



## STORTINGET

# Innst. 439 L

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra næringskomiteen

Prop. 84 L (2025–2026)

### Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

Til Stortinget

## Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår i lovproposisjonen endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. De foreslåtte endringene er nødvendige tilpasninger som sikrer at den norske ordningen er i samsvar med Europakommisjonens gjeldende anvendelse av statsstøtteretningslinjene for maritim transport. Proposisjonen inneholder forslag om å justere lovens formålsbestemmelse og utvide ordningen slik at også rederier med skip registrert i EU/EØS kan være tilskuddsmottakere.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er en støtteordning hvor organisasjoner som drifter skip i Norsk ordinært skipsregister (NOR) eller Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), på nærmere vilkår kan søke om tilskudd for kvalifiserende mannskap. Ordningen regnes som statsstøtte etter EØS-avtalen og må derfor godkjennes av EFTAs overvåkningsorgan (ESA). Tilskuddsordningen ble sist godkjent av ESA for en tiårsperiode i april 2016 og skal nå notifiseres for en ny periode.

I arbeidet med ny notifisering av ordningen har ESA vurdert den norske støtten opp mot de gjeldende statsstøttereglene og Europakommisjonens anvendelse av disse. ESA har vurdert at ordningens nåværende vilkår

om at skip må være registrert i enten NOR eller NIS, ikke er i samsvar med Europakommisjonens praksis om at sysselsettingsstøtte skal være tilgjengelig for alle skip med EU-/EØS-flagg. Praksisendringen i EU innebærer at sysselsettingsstøtte til skipsfartsnæringen må være tilgjengelig for skip under alle EU- og EØS-flagg. Det er på dette grunnlag departementet foreslår lovendringer som åpner for at også organisasjoner med skip registrert i EU/EØS-området kan være tilskuddsmottakere.

## Komiteens behandling

Komiteen har hatt åpen høring om saken torsdag 23. april 2026. Til den muntlige høringen ble det invitert åtte høringsinstanser. Program for høringen, skriftlige innspill og opptak av høringen er tilgjengelig på sakens side på stortinget.no.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Trond Giske, Ruth Mariann Hop, Tobias Hangaard Linge, lederen Rune Støstad og Solveig Vitanza, fra Fremskrittspartiet, Beathe Beckstrøm Holte, Tor André Johnsen, Stig Even Lillestøl og Bengt Rune Strifeldt, fra Høyre, Erlend Larsen og Bård Ludvig Thorheim, fra Sosialistisk Venstreparti, Ingrid Fiskaa, fra Senterpartiet, Geir Pollestad, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig

Folkeparti, Harry Valderhaug, viser til Prop. 84 L (2025–2026) fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Komiteen viser til at proposisjonen foreslår endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, med det formål å tilpasse den norske tilskuddsordningen til Europakommisjonens gjeldende praksis for statsstøtte til maritim transport.

Komiteen viser til at tilskuddsordningen forvaltes av Sjøfartsdirektoratet og i 2024/2025 omfattet om lag 14 100 sjøfolk fordelt på om lag 650 skip og 210 rederier. I 2025 ble det utbetalt om lag 2,5 mrd. kroner i tilskudd.

Komiteen merker seg at den gjeldende godkjenningen fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA) løp ut 28. februar 2026, og at ESA har innvilget en midlertidig forlengelse frem til 1. mars 2027 mens nytt regelverk er under utarbeidelse.

Komiteen viser til at forslag til lovendringer ble sendt på høring 27. januar 2026 med høringsfrist 16. mars 2026, og at departementet mottok 22 høringsinnspill, hvorav 20 med merknader.

Komiteen viser til at tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er et av de viktigste virkemidlene i norsk maritim politikk og har stor betydning for opprettholdelse av norsk maritim kompetanse, rekruttering av sjøfolk, verdiskaping langs kysten og nasjonal beredskap.

Komiteen understreker at norskregistrert tonnasje og norske sjøfolk er av stor betydning for Norges sikkerhet og beredskap, særlig i en skjerpet sikkerhetspolitisk situasjon. Komiteen viser til at den sivile flåten utgjør en viktig del av totalforsvaret, og at redusert kontroll over skip, mannskap og kompetanse kan svekke nasjonal handlings- og forsyningsevne i kriser og konflikt.

Komiteen merker seg videre at departementet i proposisjonen legger til grunn at den nærmere innretningen av ordningen skal fastsettes i forskrift.

