



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 nærskipsfarten 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