

Nærings - og Fiskeridepartementet (NFD)

Deres referanse 22/4241-1
Deres dato
Vår saksbehandler Øystein Joranger
Vår dato 31.08.2022

Høringssvar - Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

Offshore Norge (tidligere Norsk olje og gass) viser til forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel med tilhørende høringsnotat av 30. mai 2022.

Lovforslaget gjelder for skip på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone med oppdrag for rettighetshaver etter petroleumsløven, havbunnsmineralloven, akvakulturloven eller havenergiloen. Offshore Norge representerer selskaper som driver virksomhet innen petroleum, havvind og annen ny energiproduksjon til havs samt mineralutvinning offshore.

Oppsummering

Forslaget innebærer at arbeidstakere på utenlandsk registrerte skip og skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS), må ha lønn tilsvarende landsomfattende tariffavtale for NOR-registrerte skip som er engasjert i samme type virksomhet.

I tilknytning til dette høringssvaret har Offshore Norge innhentet to betenkninger.

- ✓ Betenking fra Christian Jordal i Advokatfirmaet BAHR om lovforslagets betydning for gjeldende tilskuddordning for sysselsetting av sjøfolk. *Konklusjonen er at tilskuddsordningen vanskelig kan opprettholdes dersom lovforslaget blir vedtatt.* Betenkingen er vedlagt - Vedlegg 1
- ✓ Vurdering fra Professor dr. juris Eling Hjelmeng ved Universitetet i Oslo (UiO) av Nærings - og Fiskeridepartementets høringsnotat, for Norges Rederiforbund og Offshore Norge. *Hjelmeng konkluderer med at lovforslaget som er fremlagt i høringsnotatet er svakt begrunnet faglig, og mest sannsynlig vil være i strid med EØS avtalen.* Denne betenkningen er ellers oversendt departementet i felles brev av 22. august. - Vedlegg 2.

Offshore Norge mener at det ikke foreligger et reelt begrunnet behov for lovforslaget og har flere prinsipielle innvendinger.

- Forslaget er etter vår vurdering i strid med EØS-retten og folkeretten.
- Forslaget har konsekvenser som det ikke er foretatt tilstrekkelig konsekvensvurdering av, og som vil kunne påføre våre næringer store kostnader.
- Forslaget innebærer store praktiske avgrensingsproblemer.

Offshore Norges konklusjon er derfor at forslaget bør trekkes tilbake.

Innholdsfortegnelse over den videre fremstilling:

1. Lovforslaget.....	3
1.1 Lovens formål - rettferdig og anstendig arbeidsliv.....	3
1.2 Norske- lønns og arbeidsvilkår - § 4.....	4
1.3 Fartøy omfattet av lovforslaget - § 8.....	4
2. Fartøysaktiviteten på norsk sokkel	5
3. Forslaget mangler en reell begrunnelse	6
4. Forslaget er i strid med EØS-retten	7
5. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk kan falle bort	7
6. Vurdering av folkeretten er feilaktig.....	8
7. Forslaget griper inn i den frie lønnsdannelsen	10
8. Lovforslaget hindrer fri bevegelse av fartøy - manglende konsekvensvurdering.....	11
9. Raffineridrift, konkurransesituasjonen og forsyningssikkerhet langs norskekysten	12
10. Sluttbemerkning.....	13

1. Lovforslaget

1.1 Lovens formål - rettferdig og anstendig arbeidsliv

Det fremgår av lovforslagets § 1 at lovens formål er å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann, i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel ved å sikre arbeidstakere på utenlandske skip norske lønns- og arbeidsvilkår.

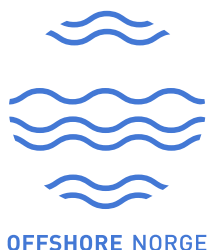
Hensynet til beskyttelse av arbeidstakere er nytt i forholdet til hva som tidligere har vært anført som begrunnelse for å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, bl.a i Stortinget der hensynet til rekruttering av norske sjøfolk har vært det bærende argument.

