

Sol Skinnarland og Magnus Mühlbradt

Det gode liv til sjøs

**Lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip
– norsk handlingsrom**

Sol Skinnarland og Magnus Mühlbradt

Det gode liv til sjøs

Lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip
– norsk handlingsrom

© Fafo 2014

ISBN 978-82-324-0112-3 (papirutgave)

ISBN 978-82-324-0113-0 (nettutgave)

ISSN 0801-6143

Omslag: Fafos Informasjonsavdeling

Trykk: Allkopi AS

Innhold

Forord	5
1 Innledning	7
2 Bakgrunn	8
3 Utviklingen i kysttrafikken	11
Ti på topp	13
4 Regulering av lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk innenriksfart.....	17
4.1 Folkeretten	17
4.2 EUs regelverk.....	20
4.3 Norsk lovgivning	22
4.4 EUs kabotasjeforordning	23
4.5 Utlendingsloven	28
4.6 Statlige tilskuddsordninger	28
5 Reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i maritim kabotasje i andre land.....	31
5.1 Sverige	32
5.2 Danmark	34
5.3 Frankrike.....	36
5.4 Italia	39
5.5 Spania	41
5.6 Portugal	45
5.7 Nederland	46
5.8 Storbritannia	48
5.9 Brasil	51
5.10 USA.....	53
5.11 India	55
5.12 Oppsummering av andre lands reguleringer	56

6 Sammendrag og drøfting	59
Litteratur	63
Vedlegg 1.....	64
Vedlegg 2.....	66

Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Samarbeidsutvalget mellom LO, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund. Rapporten er en oppfølging av Fafo-rapport 2010:08 «Hvem kan seile sin egen sjø? Om statlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart». I denne rapporten har vi forsøkt å samle og oppdatere materialet fra den forrige rapporten, samtidig som vi også tar for oss noen nye problemstillinger. Oppdatert tallmateriale for tonnasje i frakt på skip som går i norsk kystfart er hentet fra Statistisk sentralbyrås (SSB) havnestatistikk. Oversikt over kabotasje-regulering i land innen og utenfor EU er basert på underleveranser fra internasjonale forskerkolleger.

Takk til Jacqueline Smith i Norsk Sjømannsforbund og til Hans Sande i Norsk Sjøoffisersforbund, som begge stilte til intervju.

Sol Skinnarland har vært prosjektleder, og har skrevet kapittel 1, 2, 3 og 6. Magnus Mühlbradt har skrevet kapittel 4. Kapittel 5 er skrevet av begge forskerne sammen. Kristin Alsos og Anne Mette Ødegård på Fafo har kvalitetssikret rapporten.

Oslo, 24. mars 2014

Sol Skinnarland

Magnus Mühlbradt

1 Innledning

Trafikken mellom norske havner, samt fra norske havner til faste installasjoner på norsk sokkel, var lenge dominert av norskregistrerte skip. I de siste årene har imidlertid deler av denne trafikken blitt tatt over av utenlandskregistrerte skip. I Fafo-rapport 2010:08 «Hvem kan seile sin egen sjø? Om statlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart» var temaet hvilket nasjonalt handlingsrom Norge har til å regulere lønns- og arbeidsvilkår i innenriksfarten og trafikken på norsk sokkel. Denne rapporten er en oppdatering av 2010-rapporten. Noe av innholdet i denne rapporten er derfor hentet fra 2010-rapporten, det vil si at vi gjengir avsnitt som naturlig hører hjemme i denne rapporten. Denne teksten er merket med klammer. I tillegg redegjør vi for reguleringer i en rekke andre land, både i og utenfor EU. Rapporten består av tre hovedelementer. I kapittel 3 beskriver vi de senere års utvikling av kysttrafikken til og fra innenlandske havner, og under hvilke flagg frakten foretas. Denne oppdateringen er basert på offentlig havnestatistikk, hentet fra Statistisk sentralbyrå (SSB)¹. I kapittel 4 redegjør vi for gjeldende regelverk og det nasjonale handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip som utfører kabotasje i norsk farvann og på norsk sokkel. I tillegg refereres noen av hovedpunktene fra Fafo-rapport 2010:08 om det internasjonale regelverket. I kapittel 5 redegjør vi for reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i noen andre europeiske land, som Sverige, Danmark, Storbritannia, Nederland, Frankrike, Italia, Spania og Portugal. I tillegg redegjør vi for reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i Brasil og USA, og i noen grad India. Beskrivelsene av reguleringene i disse landene bygger på underleveranser fra forskere og fagekspertene i disse landene. Som utgangspunkt for underleveransene (beskrivelsene), fikk forskerne tilsendt spørsmål som de skulle besvare. Spørsmålene er gjengitt i vedlegg 1. Vi har innenfor rammen av prosjektet ikke hatt mulighet til å kvalitetssikre innholdet i disse leveransene.

¹ <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=Havnest2&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=havn&StatVariant=&checked=true>

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=Havnest3&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=havn&StatVariant=&checked=true>

2 Bakgrunn

Internasjonal skipsfart har som hovedprinsipp at vareiere fritt kan velge skip for eksport og import. Flaggdiskriminering anses ikke bare som en trussel mot vareeierens frie valg av transportør, men også mot rederier som opptrer som transportører mellom andre havner enn hjemlandets, slik som norsk skipsfart gjør. Norge har internasjonalt kjempet mot slik flaggdiskriminering.²

Utviklingen innen global skipsfart etter krigen var kjennetegnet av sterk ekspansjon. Norske myndigheter og redere motarbeidet proteksjonistiske tendenser på skipsfartsmarkedene, fordi faren for å bli avskåret fra adgangen til konkurranse om varetransporten ble ansett som en alvorlig trussel mot norsk skipsfart. I de siste tiårene har norsk skipsfart gjennomgått en omstilling, preget av nye driftsformer med lavere kostnader og satsing på nye markeder, blant annet offshore.³

Stater fører registre over skip med en bestemt tilknytning til den enkelte staten. Hvilke vilkår som stilles for å bli registrert i en stats skipsregister, varierer. Noen stater krever en viss reell tilknytning, mens andre opererer med åpne registre. I stater med åpne registre stilles det få krav, og registrering i disse statene blir omtalt som registrering under bekvemmelighetsflagg. Dette har sammenheng med at registrering innebærer at skipet på mange områder blir underlagt registreringsstatens (flaggstatens) lovgivning. Registrering under bekvemmelighetsflagg gjøres ofte for å unngå reguleringer og skattelegging som pålegges i andre stater.⁴

I 1987 ble Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) etablert. Hovedformålet med etableringen var (1) å sikre at norskeide skip ble registrert under norsk flagg, (2) bedre konkurransevilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart, og (3) opprettholde sysselsetting av norske sjøfolk. Ved etableringen av NIS ble det åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønsvilkår.⁵ NIS-skip skulle ikke føre last eller passasjerer mellom norske havner eller gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn regnes i denne sammenheng også innretninger

² <http://snl.no/skipsfart#menuitem2>

³ <http://snl.no/skipsfart#menuitem2>

⁴ Se snl.no/skip

⁵ <http://www.sjofartsdir.no/fartoy/registrere-fartoy/norsk-internasjonalt-skipsregister-nis/>

for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.⁶ Det er imidlertid adgang til å dispensere fra denne hovedregelen gjennom en godkjenningsprosedyre hvor blant annet fagforbundene er høringsinstanser, se kapittel 3. Ordningen administreres av Sjøfartsdirektoratet.⁷ NIS-loven regulerer blant annet hvilken type trafikk NIS-skip kan gå i, samt lønns- og arbeidsforhold. Arbeids- og lønnsvilkår skal fastsettes i tariffavtale som kan sluttes med norske og/eller utenlandske fagforeninger (§ 6).

NOR-registeret ble opprettet i 1992 og samlet en rekke lokale skipsregistre. Regler om registeret finnes i sjøloven⁸ av 1994, kapittel 2. NOR-skip har ingen begrensninger i frakt mellom norske havner eller ut til norsk kontinentalsokkel. Mens lønns- og arbeidsvilkår på NOR-skip kan reguleres gjennom norsk lovgivning og norske tariffavtaler, har Norge ikke blandet seg inn i hvilke lønns- og arbeidsvilkår som gjelder på skip under fremmed flagg.

Ethvert norsk skip med lengde 15 meter eller mer skal innføres i enten NOR- eller NIS-registeret. Foruten reguleringer om hvor skipene kan drive frakt, er den viktigste forskjellen mellom registrene at skip kan registreres i NIS med en løsere tilknytning til Norge enn det som kreves for registrering i NOR. NIS-skip stilles dermed friere enn NOR-skip når det gjelder visse deler av norsk lovgivning, for eksempel lovgivningen om mannskapets lønns- og arbeidsforhold.

Om økt konkurranse på det europeiske kabotasjeområdet ville ha konsekvenser for norske arbeidstakere, var ikke tema da kabotasjeforordningen ble innført. Norge har tradisjonelt ikke hatt begrensninger på hvilke staters skip som kan gå i innenrikstrafikk, det vil si å frakte gods mellom norske havner, herunder innretninger på kontinentalsokkelen. Dette innebærer at skip registrert i andre lands registre også kan frakte gods mellom norske havner. Da muligheten for maritim kabotasje ble åpnet for EØS-landene (se kapittel 4), representerte ikke dette noe nytt i norsk rett. Liberaliseringen ble derimot ansett å være en fordel for norske aktører, siden NOR-skipene fikk adgang til et større marked. Nærings- og handelsdepartementet pekte på at forordningene tjente norske interesser. Det ble også pekt på at økt satsing på nærsjøfart var blant de virkemidlene som ble diskutert for å redusere vegtransporten i Europa (St.prp. nr. 46 (1997-98)).

Med et relativt høyt lønnsnivå blant norsk besetning sammenlignet med andre lands besetninger, vil skip under fremmed flagg kunne ha vesentlig lavere utgifter og dermed operere med lavere priser enn NOR-skip. Manglende regulering av lønns- og arbeidsvilkår kan dermed lede til en lavlønnskonkurranse – altså en konkurranse på bekostning av arbeidstakernes lønns- og arbeidsvilkår. En noe tilsvarende situasjon

⁶ Se NIS-loven § 4.

⁷ St.meld. nr. 31 (2003-2004) kapittel 6. Se forskrift av 11. august 1989 nr. 802 om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

⁸ Lov av 24. juni 1992 nr. 39 om sjøfarten.

har oppstått på fastlandet etter EUs østutvidelse i 2004. Her har dette blitt forsøkt motvirket ved hjelp av en rekke tiltak, hvor allmenngjøring av tariffavtaler i utsatte bransjer har stått sentralt (se for eksempel Eldring et al. 2011).

