



Utenriksdepartementet

Høring

NOU 2024: 7 - Norge og EØS: Utvikling og erfaringer

Høringssvar: Norsk Sjømannsforbund

1. Innledning

Vi viser til NOU 2024: 7 - Norge og EØS: Utvikling og erfaringer. Norsk Sjømannsforbund er et LO-forbund. Vi slutter oss i all hovedsak til kommentarene fra LO som er sendt til Utenriksdepartementet, men har i tillegg følgende merknader til utredningen.

2. Generelle merknader

Vårt generelle inntrykk er at utredningen fremstår som grundig, balansert og treffer godt både med tanke på historiske utviklingstrekk, dagens situasjon og dagens utfordringer, samt hva som vil være utfordringer i fremtiden. Det er gitt en rekke tilrådninger som Norsk Sjømannsforbund mener er relevante og vil gjøre tilknytningen mellom Norge og Den Europeiske Union enda bedre for norske arbeidstakere.

Det er en svært omfattende utredning, og Norsk Sjømannsforbund har særlig fokus på arbeidsliv og arbeidsmarked, samt transportsektoren, som er viet et eget delkapittel i utredningen. Generelt har utredningen en god beskrivelse av de mange utfordringene som i dag finnes i den maritime næringen, men vi har flere merknader knyttet til denne delen, herunder en kort fremstilling av de historiske utviklingstrekk i sektoren.

I punkt 1.1 fremgår det at hovedformålet med utredningen er:

«Hovedspørsmålet i utredningen er hva EØS-samarbeidet betyr for Norge. Utvalget er ikke bedt om, og har derfor ikke vurdert eller tatt stilling til, alternative avtaler og tilknytningsformer for Norge.»

Forbundet er tilfredse med at utredningen ikke vurderer andre tilknytningsformer til EU i denne omgang. Det vil i så fall være et arbeid som vil måtte foretas i en egen utredning, dersom det skulle vise seg å være hensiktsmessig.

3. Hovedfunn, vurderinger og tilrådninger

I Utredningens punkt 1.3 fremgår noen av utvalgets tilrådninger knyttet til forvaltningen og håndhevingen av EØS-avtalen. Her foreslås bl.a:



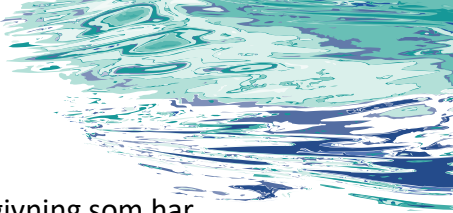
Norsk Sjømannsforbund

HOVEDKONTORET Web: www.sjomannsforbundet.no



Rozenkrantz' gate 15-17, Postboks 2000 Vika, N-0125 OSLO, NORWAY
Telefon: (+47) 22 82 58 00 – Telefaks: (+47) 22 33 66 18
Bankgiro: 9001.06.16300 – Org.nr.: 938 709 599 MVA

e-post: firmapost@sjomannsforbundet.no

- 
- Norge må ta et ansvar for å redusere det store etterslepet av lovgivning som har trådt i kraft i EU, men som ennå ikke er blitt en del av EØS-avtalen.
 - Norske myndigheter oppfordres til å styrke dialogen med ESA for å bidra til at ESA er best mulig oppdatert på situasjonen i Norge.

Norsk Sjømannsforbund er helt enig i disse to tilråkningene. Vår erfaring er at departementene kommer for sent i gang med implementering av EUs regelverk, uten at det nødvendigvis har noen plausible forklaringer. Dermed trer viktige rettigheter for arbeidsfolk i kraft flere år etter at EUs borgere har fått de samme rettighetene. Vi savner en raskere prosess fra norske myndigheter etter at EUs regler er vedtatt.

ESA har en viktig rolle som overvåkingsorgan for EØS-avtalen. Vi mener at både myndighetene og arbeidslivets parter kan ha god nytte av en styrket dialog med ESA.

Handlingsrommet er nærmere omtalt i punkt 1.4. Utvalget foreslår bl.a. at:

- 1) Regjeringen bør legge til rette for sterkere involvering av berørte parter i tidlig fase av EØS-arbeidet.
- 2) Norge bør styrke kunnskapen om hvordan andre land gjennomfører EU-reglene, og vurdere å innføre en ordning med systematisk nabosjekk tilsvarende Danmark.
- 3) Norske myndigheter bør bruke de mulighetene som finnes for å delta i domstolsbehandling i EFTA- og EU-domstolen av saker som er viktige for norske interesser.
- 4) I tilfeller hvor norske myndigheter legger til grunn en tolkning av EØS-avtalen som kan være usikker, bør myndighetene normalt være åpne om dette og bidra til at spørsmålet avklares i domstolene.

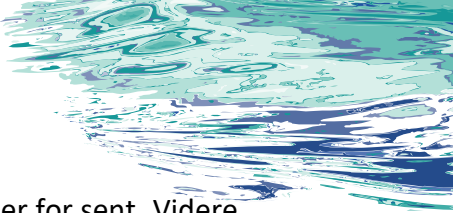
Disse tilråkningene slutter Norsk Sjømannsforbund seg fullt ut til.

Når det gjelder den første tilråkningen om en sterkere involvering av partene, vil vi påpeke at det etter vårt syn er for lite åpenhet fra norske myndigheter om prosesser i EU. Det er utilfredsstillende om partene ikke orienteres om hvilke prosesser norske myndigheter deltar i både offisielt og uoffisielt, og hvilke synspunkter norske myndigheter forfekter.

Norske posisjoner i Brussel bør være gjenstand for forhåndsdrøftelse med partene i arbeidslivet. Videre savner vi en forankring av norske posisjoner på et tidligere stadium enn i dag med partene i arbeidslivet.

Sjømannsforbundet foreslår at regjeringen innkaller til regelmessige møter med partene i arbeidslivet innenfor ulike sektorer, f.eks. transportsektoren. Det er viktig at partene får informasjon og at det avholdes drøftelser så tidlig som mulig og deretter ved endringer under prosessens gang. Utredningen fremhever transportsektoren som en av de mest utfordrende områdene i norsk arbeidsliv, og vi mener en samlet regelmessig dialog med norske myndigheter for hele transportsektoren vil være nyttig.

Når det gjelder den tredje tilråkningen vil vi understreke at det er viktig at norske myndigheter faktisk informerer partene om domstolsbehandling i EFTA og EU domstolen. Vi kan ikke se å få slik informasjon i dag, og forbundet får stort sett kjennskap til



domstolprosesser for EU domstolen på et stadium da involvering i saken er for sent. Videre mener vi norsk posisjon til intervensjoner Norge kommer med i domstolprosesser må drøftes med arbeidslivets parter.

Til den fjerde tilrådingen om fortolkning, vil vi understreke at dersom det er usikkerhet om hva EØS-avtalen konkret innebærer på et område, må regjeringen i større grad enn i dag tørre å foreta en regulering, så får man heller justere lovreguleringen dersom den etter en domstolsbehandling skulle vise seg å være EØS-stridig. Å unnlate å regulere av frykt for at norske regler eventuelt kan være i strid med EØS-avtalen, mener vi vil være egnet til å skape manglende tillit til hele EØS-avtalen.

Utredningens punkt 1.10 omhandler arbeidsliv og arbeidsmarked. Det fastslås helt korrekt at et sentralt utviklingstrekk det siste tiåret, er det som gjerne omtales som EUs sosiale vending. EUs sosiale pilar er her sentral.

Utvalget har følgende sentrale forslag:

- 1) Norge bør ha en klar strategi for å sikre ønsket og nødvendig rekruttering av arbeidskraft fra EØS-området til Norge framover, og også iverksette tiltak for å sikre nasjonal rekruttering og kompetansebygging.
- 2) Tiltak for å sikre et organisert arbeidsliv og bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, må videreføres og styrkes der det er nødvendig.
- 3) Myndighetene må der det er behov bruke det handlingsrommet regelverket gir, og sikre at tiltak blir håndhevet.
- 4) De særskilte utfordringene innenfor transportnæringene må møtes med et tydelig regelverk og sterk myndighetsinnsats for kontroll og håndheving.
- 5) Norske myndigheter bør være aktive når det gjelder påvirkning i tidlige faser av utformingen av regelverk på arbeidslivsområdet i EU, og også lære av andre lands løsninger.
- 6) Samarbeidet mellom norske arbeidslivsparter og myndigheter for å fremme felles norske interesser i saker på arbeidslivsområdet bør styrkes.

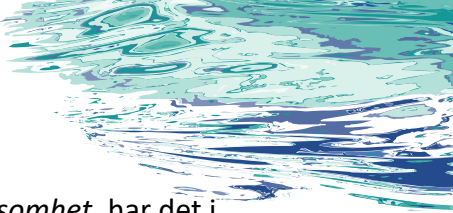
Norsk Sjømannsforbund er helt enig i utvalgets tilrådingene, som vi kommer tilbake til i punkt 4 og 5 nedenfor. Vi legger til grunn at regjeringen vil komme tilbake med en plan for hvordan tilrådingene best kan gjennomføres.

4. Merknader til utredningens punkt 12.7: Nasjonale reguleringer og tiltak i møte med EØS

I punkt 12.7 forklares litt om historikk i utredningen og det uttales:

«Gjennom de to siste tiårene har skiftende regjeringer lansert flere handlingsplaner og strategier mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet, som igjen har resultert i en rekke lovendringer og tiltak. I all hovedsak har de innførte tiltakene og reguleringene ikke ført til konflikt mellom nasjonale reguleringer og EØS-retten.»

«Det er liten tvil om at møtet mellom nasjonal rett og EØS-rett har skapt utfordringer på arbeidslivsområdet, og kan komme til å gjøre det framover.»



Generelt er vi enige i utvalgets redegjørelse. Når det gjelder *maritim virksomhet*, har det i over ti år vært utredet å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. EØS-retten er et av de juridiske argumenter som arbeidsgiversiden har brukt hyppig *mot* at norske lønns- og arbeidsvilkår kan innføres. Etter forbundets syn har arbeidsgiversiden (rederne) misbrukt EØS-avtalen ved å skape en fortelling om at det strider mot EU-retten at en stat har krav til f.eks. (midlertidig) minstelønn, slik vi har gjennom bl.a. allmenngjøring i Norge. Sjømannsforbundet mener dette kan sette hele EØS-avtalen i fare og vil advare mot denne type retorikk.

Utredningens punkt 12.7.1 gjelder allmenngjøring av tariffavtaler. Her fremgår at det mest inngripende og trolig best kjente tiltaket, er allmenngjøring av tariffavtaler. Utvalget uttaler videre:

«I praksis innebærer en allmenngjøringsforskrift at det innføres en tidsavgrenset offentlig minstelønnsbestemmelse, og at det er forbudt å lønne noen lavere enn minstesatsene i tariffavtalen.»

I dette punktet vises det til at regjeringen vurderer norsk lønn i norske farvann. Etter at utredningen ble publisert den 11. april 2024, fremmet regjeringens et forslag den 1. mai 2024 om endring av allmenngjøringsloven til å omfatte kystfart. Allmenngjøring er ikke LO sitt foretrukne alternativ til å regulere lønns- og arbeidsvilkår i sjøtransport, men vi har tatt til etterretning at denne måten å regulere på vil medføre at forslaget står stødigere rent juridisk i forhold til EØS-avtalen. Vi viser til LOs hørings svar


5. Transportbransjen

Utredningens punkt 12.7.4 omhandler regulering av transportbransjen. Utvalget uttaler bl.a. at:

«Store deler av transportbransjen er internasjonalisert og utsettes for sterk konkurranse fra utenlandske virksomheter. Det gjelder langs veiene, i lufta og på sjøen. Å opprettholde norske lønns- og arbeidsvilkår er derfor spesielt krevende innenfor denne delen av arbeidslivet.»

«Den sosiale vendingen i EU har imidlertid også fått betydning for transportnæringene, noe reglene knyttet til EUs mobilitetspakke et eksempel på. Sommeren 2020 ble det innført nye regler om kjøre- og hviletid, som i tillegg omfatter strengere krav til blant annet overnattingsfasiliteter og hjemreiser og utvidet bruk av fartsskrivere i kjøretøyene. I 2022 vedtok Stortinget en rekke lovendringer for å gjennomføre reguleringene i mobilitetspakken. Fra tidligere er det både for gods- og persontransport på vei i Norge innført allmenngjorte tariffavtaler for sjåførene.»

«Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann har stått på dagsordenen i mer enn ett tiår. Regjeringen har kommet med forslag om at skip i norsk innenriksfart og skip som yter maritime tjenester på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone, underlegges krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Bakgrunnen er at utenlandske skip i norske farvann har ansatte



med et lønnsnivå som til dels er betydelige lavere enn norsk nivå. Med norske lønns- og arbeidsvilkår menes bestemmelser om lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg, som følger av lov og landsomfattende tariffavtale for NOR-registrerte skip som er engasjert i samme type virksomhet.»

Norsk Sjømannsforbund slutter seg til utvalgets synspunkter. At det er behov for å regulere arbeidsmarkedet til sjøs med norske lønns- og arbeidsvilkår, er det ikke tvil om dersom Norge også i fremtiden skal ha et arbeidsmarked som gjør det mulig å bo i Norge og jobbe i norske farvann. Vi vil i det følgende si utdype litt nærmere om utviklingstrekk i den maritime næringen og de særlige utfordringer som gjelder i skipsfarten.

5.1 Overordnede utviklingstrekk i den maritime sektoren

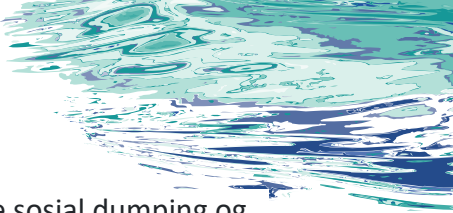
På midten av 80-tallet og starten av 90-tallet ble som kjent arbeidet med det indre marked i EU intensivert. Det ble bl.a. foretatt harmonisering og fjerning av hindre som skulle fremme fri flyt av varer, tjenester, arbeidskraft og kapital.

Den maritime næringen hadde frem til dette tidspunkt vært sterkt preget av nasjonale tiltak for å unngå at utenlandske rederier med billig utenlandsk arbeidskraft, utkonkurrerte kyststatens rederier og arbeidstakere. Mange land hadde innført såkalte kabotasjeregler, noe som i flere land langt på vei innebar å reservere innenlands godstransport for kyststatens skip og arbeidstakere. Norge, Storbritannia, Danmark og Nederland var blant et fåtall av land som i dag utgjør EØS, som ikke hadde innført særlige tiltak for sine farvann. Tvert imot var Norge blant de stater med en svært liberal politikk, og en politikk hvor regulering av arbeidsmarkedet til sjøs ikke stod på dagsorden. Til gjengjeld var konkurransesituasjonen i norske farvann langt mindre på 80-tallet enn det er i dag.

Frem til 1987 hadde Norge bare et skipsregister. Det var dessuten et alminnelig forbud for norske redere om å flagge skipene ut. Skipsfartskrisen som oppstod på 70-tallet og som fortsatte inn på 80-tallet, medførte en betydelig utflagging av de tradisjonelle vestlige sjøfartsnasjoners flåte. Situasjonen medførte at norske redere fikk flagge ut etter søknad. Dette ble ikke lenger nødvendig etter etableringen av NIS i 1987. Loven sikret nemlig redere tilgang til billig utenlandsk arbeidskraft, som også var en viktig forutsetning for opprettelsen av NIS. For å unngå at NIS-skip skulle utkonkurrere NOR-skip i norske farvann, ble det i 1987 oppstilt et generelt fartsområdeforbud, jf. NIS loven § 4.

Som en del av arbeidet med det indre marked, vedtok EU rådsforordning (EØF) nr. 4055/86, om anvendelsen av prinsippet om frihet til å yte tjenester på maritim transport mv. Denne forordningen ga forenklet sagt medlemsstater med skip registrert i en EØS-stat fri adgang til å tilby transporttjenester mellom medlemsland, for eksempel mellom en belgisk havn og en fransk havn.

I 1992 vedtok EU Rådsforordning (EØF) 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje), den såkalte kabotasjeforordningen. Forordningen ga skip registrert i en EØS-stat, adgang til å tilby transporttjenester mellom to eller flere i havner eller installasjon, i samme stat. Fra 1992 har konkurransen om transport av gods mellom norske havner blitt svært stor.



EU var klar over at fri bevegelse av arbeidskraft ville kunne medføre både sosial dumping og at det interne arbeidsmarkedet i en stat ble forstyrret ved at billig utenlandsk arbeidskraft fortrenget vertslandets arbeidstakere og bedrifter som hadde lønns- og arbeidsvilkår til vertslandet. For å motvirke slike negative effekter vedtok EU i 1996 Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting (utsendingsdirektivet). Dette er senere endret og forsterket flere ganger. Sjøtransport ble unntatt ved direktivets vedtakelse og er i dag det eneste unntaket i direktivet. Norsk Sjømannsforbund mener dette er svært uheldig. I realiteten er sjøfolk som jobber på andre lands skip utsendt på lik linje med arbeidstakere på et skipsverft eller i renholdsbransjen.

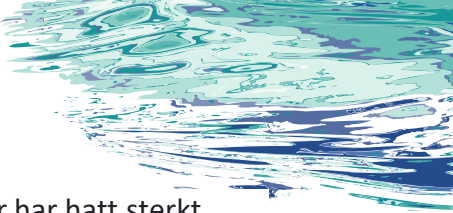
Transport av gods mellom norske havner preges i dag av at det i flere segmenter er et betydelig innslag av skip med bekvemmelighetsflagg. Dette er skip i såkalte åpne registre hvor registreringsstaten ikke stiller noe krav om en «genuine link» mellom reder og registerstat, slik Havrettskonvensjonen krever. Hovedgrunnen til at rederier velger skip med bekvemmelighetsflagg, er at dette gir tilgang til å ansette sjøfolk på internasjonale vilkår. En vesentlig utfordring er at det også blant EUs medlemsstater finnes bekvemmelighetsflagg, primært Kypros og Malta. Ved å registrere skipene i disse registrene kan en EØS-reder nyte godt av fordelene med EUs sjøtransportforordninger.

De totale mannskapskostnadene blir betydelig lavere på skipene med bekvemmelighetsflagg enn på NOR-skip med mannskap på norske vilkår. Andelen NOR fartøy som frakter gods innenriks er lavt og fallende. I følge TØI foregår bare 1/5 av transportarbeidet innenriks med norske lønns- og arbeidsvilkår. Skip som fører bekvemmelighetsflagg, har på sin side vært økende de siste årene.

En betydelig andel av fartøyene som formelt fremstår som utenlandske som jevnlig frakter gods mellom norske havner, er i realiteten kontrollert av norske rederier, og ofte medlem i Norges Rederiforbund eller Kystrederiene. Det er også en kjensgjerning at det desidert største rederiet som frakter gods mellom norske havner har hele sin flåte registrert i enten bekvemmelighetsflagg eller NIS. Rederiet sysselsetter knapt norske sjøfolk. Rederiet er norsk, mens skipene formelt sett fremstår som utenlandske. Det er imidlertid ingen tilknytning mellom rederiet og de utenlandske flaggene skipene fører.

Det finnes en rekke andre norske rederier som er organisert og opererer på samme måte, men i mindre skala. Det er for øvrig ikke bare i Norge at det har vært en nedgang med skip registrert i norsk register. I hele EØS-området har det i flere år vært en nedgang av skip registrert i en EØS-stat, mens det har vært en økning i skip registrert med bekvemmelighetsflagg. Konsekvensen av dette har vært at tusenvis av europeiske sjøfolk har blitt erstattet med billig arbeidskraft fra tredjeland.

Fravær av regulering av arbeidsmarkedet til sjøs av norske myndigheter gjennom mange år, er hovedgrunnen til at denne utviklingen har kunnet finne sted. I motsetning til den store majoriteten kyststater, har Norge valgt en fullstendig åpen skipsfartspolitik i norske farvann. Som konsekvens har det vært at det i norske farvann i dag foregår utstrakt bruk av sosial dumping innenfor flere segmenter i fraktestart, tap av norske arbeidsplasser og urimelig konkurranse for norske rederier som fortsatt registrerer skipene i NOR med ansatte på norske lønns- og arbeidsvilkår. En interessant utvikling er at Storbritannia, som



tradisjonelt har vært blant de mest liberale sjøfartsnasjoner, de senere år har hatt sterkt fokus på å regulere arbeidsmarkedet i britiske farvann, på britisk sokkel og i Den engelske kanal.

Beklageligvis har heller ikke EU hittil ikke kommet med effektive tiltak som medfører anstendige lønns- og arbeidsvilkår i EUs farvann. Betydelige deler av sjøfolk som jevnlig arbeider i EUs farvann er fra tredjeland og arbeider på skip med bekvemmelighetsflagg, ofte eid av europeiske redere. EU har dessverre unnlatt å sørge for at arbeidstakere som arbeider i vertsstatens farvann skal ha vilkår som følger av tariffavtale eller lov i vertsstaten. Mobilitetspakken som utvalget nevner, gjelder ikke skipsfart, som nå er den eneste sektoren som er unntatt utsendingsdirektivet. I tillegg til dette har skipsfart tradisjonelt blitt unntatt en rekke direktiver de siste tiårene, noe som medfører at sjøfolk generelt sett har dårligere beskyttelse enn andre borgere i EØS. Sjømannsforbundet mener norske myndigheter aktivt bør jobbe med medlemslandene og institusjonene i EU med sikte på å etablere europeiske vilkår i europeiske farvann.

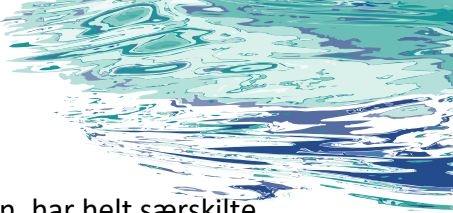
6. Utvalgets hovedfunn, vurderinger og tilrådinger

I punkt 12.11 fremgår utvalgets hovedfunn, vurderinger og tilrådninger. Utvalget uttaler:

«Fastsetting av minstelønn i utsatte bransjer gjennom allmenngjøring av tariffavtaler har blitt et av de viktigste virkemidlene mot sosial dumping og lavlønnskonkurransen. I løpet av de siste årene har arbeidslivets parter blitt mer omforente om at allmenngjøring er nødvendig, og etter at ESA i 2018 lukket saken om reise, kost og losji, har det vært ro om ordningen.»

«Etterspørselen etter utenlandsk arbeidskraft og kompetanse vil trolig forsterkes i årene som kommer, blant annet på grunn av en aldrende befolkning. Dette er imidlertid en utfordring som gjelder i hele Europa. Det er derfor viktig å sikre at det norske arbeidsmarkedet fortsatt er attraktivt, at arbeidsinnvandrere som faktisk er i Norge blir værende, og at de er i produktivt arbeid. Utvalget mener at norske myndigheter bør ha en klar strategi for å sikre ønsket og nødvendig rekruttering av arbeidskraft fra EØS-området til Norge framover.»

«Arbeidsinnvandringen har også utfordret det norske arbeidslivsregimet. Spørsmålet om hvilke muligheter Norge har til å innføre nasjonale tiltak for å motvirke sosial dumping og sikre anstendige vilkår for alle arbeidstakere i Norge, har derfor fått mye oppmerksomhet. Det økte tilbudet av arbeidskraft har i deler av arbeidsmarkedet satt standardene for arbeids- og lønnsvilkår under press. Det er fortsatt urovekkende stor forekomst av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i enkelte bransjer. På tross av mange iverksatte tiltak, viser kontrollatens dokumentasjon at utenlandske arbeidstakere er langt mer utsatte for useriøsitet og uanstendige vilkår enn det som er vanlig i det norske arbeidsmarkedet.»



«Transportnæringene, både på land, til sjøs og i flybransjen, har helt særskilte utfordringer når det gjelder både reguleringer og håndheving – og potensialet for sosial dumping har vist seg å være svært stort, både i Norge og i EØS-området for øvrig. Det er spesielt krevende og vanskelig å sikre lønns- og arbeidsvilkår innenfor disse delene av arbeidslivet, hvor mobile arbeidstakere utfører transporttjenester på tvers av landegrensene i det indre markedet. Utviklingen har skapt en vanskelig konkurransesituasjon og store problemer for seriøse arbeidsgivere, så vel som for deres ansatte.»

Norsk Sjømannsforbund slutter seg i det vesentligste til denne beskrivelsen. Det er en rekke nye næringer i støpeskjeen i det norske havrommet så som havvind, havbruksanlegg til havs, mineralforekomster på havbunnen mv. Dette kommer i tillegg til det betydelige antall arbeidstakere som sysselsettes i petroleumssektoren, havbruk, fiskeri, kystfart mv. Alt tyder på at havrommet vil stå for en betydelig sysselsetting i årene som kommer.


Det er allerede i dag en mangel på kvalifisert arbeidskraft til sjøs. Det er ikke bare vanskelig å få tak i norske sjøfolk. I store deler av EØS er dette en utfordring. Det er all grunn til å tro at det fremtidige norske arbeidsmarkedet i havrommet vil bestå av flere utlendinger enn i dag. Som utvalget riktig poengterer, er det en fare for at utenlandsk arbeidskraft blir utnyttet, og at norske arbeidsplasser settes under press. Nettopp derfor mener Norsk Sjømannsforbund at det er viktig at Norge etablerer klare spilleregler for arbeidsmarkedet i havrommet som tuftes på norske lønns- og arbeidsvilkår for alle som har sitt arbeid der.

Utvalgets tilrådinger i kapittel 12 er kort oppsummert:

- 1) Norge bør ha en klar strategi for å sikre ønsket og nødvendig rekruttering av arbeidskraft fra EØS-området til Norge framover, og også iverksette tiltak for å sikre nasjonal rekruttering og kompetansebygging.
- 2) Tiltak for å sikre et organisert arbeidsliv og bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, må videreføres og styrkes der det er nødvendig.
- 3) Myndighetene må der det er behov bruke det handlingsrommet regelverket gir, og sikre at det blir håndhevet.
- 4) De særskilte utfordringene innenfor transportnæringene må møtes med et tydelig regelverk og sterk myndighetsinnsats for kontroll og håndheving.
- 5) Norske myndigheter bør være aktive når det gjelder påvirkning i tidlige faser av utformingen av regelverk på arbeidslivsområdet i EU, og også lære av andre lands løsninger.
- 6) Samarbeidet mellom norske arbeidslivsparter og myndigheter for å fremme felles norske interesser i saker på arbeidslivsområdet, bør styrkes.

Norsk Sjømannsforbund mener utvalget her har kommet med en rekke gode tiltak.

Når det gjelder det første tiltaket om å sikre nasjonal rekruttering, så vil vi minne om at Europa står i en dyp sikkerhetskrise etter Russlands invasjon av Ukraina. Det er



maktpåliggende å sørge for at forsyningslinjer opprettholdes ved krise og krig. Norge må ikke sette seg i en situasjon hvor vi er avhengig av utenlandsk arbeidskraft for at transport av gods og passasjerer skal fungere ved krise og krig. Det er derfor essensielt at Norge har egne sjøfolk.

Til den andre tilrådingen, vil vi understreke viktigheten av strenge sanksjoner mot arbeidsgivere som driver med arbeidslivskriminalitet. Slike lovbrudd må prioriteres langt høyere i politi- og påtalemyndighet i dag, da undersøkelser viser at knapt noen lovbrudd medfører tiltale.

Til den tredje tilrådingen så er vi helt enige i at handlingsrommet må utfordres. I saken om norsk lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann registrerer vi at arbeidsgiversiden har drevet med uriktig fremstilling av EØS-avtalen for å unngå at Norge etablerer et anstendig arbeidsliv til sjøs. EØS-avtalen har fått «skylda» for at Norge ikke kan ha et anstendig arbeidsliv til sjøs. Vi mener prosessen som rederne har stått i bresjen for når det gjelder EØS-avtalen i denne saken, er farlig og egnet til å skape motstand mot EØS avtalen.

Til den fjerde tilrådingen om at myndighetene må ha et tydelig regelverk på transportområdet, så er vi helt enig i dette. Derfor har LO i sitt høringsvar til forslaget om norsk lønn i norske farvann og norsk sokkel, gjort det klart overfor regjeringen at lovforslaget må strammes opp og at det må settes på lovplanet og ikke fremgå kun av forskrift, slik forslaget er når det gjelder sektorlovgivningen.

Til den femte tilrådingen om at norske myndigheter må være aktive i den tidlige fasen av regelverksutviklingen, så slutter vi oss til det. Vi mener også at regjeringen i den tidlige fasen må involvere arbeidslivets parter på en helt annen måte enn i dag. På det maritime området bør norske myndigheter bruke sin innflytelse til å fremme et anstendig arbeidsmarked i hele EØS, også til sjøs.

Vi er også helt enige i den siste tilrådingen om et styrket samarbeid mellom arbeidslivets parter og myndighetene. Vi mener dette samarbeidet har et for tilfeldig preg i dag.

Oslo, 1. september 2024

Med hilsen

Kurt Inge Angell
Forbundsleder
Norsk Sjømannsforbund