På den ene side anføres det i høringsnotatet at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil medføre at den relative konkurranseevnen for skip, som i dag har norske mannskap og norske lønns og arbeidsvilkår, vil bli styrket. På denne måten vil norske sjøfolk isolert sett blir mer attraktive å ansette samt at uakseptable lønninger fjernes som et mulig konkurransefortrinn. Vår forståelse er at formålet er å erstatte utenlandske sjøfolk med norske.

På den annen side vises det til at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil beskytte de utenlandske arbeidstakerne og hindre sosial dumping, men uten at disse argumentene er begrunnet i faktiske forhold.

Kampen mot sosial dumping og useriøse aktører som undergraver norske lønns- og arbeidsvilkår er en problemstilling og bekymring Offshore Norge deler med de øvrige partene i det organiserte arbeidslivet. Utenlandske sjøfolk har gjennomgående lavere lønninger enn de norske, men dette begrunner ikke i seg selv at det foreligger sosial dumping. Lønnsforhold og tariffavtaler for sjøfolk blir fastsatt i tariffavtaler med bakgrunn i det landet de bor og der de har sine levekostnader. Dette kan medføre konkurranse på lønn, men det er jo det tilskuddordningen for sjøfolk skal veie opp for. For å hindre uakseptabelt lave lønninger har bl.a International Transport Workers' Federation (ITF) laget bransjenormer som definerer et akseptabelt lønnsnivå. Norske sjømannsorganisasjoner er både del av og fører kontroll med avtaler som ITF inngår med redere.

Rettighetshaverne på sokkelen har godt etablerte prosedyrer som skal hindre sosial dumping, og har stort fokus på dette når det gjelder kvalifisering av leverandører, samt i anskaffelses- og kontraktsoppfølgingsprosessene. Det er Offshore Norges klare oppfatning at norsk sokkel er preget av seriøse aktører



som har anstendige lønns- og arbeidsvilkår for sine sjøfolk, likt eller over ITF nivå.

1.2 Norske- lønns og arbeidsvilkår - § 4

Offshore Norge vil understreke at lønn i tariffavtalen for NOR-registrerte skip angir et generelt lønnsnivå for aktuelle stillinger, og ikke minstelønn. Dette innebærer at lovforslaget er et krav om likelønn, eller med andre ord en likelønns bestemmelse. Det forhold at loven åpner for at en kan gi høyere lønn endrer ikke dette.

1.3 Fartøy omfattet av lovforslaget - § 8

Av lovforslagets § 8 fremgår det at forslaget omfatter skip som inngår i oppføring, drift eller bruk av en konkret innretning på oppdrag for en rettighetshaver eller operatør. Departementet gir ingen angivelse av hvilke fartøy dette omfatter. Departementet viser til at en konkret angivelse av hvilke skip som omfattes vil skje i en etterfølgende forskiftregulering. For å kunne vurdere konsekvenser av forslaget er det helt nødvendig å vite hvilke fartøy departementet mener skal omfattes av regelen, og dette må være klarlagt før endelig behandling av en eventuell lov. Offshore Norge viser her også til utredningsinstruksen.

I henhold til ordlyden i lovforslaget § 8 vil de aller fleste forsynings og hjelpefartøyer på sokkelen kunne omfattes av ordlyden. Dette gjelder forsyningsfartøy, beredskapsfartøyer, ankerhåndteringsfartøyer, konstruksjons-, ferdigstillelses-, reparasjons-, og vedlikeholds-fartøyer, dykkefartøyer, kabel- og rørledningsfartøyer, tungløftere, skytteltankere mm. Geologiske og seismiske fartøyer og alle andre fartøyer som driver undersøkelser i en tidligfase faller utenfor. Utenfor loven faller også de aktuelle hjelpefartøyene når de driver støtteaktivitet til fartøysvirksomhet. Dette vil bl.a gjelde slep av flyttbare boreinnretninger og floteller, ankerhåndtering av tungløftere mm.

I høringsnotatet punkt 4.2 om situasjonen i det norske markedet for skipsfartstjenester blir det feilaktig lagt til grunn at skip på norsk sokkel opererer i det norske innenriksmarkedet for skipsfartstjenester. Typisk vil de aller fleste konstruksjonsskip operere i et internasjonalt marked der oppdragsstedet hele tiden skifter mellom ulike lands sokler. Det samme gjelder for tungløftere. Også forsyningsfartøy, beredskapsfartøyer og ankerhåndteringsfartøyer inngår i et nordsjømarked.