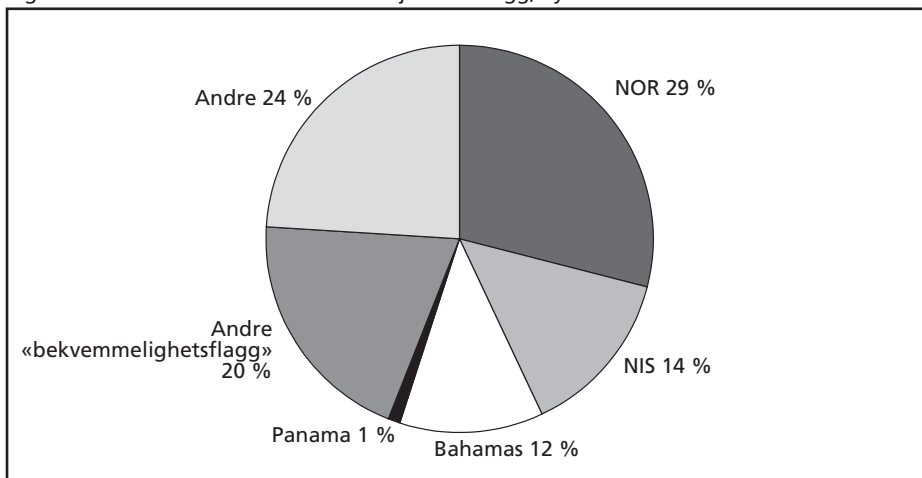
Vi skal i kapittel 4 se nærmere på hvilket handlingsrom norske myndigheter har når det gjelder å regulere lønns- og arbeidsvilkår for maritim kabotasje. Først skal vi i kapittel 3 se nærmere på hvilke skip som driver frakt langs norskekysten og ut til innretninger på norsk kontinentalsokkel, og på hvordan denne har utviklet seg over tid.

3 Utviklingen i kysttrafikken

Statistisk sentralbyrå (SSB) utarbeider statistikk over godstransport på norskekysten (havnestatistikk). I denne statistikken går det fram under hvilket flagg skipene seiler. Vi skiller mellom NIS- og NOR-registrerte skip, skip registrert under bekvemmelighetsflagg⁹, og fartøy under andre fremmede flagg. Alt etter hvilket flagg skipene seiler under, og type transport, kan det norske handlingsrommet for å regulere lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk om bord være ulikt. Skip registrert i NIS tillates per i dag ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn, men kan få dispensasjon til å drive slik frakt. Slik dispensasjon gis av Sjøfartsdirektoratet, og arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene er høringsinstanser i slike saker. Partene kan altså gi innspill på om tillatelse bør gis, men kan ikke nedlegge veto.¹⁰

For 2012 viser figur 3.1 at i underkant av tre av ti tonn som fraktes på skip som går i norsk kystfart,¹¹ er på skip registrert i NOR. Dette er en nedgang fra en andel

Figur 3.1 Havnestatistikk. Gods i tonnasje etter flagg, kysttrafikk 2012.



Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

⁹ Det er Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF) som har utarbeidet en liste over «bekvemmelighetsflagg».

¹⁰ Se forskrifter gitt med hjemmel i NIS.loven § 4.

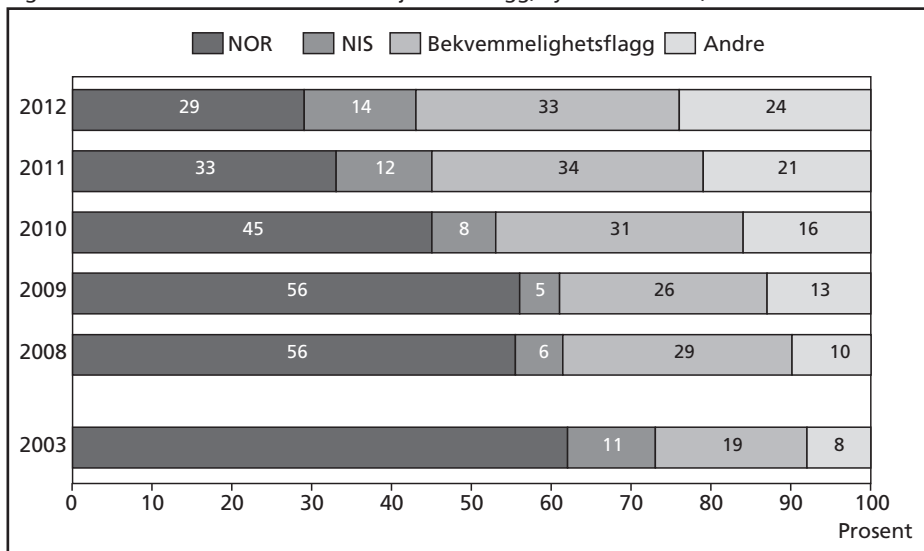
¹¹ Med kystfart mener vi her godsfrakt, og ikke passasjertrafikk.

på 56 prosent i 2008 og 62 prosent i 2003 (figur 3.2). NOR-skipenes andel har med andre ord blitt halvert fra 2003 til 2012. I samme periode har tonnasje transportert i innenriksfarten økt med 20 prosent. Den norske flåten hadde altså ikke bare en lavere markedsandel, men fraktet også færre tonn i 2012 enn i 2003.

En tredjedel av tonnasje gikk i 2012 med skip som var registrert under bekvemmelighetsflagg, mens nesten en fjerdedel (24 prosent) ble fraktet av skip i andre registre. Flest skip under bekvemmelighetsflagg er registrert i Bahamas. Den største endringen fra 2008 til 2012 ligger i andelen «andre fremmede flagg», hvor det var en økning fra 10 prosent i 2008 til 24 prosent i 2012 (se figur 3.2).

Andelen registrerte skip under bekvemmelighetsflagg økte fra 19 prosent til 33 prosent i perioden 2003–2012. Andelen NIS-registrerte skip lå på 11 prosent i 2003, hadde så en nedgang, for igjen å etablere seg på rundt 12–14 prosent. Totalt sett står skip under utenlandske flagg for 57 prosent av tonnasje som fraktes langs norskekysten i 2012, mot 27 prosent i 2003. Det sterkeste fallet i markedsandeler for NOR-registrerte skip er fra 2009 til 2011.

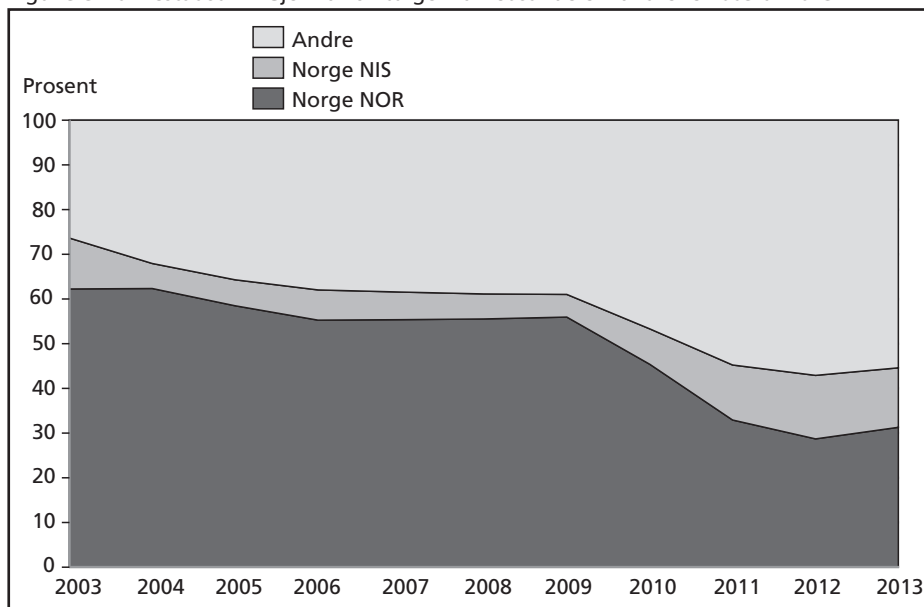
Figur 3.2 Havnestatistikk. Gods i tonnasje etter flagg, kysttrafikk 2003, 2008–2012.



Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

I figur 3.3 vises utviklingen også for perioden 2003 til 2008, samt tall for de tre første kvartalene av 2013. «Andre» inkluderer her også skip registrert under bekvemmelighetsflagg.

Figur 3.3 Havnestatistikk. Gjennomsnittlige markedsandeler for årene 2003 til 2013.



Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

Ti på topp

Det er noen flagg som er mer dominerende enn andre når det gjelder frakt mellom norske havner. Tabell 3.1 viser de ti flaggene med størst andel gods i tonnasje. Tallene er et gjennomsnitt av SSBs kvartalsvise oppdateringer for 2012. Som det framgår av tabellen, har skip registrert i NOR den høyeste andelen av varemengde som var fraktet i norsk innenriksfart i 2012. NOR-registrerte skip ble etterfulgt av NIS- og Bahamasregistrerte skip. Ifølge International Transport Workers' Federations (ITF) sin liste over bekvemmelighetsflagg, inngår Bahamas, Malta, Antigua og Barbuda og Kypros.¹² Denne lista omfatter altså både EU-land og tredjeland.

¹² Dette er en liste utarbeidet av ITF's Fair practice committee, som er en felleskomité mellom ITF sjøfarere og havnearbeidere, se <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>.

Tabell 3.1 Ti på topp, gjennomsnitt i 2012, andel varemengde etter flagg.

	Flagg	Andel av varemengde
1	NOR	33,4
2	NIS	16,5
3	Bahamas	13,5
4	Malta	6,4
5	Sverige	6,2
6	Storbritannia	5,2
7	Antigua & Barbuda	5,0
8	Nederland	4,7
9	Man	4,7
10	Kypros	4,2

Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

I tabell 3.2 finnes en tilsvarende liste for 2008. Som vi kan se, var Bahamas også da det største utenlandske registreringslandet blant skip i norsk innenriksfart. Nye land på listen for 2012 er Storbritannia, Nederland og Kypros. Alle de utenlandskregistrerte skipene som finnes på både 2008- og 2012-listen har økt sin markedsandel. Land og flagg som har forsvunnet ut, er Panama, Liberia og St. Vincent og nordre Grenadinene.

Tabell 3.2 Ti på topp, gjennomsnitt i 2008, andel varemengde etter flagg.

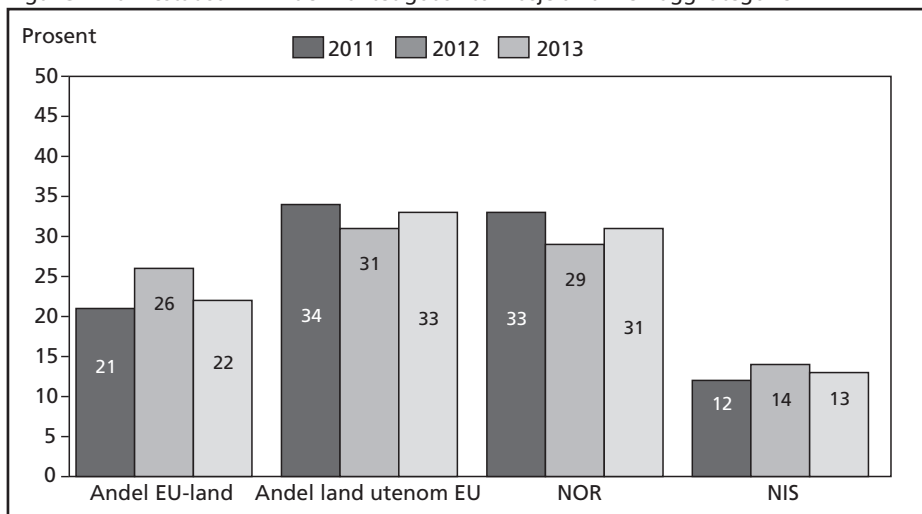
	Flagg	Andel av varemengde
1	NOR	61,3
2	Bahamas	14,0
3	NIS	6,2
4	Panama	5,1
5	Sverige	4,0
6	Antigua og Barbuda	2,0
7	Man	2,0
8	Liberia	1,9
9	St Vincent og nordre Grenadinene	1,8
10	Malta	1,7

Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

Utviklingen av fraktet gods i tonnasje og EU-medlemsland

Figur 3.4 viser andelen fraktet gods i tonnasje utført av NOR og NIS, og av EU-land og land utenom EU, i norsk kysttrafikk. Tallene for 2013 er basert på gjennomsnittet for de tre første kvartalene, og de er derfor ikke fullt ut sammenlignbare med tallene for 2011 og 2012. Andelen fraktet tonnasje av skip registrert i EU-land lå på i overkant av 20 prosent i 2011, gjorde et oppsving i 2012 til 26 prosent, mens andelen i tredje kvartal 2013 var på 22 prosent. Andelen for landene utenfor EU lå på 34 prosent i 2011, mens den i 2012 gikk noe ned, og lå på 33 prosent i 2013.

Figur 3.4 Havnestatistikk. Andel fraktet gods i tonnasje av ulike flaggkategorier.



Kilde: Egne beregninger basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå. 2013-tallene er basert på de tre første kvartalene.

4 Regulering av lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk innenriksfart

I dette kapitlet vil vi gjøre rede for handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk innenriksfart. Vi vil først ta for oss folkerettslige reguleringer, og EU-regelverket, og deretter se på norske lovreguleringer.

4.1 Folkeretten

[FNs havrettskonvensjon fra 1982¹³ er en internasjonal overenskomst som regulerer ferdsel og økonomisk aktivitet på åpent hav, samt kyststaters rettigheter i deres nærområder. Den trådte i kraft i 1994 og er ratifisert av 160 land. Norge godkjente den i 1996. Konvensjonen regulerer flaggstatens suverenitet overfor egne skip. I artikkel 94 (1) heter det at:

«enhver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dets flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker».¹⁴

Flaggstaten må imidlertid dele sin jurisdiksjon over fartøyet med kyststaten. I havrettskonvensjonen ble landenes havgrenser fastsatt til 12 nautiske mil utenfor kysten.¹⁵ Dette omtales som territorialfarvannet (eller sjøterritoriet). Innenfor disse grensene har landene i prinsippet samme myndighet som over landområdene sine. I folkeretten brukes begrepet kyststatjurisdiksjon om det som statene kan kontrol-

¹³ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

¹⁴ Havrettskonvensjonens paragraf 91 innebærer at det skal være en reell tilknytning mellom en stat og skipet som er registrert under statens flagg. Dalheim m.fl. (2008:97) påpeker at «[f]or skip under såkalt bekvemmelighetsflagg kan det stilles spørsmål ved om det er en reell tilknytning mellom staten og skipet. Dersom det ikke foreligger noen reell tilknytning kan det hevdes at havrettskonvensjonens regler om flaggstatens eksklusive jurisdiksjon over sine skip ikke gjelder. Hvilken tilknytning konvensjonen krever er imidlertid ikke klart.»

¹⁵ Kyststatene kan definere en tilstøtende sone på ytterligere 12 nautiske mil for å utøve jurisdiksjon over aktiviteter som smugling og illegal innvandring.

lere i sine områder. Utenlandske skip har rett til å bevege seg i disse farvannene. Kyststaten kan vedta regler for gjennomfart i eget territorialfarvann, blant annet når det gjelder sikkerhet til sjøs, beskyttelse av navigasjonshjelpemidler og kabler og rør, bevaring av levende ressurser i havet og miljø. Reglene kan imidlertid ikke omfatte fremmede skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr, med mindre regelverket gjennomfører allment godtatte internasjonale regler eller standarder (Havrettskonvensjonen artikkel 21). Når skip går i gjennomfart, er det med andre ord flaggstatens jurisdiksjon som kommer til anvendelse hva gjelder arbeidsforhold om bord på skipene.

Derimot, når utenlandskregistrerte skip går i fart i indre farvann (innenriksfart eller kabotasjefart) er det i prinsippet kyststatens jurisdiksjon som gjelder. Mange av de store skipsfartsnasjonene praktiserer her begrensninger som skal beskytte egne borgere (rederier eller sjøfolk).

Sokkelstatsjurisdiksjonen (landenes fullmakter over kontinentalsokkelen) har en mer begrenset betydning når det gjelder fartøyene. Her er det retten til å utvinne naturressurser som er viktigst. Prinsippet om kyststatens rett til kontinentalsokkelen ble slått fast på FNs Genèvekonferanse i 1958. Kontinentalsokkelens yttergrense skulle settes ved et vanddyb på 200 meter, eller så langt ut det er mulig å utnytte ressursene på havbunnen. I tillegg fikk alle land med kyst rett til å erklære en egen økonomisk sone, som strekker seg inntil 200 nautiske mil fra kysten. Innenfor denne grensen har landene rett til å utvinne naturressurser.¹⁶ Kyststatens rettigheter over kontinentalsokkelen må ikke krenke eller føre til uberettiget innblanding i skipsfarten og andre staters rettigheter og friheter som de har etter havrettskonvensjonen (artikkel 78).

Ifølge havrettskonvensjonen skal flaggstatens reguleringer være i overensstemmelse med konvensjoner utarbeidet i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO)¹⁷ og FNs arbeidsorganisasjon (ILO).¹⁸

ILOs konvensjoner for sjøfarten er nå samlet til en helhetlig sjøarbeidskonvensjon (nr 186), som ble vedtatt i 2006.¹⁹ Sjøarbeidskonvensjonen har samlet alle

¹⁶ Dersom landene kan påvise at kontinentalsokkelen deres strekker seg lenger enn 200 nautiske mil fra kysten, kan de kreve å få den økonomiske sonen utvidet.

¹⁷ International Maritime Organization. Fram til 1982 het organisasjonen Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

¹⁸ ILO er FNs organisasjon for arbeidslivet og består av representanter for arbeidsgivere, arbeidstakere og myndighetene.

¹⁹ Konvensjonen gjelder ikke fiske- og fangstfartøy, krigsskip, hjelpefartøyer i marinen eller flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet (St.prp. nr. 73 (2007–2008)).

konvensjoner og anbefalinger som er blitt vedtatt i ILO siden 1920, og dekker alle vesentlige sider ved arbeids- og levevilkår på skip. Dette omfatter minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser, lugarer og fritidsområder om bord, forpleining, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø og vern mot arbeidsulykker, velferdsanlegg i havner, trygdeordninger for medisinsk pleie og for ytelser ved sykdom og yrkesskade.] (Kvinge og Ødegård, 2010)

Konvensjonen trådte i kraft i 2013. I februar 2014 hadde 56 land ratifisert konvensjon. Disse landene står til sammen for 80 prosent av tonnassen fraktet globalt.²⁰ Konvensjonen er gjennomført konvensjonen gjennom skipsarbeidsloven som trådte i kraft i 2013.

[I konvensjonen er det krav om at alle skip over 500 bruttotonn i internasjonal fart eller mellom to utenlandske havner skal ha et sertifikat. Sertifikatet er et bevis på at flaggstaten har kontrollert og funnet arbeids- og levevilkårene om bord på skipet i samsvar med konvensjonens krav.²¹

ILO utarbeider også minimumsstandarder for lønn. ILO-organet Joint Maritime Committee, som består av rederorganisasjoner og den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF), fastsetter minstelønninger,²² og det er ITF som så langt påser at dette regelverket følges.²³ Satsene fra Joint Maritime Committee danner basis for utarbeidingen av ITFs standarder, som ligger vesentlig høyere enn det som komiteen i utgangspunktet kom fram til. For skip som er omfattet av tariffavtaler, er minimumslønningene enda høyere. Basisen for tariffavtalene forhandles på internasjonalt nivå, mellom ITF og representanter for arbeidsgiver-siden, det såkalte IBF-forumet.²⁴ Disse rammeavtalene danner så utgangspunkt for nasjonale forhandlinger mellom sjømannsorganisasjonene og arbeidsgiverorganisasjonene i hvert enkelt land. ITF har 130 inspektører rundt i hele verden som inspiserer skipsanløp for å sikre at sjøfolkene har lønns-, arbeids- og boforhold i tråd med det internasjonale regelverket.

²⁰ Se http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/WCMS_236264/lang-en/index.htm

²¹ St.prp. nr. 73 (2007–2008).

²² ITF er en global sammenslutning av fagforbund innenfor transportsektoren. ITF representerer 4,6 millioner transportarbeidere i 154 land. 600 000 sjøfolk er knyttet til ITF (<http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm>).

²³ Når den nye konvensjonen trår i kraft, vil dette bli en oppgave for nasjonale myndigheter, som skipskontrollen.

²⁴ International Bargaining Forum.

STCW 95 er den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 1978, revidert i juli 1995 (vedtatt av IMO). Alle personer i sertifikatpliktige stillinger om bord skal ha sertifikater som er oppdatert i henhold til kravene i den reviderte STCW95-konvensjonen. Sertifikater utstedt av eller under myndighet av en stat som ikke er part i STCW-konvensjonen, skal ikke anerkjennes (Sjøfartsdirektoratet).

Gjennom å ratifisere (godkjenne) en konvensjon, forplikter statene seg til å oppfylle konvensjonen og samtidig akseptere internasjonal overvåking gjennom ILOs kontrollsystem (FN-sambandets nettsider).] (Kvinge og Ødegård, 2010)

4.2 EUs regelverk

[Sjøsifart ble for alvor satt på dagsordenen i EU gjennom planene om å utvikle EUs indre marked. Gjennom utviklingen av et felles regelverk er det skapt grunnlag for at EU-landene koordinerer sine holdninger og sin opptreden i internasjonale sjøsifartsorganer, særlig i IMO.

EU-retten er bindende for medlemsstatene og er overordnet nasjonal rett ved konflikt. EU har tilsluttet seg FNs havrettskonvensjon, og den blir dermed en del av EU-retten ved at den går foran rettsakter som eventuelt bryter mot konvensjonen.

Utgangspunktet for reguleringene er altså EUs indre marked med de fire friheter: fri bevegelse av varer, tjenester, arbeid og kapital.

Fri bevegelse av arbeidskraft er som nevnt en av de fire grunnleggende rettighetene i EUs indre marked, og omfatter også sjøfolk. Det innebærer, for det første, at flaggstaten i utgangspunktet ikke kan stille krav til nasjonaliteten på sjøfolk.²⁵ Det innebærer, for det andre, at flaggstaten skal behandle sjøfolk fra andre medlemsland på samme måte som arbeidstakere som kommer fra flaggstaten (Björkholm 2007).

Det er utarbeidet en rekke reguleringer som EUs medlemsland må følge. Noen av de sentrale direktivene er:

- EUs direktiv om havnestatskontroll (95/21/EF), som gir statene anledning til å kontrollere fartøy som kommer til havn, blant annet om arbeids- og sosiale vilkår er forenlige med internasjonalt regelverk.

²⁵ Det er mulig å gjøre unntak fra nasjonalitetskravet når det gjelder befall, blant annet av sikkerhetshensyn.

- Direktiv 2005/45/EF, som blant annet slår fast at medlemslandene skal anerkjenne STCW-sertifikater utstedt av en medlemsstat til borgere og ikke-borgere av medlemsstatene uten videre. Sjøfolk med slike sertifikater skal kunne gjøre tjeneste om bord i skip som fører ett av medlemsstatenes flagg.
- Direktiv 2008/106/EF, som samler gjeldende direktiv om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå. Direktivet om gjensidig godkjenning av yrkeskvalifikasjoner (2005/136/EF) regulerer tilgang til nasjonale særkrav.²⁶
- Direktiv om oppfølging og etterlevelse av ILO-standardene om arbeidstid (1999/95/EF). Dette direktivet kom i stand som følge av en avtale mellom arbeidslivets parter på europeisk nivå.²⁷
- Det er for tiden et forslag til direktiv om regulering av vilkårene for ansatte om bord på passasjerskip og ferger som går mellom EU-land til behandling i EUs organer.²⁸] (Kvinge og Ødegård, 2010)
- I 2009 inngikk de europeiske bransjepartene en avtale om gjennomføringen av Maritime Labour Convention i EU-retten. Avtalen er gjennomført som EU-rett gjennom direktiv 2009/13/EC og trådte i kraft samtidig med konvensjonen.²⁹

I tillegg til den frie bevegelsen av arbeidskraft, er også den frie flyten av tjenester sentral når det kommer til regulering av lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk. Det maritime tjenestemarkedet ble liberalisert gjennom EUs maritime kaboatasjeforordning som ble vedtatt i 1999. I kapittel 4.4 nedenfor vil vi gå nærmere inn på hvilke implikasjoner denne forordningen har for norsk rett.

²⁶ Norge har nasjonale særkrav for skipskokk, plattformsjef, stabilitetssjef, kontrollromsoperatør, teknisk sjef og teknisk assistent.

²⁷ The European Community Shipowners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union.

²⁸ KOM(00) 0437 Endret forslag til direktiv om regulering av vilkårene for ansatte om bord på passasjerskip og ferger som går mellom EU-land. <http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos-og-efta/eos/aktuelt/rettsakter/> 6. Januar 2010

²⁹ Directive 2009/13/EC of 16 Februar 2009 implementing the agreement concluded by the European Community Shipowner's Associations (ECSA) and the European Transport Worker's Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC.

4.3 Norsk lovgivning

Det finnes ingen lovregulert nasjonal minstelønn i Norge. For mange virksomheter vil tariffavtaler sette skranker for hvilket lønnsnivå som lovlig kan avtales. Dette gjelder kun i den grad virksomheter er bundet av en slik avtale. Er virksomheten ikke bundet av tariffavtale, er det som utgangspunkt ingen nedre grense for hvilken lønn som kan avtales. For borgere utenfor EU-området stilles det krav til oppholdstillatelse for å jobbe i Norge, og slik tillatelse er betinget av at lønns- og arbeidsvilkår er i tråd med det som er normalt i Norge (se 4.2).

At arbeidstakere lønnes under det som er normalt eller vanlig, kan være særlig utbredt i bransjer med et stort innslag av utenlandske arbeidstakere fra land med langt lavere lønnsnivå enn det norske. Frykten for at EØS-avtalen skulle bidra til denne typen konkurranse, gjorde at en i 1993 vedtok en lov om allmenngjøring av tariffavtaler (Alsos & Ødegård 2008).³⁰

Allmenngjøringsloven som trådte i kraft i 1994 har som målsetting «å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, samt å hindre konkurransevridding til ulempe for det norske arbeidsmarkedet». ³¹ I praksis innebærer dette blant annet innføring av en tidsavgrenset offentlig minstelønnsbestemmelse i de berørte bransjene og fagområdene. En allmenngjort tariffavtale vil gjelde for alle som arbeider innenfor det allmenngjorte området, uavhengig av nasjonalitet og ansettelsesform.

Tariffavtaler som blir allmenngjort vil gjelde for alle arbeidstakere, uavhengig av om disse er norske eller utenlandske, så lenge de faller inn under lovens og vedtakets omfangsområde. Et allmenngjøringsvedtak kan også hindre konkurransevridding til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.

Allmenngjøringsloven gjelder for arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger under norsk flagg, se § 2 nr. 2. Loven gjelder ikke for mannskap på utenlandske skip i kabotasjefart (innenrikstransport) i Norge. Bakgrunnen for avgrensningen var ønsket om å videreføre praksisen i norsk rett om ikke å stille krav til lønns- og arbeidsforhold for mannskaper om bord på utenlandske skip.

«Departementet ser det som lite aktuelt å stille krav til lønns- og arbeidsforhold om bord på skip under fremmed flagg som driver kystfart langs norskekysten. I mange år har skip under fremmed flagg drevet transport mellom norske havner. EØS-avtalen innebærer ingen endringer i denne situasjonen. Utkastet § 1 nr. 2

³⁰ Lov av 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v.

³¹ Lovens formålsparagraf ble utvidet i 2009, da formålet om å hindre konkurransevridding ble tatt inn i selve lovtteksten.

første punktum forutsetter at skip under fremmed flagg som driver i norsk kystfart ikke skal omfattes av loven.» (Ot.prp. nr. 26 (1992-93) s. 19.)

Per i dag er det altså ikke mulig å allmenngjøre tariffavtaler som får virkning for skip under fremmed flagg.» (Kvinge og Ødegård, 2010)

I det følgende vil vi se på hvilket handlingsrom norske myndigheter har til å regulere lønns- og arbeidsvilkår på EØS-skip i kabotasje i norsk farvann.

4.4 EUs kabotasjeforordning

Gjennom EØS-avtalen er Norge innlemmet i EUs indre marked. Det indre markedet omfatter også skipsfarten, og EU har vedtatt regelverk som skal sikre at frihetene også gjelder for transport av passasjerer og gods til sjøs.

EUs forordning (EØF) 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje), har som formål å oppheve hindringer på adgangen til å drive sjøtransport. Forordningen ble gjort gjeldende i Norge fra 1998.³² Kabotasjeforordningen innebærer at EØS-skip kan drive innenriksfart i Norge, og motsvarende at NOR-skip kan drive innenriksfart i andre EØS-stater.

Utgangspunktet etter internasjonal rett er at flaggstaten har den alminnelige jurisdiksjon over skip. Dette innebærer at flaggstaten har rett til å vedta lover om forholdene ombord.³³ På andre staters territorium gjelder det imidlertid visse begrensninger. Når utenlandskregistrerte skip går i indre farvann – kabotasjefart – er det i prinsippet kyststatens jurisdiksjon som gjelder. Dette innebærer at skipene må følge lover og regler som kyststaten har vedtatt. Norge kan med andre ord vedta lover som omfatter utenlandske skip i kabotasjefart i Norge. Men, for skip som seiler under andre EØS-staters flagg, står ikke Norge like fritt.

Forordningens innhold er et kompromiss mellom de ulike landenes kabotasjereguleringer. Nordeuropeiske land har tradisjonelt hatt en liberal praksis for kabotasje, mens dette markedet i utgangspunktet var strengt regulert i søreuropeiske land. Resultatet ble at EU åpnet for maritim kabotasje, men at statene sto friere til å innføre nasjonale reguleringer for enkelte typer skip og for enkelte strekninger. Forordningens artikkel 3 fastsetter at:

- For skip som driver fastlandskabotasje og for cruise fartøyer, og som er 650 brut-

³² Lov av 12. april 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport, § 1, nr. 3).

³³ Se FN's Havrettskonvensjon av 1982 artikkel 91 flg.

totonn (brt) eller større, skal alle spørsmål vedrørende besetningen reguleres av flaggstaten.

- For skip mindre enn 650 brt kan medlemsstatene bestemme at alle spørsmål vedrørende besetningen reguleres av vertsstaten.
- For alle skip som utfører øykabotasje skal alle spørsmål vedrørende besetningen reguleres av vertsstaten.
- For lasteskip over 650 brt som utfører øykabotasje, og som umiddelbart før eller etter denne kabotajsen foretar en reise til et annet land, skal alle spørsmål vedrørende besetningen reguleres av flaggstaten.

Dette innebærer at det nasjonale handlingsrommet avhenger av følgende faktorer:

- A) Hva som omfattes av «alle spørsmål vedrørende besetningen», og
- B) hvilken type kabotasje det er snakk om og skipets størrelse.

A) «Alle spørsmål vedrørende besetningen»

Kabotasjeforordningen regulerer hvilken stat – flaggstaten eller vertsstaten – som har rett til å vedta lover for skip i kabotasje. Artikkel 3 omhandler lovgivning for «alle spørsmål vedrørende bemanningen».³⁴ Spørsmålet er hva som omfattes av dette uttrykket. EU-kommisjonenes egen forståelse kommer fram i en fortolkningsuttalelse (KOM 2003 (595)). I tilknytning til hvilket handlingsrom vertsstaten har for fartøy under 650 brt og for øykabotasje, uttaler Kommisjonen:

«I forordningen præciseres det ikke, hvilke «anliggender vedrørende bemanning» der henhører under værtsstatens kompetence. Ifølge visse anses værtsstatens kompetence for at være ubegrenset (forordningen omhandler «alle» bemanningsreglerne). Kommissionen anlegger en mere restriktiv anskuelse. Den mener, at værtsstatens kompetence bør være begrenset for at opretholde princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, som denne kompetence er en undtagelse fra. (...) Hvad angår arbejdsvilkårene, kan de kræve overholdelse af den mindsteløn, der er gældende i landet.» (pkt. 4.1.)

Kommisjonen sier med andre ord at utgangspunktet er den frie utveksling av tjenester, og artikkel 3 regulerer et unntak fra denne.³⁵ Det er videre klart at det er mulig å inklu-

³⁴ I den engelske oversettelsen av forordningen benyttes «all matters relating to manning», mens den franske bruker «toutes les questions relatives à l'équipage». Tysk oversettelse bruker «alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung».

³⁵ Dette vil kunne forstås slik at dersom lønnsvilkår ikke var omfattet av «alle spørsmål vedrørende besetningen», så må konsekvensen være at dette ligger til flaggstaten.

dere reguleringer om minstelønn i uttrykket «alle spørsmål vedrørende besetningen». Dette kan bety at vertslandene, etter Kommissjonens oppfatning, ikke har mulighet til å fastsette minstelønn for skip på 650 brt eller større, med mindre disse går i øykabotasje.³⁶ For mindre skip kan imidlertid minstelønn reguleres av vertsstaten. Det er usikkert om forordningen skal tolkes slik, og det finnes heller ingen rettspraksis på dette spørsmålet. Som vi kommer tilbake til, har EU-landene tolket reguleringen på ulikt vis.

Et annet spørsmål er om Norge kan innføre nye restriksjoner i innenriksfarten, som ikke var der da forordningen ble en del av norsk rett. I EØS-komiteens beslutning om å innta forordningen i EØS-avtalens artikkel 1 b, heter det:³⁷

Med mindre annet er fastsatt i denne avtale, skal avtalepartene ikke innføre nye begrensninger av den adgang til å yte tjenester som faktisk er oppnådd den dag EØS-komiteen treffer beslutning om å innlemme denne forordning i avtalen.

Dette kan forstås som at Norge ikke kan innføre større begrensninger på den maritime kabotasjen enn de som var gjeldende i 1997. Dette spørsmålet var også oppe til diskusjon i forbindelse med endringer i yrkestransportlova³⁸ i 2009. Spørsmålet gjaldt hvorvidt EØS-komiteens beslutning var til hinder for å utvide arbeidstakernes rettigheter i forbindelse med virksomhetsoverdragelse. Regjeringen uttalte da:

«På den andre sida kan ein hevde at rettsutviklinga innan EØS går i retning av at det i større grad enn tidlegare er aksept for å sikre arbeidstakarane sine rettar, jf. til dømes artikkel 4 (5) i kollektivtransportforordninga som er nemnt ovanfor og moglegheita for å gjere forordninga gjeldande også for sjøtransporten.

I tillegg viser Samferdselsdepartementet til at sjølv om direktiv 2001/23/EF om overdraging av verksemd ikkje gjeld for sjøtransport, jf. artikkel 1 nr. 3 i direktivet, let fleire av medlemslanda i EU likevel dei nasjonale reglane om overdraging av verksemd gjelde for sjøtransport. Sjå punkt 3 bokstav e i melding frå Kommissjonen KOM(2007)591 endeleg. Dersom det ikkje er noko i vegen for å la reglane om overdraging av verksemd gjelde generelt for sjøgående skip, er det mindre som taler for at den maritime kabotasjeforordninga er ei avgrensing når det gjeld å la reglane om overdraging av verksemd gjelde ved konkurranse om kontrakt innan sjøtransporten.

Samferdselsdepartementet finn det like viktig å sikre arbeidstakarane sine rettar i sjøtransportsektoren som i veg- og banesektoren. Med omsyn til arbeidstakarane taler reelle omsyn for at dei same reglane skal gjelde for kollektivtransporten til sjøs som for dei andre transportsektorane.

³⁶ Og ikke i umiddelbar forbindelse med overfart til et annet land.

³⁷ Beslutning nr. 70/97 av 4. oktober 1997 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

³⁸ Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy.

Særleg med bakgrunn i den generelle rettsutviklinga innan EØS, meiner Samferdselsdepartementet at det ikkje vil vere i strid med EØS-retten å innføre reglane om overdraging av verksemd for sjøtransportsektoren». (Ot.prp. nr. 60 (2008-2009) pkt. 3.2.2.)

Samferdselsdepartementet mente dermed at EØS-avtalen ikkje var til hinder for å utvide arbeidstakernes rettigheter. Flertallet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité støttet også regjeringens fortolkning av EØS-retten. Hvis en legger en tilsvarende forståelse til grunn når det gjelder allmenngjøring av tariffavtaler, vil altså ikkje beslutningen i EØS-komiteen stå i veien for at det legges større restriksjoner på den maritime kabotasjen enn det som var situasjonen i 1997.

B) Hvilken type kabotasje reguleres av forordningen?

Forordningen skiller mellom fastlandskabotasje og øykabotasje. Det nasjonale handlingsrommet er større for øykabotasje, fordi det ikkje er begrensninger knyttet til fartøyets størrelse (med mindre skipet umiddelbart før eller etter denne kabotasjen foretar en reise til et annet land). Spørsmålet blir da hva som regnes som øykabotasje. I forordningen gis det ikkje noe uttømmelig svar på dette. I artikkel 2 nr. 1 bokstav c defineres øykabotasje som «sjøtransport av passasjerer eller gods mellom

- havner som ligger på fastlandet og på én eller flere av øyene til en og samme medlemsstat,
- havner som ligger på øyene til en og samme medlemsstat.»

Kommisjonen uttaler imidlertid i sin fortolkning at øykabotasje også omfattar fjordkryssinger der omkjøring på vei vil innebære en omvei på rundt 100 kilometer eller mer. Bakgrunnen er at områder kan isoleres fra hverandre på tilsvarende måte som for øyer. Dette er uttalt i tilknytning til artikkel 4 nr. 1, som omhandler avtaler med det offentlige, men må gjelde generelt.³⁹

En sammenfatning av det nasjonale handlingsrommet i henhold til kabotasjeforordningen er at allmenngjøringsloven kan endres, slik at loven også omfattar skip registrert under andre flagg enn det norske. Når det gjelder eventuelle vedtak om allmenngjøring, kan det se ut som de ikkje kan omfatte:

- EØS-skip på 650 brt og over som driver fastlandskabotasje i Norge. Med fastlandskabotasje menes i denne sammenheng frakt av passasjerer og/eller gods mellom havner på det norske fastlandet (med unntak for fjordkryssinger der omkjøring på vei vil innebære en omvei på rundt 100 kilometer eller mer).

³⁹ Dette er også lagt til grunn i Ot.prp. nr. 60 (2008-2009).

- EØS-skip på 650 brt og over som driver øykabotasje og der skipet umiddelbart før eller etter denne kabotasjen foretar en reise til et annet land. Reisen til andre land kan også innebære at skipet går i ballast.
- Kabotasjeforordningen gjelder bare EØS-skip – for skip på flagg fra stater utenfor EØS-området står Norge fritt til å innføre reguleringer.
- Forordningen gir i tillegg en mulighet til å begrense kabotasjen «i tilfelle av alvorlig forstyrrelse på det nasjonale transportmarkedet som skyldes liberaliseringen av kabotasje» (artikkel 5). For Norges del vil et slikt vedtak kunne treffes av ESA. I en nødsituasjon kan landene ensidig vedta midlertidige tiltak med en varighet på maksimalt tre måneder.

Særlig om kontinentalsokkelen

Vi har kun sett på det norske handlingsrommet når det gjelder transport mellom norske havner på fastlandet, samt øykabotasje. En betydelig transport skjer også fra havner på fastlandet og ut til innretninger på kontinentalsokkelen. Denne formen for transport står i en særstilling. EØS-avtalen omfatter i utgangspunktet ikke aktiviteten på norsk sokkel.⁴⁰ I kabotasjeforordningen er imidlertid begrepet «maritim kabotasje» definert. Ifølge denne definisjonen inkluderer dette forsyningstjenester offshore. Dette er igjen nærmere definert som «sjøtransport av passasjerer eller gods mellom enhver havn i en medlemsstat og installasjoner eller anlegg på denne medlemsstats kontinentalsokkel» (artikkel 1 bokstav b). Forordningen regulerer med andre ord også transport ut til installasjoner på norsk kontinentalsokkel. Spørsmålet knyttet til kontinentalsokkelen synes ikke å ha vært særskilt drøftet i forbindelse med den norske godkjennelsen av å innta forordningen i EØS-avtalen.

I artikkelen 3 i forordningen fastsettes det hvilket handlingsrom statene har for «spørsmål med hensyn til besetning» (se ovenfor). Forsyningstjenester offshore er ikke særskilt nevnt i denne artikkelen. Spørsmålet er hvilke konsekvenser dette får. Den mest nærliggende fortolkningen er at denne delen av sjøtransporten ikke er liberalisert⁴¹.

⁴⁰ EØS-avtalens geografiske virkeområde er fastsatt i artikkel 126. EØS-avtalen kommer til anvendelse på Kongeriket Norges territorium. Svalbard er unntatt fra EØS-avtalen. Norge legger til grunn at begrepet territorium skal forstås i henhold til fast praksis i folkeretten. Dette innebærer at EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav. Det geografiske virkeområdet til EØS-avtalen anses ikke som et rettslig hinder dersom Norge etter en konkret vurdering ønsker å påta seg spesifikke EØS-forpliktelser utenfor territoriet (Meld. St. 5 (2012-2013) pkt. 5.3.1).

⁴¹ I den retning EU-domstolens avgjørelse i C-251/04 *Hellenic Republic*. Saken gjaldt riktignok en form for tjeneste som overhodet ikke var omfattet av forordningen, og domstolen kom da til at nasjonale reguleringer ville gjelde.

Norge vil uansett kunne argumentere for at forsyningstjenestene offshore ikke er en del av EØS-avtalen. Det nasjonale handlingsrommet vil da avhenge av folkerettslige prinsipper. I internasjonalt farvann vil utgangspunktet være at flaggstatens regler gjelder. Transport til installasjoner offshore går gjennom internasjonalt farvann, og folkerettslige regler kan da innebære at handlingsrommet er begrenset.

4.5 Utlendingsloven

Arbeidstaker fra tredjeland (utenfor EØS-området) må ha oppholdstillatelse for å kunne ta arbeid i Norge.⁴² Kravet om oppholdstillatelse omfatter også utenlandske skip i innenriksfart. Mens denne typen oppholdstillatelse normalt er begrenset til spesialister som er mangelvare i Norge, er det gjort et generelt unntak for utenlandske sjøfolk som arbeider om bord på utenlandskregistrerte skip. Disse vil kunne få oppholdstillatelse selv om de ikke er spesialister. Vilkåret for å få tillatelse er at lønns- og arbeidsvilkårene ikke er dårligere enn i gjeldende tariffavtale eller regulativ for bransjen. «Dersom slik tariffavtale eller regulativ ikke foreligger, skal lønns- og arbeidsvilkår ikke være dårligere enn det som er normalt for vedkommende sted og yrke.» (§23).

Enkelte sjøfolk er helt unntatt fra kravet om oppholdstillatelse. Dette gjelder sjøfolk som arbeider om bord på utenlandskregistrerte cruiseskip eller på skip registrert i et EØS-land.⁴³ I tillegg er det unntak for sjøfolk som er omfattet av enkelte bilaterale skipsfartsavtaler. Dette gjelder avtaler for Færøyene, Argentina, USA og Peru.⁴⁴

4.6 Statlige tilskuddsordninger

[For å «sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land», gir staten tilskudd til rederier for sjøfolk om bord på norskregistrerte skip som er omfattet av sjømannsloven.⁴⁵ Det finnes to offentlige tilskuddsordninger:

⁴² Se lov av 15. mai 2008 nr 35 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsloven) § 23.

⁴³ Se forskrift av 15. oktober 2009 nr. 1286 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsforskriften) § 1-1, sjette ledd.

⁴⁴ Se utlendingsforskriften vedlegg 1.

⁴⁵ Se FOR 2005-12-21 nr 1720: Forskrift om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.

- 1) En refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgift for visse grupper sjøfolk på aktuelle skip. Skipene må være registrert i NIS eller NOR. Med lønnsutgift menes brutto lønn utbetalt til sjøfolkene. Denne refusjonsordningen innebærer per i dag 12 prosent refusjon av lønnsutgiftene for lasteskip, passasjerbåter og slepebåter som ikke driver i petroleumsvirksomhet. For brønnbåter og skip i petroleumsvirksomheten gis det 9,3 prosent refusjon.
- 2) En nettolønnsordning som innebærer at rederiene mottar refusjon tilsvarende summen av innbetalt inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for mannskap innenfor ordningen. Nettolønnsordningen omfatter
 - bemanningen som omfattes av skipenes alarminstruks på passasjerskip (ferger) i utenriksfart i NOR,
 - skip i petroleumsvirksomhet (offshorefartøyer) i NOR,
 - øvrige fartøyer i NOR (lasteskip, brønnbåter, passasjerskip og slepebåter),
 - sikkerhetsbemanningen på hurtigruteskip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes.

Fastsatt refusjon skal være innenfor EU/EØS-regelverket for statsstøtte.⁴⁶ Nettolønnsordningen fungerer slik at rederiet trekker skatt og arbeidsgiveravgift på vanlig måte, og dette betales inn til Sjøfartsdirektoratet. Rederiet søker så direktoratet om å få skatt og avgift refundert. I praksis blir dermed lønnskostnadene for rederiene betydelig lavere enn det de ellers ville vært, mens sjøfolkene får vanlig nettolønn. Ifølge Fraktesfartøyenes Rederiforening er ordningen av stor betydning for at rederiene, som ønsker å beholde norske sjøfolk på frakteskutene, kan konkurrere med skip registrert i andre land (som ikke er omfattet av ordningen). I dag har rederiene mange offiserer som «har gått gradene», med opplæring om bord på båten. Dette er noe som ses på som positivt framfor at all opplæring skjer på skolebenken. Fraktesfartøyenes Rederiforening er derfor opptatt av at nettolønnsordningen ikke endres til kun å omfatte offiserene.

Som refusjonspliktige sjømenn regnes sjøfolk som er bosatt i Norge eller annet EØS-land og er skattepliktig eller trygdepliktig til Norge. Det er et krav at lønns- og arbeidsvilkårene skal være dekket av tariffavtale med sjømannsorganisasjonene for

⁴⁶ Vi har fått opplysninger fra Sjømannsforbundet om det finnes nettolønnsordninger i Danmark, Finland, Frankrike, Hellas, Italia, Nederland, Storbritannia Sverige, Tyskland. Vi har ikke muligheter til å gå nærmere inn på disse ordningene her.

at sjøfolkene skal være refusjonsberettigete.⁴⁷ Fra og med 1. juli 2008 er det innført en begrensning i refusjon per sysselsatt på 198 000 kroner per år.⁴⁸] (Kvinge og Ødegård, 2010)

⁴⁷ En sentral forutsetning for å komme inn under nettolønnsordningen er at rederier deltar i tiltak for opplæring av sjøfolk. Dette skjer gjennom innbetalinger til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse, som gir tilskudd til opplæringsstillinger og helse- og miljø- og sikkerhetstiltak. Stiftelsen krever inn og forvalter midler i et fond som rederiene omfattet av nettolønnsordningen er forpliktet til å innbetale til. Midlene skal anvendes til kompetansehevings- og rekrutteringstiltak i de maritime næringene.

⁴⁸ <http://www.sdir.no/no/Sjofolk/Refusjonsordningene/>; <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/stprp/2008-2009/stprp-nr-1-20082009-/7/2/18.html?id=530237>

5 Reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i maritim kabotasje i andre land

I dette kapittelet ser vi på hvordan andre land har regulert den maritime kabotasjen. Vi vil i hovedsak se på reguleringer knyttet til besetningen, herunder lønns- og arbeidsvilkår. Formålet med gjennomgangen er å undersøke hvorvidt andre land har fastsatt begrensninger på utenlandske skips adgang til å drive maritim kabotasje. Gjennomgangen er knyttet til stater som tradisjonelt har hatt en stor flåte, og den omfatter både EU-land og tredjeland. For EU-landene har vi i tillegg undersøkt hvilke implikasjoner EUs kabotasjeforordning har hatt for nasjonale reguleringer.

Undersøkelsen ble gjennomført ved at forskere/forskningsmiljøer i de valgte landene ble spurt om å besvare noen konkrete spørsmål angående kabotasjereguleringer

Tabell 5.1 Oppbygging av svensk regelverk i spørsmål om utenlandske fartøy.

Lag	Regulering	Virkeområde	For øvrig
Sjömanslag (1973:282)	Visse særbestemmelser om ansettelseskontrakter samt stillinger ombord på fartøy, bestemmelser om fartygsnämnd	Svenskflaggede fartøy	
Lag om vilotid för sjömän (1998:958)	Arbeidstider ved tjenestegjøring om bord	Hovedsakelig svenskflaggede fartøy	7 a § gjelder ansatte om bord på utenlandske fartøy som anløper svensk havn
Lag (1982:80) om anställningsskydd (LAS)	Bestemmelser om ansettelsesformer, omplassering, oppsigelse og avskjed	Hovedsakelig svenskflaggede fartøy	
Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet	Medbestemmelsesforhandlinger, kollektivavtaler, samt arbeidskamp	Hovedsakelig svenskflaggede fartøy	
Fartygssäkerhetslag (2003:364)	Bestemmelser om sjøsikkerhet og arbeidsmiljø om bord	Svenskflaggede fartøy og utenlandske fartøy som benyttes til sjøfart i svensk sjøterritorium	Arbeidsmiljøbestemmelsene i 4 kap. 3 og 4 §§ samt 5 § første og andre avsnitt omfatter utenlandske fartøy i svensk sjøterritorium
Arbetsmiljölög (1977:1160)	Allmenne arbeidsmiljøbestemmelser	Svenskflaggede fartøy	
Livsmedelslag (2006:804)	Håndtering av mat om bord	Svenskflaggede fartøy	

(se vedlegg 1). Store deler av dette materialet vil bli referert. Til slutt i kapittelet vil vi gi en sammenfatning av de dataene vi har samlet inn.

Kabotasjeregler i tredje land

[ITF har identifisert minst 30 sjøfartsnasjoner i verden (Europa holdt utenfor) som praktiserer ulike former for kabotasjeregulering for å beskytte egen skipsbygging, egne redere eller lokale sjøfolk. Reglene varierer sterkt, og diskriminerende kabotasjeregler er mest framtrædende i Nord-, Sør- og Sentral-Amerika, Øst-, Sør- og Sørøst-Asia.

Selv om mange land har kabotasjeregler som gir fordeler til egne rederier og egne sjøfolk, har de færreste stor nok egen flåte til å levere alle innenriks transporttjenester. Særlig gjelder dette tilstrekkelig tilgang til forsyningsfartøy i offshoresektoren, tankbåter, seismiske forskningsfartøy, og liknende. Dermed må det av og til gjøres unntak, for eksempel ved at utenlandskregistrerte skip får midlertidige tillatelser til å gå i kabotasjetrafikk. Enkelte land oppretter separate registre for utenlandskkontrollerte skip som har midlertidige tillatelser til å drive kabotasjefart. I noen land må utenlandskkontrollerte skip som skal gå i et annet lands innenrikstrafikk, skifte flagg midlertidig.] (Kvinge og Ødegård, 2010)

5.1 Sverige

Juridiske rammebetingelser

Hovedprinsippet i svensk rett er at arbeidstakere uansett yrke og arbeidsoppgaver skal omfattes av samme regelverk. På noen områder har det blitt ansett som nødvendig å innføre en spesifikk lovgivning; det gjelder blant annet for arbeid om bord på skip. For arbeid om bord på svenske fartøy gjelder sjömanslagen (1973:282) og lag om vilotid för sjömän (1998:958). Bestemmelsene i disse lovene er imidlertid begrenset til bare å gjelde arbeid om bord på svenske fartøy, med unntak for 7 a § i vilotidslagen. For arbeidsvilkår for øvrig gjelder den allmenne arbeidsrettslige lovgivningen, som for eksempel lagen om anställningsskydd (1982:80) og lagen om medbestämmande i arbetslivet (1976:580). Bestemmelser om arbeidsmiljø om bord finnes i fartygssäkerhetslagen (2003:364) samt i arbetsmiljölagen (1977:1160). Arbeidsmiljøbestemmelsene omfatter i prinsippet så vel svenske fartøy som utenlandske fartøy som benyttes til sjøfart innenfor svensk sjøterritorium. Når det gjelder arbeidsmiljøbestemmelsene har likevel anvendelsen i spørsmål om utenlandske fartøy blitt begrenset. Følgende tabell (5.1) illustrerer hvordan regelverket er bygd opp:

Sjøsikkerhets- og arbeidsmiljøbestemmelser

Lønns- og arbeidsvilkår reguleres utelukkende gjennom tariffavtaler i Sverige. Det finnes ingen lovgivning om minimumslønn i Sverige. Den viktigste tariffavtalen på området er den såkalte storsjöavtalen. Tariffavtalen omfatter som regel kun ansatte i rederier som er medlemmer i Sjöfartens Arbetsgivareförbund. Fartøy som eies av utenlandske rederier med utenlandske besetninger om bord, faller utenfor tariffavtalens anvendelsesområde.

For lastefartøy under svensk flagg som seiler i utenriksfart, gjelder også den såkalte TAP-avtalen (Tillfälligt anställd personal). Gjennom denne avtalen tillates rederiene å ha et visst antall utenlandske sjømenn om bord ansatt på lokale, ikke-svenske vilkår. TAP-avtalen fungerer dermed som en slags erstatning for et svensk åpent register, ved at det til en viss grad gjør det mulig for skip med svensk flagg å konkurrere på det internasjonale markedet.

Lønnsnivå og arbeidsvilkår på utenlandske skip

Svenske arbeidstakerorganisasjoner kan kreve en særskilt tariffavtale med utenlandske rederier som har skip som anløper svenske havner. Dersom rederiet nekter å gå med på dette, kan fartøyet settes under blokade. Det er i slike tilfeller uten betydning om det foreligger en utenlandsk tariffavtale mellom rederiet og de utenlandske sjøfolkene arbeidstakerorganisasjon (se 25 a § respektive 42 a § MBL). Svenske arbeidstakerorganisasjoner har tidligere relativt hyppig utnyttet blokademuligheten, ikke minst innenfor rammen av den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF) sin kampanje mot fartøy under bekvemmelighetsflagg. Den kanskje mest omtalte saken skjedde i 1990 og gjaldt fergen *Black Prince*, med delvis filippinsk besetning ombord. Fergen skulle trafikkere Danmark, Norge og Sverige (Göteborg). SEKO sjøfolk (på den tiden Svenska Sjöfolksförbundet) satte fergen i blokade og lyktes dermed i å drive den bort fra dette markedet.

Selv om antallet blokader innenfor rammen av ITF-kampanjen er redusert, er det sannsynlig at svenske arbeidstakerorganisasjoner ville komme til å ty til en arbeidskamp mot et utenlandsk fartøy som opererer i innenriksfart i Sverige dersom det utenlandske rederiet nektet å skrive under på en tariffavtale (hengeavtale til storsjöavtalen). Arbeidstakerorganisasjonene ville sannsynligvis betrakte konkurranse ved hjelp av lavtlønsbesetninger på det svenske kabotasje-markedet som en form for illojal konkurranse.

Et spørsmål som gjør seg gjeldende i denne sammenhengen, er om en slik arbeidskamp kan tenkes å være i strid med EU-retten hvis det er rettet mot et fartøy som er registrert i et annet EU-land. Det bør bemerkes at arbeid om bord på skip ikke omfattes av det såkalte utstasjoneringsdirektivet. Direktivet gir arbeidsgivere i andre medlemsstater rett til å utstasjonere arbeidstakere i vertslandet, delvis under ansettelsesvilkår som gjelder i utstasjoneringslandet. Heller ikke bestemmelsene i kabotasje-forordningen

(3577/92) om at forholdene om bord skal reguleres av flagglandets lover kan hindre dette, i og med at tariffavtalen som inngås med rederiet kan betraktes som en del av flagglandets regulering (tariffavtalen som inngås med det utenlandske rederiet er bare ment å gjelde om bord på det utenlandske fartøyet). Dette gjelder så lenge ingen av traktatens grunnleggende prinsipper tilsidesettes. Vil for eksempel svenske organisasjoner kreve at et skip flagges inn til Sverige, er det en risiko for at prinsippet om et fritt og felles marked tilsidesettes, jf. den såkalte Viking Line-saken fra EU-domstolen (C-485/05). Domstolen mente at en blokkade foretatt av den finske sjømannsunionen rettet mot rederiet Viking Line for å hindre utflagging av skipet til Estland, var i strid med etableringsfriheten.

5.2 Danmark

Juridiske rammebetingelser

Arbeidsforholdene for sjøfolk på utenlandske skip som opererer i Danmark er regulert av internasjonale konvensjoner. Danmark ratifiserte Maritime Labour Convention 2006, som fra august 2013 er en del av den danske sjøfartslovgivningen.

Den danske Sømandsloven (sjømannsloven) bidrar til ytterligere regulering av arbeidsvilkår for sjøfolk, og er gyldig for alle sjøfolk som arbeider på danske skip. En engelsk versjon av denne loven finnes på nettsidene til Danish Maritime Authority (DMA).⁴⁹

Danmark har to skipsregistre: Skibsregisteret og Dansk internasjonale skibsregister (DIS-registeret). Skip i DIS-registeret har ikke adgang til å drive kabotasje.

Hovedinnholdet i reguleringene

I Danmark er ikke lønn regulert ved lov, men gjennom tariffavtaler mellom partene i arbeidsmarkedet. Det finnes et mangfold av ulike tariffavtaler som regulerer lønnskravene til sjøfolk.

Hvis de utenlandske skipene bare seiler mellom danske havner, vil en fagforening kunne kreve tariffavtale med det utenlandske rederiet. Dette har skjedd én gang, da et tysk passasjerskip seilte mellom danske havner. Å opprette tariffavtale er altså en mulighet, men det skjer sjelden.

Ifølge DIS-loven er lønnsatsene i tariffavtalene bare gyldige for danske skip eller for utenlandske skip som er registrert i Danmark. Lønnsatsene gjelder også bare for sjøfolk

⁴⁹ <http://www.dma.dk/Legislation/Sider/Acts.aspx> og <http://www.dma.dk/Manning/Sider/Conditionsofemploymentandsocialsecurity.aspx>

som har bopel i Danmark eller som er likestilte med dem, på grunn av EU-lovgivningen eller andre internasjonale avtaler. Dette betyr at det ikke er krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandskregistrerte skip, og danske tariffavtaler gjelder heller ikke for sjøfolk som kommer fra land utenfor EU.

Hvem gjelder bestemmelsene for?

Ifølge DIS-loven kan sjøfolk fra tredjeland være ansatt på danske skip og ha lønns- og arbeidsvilkår basert på hva som er gjeldende i hjemlandet. Sjøfolk fra land utenfor EU, og som jobber på danske skip, er bare omfattet av danske tariffavtaler dersom de er bosatt i Danmark.

Sjøfolk fra tredjeland trenger oppholdstillatelse for å jobbe på danske skip som opererer bare i danske områder. Men oppholdstillatelse kreves ikke for sjøfolk på skip som opererer i internasjonale farvann.

Tiltak for å sikre like lønns- og arbeidsvilkår i innenrikstrafikken

Per i dag eksisterer det ikke like lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på danske skip. Fagforeninger har kritisert dette, men mulighetene for å sikre like vilkår for alle sjøfolk er begrenset av DIS-loven, som konstaterer at utenlandske sjøfolk ikke kan være dekket av tariffavtaler forhandlet fram av en dansk fagforening, selv om den utenlandske sjøarbeideren er medlem av fagforeningen. Derfor vil sikringen av like lønns- og arbeidsvilkår være betinget av at DIS-loven blir endret.

Lover og subsidier som beskytter mot internasjonal konkurranse

Siden 2002 har det eksistert et skatteregime basert på tonnasje for rederier registrert eller basert i Danmark, og som har skip registrert i det ordinære skipsregisteret. Denne skatteplanen tillater rederier å betale skatt på grunnlag av den samlede tonnasje de opererer med, som et alternativ til den vanlige selskapsskatten på 25 prosent. Tonnasjeordningen er en del av et større økonomisk rammeverk som er laget for å gjøre det attraktivt å registrere skip i Danmark, og for å minimere utflagging.

Danske sjøfolk er dessuten berettiget skattefritak. Som et resultat av dette, kan tariffavtaler sette lønnsatser tilsvarende nettolønn. Det betyr at beløpet som representerer skattefritaket for de danske sjøarbeiderne, ikke fungerer som et skattefritak for selve sjøarbeiderne, men som en statlig subsidie til rederiene.

Formålet med skattefritaket er tosidig: 1) det skal sikre dansk sysselsetting ved å styrke konkurranseevnen til sjøfolk, og 2) det skal styrke konkurranseevnen til danske rederier.

Mens DIS-loven øker konkurransekraften til danske rederier, har den blitt kritisert når det gjelder å sikre konkurransevilkårene for danske sjøfolk. Loven tillater rederiene å ansette tredjelandsborgere på lønnsbetingelser gjeldende i bostedslandet. Disse er normalt mye lavere enn danske lønninger, selv med skattefordelen. Regelverket innebærer derfor et insentiv for å ansette tredjelandsborgere.

5.3 Frankrike

Juridiske rammebetingelser

EU-rådets forordning (3577/92) ble innarbeidet som Decret nr. 99-196 den 16. mars 1999.⁵⁰ Reguleringen gjelder (1) fartøyer som utfører fastlandskabotasje og cruiseskip mindre enn 650 bruttotonn, (2) fartøy som utfører øykabotasje, unntatt lasteskip over 650 brt som opererer øykabotasje, når aktuell reise går før eller følger etter en reise til eller fra en annen stat. Grensen på 650 brt gjelder både skip som opererer fastlandskabotasje og skip i cruisetrafikk. For fartøy som utfører fastlandskabotasje og for cruiseskip, skal alle forhold knyttet til bemanning være ansvaret til den staten der fartøyet er registrert (flaggstaten), unntatt for skip som er mindre enn 650 brt, der vertsstatens betingelser gjelder. Det er med andre ord en ordrett gjennomføring av EU-forordningen (artikkel 3). Bestemmelsen ble vedtatt dagen før det italienske maritime selskapet Corsica Ferries startet en kabotasje linje på den franske kysten.⁵¹

Regjeringen besluttet i 2013 å styrke lovverket og framsatte et lovforslag.⁵² Lovforslaget ble vedtatt av nasjonalforsamlingen den 29. mai 2013.⁵³ Regjeringen mente at gjeldende bestemmelser ikke var presise nok. Bestemmelsene tok heller ikke hensyn til alle ansatte om bord på skip, for eksempel falt serviceansatte utenfor. Lovforslaget ble begrunnet med at en ville « sikre rettferdig konkurranse mellom franske og utenlandske rederier som har skip i kabotasje eller tilbyr tjenester i indre farvann ». Lovforslaget gjaldt for hele mannskapet på skipet, uansett nasjonalitet. Loven inkluderer bestemmelser om sosiale reguleringer innenfor sjøtransport og forsterker prinsippet om at skip som opererer kabotasje i Frankrike må respektere den franske sosiallovgivningen.

⁵⁰ Décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des conditions de l'Etat d'accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil no 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime)

⁵¹ Le Marin, Règles sociales : Corsica Ferries ne se sent pas visé, 21 January 2013.

⁵² Projet de loi – dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

⁵³ Loi n°2013-431 du 29. mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et services de transports

Hovedinnholdet i reguleringene

Ifølge Transportloven⁵⁴ er sjøfolk som arbeider på utenlandske fartøy omfattet av samme lovgivning og tariffavtaler som gjelder for sjøfolk ansatt i franske selskaper. Dette omfatter følgende forhold:

- Grunnleggende individuelle og kollektive rettigheter
- Diskriminering og likestilling mellom kvinner og menn
- Beskyttelse av morskap, fødselspermisjon, pappapermisjon og andre familiære permisjoner
- Regler som gjelder for midlertidige ansettelse
- Utøvelse av retten til å streike
- Arbeidstid, kompenserende hvileperiode, helligdager, årlig betalt ferie, arbeidstid og nattarbeid for unge arbeidstakere
- Minstelønn og utbetaling av lønn, inkludert bonus for overtid
- Regler om helse og sikkerhet på arbeidsplassen, til minstealder for adgang til syssetsetting og til ansettelse av barn
- Ulovlig arbeid

I avtalen med de ansatte må navnet på den tariffavtalen som regulerer forholdet oppgis, det vil si den avtalen som gjelder for franske fartøyer som opererer lignende ruter. I Frankrike er det flere tariffavtaler for sjøtransport:

- Tariffavtale for sjøfolk av 30. november 1950,⁵⁵ som gjelder for alle fartøy med unntak av fartøy som er mindre enn 250 bruttotonn. Tariffavtalen er allmenngjort, slik at den gjelder for alle arbeidstakere og arbeidsgivere.
- Tariffavtale for offiserer av 30. september 1948.⁵⁶ Denne tariffavtalen ble revidert i 2013 av partene i arbeidslivet.⁵⁷ Avtalen vil bli allmenngjort⁵⁸.

⁵⁴ Artikkel L. 5562-1, i Transport Code

⁵⁵ Convention collective nationale des personnels navigants d'exécution, du 30 novembre 1950.

⁵⁶ Convention collective national officiers du 30 septembre 1948.

⁵⁷ Arbeidsgiverforeningen «Armateurs de France» og fem fagorganisasjoner (CFTC, CFE-CGC, CFDT, FO og CGT).

⁵⁸ Avis d'extension du 5 octobre 2013.

Loven sier også noe om hvilke dokumenter som må være tilgjengelige i tilfelle kontroll fra nasjonale myndigheter (som sjømenns' registreringer av arbeidstid og hviletid, bevis på lønnsutbetalinger, etc.) og sanksjoner ved overtredelse av loven.

Lovbestemt minstelønn eller allmenngjorte tariffavtaler

Frankrike har en nasjonal minstelønn som gjelder for alle arbeidstakere. Tariffavtalene inneholder egne minstelønnsavtaler. I og med at disse er allmenngjort, vil de gjelde for alle arbeidsforhold innen sektoren. Avtalene fastsetter minstelønnsatser som er minst like høye som den lovfestede minstelønnen.

Som nevnt over, er de franske reguleringene knyttet opp mot EU-forordningen. De vil derfor ikke gjelde for utenlandske skip over 650 brt som utfører fastlandskabotasje. For disse gjelder flaggstatens reguleringer.

Tredjelandsskip

Det franske regelverket gjelder uavhengig av om det er EU-skip eller tredjelandsskip, ettersom skipene uansett vil falle inn under transportloven.

Arbeidstakere fra tredjeland kan ta arbeid på franske skip. I slike tilfeller vil de sannsynligvis trenge arbeidstillatelse.

Oppfatning blant organisasjonene og andre

Landsorganisasjonen CGT har akseptert loven av mai 2013, selv om de forsøkte å få lovfestet at fastlandstransport og transport til øyer bare kunne utføres av franske skip. CGT gikk til streik den 11. april 2013 for å få til en slik regel.⁵⁹ Corsica Ferries, som opererer mellom kontinentet og øya Korsika, blir som følge av lovendringen nødt til å ansette sjøfolk med franske arbeidskontrakter og underlegge dem den samme sosiale lovgivning. Dette blir sett på som et brudd med lavkostmodellen og vil ifølge CGT gjeninnføre rettferdig konkurranse med det franske selskapet SNCM, som per i dag er nær konkurs.

Beskyttelse av den franske flåten har også vært på den politiske agendaen. I oktober 2012 presenterte den kommunistiske gruppen i Senatet et lovforslag om å pålegge at kabotasje skulle utføres av skip under fransk flagg, noe som er i strid med EU-lovgivningen.⁶⁰

⁵⁹ Le Marin, «La CGT appelle l'ensemble des marins à 24 heures de grève le 11 avril», 5 April 2013.

⁶⁰ Le Marin, «Le Sénat examine une proposition de loi sur fond de grève», 16 October 2012.