Komiteen viser videre til at norsk maritim næring, norskregistrerte skip og norske sjøfolk utgjør en sentral del av Norges samlede beredskaps- og sikkerhetsevne. I en tid med økt geopolitisk uro er tilgang på norsk maritim kompetanse, norskregistrert tonnasje og operative maritime miljøer av stor betydning både for nasjonal beredskap og for Norges bidrag til alliert sikkerhet.

Komiteen understreker at formålet med tilskuddsordningen fortsatt skal være å sikre norske sjøfolk, norsk maritim kompetanse og norsk maritim beredskap.

Komiteen legger til grunn at nødvendige EØS-tilpasninger ikke må føre til at det blir mer attraktivt å registrere skip i andre EØS-land enn under norsk flagg. Regjeringen forventes å benytte handlingsrommet i EØS-regelverket fullt ut for å ivareta disse hensynene.

Komiteen viser til at tilskuddsordningen i flere tiår har vært et sentralt virkemiddel for å sikre konkurransekraften til norske sjøfolk og attraktiviteten til de

norske skipsregistrene NIS og NOR. Norge er i dag en av verdens ledende maritime nasjoner. Denne posisjonen er bygget gjennom generasjoner med norsk eierskap, et sterkt norsk flagg, høy maritim kompetanse og norske sjøfolk og er i dag avgjørende både for verdiskapingen langs kysten og for den nasjonale beredskapen. Tilgangen på norske sjøfolks kompetanse og erfaring er helt avgjørende for at Norge skal ha en komplett og konkurransedyktig maritim klynge.

Komiteen er bekymret for nedgangen i de norske skipsregistrene, spesielt i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). NIS har opplevd en vedvarende negativ trend i 2025 og 2026, med en netto nedgang i antall skip. NIS hadde en netto nedgang på rundt 50 skip i 2025 og teller 694 skip per 1. mars 2026. Nedgangen skyldes i stor grad utflagging til utenlandske registre. For komiteen er utviklingen et politisk varsko om attraktiviteten til det norske flagget for norske rederier. En sterk flåte under norsk flagg er avgjørende for sysselsettingen, beredskap, sikkerhet og verdiskaping. Komiteen mener at å seile under norsk flagg skal være et konkurransefortrinn, ikke en ulempe.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at forslaget til lovendringer er begrunnet med behovet for å bringe den norske ordningen i samsvar med Europakommisjonens praksis for statsstøtte til maritim transport, slik denne er lagt til grunn av ESA. Disse medlemmer vil påpeke at tilpasningen er en del av våre forpliktelser overfor EØS-avtalen, og at andre land, som Sverige og Danmark, har måttet gjøre den samme tilpasningen. Disse medlemmer viser til at EØS-avtalen er svært viktig for norske bedrifter, noe som forplikter oss til å forholde oss til noen spilleregler for å sikre likebehandling på tvers av landegrensene.

## Beredskap

Komiteen merker seg ytterligere at det norske forsvaret er helt avhengige av den sivile skipsfarten på en lang rekke områder. Eksempelvis trenger Forsvaret i en krigssituasjon raskt å få kontroll over ulike typer transportskip med tilstrekkelig kapasitet og tonnasje.

Komiteen mener saken reiser viktige sikkerhetspolitiske spørsmål. Dette medlem viser til at en rekke høringsinstanser, herunder LO, Rederiforbundet og Maritimt Forum, understreker at norskregistrert tonnasje er avgjørende for nasjonal krisehåndtering, forsyningsikkerhet og militær beredskap. Komiteen understreker at Norge må opprettholde kontroll over en tilstrekkelig norskflagget flåte, og mener sikkerhetshensyn må tillegges avgjørende vekt.

Komiteen vil understreke at kjennetegnet på et fungerende sivilt fartøy i krig er et skip som norske myndigheter har jurisdiksjon over (norsk flagg), samt at ski-

pet er bemannet med et mannskap uten eventuelle lojalitetskonflikter i en krigssituasjon.

Komiteen vil ytterligere minne om at petroleumsnæringen er den største næringen i Norge målt i verdiskaping og den desidert største eksportnæringen og står for større skatteinntekter enn resterende næringer til sammen. Norge leverer over 30 pst. av den importerte gassen til EU og er en betydelig leverandør av gass til EU.

Komiteen vil understreke at den norske olje- og gassproduksjonen krever et betydelig antall sivile støttestartøy for å kunne opprettholdes i krigstid, samt understreke at Norge også har betydelige mengder kabler og rør på havbunnen som vil være utsatt for sabotasje i krig. Komiteen vil påpeke at dette krever betydelig maritim tilstedeværelse for å overvåke og vedlikeholde olje- og gassproduksjonen i en krig- og krisesituasjon. Komiteen erkjenner at det handler om betydelige og omfattende havområder som trenger spesialskip, skip som per dags dato bare finnes i den sivile skipsfarten, noe som gjør tilskuddsordningen for sjøfolk så viktig.

Komiteen vil understreke at en robust tilskuddsordning over tid har vært svært viktig for å legge til rette for at Norge har om lag 20 000 sjøfolk bosatt i Norge.

Komiteen understreker at norskregistrerte skip, norske sjøfolk og norsk maritim kompetanse utgjør en strategisk ressurs for nasjonal sikkerhet, forsyningssikkerhet og totalforsvaret. Komiteen mener disse hensynene må tillegges betydelig vekt i den videre dialogen med ESA og ved utformingen av den framtidige ordningen.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i den videre dialogen og prosessen med ESA arbeide for at hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap, forsyningssikkerhet og maritim kompetanse tillegges avgjørende vekt ved vurderingen av ordningen.»

Komiteen vil påpeke at EUs endrede praktisering av regelverket for lønnstilskudd for skipsfart startet i 2019, mens Russlands fullskala invasjon av Ukraina startet i 2022. Verden er i så måte vesentlig endret, og beredskap er viktigere enn noensinne.

## Arbeidsgruppens rolle

Komiteen viser til den samlede bekymringen fra arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene om at en åpning av ordningen for skip registrert i andre EØS-land kan svekke konkurransekraften til norsk flagg og øke risikoen for utflagging. Komiteen legger til grunn at den videre innretningen av ordningen må utformes slik at den ikke gir økonomiske eller andre insentiver til å flagge ut skip fra NOR eller NIS til andre EØS-registre.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre den partsammensatte arbeidsgruppen fram til notifikasjonen av ordningen for nye ti år er endelig gjennomført, og på egnet måte orientere Stortinget om gruppens vurderinger av konsekvenser for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap.»

## Dialog med ESA

Komiteen mener regjeringen i dialogen med ESA må prioritere et hovedspor som tar sikte på å videreføre dagens ordning, og hvor hensynet til beredskap, sikkerhet og behovet for norsk maritim kompetanse tillegges avgjørende vekt.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så fort som mulig sikre en midlertidig forlengelse av den eksisterende tilskuddsordningen for sjøfolk hos ESA, i tråd med nødvendig tid for behandling av den formelle notifikasjonen.»

«Stortinget ber regjeringen arbeide for å videreføre dagens tilskuddsordning for sjøfolk gjennom formell notifikasjonsprosess med ESA og vektlegge ordningens betydning for nasjonal beredskap, sikkerhet og tilgang på norsk maritim kompetanse.»

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en orientering om utfallet av dialogen og den formelle notifikasjonsprosessen med ESA, herunder en vurdering av konsekvenser av prosessen for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap.»

## Framtidig ordning

Komiteen forventer at regjeringen benytter hele handlingsrommet som følger av EØS-avtalen og statsstøtteregelverket til å sikre at norsk flagg, norske sjøfolk og norsk maritim kompetanse ikke svekkes som følge av de nødvendige tilpasningene i ordningen.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utforme den framtidige tilskuddsordningen slik at skip registrert i Norsk ordnært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) samlet sett ivaretar Norges sikkerhet og beredskap.»

«Stortinget ber regjeringen videreføre krav om vesentlig norsk tilknytning for mottakere av tilskudd, herunder krav om norsk foretak, norsk skatteplikt, rett til

norsk sjømannsfradrag og medlemskap i Maritim pensjonskasse.»

«Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs § 1 skal lyde:

§ 1. *Formål*

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er å legge til rette for *norsk maritim virksomhet*. Ordningen skal sikre *maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk og bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs*.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Kristelig Folkeparti mener det ikke bør gjennomføres en EØS-tilpasning av dagens tilskuddsordning som svekker Norges posisjon som maritim nasjon. Disse medlemmer merker seg at regjeringen etter omfattende kritikk av sitt høringsnotat av 27. januar 2026 satte ned en partssammensatt arbeidsgruppe som skal bidra inn i det videre arbeidet med endringer i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Disse medlemmer forventer at regjeringen i sitt arbeid tar hensyn til bekymringene og innspillene fra en samlet norsk maritim næring i denne arbeidsgruppen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til tilbakemeldingene i høringen knyttet til loven og mener regjeringen har tatt disse på alvor. Disse medlemmer er opptatt av å finne en løsning som bidrar til at vi oppfyller våre forpliktelser i henhold til EØS-avtalen, uten at det svekker norsk maritim nærings konkurranseevne. Disse medlemmer er svært opptatt av norske sjøfolk, og vil påpeke at det var Arbeiderpartiet i regjering som innførte nettolønnsordningen i 1993. Arbeiderpartiet la også frem og fikk vedtatt et lovforslag om å innføre norsk lønn til sjøfolk i norske farvann, noe Fremskrittspartiet stemte imot.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

A.

V e d t a k t i l l o v

om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

I

I lov 22. mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1. *Formål*

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er å legge til rette for *norsk maritim virksomhet*. Ordningen skal sikre *maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk og bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs*.

§ 2 skal lyde:

§ 2. *Tilskuddsmottakere*

Tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i *skipsregistre som nærmere fastsettes i forskrift*.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

B.

I

Stortinget ber regjeringen i den videre dialogen og prosessen med ESA arbeide for at hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap, forsyningssikkerhet og maritim kompetanse tillegges avgjørende vekt ved vurderingen av ordningen.

II

«Stortinget ber regjeringen videreføre den partssammensatte arbeidsgruppen fram til notifikasjonen av ordningen for nye ti år er endelig gjennomført, og på egnet måte orientere Stortinget om gruppens vurderinger av konsekvenser for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap.

III

Stortinget ber regjeringen så fort som mulig sikre en midlertidig forlengelse av den eksisterende tilskuddsordningen for sjøfolk hos ESA, i tråd med nødvendig tid for behandling av den formelle notifikasjonen.

IV

Stortinget ber regjeringen arbeide for å videreføre dagens tilskuddsordning for sjøfolk gjennom formell notifikasjonsprosess med ESA og vektlegge ordningens betydning for nasjonal beredskap, sikkerhet og tilgang på norsk maritim kompetanse.

V

Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en orientering om utfallet av dialogen og den formelle notifikasjonsprosessen med ESA, herunder en vurdering av konsekvenser av proses-

sen for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap.

#### VI

Stortinget ber regjeringen utforme den framtidige tilskuddsordningen slik at skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) samlet sett ivaretar Norges sikkerhet og beredskap.

#### VII

Stortinget ber regjeringen videreføre krav om vesentlig norsk tilknytning for mottakere av tilskudd, herunder krav om norsk foretak, norsk skatteplikt, rett til norsk sjømannsfradrag og medlemskap i Maritim pensjonskasse.

Oslo, i næringskomiteen, den 5. juni 2026

**Rune Støstad**

leder

**Beathe Beckstrøm Holte**

ordfører



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Næringskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
NO-0026 OSLO

Deres ref  
IR/tfo

Vår ref  
26/3115-

Dato  
15. mai 2026

## **Svar på spørsmål som gjelder Prop. 84 L (2025-2026) Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs**

Jeg viser til brev fra næringskomiteen av 12. mai med spørsmål som gjelder Prop. 84 L (2025-2026) Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Brevet er adressert til næringsminister Cecilie Myrseth og er overført til undertegnede som statsråd med ansvar for regjeringens maritime politikk.

Maritim næring leverer sentrale tjenester til totalforsvaret og er strategisk viktig for Norge og våre allierte. Regjeringen arbeider kontinuerlig med å videreutvikle og tilpasse skipsfartsberedskapen til et endret risikobilde. I tillegg til å bidra til vekst og verdiskaping i Norge, er norske rederier, den norske flåten og norske sjøfolk en viktig beredskapsressurs. Dette har Nærings- og fiskeridepartementet synliggjort i Prop. 84 L. I høringsrunden trakk også en rekke instanser frem betydningen av norske sjøfolk og den norske flåten for norsk sikkerhet og beredskap.

NORTRASHIP (Norsk transportberedskap for skip) er regjeringens beredskapsorganisasjon innen skipsfarten, underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Organisasjonen er rådgivende i fredstid og kan tre inn som operativt organ i kriser og krig. Gjennom NORTRASHIP-ordningen vil departementet bidra med å fremskaffe ressurser for å støtte norske myndigheter og allierte. Beredskapen baseres primært på kontrahering – frivillige avtaler med rederiene, fremfor rekvisisjon. Myndighetene fører ikke egne lister over antall eller type skip som kan kontraheres eller rekvireres, men tar utgangspunkt i norskkontrollerte skip, dvs. skip som er registrert i NIS eller NOR eller med norsk eierskap.

Dersom kontrahering ikke er mulig eller hensiktsmessig, er det flere lover som gir myndighetene hjemmel til å kontrahere eller rekvirere alle typer norskkontrollerte skip. NFD

følger også opp anmodningsvedtaket til Stortinget nr. 664 fra 2025 som lyder: «Stortinget ber regjeringen skaffe oversikt over og lage en plan for bemanning av norske skip i krig, og involvere partene i arbeidslivet i arbeidet, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Næringskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
NO-0026 OSLO

Deres ref  
IR/tfo

Vår ref  
26/3115-8

Dato  
26. mai 2026

**Svar på oppfølgingsspørsmål som gjelder Prop. 84 L (2025-2026)  
Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs**

Jeg viser til brev fra Stortingets næringskomité den 21. mai med oppfølgingsspørsmål som gjelder Prop. 84 L (2025-2026) Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

- 1. I hvilken grad har justis- beredskapsdepartementet og forsvarsdepartementet, og underliggende etater vært involvert i utarbeidelsen av Prop. 84 L (2025-2026)?*

I utarbeidelsen av Prop. 84 L (2025–2026) om endringer i lov om tilskudd til arbeidstakere til sjøs har Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) hatt løpende kontakt med relevante departementer, inkludert Justis- og beredskapsdepartementet (JD) og Forsvarsdepartementet (FD). Berørte departementer har vært involvert gjennom ordinære samarbeidsprosesser i regjeringen. Når det gjelder FD og JD, er det hhv. forsvarshensyn og beredskapshensyn som har vært særlig relevante å diskutere. Begge disse hensynene stiller dessuten krav til forsyningssikkerheten, som næringsministeren har et overordnet ansvar for. Berørte statsråder har ikke hatt merknader til den endelige versjonen av proposisjonen. Jeg viser også til mitt svar på spørsmål 2 nedenfor.

- 2. I hvilken grad har regjeringen lagt beredskap og forsyningssikkerhet til grunn i utarbeidelsen av Prop. 84 L (2025-2026)?*

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er ett av flere viktige virkemidler for norsk maritim næring, og bidrar til at Norge har et høyt antall sjøfolk og skip under norsk flagg. Ordningen som sådan har ikke hatt et beredskapsformål, men gjennom å legge til rette for høy sysselsetting av norske sjøfolk og skip under norsk flagg, bidrar ordningen indirekte til at norsk skipsfart forblir en beredskapsressurs. Hensikten med ordningen er å bidra til at rederier velger å ansette norske og andre EØS-arbeidstakere som betaler skatt eller

trygdeavgift til Norge fremfor mannskap fra land med lavere lønninger, lavere personbeskatning og mindre omfattende trygdeordninger enn de norske. Tilskuddet kompenserer delvis for rederienes kostnadsulempe ved å sysselsette disse arbeidstakerne. I 2025 ble det utbetalt om lag 2,5 mrd. kroner i tilskudd for om lag 14 100 sjøfolk og 630 skip i ordningen.

Tilskuddsordningen utgjør statsstøtte og skal godkjennes av EFTAs overvåkingsorgan ESA. Europeiske sysselsetningsordninger i maritim sektor er lovlige etter EUs statsstøtteretningslinjer for maritim transport, begrunnet i hensynet til konkurranseevnen til europeiskflagget flåte og sjøfolk opp mot skipsfartsnæringen i tredjeland. Tilsvarende skal den norske tilskuddsordningen legge til rette for sysselsetting av norske sjøfolk og bidra til at rederier velger det norske flagget. Regjeringen har som mål at en ordning som er åpen for EØS-registrerte skip skaper minst mulige insentiver til utflagging. Det stilles krav om vesentlig norsk tilknytning for å få utbetalt støtte. Arbeidstaker må være skatte- og trygdepliktig til Norge, ha rett til norsk særskilt fradrag for sjøfolk, ha medlemskap i Maritim Pensjonskasse, og være ansatt i et norskregistrert foretak. Departementet har nær dialog med partene i næringen og det er til nå gjennomført tre møter i en arbeidsgruppe som ser nærmere på utformingen av ordningen.

Mitt ansvar som fiskeri- og havminister er å legge til rette for at skipsfartsnæringen kan levere tjenester samfunnet etterspør, også i kriser og krig. Norge er en av verdens ledende sjøfartsnasjoner med en av de største handelsflåtene i verden, og kan derfor stille til rådighet betydelige skipsfartsressurser for å støtte norske myndigheter og våre alliertes transportbehov i krise og krig.