30-dagers- og tre måneders kravet - § 8 andre ledd

Departementet viser i høringsnotatet til at fartøyet må ha en sterk geografisk og saklig tilknytning til en installasjon og anfører at skip som

befinner seg i økonomisk sone i 30 dager har en slik sterk tilknytning. Dette er en vilkårlig tilnærming. Et fartøy kan befinne seg på norsk sokkel i 30 dager uten at grunnen er tilknytning til et oppdrag eller innretning. Fartøyet kan f.eks. ha vært i havn mellom to oppdrag, komme fra et annet oppdrag på norsk sokkel ikke omfattet av lovforslaget, benyttet seg av norske verksted mm. Norsk sokkel er stor og en seilingstid fra nord til sør vil ta tid. Det vil oppstå situasjoner der en må vente på et oppdrag pga. dårlig vær mm. Flere skip velger norske baser når de skal proviantere og mobilisere til oppdrag. I praksis kan et oppdrag som har en varighet på en dag derfor falle inn under plikten til å betale norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette reiser igjen vanskelig avgrensingssspørsmål. Når begynner og slutter et oppdrag? Offshore Norge forstår NFD dit hen at Norge som sokkelstat ikke har noen folkerettslig rett til å kreve at utenlandske fartøy skal lønne sine ansatte med norske lønns- og arbeidsvilkår når fartøyet befinner seg på norsk sokkel, men ikke er på oppdrag for en rettighetshaver.

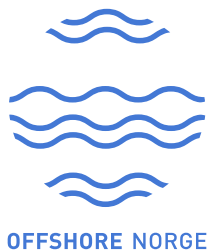
Bestemmelsen om at fartøy som samlet sett befinner seg på sokkelen i mer enn tre måneder i løpet av en tolv måneders periode skaper de samme avgrensingsproblemer. Det er ikke redegjort for hvordan myndighetene planlegger å «ta tiden på» fartøyer som beveger seg inn på norsk sone og sokkel-område og hvordan resultatene skal administreres. Kravet kan motivere redere til å flytte fartøydriфт ut av Norge, med tilhørende tap av arbeidsplasser i Norge. Dette vil særlig kunne bli relevant dersom tilskuddsordningen faller bort.

2. Fartøysaktiviteten på norsk sokkel

I forbindelse med denne høringen har vi foretatt en undersøkelse hos sentrale operatører om fartøysbruk og flaggstat for hjelpefartøy benyttet i petroleumsvirksomheten på norsk sokkel 2021.

Offshore Norge vedla i vårt høringsinnspill til Holmefjordutvalget en rapport fra Fearnley Offshore Supply, som nærmere redegjør for fartøysbruken og flaggstat for forsyningsfartøy beredskapsfartøy og ankerhåndteringsfartøy på norsk sokkel. Denne rapporten er fortsatt aktuell.

- Forsyningsfartøyer (PSV'er) er den dominerende fartøystype på sokkelen både med hensyn til antall fartøy og fartøysdøgn under oppdrag for operatører på sokkelen. Mange av fartøyene er på langtidskontrakter og andelen NOR-skip er svært høy, over 90 % av fartøysdøgn. Utenlandskregistrerte skip er i hovedsak registrert i et EU-register eller færøysk flagg.
- Beredskapsfartøy på sokkelen er blanding mellom skip i NOR, dansk - eller færøysk skipsregister.



- Ankerhåndteringsfartøy er i hovedsak NOR-registrerte, selv om denne fartøygruppen generelt kun opererer i et spot-marked.
- Slepebåter ("tugs"), er NOR-registrerte eller registrert i et EU-register (DK/NL/GER) utelukkende på korte oppdrag.
- Konstruksjonsskip opererer i hovedsak internasjonalt, og er stort sett alle registrert i et internasjonalt skipsregister herunder mange i NIS-registeret.

3. Forslaget mangler en reell begrunnelse

Det er i dag ingen særnorske krav til lønns- og arbeidsvilkår på sokkelen. Utenlandske hjelpefartøy kan derfor operere innenfor rammene av det maritime regelverket som gjelder generelt. Denne maritime tilnærmingen har fungert i alle år det har vært petroleumsaktivitet på sokkelen. Vi ser ikke at departementet har gjort noen konkrete vurderinger av om norske interesser er truet av utenlandske fartøy som opererer på norsk sokkel.

Offshore Norge ser ikke, jf kapittel 1.1 over, at hensynet til rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann bygger på reelle underliggende forhold, like lite som vi ser at et krav om norske lønns- arbeidsvilkår på norsk sokkel vil medføre økt sysselsetting av norske sjøfolk.

Offshore Norge kan vanskelig se at dette lovforslaget vil medføre økt innflagging av utenlandsk registrerte skip, og viser til den allerede svært høye andelen norskregistrerte skip på sokkelen. De fleste konstruksjonsskip skifter oppdragsstedet mellom ulike lands sokler og andelen NIS-skip for denne fartøygruppe vil avhenge NIS-registerets konkurransedyktighet. For ankerhåndteringsfartøyer og forsyningsfartøyer utgjør NOR registrerte fartøy allerede over 80-90% av aktiviteten.

Tvert imot vil forslaget kunne medføre utflagging. Særlig vil dette være tilfelle dersom tilskuddsordningen for sjøfolk faller bort, med tilhørende tap av norske arbeidsplasser. Lovforslaget øker også risikoen for at norske redere flytter sin virksomhet ut av Norge, med dertil tilhørende utflagging.

Det er i høringsnotatet også vist til at et hensyn med lovforslaget er å hindre at konkurranse fra utenlandske skip påvirker lønnsnivået for norske skip. Se bl.a høringsnotatets s. 44 tredje avsnitt:

"Årsaken er at kyststaten vil ha en sterkere interesse av å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som oppholder seg lenge på norsk sokkel enn skip som kun oppholder seg på norsk sokkel i kortere perioder, idet de førstnevnte skipene vil ha større en større påvirkning på det generelle nivået på lønns- og arbeidsvilkår som faktisk gjelder på norsk sokkel."

Utsagnet kan vanskelig forstås annet enn at NFD mener at en av hensiktene med å innføre et krav om lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel er å sikre en økt lønnsutvikling for NOR-registrerte skip på sokkelen. Dette kan ikke være et hensyn som bærer et lovforslag om norske lønns og arbeidsvilkår på norsk sokkel, og vi viser også til at dette er i strid med den frie lønnsdannelsen jf. bl.a punkt 7 under.

4. Forslaget er i strid med EØS-retten

Departementets vurdering av EØS- retten lener seg på den såkalte NIFS-utredningen (jf. høringsnotatets fotnote 165). NIFS utredningen er en betenkning utarbeidet for Sjømannsforbundet i 2019 signert av Finn Arnesen, Hanna Furuseth, Alla Pozdnakova og Henrik Ringbom. EØS-spørsmålet ble diskutert i Holmefjordutvalget. Offshore Norge deltok ikke i dette utvalget, men er kjent med Utenriksdepartementets brev av 25. november 2020 til NFD der vurdering av en rekke EØS-rettslige spørsmål fra utvalget ble henvist tilbake til NFD. I ettertid har det kommet til nye vurderinger og refleksjoner blant annet i ulike brev og vurderinger fra Utenriksdepartementet. Disse vurderingene og refleksjoner er i liten grad reflektert i høringsnotatet.

På denne bakgrunn bestemte Offshore Norge og Norges Rederiforbund seg for å få departementets vurderinger av de EØS-rettslige spørsmål vurdert av professor dr. juris Erling Hjelmeng ved UiO. Han har ikke tidligere hatt befatning med saken. Hjelmeng konkluderer med at lovforslaget som er fremlagt i høringsnotatet er svakt begrunnet faglig, og mest sannsynlig vil være i strid med EØS avtalen. Hjelmeng viser bl.a til usedvanlig tynne argument, selektive og ensidige vurderinger, inkonsistent fremstilling og manglende konkrete vurderinger i departements fremstilling av EØS-retten. Hjelmengs betenkning følger vedlagt.

I høringsnotatet viser også departementet til usikkerhet av om lovforslaget vil stå seg EØS-rettslig. Offshore Norge mener at en ikke bør gå inn på et lovforslag som gir så stor rettslig usikkerhet som her, uten at det gjøres nødvendige EØS-avklaringer blant annet med EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

5. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk kan falle bort

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er innført for bl.a å sikre norske maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og at rederiene har konkurransedyktige rammevilkår. Dette ivaretar de samme formål som lovforslaget. Betingelsen for at støtteordningen skulle kunne bli godkjent av ESA var at dette måtte være en ordning for å sikre alle EØS-statenes maritime kompetanse. Ordningen omfatter derfor sjøfolk fra andre EØS-stater som har sitt arbeid på NOR eller NIS-registrerte fartøy. Ordningen

ble godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA) i 2016 på basis av EØS-avtalen artikkel 61(3) og ESAs statsstøtteretningslinjer for sjøtransport. Godkjennelsen har virkning frem til 2026. En fortsettelse av ordningen etter det krever ny godkjennelse fra ESA.

Offshore Norge ser det som en stor svakhet at departementet ikke ser ut til å ha vurdert lovforslagets innvirkning på tilskuddsordningen, slik den eksisterer i dag, og muligheten for å opprettholde den ved innføring av en lov om norske lønns og arbeidsvilkår på norsk sokkel. Offshore Norge har bedt advokatfirma BAHR om å utrede hvordan tilskuddsordningen blir påvirket dersom lovforslaget innføres. BAHR konkluderer med at det er stor risiko for at lovforslaget vil påvirke den godkjente tilskuddsordningen. Dersom lovforslaget vedtas uten forutgående ESA-godkjenning, risikerer man at tilskuddet vil kunne være ulovlig og uforenlig med EØS-avtalen. Det vil ha den virkning at tilskudd utbetalt etter at loven har tredd i kraft må tilbakebetales. BAHRs notat av 22. august 2022 følger vedlagt.

Konsekvensene av et mulig bortfall av tilskuddsordningen vil kunne bli betydelige for norskflaggede fartøy. Spørsmål om det er mulighet for å opprettholde tilskuddordningen dersom lovforslaget skulle bli vedtatt bør derfor legges frem for ESA i forkant av en eventuell lov.

6. Vurdering av folkeretten er feilaktig

Departementet har i høringsnotatets kapittel 5.2.3 omtalt havrettskonvensjonens (HRK) betydning for fartøy som driver aktivitet på sokkelen.

Det går et grunnleggende skille mellom den aktivitet som foregår fra innretninger og den virksomhet som forgår fra fartøy som karakteriseres som hjelpeaktiviteter. Hjelpeaktiviteter fra fartøy er underlagt maritimt regelverk under flaggstatens jurisdiksjon. Alle utenlandske fartøy, som det nå er aktuelt å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår for, er å anse som hjelpefartøy i petroleumsloven, havenergilova og havbunnsminerallovens forstand. Fartøy som benyttes i ressursutforskning og utvikling anses som innretninger i folkerettens forstand. Det er da fartøyets funksjon og ikke utforming som er avgjørende. Dette kan konkret eksemplifiseres ved at en flyttbar utenlandskflagget borerigg eller flotell til bruk i petroleumsvirksomheten er å anse underlagt sjøfartsregelverket og flaggstatens jurisdiksjon under transport og først vil være underlagt norsk jurisdiksjon når fartøyet ankommer til oppdragsstedet (sikkerhetssonen). Først da vil boreriggen bli å anse som en innretning og underlagt norsk jurisdiksjon. Det vises til petroleumsloven av 1985. Regelverket er videreført i gjeldende

petroleumslov. En oppsummering er gjort forarbeidene til havbunnsmineralloven Prop.106 L (2017-2018) s 19 der det bl.a framgår at:

"Bestemmelsen (HRT Art 77) må (imidlertid) forstås slik at lovgivningskompetansen er begrenset til virksomhet som direkte angår utforskning og utnyttelse av naturforekomstene."

HRK artikkel 60.1 gir kyststaten jurisdiksjon for "innretninger" som benyttes til dette formål. Havbunnsminerallova bokstav b) definerer «innretning». Bestemmelsen tilsvarer petroleumsloven § 1-6 bokstav d). I Prop.106 L (2017-2018) s 56 flg. blir bl.a avgrensingen mot hjelpefartøy beskrevet:

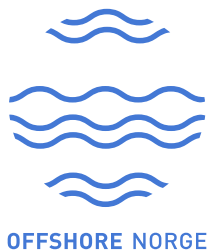
"Departementet legger til grunn at grensedragningen mellom innretning og fartøy, på samme måte som i petroleumsloven, må være knyttet til aktiviteten som utføres. Det er dermed ikke installasjonens/anleggets form og konstruksjon som er avgjørende for om den anses å være en innretning eller ikke, men hvilke oppgaver som faktisk utføres..

«Forsynings- og hjelpefartøy» er unntatt fra definisjonen av en innretning. Eksempler på typiske forsynings og hjelpefartøy vil, som for petroleumsloven, kunne være fartøyer som benyttes som beredskapsfartøyer, ankerhåndteringsfartøyer, konstruksjons-, ferdigstillelses-, reparasjons-, og vedlikeholds-fartøyer, dykkefartøyer, kabel- og rørledningsfartøyer, geologiske og seismiske fartøyer, andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen, slepefartøyer, samt luftfartøyer. For øvrig er også skip som transporterer mineraler i bulk unntatt fra loven.

Dette innebærer imidlertid ikke at den «mineralvirksomhet» som finner sted på fartøy unntas. Dette er tilsvarende som for petroleumsvirksomhet, jf. Ot.prp.nr.43 (1995–1996) om lov om petroleumsvirksomhet s. 30"

Utenriksdepartementet legger i sitt brev til NFD av 18.02.2020, referert til i høringsnotatet, i kapittel 2.3 til grunn "at utenfor territorialfarvannet er det klare utgangspunktet at det er flaggstaten som har rett til å fastsette og kontrollere etterlevelse av regler om administrative, sosiale og bemanningsmessige forhold, jf. HRK artikkel 58 jf. artikkel 92. Flaggstatens reguleringsadgang inkluderer lønns og arbeidsvilkår for de ansatte."

Departementet tar i høringsnotatet utgangspunkt i Utenriksdepartementets vurdering i brev over, jf. høringsnotatets s. 41. Imidlertid fjerner departementet seg raskt fra denne vurderingen da det i høringsnotatet s. 42 siste avsnitt vises til at sokkelstatens jurisdiksjon etter artikkel 60, jf. artikkel 80 ikke skal foretas som en konkret vurdering av tilknytningsforholdet til virksomhet som direkte angår utforskning og utnyttelse av



naturforekomstene, men av Norge som kyststats "rimelige interesser" å regulere forholdene. Et så subjektivt rettslig kriterium har ikke forankring i havets folkerett.

NFDs rettslige vurderinger av norsk sokkelstatsjurisdiksjon over fartøy er etter det vi kan forstå i direkte i strid med Utenriksdepartementets vurderinger. Offshore Norge forutsetter at det er Utenriksdepartementet, som fagdepartement for HRK, og ikke NFD, som må gjøre en konkret vurdering av om Norge som sokkelstat har jurisdiksjon over "hjelpesfartøy" på norsk sokkel.

7. Forslaget griper inn i den frie lønnsdannelsen

Forslaget om at alle fartøy på norsk sokkel må ha lønn tilsvarende landsomfattende tariffavtale for NOR-registrerte skip som er engasjert i samme type virksomhet, vil direkte kunne gripe inn i tarifforholdene som er etablert på de utenlandskregistrerte fartøyene. Forslaget kan derfor være i strid med disse parter organisasjonsfrihet. Organisasjonsfrihet er en grunnleggende rettighet forankret i en rekke internasjonale konvensjoner, bl.a Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) art. 11. Arbeidstakers rett til å føre kollektive forhandlinger med deres arbeidsgiver er et av de viktigste elementer i organisasjonsretten etter EMK art. 11.

