som vilkår for slik virksomhet at aktørene i leverandørkjeden tilbyr norske lønns- og arbeidsvilkår i økonomisk sone.

Etter havretten har kyststaten enerett til å oppføre og til å tillate og regulere oppføring, drift og bruk av innretninger og anlegg med økonomiske formål på sokkelen, og eksklusiv jurisdiksjon over slike installasjoner. Både UiO, WR og Utenriksdepartementet fastslår at dette innebærer at norske myndigheter også vil ha jurisdiksjon over skip som inngår i driften eller bruken av installasjoner på norsk sokkel og at i slike tilfeller vil norske myndigheter kunne pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår.

Videre viser begge utredningene fra 2019, samt UDs presentasjon for utvalget, at Norge gjennom sin avtalekompetanse kan pålegge rettighetshaver å stille krav om norske vilkår til underleverandører, herunder rederier. Dette kan også gjøres i konsesjoner.

EØS-avtalens betydning for handlingsrommet

Av kapittel 5 fremgår at det er enighet om de generelle utgangspunkter om EØS-avtalens betydning for handlingsrommet, men ikke om de konkrete vurderingene av tvingende allmenne hensyn og hva som er spørsmål vedrørende besetningen. Dette er imidlertid grundig belyst i utredningene fra 2019 som begge konkluderer med at kravet til tvingende allmenne hensyn er oppfylt og at EØS-retten således ikke setter noen ytterligere vesentlige på handlingsrommet utover hva som følger av Havrettskonvensjonen.

Det er også viktig å understreke at det en ikke ubetydelig andel fartøy ikke vil være omfattet av EØS-avtalen, noe som ikke er beskrevet i kapittel 5.

- For det første vil rederier hjemmehørende i land utenfor EØS ikke være rettighetssubjekter etter EØS-avtalen og at EØS retten dermed ikke utgjør noen skranke ovenfor dem.
- For det andre vil skip registrert utenfor EØS ikke kunne påberope seg avtalen, selv om rederiet er etablert i EØS. Her gjelder bare folkerettens beskrankninger.
- For det tredje viser utredningene at skip som benyttes i tilknytning til fiskeri- og fiskeoppdrettsvirksomhet som transporterer levende, fersk eller frossen fisk og har dette som utelukkende driftsformål, ikke vil være omfattet av EØS-avtalens beskrankninger.
- For det fjerde fastslår UD i sitt brev til utvalget at EØS-avtalen ikke får anvendelse på norsk sokkel og i økonomisk sone, men at kabotasjeforordningen får anvendelse på sokkelen for «forsyningstjenester offshore». Det er en rekke ulike fartøy som driver virksomhet på sokkelen, men det er primært supplyfartøy og shuttletankere (bøyelastere) som driver forsyningstjenester. Andre offshorefartøy som driver seismikk, rørlegging, ankerhåndtering, konstruksjonsarbeid mv. vil dermed ikke være omfattet av EØS-avtalens beskrankninger.
- For det femte fastslo UD i sitt brev til NFD 25.11.2020 at «EUs samarbeid på immigrasjonsfeltet er ikke en del av EØS-avtalen. EØS-avtalen inneholder derfor ikke egne bestemmelser om oppholdstillatelse, herunder oppholdstillatelse for arbeid, for tredjelandsborgere, med enkelte unntak når det gjelder tredjelandsborgere som er familiemedlemmer av EØS-borgere.»

EUs utestasjoneringsdirektiv innebærer at verststaten skal stille krav til sine nasjonale krav til lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske arbeidstakere som midlertidig arbeider i verstsstaten. Direktivet gjør et unntak for «handelsskip». Servicefartøy, arbeidsbåter og andre mindre yrkesfartøy har aldri vært betraktet som en del av den norske handelsflåten. For denne type fartøy vil Norge dermed være forpliktet til å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår.

Avsluttende bemerkninger

Avslutningsvis vil vi vise til referat fra utvalgsmøte den 5. oktober 2020 hvor Utenriksdepartementet holdt en presentasjon for utvalget om folkerettens betydning for å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår. Her bekreftet UD for utvalget at departementet ikke er kjent med at Norge eller andre stater har protestert mot krav som kyststater har stilt til kabotasjefart langs kysten eller på sin sokkel. SRIs kabotasjerapport viser at 91 stater stiller slike krav.

Av referatet fremgår også:

«Avslutningsvis påpekte UD at temaet om norske vilkår først og fremst er et politisk spørsmål.»

Arbeidstakersiden mener dette oppsummerer de grundige juridiske vurderinger som har vært foretatt om handlingsrommet og at det nå er opp til politikerne å ville gjennomføre kravet.

12.1.2 Arbeidsgiversidens merknad

Med hensyn til det folkerettslig handlingsrommet til å stille krav, ref. rapportens pkt. 5.2, viser arbeidsgiversiden viser til at WR-utredningen i kap. 4.11 drøfter ulike mulige jurisdiksjonsgrunnlag overfor utenlandske skip på norsk kontinentalsokkel. De mener i sin utredning at det *kan* være adgang til å regulere forholdene om bord på utenlandske skip dersom de etter en nærmere vurdering har en høy grad av tilknytning til Norge og petroleumsvirksomhet på sokkelen jf. pkt. 4.11.3. I pkt. 4.11.4 mener de at den jurisdiksjonen som sokkelstaten har til å utnytte naturresursene på sokkelen kan benyttes som grunnlag om at det stilles vilkår om at det skal gjelde norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i oppdrag på sokkelen.

Arbeidsgiversiden mener at det etter folkeretten er svært usikkert i hvilken utstrekning det er adgang til å benytte tilknytningskriterier som grunnlag for å regulere forholdene om bord på utenlandske skip. Arbeidsgiversiden viser her også til at Utenriksdepartementet i sitt høringssvar av 1. oktober 2019 til WR-utredningen påpeker at et effektbasert jurisdiksjonsgrunnlag (basert på tilknytning til Norge) antagelig er begrenset til å gjelde spørsmål relatert til sikkerhet og miljø.

Når det gjelder spørsmålet om det er adgang til å stille vilkår til operatør er arbeidsgiversiden uenig i at det er adgang til dette etter havretten og Norges Rederiforbund har for sin del redegjort grundig for sitt syn i sitt høringssvar til WR-utredningen 27. september 2019. Arbeidsgiversiden viser videre til at allerede WR-utredningen selv påpeker at deres syn er omstridt (s. 58 4. avsnitt) med referanse til offentlige dokumenter som konkluderer i motsatt retning. I sin betenkning av 28. februar 2020 konkluderer professor Jens Edvin A. Skoghøy for sin del med at han med at «*det er ikke grunnlag for å utstrekke sokkelstatsjurisdiksjonen til å omfatte transport til og fra installasjoner på sokkelen*».

Med hensyn til EØS-avtalens betydning av handlingsrommet, ref. rapportens pkt. 5.3, viser arbeidsgiversiden til at hverken WR-utredningen, eller NIFS-utredningen foretar en nærmere drøftelse av om innføring av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ligger innenfor rammene av hva som kan anses som *tvingende allmenne hensyn*. Dette spørsmålet er behandlet av advokatfirmaet Kluge. Kluge mener at begge utredningene er mangelfulle med hensyn til å rettferdiggjøre et unntak fra prinsippet om fri bevegelighet av tjenester. De konkluderer med at lovforslaget til professor Finn Arnesen som bygger på disse utredningene ikke tilstrekkelig rettferdiggjør en restriksjon på fri flyt av tjenester, og dermed strider mot EØS-avtalen. Arbeidsgiversiden viser også til at UD i sitt notat til utvalget blant annet påpeker at NFD er nærmere enn dem til å foreta den konkrete vurdering av om innføring av et lovfestet krav om norske lønns- og arbeidsvilkår er en lovlig restriksjon. En slik vurdering er ikke foretatt i forbindelse med utvalgets arbeid.

Når det gjelder det nasjonale handlingsrommet etter kabotasjeforordningen mener arbeidsgiversiden at det ikke er adgang til å fastsette et krav om nasjonale lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip over 650 brt. som går i fastlandskabotasje slik at her gjelder flaggstatsprinsippet. Fransk lovgivning er her et godt eksempel, hvor lønns- og arbeidsvilkår er avgrenset mot skip over 650 brt. i fastlandskabotasje.[102] Det vises her bl.a. til Communication from the Commission on the interpretation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 punkt 4.1 som redegjør for vertsstatens adgang til å regulere bemanningsspørsmål ved øykabotasje (i motsetning til ved fatslandskabotasje har vertsstaten her myndighet for spørsmål vedrørende besetningen). Selv ikke ved øykabotasje, kan vertsstaten gjøre gjeldende krav utover eventuelle nasjonalt minstelønnsnivå. Som kommisjonen skriver så kan det ikke fastsettes krav til kompetanse og sikkerhet utover STCW og SOLAS. Vertsstaten har ingen tilsvarende myndighet ved fastlandskabotasje.

Arbeidsgiversiden viser også til at Norges rettslige handlingsrom kan være begrenset ut fra bilaterale skipsfartsavtaler og handelsavtaler. Dette er påpekt i både WR- og NIFS-utredningen uten at det foreligger en dyptpløyende vurdering av dette. Også på dette punktet viser UD i sitt notat til at NFD vil kunne være nærmere enn dem til å foreta en vurdering av dette.

Arbeidsgiversiden viser endelig til at det gjør seg gjeldende både usikkerhet og uenighet mellom de eksperter som har uttalt seg om rekkevidden av Norges nasjonale handlingsrom etter blant Havrettskonvensjonen og EØS-avtalen. Til syvende og sist vil det være opp til nasjonale og overnasjonale domstoler som for eksempel EFTA-domstolen og Havrettstribunalet i Hamburg (Den internasjonale havrettsdomstolen), å fastsette hvor grensene går. Dersom det senere går i retning av innføring av regler som stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip må dette derfor uansett måtte underlegges en grundig vurdering av lovgiver der de foreliggende utredningene kun inngår som en del av beslutningsgrunnlaget i tillegg til blant annet konsekvensvurderinger.

[102] FAFO-rapporten *The good life at sea* (2014), side 35: «As noted above, the French regulations are linked to the EU regulations. They will therefore not apply to foreign vessels larger than 650 GRT that engage in mainland cabotage. The rules of the flag state will apply to these.»

12.2 Merknader til kapittel 7: norske lønns- og arbeidsvilkår

12.2.1 Arbeidstakersidens forslag til øvrige tiltak

Endring av skipsarbeidslovens virkeområde

Skipsarbeidsloven § 1-2 (1) er i Høyesteretts avgjørelse i HR-2016-1251-A forstått slik at loven ikke får anvendelse for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på skip som ikke er norsk. I den konkrete saken var arbeidsgiver og arbeidstaker begge norske. Den norske arbeidstakeren stod da uten stillingsvern. Det er fortsatt enkelte norske sjøfolk som er i denne situasjonen, men den store majoriteten av norske sjøfolk jobber på norskregistrerte fartøy slik at norsk lov gjelder.

Dommen fra Høyesterett ble gjenstand for massiv kritikk fra juridisk akademisk hold. Dommens resultat innebærer en klar urimelighet ved at en norsk bosatt sjømann som har en norsk arbeidsgiver og som betaler skatt og trygdeavgifter til Norge og som arbeider i norske farvann, fratas fundamentale rettigheter som stillingsvern som har vært gjeldende i Norge i snart 100 år. For å sikre at alle norsk bosatte sjøfolk som har en norsk arbeidsgiver får et stillingsvern i henhold til norsk lov selv om de jobber på et utenlandsk skip, må det derfor foretas en endring av skipsarbeidsloven § 1-2 med en slik presisering. Både utredningene fra WR og NIFS foreslo en slik endring og konkluderte med at det ikke vil være i strid med folkeretten, men snarere en tilpasning til EUs lovvalgsregler på område (Roma 1 forordningen). For å unngå at det oppstår en eventuell konflikt med skip i uskyldig gjennomfart bør lovteksten formuleres med det forbehold at den ikke strider mot folkeretten.

Krav til lønns- og arbeidsvilkår ved innkjøp av transporttjenester fra offentlig kontrollerte selskaper

Det gjelder i dag et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for kjøp av tjenester som stat, fylkeskommune eller kommune bestiller over en viss verdi. Imidlertid er en del transporttjenester som skjer i norske farvann er bestilt av offentlige foretak som enten er kontrollert av stat, fylkeskommune eller kommune. Det foreligger ingen informasjon om omfanget av dette som utvalget er kjent med. I sin utredning peker WR på at det i prinsippet vil være adgang til å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for transporttjenester som bestilles av offentlig kontrollerte selskaper. Vi er av den oppfatning at det også for offentlig kontrollerte selskaper bør være en plikt til å sørge for ordnede vilkår i leverandørkjeden. Helt konkret vil det innenfor det maritime området innebære at offentlig kontrollerte selskaper pålegges i den gjeldende forskrift om lønns- og arbeidsvilkår når disse bestiller maritime tjenester/sjøtransport. Ettersom utvalget ikke har mandat til å foreslå andre endringer enn innenfor det maritime området må forslaget således begrenses til maritime tjenester/sjøtransport. Det må vurderes om lovendring er nødvendig for å gjennomføre forskriftsendringer.

Endring i utlendingslovens regler for sjøfolk

Arbeidstakersiden har i utvalget påpekt at det bør foretas innstramninger av utlendingslovens regler om oppholdstillatelse for sjøfolk, samt en bedre og mer effektiv kontroll med loven. LO, NSF og NSOF har i den forbindelse foretatt en gjennomgang av det juridiske handlingsrommet som viser at det er vid adgang til å foreta innskjerpelser.

Det er flere *årsaker* til at slike endringer er nødvendige. For det første er det en kjensgjerning at norske sjøfolk ikke er i stand med å konkurrere med billig utenlandsk arbeidskraft. For det andre har det i utlendingsloven blitt foretatt en betydelig oppmyking av krav til oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk sammenlignet med øvrige utlendinger. Som en følge av dette preges deler av arbeidsmarkedet til sjøs i norske farvann av utlendinger fra tredjeland med lav betaling og svake rettigheter sammenlignet med norske vilkår, mens norske sjøfolk utestenges fra arbeidsmarkedet.

Gjennomgangen av handlingsrommet viser at flere innstramninger i utlendingsloven kan gjøres. Det foreslås på denne bakgrunn

1. at krav til oppholdstillatelse gjelder fra første dag for ikke-EØS borgere som jobber på ikke-EØS registrerte skip,

2. at det presiseres i utlendingsforskriften at det gjelder krav til oppholdstillatelse for samtlige ikke-EØS borgere som arbeider på cruiseskip som anvendes som hotell etc. og for stasjonær virksomhet i norske farvann fra første dag. Vi minner i den forbindelse om at politiet etter Fridtjof Nansen-hendelsen i august/september 2020 konkluderte med at utlendingslovens krav til oppholdstillatelse gjaldt for skipet, som var registrert i NIS. Det samme må gjelde for skip registrert i andre land. Som følge av at slik virksomhet ikke er maritim, kan kravet kunne stilles uavhengig av flagg. Vi minner også om at i sin gjennomgang av handlingsrommet har WR påpekt at det er adgang til å endre utlendingslovens regler for sjøfolk ved en innstramming, og at dette først og fremst er aktuelt som et virkemiddel sammen med krav til norske lønns- og arbeidsvilkår.

3. at det presiseres i forskrift at arbeidsgiver skal være norsk. Utlendingsloven krever at arbeidsgiver skal være norsk. Til tross for dette har departementet i rundskriv slått fast at dette kravet ikke gjelder for sjøfolk, som gjerne har utenlandsk arbeidsgiver. Rundskrivet er i strid med loven og må trekkes tilbake og praksis må skje i tråd med loven.

4. at definisjonen av lønns- og arbeidsvilkår i forskriften, som er for snever, må endres.

5. at ordlyden i utlendingsforskriftens bestemmelse om lovens anvendelse for norske skip i utenriksfart som anløper norsk havn (§ 1-16), bør klargjøres og forenkles.

6. at kontrollen med utlendingsloven på skip må intensiveres. Loven håndheves knapt for skip i dag, noe som medfører at det er alt for lett å omgå loven.

Avgrensing av kabotasjemarkedet mot skip med bekvemmelighetsflagg

Arbeidstakersiden viser til rapportens kapittel 5 hvor det fremgår at en rekke EØS-land som Frankrike, Spania og Italia neker skip registrert utenfor EØS adgang til å drive kabotasje i sine land. Forbudet rammer i praksis skip med bekvemmelighetsflagg. Arbeidstakersiden viser videre til at det er en kjensgjerning at de aller fleste utenlandske skip som opererer i det norske innenriksmarkedet er med bekvemmelighetsflagg. Å avgrense det norske kabotasjemarkedet mot bekvemmelighetsflagg vil således være et aktuelt og effektivt virkemiddel også for Norges del. Pga. EØS-avtalen må avgrensningen gå mot skip registrert utenfor EØS. Dette vil være et tiltak som kan kombineres med krav til norske vilkår og vil være effektivt målrettet mot bekvemmelighetsflaggede skip som i dag er hovedårsaken til at norske sjøfolk utestenges fra arbeidsmarkedet. EU Kommisjonen har akseptert tilsvarende tiltak fra andre EU land og det må således være åpenbart at tiltaket ligger innenfor EØS-avtalen. Vi registrerer at NR mener at et slikt tiltak vil bryte med norsk skipsfartspolitikk. Dette dreier seg imidlertid ikke om skipsfartspolitikk, men om å regulere det norske arbeidsmarkedet i norske farvann og på norsk sokkel. Norsk skipsfartspolitikk har aldri gått ut på å fremme sosial dumping og utestenge norske sjøfolk fra arbeidsmarkedet.

12.2.2 Arbeidsgiversidens syn på arbeidstakersidens forslag

Arbeidsgiversiden viser til at virkeområdebestemmelsen i skipsarbeidsloven ble grundig drøftet i skipsarbeidslovutvalget der både arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden av var representert. Det var der bred enighet om utformingen av bestemmelsen i SAL § 1-2 som er utformet slik den er med grunnlag i de begrensninger som følger av havrettskonvensjonen til å gjøre loven gjeldende overfor utenlandske skip. Etter arbeidsgiversidens syn gjør de samme hensynene seg gjeldende i dag. Det vises videre til at det i SAL § 1-2 (3) bokstav d) er hjemmel for å forskrift å fastsette at loven skal komme til anvendelse for utenlandske skip i territorialfarvannet som ikke er i uskyldig gjennomfart. Vi har ikke registrert at det har blitt fremmet krav om slike regler etter at loven trådte i kraft i 2013. Dette illustrerer at det ikke har vært et slikt behov selv på det området loven i dag gir hjemmel for regulering. Arbeidsgiversiden viser videre til at loven i praksis uansett vil komme til anvendelse for de som er bosatt i Norge og som arbeider på utenlandskregistrerte skip gjennom at disse gjennomgående har en ansettelsesavtale som viser til tariffavtalene for norskregistrerte skip.

Med hensyn til utlendingslovens regler, viser arbeidsgiversiden viser til at man gjennom EØS-avtalen og havretten har begrenset adgang til å stille krav om oppholdstillatelse for arbeid for utenlandske skip og for EØS-borgere. Utlendingsloven og utlendingsforskriften er derfor utformet slik at de er i samsvar med Norges internasjonale forpliktelser som nevnt. Arbeidsgiversiden kan derfor ikke se at det grunnlag for å endre reglene om oppholdstillatelse for sjøfolk. Under arbeidet med utvalgets innstilling har det fra arbeidstakersiden blitt vist til eksempler på at gjeldende regler ikke alltid følges i praksis. Dette er imidlertid et spørsmål om håndhevelse og som ikke løses gjennom å endre reglene.

Arbeidsgiversiden viser til at en eventuell avgrensning av kabotasjemarkedet vil være en fullstendig omlegging av norsk skipsfartspolitikk som ikke vil være heldig for norsk skipsfart totalt sett. Det fremstår verken nødvendig eller hensiktsmessig å gjøre en slik endring hvis man samtidig innfører krav til norsk lønn for all slik fart.

12.3 Merknader til kapittel 10: tilskuddsordningen

12.3.1 Kystrederienes forslag til øvrige tiltak

Krav om utseilt distanse i sjømannsfradraget

Det foreslås å oppheve krav til utseilt distanse som et fartøy under dagens regelsett må oppfylle for at sjøfolkene om bord på fartøyet skal være berettiget til sjømannsfradrag. Bakgrunnen for dette er i korthet at nærskipsfarten har endret karakter på en måte som gjør det vanskelig å møte distansekravet slik dette nå forstås av skattemyndighetene. Som et eksempel på dette er myndighetenes oppdeling av norske kysten i produksjonsområder for å ivareta fiskehelse. Dette medfører at fartøy som tilbyr ulike tjenester innenfor oppdretts sektoren får et begrenset geografisk operasjonsområde. Dermed blir fradraget avskåret for sjøfolk, som i henhold til de hensyn som bestemmelsene om sjømannsfradrag bygger på, burde vært berettiget til det. En opphevelse av dagens distansekrav er ikke bare nødvendig av hensyn til sjøfolkene, men også av hensyn til rederiene – idet rederienes rett til refusjon under tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er betinget av at de ansatte på fartøyene er berettiget til sjømannsfradrag. Konsekvensen av at visse fartøystyper har vansker med å oppfylle distansekravet blir dermed at de aktuelle rederiene får sterkt svekket sin konkurranseevne – noe som igjen svekker sjøfolkenes interesser.

Kystrederiene, med støtte av arbeidstakersiden, ber regjeringen iverksette nødvendige tiltak, slik at krav om «utseilt distanse» fjernes fra sjømannsfradraget. Forskriften må innrettes slik at en sjømann er en sjømann, enten de seiler i Norge eller utlandet, ettersom de om bord har samme ulempe med lang tid borte fra hjemmet, og både lever, arbeider og sover på skipet. Kystrederiene viser til vedlagt brev til Finansdepartementet.[103]

[103] Kystrederiene, Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund, Det Norske Sjøoffisersforbund, LO og Unio brev til Finansdepartementet 27. mai 2020 «Reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer». Se vedlegg 13.

Maritime operasjoner knyttet til myndighetspålagte krav må defineres som «lovlig aktivitet»

Havnæringene er i sterk utvikling og Norge er i front innenfor lakseoppdrett, tare og havvind. Dette medfører at lov, forskrift og regulatoriske forhold må tilpasses og utvikles i takt med næringen slik at vi bevarer vår konkurransekraft. Deler av de aktivitetene som flåten utfører er til dels av stasjonær karakter på en lokalitet eller i et begrenset havneområde. Operasjonene involverer at det utøves aktiviteter om bord som ikke står i direkte i tilknytning til mer utpregede tradisjonelle transportaktiviteter. Flere av slike operasjoner må gjennomføres av fartøyene da de er myndighetspålagte, andre operasjoner utføres av fartøyene slik at virksomhetene skal oppfylle myndighetspålagte krav som de er ilagt gjennom diverse forskrifter.

Uavhengig av spørsmålet om, og i hvilken utstrekning, slike aktiviteter kan anses tillatte innenfor rederibeskatningsordningen per i dag er vårt syn at rederibeskatningsregelsettet bør endres slik at det gjøres klart at maritime operasjoner knyttet til alle myndighetspålagte krav, som nevnt over, defineres som «lovlig aktivitet» og kan utøves innenfor rederibeskatningsordningen.

Kystrederiene ber regjeringen iverksette nødvendige tiltak, slik at maritime operasjoner knyttet til myndighetspålagte krav defineres som «lovlig aktivitet» innenfor rederiskatteordningen. Kystrederiene vises til vedlagt brev til Finansdepartementet.[104]

[104] Kystrederienes brev til Finansdepartementet 13. mai 2020 «Rederibeskatningsordningen og reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer». Se vedlegg 14.

13 Generelle merknader til utvalgets arbeid

13.1 UNIO og Det norske maskinistforbunds merknad

Bakgrunn for kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår

Dnmf og Unio er opptatt av å belyse bakgrunnen for vårt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann. Dnmf og Unio krever norske lønns- og arbeidsvilkår for å sikre norsk bosatt arbeidskraft, sjøfolk, tilgangen til arbeidsplassene på norsk sokkel og i norske farvann. Dette vil sikre like konkurransevilkår også for arbeidstakerne. Dnmf og Unio ønsker arbeidstakere fra hele verden velkommen til å arbeide sammen med oss på norsk sokkel og i norske farvann, men da på norske lønns- og arbeidsvilkår slik at norsk bosatt arbeidskraft kan konkurrere og har tilgangen til arbeidsplassene i Norge. Norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er nødvendig for å sikre norsk maritim næring nødvendig kompetanse, fremtidig rekruttering, krav til sikkerhet i næringen og like konkurransemuligheter både for arbeidsgivere og arbeidstakere.

Det haster med å få på plass en nødvendig regulering som sikrer like konkurransevilkår for norsk bosatt arbeidskraft, og som sikrer forutberegnelige rammebetingelser for næringen på norsk sokkel og i norske farvann. Innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil gi større jobbsikkerhet og forutberegnelighet for arbeidstakerne i en ellers svært konjunkturutsatt næring og gi større rekruttering til de maritime utdanningene og næringene. Det er viktig å bevare den allerede eksisterende kompetansen i næringen, samt å sikre et godt rekrutteringsgrunnlag for fremtidens sjøfolk. Denne kompetansen er helt sentral i nasjonens arbeid med det grønne skiftet og utviklingen av nye næringer i havrommet. Norge har ikke råd til å la denne avgjørende kompetanse forvitre.

For Dnmf og Unio er ikke kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår et lønnskrav, men et krav om å sikre like konkurransemuligheter for alle arbeidstakere og tilgangen til arbeidsplasser og arbeidsmarkedet i Norge. Innføring av norske vilkår vil ha som primært siktemål å sikre sjøfolks sosiale, velferdsmessige, økonomiske vilkår og en sikker og trygg arbeidsplass. Dnmf og Unio vil påpeke at spørsmålet om sosial dumping ikke er bakgrunnen for kravet, og at kravet som stilles favner mye bredere enn som så. Dessverre er sosial dumping en konsekvens av manglende regulering av lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norsk farvann, og vil i så måte også påvirkes i en positiv retning av at det stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår. Dog er Dnmf og Unio opptatt av å påpeke at innføringen av norske lønns- og arbeidsvilkår vil ha positive effekter som favner langt bredere enn sosial dumping og lønnskrav.

Mandatet

Stortingets vedtak som grunnlag for det partssammensatte maritime utvalget (representantforslag 18 2019-2020) viser spesifikt til norske sjøfolk på norske skip. Kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår er uavhengig av skipets flagg og eierskap, men er rettet mot arbeidsplasser på norsk sokkel og i norske farvann. Kravet er ikke begrenset til «norske skip», men er rettet mot arbeidsplassene på norsk sokkel og i norske farvann. For å kunne forsvare og sikre alle arbeidstakere og arbeidsgivere som arbeider og opererer innen Norges grenser må forståelsen av at ordet «arbeidsvilkår», inkludere internasjonale HMS- og sikkerhetsregler som grunnlag for like konkurransevilkår.

For å sikre like konkurransevilkår må det uavhengig av skipets flagg kreves at skip som opererer i norsk farvann som minimum må ha ISM- og MLC-sertifikat som sikrer arbeidstakerne om bord sin sikkerhet og akseptable arbeids- og levevilkår, samt tillater norske myndigheter å foreta inspeksjoner og etterforskning.

Handlingsrommet for å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår

Handlingsrommet og mulighetene til å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er avklart og til stede. Nå handler det om politisk vilje til gjennomføring. Dnmf viser til rapporten, samt arbeidstakersidens felles særmerknader til kapittel 5.

Segmenter

Kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann er ikke begrenset til enkelte segmenter. Samtidig ser Dnmf og Unio at det kan være fornuftig å starte implementeringen og reguleringen av norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann på enkelte utvalgte segmenter. Dnmf viser til utvalgets anbefalinger i kapittel 7.1, og en eventuell samarbeidsavtale knyttet til aktiviteten på norsk sokkel.

Avsluttende punkter

- For Dnmf og Unio handler ikke kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår om eierskap, nasjonalitet eller flagg, men om mulighetene til å konkurrere om arbeidsplassene på like vilkår, og for å sikre rettferdig konkurranse og sikkerhet både for sjøfolkene og rederiene uavhengig av nasjonalitet, eierskap og flagg.
- Dnmf og Unio mener at tilskuddsordningen må styrkes og en forutberegnelig løsning må på plass. For å lykkes med omstillingen i havrommet forutsetter dette en tilskuddsordning som omfatter flere norske sjøfolk som sikrer nødvendig maritim kompetanse.
- Samtidig vil Dnmf og Unio ettertrykkelig påpeke at tilskuddsordningen alene aldri vil være et tilstrekkelig verktøy for å sikre like konkurransevilkår og lik tilgang til arbeidsmarkedet for alle arbeidstakere, og at det derfor må stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann.
- Det foreligger uomtvistelig et betydelig handlingsrom for å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann. Nå står det på viljen til gjennomføring.

13.2 Kystrederienes merknad

I dag er norskekysten en naturlig del av et stort europeisk marked for sjøtransport som strekker seg fra Spania til Nord-Russland. I dette markedet seiler et par tusen skip, de aller fleste drevet under forskjellige utenlandske flagg med mannskap vesentlig fra Baltikum, Russland og Filipinene på ITF-betingelser. Noen land har kabotasje-regler som primært går på flagg, som Spania, Frankrike, Tyskland og Sverige, mens Nederland, Danmark og Storbritannia ikke har slike regler, men har innført en minstelønnsordning.

Sjøtransport er viktig for Norge fordi vi har en lang kyst, desentralisert næringsliv og lange distanser til markedet i Europa. Innenlands sjøtransport under norsk flagg utføres primært av NOR-registrerte skip med norske lønns- og arbeidsvilkår. Norske industribedrifter dekker sine transportbehov gjennom kontrakter med rederier hvor også skip under utenlandske flagg ivaretar både import/eksport og last mellom industrianlegg i Norge. Her er verdikjeden basert på et internasjonalt kostnadsnivå.

Kystrederiene mener at Norge som en åpen økonomi er best tjent med å være en del av dette europeiske transportmarkedet. Vi er derfor bekymret for at forslaget om obligatoriske norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som tar last mellom norske havner kan føre til negative konsekvenser for norsk samfunnsliv og som ikke står i forhold til å sikre norske sjøfolks arbeidsplasser. Grunnet ufullstendig analyse er muligheten til stede for utilsiktete konsekvenser ved innføring av et slikt forslag, og Kystrederiene har derfor basert sin konklusjon på et foreløpig usikkert grunnlag. Vi finner det uunngåelig at krav til norske lønns- og arbeidsvilkår vil medføre en betydelig kostnadsøkning i slike verdikjeder. En slik kostnadsutvikling vil etter vårt skjønn påvirke konkurranseevnen til sjøtransport negativt og medføre en økt godsoverføring til vei og færre sjøfolk. Analyser peker på at en slik innføring kan gi en kortvarig effekt, men at det på lengre sikt vil bli en tilpasning der produksjon kan flyttes ut av Norge. Kystrederiene presiserer at det samtidig må legges til rette for å styrke konkurransesituasjonen for Nor- og NIS registrerte fartøy.

Kystrederiene ønsker en politikk fra Storting og regjering som legger til rette for mer sjøtransport og at havnevirksomhet, kystforvaltning og skipsfart kan innlemmes i konkurransedyktige transportkjeder. Vi ønsker en bred og konkurransedyktig maritim sektor, men som også må være effektiv, miljøvennlig, innovativ og bærekraftig ved at den fornyer maritim kompetanse.

Kystrederiene ønsker derfor at storting og regjeringen gir rammevilkår slik at de i større grad bidrar til at vareeiere og transportkjøperne tar samfunnsansvar gjennom kjøp av transporttjenester på sjø. Dette er etter vår mening den beste måten å sikrer lønns- og arbeidsvilkår for norske sjøfolk. For næringen er konkurransesituasjonen i forhold til veitransport fra utenlandske transportører meget stor, og det er etter vår mening her hovedutfordringen for bransjen ligger. Kystrederiene mener at innføring av veiprising kan være et tiltak som vil gi positiv effekt for sjøtransport. Vi opplever at regelverket muligens er på plass, men oppfølgningen og kontroll for vei- og sjøtransport er på ingen måte tilfredsstillende.

Innen sjøfart må vi ikke stille oss slik at det gis regler som ikke kan følges opp i praksis. For eksempel er Kystverket statlig underfinansiert allerede i dag noe som medfører en meget høy brukerbetaling fra rederiene. Kystrederiene ønsker ikke en situasjon der eventuelt nye krav og ordninger medfører de facto at kontroll av andre viktigere saker blir skadelidende. Mao at det skjer en vridning av kontrollressurser. Dette anser vi i så fall som en uheldig følge av eventuelle nye krav. Det vil derfor være maktpåliggende å sikre økt tilsyn og etterlevelse uten kostnads vekst for sjøtransporten.

Kystrederienes representanter i det partssammensatte utvalget, Lara Konradsdottir og Harald Tom Nesvik fremmet Kystrederienes standpunkter. En del punkter er inkludert i den endelige rapporten, men Kystrederiene ønsker i denne særmerknaden å fremme viktige punkter som ikke har blitt belyst eller etter vår mening har fått for lite fokus i den endelige rapporten:

Rederienes konkurransekraft

Den norske maritime næringens konkurransefortrinn er bygget på lange maritime tradisjoner, høy omstillingsevne og en aktiv maritim politikk. For å opprettholde næringens konkurranseevne er det viktig at den har rammevilkår som gir mulighet for omstilling og nyskaping i en tid med nye markeder og økt handelspolitisk og klimapolitisk usikkerhet. Næringen må samtidig ha fremtidsrettede og forutsigbare rammebetingelser som gir mulighet for å tilpasse seg utviklingen. Viktige virkemidler for å oppnå dette er en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon, et godt utdanningssystem som sikrer tilgang til god og oppdatert maritim kompetanse, og likeverdige rammevilkår som konkurrerende skipsfartsland.

En rederiskatteordning på nivå med tilsvarende ordninger i andre europeiske land bidrar til å ivareta eierskap, lokalisering og utvikling av maritim virksomhet fra Norge. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bidrar til å opprettholde en sterk norsk-kontrollert flåte under norsk flagg, norske rederiers konkurransekraft og et godt grunnlag for rekruttering av norske sjøfolk og norsk maritim kompetanse.

Kystrederiene ser at pålegg fra myndighetene rundt operasjoner om bord, og fortsatt vekst i havnæringene vil komplisere rederienes adgang til ordningene ytterligere fremover. For å sikre norsk konkurransekraft og arbeidsplasser, samt videre rekruttering og kompetanse i norsk maritim næring, er det derfor behov for endringer i eksisterende rammevilkår. De mest kritiske er:

- Krav om «utseilt distanse» må fjernes fra Sjømannsfradraget (primært krav)
- Krav om sjømannsfradrag må fjernes fra tilskuddsordningen (sekundært krav)
- Krav om sjømannsfradrag må fjernes fra rederiskatteordningen (sekundært krav)
- Maritime operasjoner knyttet til myndighetspålagte krav må defineres som «lovlig aktivitet» innenfor rederiskatteordningen.
- Tilskuddsordningen må som et minimum bestå som i dag men med lovfestet nivå som KPI reguleres årlig.

Sjøtransport i konkurranse mot vei

Det er fortsatt en politisk målsetting å få til overføring av gods fra vei til sjø, senest gjentatt i St 13 (2020/21) Klimaplan 2022-2030. Det foreligger også et enstemmig Dokument 8-vedtak av 24. mai 2016 med mål å overføre 30 prosent av stykkgodstransport over 300 km fra vei til sjø innen 2030. Dette utgjør 5-7 millioner tonn som identifisert i NTPs Godsanalyse.

Utfordringene særlig for stykkgodstransport er at havnene faller utenfor den nasjonale styring av infrastrukturen siden de er kommunalt eiet, og at ingen statlig etat derfor har virkemidler til å styre og organisere sjøtransporten på linje med de andre transportformene. Selv om sjøtransport står for 46 prosent av innenlands transport, går bare 1,5 prosent av investeringene i samferdselssektoren til sjøtransportformål. Kystrederiene er positive til Regjeringens ambisjoner for å kutte utslippene fra transportsektoren, og vi registrerer at sjøtransport tildeles en viktig rolle i arbeidet for 0-utslippsamfunnet og kan forsikre om at næringen selv ønsker å spille en viktig rolle i denne omleggingen i årene fremover. Kystrederiene er imidlertid bekymret for konsekvensene for den norsk registrerte del av sjøtransport dersom det innføres særnorske avgifter som ikke er harmonisert med EU/EØS sett ut fra et konkurranseperspektiv. Enhver omstilling er avhengig av eierskap til omstilling og økonomi til å gjennomføre den. Et avgifts regime som ikke er harmonisert med EU/EØS vil slå negativt ut på norske rederiers konkurranseevne, svekke sjøtransportens markedsposisjon og vanskeliggjøre flåtefornyelsen i praksis. Næringslivet langs kysten er basert på konkurransedyktig sjøtransport, og vareeierne vil alternativt kunne velge veitransport eller skip som seiler i europeisk nærskipsfart og som bunkrer i utenlandske havner og på den måten presse NOR – registrerte skip ut av markedet. Kystrederiene mener derfor at Stat, Fylke og Kommune må gå i front og gjennom offentlig innkjøp sikre utnyttelse av norsk eide fartøyer og sjøtransportens fordeler.

Omstilling til «0» utslipps samfunnet som ivaretar konkurransekraft må ta hensyn til tre sentrale områder:

Teknologi

Maritim sektor arbeider på mange arenaer for å utvikle og ta i bruk ny teknologi. Men det er i dag ingen tilfredsstillende «0» utslipps løsning som sjøtransporten kan velge uten betydelig økonomisk satsning og stor teknologisk risiko. Det er ikke mulig å vedta teknologi som ikke finnes, og det må derfor først sørges for at teknologien er der før pålegg om å ta den i bruk gjøres. Hydrid-løsninger som for eksempel LNG/batteri gir en CO2-reduksjon på ca. 40 prosent. Hydrogen og eventuelt brenselscelle er i dag å anse på eksperimentelt stadium og trenger ytterligere teknologisk modning. Biodiesel og –gass innblandet i drivstoffet er isolert sett den enkleste løsning, både praktisk og teknologisk, men krever økt satsning på produksjon og pålitelig leveringsevne slik at kostnaden reduseres til et konkurransedyktig nivå. Utvikling og eksport av ny teknologi er avhengig av et sterkt hjemmemarked der rederier stimuleres til å bygge i Norge med norsk klimavennlig teknologi. Vi mener derfor at Virkemiddelapparatets innretninger må forenkles og tilpasses slik at vi oppnår dette i størst mulig grad. For å øke hastighet på kondemnering av eldre skip og flåtefornyelse med lav og «0» utslipps teknologi, må virkemiddelapparatets mandat og ordninger tilpasses slik at de i større grad møter næringens behov. Kystrederiene mener også at fristen for krav til null, eller lavutslippsfartøy i fjordene bør settes til 2030 og ikke dagens krav om 2025/26, slik at fraktefartøy sektoren får nødvendig tid til omstilling.

Marked

Ifølge TØI-rapport (1729/2019) ble det i 2018 fraktet 38,8 millioner tonn mellom norske havner. Av denne godslengden ble 27 prosent ført med NOR-skip som seiler i kystfart og er underlagt norsk avgifts regime. Norge er en åpen økonomi og kysten er endel av et europeisk nærsjømarked og Norsk registrerte skip seiler således i konkurranse med utenlandske skip som har et betydelig lavere kostnadsnivå. I tillegg kommer konkurransen mot dagens veitrafikk regime som i de senere år har fått forbedrede konkurransevilkår med redusert veibruksavgift. Skip har i utgangspunktet de laveste utslipp per lasteenhet, og Kystrederiene mener derfor at det vil være beklagelig om vi stiller oss slik at norske skip og rederier ikke vil få noen rolle i fremtiden.

Økonomiske konsekvenser

Et avgifts regime i Norge som ikke er harmonisert med EU/EØS vil etter utvalgets synspunkt bidra til å presse den norske kystfraktnæringen ut av markedet. Rederier som i dag er gode arbeidsplasser langs kysten og motivasjon til å satse på miljøgunstige skip vil miste både evne og muligheter til å fortsette. Norge vil miste maritim kompetanse og den norske teknologiske satsning vil da komme utenlandske skip og eiere til gode. Kystrederiene mener derfor at omstillingen må stimuleres gjennom en fordelingsprofil som gir tilbakeføring til næringslivet. Dette kan gjøres ved å etableres et CO2-fond etter modell av NOX-fondet med en forpliktende avtale om utslippskutt.

X Vedlegg til rapport

Alle vedleggene er tilgjengelig digitalt på www.regjeringen.no/id2839058

1. Utvalgets mandat, 20. august 2020: «Styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft»

2. Menon presentasjon 21. desember 2020: «Flagg i norske farvann og på sokkelen»

3. LO presentasjon 23. november 2020: «Maritim petroleumsaktivitet, norsk sokkel»

4. Wikborg Rein og Oslo Economics, «Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann», Oslo, mai 2019

5. Finn Arnesen, Hanna Furuseth, Alla Podznakova og Henrik Ringbom, «Norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel», Oslo, mai 2019.

6. Menon Economics (2019): Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann

7. Finn Arnesen og Hanna Furuseth, «Forslag til lov, lovendringer og forskriftsendringer for å gjennomføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel», Oslo, februar 2020.

8. Jens Edvin A. Skoghøy, «Havrettens handlingsrom for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norske farvann og på kontinentalsokkelen», Tromsø februar 2020

9. Arne Torsten Andersen og Regine Skjeltorp Antonsen (Kluge), «EØS-rettslig vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip», Oslo, mars 2020

10. Notat fra Utenriksdepartementets rettsavdeling til Nærings- og fiskeridepartementet 18. februar 2020. «Vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip».

11. Utenriksdepartementets brev 25. november 2020: «Utenriksdepartementets vurdering av EØS-rettslige spørsmål fra partssammensatt maritimt utvalg»

12. Per Andreas Bjørgan og Aksel E. Hillestad (Lund & Co), «Vurdering av om krav om like lønns- og arbeidsvilkår for alle skip i norsk farvann og på kontinentalsokkelen har betydning for nettolønnsordningen», Oslo februar 2020.

13. Kystrederiene, Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund, Det Norske Sjøoffisersforbund, LO og Unio brev til Finansdepartementet 27. mai 2020 «Reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer»

14. Kystrederienes brev til Finansdepartementet 13. mai 2020 «Rederibeskatningsordningen og reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer»

Utgitt av:
Partssammensatt maritimt utvalg på oppdrag fra
Nærings- og fiskeridepartementet.

Bestilling av publikasjoner:
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
www.publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00
Publikasjoner er også tilgjengelige på:
www.regjeringen.no

Publikasjonskode: NFD_0058
Design og ombrekking: Konsis Grafisk
Trykk: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
03/2021 – opplag 200