



STORTINGET

Innst. 401 L

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Prop. 88 L (2024–2025)

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i allmenngjøringsloven og petroleumsloven mv. (allmenngjøringslovens anvendelse på innenriks skipsfart og rettighetshaveres plikt til å sørge for norske lønnsvilkår på skip)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår i proposisjonen endringer i allmenngjøringsloven og relevant sektorlovgivning for å innføre et krav om norske lønnsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. De foreslåtte endringene i allmenngjøringsloven vil gjøre det mulig for arbeidstaker- eller arbeidsgiverorganisasjoner å begjære allmenngjort tariffavtaler som gjelder for skip i innenriksfart, mens de foreslåtte endringene i relevant sektorlovgivning: petroleumsloven, havenergiloova, havbunnsmineralloven og akvakulturloven, vil pålegge rettighetshavere å sørge for at ansatte på skip har norske lønnsvilkår. Samlet vil de foreslåtte endringene innebære at skip i norsk innenriksfart og skip som yter tjenester tilknyttet annen næringsvirksomhet til havs, blir gjenstand for et krav om norske lønnsvilkår.

Departementet legger i proposisjonen til grunn at lovforslaget er i samsvar med EØS-retten. EFTAs overvåkningsorgan (ESA) og flere høringsinstanser vurderer at lovforslaget kan være i strid med Norges EØS-rettslige forpliktelser.

I kapittel 9 redegjøres det for de økonomiske og administrative konsekvensene av lovforslaget. Et krav om norsk lønn kan bety økte kostnader for rederier med NIS- og utenlandsregistrerte skip som opererer i norsk innenriksfart, som igjen kan bety økte kostnader for norsk næringsliv og konsumenter. For rettighetshavere kan det bli økte kostnader ved bruk av skipsfartstjenester forbundet med virksomheten, og da fortrinnsvis i de segmentene som i dag domineres av NIS- eller utenlandsregistrerte skip.

2. Komiteens behandling

Komiteen avholdt høring om Prop. 88 L (2024–2025) den 6. mai 2025. Opptak av høringen er tilgjengelige på sakens side på stortinget.no. Det ble også åpnet for skriftlige innspill. Komiteen mottok ti innspill som er tilgjengelige på sakens side på stortinget.no.

3. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tobias Hangaard Linge, Runar Sjøstad, Rune Støstad og Solveig Vitanza, fra Høyre, Nikolai Astrup, Olve Grotle, Sveinung Stensland og Lene Westgaard-Halle, fra Senterpartiet, Nils T. Bjørke, Jenny Klinge og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Venstre, Alfred

Jens Bjørlo, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Prop. 88 L (2024–2025).

3.1 Generelle merknader

Komiteen merker seg at regjeringen i denne saken foreslår endringer i allmenngjøringsloven for å innføre et krav om norske lønnsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. Forslaget innebærer også endringer i relevant sektorlovgivning: petroleumsloven, havenergilova, havbunnsmineralloven og akvakulturloven, som vil pålegge rettighetshavere å sørge for at ansatte på skip har norske lønnsvilkår.

Komiteen viser til at Stortinget i 2017 anmodet regjeringen om å utrede mulighetene for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel, og at det i 2020 ble nedsatt et partssammensatt maritimt utvalg (Holmefjordutvalget), som anbefalte at det ble innført et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann. Komiteen påpeker at Holmefjordutvalget også anbefalte at tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skulle styrkes og lovfestes hvis et slikt krav ble innført.

Komiteen påpeker at skipsfart i norske farvann og på norsk sokkel er åpen for internasjonal konkurranse, der både norske og utenlandske skip kan tilby 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). Komiteen merker seg at fraktfarten langs kysten, cruise og offshoresegmentene konstruksjon og vedlikehold, bøyelast og seismikk i stor grad skjer med skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller utenlandsk skipsregister. Forsynings- og ankerhåndteringsfartøy, samt fartøy som opererer i tilknytning til akvakulturvirkosomhet, er i hovedsak registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR).

Komiteen registrerer at overordnet har i dag sjøfolk om bord på NOR-registrerte skip norske lønns- og arbeidsvilkår, mens sjøfolk på NIS- eller utenlandsregistrerte skip gjerne følger internasjonale tariffavtaler og lønnsnivået i sjøfolkenes hjemland. Den foreslåtte endringen fra regjeringen innebærer at sjøfolk av alle nasjonaliteter skal få norsk lønn uavhengig av hvilke avtaler de selv har, dersom deres skip tar oppdrag i norske farvann.

Komiteen påpeker at havrettskonvensjonens generelle utgangspunkt er at flaggstaten har jurisdiksjon over skip som fører dens flagg, mens kyststaten har jurisdiksjon på sitt territorium og eksklusiv jurisdiksjon over drift og bruk av innretninger og anlegg med økonomiske formål i økonomisk sone og på sokkelen.

Komiteen påpeker at et krav om norsk lønn kan bety økte kostnader for rederier med NIS- og utenlands-

registrerte skip som opererer i norsk innenriksfart, som igjen kan bety økte kostnader for norsk næringsliv og norske konsumenter. Det kan da bli økte kostnader ved bruk av skipsfartstjenester forbundet med næringsvirksomhet, og da fortrinnsvis i de segmentene som i dag domineres av NIS- eller utenlandsregistrerte skip.

Komiteen viser til at 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.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Rødt, mener dette er en grunnleggende del av den norske modellen som bør videreføres.

Komiteen konstaterer at Norge i dag stiller få krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. På utenlandske skip gjelder i hovedsak flaggstatens regler med hensyn til sjøfolkenes lønns- og arbeidsvilkår, hvor Maritime Labour Convention (MLC) angir sentrale standarder.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, merker seg at regjeringens hensikt med lovforslaget er å verne om det norske arbeidsmarkedet for skipsfartstjenester, ved å sikre at arbeidstakere som arbeider om bord på skip i norsk innenriksfart og på skip som utfører tjenester tilknyttet næringsvirksomhet i norske havområder, gis norske lønnsbetingelser. Flertallet viser til at ulikt lønnsnivå er det mest sentrale arbeidsvilkåret som skiller arbeidstakere på norske og utenlandske skip. Flertallet har ambisjoner om å fortsette å skape mange arbeidsplasser basert på ressursene i havet og understreker at dette må være arbeidsplasser som gir en lønn å leve av i Norge. Flertallet viser til at norske sjøfolk er avgjørende for å sikre denne verdiskapingen, og at et av de viktigste konkurransefortrinnene til norsk maritim næring er at den kan dra nytte av norske sjøfolks erfaring.

Flertallet mener et rettferdig arbeidsliv til sjøs vil bidra til å skape forutsigbarhet og gjøre maritim næring til en mer attraktiv yrkesvei. Flertallet mener derfor at alle som arbeider på skip i norske farvann og på norsk sokkel, skal ha rett på norsk lønn. Flertallet viser til at dette er et historisk tiltak som vil bidra til at norske arbeidsplasser ikke utkonkurreres på grunnlag av lønnsforskjeller mellom Norge og land med lavere lønnsnivå. Flertallet understreker at et rettferdig arbeidsliv vil bidra til at norske arbeidsplasser ikke utkonkurreres på grunnlag av lønnsforskjeller mellom Norge og land med lavere lønnsnivå, noe som igjen kan bidra til rekrutte-

ring og kompetanse i næringen. Flertallet understreker at det ikke finnes prinsipielle begrunnelser for at man skal ha et annet syn på et trygt og anstendig arbeidsliv med gode lønns- og arbeidsvilkår til havs enn på land.

Flertallet viser til at Norge har en lang kyst og store havområder med høy maritim aktivitet. Flertallet merker seg at mye av denne aktiviteten ikke er internasjonal transport, men snarere en del av norsk næringsliv og verdiskapning, og skipsfart som dekker nasjonale transport- og tjenestebestanden. Flertallet mener at tjenesteyting i Norge og aktivitet som utøves i det norske markedet for skipsfartstjenester, skal skje med norske lønnsvilkår.

Flertallet viser til at i dag kan skip med andre flagg enn norske seile godstransport mellom norske havner, som Tromsø og Harstad. To tredjedeler av innenriksfarten foretas av utenlandske rederi med andre flagg enn norske, mange av disse har helt andre lønnsvilkår enn sine norske kolleger i samme bransje. Dette gjelder også på skip i offshoresegmentet. Man kan med andre ord ha norsk lønn for oljearbeideren på sokkelen, men ikke for arbeideren på et skip i tilknytning til virksomheten. Flertallet er opptatt av å sikre lik lønn for likt arbeid, også til havs. Videre er flertallet opptatt av at regelverket stiller krav til godstransporten som foregår i egne farvann. Flertallet viser til at over 90 andre land i verden gjør dette i en eller annen form i dag.

Flertallet vil også påpeke at sjøfolk i internasjonal skipsfart er typisk ansatt i et rederi og kan ha arbeidsplass på forskjellige skip som også kan ha forskjellige flaggstater.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre deler Sjøfartsdirektoratets bekymring om at sammenhengen mellom lovforslagets § 2 nr. 2 første og andre ledd kan være problematisk. Skip som er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) går vanligvis i innenriksfart slik dette er definert i eksisterende regelverk, og for disse kan et vedtak om allmenngjøring omfatte både lønns- og arbeidsvilkår. For allmenngjøringsvedtak for arbeidstakere på «skip i innenriksfart» slik det foreslås definert, kan et vedtak imidlertid bare omfatte lønnsvilkår.

Disse medlemmer merker seg Sjøfartsdirektoratets bekymring for at lovforslaget vil utgjøre et brudd med det som har vært norsk praksis, hvor flaggstatsprinsippet har en sentral plass i norsk utenrikspolitikk, og hvor regelverksutviklingen på skipsfartens område i hovedsak skal skje i internasjonale fora. Disse medlemmer merker seg videre direktoratets bekymring om at det i praksis vil være en forskjell mellom norsk-flaggede skip og utenlandske skip når det gjelder hvor effektivt tilsyn og sanksjonering kan skje, hvor skip under norsk flagg generelt kan fremstå som noe lettere å

følge opp ved brudd eller mistanke om brudd på regelverket. Disse medlemmer ser at dersom norske skip i praksis underlegges et strengere kontroll- og sanksjoneringsregime enn utenlandske skip, vil formålet med forslaget ikke oppnås, og en konsekvens kan bli økt utflagging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Sjøfartsdirektoratets bekymring, som gjelder sammenhengen mellom lovforslagets § 2 nr. 2 første og andre ledd, er svart ut på side 45 i lovproposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre vil understreke viktigheten av å bekjempe sosial dumping og sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår i alle næringer, inkludert maritim sektor. Samtidig er disse medlemmer bekymret for at det foreliggende lovforslaget ikke i tilstrekkelig grad balanserer dette hensynet mot behovet for å sikre konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfart. Disse medlemmer etterlyser en helhetlig gjennomgang av samspillet mellom allmenngjøring og andre virkemidler i maritim politikk, en grundigere utredning av de EØS-rettslige spørsmålene, bedre analyser av økonomiske og administrative konsekvenser og tiltak for å motvirke utflagging og sikre likeverdige konkurransevilkår.

Disse medlemmer vil påpeke at forslaget ikke handler om norske sjøfolk, men om utenlandske sjøfolk i internasjonal skipsfart – det vil si sjøfolk som hovedsakelig opererer mellom andre land enn Norge.

Disse medlemmer viser til at sjøfolk på utenlandske skip og på skip registrert i NIS verken bor eller arbeider i Norge, og dermed ikke påvirkes av det norske kostnadsnivået. Disse medlemmer viser videre til at de fleste av disse sjøfolkene også er underlagt egne inntektsskattefritak og nettolønnsordninger i sine respektive hjemland.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at lovforslaget er av stor betydning for konkurransekraften til norske sjøfolk, og at forslaget er viktig også for fremtidig rekruttering til maritim sektor i Norge. Disse medlemmer viser til at norske sjøfolk risikerer å utkonkurreres av billig arbeidskraft, og at det er et viktig prinsipp at kyststaten får stille krav til lønns- og arbeidsvilkår for innenriks skipsfart. Samtidig vil disse medlemmer påpeke at det må være utslagsgivende at sjøfolkene på skip i innenriksfart og norsk sokkel har en tilknytning til Norge, hvor prinsippet om likebehandling og tilhørighet til det norske arbeidsmarkedet tilsier en rett til norsk lønn.

Disse medlemmer viser til departementets vurdering om at det ikke kan ha betydning for denne

rettigheten 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 de enkeltes levekostnader. Disse medlemmer er opptatt av at like lønnsvilkår er grunnleggende for å sikre utenlandske sjøfolks rettigheter når de har arbeidsoppdrag i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at når man sammenligner nettolønn mellom norske og utenlandske sjøfolk, er lønnsforskjellene ikke så store som det gis inntrykk av i saken. Dette fremgår også av oversikten i regjeringens proposisjon.

Disse medlemmer viser til at oversikten viser hvordan utenlandske sjøfolk i enkelte stillinger allerede kommer bedre ut enn norske sjøfolk. Mange har høyere nettolønn, samtidig som de bor i land med betydelig lavere levekostnader – i størrelsesorden 40–50 pst. lavere. Dersom disse sjøfolkene i tillegg skal ha krav på nettolønn tilsvarende en norsk bruttolønn, vil det føre til at de kommer vesentlig bedre ut enn norske sjøfolk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener at dette vil innebære at betydelige midler går ut av landet uten å bidra til én eneste norsk arbeidsplass.

Disse medlemmer viser til at flere rederier anslår en rateøkning på mellom 10 og 100 pst. dersom forslaget vedtas. De høyeste økningene vil ifølge disse medlemmer ramme industrien i nord, grunnet lengre seilingstider i norske farvann.

Disse medlemmer understreker at denne økningen i transportkostnader må bæres av norske industribedrifter, noe som svekker deres konkurransekraft betydelig. I enkelte tilfeller kan transporttilbudet falle bort, og som worst case-scenario kan fabrikker som i dag foredler varer i Norge, bli nødt til å flytte virksomheten til utlandet der logistikken lar seg opprettholde.

Disse medlemmer viser til at når norske rederier må operere med høyere rater enn sine utenlandske konkurrenter, vil det føre til tap av oppdrag og kontrakter. Disse medlemmer mener at forslaget legger til rette for at utenlandske rederier – uten nordmenn om bord – overtar transportmarkedet langs norskekysten. Disse medlemmer viser videre til at når utenlandske rederier utkonkurrerer de norske, utkonkurrerer de også norske sjøfolks arbeidsplasser. Disse medlemmer peker på at dersom norske rederier skal kunne opprettholde konkurranseevnen, vil de måtte redusere kostnadene sine, deriblant bemanning med norske sjøfolk.

Disse medlemmer viser til at norske sjøfolk har rett på norsk bruttolønn uavhengig av fartøyets plassering, og vil derfor fortsatt være dyrere enn utenlandske sjøfolk. Etter disse medlemmers syn vil dette føre

til færre norske sjøfolk om bord og dermed færre arbeidsplasser for norske sjøfolk.

Disse medlemmer viser til at de norske offshorerederiene som berøres av forslaget, har stor aktivitet på norske verft på grunn av planlagt vedlikehold som følge av den kompetansen som er bygget opp i verftsindustrien. En innføring av regjeringens forslag vil også sette denne industrien under press. Den internasjonale og svært avanserte norskkontrollerte offshoreflåten som omfattes av forslaget, vil kunne oppholde seg minst mulig i norske farvann med en innføring. Man kan også anta at konkurransesituasjonen vil være til ulempe for norsk sokkel. En innføring av regelverket vil føre til at utenlandske skip velger å benytte seg av andre verft og leverandørindustrier for dokking og vedlikeholdsarbeid, da for eksempel danske og polske verft utfører tilsvarende tjenester.

Disse medlemmer bemerker at flere høringsinstanser har reist spørsmål ved lovforslagets forenlighet med internasjonale regler, særlig flaggstatsprinsippet og EØS-regelverket. Det uttrykkes bekymring for at Norge med dette lovforslaget kan utfordre veletablerte internasjonale prinsipper. Norsk Skipsmeglerforbund og flere andre aktører hevder forslaget strider mot folkeretten og undergraver flaggstatsprinsippet. Svensk Sjøfart påpeker at forslaget tilsidesetter svenske kollektivavtaler og flaggstatens ansvar for regulering om bord på egne fartøy. Disse medlemmer merker seg også innvendingene knyttet til praktisk kontroll og håndheving. Det reises spørsmål om norske domstolars jurisdiksjon i lønnskonflikter mellom utenlandske sjøfolk og arbeidsgivere, og om havnestatskontroll er egnet for å håndheve nasjonale lønnskrav som går utover internasjonale standarder. Disse medlemmer etterlyser en grundigere vurdering av om det internasjonale regelverket for havnestatskontroll åpner for kontroll av nasjonale lønnskrav på utenlandske skip.

Disse medlemmer stiller spørsmål ved hvordan utenlandske rederier skal kunne kontrolleres, og mener at mangel på kontrollmuligheter gjør at forslaget i realiteten kun vil ramme norske rederier i internasjonal skipsfart.

Disse medlemmer merker seg med bekymring at proposisjonen legger opp til et kontrollregime som vil ramme norske og utenlandske skip ulikt, noe som kan føre til konkurransevidning og utflagging. Norske skip vil være underlagt kontinuerlig og omfattende kontroll fra norske tilsynsmyndigheter. Utenlandske skip vil i hovedsak kun være gjenstand for havnestatskontroll. Denne forskjellsbehandlingen vil medføre en konkurranseulempe for norskregistrerte skip. Det er betydelig risiko for at dette vil føre til økt utflagging av norske skip til utenlandske skipsregistre, noe flere høringsinstanser inkludert Sjøfartsdirektoratet har påpekt.

Disse medlemmer understreker at økt utflagging vil ha alvorlige konsekvenser for norske maritime arbeidsplasser, kompetansemiljøer og for Norges posisjon som maritim nasjon. En slik utvikling vil være i strid med Stortingets uttalte mål om å styrke norsk maritim næring. Disse medlemmer etterlyser svar på hvordan regjeringen vil sikre mer likeverdige kontrollregimer mellom norske og utenlandske skip for å motvirke konkurransevridning og utflagging, dersom det blir flertall for lovforslaget.

Disse medlemmer viser til at Sjøfartsdirektoratet, som er Norges fremste maritime fagmyndighet, i sitt høringssvar uttrykker klar bekymring for at lovforslaget bryter med langvarig norsk praksis og kan skade norske skipsfartsinteresser. Direktoratet påpeker at:

«Flaggstatsprinsippet har en sentral plass i norsk utenrikspolitikk, og det har vært langvarig praksis for å ta hensyn til dette ved utforming av regelverk på skipsfartens område. Videre er det et grunnleggende prinsipp for oss som sjøfartsadministrasjon at regelverksutviklingen på vårt område i hovedsak skal skje i internasjonale fora.»

Disse medlemmer viser til at Sjøfartsdirektoratet mener at lovforslaget vil utgjøre et brudd med det som har vært norsk praksis. Videre uttrykker direktoratet direkte bekymring for Norges posisjon som flaggstat: «På denne bakgrunn er Sjøfartsdirektoratet bekymret for at forslaget totalt sett vil virke negativt for Norge som flaggstat». Direktoratet peker videre på risikoen for økt utflagging som en direkte konsekvens av forslaget: «En konsekvens av forslaget vil da også kunne være økt utflagging». Disse medlemmer deler bekymringen fra Sjøfartsdirektoratet og noterer seg at statsråden ikke er enig i de faglige innvendingene fra sitt eget direktorat.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet ber regjeringen vurdere en grense på mer enn 14 dager sammenhengende aktivitet/oppdrag før kravet slår inn, eller når fartøyets samlede tilstedeværelse overstiger 40 dager i løpet av et kalenderår. Disse medlemmer mener dette vil understøtte at lovkravet først og fremst er ment å omfatte regulær aktivitet i Norge.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt mener lovforslaget er både god arbeidspolitikk og god næringspolitikk. Den kompetansen norske sjøfolk besitter, er viktig for hele det maritime miljøet i Norge. Disse medlemmer mener at det er avgjørende at vi bygger opp under norsk maritim kompetanse slik at vi kan fortsette å bygge skip av høy kvalitet i Norge.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er gledelig at det omsider foreslås

å innføre et krav om norske lønnsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. Sosialistisk Venstreparti har, i godt samarbeid med fagbevegelsen, jobbet for dette i en årrekke. Lovforslaget slår fast viktige prinsipper om at norske lønninger skal gjelde både på land og på sjøen. Det skal være ryddige vilkår i norsk arbeidsliv, og norsk sokkel og i norske farvann er en selvsagt del av det.

3.2 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk (nettolønnsordningen)

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre vil påpeke at proposisjonen i utilstrekkelig grad adresserer sammenhengen mellom den foreslåtte utvidelsen av allmenngjøringsloven og eksisterende ordning med tilskudd til sysselsetting av sjøfolk (nettolønnsordningen).

Disse medlemmer vil understreke at refusjonsordningen for sjøfolk er etablert for å sikre konkurransedyktige rammevilkår for norske sjøfolk og norsk maritim næring. Den foreslåtte endringen i allmenngjøringsloven skaper betydelig usikkerhet rundt hvordan refusjonsordningen skal praktiseres når også utenlandske sjøfolk kan omfattes av norske lønns- og arbeidsvilkår. Det er ikke fremlagt beregninger eller analyser av de økonomiske konsekvensene dette vil ha for refusjonsordningen. Regjeringen har heller ikke vurdert hvordan dette vil påvirke en fremtidig renotifisering av ordningen. Disse medlemmer mener regjeringen burde ha utredet og avklart disse spørsmålene før proposisjonen ble fremlagt for Stortinget.

Disse medlemmer slutter seg til vurderingene fra Offshore Norge om at forslaget utfordrer tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, som disse medlemmer anser som det viktigste rammevilkåret for å sikre norske sjøfolk.

Disse medlemmer viser til at bortfall av tilskuddsordningen vil kunne føre til at norske sjøfolk må settes på land, og anser det derfor som svært risikabelt å vedta forslaget før det foreligger en slik avklaring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til side 61 i lovproposisjonen, og at departementets vurdering er at lovforslaget ikke endrer vedtatt lovligheten av nettolønnsordningen. Disse medlemmer viser også til at nettolønnsordningen har vært viktig for denne regjeringen, og at regjeringen styrket ordningen, senest i statsbudsjettet for 2025.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt mener norske sjøfolk er en forutsetning for videre utvikling av maritim næring i Norge, og at arbeidet med å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår i den sammenheng står helt sentralt. Dog vil

disse medlemmer understreke at nettolønnsordninga er helt avgjørende for å sikre norske sjøfolks konkurransekraft, og at den er et effektivt grep for å fremme rekrutteringen til den maritime klyngen. Disse medlemmer mener det må være en forutsetning at nettolønnsordningen ivaretas og videreføres, før loven kan tre i kraft. Videre vil disse medlemmer fremholde at det er stort behov for en styrking av ordningen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne makstaket i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Rødt merker seg at flere høringsinstanser har tatt til orde for at det er usikkerhet knyttet til om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (nettolønnsordningen) kan opprettholdes, og merker seg videre at regjeringen ikke har konsultert med ESA om hvorvidt tilskuddsordningen kan videreføres etter statsstøtteregelverket gitt den foreslåtte endringen.

3.3 Cruise

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, er kjent med at store deler av besetningen på cruiseskip har lønn som ligger betydelig lavere enn norsk nivå. Flertallet merker seg at det skal settes ned et partssammensatt utvalg som skal vurdere hvordan det også kan stilles krav til internasjonale cruiseskip i norske farvann, i tråd med Holmefjordutvalgets anbefalinger. Flertallet merket seg innspill i den åpne høringen fra LO og flere forbund, som pekte på betydningen av at cruise i Norge ikke skal være basert på arbeidskraft som på grunn av lønnsforholdene ikke kan bo i Norge. Flertallet deler dette synet og ser det som viktig at det partssammensatte utvalget kan nedsettes raskt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at lovforslaget etter grundige vurderinger foreslås kun å omfatte cruiseskip som utelukkende seiler mellom norske havner, og ikke cruiseskip som har norskekysten som hoveddestinasjon.

3.4 Forholdet til EØS-retten

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og

Miljøpartiet De Grønne ser det som positivt at regjeringen ikke har valgt å legge lovforslaget i skuffen, og er kjent med at lovforslaget er en viktig kamp på vegne av arbeidsfolk i Norge. Disse medlemmer merker seg at regjeringen mener at saken er i tråd med våre EØS-rettslige forplikter. Videre vil disse medlemmer vise til at saken har vært utredet over mange år, og at regjeringen har også justert forslaget fra å først være en særlov, til å nå bli en justering i allmenngjøringsloven og sektorlovgivning på norsk sokkel.

Disse medlemmer viser til at det før sommeren 2019 ble det publisert to utredninger. En fra Universitetet i Oslo og Menon, på oppdrag fra Sjømannsforbundet og LO, og en fra Wikborg Rein og Oslo Economics gjennomført på oppdrag fra regjeringen. Disse medlemmer er kjent med at begge rapportene konkluderer med at det finnes et handlingsrom innen folkeretten og EØS-retten til å stille slike krav.

Disse medlemmer mener det er av avgjørende betydning for å sikre trygge arbeidsplasser med en lønn å leve av for norske sjøfolk at dette handlingsrommet brukes. Forslagsstillerne vil benytte den norske modellen og trepartssamarbeidet til å komme frem til lønninger som sikrer norske lønns- og arbeidsvilkår og ivaretar hele den maritime næringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at regjeringen legger til grunn at lovforslaget er i samsvar med EØS-retten, samtidig vurderer flere høringsinstanser at lovforslaget kan være i strid med Norges EØS-rettslige forpliktelser.

Disse medlemmer viser til at ESA i sin uttalelse av 16. oktober 2024 har vurdert at lovforslaget, slik det er foreslått, kan være uforenlig med EØS-avtalen. Disse medlemmer merker seg at ESA særlig peker på at kabotasjeforordningen artikkel 3(1) etter deres syn klart angir at det er flaggstatens kompetanse å fastsette lønn for skip over 650 brt. i fastlandskabotasje og cruise, gjennom formuleringen «all matters relating to manning». ESA finner støtte for denne forståelsen i kommisjonens tolkningsuttalelser og i en analogi til havrettskonvensjonen artikkel 94 punkt 2 bokstav b.

Disse medlemmer merker seg også at ESA anser lovforslaget som en restriksjon på tjenestefriheten, og at det ifølge etablert rettspraksis pålegger medlemslandet å klart underbygge med dokumentasjon og analyser at en slik restriksjon er tillatt. Herunder må det godtgjøres at tiltakene er egnet til å oppnå det legitime målet som forfølges, at de er nødvendige og forholdsmessige, og at det ikke finnes mindre inngripende tiltak som kan oppnå samme mål.

Disse medlemmer har merket seg departementets vurdering om at kabotasjeforordningen artikkel 3 ikke omfatter lønn og følgelig ikke innskrenker

muligheten for å stille krav om norsk lønn. Departementet finner ikke ytterligere holdepunkter for ESAs syn om at artikkel 3 henviser til flaggstatsprinsippet slik det kommer til uttrykk i havrettskonvensjonen. Disse medlemmer konstaterer at det er ulike tolkninger av hvorvidt lovforslaget er i tråd med EØS-retten, og at dette kan føre til videre juridiske prosesser.

Disse medlemmer mener det er uheldig at regjeringen fremmer forslag om endring i allmenngjøringsloven uten at saken er tilstrekkelig avklart med EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Proposisjonen berører sentrale EØS-rettslige spørsmål knyttet til fri bevegelse av tjenester og etableringsrett. Det er betydelig risiko for at det foreslåtte regelverket kan bli underkjent av ESA eller EFTA-domstolen på et senere tidspunkt. En eventuell underkjennelse vil skape ytterligere usikkerhet for næringen og kan påføre staten erstatningsansvar.

Disse medlemmer mener regjeringen burde ha gjennomført grundigere konsultasjoner med ESA før fremleggelse av lovforslaget, og at en formell avklaring burde vært innhentet. En slik avklaring ville gitt trygghet for at det nye regelverket er i samsvar med Norges EØS-rettslige forpliktelser. Slik lovforslaget nå foreligger, skapes det usikkerhet for en næring som er avhengig av forutsigbare rammevilkår.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne er innforstått med at lovforslaget vil kunne utgjøre en restriksjon på fri bevegelse, og at terskelen for hva som innebærer en restriksjon, som kjent ligger lavt. Samtidig vil disse medlemmer understreke at forslaget på ingen måte hindrer utenlandske aktørers tjenesteytelse i norske farvann. De må simpelthen bare betale norsk lønn i tilfeller der de leverer tjenester på et område dekket av allmenngjort tariffavtale eller særlig vedtatt forskrift.

Disse medlemmer viser til at ESA har stilt seg kritisk til saken fordi de mener dette er et brudd med prinsippet om fri bevegelse.

Disse medlemmer merker seg imidlertid at regjeringen legger til grunn at lovforslaget er i samsvar med EØS-retten. Disse medlemmer merker seg videre at det vurderes at spørsmål med hensyn til besetningen i kabotasjeforordningen ikke gjelder arbeidstakernes lønnsvilkår, og at en restriksjon av tjenestefriheten vil være berettiget av hensyn til beskyttelse av arbeidstakerne og motvirkning av illojal konkurranse.

3.5 Tilsyn og sanksjoner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at både Sjøfartsdirektoratet og ansattorganisasjonene har pekt på at tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i allmenngjorte tariffavtaler for arbeidstakere på

skip, vil medføre et økt behov for ressurser i direktoratet. Det innføres et nytt tilsynsområde, og det er behov for ressurser knyttet til gjennomføring av tilsynene, veiledning knyttet til det nye regelverket, og klagesaksbehandling. Det må altså tilføres tilstrekkelige ressurser til å etablere et effektivt tilsynsregime og gjennomføre nødvendig opplæring, slik at direktoratet kan utføre sine nye oppgaver på en forsvarlig måte. Flertallet viser til Sjøfartsdirektoratets bekymringer knyttet til praktisk gjennomføring av tilsyn med de foreslåtte bestemmelsene, og merker seg direktoratets vurdering om at det vil kunne være arbeidskrevende å fastslå hvilke skip som har arbeidstakere som omfattes av et krav til norsk tarifflønn. Flertallet ser at det å føre tilsyn med bestemmelsene kan være ressurskrevende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne merker seg at Sjøfartsdirektoratet forventes å kunne utvikle en god tilsynsmetode for å føre tilsyn med skip i innenriksfart, og at slikt tilsyn vil egne seg for en risikobasert tilnærming. Disse medlemmer merker seg videre at det i proposisjonen vises til at Sjøfartsdirektoratet, i samråd med departementet, kan vurdere nærmere om det bør opprettes en eventuell meldingsrutine, dvs. at «skip i innenriksfart» må rapportere om anløp mv. til norske myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre vil understreke at effektiv håndheving av allmenngjøringsvedtak for skip vil kreve betydelig økt tilsynsaktivitet. Sjøfartsdirektoratet har i dag ikke tilstrekkelig kapasitet eller kompetanse til å gjennomføre slike omfattende kontroller. Det vil være behov for økt bemanning med spesialkompetanse innen arbeidsrett og lønns- og arbeidsvilkår. Det må utvikles nye systemer og rutiner for dokumentasjon og kontroll. Endringene vil medføre jurisdiksjonsmessige utfordringer som kompliserer tilsynsarbeidet.

Disse medlemmer noterer seg at regjeringen i proposisjonen ikke synliggjør ressursbehovet som oppstår hos Sjøfartsdirektoratet som følge av de foreslåtte regелendringene. Direktoratet må bygge opp ny kompetanse og rutiner og samtidig gjennomføre flere kontroller for å sikre at regelverket blir fulgt på rettferdig vis. Både Sjøfartsdirektoratet og arbeidstakerorganisasjonene var i Stortingets høring tydelige på at det kreves en kraftig styrket bevilgning til Sjøfartsdirektoratet for å ivareta dette. Disse medlemmer mener regjeringen i proposisjonen ikke har utredet og synliggjort disse ressursbehovene i tilstrekkelig grad. Uten tilstrekkelige ressurser vil håndhevingen av regelverket bli mangelfull.

Disse medlemmer viser til Sjøfartsdirektoratet, som belyser flere grunnleggende svakheter ved den

praktiske gjennomføringen av kontroll og tilsyn som følge av lovforslaget. Direktoratet uttaler at:

«Sjøfartsdirektoratet vurderer at man pr. i dag ikke nødvendigvis har de nødvendige verktøyene til å føre et effektivt tilsyn med slike krav.»

Disse medlemmer viser til at Sjøfartsdirektoratet påpeker en betydelig skjevhet i kontrollmulighetene som kan undergrave selve formålet med lovforslaget:

«Sjøfartsdirektoratet er også bekymret for at det i praksis vil være en forskjell mellom norskflaggede skip og utenlandske skip når det gjelder hvor effektivt tilsyn og sanksjonering kan skje, hvor skip under norsk flagg generelt kan fremstå som noe lettere å følge opp ved brudd eller mistanke om brudd på regelverket. Dersom norske skip i praksis underlegges et strengere kontroll- og sanksjoneringsregime enn utenlandske skip vil formålet med forslaget ikke oppnås.»

Disse medlemmer viser til at Sjøfartsdirektoratet beskriver betydelige praktiske utfordringer med gjennomføringen av tilsyn:

«Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at 'tillegget' som sjøfolk på utenlandske skip vil ha krav på som følge av eventuell allmenngjort tariffavtale vil utbetales etterskuddsvis. Utbetaling av tillegget i henhold til allmenngjort tariffavtale vil da gjerne skje først etter at skipet har forlatt norsk farvann. Ved det kompliseres eventuell nærmere kontroll av om det har blitt eller vil bli gjort korrekte utbetalinger til arbeidstakerne. For norske skip har Sjøfartsdirektoratet som flaggstat anledning til å sjekke at kopi av arbeidsavtalen angir lønn, og at lønnen stemmer overens med krav som følger av allmenngjort tariffavtale.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til Sjøfartsdirektoratet sine innspill og understreker viktigheten av å ha et kontrollregime som sikrer at lovendringene ikke fører til en konkurransevridding. Disse medlemmer ser at lovendringen med høy sannsynlighet vil medføre en mer omfattende kontroll- og tilsynsvirksomhet. Disse medlemmer vil derfor vise til at det er helt avgjørende at endringer i loven blir fulgt opp med rammer som gir kontrollmyndigheten ressurser til å praktisere likebehandling mellom norske og utenlandske aktører.

3.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, mener at kostnadsøkningene som følger av at arbeidstakere på skip i innenriksfart og på offshoreskip får norsk lønn, er nødvendige for å sikre arbeidstakernes rettigheter og en rettferdig konkurranse situa-

sjon i det norske arbeidsmarkedet. Flertallet understreker betydningen av et rettferdig arbeidsliv som bidrar til at norske arbeidsplasser ikke utkonkurreres på grunnlag av lønnsforskjeller mellom Norge og land med lavere lønnsnivå.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre deler Sjøfartsdirektoratets bekymring om at en økning i prisen for sjøtransport i Norge kan gjøre sjøtransport mindre konkurransedyktig sammenlignet med veitransport, og at en risikerer at godstrafikk overføres fra sjø til vei, noe som igjen kan være negativt for norsk skipsfart.

Disse medlemmer viser til at flere høringsinstanser peker på de konkurransemessige konsekvensene av lovforslaget og at regelverket og tilsynsregimet kan skape uheldig konkurransevridding mellom norske og utenlandske skip, eller mellom sjøtransport og andre transportformer.

Disse medlemmer viser til Sjøfartsdirektoratets påpekning om at det etter MLC først er dersom det mottas klage fra en eller flere i besetningen, at det gjøres nærmere undersøkelser av om sjøfolkene har fått betalt lønn i henhold til arbeidsavtalen, og at en tilsvarende innfallsvinkel kan være naturlig for kontroll av allmenngjort tarifflønn. Disse medlemmer merker seg utfordringene knyttet til at «tillegget» som sjøfolk på utenlandske skip vil ha krav på som følge av eventuell allmenngjort tariffavtale, sannsynligvis vil utbetales etterskuddsvis, ofte etter at skipet har forlatt norsk farvann, noe som kompliserer nærmere kontroll av om det har blitt, eller vil bli gjort, korrekte utbetalinger.

Disse medlemmer viser til at flere høringsinstanser påpeker at merkostnadene som påføres norske bedrifter, generelt ikke er tilstrekkelig utredet eller tallfestet i regjeringens proposisjon. Disse kostnadene vil i stor grad bli belastet norske bedrifter, og dette kan svekke deres konkurranseevne. Disse medlemmer påpeker videre at gjennom petroleumsskatteregimet vil en betydelig del av disse økte kostnadene på sokkelen i praksis bli båret av den norske stat, noe som ikke er reflektert i de økonomiske analysene som ligger til grunn for forslaget.

Disse medlemmer merker seg særlig at havvindindustrien, som er i en kritisk oppbyggingsfase, fremstår spesielt sårbare for slike kostnadsøkninger. Denne næringen har et betydelig behov for spesialskip i utbyggings- og driftsfasen, og vil derfor kunne rammes uforholdsmessig hardt av de foreslåtte tiltakene.

Disse medlemmer vil påpeke at proposisjonen i utilstrekkelig grad belyser de økonomiske konsekvensene for staten gjennom petroleumsskatteregimet.

Disse medlemmer viser til Menons rapport fra mai 2025. Den beregner merkostnadene for olje- og gasselskapene ved innføring av krav om norske

lønnsvilkår på skip som betjener norsk sokkel, til cirka 620 mill. kroner, forutsatt at aktivitetsnivået holder seg tilsvarende det som ble observert i 2023. Det påpekes at størstedelen av disse kostnadene, om lag 480 mill. kroner, i realiteten vil bæres av det offentlige, ettersom selskapene kan få skattefradrag for utgiftene.

Disse medlemmer påpeker at de samlede økonomiske konsekvensene for petroleumsskatteregimet kan bli betydelige, og etterlyser grundigere analyser av disse økonomiske konsekvensene fra departementets side. Slike analyser burde vært gjennomført og fremlagt for Stortinget før behandlingen av lovforslaget. Slik proposisjonen nå foreligger, er det ikke mulig for Stortinget å ta stilling til de fulle økonomiske konsekvensene av lovendringen.

Disse medlemmer merker seg at Esso Norge, som et norsk selskap med ansvar for betydelig andel av nasjonal drivstoffdistribusjon, har uttrykt alvorlig bekymring for at lovendringen kan svekke nasjonal beredskap for drivstoff. Selskapets hovedterminal på Slagentangen er en avgjørende del av Norges drivstoffberedskap, med 400–500 årlige anløp, hvorav ca. 300 er omlastning og videredistribusjon langs norskekysten. 40–50 pst. av alt flytende drivstoff som omsettes i Norge, går via denne terminalen, og om lag 3 millioner kubikkmeter drivstoff transporteres årlig med innleide tankskip til rundt 20 terminaler langs kysten.

Disse medlemmer merker seg at departementet i lovforslaget anerkjenner at endringene vil ha en negativ konkurransevridende effekt på drivstoffvirksomheten, uten at dette er hensyntatt. Disse medlemmer ser med bekymring på at lovendringen kan medføre avvikling av Slagentangen og andre drivstoffterminaler langs norskekysten, svekket nasjonal drivstoffberedskap gjennom økt avhengighet av direkte import fra utenlandske lagre, tap av norske arbeidsplasser, kraftig økning i drivstofftransport med tankbil på vei, med påfølgende økt sikkerhetsrisiko i trafikken, økt slitasje på veinettet og økte klimautslipp sammenlignet med sjøtransport.

Disse medlemmer viser til at de foreslåtte endringene vil medføre betydelige økte kostnader for norsk industri og påvirke transportmønsteret i en uheldig retning. Norsk eksportindustri er avhengig av konkurransedyktige sjøtransporttjenester, økte kostnader for sjøtransport vil svekke konkurranseevnen til norsk eksportindustri. Høyere kostnader for sjøtransport kan føre til at mer gods flyttes fra sjø til vei, noe som er bekreftet gjennom Stortingets høring. En slik overføring av gods-transport fra sjø til vei er i strid med Stortingets klimamålsettinger og arbeid for å redusere utslipp fra transportsektoren. Økt veitransport vil også medføre økt slitasje på veinettet, flere ulykker og andre samfunnsøkonomiske kostnader. Disse medlemmer etterlyser en grundigere utredning av hvordan lovendringen vil påvirke transportmønsteret, og de miljømessige kon-

sekvensene av dette, og mener det er beklagelig at regjeringen ikke har gjennomført en tilstrekkelig konsekvensanalyse av disse forholdene før fremleggelse av proposisjonen.

På bakgrunn av sine merknader i denne innstillingen, vil komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre stemme imot lovforslaget i sin helhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er opptatt av at EØS-avtalen skal verne om sunn og god konkurranse, hvor det å være konkurransedyktig på norsk territorium også innebærer at leverandører forholder seg til norske lønns- og arbeidsvilkår.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen legger avgjørende vekt på at kostnadsøkningene som følger av at arbeidstakere på offshoreskip får norsk lønn, er nødvendige for å sikre arbeidstakernes rettigheter og en rettferdig konkurransesituasjon i det norske skipsfartsmarkedet. Disse medlemmer deler dette synet.

4. Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fjerne makstaket i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

5. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i allmenngjøringsloven og petroleumsløven mv. (allmenngjøringslovens anvendelse på innenriks skipsfart og rettighetshaveres plikt til å sørge for norske lønnsvilkår på skip)

I

I lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. gjøres følgende endringer:

§ 2 nr. 2 skal lyde:

2. (*Arbeidstakere på skip mv.*)

Loven omfatter

a. arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR)

- b. arbeidstakere på skip i innenriksfart registrert enten i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller utenlandsk skipsregister.

Skip i innenriksfart etter første ledd omfatter:

- a. skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner på fastlandet, men likevel ikke skip som utelukkende setter i land last eller passasjerer som kommer fra utenlandske havner, eller som utelukkende tar om bord last eller passasjerer som skal til utenlandske havner
- b. cruiseskip som seiler mellom norske havner på fastlandet, også cruiseskip som utelukkende opererer ut fra én norsk havn, men likevel ikke cruiseskip som anløper norske havner på seilas fra eller til en utenlandsk havn
- c. skip som yter andre tjenester i norsk territorialfarvann ved fastlandet, men ikke fiske- og fangstfartøy, skip som tilhører Forsvaret eller benyttes i Forsvarets tjeneste, eller andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet.

§ 6 første ledd andre punktum skal lyde:

Vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip i innenriksfart kan bare gjelde de delene av tariffavtalen som regulerer de enkelte arbeidstakers lønnsvilkår.

Nåværende andre punktum blir nytt tredje punktum.

§ 11 sjette og syvende ledd skal lyde:

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip, og oppdragsgivers plikter gitt i medhold av § 12, overholdes. Sjøfartsdirektoratet skal ha adgang til å gå om bord i og føre tilsyn med skip som ligger i havn. Når direktoratet krever det, skal rederiet, arbeidsgiveren, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, uten hinder av taushetsplikt legge frem 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 plikter i medhold av § 12, og illegge overtredelsesgebyr etter bestemmelsene i skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56.

Nåværende § 11 sjette til åttende ledd blir åttende og nytt niende og tiende ledd.

Åttende ledd 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 tillits-

valgte som representerer den organisasjonen som er part i den allmenngjorte tariffavtalen.

§ 13 andre 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 er å anse som rederi etter skipssikkerhetsloven § 4.

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

II

I lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet skal § 10-18 tredje ledd lyde:

Rettighetshaveren skal sørge for at ansatte på skip som leverer tjenester til petroleumsvirksomhet, ikke har dårligere lønnsvilkår enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtaler. Dette gjelder likevel ikke transport av petroleum i bulk. Kongen kan gi forskrift om hvordan rettighetshaverens forpliktelser kan oppfylles.

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

III

I lov 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur skal ny § 22 a lyde:

§ 22 a Lønnsvilkår på skip

Innehavere av akvakulturtillatelser skal sørge for at ansatte på skip som leverer tjenester til akvakulturproduksjon, ikke har dårligere lønnsvilkår enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtaler. Kongen kan gi forskrift om hvordan forpliktelsene til innehavere av akvakulturtillatelser kan oppfylles.

IV

I lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet gjøres følgende endringer:

§ 52 første ledd bokstav b skal lyde:

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

§ 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 illegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Tilsynsmyndigheten kan også illegge arbeidsgiveren og rederiet overtredelsesgebyr ved manglende utbetaling

av lønn i henhold til vedtak om allmenngjøring for arbeidstakere på skip, jf. allmenngjøringsloven § 5.

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 eller arbeidsgiverens interesser
- d. om rederiet eller arbeidsgiveren 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 forskrift om overtredelsesgebyr mot rederiet eller arbeidsgiveren etter første til tredje ledd og om det solidariske ansvaret etter fjerde ledd.

§ 57 andre ledd første punktum 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.

V

I lov 4. juni 2010 nr. 21 om fornybar energiproduksjon til havs skal § 10-13 nytt andre ledd lyde:

Konsesjonæren skal sørge for at tilsette på skip som leverer tenester til utnytting av fornybare energiressurser til havs, ikke har dårligere lønsvilkår enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtaler. Kongen kan gi forskrift om korleis pliktene til konsesjonærene kan oppfyllest.

VI

I lov 22. mars 2019 nr. 7 om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen skal ny § 9-16 lyde:

§ 9-16 Lønsvilkår på skip

Rettighetshaveren skal sørge for at ansatte på skip som leverer tjenester til mineralvirksomhet, ikke har dårligere lønsvilkår enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtaler. Kongen kan gi forskrift om hvordan rettighetshaverens forpliktelser kan oppfylles.

VII

Lovens del I og IV trer i kraft 1. juli 2025. Del II, III, V og VI trer i kraft 1. januar 2026.

Oslo, i næringskomiteen, den 22. mai 2025

Erling Sande

leder

Sveinung Stensland

ordfører