En sammenligning med de norske regler om allmenngjøring av tariffavtaler synes ikke relevant, da disse bestemmelsene bygger på minstelønn for arbeidstakere som oppholder seg i Norge og lever under norsk kostnadsnivå når de arbeider i Norge. Ved allmenngjøring er det også en prosess hvor arbeidstakersiden må påvise overfor nemnda at det er behov for allmenngjøring før det fattes slikt vedtak jf. allmenngjøringsloven § 4 og 5. Dette i motsetning til lovforslaget som bygger på en generell presumsjon, som ikke er dokumentert, om at det er behov for bedre lønns- og arbeidsvilkår.

Forslaget vil også kunne få direkte virkning for tarifforhandlingene mellom partene i tariffavtalen for NOR-registrerte skip, da lovforslaget er en garanti for at alle fartøy må følge de lønnsøkninger partene kommer frem til. Offshore Norge vil her vise til hovedorganisasjonenes innspill til forslag til rådsdirektiv om tilstrekkelige minstelønnsordninger i Den europeiske union, som er referert til i Arbeids- og inkluderingsdepartementets EØS-notat av 4.10.2021:

"Alle hovedorganisasjonene deler målet om at alle arbeidstakere fortjener en anstendig og levelig lønn, men ingen ønsker et direktiv om tilstrekkelig minstelønn som kan svekke partenes ansvar for lønnsfastsettelsen og gi

uheldige konsekvenser for vår arbeidsmarkeds modell og det organiserte arbeidslivet."

Offshore Norge mener at det er en stor svakhet ved høringsnotatet at NFD ikke behandler de prinsipielle sidene ved å innføre krav om likelønn. Dette gjelder både sett i forhold til organisasjonsfriheten og hva som skal være myndighetens rolle ved lønnsdannelsen.

8. Lovforslaget hindrer fri bevegelse av fartøy - manglende konsekvensvurdering

Forslaget vil medføre økte manskapsutgifter på utenlandskregistrert tonnasje, som vil medføre økte ratekostnader. Størstedelen av fartøy som får denne økningen er utenlandske fartøy som brukes i utbyggingsprosjekter, og forslaget vil derfor få virkning for CAPEX (investeringskostnadene) på prosjektene. Dette er CAPEX kostnader som vil forsvinne ut av Norge og ikke bidra til verdiskapning i Norge.

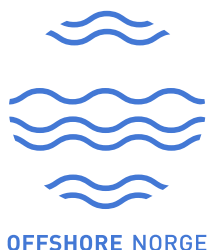
Høringsnotatet legger i sin konsekvensvurdering til grunn at forslaget kun vil medføre økte lønnskostnader. Det er ikke vurdert hvordan forslaget vil slå ut for markedssituasjon og tilgangen til fartøy på norsk sokkel.

Forslaget vil hindre fri bevegelse av fartøy over sokkelgrensene. Dette vil særlig være utfordrende for den aktiviteten som foregår i Nordsjøen, og der fartøysvirksomheten så langt har vært drevet uten nasjonale restriksjoner. Dette vil klart påvirke konkurransesituasjonen. Lukkede markeder og manglende konkurranse vil kunne medføre betydelig økte kostnader.

En årsak til dette er at etterspørsel etter skip på de ulike lands kontinentalsokler svinger mye, noe som medfører at i perioder er det overskudd av skip på et lands sokkel og underskudd på et annet lands sokkel. Med tariffbestemte hindre mot å overføre skip mellom soklene, må den totale Nordsjø-flåten økes. Dette har også store miljømessige konsekvenser.

Økt flåte som følge av sokkelhindre vil være svært kostbart siden det dreier seg om avanserte skip. I tillegg kommer driftskostnadene som også på en eller annen måte må dekkes av befrakter.

For å drive kostnadseffektivt vil det være nødvendig med en effektiv fartøysbruk. Det gjør seg ikke minst gjeldende for havvind. Det er planlagt stor havvindutbygging i Nordsjøen og store deler av denne utbyggingen vil foregå på dansk, tysk, belgisk, nederlandsk og britisk (UK) sokkel. Norge har planlagt havvindutbygging i Sørlege Nordsjøen II. Politiske signaler tilsier at det vil komme flere grensenære havvindutbygginger i fremtiden.



Lovforslaget vil også hindre bruk av fartøy på tvers av næringer og kreve stor administrativ oppfølging.

Det er i dag et stort antall norske skip engasjert i petroleumsvirksomhet på andre lands sokler. Norske redere posisjonerer seg også for kommende havvindaktivitet med nye kontraheringer. Departementet legger i høringsnotatet til grunn at lovforslagets begrensninger i flaggstatsjurisdiksjonen som foreslås vil bli møtt med motstand fra flaggstater. Det gis imidlertid ingen vurderinger av hvordan forslaget vil slå ut for den maritime offshorenæringen som opererer internasjonalt.

9. Raffineridrift, konkurransesituasjonen og forsyningssikkerhet langs norskekysten

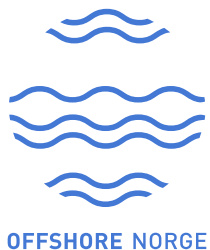
Landanlegg, herunder raffineri, står sentralt i drivstofforsyningen i Norge og sikringen av beredskapen for petroleum i Norge. Raffineri benytter seg av utenlandske skip til å frakte noen av sine produkter i Norge. Loven dersom vedtatt, vil svekke konkurransekraften for deler av raffineriets virksomhet, noe som også kan påvirke norsk selvforsyning av raffinerte produkter. Loven vil blant annet øke transportkostnadene for råolje som leveres for raffinering, samt øke transportkostnadene for petroleum som forsynes langs norskekysten.

Da utenlandske raffineri ikke har en tilsvarende kostnadsøkning vil dette svekke konkurransesituasjonen for raffineri i Norge, og for raffineriets produkter i Norge og globalt.

Et særnorsk regelverk for utenlandske skip kan også påvirke tilgangen til nødvendig tonnasje som igjen vil redusere transporttilbudet langs norskekysten, og som igjen kan presse prisene på tilgjengelig tonnasje opp. Dette kan skape logistikkutfordringer for raffineriet, og på sikt skape usikkerhet rundt raffineriets framtid og dermed selvforsyningen av petroleum i Norge

Høringsforslaget legger opp til at 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. Det samme skal gjelde for skip i internasjonal fart, som unntaksvis frakter gods mellom norske havner.

Offshore Norge mener at konkurransesituasjonen for norske operatører må ivaretas ved et regelverk som gir forsvarlig drift av raffineri samt sikrer konkurransedyktige priser for råolje som raffineres i Norge. Tilsvarende er



det viktig at aktører langs norskekysten sikres nødvendige funksjoner for at forsyningssikkerheten og Norges beredskapslagringen av petroleum ivaretas.

Lovforslaget åpner for å kunne gjøre unntak for skip som er nødvendige av hensyn til norsk forsyningssikkerhet. Offshore Norge mener at denne unntaksadgangen må benyttes for fartøy knyttet til transport av råolje og raffinerte produkter, om en lov blir vedtatt.

10. Sluttbemerkning

Offshore Norge mener at forslaget bør trekkes tilbake.

Dersom departementet skulle gå videre med lovforslaget vil det være behov for en grundigere utredning av de EØS- og folkerettslige spørsmål.

I høringsnotatet viser også departementet til usikkerhet om lovforslaget vil stå seg EØS-rettslig. Offshore Norge mener at en ikke bør fremme et lovforslag, som gir så stor rettslig usikkerhet som her, uten at en i forkant gjør nødvendige EØS- avklaringer blant annet med EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Med vennlig hilsen

Offshore Norge

Knut Thorvaldsen

Viseadministrerende direktør

Antall vedlegg: 2

VEDLEGG 1- Memo fra advokatfirma BAHN av 22. august 2022:

"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"

VEDLEGG 2 - Betenkning fra Professor dr. juris Eling Hjelmeng av 9. august 2022:

"Vurdering av NFDs høringsnotat om forslag om å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel."