



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8090 Dep  
0032 Oslo  
Norge

Sendt på e-post til [Beate.Fiskerstrand@nfd.dep.no](mailto:Beate.Fiskerstrand@nfd.dep.no)

Deres ref.:

Vår ref.: 19/7096

Dato: 25. november 2020

## Utenriksdepartementets vurdering av EØS-rettslige spørsmål fra partssammensatt maritimt utvalg

### 1. Innledning

Det vises til e-post fra Nærings- og fiskeridepartementet av 28. oktober 2020, der det bes om at Utenriksdepartementet besvarer enkelte spørsmål fremsatt av et regjeringsutnevnt partssammensatt utvalg. Utvalget har som mandat å vurdere tiltak som kan «styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft», og består av representanter fra arbeidstaker- og arbeidsgiversiden i norsk skipsfartsnæring. Nærings- og fiskeridepartementet fungerer som sekretariat for utvalget.

Spørsmålene gjelder i hovedsak forhold som faller inn under andre departementers fagområder. Disse spørsmålene må rettes til fagansvarlig departement for en fullstendig besvarelse. I det enkelte av spørsmålene også berører mer generelle EØS-rettslige prinsipper, har Utenriksdepartementet likevel gjort en vurdering av spørsmålene. Denne følger nedenfor. Det vises for øvrig til Utenriksdepartementets generelle vurdering av adgangen til å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip datert 18. februar 2020, herunder særlig de EØS-rettslige sidene av denne vurderingen.

Vedlagt er også Utenriksdepartementets brev til ALD, sendt i kopi til NFD (daværende NHD) datert 14. oktober 2009, med en oversikt over forholdet til Norges skipsfartsavtaler.

### 2. Vurdering av spørsmålene fra arbeidstakersiden

#### 2.1 Spørsmål 1

Spørsmålet lyder:

Postadresse:  
Postboks 8114 Dep  
0032 Oslo, Norge

Kontoradresse:  
7. juni plass 1  
0251 Oslo

Telefon:  
+47 23 95 00 00  
Org. nr.:  
972 417 920

Enhet

[post@mfa.no](mailto:post@mfa.no)

[www.regjeringen.no/ud](http://www.regjeringen.no/ud)

UD fastslår i sitt brev at EØS-avtalen ikke får anvendelse på norsk sokkel og i økonomisk sone, men at kabotasjeforordningen får anvendelse på sokkelen for "forsyningstjenester off-shore". Det er en rekke ulike fartøy som driver virksomhet på sokkelen, men det er primært supply-fartøy og shuttletankere (bøyelastere) som driver forsyningstjenester. Andre offshore fartøy driver rørlegging, ankerhåndtering, konstruksjonsarbeid mv. *Er det UD's oppfatning at for fartøy som ikke driver ren forsyningstjeneste, så får forordningen ikke anvendelse, og dermed heller ikke EØS-avtalen?*

Det er nærliggende å anse at forordning (EØF) nr. 3577/92 om maritim kabotasje (kabotasjeforordningen) får anvendelse på norsk sokkel, jf. forordningens artikkel 2 (1) bokstav b, jf. Utenriksdepartementets vurdering av 18. februar 2020.

Den delen av kabotasjeforordningen som gjelder for virksomhet på norsk sokkel, knytter seg til forsyningstjenester off-shore, slik dette er definert i artikkel 2 (1) bokstav b. Bestemmelsen angir at «sjøtransport av passasjerer og gods» mellom havner i medlemsstaten og installasjoner eller anlegg kontinentalsokkelen, er å anse som forsyningstjenester off-shore. Forordningen gir ikke ytterligere veiledning om hva som ligger i vilkårene «sjøtransport av passasjerer og gods».

Nærings- og fiskeridepartementet er ansvarlig departement på det maritime området. Nærings- og fiskeridepartementet står derfor nærmest til å vurdere hvilke fartøy som anses å drive slik sjøtransport, og som dermed omfattes av kabotasjeforordningens virkeområde på kontinentalsokkelen. Utenriksdepartementet kan heller ikke utelukke at fartøy som ikke omfattes av kabotasjeforordningens regler, likevel vil være omfattet av EØS-avtalens regler, eller deler av disse, på andre grunnlag. Det vil kunne tenke seg andre rettsakter som er gitt eksplisitt anvendelse i økonomisk sone, eller der man vil anse at et fartøy vil være omfattet av krav som stilles i en gitt rettsakt fordi disse kravene i realiteten er rettet mot en virksomhet med sete innenfor det geografiske virksomhetet til EØS-avtalen. Det vil også her være fagansvarlig departement som vil ha oversikt over tilfeller der EØS-avtalens regler kan komme til anvendelse.

## **2.2 Spørsmål 2**

Spørsmålet lyder:

*Mener UD at EØS-avtalen setter beskrankninger for Norge til å innføre krav til arbeids- og oppholdstillatelse for tredjelandsborgere som er ansatt av en arbeidsgiver utenfor EØS-området når disse arbeider på fartøy på norsk sokkel, uavhengig av flagg?*

EUs samarbeid på immigrasjonsfeltet er ikke en del av EØS-avtalen. EØS-avtalen inneholder derfor ikke egne bestemmelser om oppholdstillatelse, herunder oppholdstillatelse for arbeid, for tredjelandsborgere, med enkelte unntak når det gjelder tredjelandsborgere som er familiemedlemmer av EØS-borgere.

Arbeids- og sosialdepartementet er ansvarlig fagdepartement på immigrasjonsfeltet, og er derfor nærmest til å besvare spørsmål knyttet til regler for oppholdstillatelse i Norge.

## 2.3 Spørsmål 3

Spørsmålet lyder:

I sitt brev viser UD til at EU-domstolen i sin praksis har anerkjent hensynet til sosial beskyttelse av arbeidstakere som et allment hensyn som kan begrunne en restriksjon på den frie tjenestebevegelse. Videre fastslår UD at tiltaket må være forholdsmessig og nødvendig, dvs. at beskyttelse ikke kan oppnås med mindre inngripende virkemidler. I Norge er det en rekke eksempler på at norske redere har erstattet norske sjøfolk med billig utenlandsk arbeidskraft på norsk sokkel og i Norges territorialfarvann. Et krav om norske vilkår vil således gi like konkurranseforhold for sjøfolk. *Ser UD alternative tiltak til å gi en tilstrekkelig beskyttelse til norske sjøfolk for å hindre at norske sjøfolk utestenges fra det norske arbeidsmarkedet i norske farvann?*

Kabotasjeforordningens artikkel 1 innfører de alminnelige reglene om tjenestefrihet i EU/EØS for sjøtransport, jf. også Utenriksdepartementets vurdering av 18. februar 2020. Dette innebærer i utgangspunktet at EØS-rettens alminnelige restriksjonsforbud, slik dette følger av EØS-avtalens artikkel 36, kommer til anvendelse på denne type maritim kabotasje. Pålegg om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip fra andre EØS-stater som faller innenfor kabotasjeforordningens virkeområde, vil som nevnt kunne bli ansett som en restriksjon i henhold til EØS-avtalens artikkel 36.

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 *Pedical* 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. 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup> Her avveies den aktuelle EØS-statens interesse i å oppnå den konkrete målsetningen opp mot den felles EØS-interessen i å sikre den frie bevegelse.

---

<sup>1</sup> Se f.eks C-394/97 *Heinonen* (avsnitt 42–44): «... de alternative foranstaltninger, som Kommissionen har foreslået, ikke synes at være tilstrekkelig effektive til at nå det forfulgte mål.»

<sup>2</sup> Se for eksempel C-169/91 *Stoke-on-Trent*. (avsnitt 15)

Som ansvarlig departement på det maritime området, er det er Nærings- og fiskeridepartementet har best kjennskap til de konkrete hensynene som ligger til grunn for en innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske skip. Nærings- og fiskeridepartementet står derfor nærmest til å vurdere hvorvidt det kan identifiseres alternative tiltak som gir tilstrekkelig beskyttelse for arbeidstakere fra å bli utestengt fra det maritime arbeidsmarkedet.

## 2.4 Spørsmål 4

Spørsmålet lyder:

*Norske sjøfolk har faste ansettelsesavtaler og er ansatt i rederiets virksomhet. På norsk sokkel og på utenlandsk sokkel opererer regelmessig skip som er registrert med bekvemmelighetsflagg (de fleste utenfor EØS) hvor sjøfolkene ikke har faste ansettelsesavtaler og hvor sjøfolkene er ansatt i vikarbyråer (ofte i tredjeland, Manila, Singapore etc). Vikarbyrådirektivet gjør ikke unntak for skipsfart, men er likevel ikke gjennomført verken for norske skip eller gitt anvendelse for utenlandske skip i norske farvann. Med hvilken begrunnelse kan vikarbyrådirektivet unntas norskregistrerte skip? Kan Norge gi direktivet anvendelse for utenlandsk registrerte fartøy som opererer i norske farvann/på norsk sokkel? Hvis svaret på sistnevnte er nei, og fartøyet utelukkende opererer innenfor EØS, slik mange skip registrert i tredjeland (Bahamas, Liberia) etc. gjør, hvilken stat har da ansvar for å gi EUs bindende regler som f. eks. vikarbyrådirektivet anvendelse når skipet er i EØS-farvann?*

Som nevnt i vår utredning av 18. februar 2020, er EØS-avtalens geografiske virkeområde avgrenset til norsk territorium, jf. EØS-avtalens artikkel 126, herunder Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann. Rettsakter som innlemmes i EØS-avtalen vil i utgangspunktet ha det samme geografiske virkeområdet som EØS-avtalen.

Ved gjennomføringen av direktiv 2008/104/EF om vikararbeid (vikarbyrådirektivet) i norsk rett ble det ikke ansett nødvendig å foreta særskilte lovendringer på sjøfartens område, basert på en forutsetning om at ansatte om bord på NOR- og NIS-skip er ansatt på faste tariffavtaler som ikke skiller mellom innleide og fast ansatte. Videre ble direktivet ikke ansett å ha særlig praktisk betydning ved siden av konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC 2006), som ble ansett å sikre sjøfolks rettigheter uavhengig av ansettelsesforholdets natur eller geografiske tilknytning (se Prop. 74 L (2011-2012) punkt 4.2.1).

Arbeids- og sosialdepartementet har lagt til grunn at vikarbyrådirektivet ikke anses «å ha sjøfarten som sitt naturlige virkeområde»<sup>3</sup>. Arbeids- og sosialdepartementet er ansvarlig departement på arbeidsrettens område, og er derfor nærmest til å vurdere vikarbyrådirektivets virkeområde.

Nærings- og fiskeridepartementet er, som ansvarlig fagdepartement på det maritime området, nærmest til å redegjøre for forholdet mellom bestemmelsene i vikarbyrådirektivet og norsk sjøfartslovgivning.

---

<sup>3</sup> Prop. 74 L (2011-2012) punkt 4.2.1

## 2.5 Spørsmål 5

Spørsmålet lyder:

EUs rådsdirektiv 1999/70/EF om fixed term work innebærer at det på EØS-området som hovedregel skal inngås faste ansettelsesavtaler. For norskregistrerte skip er det i skipsarbeidsloven § 3-4 oppstilt en hovedregel om fast ansettelse. Midlertidig ansettelse krever en særlig begrunnelse. Tilsvarende regler finnes i arbeidsmiljøloven. Midlertidig ansettelse skaper utrygge arbeidsvilkår og gir dårligere beskyttelse for arbeidstakere. Norge har valgt å implementere direktivet kun for norskregistrerte skip, og ikke gitt det anvendelse for skip registrert i andre land. Rapporten fra WR viser at en rekke skip registrert i tredjeland (Bahamas etc) opererer i norske farvann, og slike skip opererer ofte stort sett kun innenfor EØS. *Kan Norge gi direktivet anvendelse for skip registrert i tredjeland eller EØS stater når skipet befinner seg i norske norske havn eller driver kabotasje mellom norske havner? Hvis nei, hvilken stat har da ansvaret for å gjøre direktivet gjeldende slik at arbeidstakere som arbeider på skip registrert i tredjeland har den samme beskyttelse som arbeidstakere på skip registrert i en EØS-stat?*

Direktiv 1990/70/EF gjennomfører rammeavtale om midlertidig ansettelse inngått mellom EFF, UNICE og CEEP, jf. direktivets artikkel 1. Avtalen har egne bestemmelser om saklig virkeområde i klausul 2 nr. 1, hvor det fremgår at avtalens bestemmelser gjelder «midlertidig ansatte som har en arbeidsavtale eller et ansettelsesforhold som definert ved lov, tariffavtale eller gjeldende praksis i den enkelte medlemsstat».

Fixed-term work-direktivet har ikke egne bestemmelser om geografisk virkeområde. Det er dermed i utgangspunktet nærliggende å anta at fixed-terms work-direktivet gjelder innenfor det samme geografiske området som EØS-avtalen, jf. punkt 2.4 over.

Arbeids- og sosialdepartementet er imidlertid ansvarlig fagdepartement på arbeidsrettens område, og er nærmest til å foreta de konkrete grensedragningene som direktivet gir anvisning på, herunder også hvilket anvendelsesområde direktivet må anses å ha. Videre er Nærings- og fiskeridepartementet nærmest til å besvare skipsfartsrettslige og politiske problemstillinger knyttet til dette, herunder forholdet mellom bestemmelsene i fixed-terms work-direktivet og kabotasjeforordningen.

For øvrig gjelder kabotasjeforordningen som beskrevet over under punkt 2.3 og i vår vurdering av 18. februar 2020.

## 2.6 Spørsmål 6

Spørsmålet lyder:

EU har vedtatt et 20 talls horisontale direktiver om helse, miljø og sikkerhet som ikke gjør unntak for skipsfart og som dermed gjelder på hele EØS området. Dette er regler som kommer i tillegg til internasjonale standarder, bl.a. de som fastsatt av IMO og ILO. I Norge, på sjøfartens område, er direktivene gjennomført kun for norskregistrerte gjennom forskrift 1.1.2005 nr.8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Forskriften er på

nærmere 100 sider. Den norske gjennomføringen innebærer at det stilles en høyere sikkerhetsstandard til norskregistrerte skip enn skip registrert i tredjeland, hvilket gir en dårligere beskyttelse for arbeidstakere som arbeider på slike skip. *Kan Norge, eller er Norge forpliktet til, å gjøre direktivene gjeldende for skip registrert utenfor EØS når de anløper norsk havn?*

Utgangspunktet er, som nevnt i punkt 2.4, at rettsakter som innlemmes i EØS-avtalen har det samme geografiske virkeområdet som EØS-avtalen. Med mindre de aktuelle direktivene om helse, miljø og sikkerhet har egne bestemmelser som fraviker dette utgangspunktet, eller det på annen måte er klare holdepunkter for noe annet, vil direktivene i utgangspunktet gjelde på norsk territorium, jf. EØS-avtalens artikkel 126, herunder Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann.

Videre kan det saklige virkeområdet være avgrenset i de aktuelle direktivene.

Utenriksdepartementet har ikke fullstendig oversikt over det konkrete innhold av rettsaktene det vises til, og det faller ikke innenfor vårt ansvarsområde å vurdere de aktuelle direktivenes saklige og geografiske virkeområde. Det er Arbeids- og sosialdepartementet som er fagansvarlig departement for arbeidsmiljø- og sikkerhetsområdet.

Vi antar likevel at det er Nærings- og fiskeridepartementet, som ansvarlig fagdepartement, som er nærmest til å vurdere rekkevidden av de aktuelle direktivene på skipsfartens område.

## **2.7 Spørsmål 7**

Spørsmålet lyder:

EU har oppstilt regler som skal beskytte arbeidstakere i tilfelle virksomhetsoverdragelse gjennom Rådskonferansen 2001/23/EF av 12. mars 2001. Direktivet var opprinnelig unntatt sjøfart, men ble gjort gjeldende for sjøfart direktiv (EU) 2015/1794 om arbeidsrettigheter for sjøfolk. De norske gjennomføringsbestemmelsene er gitt i skipsarbeidsloven. Loven gjelder imidlertid kun sjøfolk som har sitt arbeid på norskregistrerte skip. Det innebærer at dersom det skjer en virksomhetsoverdragelse mellom et norsk rederi med skip registrert i tredjeland til et annet norsk rederi med skip registrert i tredjeland, så gjelder ikke norsk lov. Det forutsettes her at de ansatte er bosatt i Norge eller EØS. *Kan eller må Norge stille krav som sikrer norske arbeidstakere direktivets rettigheter? Hvis nei, hvilken stat er ansvarlig for å sikre at arbeidstakerne får den beskyttelse direktivet skal sikre dem?* Internasjonalt er det ingen regler om virksomhetsoverdragelse slik at det kan tas for gitt at eksempelvis bekvemmelighetsflagg ikke har regler om virksomhetsoverdragelse. Over halvparten av skipene til medlemmene i Norges Rederiforbund er for øvrig registrert i bekvemmelighetsland.

Norske myndigheter er bundet av EØS-avtalen, herunder de rettsaktene som er innlemmet i EØS-avtalen, jf. EØS-loven § 1. Norske myndigheter plikter derfor å oppfylle bestemmelsene i relevante direktiver, herunder bestemmelsene i direktiv 2001/23/EF om ivaretagelsen av

arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse, og direktiv 2015/1794/EU, i den grad disse er innlemmet i EØS-avtalen.

Nærings- og fiskeridepartementet er nærmest til å vurdere spørsmål om gjennomføringen av direktiver i norsk rett på sjøfartens område, herunder innholdet i konkrete bestemmelser i norsk sjøfartslovgivning. Dersom spørsmålene knytter seg til arbeidstakerrettigheter generelt, er Arbeids- og sosialdepartementet ansvarlig fagdepartement.

## **2.8 Spørsmål 8**

Spørsmålet lyder:

EU domstolens sak C-16/18 gjaldt utsendingsdirektivets anvendelsesområde i forbindelse med internasjonal jernbanetransport. Spørsmålet for EU-domstolen var om utsendingsdirektivet kom til anvendelse for en gruppe arbeidstakere som leverte «service ombord, rengøringsydelser eller forplejning af passagerer med mad og drikke» på to internasjonale jernbaneruter som forbandt henholdsvis Salzburg i Østerrike og München i Tyskland med Budapest i Ungarn, som også var avgangs- eller endestasjon. EU-domstolen kom til at utsendingsdirektivet ikke kom til anvendelse fordi «utførelsen af vedkommende arbejde ikke er tilstrækkelig knyttet til» vertsmedlemsstaten. Etter vårt syn er avgjørelsen ikke relevant for spørsmålet om innføring av lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. For det første leveres tjenester ved hjelp av skip i norske farvann og på norsk sokkel til mottakere utenfor skipet, i motsetning situasjonen der tjenestemottakerne befinner seg på toget. For det andre gjelder EU-domstolens konklusjon situasjonen der arbeidstakerne om bord på toget begynner eller avslutter skiftet i tjenesteyters etableringsstat. Dette er ikke vanlig for tjenester som leveres ved hjelp av skip. For det tredje vil skip som leverer sjøtransporttjenester og andre tjenester i norske farvann og på norsk sokkel stort sett oppholde seg lenger i vertsstaten Norge enn det som er tilfellet for personell om bord på toget (som bare var noen timer i Østerrike i transitt), noe som styrker vertsstatstilknytningen ytterligere. *Er UD enig i at avgjørelsen ikke er relevant for vurderingen av om det er adgang til å stille norske lønns- og arbeidsvilkår?*

Nærings- og fiskeridepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet er ansvarlige fagdepartementer på henholdsvis det maritime området og arbeidsrettens område. Nevnte departementer er derfor nærmest til å vurdere overføringsverdien for EU-domstolens avgjørelser i EØS-rettslige spørsmål på de konkrete rettsområdene.

## **3. Vurdering av spørsmålene fra arbeidsgiversiden**

### **3.1 Spørsmål 1**

Spørsmålet lyder:

Norge har i lang tid fulgt en linje hvoretter norsk lovgivning på skipsfartens område skal bygge på flaggstatsprinsippet, hvilket er kommet til uttrykk blant annet i skipsarbeidsloven § 1-2, allmenngjøringsloven § 2 nr.2 og petroleumsloven § 1-4, jf 1-6

bokstav d)). Hvorfor har det vært viktig for Norge at norsk lovgivning bygger på flaggstatsprinsippet og hvilke land vil typisk ha sammenfallende interesser med Norge?

Folkeretten setter rammer for statenes handlingsrom hva gjelder nasjonal lovgivning. Flaggstatsprinsippet er et sentralt havrettslig prinsipp som gir grunnlag for jurisdiksjon basert på hvilket flagg skipet er registrert under. Det er riktig at flaggstatsprinsippet ligger til grunn for viktige sider av norsk skipsfartslovgivning. Det betyr imidlertid ikke at prinsippet gjelder uavkortet. Andre stater vil også kunne ha rett etter folkeretten til å utøve jurisdiksjon. Undertiden vil dette kunne lede til overlappende jurisdiksjon, noe som ikke er uvanlig for grenseoverskridende virksomhet.

Vedrørende spørsmålet om hvilke land som har sammenfallende interesser med Norge, kan det vanskelig gis et svar som peker på bestemte land: Stater, enten de er kyststater eller kystløse stater, skipsfartsnasjoner eller ei, har ofte et bredt sett med interesser innen mange områder. Enn videre er det slik at havretten gir staten betydelig skjønnsmargin til selv å fastsette egen jurisdiksjonskompetanse. Det er således ikke overraskende at stater på dette området har valgt ulike løsninger. Generelt vil UD mene at alle stater bør ha sammenfallende interesse i at folkeretten og Havrettskonvensjonen følges.

### 3.2 Spørsmål 2

Spørsmålet lyder:

Norge har som kjent bilaterale avtaler med blant annet Filipinene, Kina, Algerie – muligens også konsularkonvensjon med Storbritannia (se særlig art. 27) – som innskrenker muligheten til å regulere lønns- og arbeidsvilkår på skip som hører hjemme i disse landene. Vil en gjennomføring av krav til norske lønns- og arbeidsvilkår overfor skip som hører hjemme i EØS-stater være problematisk etter forbudet mot nasjonalitetsdiskriminering i EØS-avtalens artikkel 4? Hvilke avtaler vil eventuelt måtte sies opp for å gjennomføre et slikt krav og hvilke konsekvenser har det for Norge å si opp slike avtaler? I sitt brev til NFD 18.2.20 viser UD i fotnoter til tidligere brev til NFD som behandler skipsfarts- og handelsavtaler. Det er ønskelig at denne korrespondansen legges frem for utvalget.

På EØS-rettens område gjelder det et generelt prinsipp om ikke-diskriminering. Prinsippet er blant annet nedfelt artikkel 4 i EØS-avtalens hoveddel, og innebærer at det som hovedregel ikke skal finne sted forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet innenfor avtalens virkeområde.

Som nevnt over i punkt 2.4, og i vår vurdering av 18. februar 2020, er EØS-avtalens geografiske virkeområde avgrenset til norsk territorium, jf. EØS-avtalens artikkel 126, herunder Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann.

Bilaterale avtaler med stater som ikke omfattes av EØS-avtalens virkeområde, rammes i utgangspunktet ikke av ikke-diskrimineringsprinsippet i EØS-avtales artikkel 4. På den annen side, for bilaterale avtaler som omfattes av EØS-avtalens virkeområde, må krav til norske lønns- og arbeidsvilkår gjennomføres i tråd med ikke-diskrimineringsprinsippet i artikkel 4. Dette kan etter omstendighetene blant annet innebære at slike krav må gjennomføres i alle avtaler som omfattes av EØS-avtalen.



Utenriksdepartementet har ikke oversikt over det materielle innholdet i Norges bilaterale avtaler på skipsfartens område. Nærings- og fiskeridepartementet er som nevnt ansvarlig fagdepartement på skipsfartens område, og er nærmest til å ha kjennskap til slike avtaler.

### 3.3 Spørsmål 3

Spørsmålet lyder:

Utsendingsdirektivet artikkel 1 (2) unntar "virksomheder inden for handelsflåden" / "merchant navy undertakings". På wikipedia er handelsflåte definert som "den samlede flåte av skip som et land har for å drive kommersiell virksomhet, i motsetning til marinen, som er flåten av fartøy beregnet på forsvar av landet". Er dette også UD og NFDs forståelse?

Direktiv 96/71/EF om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting (utsendingsdirektivet) gjelder ikke for «foretak i handelsflåten med hensyn til skipsbesetningen», jf. artikkel 1 (2). Direktivet gir ikke ytterligere veiledning om hva som ligger i begrepet «handelsflåte».

Nærings- og fiskeridepartementet er ansvarlig departement på sjøfartsområdet, og er derfor den kompetente myndighet med hensyn til å avklare hvordan konkrete bestemmelser bør forstås.

### 3.4 Spørsmål 5<sup>4</sup>

Spørsmålet lyder:

EU-domstolen har i flere saker fastslått at fellesskapsretten ikke er til hinder for at nasjonale minstelønnsatser gjøres gjeldende for alle som utøver lønnet arbeid *på medlemsstatens områder*. Det er avsagt to dommer som hhv. innskrenker utstasjoneringdirektivet i situasjoner av svak tilknytning pga tjeneste på internasjonale tog, C-16/18 (Magistrat der Stadt Wien) og begrenser adgangen til å gjøre minstelønnsatser gjeldende overfor arbeidstakere som ikke er eksponert for vertsstatens kostnadsnivå (C-549/13 Bundesdruckerei). Kan disse dommene ha overføringsverdi på skipsfarten?

Nærings- og fiskeridepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet er ansvarlige fagdepartementer på henholdsvis det maritime området og arbeidsrettens område. Nevnte departementer er derfor nærmest til å vurdere overføringsverdien for EU-domstolens avgjørelser i EØS-rettslige spørsmål på de konkrete rettsområdene.

### 3.5 Spørsmål 6

Spørsmålet lyder:

---

<sup>4</sup> Spørsmål nr. 4 fra Rederiforbundet er rettet til av Nærings- og fiskeridepartementet. Spørsmålet behandles derfor ikke av Utenriksdepartementet i dette brevet

På møtet i utvalget 21. oktober sa professor Finn Arnesen at det det også oppstilles et krav om likebehandling av alle skip uansett nasjonalitet i farvannet for at en restriksjon kan anses som lovlig (spørsmålet kom opp ifm med at det ble etterspurt om slike regler i forsk farvann også må gjelde for NIS). De nylig vedtatte reglene om minimum wage for skip offshore i UK gjelder kun for skip som opererer fra UK havn. Det innebærer at de for eksempel ikke gjelder for utenlandske skip som opererer på UK sokkel og kommer fra andre land/sokler. Slik reglene er utformet i UK tilfredsstiller de kravet til likebehandling?

På EU- og EØS-rettens område gjelder det, som nevnt i punkt 3.2 over, et generelt prinsipp om ikke-diskriminering. Prinsippet er blant annet nedfelt artikkel 18 i traktaten om Den europeiske unions virkeområde (TEUV), og innebærer at det som hovedregel ikke skal finne sted forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Tilsvarende er slått fast i artikkel 4 i EØS-avtalens hoveddel.

Utenriksdepartementet har hverken nok informasjon om den aktuelle lovgivningen i Storbritannia, eller tilstrekkelig kapasitet, til å foreta en vurdering av om denne ordningen tilfredsstiller krav til likebehandling i henhold til EU-retten generelt eller kabotasjeforordningen spesielt.

Nærings- og fiskeridepartementet er ansvarlig fagdepartement på det maritime området, og er således nærmest til å foreta konkrete vurderinger av betydningen av andre lands lovgivning på dette området.

### **3.6 Spørsmål 7**

Spørsmålet lyder:

Dagens tilskuddsordning / refusjonsordning for sjøfolk er godkjent av ESA innenfor EUs statsstøtteregulering. Det er bred enighet mellom partene om at refusjonsordningen er viktig og at ordningen også bør styrkes ved for eksempel å fjerne maksimumstaket for offshore. Er det en mulighet for at ESA vil kreve en fornyet vurdering av tilskuddsordningens legitimitet/lovlighet og innretning dersom det innføres norsk lovgivning som eliminerer konkurransefortrinnet for utenlandske sjøfolk vis a vis norske sjøfolk i norske farvann og på kontinentalsokkelen?

[Avdeling for konkurransepolitikk, selskapsrett og næringsøkonomi](#) i Nærings- og fiskeridepartementet har forvaltningsansvar for statsstøttereguleringen, og er nærmest til å foreta vurderinger av norsk lovgivning og prosessrisiko på dette området.

Med vennlig hilsen

Kaja Moe Winther  
Underdirektør

Vilde Hauan  
Rådgiver