

# Høringsnotat om endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivning med hensyn til skipsfart

---

## Innhold

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Innledning.....                                    | 3  |
| 2   | Bakgrunn for høringen.....                         | 4  |
| 2.1 | Innledning.....                                    | 4  |
| 2.2 | Opprinnelig lovforslag.....                        | 5  |
| 2.3 | Høringsinstansens syn på tidligere lovforslag..... | 6  |
| 2.4 | Endring av 2022-forslaget.....                     | 7  |
| 3   | Behovet for lovregulering.....                     | 9  |
| 3.1 | Innledning.....                                    | 9  |
| 3.2 | Formål om et rettferdig arbeidsliv.....            | 10 |
| 3.3 | Situasjonsbeskrivelse.....                         | 11 |
| 4   | Gjeldende rett.....                                | 19 |
| 4.1 | Innledning.....                                    | 19 |
| 4.2 | Maritimt regelverk.....                            | 19 |
| 4.3 | Allmenngjøringsloven.....                          | 22 |
| 4.4 | Regler for havbaserte næringer.....                | 25 |
| 5   | Folkerettslig rammeverk.....                       | 28 |
| 5.1 | Innledning.....                                    | 28 |
| 5.2 | Utredning av folkerettslige spørsmål.....          | 29 |
| 5.3 | Havrett.....                                       | 31 |
| 5.4 | EØS-rett.....                                      | 35 |
| 5.5 | Andre folkerettslige forpliktelser.....            | 43 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 6   | Forslag til endringer i allmenngjøringsloven ..... | 44 |
| 6.1 | Innledning.....                                    | 44 |
| 6.2 | Allmenngjøring av tariffavtaler.....               | 44 |
| 6.3 | Skip i innenriksfart .....                         | 46 |
| 6.4 | Allmenngjøringsvedtakets innhold .....             | 50 |
| 6.5 | Etterlevelse av allmenngjøringsforskriftene .....  | 52 |
| 6.6 | Tilsyn og sanksjoner.....                          | 55 |
| 7   | Forslag til endringer i sektorlovgivning.....      | 56 |
| 7.1 | Innledning.....                                    | 56 |
| 7.2 | Krav til rettighetshaver .....                     | 57 |
| 7.3 | Maritime tjenester.....                            | 58 |
| 7.4 | Tilsyn og sanksjoner.....                          | 59 |
| 8   | Økonomiske og administrative konsekvenser mv.....  | 60 |
| 9   | Forslag til lov- og forskriftsendringer .....      | 65 |

# 1 Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet sender med dette på høring et nytt forslag til regulering av norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. Begrepet «norske lønns- og arbeidsvilkår» har fulgt saken siden Stortinget sommeren 2017 anmodet regjeringen om å utrede saken. Det er litt upresist, da forslaget nå, i likhet med forslaget som ble sendt på høring i 2022, kun omfatter et krav om norsk lønnsnivå. I hovedsak begrunnes dette med at lønn er av en mer dynamisk karakter, og et forhold som kyststaten kan ha legitime behov for å regulere. Andre arbeidsvilkår er ofte nærmere forbundet med operasjonelle og bemanningsmessige forhold ved skipet, og som sådan hensiktsmessig at reguleres av flaggstatens og internasjonale regler.

Det nye forslaget innebærer at departementet går bort fra sitt tidligere forslag om en egen særlov om norske lønns- og arbeidsvilkår, og at krav om norske lønnsvilkår isteden gjennomføres i allmenngjøringsloven, for skipsfart innenriks, og gjennom krav til rettighetshavere, for maritime tjenester offshore. Dette gjelder maritime tjenester i tilknytning til de havbaserte næringene petroleum, havvind, utvinning av havbunnsmineraler, akvakultur og karbonfangst- og lagring.

Departementet foreslår endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivningen, som i neste omgang vil gjøre det mulig å fastsette nærmere forskrifter om norsk lønnsnivå. Dette kan skje enten ved at Tariffnemnda, på anmodning fra en av partene i en landsomfattende tariffavtale, fatter vedtak om allmenngjøring, eller ved at regjeringen fastsetter forskrift som retter seg mot rettighetshavere. Så snart lovendringene har trådt i kraft, tar regjeringen sikte på å fastsette en felles forskrift for rettighetshavere innenfor alle de havbaserte næringene, om at disse må sørge for at leverandører og underleverandører av maritime tjenester tilstår sine ansatte norsk lønn.

Bakgrunnen for endringene er i hovedsak høringsinnspill som for det første har synliggjort at en lov og forskrift om norske lønns- og arbeidsvilkår vil være mer inngripende i partenes autonomi enn allmenngjøring, og for det andre, at et krav til rettighetshavere vil være en folkerettslig og håndhevingsmessig bedre løsning. Med hensyn til de særlige EØS-rettslige spørsmålene saken reiser knyttet til kabotasje, fri bevegelse av tjenester og statsstøtte vil departementet ha nærmere dialog med EFTAs overvåkingsorgan (ESA), slik også flere høringsinstanser har tatt til orde for, og med sikte på at ESAs posisjon er klarlagt før forslaget fremmes for Stortinget høsten 2024.

Innholdsmessig vil forslaget i stor grad være som før. Endringene i allmenngjøringsloven vil omfatte skip i innenriksfart. Departementet definerer dette som skip som transporterer last eller passasjerer mellom norske havner, cruiseskip som

i det vesentlige seiler mellom norske havner, og skip som utfører andre maritime tjenester i norske farvann.<sup>1</sup> En presisering her sammenlignet med tidligere forslag er at det for cruiseskip er tiden i seilas mellom norske havner som er avgjørende med tanke på om de i det vesentlige (over 50%) seiler i norsk innenriksfart, og ikke tiden i norsk farvann. Endringene i sektorlovgivningen vil i utgangspunktet kunne omfatte alle skip som yter maritime tjenester til havbaserte næringer, med unntak for transport av petroleum i bulk. Til forskjell fra tidligere forslag legges det ikke opp til at skip må ha en bestemt periode med aktivitet på norsk sokkel før et krav gjelder. Departementet vil komme tilbake med eventuelle avgrensninger og nærmere angivelse av hvilke maritime tjenester som omfattes i forskrift.

I det følgende redegjøres i kapittel 2 nærmere om bakgrunnen for den nye høringen og i kapittel 3 om behovet for lovregulering. I kapittel 4 omtales gjeldende rett, og i kapittel 5 det folkerettslige rammeverket. Selve lovforslagene omtales i kapittel 6 med hensyn til endringer i allmenngjøringsloven, og i kapittel 7 med hensyn til endringer i sektorlovgivningen. Avslutningsvis omtales i kapittel 8 økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget.

## **2 Bakgrunn for høringen**

### **2.1 Innledning**

Nærings- og fiskeridepartementet sendte 30. mai 2022 på høring forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel, med høringsfrist 31. august 2022.<sup>2</sup> Vi mottok 67 høringsvar.

Som vist over, vil departementet foreslå to større endringer i forslaget, nemlig at kravet om norsk lønnsnivå gjennomføres ved endringer i henholdsvis allmenngjøringsloven og sektorlovgivningen. Innholdsmessig er det nye forslaget ellers i stor grad likt som tidligere, ved at det er norsk innenriksfart og maritime tjenester offshore som er gjenstand for reguleringen, og ved at det avgrenses mot skip i internasjonal fart.

---

<sup>1</sup> Med norsk farvann siktes i høringsnotatet gjennomgående til norsk territorialfarvann ved Fastlands-Norge.

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-forslag-til-lov-om-norske-lonns-og-arbeidsvilkar-pa-skip-i-norske-farvann-og-pa-norsk-sokkel/id2916350/>

## 2.2 Opprinnelig lovforslag

Departementets opprinnelige lovforslag (heretter «2022-forslaget» eller «tidligere lovforslag») gikk ut på å innføre en særlov om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip i norsk innenriksfart og skip som yter maritime tjenester på norsk sokkel og i økonomisk sone. Formålet med loven var å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv ved å sikre arbeidstakerne norske lønns- og arbeidsvilkår, og på den måten beskytte arbeidstakerne, hindre sosial dumping og motvirke lavtlønnskonkurransen. Bakgrunnen for forslaget var at det er en høy andel utenlandske skip innen kystfarten, cruise og visse offshore-segment, hvor de ansatte har et lønnsnivå som til dels ligger betydelig lavere enn norsk nivå. I høringen ble det foretatt en nærmere vurdering av begrepet norske lønns- og arbeidsvilkår, og konkludert med at det kun var norsk lønnsvilkår som skulle reguleres i loven. Arbeidsvilkårene for øvrig henger nært sammen med forholdene om bord på skipet, og bemanningen av skipet, og ble vurdert som mest hensiktsmessig at følger flaggstatens og internasjonal regulering.

Departementet gjorde en gjennomgang av gjeldende rett og relevante folkerettslige forpliktelser. Herunder ble det redegjort for hvordan Norges jurisdiksjon på territoriet og jurisdiksjon forbundet med utøvelse av suverene rettigheter på sokkel og i økonomisk sone kan danne grunnlag for regulering av norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip. Sentralt var videre en vurdering av Norges EØS-rettslige forpliktelser. Det ble blant annet vurdert at en regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip vil kunne utgjøre en restriksjon på fri bevegelse av tjenester, som etter departements syn vil kunne rettferdiggjøres i hensynene til beskyttelse av arbeidstakere og hensynet til rettferdig konkurranse. Departementet la til grunn at et krav om lønn ikke omfattes av reguleringen i kabotasjeforordningen<sup>3</sup> artikkel 3, som angir om flaggstaten eller kyststaten er ansvarlig når det gjelder «spørsmål med hensyn til besetning».

I lovforslaget ble det på nærmere vilkår foreslått å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for (1) skip i kystfart, (2) skip i cruisebart mellom norske havner, (3) skip som yter andre tjenester i norsk territorialfarvann og (4) skip på norsk sokkel og i

---

<sup>3</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 53a (rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7 des 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje), gjennomført i Lov 12. april 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport § 1 nr. 3.

økonomisk sone. Forslaget bygget på anbefalingene til det partssammensatte maritime utvalget (heretter «Holmefjordutvalget»)<sup>4</sup>.

## 2.3 Høringsinstansens syn på tidligere lovforslag

Departementet mottok 67 høringsinnspill til det tidligere lovforslaget.

Høringsinnspillene kom hovedsakelig fra arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner (18), enkeltrederier innen cruise og kystfart (7), samt interesseorganisasjoner og selskaper innen cruiseturisme/havnevirksomhet (15) eller skogbruk/treforedling (4). I tillegg er det mottatt innspill fra offentlige etater (7) og fra en håndfull privatpersoner og andre aktører.

Høringsinnspillene viser overordnet at det er stor avstand mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden i spørsmålet om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel, og at det er ulike oppfatninger av det juridiske handlingsrommet. Flere aktører på arbeidsgiversiden, blant annet Rederiforbundet og Offshore Norge, argumenterer dessuten prinsipielt for at forslaget er i strid med partenes autonomi og prinsippene for den frie lønnsdannelse. Det argumenteres for at internasjonale tariffavtaler sørger for at sjøfolkene har gode lønns- og arbeidsvilkår tilpasset sitt hjemsted, og at et internasjonalt lønnsnivå ikke er sosial dumping. Rederiforbundet viser til at «tariffavtalene er folkerettslig beskyttet mot overstyring fra nasjonale myndigheter og må derfor respekteres av Norge». Tilsvarende viser Offshore Norge til at forslaget vil gripe inn i tariffforholdene som er etablert på utenlandske skip, og at dette vil være i strid med partenes organisasjonsfrihet etter bla. Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) art. 11.

Flere organisasjoner vurderer at forslaget kan være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser. Blant annet påpeker Rederiforbundet og Offshore Norge at adgangen til å regulere skip på norsk sokkel er snever, og at hoveddelen av offshoreskipene ikke vil ha tilstrekkelig nær tilknytning til norsk territorium, eller norsk utvinningsaktivitet, for å kunne underlegges krav. Forslaget anses videre av flere for å kunne være i strid med EØS-retten, både ved at kabotasjeforordningen art. 3 som fordeler ansvaret for «spørsmål med hensyn til besetning» mellom flaggstat og vertsstat, omfatter arbeidstakernes lønns- og arbeidsvilkår, og ved at et krav om norsk lønn vil være en uberettiget restriksjon av reglene om fri bevegelighet av tjenester. I mange av høringsinnspillene fremheves som viktig at norske myndigheter søker en avklaring av

---

<sup>4</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/forslag-for-a-styrke-norsk-maritim-kompetanse-syssetting-og-konkurranseskraft/id2839058/>

de EØS-rettslige spørsmålene med EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Rederiforbundet vurderer dessuten at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil være i strid med stillstandklausulen i GATS og Norges skipsfartsavtale med Filippinene.

Både organisasjoner på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden mener at det på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone vil være mer hensiktsmessig å stille krav til rettighetshavere. LO mener lovforslaget bør endres ved «at rettighetshaver/ operatør/ konsesjonshaver på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone enten det gjelder petroleum, fornybar energiproduksjon til havs, mineralutvinning, oppdrett eller annen aktivitet som krever tillatelse av norske myndigheter, gis en påse-plikt og sørge for-plikt for at loven følges». Maskinistforbundet mener tilsvarende «at det er en bedre løsning å regulere rettighetshavere og operatører på sokkelen og stille krav til deres virksomhet, og derigjennom regulere skip indirekte». Dersom rettighetshavere gjøres til pliktsubjekt, vil det heller ikke være nødvendig med noen tidsmessige begrensninger før kravet slår inn. Det vises også til at det vil være enklere å føre tilsyn med rettighetshavere og operatører som driver virksomhet i Norge, sammenlignet med utenlandske rederier/arbeidsgivere.

Innspillene fra ulike næringsaktører, både rederier, fastlandsindustri og turistnæring, gir uttrykk for at lovforslaget, dersom det blir vedtatt, vil kunne få betydelige negative økonomiske konsekvenser for disse næringene, og særlig for bedrifter i utkantstrøk og i Nord-Norge. Rederiforbundet vurderer, blant annet basert på en medlemsundersøkelse, at forslaget vil kunne utløse betydelig negative sysselsettingsmessige, miljømessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser. Flere har også tatt til orde for at det er usikkert om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk kan opprettholdes i sin nåværende form, dersom det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår.

For øvrig vises til høringsinnspillene i sin helhet på regjeringens sider.

## **2.4 Endring av 2022-forslaget**

Departementet vil på bakgrunn av høringsinstansenes innspill foreslå at et krav om norsk lønn isteden gjennomføres ved henholdsvis allmenngjøring for skip i innenriksfart og krav til rettighetshavere ved bruk av maritime tjenester. Endringene innebærer at departementet går bort fra forslaget om å innføre en egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår.

### **2.4.1 Allmenngjøring for skip i innenriksfart**

Departementet har merket seg flere tilbakemeldinger om at forslaget griper for langt inn i partenes autonomi og tradisjonen med å overlate lønnsdannelsen til partene, og

vurderer det av den grunn som hensiktsmessig å tilpasse det tidligere forslaget til allmenngjøringsordningen.

Allmenngjøringsordningen er kjent for arbeidslivets parter og er en etablert del av den norske arbeidslivsmodellen. Ordningen gjør det mulig for lovgiver på bakgrunn av samfunnsmessige hensyn å gripe inn i det som tradisjonelt er partenes domene; nemlig det å fastsette lønn. Samtidig er ordningen så langt som mulig tilpasset prinsippene for lønnsfastsettelse i Norge, blant annet ved at det i utgangspunktet er opp til arbeidslivets parter å begjære allmenngjøring, ved at partene er representert i Tariffnemnda, og ved at allmenngjøringsforskriftene bygger på tariffavtaler.

Forslaget i foreliggende høringsnotat er å utvide virkeområdet til allmenngjøringsloven til å omfatte skip i norsk innenriksfart. Dette vil beskrives nærmere i høringsnotatet punkt 6. Med skip i norsk innenriksfart menes i hovedsak skip som transporterer varer eller passasjerer mellom norske havner, og cruiseskip som i det vesentlige seiler mellom norske havner.

Allmenngjøringsloven gjelder i dag kun for skip og flyttbare innretninger under norske flagg, registrert i norsk ordinært register (NOR) jf. allmenngjøringsloven § 2 punkt 2. En utvidelse av virkeområde til å generelt omfatte skip i innenriksfart, vil bety at også skip registrert i norsk internasjonalt register (NIS) eller et utenlandsk register, blir omfattet. Endringen vil bety at organisasjoner med innstillingsrett kan kreve allmenngjort lønnsvilkårene som gjelder i en landsomfattende tariffavtale på skip i norsk innenriksfart, i hovedsak på NOR-registrerte passasjer- og lasteskip i kystfart. Etter departementets vurdering vil en utvidelse av virkeområdet til allmenngjøringsordningen for skip i innenriksfart være i tråd med gjeldende praksis for hvordan lønns- og arbeidsvilkår reguleres i Norge.

#### **2.4.2 Krav til rettighetshavere ved bruk av maritime tjenester**

Departementet har videre merket seg høringsinnspill fra både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden om at det på norsk sokkel bør stilles krav til rettighetshavere, i tråd med enigheten til sjømannsorganisasjonene, LO og Rederiforbundet i Holmefjordutvalget. Rederiforbundet og Offshore Norge har også gitt uttrykk for at hoveddelen av offshoreskipene etter deres syn ikke vil ha tilstrekkelig nær tilknytning til norsk territorium, eller norsk utvinningsaktivitet, for å kunne underlegges krav. Departementet har i den forbindelse mottatt en ny vurdering av



Utenriksdepartementet, som tilsier at det vil være en folkerettslig bedre løsning å stille krav til rettighetshavere.<sup>5</sup>

Kyststaten har enerett til undersøkelser av og utnyttelse av både de levende og ikke-levende ressursene i norsk farvann og på norsk sokkel, og ingen private virksomheter kan gjennomføre slik virksomhet uten etter tillatelse. Dette innebærer at myndighetene kan pålegge rettighetshaverne bestemte krav, for eksempel krav om å kun benytte leverandører og underleverandører som respekterer norske lønnsvilkår i forbindelse med både undersøkelse og utnyttelse av naturforekomster på sokkelen og leveranse av tjenester tilknyttet slik virksomhet.

Forslaget i foreliggende høringsnotat er å fastsette fullmaktshjemler i de relevante sektorlovene som gjør det mulig å stille nærmere krav til rettighetshavere som benytter seg av maritime tjenester. Forslaget beskrives nærmere i høringsnotatet punkt 7.

Kravet vil gå ut på at alle rettighetshavere som har tillatelse til å utøve en bestemt næringsvirksomhet i norsk farvann, i økonomisk sone eller på norsk sokkel, iht. virkeområdet til sektorlovgivningen, må sørge for at arbeidstakere på skip i norske farvann og på norsk sokkel, både på egne skip og på skip som eies/driftes av leverandører og underleverandører, tilstås norske lønnsvilkår. En rekke lover med tilhørende forskrifter regulerer hvordan næringsvirksomhet til havs skal utøves; bl.a. petroleumsloven, havenergilova, havbunnsmineralloven, akvakulturloven og lov om andre undersjøiske naturforekomster, jf. forskrift om lagring og transport av CO<sub>2</sub>. Dette omtales som *sektorlovene*. Selskaper som får tillatelser etter disse lovene, er *rettighetshavere*. Forslaget innebærer endringer i sektorlovene, som vil gi regjeringen myndighet til å fastsette forskrifter som nærmere angir forpliktelsene som legges på rettighetshaver. Departementets vurdering er at dette i denne sammenheng vil være en folkerettslig bedre løsning, som ikke vil kunne komme i konflikt med flaggstatsprinsippet.

## **3 Behovet for lovregulering**

### **3.1 Innledning**

I norske farvann og på norsk sokkel er det i dag en høy andel utenlandske skip innen kystfarten, cruise og visse offshore-segment, der de ansatte har et lønnsnivå som til

---

<sup>5</sup> Utenriksdepartementets brev 15. desember 2022; *Vedrørende anmodning om folkerettslig vurdering knyttet til regulering av skip på norsk sokkel*

dels ligger betydelig lavere enn norsk nivå. Særlig i kystfarten er det en lav andel norske skip.

Regjeringen ønsker prinsipielt å legge til rette for rettferdig arbeidsliv og rettferdig konkurranse. For skipsfarten betyr dette at utenlandske arbeidstakere på skip som utfører tjenester i Norge og på norsk sokkel, skal ha lønnsvilkår som er likeverdige med norske arbeidstakere. Dette vil også medføre en mer likeverdig konkurransesituasjon i norsk innenriksfart og fjerne uakseptabelt lave lønninger som mulig konkurransefortrinn.

### **3.2 Formål om et rettferdig arbeidsliv**

Departementets målsetning med lovforslaget er å sørge for et rettferdig og anstendig arbeidsliv og en mer likeverdig konkurransesituasjon i norske farvann og på norsk sokkel.

Det vises til departementets redegjørelse i 2022-forslagets punkt 4.3., der det ble vist til at det med rettferdig arbeidsliv siktes til en situasjon der utenlandske arbeidstakere på skip i innenriksfart gis lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har. Bakgrunnen er situasjonen i dag, der det til dels er store lønnsforskjeller mellom utenlandske og norske sjøfolk i norsk innenriksfart, se under pkt. 3.3.

Departementet viser også til gjennomgangen av norske lønns- og arbeidsvilkår i 2022-forslagets punkt 6, og vurderer som tidligere at det kun bør stilles krav om norsk lønnsnivå. Lønnsnivået er det mest sentrale og fremtredende arbeidsvilkåret som skiller arbeidstakere på norske og utenlandske skip. Den tidligere gjennomgangen viste at også andre arbeidsvilkår er strengere regulert for norske skip enn det som følger av internasjonalt regelverk, men at disse likevel er tilfredsstillende regulert i internasjonale regler, eller at det vil være for inngripende å regulere da de vil kunne få betydning for driften av skipet også utenfor norsk jurisdiksjon.

Et krav om norsk lønnsnivå vil sikre likebehandling av arbeidstakere i det norske arbeidsmarkedet og motvirke sosial dumping og lavlønnskonkurranse, ved at press på arbeidstakernes lønninger og uakseptabelt lave lønninger fjernes som mulig konkurransefortrinn. Det vises til NOU 2013:13 *Lønnsdannelsen og utfordringer for norsk økonomi*, hvor et av utvalgets hovedkonklusjoner var at det er nødvendig med ordninger for å motvirke sosial dumping og lavlønnskonkurranse i lang tid fremover.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> NOU 2013:13 *Lønnsdannelsen og utfordringer for norsk økonomi*. Oslo. Finansdepartementet.

Departementet vil på ny fremheve betydningen av den norske arbeidslivsmodellen og et organisert arbeidsliv som beskrevet i NOU 2021:9 *Den norske modellen og fremtidens arbeidsliv*.<sup>7</sup> Her vises blant annet til at «kjernen i norsk arbeidslivsregulering er samspillet mellom arbeidsgivers styringsrett, beskyttelse av arbeidstakeren og bruken av tariffavtalen som fundament for samarbeid mellom partene».<sup>8</sup> I utvalgsrapporten vises videre til forskrifter om allmenngjøring som tiltak i norsk arbeidsliv som svar på økt arbeidsinnvandring og økte forskjeller.

Departementet anser et rettferdig arbeidsliv som en viktig forutsetning for å lykkes med rekruttering og sysselsetting i maritim næring. Et rettferdig arbeidsliv vil skape forutsigbarhet for at norske arbeidsplasser ikke utkonkurreres på grunnlag av lønnsforskjeller mellom Norge og lavkostland, som igjen kan bidra til rekruttering og kompetanse i næringen.

### **3.3 Situasjonsbeskrivelse**

Skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel omfatter i hovedsak skip som utfører transporttjenester langs kysten, cruise, samt skip som yter maritime tjenester i tilknytning til annen havbasert virksomhet. I det følgende vil også disse virksomhetene kort beskrives.

Markedet for skipsfartstjenester er åpent for internasjonal konkurranse, og både norske og utenlandske skip tillates å tilby sine tjenester. Skip som er registrert i norsk ordinært register (NOR) vil ha norsk lønnsnivå, mens skip som er registrert i norsk internasjonalt register (NIS) eller i utenlandske register vil følge lønnsnivået som gjelder i den aktuelle flaggstaten eller i arbeidstakerens hjemstat. Dette betyr at arbeidstakere på NIS- og utenlandskregistrerte skip ofte vil ha et betydelig lavere lønnsnivå. I vårt tidligere høringsnotat (s. 17) ble det vist til at lønnsforskjellene er størst blant underordnet mannskap i fraktesfarten, der sjøfolk fra utenfor EU/EØS anslagsvis har ca. en tredjedel av lønnen til en norsk sjømann.

Departementet har ikke innhentet oppdaterte tall over skipstrafikken i norsk farvann og på norsk sokkel, og vurderer at tallene som ble presentert i 2022-forslaget, samt i Holmefjordutvalget, er representative for situasjonen også i dag. Hovedtrekkene er at

---

<sup>7</sup> NOU 2021:9 *Den norske modellen og fremtidens arbeidsliv*. Oslo. Arbeids- og sosialdepartementet.

<sup>8</sup> Ibid s. 34, med henvisning til «Fougner J. (2019). *Norsk Arbeidsrett, Styringsrett, samarbeid og arbeidstakervern*. Oslo: Universitetsforlaget»

fraktefarten langs kysten, cruise og enkelte segmenter offshore domineres av utenlandskregistrerte skip. Holmefjordutvalget (s. 21) oppsummerte situasjonen slik:

*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.*

### **3.3.1 Kystfart**

Med kystfart siktes til tradisjonell transport av varer og passasjerer mellom norske havner. Det består i hovedsak av ulike lasteskip; stykkgoods/- og ro-ro-skip, bulkskip, containerskip, fryse- og kjøleskip og tankskip, samt passasjerskip; ferger og hurtigbåter.

Fraktefartøyene/lasteskip utgjør den klart største andelen av skipene som er i norske farvann, nærmere 70 % i 2019. Departementet viste i sitt tidligere forslag til at det i 2019 var 1877 lasteskip som anløp norsk havn, hvorav 900 med over 10 seilingsdøgn.<sup>9</sup> I hovedsak er dette utenlandskregistrerte skip, og NOR-skip står for en relativt liten andel av godstrafikken målt både i antall (12%) og i seilingsdøgn (30%).

---

<sup>9</sup> Menon Economics, *Bakgrunnsdokument til Holmefjordutvalget*, 2020.

| Flaggfordeling –<br>fraktefartøy over 10 dager | Antall skip | Stykk gods<br>/ Ro-ro | Bulk | Container | Kjøl/-frys | Tank |
|--|-------------|-----------------------|------|-----------|------------|------|
| NOR  | 111         | 93                    | 1    | -         | 3          | 14   |
| NIS  | 87          | 47                    | 1    | -         | 9          | 30   |
| Nordiske flagg                                 | 46          | 20                    | 2    | -         | -          | 24   |
| EU/EØS   | 305         | 201                   | 29   | 13        | 2          | 60   |
| Andre flagg                                    | 351         | 219                   | 48   | 13        | 16         | 55   |
| Totalt   | 900         | 580                   | 81   | 26        | 30         | 183  |

At godstransporten langs kysten domineres av utenlandske skip underbygges av undersøkelser fra Transportøkonomisk Institutt (TØI). TØI beregner årlig transportarbeid for godsskip på norsk område. TØI rapport 1911/2022 «Transportytelser for godsskip 2010-2021» viser at det samlet ble det fraktet 212 millioner tonn på norsk område i 2021, hvorav 24 prosent var knyttet til innenriksfart (mellom havner på fastlandet). NOR-skip sto, i de større havnene, for 33 % av godsomslaget i volum (11,2 millioner tonn) og 27 prosent i tonnkilometer (3,8 mrd.).

Departementet har ikke innhentet tall på ferger og hurtigbåter som benyttes til passasjertransport langs kysten. Disse skipene opererer i hovedsak i henhold til offentlige anbudskontrakter og er registrert i NOR.

### 3.3.2 Cruise

Cruisetraffikken i Norge domineres av internasjonale cruisereederier og utenlandske skip, samt en mindre andel NIS-skip. Cruiseutvalget<sup>10</sup> viser til at det i 2019 ble registrert 121 unike cruiseskip med anløp til norske havner, hvilket betyr at omtrent 26 prosent av den globale cruiseflåten hadde én eller flere cruiseseilaser i Norge i 2019. I vårt tidligere høringsnotat ble det vist til at det i 2019 var 77 cruiseskip med over 10 seilingsdøgn i Norge, hvorav 7 var registrert i NIS og 70 i utenlandsk register.

Med dagens reiselivsterminologi defineres cruise som fornøylesreiser med skip. Cruisetraffikken kan deles i forskjellige segmenter avhengig av skipstype, operativ praksis, reiserute og tjenester om bord. Konvensjonelle cruise er segmentet som typisk er forbundet med relativt store skip, gjerne med plass til flere tusen passasjerer. Ekspedisjonscruise kjennetegnes ved mindre skip, vanligvis med opptil 500 passasjerer. I Norge går slike ekspedisjonscruise i hovedsak til Svalbard. Kystruten og annen rutegående transport, for eksempel fergene mellom Norge og utlandet, er per

<sup>10</sup> NOU 2022:1 *Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder— Sjøsikkerhet, beredskap og redning – utfordringer og anbefalinger*

definisjon ikke cruise, selv om begrepet cruise ofte benyttes også for denne typen reiser.

Det globale cruisemarkedet har de siste årene hatt en årlig vekst på 5 - 7 prosent, dersom man ser bort fra årene med koronapandemi - 2020 og 2021 – som førte til tilnærmet global stans av all cruisetrafikk. I 2019 reiste globalt 29,7 millioner passasjerer på cruise. I DNVs rapport *Trender og utvikling i cruisetrafikken i norske farvann mot 2040* anslås at det i 2019 var i underkant av én million cruisepassasjerer i Norge. De 10 cruisehavnene med flest anløp i 2022 var Bergen, Ålesund, Tromsø, Stavanger, Longyearbyen, Oslo, Geiranger, Honningsvåg, Kristiansand og Flåm, alle med flere enn 100 anløp i løpet av året.

### **3.3.3 Skipsfart tilknyttet havnæringene**

Skipsfart i tilknytning til næringsvirksomhet til havs omfatter et bredt spekter av ulike maritime tjenester i forbindelse med lete- og undersøkelsesaktivitet, konstruksjon- og vedlikehold, drift- og forsyningstjenester, samt transport av produkter. Det aller meste av maritim tjenesteyting skjer i tilknytning til petroleumsvirksomhet på sokkelen, men det er også stor maritim aktivitet forbundet med havbruksvirksomhet. Fremover kan det også påregnes økt maritim aktivitet i tilknytning til fremvoksende havnæring som havvind, karbonfangst- og lagring, utvinning av havbunnsmineraler og havbruk til havs.

#### ***Petroleum***

Norsk petroleumsvirksomhet foregår på kontinentalsokkelen. Ved årsskiftet 2023/2024 var det 92 felt i produksjon: 67 felt i Nordsjøen, 23 i Norskehavet og 2 i Barentshavet. 15 nye felt var under utbygging ved årsskiftet. Mange av feltene i produksjon er gamle, men noen har fortsatt store gjenværende reserver. Ressursgrunnlaget i disse feltene øker også ved at små funn i nærheten blir knyttet opp mot eksisterende infrastruktur.

En utvinningstillatelse blir vanligvis tildelt en gruppe av selskap med en operatør i spissen. Det er pr. 1. 2. 2024 tildelt over 1600 utvinningstillatelser på norsk kontinentalsokkel, hvorav 499 er aktive. Ved årsskiftet 2023/2024 var det totalt 27 aktive rettighetshavere på sokkelen hvorav 20 var operatører.

Virksomheten på sokkelen er avhengig av en rekke maritime tjenester; fra konstruksjon og vedlikehold, levering av forsyninger og utstyr, beredskap og ankerhåndtering, samt transport av petroleum som utvinnes. Holmefjordutvalget la i sin rapport pkt 4.4.4 følgende til grunn:

*Virksomheten til offshore skip 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, ankerhånderingsfartøy, 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 offshore skip 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.

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 %.

Menons analyse viste at det i 2019 var 248 offshore skip i norske farvann.<sup>11</sup> Bøyelastere og beredskapsfartøy er hovedsakelig registrert i utlandet, mens forsyningsfartøy og ankerhåndtering hovedsakelig var registrert i NOR-registeret med mellom 80-90 % av aktiviteten. De fleste konstruksjonsskipene var registrert i NIS-registeret.

| Flaggfordeling – offshore fartøy o/ 10 dager | Antall skip | Forsyning | Ankerhåndtering | Bøyelaster | Beredskap | Seismikk | Konstruksjon | Andre |
|--|-------------|-----------|-----------------|------------|-----------|----------|--------------|-------|
| NOR  | <b>112</b>  | 71        | 24              | -          | 7         | 1        | 7            | 2     |
| NIS  | <b>34</b>   | 5         | 2               | 6          | -         | 3        | 16           | 2     |
| Nordiske flagg                               | <b>7</b>    | -         | 1               | 1          | 5         | -        | -            | -     |
| EU/EØS                                       | <b>26</b>   | 4         | -               | 1          | 10        | 4        | 2            | 5     |
| Andre flagg                                  | <b>69</b>   | 15        | 9               | 15         | 4         | 13       | 5            | 8     |
| <b>Totalt</b>                                | <b>248</b>  | 95        | 36              | 23         | 26        | 21       | 30           | 17    |

<sup>11</sup> Menon (2020).

Departementet antar at det kan være en del endringer i disse tallene, men at de likevel er illustrerende for hvilke fartøystyper som dominerer på sokkel, og hvilke fartøy som fortrinnsvis er registrert i henholdsvis norsk eller utenlandsk register.

### ***Karbonfangst og lagring***

Som en del av petroleumsvirksomheten foregår det CO<sub>2</sub>-fangst, transport og lagring ved Sleipnerfeltet og Snøhvitfeltet.

Det er økt kommersiell interesse fra selskaper som ønsker å lagre CO<sub>2</sub> på norsk sokkel også uavhengig av petroleumsvirksomheten. Norske myndigheter vil legge til rette for samfunnsøkonomisk lønnsom lagring av CO<sub>2</sub> på norsk sokkel. Energidepartementet har frem til nå (juli 2023) tildelt seks tillatelser etter lagringsforskriften på norsk sokkel, seks i Nordsjøen og en i Barentshavet. I januar 2023 ble det utlyst et nytt område for lagring av CO<sub>2</sub> i henhold til lagringsforskriften. Utlysingsområdet er lokalisert i Nordsjøen.

Det er i dag en begrenset etterspørsel etter maritime tjenester fra aktører som får tildelt tillatelser i forbindelse med transport og lagring av CO<sub>2</sub> på norsk sokkel, bl.a. knyttet til undersøkelser. Etter hvert som prosjekter modnes fremover, vil etterspørselen etter ulike maritime tjenester til denne virksomheten kunne øke.

### ***Havbunnsmineraler***

Norge har store forventede tilstedeværende havbunnsmineralressurser. Dersom det viser seg at forekomstene er lønnsomme og at de kan utvinnes på en bærekraftig og forsvarlig måte, vil havbunnsmineralvirksomhet kunne bidra til verdiskaping og sysselsetting i Norge og bidra til å sikre forsyningen av viktige metall i den globale energiomleggingen. Regjeringen har foreslått åpning av ett område på norsk kontinentalsokkel for mineralvirksomhet og Stortinget har behandlet saken. Kongen i statsråd har fattet vedtak om åpning. Energidepartementet vil starte prosessen med å utlyse områder for søknader og tildeling av utvinningstillatelser i 2024 og vil også kunne tildele undersøkelsestillatelser.

Det vil i tiden fremover kunne bli en begrenset etterspørsel etter maritime tjenester fra aktører som får tildelt tillatelse etter havbunnsmineralloven. I første omgang vil slike maritime tjenester være knyttet til undersøkelser.

### ***Havvind***

Regjeringen har en ambisjon om at det skal tildeles områder for 30 GW havvind innen 2040. Regjeringen har mål om at satsingen på havvind skal gi økt fornybar kraftproduksjon, bidra til industriutvikling, og legge til rette for innovasjon og teknologiutvikling. Havvind i Norge har et industrielt potensial, ved at det kan gi nye



markedsmuligheter for norsk leverandørindustri. Gjennom utlysninger av havvindområder i Norge vil norske leverandører ha gode muligheter til å delta i konkurransen, på grunn av nærhet til markedet, og erfaring fra norsk kontinentalsokkel. Flytende havvind kan bli en viktig kilde til fornybar energi både på verdensbasis og på norsk kontinentalsokkel. Markedet for flytende havvind er fremdeles umodent, og det er behov for teknologiutvikling, innovasjon og skalering for å redusere kostnader og bygge kompetanse i leverandørkjedene. Mye av teknologien er samtidig testet og bevist, og således moden.

I 2020 ble de to første områdene for fornybar energiproduksjon åpnet. Dette er Utsira Nord og Sørlege Nordsjø II. I april 2024 ble første prosjektområde for havvind tildelt i Sørlege Nordsjø II. Energidepartementet har gitt NVE i oppdrag å gjennomføre strategisk konsekvensutredning av totalt 20 områder for utlysning frem mot 2040.

Det vil i tiden fremover være potensiale for etterspørsel etter maritime tjenester fra aktører med tilknytning til fornybar energiproduksjon til havs; fra undersøkelser og utredning til konstruksjon og vedlikehold. Etter hvert som prosjekter modnes fremover, vil etterspørselen etter ulike maritime tjenester til denne virksomheten kunne øke.

I rapporten «State of the European Wind Energy Supply Chain», som er utarbeidet av Rystad Energy og interesseorganisasjonen WindEurope, fremgår det at det forventes et stort underskudd på skip som kreves for utbygging av havvind frem til 2030. I tillegg ser man et økende internasjonalt marked som vil ta opp kapasiteten til fartøyene fremover. Skip som brukes til utbygging av havvind er stort sett internasjonale og ikke bygget for spesielle anlegg. Rystad beregner at det frem mot 2030 vil være 23 skip som er tilgjengelig for europeiske utbyggere av havvind, men at det trolig også vil være internasjonal konkurranse utover Europa om disse skipene. Utbygging av bunnfast havvind i norsk farvann er på dypere områder enn for øvrig i Europa. Det gjør at det er kun få av de 23 skipene som kan benyttes i Norge.

### **Akvakultur**

Sjømateksport er Norges nest største eksportnæring, og i 2023 ble det eksportert sjømat for 171,7 milliarder kroner. 71,3 % av dette var laks, og akvakultur sto for over 125 milliarder i eksportverdi i 2023.

All akvakultur foregår i dag innenfor grunnlinjen. Pr. 2023 fantes det 1615 selskapstillatelser til akvakultur med laks og regnbueørret, 426 til andre fiskearter, 222 til bløtdyr, krepsdyr og pigghuder, samt 8 tillatelser til havbeite. En selskapstillatelse (bortsett fra havbeite) kan knyttes til flere lokaliteter og pr. 2023 var det registrert 990

lokaliteter til laks og regnbueørret, 75 til andre fiskearter, 222 til bløtdyr, krepsdyr og pigghuder, samt 111 til alger.<sup>12</sup>

Kort beskrevet foregår akvakultur langs kysten ved at yngel (settefisk) produseres i kar på land, før den fraktes ut til sjølokaliteten for påvekstfasen når den vokser seg stor nok til å bli slaktet. Transporten fra land til sjø og fra sjø til slakteri på land foregår med brønnbåt, og det finnes bla. båter som bløgger fisken på vei til slakteriet. Mens fisken er på sjølokaliteten er det behov for en rekke tjenester som gjennomføres ved bruk av ulike typer båter. Mannskap fraktes frem og tilbake til arbeidsplassen med arbeidsbåter som har størrelse og egenskaper tilpasset lokaliteten og miljøforholdene. Fôr leveres fra tankskip til siloer som står på en flåte tilknyttet lokaliteten. For større arbeidsoperasjoner benyttes arbeidsbåter, i tillegg til at det finnes egne fartøy utstyrt med avlusningsutstyr. Holmefjordutvalget la i sin rapport pkt 4.4.3 til grunn følgende:

*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.*

Det finnes pr. i dag ikke akvakultur utenfor grunnlinjene og regelverket for å tilrettelegge for dette er under utvikling. Regjeringen har besluttet at områdene Trænabanken, Frøyabanken Nord og Norskerenna Sør skal konsekvensvurderes for havbruk til havs.<sup>13</sup> Områdene ligger hhv. 12, 23 og 30 nautiske mil fra grunnlinjen. Før det kan tildeles konkrete tillatelser til havs (havtillatelser) må det vedtas en tildelingsforskrift for dette. Forskriften vil bla. oppstille begrensninger på maksimalt tillatt biomasse, som igjen kan legge noen av premissene for teknologivalg til havs. Det er ikke klart hvordan anleggene til havs vil se ut eller hvordan disse vil fordele seg i områdene som skal konsekvensvurderes. Konsekvensvurderingen skal i henhold til utlysningen være ferdig 15. oktober 2024.

Selv om det ikke finnes havbruk til havs i dag og det er uklart hvilken teknologi som skal anvendes til havs, kan det trekkes noen paralleller fra kystnær akvakultur. Anleggene til havs vil ha behov for leveranser av settefisk, fôr, service og helsetjenester, og henting av

---

<sup>12</sup> <https://www.fiskeridir.no/Akvakultur/Tall-og-analyse/Akvakulturstatistikk-tidsserier/Totalt-hele-naeringen>

<sup>13</sup> <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/konsekvensvurdering-av-omrader-for-havbruk-til-havs/id3023819>

slaktefisk. Noen aktører ser for seg å drive havbruk til havs anlegg uten fast bemanning. Det vil likevel være behov for de øvrige tjenestene som beskrevet. De fleste aktørene ser i dag for seg drift av anleggene til havs med døgnbemanning, på samme måte som i petroleumsvirksomheten. Det kan da tenkes at mannskap vil fraktes ut med helikopter, mens det nok vanskelig lar seg gjøre med de øvrige tjenestene som driften vil være avhengig av.

Det som fremstår som mer sikkert er i alle tilfeller at det vil være behov for flere større fartøy for akvakulturdrift til havs enn det er inne ved kysten. Det kan også utvikles nye typer fartøy som skal kunne levere flere tjenester for havdrift enn de typiske fartøyene som betjener kystnær akvakultur.

## **4 Gjeldende rett**

### **4.1 Innledning**

Skip i norske farvann og på sokkel er i hovedsak underlagt flaggstatens regulering, og norsk regelverk stiller i dag få krav knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip. Sjøfolk på NOR-registrerte skip har norske lønns- og arbeidsvilkår, mens utenlandske sjøfolk om bord på NIS- eller utenlandskregistrerte skip gjerne vil ha betingelser som er i henhold til internasjonale tariffavtaler og lønnsnivået i sjøfolkenes hjemlandet.

Som hovedregel er det partene i arbeidslivet som gjennom tariffavtaler har ansvar til å fastsette norsk lønnsnivå. Allmenngjøringsloven er det sentrale regelverk for sikre at arbeidstakere får norske lønn også på områder eller i bransjer der tariffavtaler ikke har tilstrekkelig gjennomslag. Samtidig er skipsfart etter gjeldende regler kun i begrenset utstrekning omfattet av allmenngjøringslovens virkeområde.

Sektorlovene inneholder i dag ingen regulering av lønn for ansatte på henholdsvis norske og utenlandske skip som leverer tjenester til virksomheten. Arbeidstakere som utfører arbeid i den aktuelle virksomheten er underlagt norsk arbeidsmiljølovgivning, mens det avgrenses mot arbeidstakere i maritim virksomhet. I det følgende vil det beskrives hvilke tillatelser som regulerer virksomhetene, og hvilke rettighetshaver som i neste omgang vil bli møtt med krav om å sørge for at ansatte i tilstøtende maritim virksomhet tilstås norsk lønn.

### **4.2 Maritimt regelverk**

Skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel er åpent for internasjonal konkurranse, og både norske og utenlandske skip tillates å tilby sine tjenester.

For norske skip gjelder ulike krav til lønns- og arbeidsvilkår avhengig av om skipet er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) eller Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Norske skip som opererer i norske farvann og på norsk sokkel er i dag i hovedsak registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR). Det er vilkårene som gjelder på NOR-skip som danner utgangspunkt for det som i lovforslaget omtales som «norske lønns- og arbeidsvilkår» eller «norsk lønnsnivå». Det er kun i begrenset grad tillatt å benytte skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) i norske farvann og på norsk sokkel. På NIS-skip gjelder til dels andre lønns- og arbeidsvilkår enn de som gjelder på NOR-skip.

Skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven danner grunnlaget for reguleringen av lønns- og arbeidsvilkår på norske skip. Skipsarbeidsloven inneholder hovedsakelig lovgivning knyttet til det privatrettslige forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, mens offentligrettslige forhold ved skipet som arbeidsplass fremgår av skipssikkerhetsloven. Sammen danner disse lovene bakteppet for regulering av arbeidsforholdene til sjøs i norsk rett, og oppfyller majoriteten av Norges forpliktelser i henhold til Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ILO 186 (Maritime Labour Convention, MLC). Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet med at krav som følger av skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven overholdes.

Verken skipsarbeidsloven eller skipssikkerhetsloven regulerer lønnsnivået på norske skip. Lønnsfastsettelsen er overlatt til partene, og både lønns- og arbeidsvilkår er gjenstand for nærmere regulering i tariffavtaler som dekker størstedelen av norsk skipsfartsnæring. Departementet har ikke oversikt over alle tariffavtalene som gjelder på norske skip, men er kjent med at det gjelder ulike overenskomster avhengig av hvilken type fart eller maritim virksomhet skipet opererer i. NHO Sjøfart har offentliggjort avtalene som gjelder for deres medlemsbedrifter, herunder på passasjer- og lasteskip i kystfart.<sup>14</sup>

På skip registrert i NIS kan flere av skipsarbeidslovens bestemmelser fravikes i tariffavtale, jf. NIS-loven § 8, og det kan inngås tariffavtale med utenlandsk fagforening, jf. § 6. Sistnevnte innebærer at utenlandske sjøfolk kan ansettes på hjemlandets lønnsnivå. Samtidig gjelder det fartsområdebegrensninger for NIS-skip ved at disse som utgangspunkt ikke tillates i norsk innenriksfart, jf. NIS-loven § 4. Fra dette utgangspunktet gjelder imidlertid unntak for blant annet lasteskip som leilighetsvis frakter last mellom norske havner, for cruiseskip som anløper både norske og utenlandske havner, og for konstruksjonsskip.

---

<sup>14</sup> <https://www.nhosjofart.no/tariffavtaler/>

Norge stiller i dag få krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. På utenlandske skip gjelder derfor i hovedsak flaggstatens regler med hensyn til sjøfolkenes lønns- og arbeidsvilkår. MLC angir her sentrale standarder, bl.a. med hensyn til minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, lugarer og fritidsområder ombord, krav til arbeidsmiljø og vern mot arbeidsulykker. Tariffavtaler vil typisk inngås med sjøfolkene etter et system der det er kostnadsnivået i sjøfolkenes hjemstat som er bestemmende for lønnsnivået, og i henhold til minstekrav som godkjennes av Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF).

Utenlandske skip er omfattet av skipssikkerhetsloven når de befinner seg i norske farvann, i norsk økonomisk sone og på sokkel, og lovens grunnleggende regler om skipssikkerhet og sikkerhetsstyring. Utenlandske skip er videre omfattet av forskrift om havnestatskontroll, og kontrolleres i henhold til de sentrale maritime konvensjonene, herunder MLC. Samtidig er utenlandske skip unntatt et stort antall forskrifter med hjemmel i skipssikkerhetsloven som angir detaljerte sikkerhetskrav. For eksempel er utenlandske skip ikke omfattet av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip som gir detaljerte regler om arbeidsmiljø.

I tillegg gjelder det i visse situasjoner allerede i dag et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip. For det første er det krav om oppholdstillatelse for arbeidstakere på utenlandske skip som har regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner, dvs. virksomhet i en sammenhengende periode på tre måneder, jf. utlendingsforskriften § 6-6 og UDI rundskriv 2010-179 «Oppholdstillatelse til sjøfolk på utenlandsk registrerte skip». Kravet gjelder ikke for EU/EØS-registrerte skip eller utenlandske cruiseskip, eller for EU/EØS-borgere. Bestemmelsen får heller ikke anvendelse for trafikk til og fra norsk kontinentalsokkel. Ett av vilkårene for oppholdstillatelse er at lønns- og arbeidsvilkårene ikke er dårligere enn etter gjeldende norsk tariffavtale eller regulativ for bransjen, jf. utlendingsloven § 23 første ledd bokstav b. Kravet er nærmere regulert i UDIs retningslinje 2010-129 «Tilstrekkelig lønn ved oppholdstillatelse til arbeidstakere og tjenesteytere». For det andre er det krav om løyve for skip som skal drive passasjertransport i rute, typisk ferger og hurtigbåter mellom norske havner. Den som får tildelt løyve må forplikte seg til at de ansatte får lønns- og arbeidsvilkår i tråd med landsomfattende tariffavtale, jf. yrkestransportlova § 7 (1) jf. § 8 (5). For det tredje stilles det krav til norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser, jf. forskrift 12. februar 2008 nr. 128 om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Dette kan for eksempel være aktuelt der det offentlige inngår kontrakter om fergetjenester eller andre større avtaler om skipsfartstjenester.

### 4.3 Allmenngjøringsloven

For å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og for å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet, kan det treffes vedtak om at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid innenfor tariffavtalens virkeområde, jf. allmenngjøringsloven § 1.

Allmenngjøringsloven omfatter per i dag kun arbeidstakere på skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR), jf. allmenngjøringsloven § 2 nr. 2, men det har så langt ikke blitt fattet vedtak om allmenngjøring for NOR-skip. Loven gjelder heller ikke for Svalbard, jf. § 2 nr. 4.

Det følger av loven § 5 at Tariffnemnda kan treffe vedtak om at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art avtalen omfatter. Tariffnemnda består av fem medlemmer; tre nøytrale, én som representerer arbeidstakerinteresser og én som representerer arbeidsgiverinteresser. Nemnda kan bare treffe vedtak dersom det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Vedtak om allmenngjøring kan bare gjelde de deler av tariffavtalen som regulerer de enkelte arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår. Tariffnemndas vedtak vil være en forskrift som gjelder frem til nemnda treffer nytt vedtak. Forskriften (vedtaket) opphører likevel å gjelde dersom partene i tariffavtalen ikke har krevd nytt vedtak innen én måned etter at tariffavtalen er avløst av en ny avtale.

For at Tariffnemnda skal ta et krav om allmenngjøring til behandling, er det et vilkår at kravet er fremsatt av en arbeidstaker- eller arbeidsgiverorganisasjon som er part i avtalen og har innstillingsrett etter arbeidstvistloven § 39. Det vil si en arbeidsgiverforening som omfatter minst 100 arbeidsgivere som til sammen sysselsetter minst 10 000 arbeidstakere, eller en fagforening som har minst 10 000 arbeidstakere som medlemmer. Tariffnemnda kan også treffe vedtak av eget tiltak dersom allmenne hensyn krever slik regulering.

Forskriftens lønns- og arbeidsvilkår vil gjelde som ufravikelige minstevilkår i alle bedrifter med arbeidsforhold som omfattes av den aktuelle allmenngjøringsforskriften. Dersom arbeidstakerne allerede er bundet av en tariffavtale, vil denne avtalens vilkår bare måtte vike i den grad vilkårene som følger av allmenngjøringsforskriften samlet sett er gunstigere for arbeidstakerne.

Virksomheter som utfører arbeid som faller inn under virkeområdet til en allmenngjøringsforskrift, har ansvar for at bestemmelsene i forskriften overholdes. Ansvaret tilligger arbeidsgiver og den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten.

Selv om det er arbeidsgiveren som har hovedansvaret for at de allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkårene følges, er det likevel flere andre aktører som har plikter og rettigheter i denne forbindelse som skal gjøre allmenngjøringsordningen effektiv og sikre etterlevelse av gjeldende lønns- og arbeidsvilkår.

For det første har Arbeidstilsynet og Havindustritilsynet ansvar for og myndighet til å føre tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskrifter blir overholdt, jf. allmenngjøringsloven § 11. Det føres også tilsyn med at oppdragsgivers plikter gitt i medhold av § 12 blir overholdt. Tilsynene kan gi pålegg og treffe andre enkeltvedtak som er nødvendige for gjennomføringen av en allmenngjøringsforskrift. For det andre kan de tillitsvalgte hos oppdragsgiver kreve dokumentasjon på at lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere hos oppdragstaker er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrifter, jf. § 11 sjette ledd. For det tredje har leverandører og underleverandører som setter ut arbeid eller leier inn arbeidstakere solidaransvar. Dette innebærer at de hefter, på samme måte som en selvskyldnerkausjonist, for utbetaling av lønn, overtidsbetaling og feriepenger til arbeidstakere ansatt hos sine underleverandører, jf. allmenngjøringsloven § 13. I tillegg har departementet gitt forskrifter som pålegger oppdragsgiver en informasjons- og påseplikt overfor sine oppdragstakere, jf. allmenngjøringsloven § 12.

#### *Særlig om forholdet til EØS-retten*

Allmenngjøringsloven som sådan anses å være forenlig med EØS-retten. Tariffnemndas kompetanse etter allmenngjøringsloven anvendes innenfor de rammer som følger av EØS-avtalens hoveddel, jf. EØS-loven § 1, og rettsakter som er gjennomført i norsk rett. Nemnda har derfor et selvstendig ansvar for å følge EØS-retten.

Allmenngjøringsforskriftene som fastsettes av Tariffnemnda vurderes konkret opp mot EØS-retten, se for eksempel nemndas vedtak 11. oktober 2018.<sup>15</sup>

#### *Særlig om forholdet til andre internasjonale forpliktelser*

Norge er bundet av internasjonale instrumenter om organisasjonsfrihet og forhandlingsrett. Dette gjelder blant annet ILO-konvensjonene nr. 87 om organisasjonsfrihet og vern av organisasjonsretten, nr. 98 om forhandlingsretten og retten til å føre kollektive forhandlinger og nr. 154 om fremme av kollektiv

---

<sup>15</sup> <https://www.nemndene.no/globalassets/protokoll-01-18-tariffnemnda-skips--og-verftsindustrien.pdf>

forhandlinger, samt EMK artikkel 11. Organisasjonsfriheten er også vernet i Grunnloven § 101.

Allmenngjøring utgjør et unntak fra hovedregelen om at lønnsdannelsen er partenes ansvar, og griper dermed inn i partenes autonomi. Ordningen er derfor utformet for å ivareta partsautonomien i størst mulig grad. Det vises her til at allmenngjøring i den enkelte sak som den store hovedregel initieres av arbeidslivets parter, at de lønns- og arbeidsvilkår som fastsettes i en allmenngjøringsforskrift er utledet av en landsomfattende tariffavtale, og at allmenngjøringsvedtak fattes av et uavhengig organ hvor arbeidslivets parter er representert.

Et allmenngjøringsvedtak innebærer at det vedtas preseptorisk lovgivning, som når det utføres arbeid innenfor virkeområdet av allmenngjøringsvedtaket/forskriften, går foran eventuelle tariffavtalebestemmelser som gir arbeidstakeren dårligere lønns- og arbeidsvilkår. Allmenngjøring griper altså ikke inn i eksisterende tariffavtaler eller begrenser forhandlingsretten.

Da allmenngjøringsordningen ble vedtatt ble det lagt til grunn at ordningen var i tråd med ILO-konvensjonene nr. 87, 98 og 154, jf. Ot.prp. nr. 26 (1992-1993). Dette underbygges av at det også i andre ILO-instrumenter kommer til uttrykk at allmenngjøring og andre former for ekstensjon av tariffavtalebetingelser er et tillatt og egnet virkemiddel for å sikre minimumslønn. Det vises her til ILOs Collective Agreement Recommendation (1951) punkt IV nr. 5 (1) hvor det fremkommer følgende: *"Where appropriate, having regard to established collective bargaining practice, measures, to be determined by national laws or regulations and suited to the conditions of each country, should be taken to extend the application of all or certain stipulations of a collective agreement to all the employers and workers included within the industrial and territorial scope of the agreement"*. Også i Minimum Wage Fixing Recommendation (1970) er det en lignende bestemmelse i punkt IV nr. 6 (e): 6. *"The minimum wage fixing machinery provided for in Article 4 of the Convention may take a variety of forms, such as the fixing of minimum wages by--(...) (e) giving the force of law to provisions of collective agreements."*

En lang rekke land i Europa benytter ulike former for allmenngjøring eller ekstensjon av tariffavtalebetingelser for å sikre minimumslønn der det anses nødvendig.

Allmenngjøring innebærer heller ikke noen plikt til å være organisert, verken på arbeidstaker- eller arbeidsgiversiden, og griper således ikke i den negative organisasjonsfriheten.



## 4.4 Regler for havbaserte næringer

Kyststaten har enerett til undersøkelser av og utnyttelse av både de levende og ikke-levende ressursene i norsk farvann og på norsk sokkel, og ingen private virksomheter kan gjennomføre slik virksomhet uten etter tillatelse. Med hjemmel i sektorlovene tildeler myndighetene tillatelser til private selskaper som således blir rettighetshavere i henhold til sektorregelverket. Virkeområdet til de ulike sektorregelverkene er avgrenset til den virksomheten de ulike sektorregelverkene gjelder og disse regulerer ikke skipsfart. I det følgende beskrives hvilke tillatelser som regulerer virksomhetene, og hvilke rettighetshavere som i neste omgang vil bli møtt med krav om å sørge for at ansatte i tilstøtende maritim virksomhet tilstås norsk lønn.

Sektorlovene inneholder i dag ingen regulering av lønn for ansatte på henholdsvis norske og utenlandske skip som leverer tjenester til virksomheten. Dette er skipsfart. I petroleumsloven brukes begrepene innretning eller fartøy. En innretning benyttes for å gjennomføre selve petroleumsvirksomheten, mens fartøy benyttes for ulike støttetjenester. For virksomhet på kontinentalsokkelen som utøves av skip/fartøy (støtteaktivitet), gjelder petroleumsloven for petroleumsaktivitet på fartøyet når aktiviteten har en "tilstrekkelig nærhet" til petroleumsvirksomhet knyttet til innretninger. Havenergilova stiller krav til konsesjonær og anleggene.

### 4.4.1 Petroleumsvirksomhet

Petroleumsloven (lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet) inneholder den overordnede hjemmelen for god ressursforvaltning, herunder konsesjonssystemet som gir selskapene rettigheter til å drive petroleumsvirksomhet. Petroleumsloven fastslår at staten har eiendomsretten til de undersjøiske petroleumsforekomstene på kontinentalsokkelen og prinsippet om at ingen andre enn staten kan drive petroleumsvirksomhet uten de tillatelser, godkjenninger og samtykker som kreves i petroleumsloven.

Utvinningstillatelsen gir enerett til undersøkelse, leteboring etter og utvinning av petroleum innenfor det geografiske området som tillatelsen omfatter. Tillatelsen regulerer videre rettigheter og plikter som rettighetshaverne til en utvinningstillatelse har overfor staten. Beslutter rettighetshaver til en utvinningstillatelse å utvinne en petroleumsforekomst, skal det utarbeides en plan for utbygging og drift (PUD) for myndighetsgodkjenning.

Særskilt tillatelse til anlegg og drift på grunnlag av en Plan for anlegg og drift (PAD) utgjør en selvstendig tillatelse. Tillatelsen som gis ved en PAD vil gjelde anlegg og drift av innretning – ofte beregnet på transport av petroleum. For å få en tillatelse til anlegg og drift, må rettighetshaverne søke om dette og fremlegge en PAD. Selskapene som gis

tillatelse til anlegg og drift utgjør en egen rettighetshavergruppe. Tillatelsen kan gis en egen konsesjonstid.

Undersøkelsestillatelser gis av Sokkeldirektoratet innenfor de områder på norsk sokkel som er åpnet for petroleumsvirksomhet og som ikke er tildelt gjennom en utvinningstillatelse. Undersøkelsestillatelsen gir ikke eksklusive rettigheter til petroleumsvirksomhet i det aktuelle området. Undersøkelsestillatelser gir rett til geologiske, petrofysiske, geofysiske, geokjemiske og geotekniske undersøkelser samt grunne boringer, men ikke konvensjonell leteboring for nærmere bestemte områder. Slike tillatelser gis til både seismikkselskaper som selger dataene videre og til rettighetshavere.

Havindustritilsynet fører tilsyn med bl.a. arbeidsmiljø, sikkerhet og beredskap petroleumsvirksomheten i tråd med sektorregelverket, herunder petroleumsloven og arbeidsmiljøloven.

#### **4.4.2 Mineralvirksomhet**

Havbunnsmineralloven (lov 22. mars 2019 nr. 7 om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen) er utformet innenfor havrettens rammer og basert på erfaringer fra øvrig norsk virksomhet på kontinentalsokkelen, herunder petroleumsloven. Når det gjelder tillatelsesregimet er havbunnsmineralloven basert på de samme hovedtrekkene som man finner i bl.a. petroleumsloven, dvs. en ikke-eksklusiv undersøkelsestillatelse og en eksklusiv utvinningstillatelse med tilhørende arbeidsforpliktelse. Beslutter rettighetshaver til en utvinningstillatelse å utvinne en mineralforekomst, skal det utarbeides en plan for utvinning for myndighetsgodkjennelse. Planen skal bestå av en beskrivelse av utvinningen og en konsekvensutredning. Det kan i henhold til loven også gis en egen tillatelse til anlegg og drift av innretninger, dersom denne retten ikke følger av en godkjent plan for utvinning.

På tilsvarende måte som beskrevet under pkt. 4.4.1 om petroleumsnæringen, er Havindustritilsynet tilsynsmyndighet etter nærmere bestemmelser i havbunnsmineralloven.

#### **4.4.3 Karbonfangst og lagring**

Forskrift om utnyttelse av undersjøiske reservoarer på kontinentalsokkelen til lagring av CO<sub>2</sub> og om transport av CO<sub>2</sub> på kontinentalsokkelen (FOR-2014-12-05-1517) er fastsatt med hjemmel i lov om vitenskapelig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumsforekomster og mineralforekomster (LOV-1963-06-21-12). Forskriften har som formål å bidra til bærekraftig energi- og industriproduksjon, ved å legge til rette for utnyttelse av

undersjøiske reservoarer på kontinentalsokkelen til miljø sikker lagring av CO<sub>2</sub> som et tiltak for å motvirke klimaendringer. I henhold til forskriften kan det tildeles undersøkelsestillatelse, letetillatelse og tillatelse til utnyttelse av et undersjøisk reservoar til lagring av CO<sub>2</sub>. Undersøkelsestillatelsen gir rett til undersøkelse etter undersjøisk reservoar for lagring av CO<sub>2</sub>, men ikke enerett og heller ikke fortrinnsrett ved tildeling av letetillatelse eller tillatelse til utnyttelse av et undersjøisk reservoar til lagring av CO<sub>2</sub>. Departementet kan gi særskilt tillatelse til anlegg og drift av innretning når retten til anlegg og drift ikke følger av en godkjent plan for utbygging og lagring av CO<sub>2</sub>. Beslutter rettighetshaver å bygge ut et undersjøisk reservoar (lagringslokalitet) for injeksjon og lagring av CO<sub>2</sub>, skal rettighetshaver forelegge for departementet til godkjenning en plan for utbygging og drift av det undersjøiske reservoaret. Planen for utbygging og drift skal inneholde en beskrivelse av utbyggingen og en konsekvensutredning.

På tilsvarende måte som beskrevet under pkt. 4.4.1 om petroleumsnæringen, er Havindustri tilsynet tilsynsmyndighet for CO<sub>2</sub>-transport og lagring på sokkelen.

#### **4.4.4 Havvind**

Lov om fornybar energiproduksjon til havs (havenergilova) legger det juridiske grunnlaget for fornybar energiproduksjon til havs. Loven slår fast at retten til å utnytte fornybare energiresurser til havs tilhører staten. Loven gjelder på norsk sjøterritorium utenfor grunnlinjene, i Norges økonomiske sone ved Fastlands-Norge og på kontinentalsokkelen, i tillegg er enkelte bestemmelser i loven gjeldende i indre farvann. Etablering av anlegg for produksjon, omforming eller overføring av kraft i lovens virkeområde krever konsesjon. Hovedregelen for etablering av anlegg for kraftproduksjon til havs er at dette først kan søkes om konsesjon etter at et område er åpnet, og det er gjennomført en konkurranse om tildeling av areal. Forut for åpning må det være gjennomført en konsekvensutredning i statlig regi. Unntak fra denne hovedregelen kan imidlertid gjøres for test- og demonstrasjonsprosjekt eller tilsvarende. Havenergilovforskrifta ble fastsatt 12. juni 2020 ved kongelig resolusjon, og trådte i kraft 1. januar 2021. Forskriften utdyper havenergilova og regulerer konsesjonsprosessen.

Tilsynsmyndigheten ligger til Energidepartementet, foruten at Havindustri tilsynet er delegert tilsynsmyndighet etter havenergilova § 5-1, og at NVE er delegert tilsynsmyndighet for havenergilovforskrifta.

#### **4.4.5 Akvakultur**

Lov om akvakultur (akvakulturloven) oppstiller et krav om akvakulturtillatelse. Akvakulturtillatelsen gir rett til produksjon av bestemte arter på avgrensede geografiske

områder (lokaliteter), med de til enhver tid fastsatte begrensninger av tillatelsens omfang. Departementet kan i enkeltvedtak eller forskrift gi nærmere bestemmelser om innholdet i akvakulturtillatelser, herunder omfang, avgrensning i tid mv. Fiskeridirektoratet er tilsynsmyndighet med loven.

Akvakulturtillatelsen er avhengig av flere sektorvedtak og består av flere deler, som i hovedsak kan deles inn i to: selskapstillatelsen som angir tillatelsens omfang i produksjonskapasitet (maksimalt tillatt biomasse), og lokalitetstillatelsen som angir tillatelsens geografiske avgrensning.

Departementet fastsetter forskrift om tildeling av produksjonskapasitet for artene laks, ørret og regnbueørret, mens fylkeskommunene behandler søknader om klarering av lokalitet. For andre arter enn laks, ørret og regnbueørret behandler fylkeskommunen også den delen av søknaden som gjelder produksjonskapasitet.

Tildeling av tillatelser til akvakultur til havs foregår noe annerledes enn inne ved kysten og er regulert i laksetildelingsforskriften kapittel 4. Regjeringen beslutter hvilke områder som skal konsekvensvurderes for havbruk til havs, og evt. om områdene skal åpnes for søknader. Dersom området skal åpnes for søknader kan departementet dele området inn i utlysningsområder. Deretter kan departementet lyse ut områdene med maksimalt tillatt biomasse i egen tildelingsforskrift. Det skal avholdes konkurranse for adgang til å etablere havbruk til havs i utlysningsområdene, og de nærmere reglene fastsettes i egen forskrift. Områdene som skal konsekvensvurderes er besluttet, og offentlig overordnet konsekvensvurdering vil bli gjennomført innen oktober 2024. Det er ikke fastsatt tildelingsforskrift for områdene ennå, men det er klart at vinner av konkurransen vil få et forhåndstilsagn om rett til å søke om tildeling av produksjonskapasitet og klarering av lokalitet i utlysningsområdet. Innehaver av forhåndstilsagnet må gjennomføre en prosjektspesifikk konsekvensvurdering før aktøren kan søke om tillatelse til produksjon på lokalitet.

Til havs er det Fiskeridirektoratet som behandler søknaden om både produksjonskapasitet og lokalitetsklarering.

## **5 Folkerettslig rammeverk**

### **5.1 Innledning**

Departementet har i 2022-forslaget punkt 5 gjennomgått de relevante folkerettslige forpliktelsene i saken, og vil her gjenta de viktigste delene.

Det folkerettslige utgangspunktet er at kyststaten innenfor territorialgrensen har full jurisdiksjon, og kan stille krav og oppstille regler med virkning for utenlandske skip. Det

gjelder likevel visse begrensninger, blant annet for skip som befinner seg i havsnød eller som er i uskyldig gjennomfart i sjøterritoriet. Stater har dessuten vært tilbakeholdne med å vedta regulering med virkning for skipets interne forhold. Utenfor territorialfarvannet er skip som hovedregel underlagt flaggstatens jurisdiksjon. Her vil krav eller regulering fra norsk side måtte basere seg på Norges jurisdiksjon til ressursutnyttelse i økonomisk sone og på norsk sokkel. En måte å benytte denne reguleringskompetansen på, som ikke vil komme i konflikt med flaggstatens jurisdiksjon, er å stille krav til rettighetshavere som er gitt tillatelse til å utnytte ressursene i de havbaserte næringene.

I EØS-området gjelder prinsippet om fri bevegelighet av tjenester, og en regulering av lønnsvilkår om bord på EØS-registrerte skip vil kunne utgjøre en restriksjon av fri bevegelighet.<sup>16</sup> Slike restriksjoner kan likevel være tillatt etter EØS-avtalen dersom de er egnet og nødvendig for å ivareta legitime hensyn. Blant annet er hensynet til beskyttelse av arbeidstakere og hensynet til å sikre rettferdig konkurranse ansett som legitime hensyn. Kabotasjeordningen inneholder samtidig en spesialregulering som angir at «alle spørsmål med hensyn til besetning» i hovedsak skal være flaggstatens ansvar. Etter departementets syn retter denne reguleringen seg likevel fortrinnsvis til bemanningsmessige og operasjonelle forhold, og ikke slik at den vil være til hinder for å stille et krav om norske lønnsvilkår.

Utover EØS-avtalen, må også reglene som følger av internasjonal handelsrett og handelsavtaler hensyntas når det skal oppstilles regler med virkning for utenlandske skip.

## 5.2 Utredning av folkerettslige spørsmål

Departementet mottok i 2019 en utredning ved Wikborg Rein Advokatfirma og Oslo Economics som vurderte muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel, og rapporten ble sendt på høring.<sup>17</sup> LO, Sjømannsforbundet og Sjøoffisersforbundet fikk parallelt utarbeidet en annen utredning, med samme mandat, skrevet av ansatte ved Nordisk institutt for sjørett

---

<sup>16</sup> Prinsippet om fri bevegelighet for sjøtransporttjenester er innført gjennom forordning (EU) 4055/86 og forordning (EU) 3577/92 (kabotasjeordningen)

<sup>17</sup> Wikborg Rein og Oslo Economics, *Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel*, 2019 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---utredning-av-norske-lonns--og-arbeidsvilkar-pa-utenlandske-skip/id2662188/?expand=horingsbrev&lastvisited=undefined>

(Nifs).<sup>18</sup> I høringsrunden viste professor Erik Røsæg til sin og professor Henrik Ringboms tidligere utredning om samme tema.<sup>19</sup> I ettertid har departementet mottatt følgende betenknings om ulike folkerettslige spørsmål i saken.

- Professor Jens Edvin A. Skoghøy, *Havrettens handlingsrom for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norske farvann og på kontinentalsokkelen*, 2020.<sup>20</sup>
- Regine Skjeltorp Antonsen og Arne Torsten Andersen, *EØS-rettslig vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip*, Kluge Advokatfirma, 2020.<sup>21</sup>
- Olav Kolstad og Thomas Nordby, *EØS-rettslig vurdering av adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår i grenseoverskridende ansettelsesforhold på sjøtransportsektoren*, Advokatfirma Schjødt, 2022.<sup>22</sup>
- Professor Erling Hjelmeng, *Vurdering av NFDs høringsnotat om forslag om å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel*, 2022.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> Arnesen, Finn, Hanna Furuseth, Alla Pozdnakova og Henrik Ringbom, *Norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel*, 2019, tilgjengelig fra:

<https://www.sjomannsforbundet.no/no/nsf/nyheter/viktig-rapport-viser-at-det-er-et-handlingsrom-for-lønns-og-arbeidsvilkår-i-norske-farvann-og-på-norsk-sokkel-na-er-det-opp-til-politikerne-a-vise-handlekraft>

<sup>19</sup> Røsæg, Erik og Ringbom, Henrik, *Norwegian employment conditions for foreign flagged off-shore service ships*, 2014; tilgjengelig fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---utredning-av-norske-lønns--og-arbeidsvilkår-på-utenlandske-skip/id2662188/?uid=e9b64d4f-fa64-4794-9ec4-4a9616191fff>

<sup>20</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-8-skoghoy-betenkning.pdf>

<sup>21</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-9-kluge-betenkning.pdf>

<sup>22</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/355b28c47e874a139176a1eda7b8c508/norges-rederiforbund-vedlegg-3.pdf?uid=Norges\\_Rederiforbund\\_-\\_vedlegg\\_3](https://www.regjeringen.no/contentassets/355b28c47e874a139176a1eda7b8c508/norges-rederiforbund-vedlegg-3.pdf?uid=Norges_Rederiforbund_-_vedlegg_3)

<sup>23</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/355b28c47e874a139176a1eda7b8c508/norges-rederiforbund-og-offshore-norge-vedlegg-1.pdf?uid=Norges\\_Rederiforbund\\_og\\_Offshore\\_Norge\\_-\\_vedlegg\\_1](https://www.regjeringen.no/contentassets/355b28c47e874a139176a1eda7b8c508/norges-rederiforbund-og-offshore-norge-vedlegg-1.pdf?uid=Norges_Rederiforbund_og_Offshore_Norge_-_vedlegg_1)

Utenriksdepartementets rettsavdeling har i brev 18. februar 2020 gitt sin vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip.<sup>24</sup> I brev 15. desember 2022 har rettsavdelingen videre gitt en folkerettslig vurdering knyttet til regulering av skip på norsk sokkel.<sup>25</sup>

Departementet har for øvrig merket seg innspillene i høringsrunden knyttet til folkerettslige og særlig EØS-rettslige sider av saken.

## 5.3 Havrett

Havrettskonvensjonen (HRK) utgjør den overordnede folkerettslige rammen for rettigheter, plikter og jurisdiksjon til sjøs.

Havrettskonvensjonens generelle utgangspunkt er at flaggstaten har rett og plikt til å «effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dens flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker», jf. art. 94. Reglene om flaggstatens jurisdiksjon er inntatt i havrettskonvensjonens del VII om det åpne hav. Det er likevel antatt i teorien og i praksis at flaggstaten har jurisdiksjon over skipet også når det befinner seg i andre maritime soner.

Kyststaten har på sin side territorialjurisdiksjon i havner, indre farvann og sjøterritorium, jf. havrettskonvensjonen art. 2. I tillegg har kyststaten suverene rettigheter til ressursutnyttelse i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen, jf. art. 56 og 77. Kyststaten har også enerett til å tillate og regulere oppføring, drift og bruk av installasjoner i økonomisk sone og på sokkelen, jf. art. 60 og 80.

### 5.3.1 Jurisdiksjon i territorialfarvannet

I sjøterritoriet og i indre farvann og havner er utgangspunktet at kyststaten har full jurisdiksjon over utenlandske skip. Det folkerettslige utgangspunktet er at kyststaten kan pålegge og håndheve nasjonale regler på sitt territorium. Territoriet omfatter, i tillegg til landterritoriet, luftterritoriet og indre farvann, også sjøterritoriet, jf. havrettskonvensjonen art. 2 (1):

---

<sup>24</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-10-ud-notat.pdf>

<sup>25</sup> Utenriksdepartementets brev 15. desember 2022; *Vedrørende anmodning om folkerettslig vurdering knyttet til regulering av skip på norsk sokkel*

*En kyststats suverenitet omfatter, ut over dens landterritorium og indre farvann, og for arkipelstater deres arkipelfarvann, et tilstøtende sjøbelte som kalles sjøterritoriet.*

Dette innebærer at kyststaten som utgangspunkt kan fastsette og håndheve nasjonale regler overfor alle skip som befinner seg i norske havner, indre farvann og sjøterritoriet, herunder også regler om norske lønns- og arbeidsvilkår. Kyststaten kan også stille vilkår for havneanløp og regulere skip som transporterer gods eller passasjerer mellom kyststatens havner, samt mellom kyststatens havner og installasjoner på sokkelen (kabotasje).

Kyststatens territorialjurisdiksjon er begrenset overfor skip som befinner seg der ufrivillig pga. havsnød og andre nødssituasjoner, samt overfor skip som er i *uskyldig gjennomfart*. Det følger av havrettskonvensjonen art. 17 at «skip fra alle stater» har «rett til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet». For skip som er i uskyldig gjennomfart, har kyststaten iht. art. 21 (2) bl.a. begrenset adgang til å gi regler med virkning for «skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr», med mindre reglene gjennomfører allment godtatte internasjonale regler og standarder. Kyststatens kompetanse begrenses her av hensyn til internasjonal skipsfart.<sup>26</sup>

Selv der kyststaten har jurisdiksjon over skipet, har det vært tradisjon for å avstå fra å regulere såkalt *interne forhold* om bord på skip, dvs. forhold ved skipet som anses som rent interne og som ikke berører kyststatens interesser. Praksisen med å avstå fra å håndheve nasjonal lovgivning i saker om interne forhold har sammenheng med at utenlandskflaggede skip allerede er underlagt både flaggstatens lovgivning og et system for håndheving av denne lovgivningen gjennom flaggstatens jurisdiksjon.

I tillegg gjelder et krav om god tro og et forbud mot rettighetsmisbruk etter havrettskonvensjonen art. 300, samt et krav i alminnelig folkerett om at det foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom det forholdet som reguleres og kyststatens territorium eller rimelige interesser.

### **5.3.2 Jurisdiksjon på kontinentalsokkel og i økonomisk sone**

Utenfor territorialfarvannet er utgangspunktet at skipet er underlagt flaggstatens eksklusive jurisdiksjon, jf. havrettskonvensjonen art. 92 jf. art. 58 (2) og 78 (1).

---

<sup>26</sup> Se St. prp. Nr. 37 (1995-96) *Om samtykke til 1) ratifikasjon av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, med tilhørende norske erklæringer, 2) tiltredelse til avtale av 28. juli 1994 om gjennomføring av del XI i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, s. 20.*



Hovedregelen om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon på det åpne hav følger av havrettskonvensjonens art. 92 (1) 1. pkt:

*Et skip skal føre bare en stats flagg og skal, bortsett fra i de unntakstilfeller som er uttrykkelig hjemlet i internasjonale traktater eller i denne konvensjon, utelukkende være underlagt denne stats jurisdiksjon på det åpne hav.*

Både i eksklusiv økonomisk sone og på åpent hav over kontinentalsokkelen gjelder reglene om frihet til skipsfart, som er en del av det åpne havs frihet, jf. havrettskonvensjonen art. 87, jf. art. 58 (1) og art. 78 (1). Det følger også av art. 90 jf. art. 58 (2) og art. 78 (1) at flaggstaten har rett til å føre skip under eget flagg både i eksklusiv økonomisk sone og på åpent hav over kontinentalsokkelen.

Kyststaten har på sin side suverene rettigheter til ressursutnyttelse i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen, jf. havrettskonvensjonens art. 56 og 77. Av art. 77 (1) følger:

*Kyststaten utøver suverene rettigheter over kontinentalsokkelen for det formål å undersøke den og utnytte dens naturforekomster.*

I tillegg har kyststaten enerett til å tillate og å regulere «oppføring, bruk og drift» av kunstige øyer og av innretninger og anlegg for økonomiske formål, samt eksklusiv jurisdiksjon over slike, jf. havrettskonvensjonen art. 60 (1) og (2) jf. art. 80. Det følger av art. 60 (1) at

1. *I den eksklusive økonomiske sone skal kyststaten ha enerett til å oppføre og til å tillate og regulere oppføring, drift og bruk av:*

- a) *kunstige øyer,*
- b) *innretninger og anlegg for de formål som er fastsatt i artikkel 56, og for andre økonomiske formål,*
- c) *innretninger og anlegg som kan virke forstyrrende inn på utøvelsen av kyststatens rettigheter i sonen.*

Det følger av art. 80 at art. 60 «gjelder på tilsvarende måte for kunstige øyer, innretninger og anlegg på kontinentalsokkelen». I sin «Vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip», har Utenriksdepartementets rettsavdeling drøftet adgangen til å regulere skip på norsk kontinentalsokkel med grunnlag i art. 60 jf. art. 80. Rettsavdelingen skriver følgende:

*Norske myndigheter har [...] eksklusiv jurisdiksjon over drift og bruk av innretninger og anlegg med økonomiske formål på norsk kontinentalsokkel, jf. HRK artikkel 60 (1)(b) og (2), jf. artikkel 80. Dette innebærer at norske myndigheter vil ha jurisdiksjon over skip som inngår i driften eller bruken av installasjoner på norsk sokkel. I slike tilfeller vil norske myndigheter kunne pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår.*

*Reguleringsadgangen i henhold til HRK artikkel 60, jf. artikkel 80 begrenser seg til «drift og bruk» av «innretninger og anlegg» på sokkelen. Hvorvidt norske myndigheter har jurisdiksjon over utenlandske skip som befinner seg på sokkelen, beror derfor på en tilknytningsvurdering mellom selve skipet og installasjonen. Det må foretas en konkret vurdering av om det enkelte skipets virksomhet i saklig, tidsmessig og geografisk henseende er så tett knyttet til aktivitetene på installasjonen, at skipets virksomhet må anses som en del av driften eller bruken av installasjonen. Dersom skipet inngår i driften eller bruken av installasjonene, vil skipet være underlagt norsk sokkelstatsjurisdiksjon, og dermed kunne pålegges norske lønns- og arbeidsvilkår.*

UDs rettsavdeling vurderer i brev 15. desember 2022 at det på sokkel er folkerettslig større adgang til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår ved å pålegge rettighetshavere å benytte leverandører og underleverandører som respekterer slike krav («indirekte regulering»):

*Når det gjelder indirekte regulering, må det tas utgangspunkt i norske myndigheters reguleringskompetanse som beskrevet over. Etter havretten har ingen andre rett til å drive virksomhet som kyststaten har enerett til. Av dette følger at norske myndigheter står relativt fritt når det gjelder forvaltningen av denne reguleringskompetasen, herunder hvilke rettigheter som skal tilstås andre stater og aktører. I utgangspunktet må norske myndigheter også kunne sette vilkår for å tilstå andre rettigheter for å delta i undersøkelse og utnyttelse av naturforekomstene på sokkelen samt i drift og bruk av innretninger og anlegg på sokkelen for økonomiske formål.*

*Denne retten må forstås som at den innbefatter en rett for norske myndigheter til å pålegge rettighetshavere (i de konkrete tillatelsene) kun å benytte leverandører og underleverandører som respekterer grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, inkludert norske lønns- og arbeidsvilkår, i forbindelse med både undersøkelse og utnyttelse av*

*naturforekomster på sokkelen og leveranse av tjenester tilknyttet slik virksomhet.*

*Slik regulering vil ikke krenke flaggstatens jurisdiksjon etter art. 92. Eventuelle leverandører og underleverandører vil ikke være direkte underlagt norsk regulering eller jurisdiksjon, og således vil forbli under flaggstatens jurisdiksjon (helt til de eventuelt tar del i oppføring, drift eller bruk av innretninger og anlegg på norsk sokkel og dermed faller inn under norske myndigheters direkte reguleringskompetanse).*

Det fremkommer videre av UD's vurdering at det gjelder visse skranker for norske myndigheters reguleringskompetanse, bla. at vilkårene ikke må krenke det åpne havs frihet etter art. 87 og være i samsvar med kravet om god tro og forbudet mot rettighetsmisbruk i art. 300. UD fremhever også «at stater tradisjonelt har vært tilbakeholdne med å gi reguleringer med konsekvenser for andre aktører enn dem som direkte oppfører, drifter og bruker innretninger og anlegg på egen sokkel», og at dette kan bli møtt med innsigelser fra flaggstater.

## **5.4 EØS-rett**

Departementet har i 2022-forslaget punkt 5.3 redegjort for sin vurdering av EØS-retten av betydning for saken. Sentralt for vurderingen er forordning 3577/92 (kabotasjeordningen) og forordning 4055/86 som innfører prinsippet om fri bevegelse for sjøtransporttjenester i det indre markedet.

Kabotasjeordningen inneholder en spesialregulering i artikkel 3 som angir at «alle spørsmål med hensyn til besetning» henholdsvis er vertsstatens og flaggstatens ansvar, avhengig av hva slags type kabotasjeferd det er snakk om. Departementet har lagt til grunn formuleringen «alle spørsmål med hensyn til besetning» må forstås slik at den omfatter spørsmål med hensyn til besetningens sammensetning, antall og kvalifikasjoner, men ikke regulering av f.eks. den enkeltes lønnsvilkår. Formuleringen kan imidlertid også tolkes slik at det enkelte besetningsmedlemmets lønns- og arbeidsvilkår er omfattet. Rettstilstanden anses her som uavklart, og departementet vil ha nærmere dialog med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om bla. denne bestemmelsen. Det fremgår av forordningens artikkel 9 at ESA skal rådspørres før det vedtas lover og forskrifter som er nødvendige for å gjennomføre forordningen.

Det ble videre vurdert at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne utgjøre en restriksjon av prinsippet om fri bevegelse for tjenester, men at nærmere bestemte krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, herunder krav om norsk lønn, vil kunne

rettferdiggjøres i legitime hensyn. Både hensynet til beskyttelse av arbeidstakere og hensynet til rettferdig konkurranse er slike legitime hensyn.

Departementet holder i hovedsak fast ved sin tidligere vurdering av EØS-retten, og vil i det følgende gjenta de viktigste delene av denne vurderingen.

#### **5.4.1 Overordnet utgangspunkt**

EØS-avtalen gjør Norge og de øvrige EFTA-statene som er med i EØS-avtalen til en integrert del av det indre marked i EØS, sammen med EUs medlemsstater. EØS-avtalen artikkel 126 slår fast at avtalen gjelder «på de territorier hvor Traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap anvendes på de vilkår som er fastsatt i den nevnte traktat, og på Island, Fyrstedømmets Liechtenstein og Kongeriket Norges territorium». Det er norsk syn at begrepet «territorium» skal forstås i samsvar med folkeretten, slik at EØS-avtalens geografiske virkeområde omfatter Norges landterritorium, indre farvann og sjøterritorium, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav.

Kjernen i reglene om det indre marked er et prinsipp om fri bevegelighet for varer, tjenester, personer og kapital, og et tilhørende forbud mot forskjellsbehandling og restriksjoner.

EØS-avtalen artikkel 36 innfører prinsippet om fri bevegelighet for tjenester. Transporttjenester, herunder sjøtransporttjenester, er imidlertid ikke omfattet av de alminnelige reglene om fri bevegelighet for tjenester, og det følger av EØS-avtalens artikkel 38 at adgangen til å yte tjenester på transportområdet skal reguleres av bestemmelsene i avtalens del III kapittel 6. I kapittel 6 undergis transport med jernbane, på vei og innlands vannvei en særlig regulering, jf. EØS-avtalen artikkel 47 nr. 1. Videre inneholder vedlegg XIII særlige bestemmelser for alle transportgrener.

For sjøtransport er tjenestefrihet mellom avtalepartene og mellom avtalepartene og tredjeland innført og nærmere regulert ved rådsforordning 4055/86 for sjøtransport mellom medlemsstater (og mellom medlemsstater og tredjestater) og ved rådsforordning 3577/92 for sjøtransport i medlemsstatene (kabotasjeordningen). Begge forordningene er innlemmet i vedlegg XIII og gjennomført i norsk rett ved lov om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport (lov om sjøtransporttjenester) av 12. april 1992. For andre maritime tjenester følger prinsippet om fri bevegelighet for tjenester av EØS-avtalen art. 36.

Ved utøvelsen av retten til fri bevegelighet for tjenester gjelder i utgangspunktet *hjemstatsprinsippet*. Det innebærer at tjenesteyter som utgangspunkt skal forholde seg til hjemstatens rett, det vil si de rettsregler som gjelder i den medlemsstat der

tjenesteyter er etablert. Krav om overholdelse av vertsstatens rett, det vil si retten i det land der tjenesten ytes, vil kunne bli ansett som en restriksjon på fri bevegelighet.

EØS-rettslig regulering med hensyn til skip baserer seg, i tråd med folkeretten, imidlertid på *flaggstatsprinsippet*. Dette innebærer at tjenesteyter med skip som utgangspunkt skal forholde seg til flaggstatens regler, og ikke nødvendigvis hjemstatens regler, dvs. der tjenesteyter er etablert. Flaggstasprinsippet følger av FNs havrettskonvensjon av 1982 (UNCLOS), som EU har tiltrådt, og innebærer at det er flaggstaten som har ansvaret for å fastsette regler «over skipets fører, offiserer og mannskap, i administrative, tekniske og sosiale spørsmål som gjelder skipet», jf. havrettskonvensjonen artikkel 94 punkt 2 bokstav b. På samme måte som over vil et krav om overholdelse av vertsstatens rett kunne bli ansett som en restriksjon på fri bevegelighet.

På enkelte områder har vertsstaten en plikt til å sikre arbeidstakere utsendt fra tjenesteyter i en annen EØS-medlemsstat bestemte rettigheter. Dette følger av direktiv 96/71/EF (Utsendingsdirektivet). Utsendingsdirektivet regulerer situasjonen der et foretak etablert i én medlemsstat yter tjenester på en annen medlemsstats territorium og i denne forbindelse tar med seg arbeidsstyrken sin. Direktivet får imidlertid ikke anvendelse på «foretak i handelsflåten med hensyn til skipsbesetningen». Handelsflåten omfatter etter alminnelig forståelse alle skip som brukes i næringsvirksomhet.

Både regulering som innebærer forskjellsbehandling til skade for tjenesteyter fra en annen EØS-medlemsstat og øvrige restriksjoner på fri bevegelighet av tjenester vil i utgangspunktet være i strid med prinsippet om fri bevegelighet. EU-domstolen har i sak C-55/94 Gebhard avsn. 37 slått fast at «restriksjon» omfatter:

*«nationale foranstaltninger, der kan hæmme udøvelsen af de ved traktaten sikrede grundlæggende friheder eller gøre udøvelsen heraf mindre tiltrækkende».*

Regulering knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip registrert i en annen EØS-medlemsstat vil trolig utgjøre restriksjoner på fri bevegelighet, dersom de medfører økte utgifter eller ulemper for tjenesteytere fra andre medlemsstater. EU-domstolen har blant annet i saker C-549/13 Bundesdruckerei og C-115/14 RegioPost slått fast at krav til minstelønn vil være å anse som en restriksjon i strid med prinsippet om fri bevegelighet.

Restriksjoner kan like fullt være tillatt dersom de kan begrunnes etter læren om tvingende allmenne hensyn.

For skip i kabotasjefart, innebærer spesialregelen i kabotasjeforordningen artikkel 3 at norsk regulering av lønns- og arbeidsvilkår på EØS-registrerte skip også må vurderes opp mot denne. Artikkel 3(1) fastslår at «spørsmål med hensyn til besetning» tilligger flaggstaten ved fastlandskabotasje. Det åpnes ikke for unntak, og det vil ikke være anledning til å begrunne regulering som faller innenfor virkeområdet til artikkel 3(1) i den ulovfestede læren om legitime allmenne hensyn.

#### **5.4.2 Nærmere om kabotasjeforordningen**

Kabotasjeforordningens formål er å oppheve restriksjonene på adgangen til å yte sjøtransporttjenester internt i medlemsstatene og innføre det indre marked på denne sektoren. Adgangen til å yte tjenester gjelder for «EF-skipsredere med fartøyer som er registrert i en medlemsstat og fører denne medlemsstatens flagg». Forordningen regulerer tjenester som innebærer transport av passasjerer og/eller varer sjøveien mellom to steder innenfor en medlemsstat.

Forordningens virkeområde fremgår av artikkel 1 og 2. Det fremgår i artikkel 1(1) at skip registrert og flagget i en EØS-medlemsstat, som oppfyller alle vilkår for å utføre kabotasje i denne medlemsstaten, skal ha adgang til å yte sjøtransporttjenester i en annen medlemsstat (maritim kabotasje). Etter artikkel 2(1) omfatter forordningen fastlandskabotasje, forsyningstjenester offshore og øykabotasje.

Medlemsstatene kan i utgangspunktet ikke innføre restriksjoner på friheten til å tilby kabotasjetjenester. Det er imidlertid tre unntak; medlemsstater kan 1) pålegge regler med hensyn til besetning på skip som er mindre enn 650 brt og på skip som utfører øykabotasje (utenom lasteskip over 650 brt på vei til eller fra utenlandsk havn), jf. artikkel 3, 2) pålegge offentlig tjenesteforpliktelser og inngå kontrakter om offentlige tjenester, jf. artikkel 4, samt 3) be Kommisjonen om å innføre beskyttelsestiltak for å avhjelpe alvorlige forstyrrelser i det indre marked, jf. artikkel 5.

I artikkel 3 fremgår ansvarsfordelingen mellom flaggstat og vertsstat for «alle spørsmål med hensyn til besetning» med hensyn til fastlandskabotasje, herunder cruise, og øykabotasje. De relevante delene av bestemmelsen lyder:

##### *Artikkel 3*

*1. For fartøyer som utfører fastlandskabotasje, og for cruise fartøyer skal alle spørsmål med hensyn til besetning være ansvaret til den stat der*

*fartøyet er registrert (flaggstaten), med unntak av fartøyer på under 650 brt, som kan undergis vilkårene i vertsstaten.*

*2. For fartøyer som utfører øykabotasje, skal alle spørsmål med hensyn til besetning være ansvaret til den stat der fartøyet utfører en sjøtransporttjeneste (vertsstaten).*

*3. For lastefartøyer på over 650 brt som utfører øykabotasje, skal imidlertid alle spørsmål med hensyn til besetning fra 1. januar 1999 være ansvaret til den stat der fartøyet er registrert (flaggstaten), dersom den aktuelle reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat.*

For fastlandskabotasje tilligger ansvaret for «alle spørsmål med hensyn til besetning» flaggstaten, jf. artikkel 3(1), og det vil være i strid med forordningen at vertslandet, her Norge, innfører regulering som er omfattet av denne formuleringen.

Departementet har i 2022-forslaget vurdert at formuleringen må forstås slik at den omfatter spørsmål med hensyn til besetningens sammensetning, antall og kvalifikasjoner, det vil si operasjonelle og bemanningsmessige forhold knyttet til driften av skipet, men ikke regulering av sjøfolkenes lønnsvilkår og sosiale rettigheter. I vurderingen er det blant annet sett hen til bestemmelsens kontekst, formål og forhistorie. Det ble samtidig påpekt at også motsatt konklusjon har vært hevdet, og at det nøyaktige innholdet må anses uavklart inntil det eventuelt foreligger en avklarende dom fra EU- eller EFTA-domstolen som tar stilling til om lønns- og arbeidsvilkår for besetningen er omfattet. Herunder har Europakommisjonen i en uttalelse om hvordan kabotasjeforordningen skal tolkes med hensyn til vertstatens kompetanse etter artikkel 3(2) angitt at bestemmelsen kan omfatte minstelønnsbestemmelser.<sup>27</sup>

Departementet fastholder sin tidligere vurdering, og vurderer at kabotasjeforordningen artikkel 3 ikke omfatter krav om lønn. Det betyr at krav om norsk lønn også når det gjelder skip som utfører fastlands- og øykabotasje må vurderes i henhold til de alminnelige reglene om fri bevegelse.

Departementet vil ha nærmere dialog med ESA om den EØS-rettslige vurderingen knyttet til forståelsen av artikkel 3.

---

<sup>27</sup> Communication from the Commission on the interpretation of Council Regulation (EEC) No 3055/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), COM (2014)232 final, se pkt. 4.1

### 5.4.3 Restriksjon av tjenestefriheten

Utgangspunktet for sjøtransport i EØS-retten er flaggstatsprinsippet og tjenestefrihet, slik det følger av artikkel 36 i EØS-avtalen. Det betyr at det i utgangspunktet ikke kan pålegges restriksjoner og at det er flaggstatens regulering som gjør seg gjeldende på de områder der tjenestefrihet er innført gjennom forordningene 3577/92 og 4055/86. Et krav om norske lønnsvilkår for skip fra andre EØS-stater som utfører maritim kabotasje vil etter en konkret vurdering kunne bli ansett som en slik restriksjon.

En eventuell restriksjon vil likevel kunne være i overensstemmelse med Norges EØS-rettslige forpliktelser etter den ulovfestede læren om tvingende allmenne hensyn. Dette vil avhenge av om restriksjonen er lovlig, ved at den (i) ivaretar et legitimt allment hensyn og er (ii) egnet og (iii) nødvendig for å fremme et slikt hensyn.

EU-domstolen har i sin praksis anerkjent hensynet til sosial beskyttelse av arbeidstakere som et slikt allment hensyn som kan begrunne en restriksjon på den frie tjenestebevegelse.<sup>28</sup> Også hensynet til rettferdig konkurranse er anerkjent som allment hensyn.<sup>29</sup> I en konkret vurdering av om tiltaket er forholdsmessig, må det både vises at tiltaket er egnet til å oppnå slik sosial beskyttelse av arbeidstakere, og at det er nødvendig, dvs. at denne beskyttelsen ikke kan nås med mindre inngripende virkemidler. UD har i brev av 25. november 2020<sup>30</sup> til det partssammensatte maritime utvalget utdypet følgende:

*Det beror på en konkret vurdering om slike tiltak likevel er i overensstemmelse med EØS-rettens krav til legitime formål og forholdsmessighet. I vurderingen inngår som nevnt konkrete avveininger av om tiltaket er egnet til å oppnå formålet (i vår sak er det nærliggende at formålet er sosial beskyttelse av arbeidstakere), og at tiltaket er nødvendig for å oppnå formålet, dvs. at beskyttelsen ikke kan nås med mindre inngripende virkemidler. EFTA-domstolen formulerte i E-4/04 Pedicel kravet til nødvendighet som at «den samme målsettingen ikke like effektivt kunne oppnås ved tiltak som i mindre grad hindrer samhandelen innen EØS», jf. avsnitt 56. Det alternative tiltaket må imidlertid være realistisk tilgjengelig.*

---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Se for eksempel sak C-60/03 *Wolff og Muller* avsnitt 35 og 41–42.

<sup>30</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-11-ud-brev.pdf>



*At det alternative tiltaket må være minst like effektivt som middel til å oppnå målsetningen, innebærer dessuten at dette ikke bare må være egnet, men like godt eller bedre egnet enn det aktuelle tiltaket.*

*Videre vil det i en proporsjonalitetsvurdering ligge at tiltaket må være nødvendig og egnet, samt at det må forfølge det legitime formålet tiltaket søker å oppnå på en konsistent og systematisk måte, jf. E-8/17*

*Kristoffersen. Hvordan vurderingen faller ut, vil i praksis bero på det hensynet som forfølges, utformingen av de aktuelle vilkårene, og de konkrete forhold i saken.*

*EU-domstolen har i enkelte tilfeller foretatt en egen forholdsmessighetsvurdering (proporsjonalitet stricto sensu), der det ses på om inngrepet er så stort at det står i et urimelig forhold til denne målsetningens betydning. Her avveies den aktuelle EØS-statens interesse i å oppnå den konkrete målsetningen opp mot den felles EØS-interessen i å sikre den frie bevegeligheten.*

Om det er forholdsmessig å stille krav om norsk lønn til EØS-registrerte skip, samt krav til rettighetshavere med hensyn til off-shore kabotasje, må vurderes konkret. Ved spørsmål om allmenngjøring av norsk tariffavtaler for innenriks skipsfart vil denne vurderingen endelig tilligge Tariffnemnda, mens det for krav til rettighetshaver vil være regjeringen som gjør denne vurdering i forbindelse med utformingen av de konkrete kravene i forskrift.

Departementet har i sitt tidligere lovforslag lagt til grunn at et krav om norsk lønn vil være egnet og nødvendig for å oppnå sosial beskyttelse for sjøfolk i norsk innenriksfart og på skip som yter maritime tjenester på norsk sokkel. Det vil samtidig hindre at urimelig lav lønn benyttes som illojalt konkurransefortrinn.

#### *Egnethet*

For at en eventuell restriksjon som krav om norsk lønn på skip i innenriksfart skal kunne tillates etter EØS-lovgivningen, må kravet være egnet til å ivareta det angitte beskyttelsesnivået for arbeidstakerne.

Departementet vurderer at allmenngjøring er et egnet virkemiddel for å gjennomføre et krav om norsk lønn, og at det vil kunne beskytte arbeidstakere mot urimelig lav avlønning og forhindre at lav lønn benyttes som illojalt konkurransefortrinn. Det vurderes at krav til rettighetshavere er et egnet virkemiddel når det gjelder maritim tjenesteyting forbundet med annen havbasert næringsvirksomhet.

## *Nødvendighet*

For at en eventuell restriksjon skal være lovlig, kan kravet ikke være mer inngripende enn nødvendig for å oppnå målet bak den påtenkte reguleringen.

Departementet har merket seg flere høringsinnspill som argumenterer for at det ikke er behov for å beskytte utenlandske arbeidstakere, ettersom arbeidstakerne kun befinner seg om bord på skipet og ikke vil ha noen utgifter knyttet til oppholdet i Norge. Herunder vil kost og losji være omfattet av arbeidsforholdet.

Etter departementets syn er det utslagsgivende at sjøfolkene på skip i innenriksfart har en tilknytning til Norge gjennom å utføre arbeid i norsk farvann, og hvor prinsippet om likebehandling tilsier en rett til norsk lønn. Det vil da ikke ha betydning hvor store utgifter arbeidstakerne faktisk har forbundet med sitt arbeidsopphold i Norge, herunder om arbeidsgiver dekker deler av utgiftene, eller om norsk lønn er nødvendig sett hen til arbeidstakerens levekostnader på hjemstedet. Et krav om norsk lønn vil derimot være nødvendig for å sikre arbeidstakerne lik lønn for arbeid som utføres i Norge.

Situasjonen for sjøfolk på skip i innenriksfart er sammenlignbar med den til utsendte arbeidstakere i andre bransjer, der virksomheter skal sikre arbeidstakernes lønns- og arbeidsvilkår på grunnlag av prinsippet om likbehandling.<sup>31</sup> Selv om utsendingsdirektivet ikke er gitt anvendelse på skipsfarten, er hensynene som ligger til grunn for direktivet overførbare.

Departementet vurderer at like lønnsvilkår er grunnleggende for å sikre utenlandske sjøfolks rettigheter når de har arbeidsoppdrag i Norge. Andre arbeidsvilkår, blant annet ferie- og avspaseringsordninger vurderes derimot å gå lenger enn det som er nødvendig for å oppnå formålet, og hvor krav vil kunne få direkte betydning for skipets drift og bemanning.

En avgjørende forskjell fra vårt tidligere forslag er at Tariffnemnda må gjøre en konkret vurdering av om utenlandske arbeidstakere vil komme til å utføre arbeid på vilkår som er samlet sett dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler, og om det er nødvendig å treffe vedtak om allmenngjøring. Som vist i punkt 4.3 vil Tariffnemnda herunder måtte gjøre en selvstendig EØS-rettslig vurdering.

---

<sup>31</sup> Se utsendingsdirektivet art. 3.

Som nevnt over vil departementet for øvrig ha nærmere dialog med ESA om EØS-rettslige spørsmål, herunder vurderinger knyttet en eventuell restriksjon av tjenestefriheten.

## 5.5 Andre folkerettslige forpliktelser

Departementet viser til sin tidligere vurdering i 2022-forslaget pkt. 5.4 og 5.5 når det gjelder internasjonal handelsrett og handels- eller skipsfartsavtaler som Norge er bundet av. Departementet vurderer at norske handelsrettslige forpliktelser ikke vil være til hinder for at Norge åpner for muligheten til å allmenngjøre tariffavtaler som gjelder i innenriksfart, eller stille krav til rettighetshavere på sokkel. Herunder vurderes at krav om norsk lønn vil være i tråd med gjeldende forpliktelser om markedsadgang og nasjonal behandling som fremgår av både WTOs tjenesteavtale (GATS) og Norges frihandelsavtaler.<sup>32</sup>

Reguleringen av handel med tjenester i GATS er basert på generelle regler i avtalens hoveddel, samt sektorspesifikke vedlegg. Norge er blant landene som har bundet seg spesifikt til å la bestemmelser om nasjonal behandling og markedsadgang gjelde for internasjonal sjøtransport, hjelpetjenester og tilgang til og bruk av havnefasiliteter. Det har tidligere pågått forhandlinger om et eget vedlegg for maritime transporttjenester, men dette har ikke ført frem. WTOs Tjenesteråd vedtok i 1996 en beslutning om maritime transporttjenester der medlemmene forplikter seg til en såkalt «stand-still»-forpliktelse inntil slutføring av forhandlingene.<sup>33</sup> Stillstandsklausulen som kommer til uttrykk i beslutningens punkt 7 pålegger WTOs medlemmer å avstå fra å gjennomføre nye, mer restriktive tiltak som påvirker handelen med maritime transporttjenester, annet enn på gitte vilkår, eller som forbedrer medlemslandenes forhandlingsposisjon. Etter departementets syn relaterer forhandlingene om et eget vedlegg for maritime transporttjenester, og stillstandsklausulen i den forbindelse, seg til internasjonale sjøtransporttjenester og ikke til regulering av kabotasje. Departementet antar at krav om norsk lønnsvilkår uansett vil være i tråd kravet om bestevilkårsbehandling i GATS art. II.

---

<sup>32</sup> <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/frihandelsavtaler/partner-land/id438843/>

<sup>33</sup> Decision on maritime transport services, 28.juni 1996, S/L/24. Se også GATS vedlegg om forhandlinger om sjøtransporttjenester.

Departementet viser for øvrig til at Norge har et trettitalls avtaler med ulike land vedrørende skipsfart. I hovedsak regulerer avtalene internasjonal skipsfart og adgang til innenriksfart på like betingelser. Departementet vurderer at ingen avtaler gir andre flaggstater rett til å drive innenriksfart eller yte maritime tjenester offshore med utenlandske lønnsbetingelser, og det vil etter vårt syn ikke være behov for å gå i nærmere dialog med avtaleparter eller reforhandle avtaler for å sikre samsvar med det foreliggende forslaget.

## **6 Forslag til endringer i allmenngjøringsloven**

### **6.1 Innledning**

Departementet vil i det følgende beskrive endringene som foreslås for å utvide allmenngjøringslovens virkeområde. Sammenlignet med 2022-forslaget består endringen i hovedsak i at man for skip i innenriksfart ønsker å legge til rette for at partene skal kunne begjære allmenngjøring av tariffavtaler, snarere enn at departementet eller Sjøfartsdirektoratet fastsetter nærmere forskrift om norsk lønn. Det vises til vurderingene i pkt. 2.4.1 om at en utvidelse av virkeområdet til allmenngjøringsordningen for skip i innenriksfart vil være i samsvar med praksis for hvordan lønns- og arbeidsvilkår reguleres i Norge.

Skip i innenriksfart er en samlebetegnelse på skipsfartsaktivitet som skjer mellom norske havner på fastlandet og i norsk farvann, og vil omfatte kystfart, cruise og andre maritime tjenester. En viktig presisering med hensyn til cruiseskip er at det er tiden mellom norske havner, og ikke tiden i norsk farvann, som skal være bestemmende for om skipet i det vesentligste er i norsk innenriksfart. I likhet med tidligere forslag vil forslaget ikke omfatte skipsfartsaktivitet på Svalbard.

Departementet foreslår at Sjøfartsdirektoratet gis myndighet til å føre tilsyn med at vilkår som følger av vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip blir overholdt.

### **6.2 Allmenngjøring av tariffavtaler**

Tariffnemnda kan, på grunnlag av begjæring fra en av partene i den aktuelle avtalen, fatte vedtak om at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art avtalen omfatter, i en bransje eller en del av en bransje, jf. allmenngjøringsloven § 5.

Parten som krever begjæring om allmenngjøring må legge frem dokumentasjon som gir «grunn til å tro» at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for

vedkommende sted og yrke, jf. § 5 annet ledd. Departementet viser til situasjonsbeskrivelsen i punkt 3.3 om at blant annet fraktefarten langs kysten og cruise domineres av utenlandskregistrerte skip, hvor de ansatte kan ha betydelig lavere lønnsnivå enn det som er vanlig på NOR-registrerte skip. Det vises også til at markedet for skipsfartstjenester i norske farvann og på norsk sokkel er åpent for internasjonal konkurranse, og at det på den måten i de fleste tilfeller vil være en mulighet for å unngå norsk lønnsnivå ved å seile med utenlandsregistrerte skip.

En «landsomfattende» tariffavtale er ifølge forarbeidene «en tariffavtale som ikke er begrenset til deler av landet og som vanligvis omfatter flere virksomheter», jf. Ot.prp. 88 (2008-2009) s. 13. Det kan være flere aktuelle tariffavtaler i en bransje. I forarbeidene til loven angis at det er «den dominerende avtalen innen bransjen» som skal legges til grunn. Med dette siktes det til «den avtalen som flest arbeidstakere er direkte bundet av», jf. Ot.prp. nr. 26 (1992-93) s. 35.

Med landsomfattende tariffavtaler for innenriks skipsfart siktes det til tariffavtalene som gjelder for NOR-registrerte skip som er engasjert i samme type virksomhet. Det vises til omtalen av maritimt regelverk i punkt 4.2, hvoretter det vil være disse avtalene som er representative for norsk lønnsnivå på skip.

Departementet legger til grunn at det vil gjelde flere ulike tariffavtaler for skip i innenriksfart. Herunder kan det være ulike tariffavtaler på passasjer- og lasteskip, og det kan være forskjellige overenskomster for ulike aktiviteter/segmenter. Det kan også være ulike behov med tanke på om det er avtaler som bør allmenngjøres. Ved å utvide allmenngjøringslovens virkeområde, vil Tariffnemnda, etter anmodning fra en av partene i avtalen, kunne vurdere nærmere hvilke landsomfattende tariffavtaler som gjelder for skip i innenriksfart, herunder hva som gjelder for ulike skip eller aktivitet, og om det blant disse er avtaler som bør gis allmenn anvendelse. Tariffnemndas kompetanse til å fatte vedtak om at en NOR-tariffavtale skal gjelde for alle arbeidstakere gjelder likevel bare innenfor lovens virkeområde og vil kun gjelde skip i innenriksfart som fremgår av definisjonen.

Som vist i punkt 4.3 er det i dag begrenset adgang til å begjære allmenngjøring på skip, og kun for skip som er registrert i NOR-registeret. Utvidelsen av allmenngjøringslovens virkeområde til å omfatte alle skip i innenriksfart, betyr at skip vil omfattes uavhengig av register, herunder skip registrert i norsk internasjonalt register (NIS) og i utenlandsk register. På disse skipene vil det ofte arbeide utenlandske sjøfolk med gyldige tariffavtaler i henhold til flaggstatens regler. Departementet legger til grunn at en eventuell allmenngjøring av norske tariffvilkår ikke vil endre ved sjøfolkenes allerede inngåtte tariffavtaler, men at slike vilkår eventuelt vil komme som særlige forpliktelser for arbeidsgiver, og særlige minstevilkår for arbeidstakeren, i perioden skipene er i

norsk innenriksfart. Det vises for øvrig til departementets gjennomgang av allmenngjøringsloven, og forholdet til blant annet organisasjonsfriheten og vern av organisasjonsretten i punkt 4.3.

### **6.3 Skip i innenriksfart**

Departementet foreslår å utvide allmenngjøringslovens virkeområde i § 2 nr. 2 til å gjelde for arbeidstakere på skip i innenriksfart som er registrert enten i norsk eller utenlandsk skipsregister. Med skip i innenriksfart menes skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner på fastlandet, cruiseskip som i det vesentlige seiler mellom norske havner på fastlandet og skip som yter andre maritime tjenester i territorialfarvannet ved fastlandet. Dette innebærer at skipsfart mellom havner på Svalbard, mellom norsk havn på fastlandet og Svalbard, eller i farvannet ved Svalbard, ikke omfattes. Forslaget reflekterer i hovedsak 2022-forslaget §§ 5-7 og anbefalingene til Holmefjordutvalget.

I forslaget avgrenses mot skip i utenriksfart. For skip som anløper utenlandsk havn før eller etter seilas mellom norske havner, så regnes disse for å være i innenriksfart i perioden fra de forlater første norske havn til de anløper siste norske havn. Med andre ord vil et skip som seiler fra utenlandsk havn til norsk havn ikke omfattes, ettersom dette er å anse som en utenriksseilas, mens påfølgende seilas mellom norske havner vil omfattes.

#### **a) Kystfart**

Departementet foreslår for det første å omfatte skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner på fastlandet, med unntak for skip som utelukkende tar om bord last eller passasjerer som skal til eller kommer fra utenlandsk havn. Dette er innholdsmessig i tråd med Holmefjordutvalgets anbefaling:

*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 losses 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.<sup>34</sup>*

Følgende skip foreslås omfattet i ny allmenngjøringsloven § 2 nr. 2 andre ledd bokstav a:

*Skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner på fastlandet. Dette gjelder likevel ikke skip som utelukkende setter i land last eller passasjerer som kommer fra utenlandsk havn, eller som utelukkende tar om bord last eller passasjerer som skal til utenlandsk havn.*

Forslaget tar sikte på å omfatte tradisjonell kystfart mellom norske havner, og vil blant annet gjelde lasteskip som frakter stykkgoods eller bulk, se beskrivelsen i punkt 3.3.1. Det legges til grunn at passasjerskip i fast rute i hovedsak opererer i henhold til offentlige anbudskontrakter og er registrert i NOR.

Skip som utelukkende tar om bord last eller passasjerer i flere norske havner som skal til utenlandsk havn, eller motsatt, skip som kommer fra utenlandsk havn og utelukkende setter i land last eller passasjerer i flere norske havner, anses ikke å gå i innenriksfart. Slike skip anses for å gå i utenriksfart, nærmere bestemt europeisk nærskipfart, og er eksplisitt unntatt fra definisjonen. Denne type transport betegnes gjerne som frakt av partslaster, hvilket innebærer at last fra utlandet typisk fordeles over flere norske havner, men samtidig slik at det ikke tas egne laster mellom norske havner. Dersom skipene tar laster også mellom norske havner, vil dette omfattes av lovforslaget.

---

<sup>34</sup> Holmefjordutvalget s. 43

## **b) Cruise**

Departementet foreslår for det andre å omfatte cruiseskip som i det vesentlige seiler mellom norske havner på fastlandet, i tråd med Holmefjordutvalgets anbefaling:

*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 kysttruten. 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 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 cruisereederier legger om sine anløp.<sup>35</sup>*

Følgende skip foreslås omfattet i ny allmenngjøringsloven § 2 nr. 2 andre ledd bokstav b:

*Cruiseskip som mer enn halvparten av seilasen målt i tid seiler mellom norske havner på fastlandet. Dette omfatter også cruiseskip som utelukkende opererer ut fra én norsk havn.*

I motsetning til kystfart, der det fraktes last eller passasjerer mellom norske havner, kjennetegnes cruisefart mellom norske havner av at passasjerer er med på en rundreise der flere havner anløpes, og uten at det er et transportformål. Cruise er som vist i pkt. 3.3.2 fornøyelsesreiser med skip der de reisende besøker flere destinasjoner underveis. Etter departementets syn er det å regne som et innenriks cruise når seilasen i hovedsak foregår mellom norske havner. Forslaget innebærer at landsomfattende tariffavtaler som gjelder for NOR-registrerte skip i disse situasjonene kan allmenngjøres, og dette vil i så fall få virkning i den perioden skipet utfører innenriks cruise.

For cruiseskip er en viktig endring fra tidligere forslag at det er tiden mellom norske havner som er avgjørende med hensyn til om de mer enn halvparten av tiden seiler mellom norske havner, og ikke tiden i norsk farvann. Dette betyr at tiden regnes fra cruiseskip forlater første norske havn og frem til de anløper siste norske havn, inklusive

---

<sup>35</sup> Holmefjordutvalget s. 44



tiden som tilbringes i norske havner underveis på innenriksseilasen. Utgjør denne tiden over 50% av seilasen, regnes cruiseskipet for å være i innenriksfart, og eventuelle allmenngjorte vilkår vil da gjelde i tiden skipet seiler i innenriksfart.

### **c) Andre maritime tjenester**

Departementet foreslår for det tredje å omfatte skip som yter andre maritime tjenester i norsk farvann som følger fastlandet, i tråd med Holmefjordutvalgets anbefaling:

*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.  
(...)*

*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.<sup>36</sup>*

Følgende skip foreslås omfattet i ny allmenngjøringsloven § 2 nr. 2 andre ledd bokstav c:

*Skip som yter andre maritime tjenester i norsk territorialfarvann ved fastlandet.*

Skip som utfører andre maritime tjenester vil i hovedsak være skip som ikke utfører transportoppdrag, men hvor skipet benyttes i forbindelse med arbeidsoperasjoner. Dette kan blant annet være maritime tjenester i havn eller tilknyttet havbruksinstallasjoner som befinner seg i norsk farvann. For sistnevnte vil samtidig et krav til rettighetshaver bli innført, se nærmere punkt 7 nedenfor, hvoretter det er lite trolig at allmenngjøring blir nødvendig.

Det kan også tenkes andre maritime tjenester som utføres i norsk farvann. Herunder viste Holmefjordutvalget til skip som brukes som hotellskip. Departementet viser likevel til at skip som i lengre perioder utøver slik stasjonær virksomhet vil kunne være

---

<sup>36</sup> Holmefjordutvalget s. 44

omfattet av arbeidsmiljøloven, da det kan dreie seg om virksomhet som ikke er å anse som sjøfart, jf. arbeidsmiljøloven § 1-2.

### ***Unntak for arbeidstakere på visse skip***

Forslaget avgrenses mot arbeidstakere på «fiske- og fangstfartøy, på skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, eller på andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet». Bakgrunnen for forslaget er at arbeidstakere på slike fartøy er omfattet av særskilt regelverk.

I denne sammenhengen vises særlig til at fiskerne ikke er ordinære lønsmottakere. Lønssystemet for fiskere er basert på lott, dvs. at hver fisker skal ha en andel av de verdier som i fellesskap skapes på sjøen. I tillegg vil enkelte stillinger lønnes som hyre, eventuelt at hyren utgjøre et tillegg til lotten. I skatte- og trygdesammenheng er fiskere definert som selvstendig næringsdrivende. Dette gjelder både mannskap og båteiere. Valget om en slik definert status ble i sin tid valgt ut fra at fiske er en fangstbasert næring hvor inntektene svinger i takt med naturgitte forhold. Det er etablert en rekke særordninger som er tilpasset fiskernes situasjon, herunder fiskerpensjon, garantilott, fiskerfradrag m.m.

### ***Andre unntak***

Departementet foreslår i motsetning til tidligere lovforslag ingen ytterligere forskriftsbestemmelse som gir departementet adgang til gjøre unntak for visse skip som frakter last mellom norske havner.

## **6.4 Allmenngjøringsvedtakets innhold**

Et vedtak om allmenngjøring vil gjelde de deler av tariffavtalen som regulerer de enkelte arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår, jf. allmenngjøringsloven § 6. Det følger av forarbeidene at det er de «individuelle bestemmelsene som f. eks lønn, overtid, arbeidstid ol», jf. Ot.prp. nr. 26 (1992-93) s. 35. Tariffnemnda skal «i hver enkelt sak vurdere og ta stilling til hvilke bestemmelser som bør omfattes av vedtaket for at arbeidstakere skal være sikret likeverdige lønns- og arbeidsvilkår», jf. Ot.prp. nr. 26 (1992-93) s. 21. Utgangspunktet for denne vurderingen vil være lovens formål.

For vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip i innenriksfart foreslår departementet en presisering om at Tariffnemnda kun kan treffe vedtak om allmenngjøring av de deler av tariffavtalen som gjelder lønnsvilkår, og ikke øvrige arbeidsvilkår. Dette henger sammen med at øvrige arbeidsvilkår kan ha nær sammenheng med operasjonelle og bemanningsmessige forhold på skipet, og hvor allmenngjøring av slike vilkår også vil kunne få virkning utover tiden de er i norske

farvann. For eksempel vil regler om rotasjon- og avspaseringsordninger for NOR-registrerte skip kunne medføre at utenlandske skip måtte hatt en helt annen bemanning, gjerne et ekstra skift med ansatte.

I særlige tilfeller kan nemnda fastsette andre lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av avtalen, jf. allmenngjøringsloven § 6 ledd andre punktum. Denne adgangen må ses i sammenheng med at det ikke skal allmenngjøres i større utstrekning enn nødvendig for å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har. I forarbeidene er det fremhevet at nemnda skal ha en viss fleksibilitet for de tilfeller der hele eller deler av tariffavtalen ikke egner seg for allmenngjøring, for eksempel der avtalen ikke har bestemmelser om lønn eller der lønnsbestemmelsene i avtalen ligger vesentlig høyere enn gjennomsnittsnivået i en bransje, jf. Ot.prp. nr. 88 (2008-2009) s. 14. I enkelte bransjer finnes det overenskomster med normallønnsavtaler, dvs. at det innenfor avtaleområdet ikke er adgang til å inngå lokale avtaler som gir høyere avlønning enn det overenskomsten selv åpner for. I slike tilfeller vil det være opptil Tariffnemnda å avgjøre hvilke lønnssetninger som skal legges til grunn for allmenngjøring. Et eksempel på en slik avgjørelse er Tariffnemndas vedtak av 21. juni 2011 om fastsettelse av forskrift om allmenngjøring av Overenskomst for Renholdsbedrifter 2010-2012.<sup>37</sup>

I utgangspunktet gjelder lønns- og arbeidsvilkårene som er fastsatt i Tariffnemndas vedtak som ufravikelige minstevilkår i arbeidsforholdet, jf. allmenngjøringsloven § 6 siste ledd. Samtidig er arbeidstakere på skip i flere land fritatt for inntektsskatt, og vil samlet sett ha høyere lønn enn norske arbeidstakere etter skatt. I de konkrete allmenngjøringsforskriftene fremgår normalt at forskriften kan fravikes dersom arbeidstaker samlet sett er omfattet av gunstigere lønns- og arbeidsvilkår etter avtale, eller etter det lands rett som ellers gjelder for arbeidsforholdet. Det betyr at lønns- og arbeidsvilkårene kan avvike fra forskriften på ett eller flere punkter, hvis vilkårene samlet sett er minst like gunstige som de vilkårene som følger av forskriften. Det må gjøres en konkret helhetsvurdering av arbeidsforholdet.

Tariffnemnda har i sin tolkningsuttalelse av 11. februar 2011<sup>38</sup> uttalt følgende :

*«Tariffnemnda er også enig i at forskriftenes fravikelighetsbestemmelser kan fange opp andre former for vederlag for arbeidsinnsats, som f. eks. frynsegoder eller naturalytelser. Det må etter nemndas oppfatning være et*

---

<sup>37</sup> <https://www.nemndene.no/globalassets/21.06.11-allmenngjoring-renhold-2010-2012.pdf>

<sup>38</sup> <https://www.nemndene.no/globalassets/11.02.11-allmenngjoring-tariffavtaler---arbeidstilsynet.pdf>

*vilkår at det dreier seg om goder eller ytelser som det er vanlig å regne som en del av lønnen og som inngår i beregningsgrunnlaget for feriepenger, skatt og trygdeytelser.*

*Nemnda legger også til grunn at bestemmelsen kan omfatte tilfeller der f. eks. den faste timelønnen er noe lavere enn det som følger av forskriften, men hvor innslag av akkord eller bonusordninger gjør at arbeidstakeren kommer minst like godt ut av arbeidsforholdet økonomisk sett, som hvis vedkommende hadde hatt lønn i samsvar med forskriftenes lønnsbestemmelser.»*

Nemnda vil for øvrig også kunne ta hensyn til de særskilte forholdene som gjør seg gjeldende med hensyn til beskatning, og som vist over, eventuelt fastsette andre lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av tariffavtalen.

## **6.5 Etterlevelse av allmenngjøringsforskriftene**

Det er arbeidsgiver og den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten, som har ansvar for å oppfylle forpliktelsene som følger av allmenngjøringsvedtak, og skal sørge for at arbeidstakerne får de lønns- og arbeidsvilkår som vedtaket angir. På skip vil arbeidsgiver ofte være rederiet, men det kan også være et annet selskap internt i konsernet eller bemanningsselskap.

I situasjoner der rederiet bestiller en tjeneste vil det anses som oppdragsgiver (bestiller). For eksempel kan rederiet bestille en bemanningstjeneste av et bemanningsbyrå, som da vil være å anse som leverandør av tjenesten.

For å sikre etterlevelsen av lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjorte tariffavtaler, pålegges også oppdragsgiver (bestiller) og oppdragstaker (leverandør) en rekke plikter gjennom allmenngjøringsregelverket. Disse pliktene er hjemlet i allmenngjøringsloven §§ 11 og 12, og nærmere konkretisert i forskrift 22. februar 2008 nr. 166 om informasjons- og påseplikt og innsynsrett og samt veiledningen til forskriften.

De ulike aktørene er definert i forskriften § 3:

- Bestiller er en fysisk eller juridisk person som engasjerer entreprenører eller leverandører til å utføre et oppdrag.
- Hovedleverandør er en entreprenør eller leverandør som har påtatt seg et oppdrag for bestiller og som har en eller flere underleverandører til å utføre en del av oppdraget.

- En underleverandør er en entreprenør eller leverandør som utfører en del av det oppdraget som er avtalt mellom hovedleverandøren og bestiller.
- Med tillitsvalgte menes tillitsvalgte som representerer den organisasjonen som er part i den allmenngjorte tariffavtalen.

Samlebegrepene oppdragsgiver og oppdragstaker gjelder både for forholdet mellom hovedleverandør og underleverandører og for forholdet mellom bestiller og leverandører.

### *Informasjonsplikt*

Bestiller har en informasjonsplikt som innebærer at de ved inngåelse av kontrakt med entreprenør eller leverandør i kontrakten informerer om pliktene etter gjeldende allmenngjøringsforskrifter, se forskriften § 5. Informasjonsplikten gjelder tilsvarende for entreprenører eller leverandører når disse inngår avtaler med underleverandører.

For skip i innenriksfart vil bestiller og oppdragsgiver i mange tilfeller kunne være vareeier som bestiller en transporttjeneste, mens leverandør vil være rederiet. I tilfeller der arbeidsgiveren er en annen en rederiet, vil rederiet kunne være bestiller av en bemanningstjeneste.

### *Påseplikt*

Hovedleverandør har en plikt til å påse at lønns- og arbeidsvilkårene hos underleverandør er i overensstemmelse med gjeldende forskrifter om allmenngjøring. Påseplikten innebærer at hovedleverandør skal iverksette systemer og rutiner for å undersøke, og om nødvendig følge opp at underleverandør etterlever reglene i allmenngjøringsforskrifter. Påseplikten kan for eksempel oppfylles ved at det tas inn kontraktsklausuler om at arbeidstakere skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskrifter, og at dette følges opp gjennom innhenting av dokumentasjon om arbeidstakeres lønns- og arbeidsvilkår.

Det fremgår videre av veiledningen til forskriften at påseplikten omfatter alle ledd i kjeden av underleverandører som utfører arbeid som er dekket av en allmenngjøringsforskrift, da det er behov for å verne også arbeidstakere som er ansatt hos underleverandører lengst ned i kontraktskjeden. Påseplikten omfatter også innleide arbeidstakere, jf. veiledningen til forskriften § 3.

Bestiller som driver næringsvirksomhet, har en tilsvarende påseplikt overfor leverandører hvis disse ikke benytter underleverandører, jf. § 6 annet ledd. Dersom det ikke brukes underleverandører og bestiller gir oppdraget til flere «sideleverandører» er det bestiller som har påseplikten. Påseplikten gjelder bare der bestilleren driver næringsvirksomhet. Alminnelige forbrukere er med andre ord ikke pålagt påseplikt.

Videre plikter underleverandører, på forespørsel fra hovedleverandør, å dokumentere at krav til lønns- og arbeidsvilkår etter allmenngjøringsforskriftene følges, jf. forskriften om informasjons- og påseplikt og innsynsrett § 6a. Tilsvarende plikt gjelder overfor bestiller som driver næringsvirksomhet, i de tilfellene det ikke benyttes underleverandør. Personopplysninger som ikke er nødvendige for å ivareta påseplikten, skal ikke utleveres til hovedleverandør eller bestiller.

Departementet foreslår at det gjøres en endring i forskriften om informasjons- og påseplikt og innsynsrett, for å klargjøre at rederier skal påse at lønnsvilkår hos sine leverandører og underleverandører er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrifter for arbeidstakere på skip som definert i loven § 2 nr. 2. Rederiene har en lignende påseplikt etter skipsarbeidsloven § 2-4 nr. 1.

### *Innsynsrett*

Tillitsvalgte som representerer oppdragsgiveren eller organisasjonen som er part til den allmenngjorte tariffavtalen kan kreve innsyn i opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakerne, jf. allmenngjøringsloven § 11 sjette ledd. Tillitsvalgte hos hovedleverandør har videre rett til å kreve innsyn i lønns- og arbeidsvilkår hos underleverandørene. Begjæring om innsyn skal fremmes skriftlig overfor hovedleverandør (egen arbeidsgiver) som deretter skal dokumentere at underleverandører følger gjeldende allmenngjøringsforskrifter, jf. forskriften § 7. Dersom det ikke er tillitsvalgte hos hovedleverandør, kan tillitsvalgte hos nærmeste underleverandør kreve dokumentasjon fra vedkommende underleverandørs underleverandører. Det kan bare kreves innsyn i lønns- og arbeidsvilkår til arbeidstakere som utfører arbeid som er omfattet av en allmenngjøringsforskrift.

Forslaget innebærer at tillitsvalgte får innsynsrett etter allmenngjøringslovens alminnelige bestemmelser, men ikke en særskilt undersøkelsesrett om bord på skipene slik departementet foreslo i 2022-forslaget. Departementet mener at prinsipielle hensyn taler mot å lovfeste en slik undersøkelsesrett. Det vises til at det i allmenngjøringsloven ikke er noen rett for tillitsvalgte til å undersøke allmenngjorte vilkår på arbeidsplassen og at det heller ikke følger noen slik rett av annet arbeidsrettslig regelverk.

### *Solidaransvar*

Solidaransvaret følger av allmenngjøringsloven § 13, og innebærer at den som setter ut et oppdrag skal være ansvarlig for de forpliktelsene oppdragstakerne nedover i en kontraktskjede har til å betale lønn etter allmenngjøringsforskriftene. Dette betyr at alle oppdragsgivere i en kontraktskjede hefter «én for alle og alle for én» overfor

arbeidstaker lengst ned i kjeden, dersom vedkommende ikke får utbetalt allmenngjort lønn fra sin arbeidsgiver.

Solidaransvaret gjelder bare i allmenngjorte bransjer, og der entreprenøren/leverandøren driver næringsvirksomhet. Solidaransvaret gjelder for oppdragsgiver (leverandør/underleverandør) i en kontraktskjede, og gjelder ikke for den som bestiller selve produktet eller resultatet.

Oppdragsgiver kan holdes ansvarlig for lønn, overtidsgodtgjørelse etter allmenngjøringsforskrifter og feriepenger etter ferieloven. Kravet om solidaransvar må fremsettes innen tre måneder etter lønnens forfallsdato, og arbeidstaker står fritt til å fremme kravet overfor hvem hen vil hvis det er flere oppdragsgivere.

Solidaransvarlig skal betale kravet innen tre uker etter at kravet er kommet frem, og skal snarest mulig og senest innen to uker skriftlig varsle øvrige ansvarlige leverandører og underleverandører om kravet. En solidaransvarlig kan nekte å dekke kravet dersom arbeidstakeren visste at forutsetningen for arbeidsoppdraget var at lønn mv. helt eller delvis skal dekkes av en solidaransvarlig, jf. allmenngjøringsloven § 13 tredje ledd.

For tilfeller der arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, foreslår departementet en endring i allmenngjøringsloven § 13 annet ledd om at rederiet skal være solidarisk ansvarlig med arbeidsgiveren for utbetaling av lønn som følger av vedtak om allmenngjøring. Tilsvarende er rederi på norske skip etter skipsarbeidsloven ansvarlig med arbeidsgiveren for utbetaling av lønn, jf. skipsarbeidsloven § 2-4 (3).

## **6.6 Tilsyn og sanksjoner**

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med norske og utenlandske skip i norske farvann. For norske skip er direktoratet flaggstatsmyndighet og ansvarlig for sertifiseringen av skipene. Det gjennomføres ulike tilsyn om bord på fartøy, blant annet i forbindelse med fornyelse av sertifikater. For utenlandske skip er direktoratet havnestatsmyndighet, og gjennomfører som hovedregel tilsyn gjennom havnestatskontrollregimet. Dette innebærer en kontroll av at krav som følger av internasjonale konvensjoner og instrumenter er overholdt. I enkelte tilfeller gjennomføres tilsyn med utenlandske skip på nasjonalt grunnlag, bl.a. i forbindelse med kontroll av svovelinhold i skipenes drivstoff i verdensarvfjordene.

Departementet foreslår at Sjøfartsdirektoratet tilsvarende på nasjonalt grunnlag skal føre tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip blir overholdt.<sup>39</sup>

Det foreslås videre at Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at oppdragsgivers plikter i medhold av § 12 blir overholdt. På bakgrunn av at oppdragsgivere ofte vil kunne være virksomheter på land, er det vurdert om også Arbeidstilsynet bør ha en rolle i tilsynsvirksomheten knyttet til § 12. Departementet ber om høringsinstansenes syn på dette.

I forslaget legges videre opp til at Sjøfartsdirektoratet har vanlige beføyelser med hensyn til gjennomføring av tilsyn, forvaltningstiltak og sanksjoner, i tråd med bestemmelsene i skipssikkerhetsloven. Dette er bestemmelser som både næringen og tilsynsmyndigheten er kjent med fra før og vil bidra til forutsigbarhet for alle parter. I hovedsak vil Sjøfartsdirektoratet ha anledning til å gi pålegg om tiltak, herunder også holde tilbake skip i havn ved alvorlige brudd på allmenngjøringslovens bestemmelser, eller ilegge overtredelsesgebyr til rederi. Det foreslås endringer i skipssikkerhetsloven slik at både rederiet og arbeidsgiveren kan ilegges overtredelsesgebyr for manglende utbetaling av lønn i henhold til vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip.

Arbeidstilsynets og Havindustritilsynets sitt tilsynsansvar etter loven endres ikke.

## **7 Forslag til endringer i sektorlovgivning**

### **7.1 Innledning**

Departementet vil under dette punktet beskrive nærmere endringene som foreslås i relevant sektorlovgivning. De relevante lovene er petroleumsloven, havenergilova, havbunnsmineralloven, lov om andre undersjøiske naturforekomster, jf. forskrift om transport og lagring av CO<sub>2</sub><sup>40</sup>, og akvakulturloven. Hensikten med forslaget er å vedta hjemler som gir regjeringen fullmakt til å fastsette nærmere forskrift om krav til rettighetshavere ved bruk av maritime tjenester offshore. Regjeringen tar sikte på, så snart lovendringene har trådt i kraft, å foreslå en felles forskrift som fastsetter det konkrete kravet til rettighetshaverne i de ulike næringene.

---

<sup>39</sup> For skip i NOR vil allmenngjøringsvedtak kunne omfatte både lønns- og arbeidsvilkår, mens det for skip i innenriksfart kun vil kunne omfatte lønnsvilkår.

<sup>40</sup> I Lov om andre undersjøiske naturforekomster foreslås ingen endring. Her legges til grunn at det er tilstrekkelig hjemmel til å fastsette krav i medhold av lovens § 1 andre ledd.



En vesentlig endring fra 2022-forslaget er at pliktsubjekt for kravet om norsk lønn endres fra rederi til rettighetshaver. Det innebærer at det ikke lenger vil være behov for å konkretisere skipets saklige, tidsmessige eller geografiske nærhet til «oppføring, drift og bruk», i tidligere forslag angitt som oppdrag over 30 dager, men at krav i utgangspunktet kan stilles for alle maritime tjenester som utføres i tilknytning til en konsesjonsbelagt virksomhet. Departementet foreslår følgelig lovbestemmelser som gir regjeringen mulighet til å fastsette forskrift om maritime tjenester uavhengig av oppdragets lengde eller fartøystype. Hvilke maritime tjenester som skal omfattes av kravet vil konkretiseres i forbindelse med forskriften som skal utarbeides.

Endringen av pliktsubjekt gjøres for å unngå eventuell konflikt med flaggstatsprinsippet, og for å tydeliggjøre at reguleringen er knyttet opp mot den maritime virksomheten som skjer i forbindelse med annen havbasert virksomhet. Rettighetshavere er underlagt norsk lovgivning og tilsyn, og det er etter departementets syn rimelig å pålegge disse forpliktelser som sikrer ansvarlig utøvelse av virksomheten, og som sørger for at arbeidstakerne som utfører nødvendige tjenester får norsk lønn. Et krav til rettighetshaver vil også være mulig for sektormyndighetene å håndheve effektivt.

## 7.2 Krav til rettighetshaver

Forslaget retter seg mot rettighetshavere som har tillatelse til å utøve en bestemt næringsvirksomhet utenfor norskekysten, og innebærer at rettighetshaverne må sørge for at arbeidstakere om bord på skip som yter maritime tjenester tilstås norske lønnsvilkår. Dette vil gjelde ansatte om bord på egne skip, og på skip til leverandører og underleverandører som leverer maritime tjenester.

Det vises til gjennomgangen i punkt 4.4 av de ulike tillatelsene som kreves for å drive havbasert virksomhet i Norge. Rettighetshaver er innehaver av tillatelsen. Dette er også nærmere definert i de aktuelle lovene.

For petroleumsvirksomhet er begrepet rettighetshaver definert i petroleumsloven § 1-6 j) som *«fysisk eller juridisk person, eller flere slike personer, som etter loven her eller tidligere lovgivning innehar en tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse. Er en tillatelse gitt til flere slike personer sammen kan uttrykket rettighetshaver omfatte både rettighetshaverne samlet og den enkelte deltager.»* Tilsvarende finnes det definisjon av rettighetshaver i havbunnsmineralloven § 1-5 bokstav e) og i forskrift om lagring og transport av CO<sub>2</sub> § 1-6 bokstav u).

I havenergilova § 1-4 femte ledd er konsesjonær definert som *«den som er gjeven konsesjon eller andre rettar i eller i medhald av denne lova. Er konsesjon eller andre rettar gjeven til fleire slike personar saman, kan omgrepet konsesjonær omfatte både personane*

*saml* og *den einskilde*.» Dette omfatter de som er tildelt rettigheter for eventuelle forundersøkelser etter § 2-1 og som er tildelt prosjektområde etter § 2-3.

Pliktsubjektet etter akvakulturloven er den som står registrert som innehaver av akvakulturtillatelse i Akvakulturregisteret<sup>41</sup>, og ingen kan drive akvakultur uten å være registrert som innehaver av akvakulturtillatelse, jf. Akvakulturloven § 4 annet ledd. Akvakulturtilatelsen gir rett til produksjon av bestemte arter på avgrensede geografiske områder (lokaliteter), med de til enhver tid fastsatte begrensninger av tillatelsens omfang, jf. lovens § 5 første ledd.

Rettighetshavere eller konsesjonær er således pliktsubjekt etter sektorregelverkene. Lovforslaget går ut på at disse rettighetshaverne, gjennom forskrift, kan pålegges en plikt til å sørge for at ansatte på skip som leverer maritime tjenester til den relevante virksomheten skal ha visse lønnsvilkår.

I forskriften vil departementet beskrive nærmere hvilke krav som stilles til rettighetshaver. Dette vil i hovedsak være at rettighetshaver i sine kontrakter stiller krav om at ansatte hos leverandører og underleverandører av maritime tjenester gis norske lønnsvilkår når de leverer tjenester til annen havbasert virksomhet. Departementet tar videre sikte på kravet skal gjelde med virkning for fremtidige kontrakter, men vil også vurdere overgangsregler for eventuelt inngåtte kontrakter av lang varighet.

Kravet vil gjennomgående gjelde «lønnsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av landsomfattende tariffavtaler for skipsfart». I den forbindelse vil det være viktig at de tariffavtalene som gjelder for NOR-registrerte skip gjøres kjent. Det vises for øvrig til gjennomgangen i punkt 6.2 og punkt 0 over, med hensyn til det som står om landsomfattende tariffavtaler for skipsfart og andre forhold omkring tarifflønn.

### **7.3 Maritime tjenester**

I utgangspunktet vil alle maritime tjenester som ytes i forbindelse med tillatelser eller tilsagn som er gitt til undersøkelse eller konsekvensvurdering, utbygging/etablering og drift, og avslutning være omfattet. Det vises til beskrivelsen av maritim virksomhet tilknyttet havnæringene i punkt 3.3.3. I maritime tjenester legges videre at det dreier seg om arbeidstakere om bord på skip som utfører aktiviteter med overveiende maritimt innslag, og for eksempel ikke industripersonell som deltar i petroleumsvirksomhet.

---

<sup>41</sup> Akvakulturregisteret er et sentralt, elektronisk realregister, jf. Forskrift om Akvakulturregisteret, som har til formål å gi rettslige disposisjoner til eller i en akvakulturtillatelse rettsvern, jf. § 1. Hver akvakulturtillatelse har et eget blad i registeret og utgjør en egen registerenhet, jf. § 3.

Det avgrenses mot utskipping/transport av petroleum. Den enkelte rettighetshaver blir eier av petroleum som er produsert og selger denne i markedet, f.eks. med leveringspunkt når petroleumen lastes på skip. Det vises videre til at det i petroleumsloven skilles mellom begrepene innretning og fartøy. En innretning benyttes for å gjennomføre selve petroleumsvirksomheten, mens fartøy benyttes for ulike støttetjenester/maritime tjenester, jf. petroleumsloven § 1-6 bokstav d.

Petroleumsvirksomhet kan imidlertid også i visse tilfeller foregå på eller fra fartøy.

Departementet gjør oppmerksom på at det i motsetning til 2022-forslaget, ikke foreslås inntatt forutsetninger om at skipenes tilstedeværelse på sokkel eller i økonomisk sone må være av en viss varighet for å bli omfattet. Kravet om slik tilstedeværelse ble i oppstilt for sikre at skipene som ble regulert var under norsk jurisdiksjon. Når kravet nå stilles til rettighetshaver som utvilsomt er underlagt norsk jurisdiksjon, er det ikke nødvendig å oppstille tilsvarende krav til oppdragslengde.

Departementet tar sikte på å fastsette en felles forskrift som beskriver nærmere hvilke maritime tjenester tilknyttet de ulike havnæringene som skal omfattes.

## **7.4 Tilsyn og sanksjoner**

Departementet vil i forskriften legge opp til at sektormyndighetene skal føre tilsyn med at rettighetshaverne oppfyller kravene som vil stilles.

### *Havindustritilsynet*

Havindustritilsynet fører tilsyn med arbeidsmiljø, sikkerhet, beredskap og sikring (i petroleumsvirksomheten) i tråd med delegert tilsynsmyndighet etter sektorregelverket, og er i tillegg utpekt som tilsynsmyndighet etter sikkerhetsloven for petroleumsvirksomheten.

Havindustritilsynet ansvarsområder omfatter petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel i tillegg til enkelte nærmere angitte petroleumsanlegg på land, mineralvirksomhet i henhold til havbunnsmineralloven og virksomhet knyttet til transport og lagring av CO<sub>2</sub> på kontinentalsokkelen.

Havindustritilsynet skal ivareta sine roller som tilsynsmyndighet i tråd med delegert myndighet og med de reaksjons- og sanksjonsmidler for tilsyn som framgår av bl.a. arbeidsmiljøloven, petroleumsloven, havbunnsmineralloven, forskrift om utnyttelse av undersjøiske reservoarer på kontinentalsokkelen til lagring av CO<sub>2</sub> og om transport av CO<sub>2</sub> på kontinentalsokkelen, brann- og eksplosjonsvernloven, el-tilsynsloven, allmenngjøringsloven og sikkerhetsloven.

Havindustritilsynet har ansvaret for å koordinere tilsynet med helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel og nødvendig grad samarbeide og samhandle med relevante myndigheter og aktører, nasjonalt og internasjonalt.

Havindustritilsynet er delegert forvaltningsansvaret for arbeidsmiljø, beredskap og sikkerhet for virksomhet knyttet til fornybar energiproduksjon til havs.

#### *Fiskeridirektoratet*

Fiskeridirektoratet har det overordnede ansvaret for forvaltningen av akvakulturnæringen. Tilsynet med næringen er delt mellom ulike etater etter sektorregelverket. Fiskeridirektoratet fører blant annet tilsyn med den tekniske tilstanden på anleggene, rømmingsforebygging, overholdelse av biomasseregelverket, deler av miljøregelverket og bruk av legemiddel til behandling av akvakulturdyr. I denne sammenheng er det sentralt at Fiskeridirektoratet sammen med Mattilsynet fører tilsyn med overholdelse av internkontrollregelverket.

Innehavere av akvakulturtilatelse er underlagt forskrift om å internkontroll for å oppfylle akvakulturlovgivningen (IK-Akvakultur). Formålet med forskriften er å sikre at det gjennomføres et systematisk styrings- og forbedringsarbeid slik at krav fastsatt i eller i medhold av akvakulturlovgivningen blir oppfylt. Forskriften gjelder for virksomheter som omfattes av akvakulturloven, matloven og dyrevelferdsloven, avgrenset til akvakulturanlegg, slakteri- og tilvirkningsanlegg, transportør og andre tjenesteprodusenter som kan påvirke velferden hos akvakulturdyr i akvakulturanlegg.

## **8 Økonomiske og administrative konsekvenser mv.**

Som forutsatt i vårt tidligere lovforslag punkt 9 vil et krav om norsk lønn kunne ha en rekke konsekvenser for skipsfartsmarkedene og vil, avhengig av segment, kunne føre til tilpasninger i seilingsmønster, aktivitet i norske farvann og på norsk sokkel, valg av mannskap og flaggstat.

I vårt tidligere lovforslag har vi vist til Menon Economics og Oslo Economics rapporter fra 2019 som vurderer sannsynlige konsekvenser av å stille et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip.<sup>42</sup> Begge peker på at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i visse segmenter vil føre til kostnadsøkninger, som enten må bæres av rederiet selv eller

---

<sup>42</sup> Se Wikborg Rein og Oslo Economics, *Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel*, 2019 og Menon Economics, *Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann*, 2019.

av kundene. Kostnadsøkningene kan føre til svekket lønnsomhet for rederier og/eller til økte transportkostnader for deres kunder, med videre virkning for etterspørsel etter norske skipsfartstjenester. Kostnadsøkningene kan samtidig føre til økt innflagging til norske registre, med økt sysselsetting av norske og EØS-sjøfolk.

Det foreliggende lovforslaget vil ikke direkte innføre krav om norsk lønn, og vil som sådan i seg selv ikke ha økonomiske konsekvenser for næringen. For kystfart og cruise vil kostnadsøkninger kunne påløpe for rederier først dersom Tariffnemnda fatter vedtak om allmenngjøring. For maritime tjenester tilknyttet de havbaserte næringene vil kostnadsøkninger kunne påløpe for rettighetshavere først når regjeringen fastsetter forskrift med konkrete krav. I forbindelse med en fremtidig høring av denne forskriften vil det gjøres en nærmere vurdering av de økonomiske og administrative konsekvensene.

### ***Skip i innenriksfart***

Overordnet vises til at en kostnadsøkning som følge av eventuelle krav om at norsk lønn vil måtte bæres av rederiet selv og/eller rederiets kunder. For kystfartsegmentet utgjør rederiets kunder i hovedsak industrien og for cruisesegmentet konsumentene. I hvilken grad kostnaden vil overføres til kundene vil være avhengig av konkurransesituasjonen i de ulike segmentene og tilstedeværelsen av substitutter, eller kundenes evne til å finne rimeligere alternativer. For deler av kystfartsegmentet kan aktuelle alternativer være former for landtransport eller tilpasning av verdikjedene for å redusere behovet for transport i Norge. For cruisesegmentet kan det tenkes at andre former for reiselivsvirksomhet eller andre destinasjoner kan være alternativer.

I den grad kostnadsøkningen bæres av rederiene vil dette kunne gi sannsynlige tilpasninger fra rederienes side: omflagging til NOR, norske lønnsvilkår i norsk innenriksfart og utenlandske lønnsvilkår i utenriksfart, tilpasset seilingsmønster, automatisering av funksjoner om bord, eller flytting av hele eller deler av virksomheten ut av Norge.

Kostnadsøkninger kan medføre en konkurransevridning til fordel for europeisk nærskipfart, og tilpasninger av logistikkjeder og produksjonssted, ettersom frakt mellom norske havner i enkelte tilfeller kan bli relativt sett dyrere enn transport fra utenlandsk havn. For større bulk- og tanklaster vil sjøtransport sannsynligvis opprettholde sitt konkurransefortrinn, vis-a-vis konkurrerende transportformer på land. For stykkogdssegmentet som i dag konkurrerer med vei og bane vil en kostnadsøkning imidlertid kunne innebære en konkurransevridning til fordel for vei og bane.

Departementet har merket seg innspill fra ulike næringsaktører, både rederier, fastlandsindustri og turistnæring, om at krav om norsk lønn vil kunne få betydelige

negative økonomiske konsekvenser for disse næringene, og særlig for bedrifter i utkantstrøk og i Nord-Norge. Flere uttrykker bekymring for færre havneanløp, særlig fra cruise, og negative ringvirkninger ved bortfall av reiselivsvirksomhet.

Departementet viser til at forutsetningen for de eventuelle negative konsekvenser for næringen er at Tariffnemnda har funnet det «dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje», jf. allmenngjøringsloven § 5 annet ledd. Konsekvensene vil følgelig være knyttet til at arbeidstakere får norske lønninger, og være nødvendige for å oppnå at maritim næringsvirksomhet i Norge skjer på rimelige vilkår.

### ***Maritime tjenester offshore***

Forslaget innebærer at rettighetshaver i fremtiden vil få krav om å sørge for at arbeidstakere på skip som utfører maritime tjenester tilknyttet virksomheten skal ha norsk lønn. Det vil bety at rettighetshavere kan få økte kostnader ved bruk av maritime tjenester forbundet med undersøkelse, utbygging og etablering, samt drift og avslutning. Det vil fortrinnsvis bli økte kostnader i segmenter som i dag domineres av NIS- eller utenlandskregistrerte skip, hvor et flertall av de ansatte ikke har norsk lønnsnivå. Innen forsyningsvirksomhet er det en stor andel NOR-registrerte skip, og for disse vil det ikke påløpe økte kostnader. Tilsvarende legger departementet til grunn at maritim virksomhet tilknyttet akvakultur i all hovedsak skjer med NOR-registrerte skip.

I vårt tidligere lovforslag ble det vist til Oslo Economics som pekte på at den største potensielle negative virkningen for norsk verdiskaping og sysselsetting som følge av krav om norske lønn, er knyttet til marginale petroleumfunn på norske sokkel, dersom økte kostnader for offshore-fartøy gjør ellers lønnsomme utbyggingsprosjekter ulønnsomme. Etter en tid med vesentlige kostnadsøkninger for industriprosjekter generelt, og havvindprosjekter spesielt, fremhever dessuten næringen at det er et sterkt behov for å redusere kostnadene knyttet til etableringen av ny industri til havs. Et krav om norsk lønn vil kunne gjøre det vanskeligere for norske aktører å kontrahere nødvendige skip, og kunne bety økte kostnader.

Departementet vurderer i utgangspunktet at krav om norsk lønn bør gjelde alle typer maritime tjenester til de havbaserte næringer som omfattes av dette forslaget. Samtidig opererer flere av skipene i et utpreget globalt marked, og det må vurderes nærmere om enkelte kategorier skip ikke skal omfattes av den fremtidige reguleringen. Her vil det gjøres en nærmere vurdering i forbindelse med forskriftsforslaget.

## **Betydningen for tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk**

Flere har tatt til orde for at det er usikkert om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk kan opprettholdes i sin nåværende form, dersom det innføres et krav om norske lønnsvilkår. Departementet har også mottatt ulike betenkninger om tema.<sup>43</sup>

Departementet anser det som viktig å videreføre tilskuddsordningen, og vurderer at krav om norsk lønn ikke vil endre grunnlaget for godkjenningen av ordningen. Prosessuelt har Norge en plikt til å notisere ESA om tiltak som innebærer en «materieell endring» av tilskuddsordningen, jf. ODA protokoll 3.<sup>44</sup>

Et avgjørende vurderingstema er om tilskuddsordningen og krav om norsk lønn har sammenfallende formål. Departementets syn er at det ikke er tilfellet. Formålet med tilskuddsordningen er «å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land», jf. Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs § 1. Endringer i allmenngjøringsloven og krav til rettighetshaver er derimot særlig begrunnet i hensynet til sosial beskyttelse av arbeidstakere og unngåelse av illojal konkurranse.

Et krav om norsk lønn vil kunne utjevne de til dels betydelige lønnsforskjellene som eksisterer på norske og utenlandske skip. Det vil derimot ikke påvirke det som er tilskuddsordningens funksjon, nemlig å utjevne ulikheter i skatte- og avgiftsnivået til de ansatte på norske og utenlandske skip. Etersom sjøfolk på skip registrert i land utenfor EØS ofte betaler liten eller ingen inntektsskatt eller sosiale avgifter, er det i henhold til EUs statsstøtteretningslinjer adgang til å gi helt eller delvis reduksjon for dette også

---

<sup>43</sup> Per Andreas Bjørgan og Aksel E. Hillestad (Advokatfirmaet 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. Tilgjengelig fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-12-lund-co-notat.pdf>

Christian Jordahl og Arne Torsten Andersen (Advokatfirmaet Bahr), *The impact of the proposed legislation on Norwegian wage and working conditions on ships in Norwegian territorial waters and on the Norwegian continental shelf on the Norwegian aid scheme on tax refunds for employing EEA seafarers*, Oslo august 2022. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-forslag-til-lov-om-norske-lonns-og-arbeidsvilkar-pa-skip-i-norske-farvann-og-pa-norsk-sokkel/id2916350/?uid=5bbff220-423e-4113-8ef6-094595e74e91>

<sup>44</sup> Avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol - Protokoll 3 Om oppgaver og myndighet for EFTAs overvåkningsorgan i forbindelse med statsstøtte, tilgjengelig her [https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1992-05-02-2/KAPITTEL\\_8#KAPITTEL\\_8](https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1992-05-02-2/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8)

innad i EØS. Flere land i EØS-området har følgelig støtteordninger som fritar rederiene fra å innbetale inntektsskatt og sosiale avgifter.

Departementet vil innlede en notifikasjonsprosess med ESA før lovendringen iverksettes, for å avklare om endringene innebærer noen endringer i forutsetningene for å videreføre tilskuddsordningen.

### ***Administrative konsekvenser***

Forslaget vil kunne medføre en økt arbeidsbyrde for Tariffnemnda, og at nemnda må opparbeide seg kunnskap om maritim bransje. Det vil også bli noe utvidete tilsynsoppgaver for Sjøfartsdirektoratet i oppfølgingen av eventuelle allmenngjøringsvedtak.

Endringene i sektorlovgivningen, og krav i fremtidig forskrift, kan utvide tilsynsoppgavene til henholdsvis Havindustritilsynet og Fiskeridirektoratet.



## 9 Forslag til lov- og forskriftsendringer

Det foreslås følgende lov- og forskriftsendringer:

### Allmenngjøringsloven

§ 2 nummer 2 skal lyde:

2. (Arbeidstakere på skip m.v.)

Loven omfatter arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR).

Loven omfatter arbeidstakere på skip i innenriksfart registrert enten i norsk eller utenlandsk skipsregister. Med skip i innenriksfart menes:

- a) Skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner på fastlandet. Dette gjelder likevel ikke skip som utelukkende setter i land last eller passasjerer som kommer fra utenlandsk havn, eller som utelukkende tar om bord last eller passasjerer som skal til utenlandsk havn.
- b) Cruiseskip som mer enn halvparten av seilasen målt i tid seiler mellom norske havner på fastlandet. Dette omfatter også cruiseskip som utelukkende opererer ut fra én norsk havn.
- c) Skip som yter andre maritime tjenester i norsk territorialfarvann ved fastlandet.

Skip som anløper utenlandsk havn før eller etter seilas mellom norske havner, regnes for å være i innenriksfart i perioden fra det forlater første norske havn til det anløper siste norske havn.

Bestemmelsen omfatter ikke arbeidstakere på fiske- og fangstfartøy, på skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, eller på andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip i innenriksfart kan bare gjelde de deler av tariffavtalen som regulerer de enkelte arbeidstakers lønnsvilkår. I særlige tilfeller kan Tariffnemnda fastsette andre lønnsvilkår enn det som følger av tariffavtalen.

Nåværende andre til fjerde ledd blir nytt tredje til femte ledd.

§ 11 sjetten og syvende ledd skal lyde:

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip blir overholdt. Sjøfartsdirektoratet fører også tilsyn med at oppdragsgivers plikter gitt i medhold av § 12 blir overholdt. Sjøfartsdirektoratet skal ha adgang til å gå om bord i skip som ligger i havn og føre tilsyn der. Rederiet, arbeidsgiveren, skipsføreren og andre som

*har sitt arbeid om bord skal, når Sjøfartsdirektoratet krever det og uten hinder av taushetsplikt, legge fram opplysninger som anses nødvendige for utøvelsen av tilsynet.*

*Sjøfartsdirektoratet kan gi pålegg og treffe andre enkeltvedtak etter bestemmelsene i skipssikkerhetsloven §§ 49, 50 og 52 som er nødvendige for gjennomføringen av allmenngjøringsvedtak og ilegge overtredelsesgebyr etter bestemmelsene i skipssikkerhetsloven §§ 56-57.*

Nåværende § 11 sjette ledd blir nytt åttende ledd og skal lyde:

Enhver som er underlagt tilsyn etter første, femte og sjette ledd, skal når oppdragsgivers tillitsvalgte krever det og uten hinder av taushetsplikt, fremlegge opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere i virksomheter som utfører arbeid som er omfattet av vedtak om allmenngjøring. Innsyn kan kreves av tillitsvalgte som representerer den organisasjonen som er part i den allmenngjorte tariffavtalen.

Nåværende syvende og åttende ledd blir nytt niende og tiende ledd.

§ 13 annet ledd skal lyde:

*Rederiet er solidarisk ansvarlig med arbeidsgiveren for utbetaling av lønn som følger av vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skipet. Med rederiet menes den som i henhold til skipssikkerhetsloven § 4 er å anse som rederi.*

Nåværende andre til fjerde ledd blir nytt tredje til femte ledd.

## **Forskrift av 22. februar 2008 nr.166 om informasjons- og påseplikt og innsynsrett**

§ 6 fjerde ledd skal lyde:

*På områder som følger av allmenngjøringsloven § 2 nr. 2, skal rederiet påse at leverandører og underleverandører overholder gjeldende allmenngjøringsforskrifter.*

Nåværende fjerde ledd blir nytt femte ledd.

## Skipssikkerhetsloven

### § 52 første ledd bokstav b skal lyde:

b. det foreligger alvorlige brudd på bestemmelser i skipsarbeidsloven *eller allmenngjøringsloven*, eller i forskrifter gitt i medhold av *disse*,

### § 56 skal lyde:

#### **§ 56. Overtredelsesgebyr mot foretak**

Hvis noen som har handlet på vegne av rederiet, har overtrådt en bestemmelse som nevnt i § 55 første til tredje ledd, kan tilsynsmyndigheten ilegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

*Tilsynsmyndigheten kan også ilegge arbeidsgiveren og rederiet overtredelsesgebyr ved manglende utbetaling av lønn i henhold til vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip, jf. allmenngjøringsloven § 2.*

Ved avgjørelsen av om rederiet *eller arbeidsgiveren* skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- a. hvor alvorlig overtredelsen er,
- b. om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- c. om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,
- d. om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- e. om det foreligger gjentakelse,
- f. rederiets *eller arbeidsgiverens* økonomiske evne.

Rederiet er også solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 55.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr mot rederiet etter første og annet ledd og om det solidariske ansvaret etter tredje ledd.

### § 57 andre ledd skal lyde:

For å sikre betaling av overtredelsesgebyr etter §§ 55 og 56 som rederiet, *arbeidsgiveren*, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan tilsynsmyndigheten forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak inntil overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Tilsynsmyndigheten kan kreve at før tiltak etter første punktum avsluttes, skal rederiet stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene ved tiltaket.

## **Petroleumsloven**

§ 10-18 tredje ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om at rettighetshaver skal sørge for at ansatte på skip som leverer maritime tjenester til petroleumsvirksomhet skal ha lønnsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av landsomfattende tariffavtaler for skipsfart. Dette gjelder likevel ikke transport av petroleum i bulk.*

Nåværende tredje til femte ledd blir nytt fjerde til sjetten ledd.

## **Havenergilova**

Nytt § 10-13 andre ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om at konsesjonær skal sørge for at ansatte på skip som leverer maritime tjenester til utnytting av fornybare energiresursar til havs skal ha lønnsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av landsomfattende tariffavtaler for skipsfart.*

## **Havbunnsmineralloven**

Ny § 9-16 skal lyde:

### **§ 9-16. Lønnsvilkår ved bruk av maritime tjenester**

*Kongen kan gi forskrift om at rettighetshaver skal sørge for at ansatte på skip som leverer maritime tjenester til mineralvirksomhet skal ha lønnsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av landsomfattende tariffavtaler for skipsfart.*

## **Akvakulturloven**

Ny § 24 a. skal lyde:

### **§ 24 a. Lønnsvilkår ved bruk av maritime tjenester**

*Kongen kan gi forskrift om at innehaver av akvakulturtilatelse skal sørge for at ansatte på skip som leverer maritime tjenester til akvakulturproduksjon skal ha lønnsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av landsomfattende tariffavtaler for skipsfart.*