I Norge har vi gjennom mange år hatt et unikt offentlig-privat og sivilt-militært samarbeid om skipsfartsberedskapen. Som ledd i en større omlegging av norsk skipsfartsberedskap i 2002, etablerte det daværende Nærings- og handelsdepartementet et formelt beredskapssamarbeid med rederinæringen gjennom NORTRASHIP-ledelsen (Norsk transportberedskap for skip), som er et næringsberedskapsråd under NFD. NORTRASHIP-ledelsen består av medlemmer fra rederinæringen, men har også representasjon fra Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet, Sjøfartsdirektoratet og arbeidstakerorganisasjoner. Fra 2024 ble også Kystrederiene tatt inn som permanent medlem av NORTRASHIP-ledelsen, slik at skip innen nærskipfarten også kan mobiliseres gjennom ordningen.

NORTRASHIP-ledelsen er i normalsituasjonen et rådgivende organ, men skal ved alvorlige krisesituasjoner eller krig være en del av departementets kriseorganisasjon og fremskaffe kapasiteter fra skipsfarten for å understøtte norske myndigheter og alliertes transportbehov. Gjennom NORTRASHIP-ordningen kan norske myndigheter fremskaffe et betydelig antall norskkontrollerte skip, dvs. skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller Norsk ordinært skipsregister (NOR) eller som har norske majoritetseiere, men registrert i andre lands registre. Primært søkes behovene løst på kommersielle vilkår, men om nødvendig har myndighetene også lovhjemler til å fremskaffe norskkontrollerte skip ved rekvisisjon eller pålegg om særskilte tiltak.

*3. Orientering om hvordan regjeringen har tilnærmet seg ESA i denne saken, spesielt med fokus på de sikkerhetspolitiske aspektene.*

NFD har hatt løpende dialog med ESA. Departementet tok utgangspunkt i at ordningen skulle videreføres med dagens innretning, det vil si med krav om norske skipsregistre. I dialogen med ESA ble det likevel klart at EUs praksis begrenser muligheten for å beholde en ordning forbeholdt NOR og NIS. Om Norge skulle få beholde dagens ordning med nasjonale flaggkrav, ville det innebære en særbehandling av Norge sammenlignet med EU/EØS-land underlagt Kommisjonens krav om registernøytralitet.

Departementet har også dialog med ESA om tilskuddsordningens formål og funksjon knyttet til nasjonal sikkerhet og beredskapsevne. I hvilken grad sikkerhets- og beredskapshensyn alene kan begrunne ordningen, eller hva sammenhengen er mellom disse hensynene og bl.a. EØS-reglene om statsstøtte og konkurranse, er ikke avklart ennå.

*4. Orientering om tidslinjer i dialogen med ESA, hva er planene videre, og hva regjeringen har formidlet i dialogen med ESA.*

Regjeringen er opptatt av at ordningen skal ivareta vesentlig norsk tilknytning innenfor EØS-avtalens handlingsrom og har formidlet dette til ESA. Departementet begynte arbeidet med å renotifisere ordningen til ESA vinteren 2025. I juni sendte departementet et prenotifikasjonsbrev til ESA om videreføring av den gjeldende ordningen. ESA ga sine tilbakemeldinger, og herunder opplyste om kravet om at ordningen må åpnes for EØS-flaggede skip, i oktober. Jeg hadde i dette tidsrommet et møte med ESAs ledelse, hvor krav om utvidelse av ordningen ble diskutert. Departementet notifikerte deretter en midlertidig forlengelse av gjeldende ordning, med varighet frem til 1. mars 2027. Dialogen med ESA og arbeidet med ordningen er ikke avsluttet. Departementet har orientert ESA om høringsinstansenes syn og at Norge vurderer alternative innretninger av tilskuddsordningen som skal motvirke at rederiene tilpasser virksomheten sin og flagger ut.

*5. Orientering om tidslinjen for arbeidsgruppen som er nedsatt for å følge opp anmodningsvedtak 664 fra 2025.*

Utredningen om bemanning av norske skip i krig som oppfølging av anmodningsvedtak 644 (2024-2025) er igangsatt nå. Departementet har begynt oppstartsamtaler med partene i arbeidslivet for å sørge for en god forankring av problemstillingene utredningene skal ta for seg. Jeg har tatt sikte på at et førsteutkast av utredningen skal foreligge innen utgangen av året.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss



