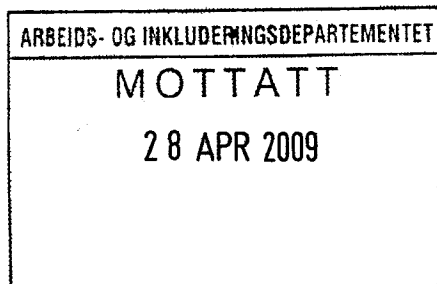




Oslo, 24. april 2009

VB/MS/EM
VB003041-2



Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
200900199-/JFR

Vår ref.
535/02/00170

**FORSLAG TIL REGELVERK FOR Å FØLGE OPP FORSLAG I
ST. MELD. NR. 18 (2007-2008) ARBEIDSINNVANDRING OG FORSLAG
TIL FORSKRIFTER TIL NY UTLENDINGSLOVS KAPITTEL 3 OM
ARBEID OG STUDIER MV.**

Det vises til departementets høringsbrev 30. januar 2009 med høringsfrist 24. april 2009. Vi vil nedenfor kommentere departementets høringsbrev hva angår spørsmålene knyttet til om norsk kontinentalsokkel bør være omfattet av reglene om arbeidstillatelse samt forslaget til ny § 6-6 om oppholdstillatelse til sjøfolk.

Når det gjelder første punktum i § 6-6, som i det vesentlige er likelydende med bestemmelsen som var på høring i 2007, vises til vårt høringsbrev av 13. november 2007 som ble avgitt i fellesskap med flere andre organisasjoner. Det som sies i den høringsuttalelsen er fortsatt relevant for våre synspunkter. Vi vedlegger for ordens skyld kopi av høringsuttalelsen som vedlegg til dette brev.

1. Innledning

Norge er blant verdens største skipsfartsnasjoner. Innen offshore har vi verdens mest avanserte og verdens nest største offshoreflåte etter USA. Den norske offshoreflåten består av mer enn 450 fartøyer. Skipsfarten og offshoreflåten gir Norge internasjonal innflytelse, og offshoreflåten fungerer som spydspiss for mer miljøvennlig og høyteknologisk skipsfart. Vår miljøvisjon er at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelig utslipp til sjø eller luft.

De fleste offshorerederiene har forsyningstjenester og ankerhåndteringstjenester som sine viktigste tjenester. Rederiene yter i varierende grad støttetjenester til offshoreoperasjoner som seismikk, kabel-/rørlegging og andre havbunnsoperasjoner, samt oljevernberedskap og redning. I dag utvikles nye, avanserte tjenester knyttet til anleggsvirksomhet på havbunn og brønntjenester. Utviklingen går i retning av at de tyngste rederiene satser på kapitalintensive tjenester knyttet til seismikkundersøkelser og avanserte tjenester knyttet til havbunnsinstallasjoner og brønnintervenering, mens andre satser på støtteoperasjoner og mer tradisjonelle forsyningstjenester.

Tradisjonelt har rederiene arbeidet i Nordsjøen, som deles i norsk og britisk sektor, og Norskehavet har etter hvert fått økt aktivitet. I dag har andre internasjonale markeder fått betydelig størrelse, og viktige markeder er Brasil, Australia, Mexico-gulfen og Vest-Afrika. Totalt utgjør nå aktiviteten i utemarkedene en større andel enn aktiviteten i Nordsjøen. For å sikre skipene fleksibilitet mellom kontinentalsokler er ensartet internasjonalt regelverk av stor betydning.

Innføring av regler om arbeidstillatelse på norsk kontinentalsokkel betyr på prinsipielt grunnlag at norsk kontinentalsokkel lukkes, ved at skip registrert utenfor EØS-land i praksis stenges ute fra norsk sokkel. En mulig konsekvens vil derfor være en omregistrering av virksomhet til EU-land, uten positiv effekt for sysselsetting av norske sjøfolk og med en svekkelse av Norge som registreringsland for norsk offshore virksomhet. Departementets forslag har etter vårt syn omfattende næringspolitiske, juridiske, avtalemessige, kommersielle og operative konsekvenser. Ingen av disse synes omtalt i departementets høringsbrev. Norges Rederiforbund ber derfor om at forslaget om at norsk kontinentalsokkel bør være omfattet av reglene ikke gjennomføres, sekundært at vedtaket utsettes til man har gjennomført en grundig konsekvensanalyse knyttet til effektene av forslaget.

2. Norges folkerettslige forpliktelse

Havrettskonvensjonen og EØS-avtalen fastsetter klare begrensninger i forhold til Norges adgang til å innføre regler knyttet til arbeidstillatelse for utenlandske skip. Vi legger til grunn at Norge vil respektere sine folkerettslige forpliktelser. Regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip vil derfor ha meget begrenset rekkevidde samtidig som Norge gjennom å innføre slike regler utfordrer flaggstatsprinsippet. Denne saken har derfor rekkevidde langt ut over spørsmålet om å innføre regler om arbeidstillatelse.

Etter vårt syn er det meget uheldig om Norge som en betydelig skipsfartsnasjon, og som dermed også har et internasjonalt ansvar for å beskytte de grunnleggende prinsippene om uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet og *freedom of navigation* som gjelder utenfor territorialfarvannet, nå utfordrer disse prinsippene. Denne saken handler derfor først og fremst om norsk utenrikspolitikk og norsk skipsfartspolitikk.

I Stortingsmelding nr. 15 (2008-2009) om hovedlinjene i norsk utenrikspolitikk fremhever regjeringen at for Norge som har en liten og åpen økonomi, bør det betraktes som vår primære og prioriterte utenrikspolitiske interesse å forhindre svekkelse av internasjonal rettsorden og multilaterale styringssystemer (pkt. 6.5). Regjeringen understreker også betydningen av at de grunnleggende reglene i havrettskonvensjonen anerkjennes og følges lojalt av alle berørte stater (pkt. 7.1). Etter vårt syn er en innføring av regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip på kontinentalsokkelen ikke forenlig med disse hovedlinjene.

3. Proteksjonisme og markedsadgang

Som følge av finanskrisen står man i dag overfor en meget krevende situasjon internasjonalt. Skipsfartsnæringen står for ca. 90 % av all varetransport i verden. Finanskrisen rammer derfor også vår næring med full tyngde.

I den senere tid har man sett eksempler på at flere land har tatt til orde for iverksettelse av tiltak for å beskytte egen industri og arbeidsplasser fra konkurranse utenfra. Flere ledere internasjonalt har i denne sammenheng fremholdt at proteksjonisme er en alvorlig trussel i forhold til å få en raskest mulig avslutning på finanskrisen.

Etter vår oppfatning er innføring av regler om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip et klart eksempel på proteksjonisme, idet formålet er å forhindre konkurranse. Dersom Norge innfører slike regler, vil Norge derfor være på kollisjonskurs med de advarslene som kommer internasjonalt.

Det å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip vil også kunne få konsekvenser for norske skips markedsadgang i andre land gjennom at andre land vil kunne innføre tilsvarende regler (kabotasje) i forhold til norske skip. Reglene vil derfor som en utilsiktet virkning kunne skape en konkurranseulempe for norske skip. Vi tillater oss i denne sammenheng å vise til Utenriksdepartementets høringsuttalelse av 11. november 2007 der det sies:

Et krav om slike tillatelser for mannskap på skip som kun leilighetsvis trafikerer mellom to norske havner vil stride mot flaggstatsprinsippet slik det er praktisert de fleste steder og kan skape presedens internasjonalt med uheldige konsekvenser for norsk skipsfarts markedsadgang som ikke synes å ha blitt utredet.

4. Skipsfart og internasjonale arbeidsavtaler

I departementets høringsbrev av 21. august 2007 vises det til Soria Moria-erklæringen og regjeringens handlingsplan mot sosial dumping. Forslaget om innføring av arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip er en oppfølging av dette. I departementets pressemelding av 17. februar 2009 sies det at utflagging og oppsigelse av norske sjøfolk "illustrerer at sosial dumping også er en aktuell utfordring i skipsfarten".

Norges Rederiforbund vil vise at det er et hevdvunnet internasjonalt prinsipp at rederiene står fritt til å velge flagg- og bemanningsløsninger. Det er åpenbart at det rent generelt ikke er grunnlag for å hevde at utenlandske skip og utenlandske bemanningsløsninger er ensbetydende med sosial dumping. Vi kan i denne sammenheng bl.a. vise til at Norges Rederiforbund har etablert såkalte modellavtaler om lønn og arbeidsvilkår (tariffavtaler) for utenlandske skip med utenlandske mannskaper. Disse avtalene er inngått med fagforeningene fra sjøfolkene hjemland og de norske sjømannsorganisasjonene. I tillegg til å ha internasjonalt konkurransedyktige lønns- og arbeidsbetingelser, inneholder modellavtalene også bl.a. regler om pensjon og forsikring til sjøfolkene. Avtalene oppfyller også bestemmelsene i alle relevante internasjonale konvensjoner. Det dreier seg derfor om ordninger på et meget akseptabelt internasjonalt nivå.

I forhold til aktivitetene på norsk sokkel, kan i tillegg vises til at det her gjelder meget strenge krav til sikkerhet, helse og miljø. Dette er dels krav som fastsettes av norske myndigheter, dels krav næringene stiller overfor sine kontraktspartner og dels krav som næringene stiller til seg selv bl.a. av kommersielle grunner.

Det å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske arbeidstakere på norske skip vil etter dette i svært liten utstrekning få noen betydning i forhold til bekjempelsen av uakseptable lønns- og arbeidsvilkår. Slike bestemmelser vil først og fremst medvirke til at norsk sokkel og norskekysten stenges i forhold ikke EØS-skip og utenlandsk arbeidskraft som ikke kommer fra EØS-området.

5. Flaggstatsprinsippet

Folkeretten særpreges bl.a. av at den er dynamisk ved at den utvikles over tid. Som ledd i dette inngår også statenes praksis. Dette innebærer at Norges holdning i forhold til å respektere flaggstatsprinsippet kan få betydning når det gjelder fastleggelsen av grensene for prinsippet. Dersom Norge utfordrer de tradisjonelle grensene for flaggstatsprinsippet kan dette derfor bidra til at grensene flyttes og at prinsippet utvannes. Konsekvensen av dette kan bli at stadig flere land vil kunne kreve at nasjonal lovgivning, som er gitt ut fra nasjonale behov, kreves gjennomført også overfor fremmede skip.

Etter vårt syn har Norge, som en stor flaggstat med en betydelig flåte under eget flagg, et særskilt ansvar for å beskytte flaggstatsprinsippet. Norge har en lang tradisjon for å beskytte prinsippet og dermed tatt sin del av dette ansvaret. Vi kan i denne sammenheng vise til Nærings- og handelsdepartementets hørings svar av 21. november 2007 der de sier at de ønsker "å unngå å komme i konflikt med flaggstatsprinsippet og få en løsning som ivaretar en viss fleksibilitet i regelverket". Vi vil også vise til forarbeidene til allmenngjøringsloven der det nettopp var respekten for flaggstatsprinsippet og Norges folkerettslige forpliktelser som var årsaken til at utenlandske skip ikke omfattes av loven, der det i pkt. 3.2.2 i Ot.prp. nr. 26 (1992-1993) sies:

Å fastlegge lønns- og arbeidsbetingelsene slik at de også omfatter mannskap ombord på utenlandske skip som driver utenriksfart til/fra Norge vil være et brudd med norsk skipsfartspolitik som blant annet baserer seg på flaggstats-prinsippet og markedsadgang både hjemme og ute. I enkelte tilfelle har norske arbeidstakerorganisasjoner boikottet skip under fremmed flagg fordi lønns- og arbeidsbetingelsene har vært ansett som urimelige. Dette har vært enkeltstående tilfelle, og det ville være svært usedvanlig i internasjonal sammenheng om myndighetene fastsatte lønns- og arbeidsbetingelsene på skip under fremmed flagg som driver utenriksfart. Departementet vil derfor ikke foreslå at slike skip skal omfattes av loven.

Det er dessuten av betydning at allmenngjøringsloven også unntar NIS-skip, idet disse skip er omfattet av tariffavtale. Som nevnt tidligere gjelder dette også i forhold til de fleste skip det nå vurderes å innføre arbeidstillatelse for.

Dersom det nå innføres regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip som er i aktivitet på norsk kontinentalsokkel, så er dette et klart brudd på langvarig norsk skipsfartspolitik.

6. Forhold til EU-/EØS-regelverket og Schengen-avtalen

Det fremgår av AIDs forslag at verken ansatte på EU-/EØS-registrerte skip eller sjøfolk fra EU/EØS fra "gamle" EU-/EØS-land (før 2007) vil bli omfattet. Virkeområdet vil være utenlandske skip registrert i land utenfor EU/EØS og sjøfolk om bord i disse skip som ikke omfattes av unntaksreglene for EU-/EØS-arbeidstakere.

Det er overveiende sannsynlig at de aller fleste av de utenlandske sjøfolk som vil kunne bli omfattet av departementets forslag, er sjøfolk fra Russland, Ukraina og Asia. Selv om de kommer fra land som har ratifisert ILO-konvensjon 108 om sjømannsdokumenter, er det vanlig at de ankommer eller reiser hjem over land som ikke har ratifisert denne konvensjonen (bl.a. Tyskland og Benelux-landene). Disse ansatte vil derfor ha behov for et Schengen-visum. Schengen-visum forutsetter at de ansatte fremlegger ansettelsesavtale og kan dokumentere arbeidskontrakt med arbeidsgiver i Schengen-området. Den oppholdstillatelse som er knyttet til Schengen-visum synes imidlertid ikke å omfatte den tillatelse som departementet vurderer å innføre for visse utenlandske sjøfolk. Departementet bes vurdere om det er et behov for klargjøring av dette spørsmålet i utlendingsforskriften.

7. Nærmere om norsk kontinentalsokkel bør omfattes av reglene

Det er i høringsbrevet ikke angitt noen nærmere beskrivelse av hvilken aktivitet på sokkelen som det siktes til. Høringsbrevet er derfor uklart på dette punkt. Vi vil her vise til at man har et meget sammensatt bilde når det gjelder skipsfart på norsk kontinentalsokkel. Man står bl.a. overfor følgende typetilfeller (ikke uttømmende):

- Skip som kun er i gjennomfart

- Skip som opererer mellom flere lands sokler
- Skip som opererer fra utenlandsk havn
- Skip som opererer fra norsk havn
- Skip som opererer fra både utenlandsk og norsk havn
- Skip som frakter olje fra installasjoner på sokkelen til utenlandsk havn
- Skip som frakter olje fra installasjoner på sokkelen til norsk havn

For høringsinstansene er det etter dette ikke mulig å komme med annet enn generelle kommentarer knyttet til de prinsipielle sidene ved å innføre regler om arbeidstillatelse på sokkelen for utenlandske skip. Vi legger til grunn at departementet vil komme tilbake med et nytt høringsbrev med forslag til nærmere regulering dersom det etter angjeldende høringsrunde fortsatt er aktuelt å innføre slike regler.

I departementets høringsbrev fremholdes at det har oppstått tvil om omfanget av reglene om arbeidstillatelse som var på høring i 2007 og at departementet derfor ber om synspunkter på om utenlandske skip på norsk kontinentalsokkel bør omfattes av krav om arbeidstillatelse.

Det er etter vårt syn på det rene at sokkelen ikke var en del av høringen i 2007, og det er derfor overraskende at det kan ha oppstått tvil om rekkevidden av de regler som da var på høring. Vi viser her til at departementets høringsnotat av 21. august 2007 gjelder "Arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip i innenriksfart". Den nærmere omtalen av det som behandles knyttes utelukkende til skip som går mellom norske havner. Kontinentalsokkelen er ikke omhandlet i høringsnotatet. Også utformingen av forslaget til ny § 6 annet ledd viser at departementet har lagt til grunn at det kun er fart knyttet til norsk havn som er ment omfattet av reglene.

Ved gjennomgang av de innkomne høringssvarene fra høringsinstansene kan vi heller ikke se at noen av disse har kommentert spørsmålet om norsk kontinentalsokkel. Det er tvert imot vårt syn at høringsinstansene klart har lagt til grunn at kontinentalsokkelen ikke var en del av høringen i 2007. I denne sammenheng kan særlig vises til Utenriksdepartementets høringsuttalelse av 11. november 2007 som i detalj behandler de folkerettslige skrankene for å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip. Utenriksdepartementets høringsuttalelse omhandler utelukkende situasjonen knyttet til skip som går i norsk innenriksfart, skip går i fast linje mellom to eller flere norske havner (i kombinasjon med utenlandske havner) og skip som kun leilighetsvis bringer last eller passasjerer mellom to norske havner. Disse situasjonene behandles i tilknytning til prinsippet om uskyldig gjennomfart og som kun gjelder i territorialfarvannet. Etter vårt syn er det derfor åpenbart at Utenriksdepartementet ikke har oppfattet det slik at kontinentalsokkelen var omfattet av høringen i 2007. Av andre sentrale høringsuttalelser kan i denne sammenheng også vises til Nærings- og handelsdepartementets hørings svar av 21. november 2007 der de kun behandler spørsmålet om arbeids-

tillatelse for skip som er i "norske farvann" og det er ingen deler av høringsuttalelsen som trekker i retning av at de tar stilling til spørsmålet om arbeidstillatelse på norsk sokkel.

Når det gjelder spørsmålet i høringsbrevet om sokkelen skal omfattes av reglene om arbeidstillatelse (oppholdstillatelse etter den nye forskriften) må det først avklares om en kyststat overhode har anledning til å innføre slike regler for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip. Som nevnt ovenfor har Utenriksdepartementet ikke behandlet dette spørsmålet i forbindelse med høringen i 2007. Det foreligger derfor ingen vurdering av den folkerettslige adgangen etter Havrettskonvensjonen til eventuelt å innføre arbeidstillatelse for utenlandske skip med utenlandske sjøfolk på sokkelen. Til tross for dette konstaterer vi at departementet gjennom presse-meldingen av 17. februar 2009 nærmest synes å ha konkludert i forhold til at reglene også skal komme til anvendelse for utenlandske skip i virksomhet på sokkelen.

Etter vårt syn vil det å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip på norsk kontinentalsokkel være å innføre ny praksis etter folkeretten som fremstår som klart brudd på de skranker som gjelder for kyststatens jurisdiksjon. Vi viser i denne sammenheng bl.a. til Haverettskonvensjonen art 78 (2) som lyder:

The exercise of the rights of the coastal State over the continental shelf must not infringe or result in any unjustifiable interference with navigation and other rights and freedoms of other States provided for in this Convention.

Å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip som opererer på sokkelen er nettopp "infringe" eller "interference" i forhold til prinsippet om *freedom of navigation*.

Idet det er myndighetenes oppgave å påse at Norges internasjonale forpliktelser overholdes, legger vi til grunn at det nå blir foretatt en grundig vurdering av dette spørsmålet av bl.a. Utenriksdepartementet.

8. Forslag til ny forskrift om oppholdstillatelse for sjøfolk

I høringsbrevet foreslås følgende bestemmelse om oppholdstillatelse for sjøfolk i forskriften § 6-6:

Det kan gis oppholdstillatelse til arbeidstakere om bord på utenlandsk registrerte skip som tar om bord gods eller passasjerer i en norsk havn og leverer dette godset eller setter i land disse passasjerer i en norsk havn. Dette gjelder for skip som har regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner og ikke for skip som leilighetsvis trafikkerer norske havner.

Ordlyden i første punktum er noe endret i forhold til bestemmelsen som var på høring i 2007. Vi oppfatter det slik at dette henger sammen med at det nå opereres med begrepet oppholdstillatelse.

Annet punktum om presisering av hvilken virksomhet som omfattes av kravet er ny. Verken endringen i første eller annet punktum er nærmere omtalt i høringsbrevet. Dette er meget uheldig. Det eneste som sies i notatet som er vedlagt høringsbrevet er på side 10 om at det innholdsmessig ikke er gjort "vesentlige endringer" i forskriftsutkastet. Slik notatet er utformet antar vi at det her vises til forskriften som var på høring i 2007, idet avsnittet ellers gjelder høringen fra 2007. Det kan vanskelig hevdes at annet punktum ikke representerer en "vesentlig endring" ettersom den oppstiller grenser for anvendelsesområdet for bestemmelsen i første punktum. Det var ikke inntatt tilsvarende begrensning i bestemmelsen som var på høring i 2007.

Vi oppfatter det slik at departementet gjennom forslaget til annet punktum aksepterer at Norge etter Havrettskonvensjonen har begrenset adgang til å innføre regler om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip. Forslaget er utformet med basis i elementer fra Utenriksdepartementets høringsbrev av 11. november 2007. Forslaget er imidlertid ikke helt dekkende i forhold til de skranker som oppstilles der. Utenriksdepartementet viser til at Havrettskonvensjonen og prinsippet om uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet ikke skaper problemer i forhold til "skip som kun går i norsk innenriksfart (over en viss periode), eller som går i fast linjefart mellom to eller flere norske havner (i kombinasjon med utenlandske havner)". Det sies også at innføring av slike regler på "skip som kun leilighetsvis trafikkerer mellom norske havner vil stride mot flaggstatsprinsippet". I forslaget til annet punktum sies imidlertid at reglene også skal gjelde for skip som har "vesentlig virksomhet" mellom norske havner. Etter vårt syn er dette en betydelig utvidelse i forhold til de skranker som Utenriksdepartementet har oppstilt og som vil medføre at bestemmelsen kommer i konflikt med Havrettskonvensjonen. Vi oppfatter det slik at departementet nå introduserer en mellomløsning mellom ytterpunktene permanent og leilighetsvis, og som det ikke er dekning for etter havretten.

Når det gjelder den lovgivningsteknikk som er benyttet med svært skjønsmessige ord og uttrykk, oppstår stor usikkerhet for rederiene i forhold til å vite om man er innenfor eller utenfor regelverket. Dette er meget uheldig.

Dersom det er ønskelig å innføre regler om arbeidstillatelse innenfor de skranker som følger av Havrettskonvensjonen og EØS-regelverket, bør man etter vårt syn heller bygge på den løsning som foreslås av Nærings- og handelsdepartementet i deres høringsbrev av 21. november 2007 der de foreslår at regelen begrenses til å gjelde skip som permanent frakter gods og passasjerer mellom norske havner. Som grense for permanent virksomhet foreslår de "3 måneders sammenhengende virksomhet i Norge".

I forslaget som var på høring i 2007 var det inntatt forslag til endring av § 8 annet ledd om at reglene kun gjelder så langt "dette følger av internasjonal avtale som Norge er bundet av". Vi legger til grunn at det innføres tilsvarende forbehold med henvisning til folkeretten også i den nye forskriften.

9. Høringsuttalelser knyttet til ordlyden i forslaget fra 2007

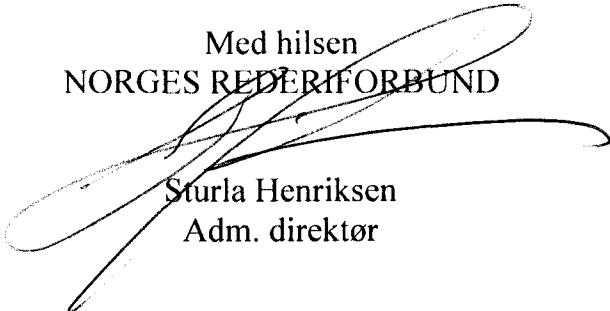
Ved gjennomgang av høringsuttalelsene i 2007 konstaterer vi at svært mange av høringsinstansene – derunder flere departementer – har forstått forslaget dithen at det gjelder skip som går fra en havn til en *annen* havn, men ordlyden viser til skip som går fra en havn til en havn. I vår høringsuttalelse har vi for vår del tatt utgangspunkt i bestemmelsens ordlyd slik den står, mens mange andre altså ikke har sett denne nyansen. Dette betyr at disse høringsinstanser ikke har uttalt seg om det som var departementets forslag. Etter vårt syn er dette meget uheldig, idet disse da ikke har vurdert eller kommentert denne forskjellen.

10. Endring av fartsområdebegrensningen i NIS-loven

Norges Rederiforbund har over tid påpekt at det er et paradoks at Norge gjennom fartsområdebegrensningene i NIS-loven er det eneste landet i verden som forbyr eget flagg å operere på egen kyst/sokkel.

Dersom det innføres regler om arbeidstillatelse for utenlandske skip vil dette antagelig medføre at mange rederier som i dag har registrert sine skip utenfor EØS-området vil omregistrere sine skip til europeiske registre som Danmark, Storbritannia, Malta og Kypros for å unngå å bli omfattet av bestemmelsene. Etter vårt syn må dette tilsi at det gjøres tilsvarende endringer i NIS-loven for at NIS ikke skal tape ytterligere terreng i forhold til utenlandske registre.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND



Sturla Henriksen
Adm. direktør

Vedlegg: Høringsuttalelse fra Norges Rederiforbund m.fl. 13. november 2007

Kopi: Nærings- og handelsdepartementet
Utenriksdepartementet