5.4 Italia

Juridiske rammebetingelser

Maritim kabotasje reguleres i hovedsak gjennom *Codica della navigazione*, artikkel nr. 224, nr. 2.⁶¹

Ifølge loven må kabotasjetjenester i italienske havner rette seg etter EU-forordning nr. 3577/1992 av 7. desember 1992 (maritim kabotasje). Muligheten for å utføre kabotasje er begrenset til redere med europeisk statsborgerskap, som benytter skip registrert i et EU-medlemsland. Det er en viss åpning for at skip registrert i det italienske internasjonale skipsregisteret kan utføre kabotasje. Dette er imidlertid begrenset til skip over 650 brt. Loven begrenser hvor ofte disse skipene kan gå mellom nasjonale havner og hvorvidt dette må skje i forbindelse med en tur til en annen stat.

Regulering av minstelønnsbestemmelser

ILO Maritime Labour Convention (MLC) av 2006 regulerer sjøfolks minstelønn og arbeidsvilkår. I september 2013 godkjente det italienske parlamentet loven og ratifiserte ILO MLC. Den italienske havnstatskontrollen vil begynne å føre tilsyn med punktene i konvensjonen fra november 2014 og framover.

Utover minimumsstandarder i MLC fra 2006, kan nasjonale tariffavtaler fastsette mer gunstige vilkår. Det finnes flere tariffavtaler, for eksempel for sjøfolk ansatt på skip med en tonnasje fra 151 til 300 bruttotonn, eller mer enn 500 brt. I tariffavtalen undertegnet av de mest representative partene,⁶² er det ulike lønnsbestemmelser alt etter yrkeskompetanse og skipets størrelse.

Lønn fastsettes av det landet hvor skipet er registrert, det vil si under det flagg skipet seiler, med unntak for skip med tonnasje under 650 brt, og for skip i øykabotasje. I disse tilfellene gjelder nasjonale vilkår, i samsvar med EU-forordning nr. 3577/1992. Minstelønn for utenlandske arbeidstakere ansatt på skip som seiler under italiensk flagg i det internasjonale registeret er regulert av en nasjonal avtale. Det er ingen krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandskregistrerte skip i innenriksfart.

Når det gjelder arbeidstakere på skip som utfører kabotasje mellom øyer, fastsetter et ministerdirektiv arbeidstakers nasjonalitet (europeisk), og at arbeidsavtalene skal være i henhold til en italiensk landsomfattende tariffavtale. Tredjelandborgere har ikke anledning til å seile i kabotasjetrafikk i Italia.

⁶¹ Loven ble godkjent ved kongelig resolusjon nr. 327 den 30. mars 1942.

⁶² Arbeidsgiverforeningen Confitarma og fagforbundene Filt-Cgil, Fit-CISL, Uil Trasporti.

Ulike skipsregistre

Skip er klassifisert under tre registre i Italia, hvorav to er nasjonale. Det tredje, og internasjonale, registeret ble opprettet ved lov nr. 30 av 27. februar 1998, for å registrere alle skip som utelukkende utfører internasjonal handel. Lov nr. 30/1998 innførte en mulighet for partene i arbeidslivet til å inngå avtaler som gir dispensasjoner til å avtale andre vilkår for arbeidstakere i kabotasjetrafikk. Nesten alle store ferger, som utgjør majoriteten av skip som opererer kabotasje, drar nytte av denne muligheten for skip registrert i det internasjonale registeret. Disse skipene har dermed konkurransefortrinn sammenlignet med EU-registrerte skip.

Statlige subsidier

Italia har innført statlige bidrag til italienske skip som er registrert i det internasjonale registeret. For disse dekker staten det sosiale bidraget for sjøfolk, og rederiet får skattefradrag.

Oppfatninger blant partene i arbeidslivet og andre

Maritime fagforbund i Italia er engasjert i en pågående dialog, dette gjelder både de viktigste hovedorganisasjonene på et nasjonalt nivå,⁶³ og den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF) og den europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF) på et internasjonalt nivå. Fagforbundene driver en pågående lobbyvirksomhet overfor ITF, som definerer minimums arbeidsforhold for sjøfolk som arbeider på skip der IFT-avtalen gjelder.⁶⁴

Det er ingen pågående debatter mellom fagforbund og arbeidsgivere som angår lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på skip under utenlandske flagg.

Hovedinteressen hos fagforbundene synes for øyeblikket å ligge i å styrke deres forebyggende tiltak for overvåking og kontroll for å bekjempe brudd på europeiske kabotasjereguleringer, og for å ivareta arbeidstakernes rettigheter. I tillegg driver fagforbund lobbyvirksomhet for å prøve å skape jobbmuligheter for italienske arbeidere på skip som utfører kabotasje mellom øyene.

⁶³ Filt-Cgil, Fit-CISL, UilTrasporti.

⁶⁴ For instance, according to the ILO MLC, a minimum Able Seaman (AB) worker is about \$800, compared to \$1,804 foreseen by ITF collective agreements. However, maritime workers' cost remain high: for instance, the overall monthly cost of an Italian maritime worker is € 5,400, as foreseen by the national collective agreement. Without State Aids, the cost differential with other EU countries' maritime workers remain high. This would partly explain why ship-owners tend to hire non-EU maritime workers.

5.5 Spania

Juridiske rammebetingelser

Lønns- og arbeidsvilkår, samt arbeidsforhold for sjøfolk, er regulert i ulike spanske lover. Den grunnleggende reguleringen på det arbeidsrettslige området i det spanske rettssystemet er arbeidstakerloven fra 1995.⁶⁵ Spania har ratifisert en rekke ILO-konvensjoner, inkludert MLC fra 2006.⁶⁶

Hovedinnholdet i reguleringene

Det generelle prinsippet i spansk arbeidsrett er at avtaler om arbeidsvilkår inngås mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Begge parter må respektere ufravikelige lovreguleringer. I tillegg inngås tariffavtaler mellom arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner. Disse avtalene kan handle om lønnsstruktur, -beregninger og -utbetalinger, mens spansk lov fastsetter en ufravikelig minstelønn. Den nåværende minstelønnen i Spania er 21,45 euro per arbeidsdag eller 645,3 euro per måned.⁶⁷

Minstelønnen gjelder også for sjøfolk ansatt på handelsskip. For øvrig er arbeidskraft om bord på spanske handelsskip omfattet av vilkår fastsatt i en voldgiftsdom i det spanske departementet for sysselsetting og sosial sikkerhet. Dommen kom etter at det spanske rederiforbundet og de maritime fagforbundene forgjeves hadde forsøkt å forhandle fram en tariffavtale. Voldgiftsdommen gir den samme minstelønnen som lovgivningen og setter vilkår på samme måte som vanlige tariffavtaler. Dommen inneholder også bestemmelser om lønnsstruktur og betaling.

I hvilken grad ovennevnte og andre regler gjelder for sjøfolk i utenlandskflaggede fartøy i innenrikstrafikk (kabotasje), bestemmes av EU-forordningen om maritim kabotasje. Disse reglene finnes i den kongelige resolusjonen 1516/2007 (RD 1516) om fastsettelse av det rettslige grunnlaget for (a) maritim kabotasje i linjetransport, og (b) maritime transporttjenester av offentlig interesse. Reglene finnes også i den allerede eksisterende «Order of the Ministry of Infrastructure of July 22, 1999», som fastsetter bemanningskrav for fartøy som opererer øykabotasje.⁶⁸

⁶⁵ Loven ble opprinnelig vedtatt i 1980, men er i dag fastsatt i Real Decreto Legislativo 1/1995, av 24. mars, hvor den reviderte teksten ble vedtatt. (Boletín Oficial del Estado - BOE - no. 75, March 29, 1995, på side 9654). BOE er en offentlig kunngjøringskanal hvor alle spanske lovbestemmelser og regulatoriske virkemidler på publiseres før ikrafttredelse.

⁶⁶ See the Ratification Instrument (in Spanish language) in BOE no. 19, of January 22, 2013, at p. 2967.

⁶⁷ Real Decreto 1046/2013, de 27 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2014 (BOE no. 312, December 30, 2013, at p. 106560.

⁶⁸ Orden (Ministerio de Fomento) de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular (BOE no. 182, July 31, 1999, at p. 28643), hereinafter the 1999 Order.

RD 1516 fastsetter at all kabotasje forutsetter registrering hos myndighetene. Kabotasje er videre forbeholdt spanske, EU- og EØS-registrerte skip. I tillegg stilles det strengere krav til øykabotasje. For denne typen frakt skal alle besetningsmedlemmer ha en lønn som minst tilsvarer den lovbestemte minstelønnen i Spania. Øykabotasje er i tillegg underlagt flere regler. Blant disse er regler som fastsetter bemanningsforhold.

Hvem gjelder bestemmelsene for?

I tillegg til kravet om minstelønn, regulerer 1999-forordningen andre forhold vedrørende bemanning. Kravene gjelder for sjøfolk som arbeider på spanske skip og for utenlandske fartøy (dvs. skip registrert i EU eller EØS) som er involvert i de ovenfor beskrevne tjenestene og rutene. Kravene omfatter:

- at kapteinen, styrmannen og minst 50 prosent av besetningen må være EU- eller EØS-borgere,
- at daglig arbeids- og hviletid, samt ferie for mannskapet minst må være de samme som kreves av loven for spanske fartøy som opererer den samme tjenesten,⁶⁹
- at fartøyet har en minimums sikkerhetsbemanning i henhold til kriterier fastsatt i den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, forutsatt at kravene om arbeids- og hviletid er oppfylt, og
- at besetningsmedlemmene må ha en trygdeordning eller på annen måte være forsikret i samsvar med følgende kriterier:
 - o for sjøfolk som er EU-borgere: mannskapet er tilknyttet det sosiale trygdesystemet i medlemsstaten (EU/EØS) trygdeordningen må dekke arbeidsulykker, sykdom, fødselspermisjon, arbeidsledighet, alder og arbeidsuførhet
 - o for borgere av tredjelandstater:
 - o forsikringen eller trygdeordningen må minst omfatte de samme forhold som spesifisert over, og gi minst samme grad av beskyttelse som under spansk lov.

⁶⁹ Spanish legislation on working, rest and vacation time applicable to seafarers is set, under the general framework laid down in the Workers' Statute, in the Real Decreto 1561/1995, of September 21, sobre jornadas especiales de trabajo (BOE no. 230, September 26, 1995, at p. 28606). This Royal Decree applies to several different types of work and professions, which include work on-board merchant marine vessels. Its provisions have been amended in this particular regard in different occasions, most recently for adjusting their content to EU Directives relating to the organization of working time of seafarers, and in particular through a Royal Decree specifically addressing work, rest and vacation time for seafarers (Real Decreto 285/2002, of March 22, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en el mar; BOE no. 82, April 5, 2002, at p. 15443).

Innenfor spansk lovgivning finnes det også lover og reguleringer av kabotasjetrafikk fastsatt av de selvstyrte regionene.⁷⁰ Ingen av de regionale lovene har særegne krav til bemanning, men henviser til de nasjonale reglene (RD 1516 og 1999-forordningen).

Myndighetene kan unntaksvis gi tillatelse for skip under tredjelandsflagg til å utføre kabotasje. I så fall gjelder de samme reglene om bemanning som for EU-/EØS-skip.

EU-forordning 3577/92

Forordning 3577/92 er implementert i Spania gjennom den kongelige resolusjonen RD 1516 og 1999-forordningen. Bestemmelsene har ført til endring av eksisterende regulering og adgang til markedet for maritim kabotasje på transporttjenester, som tidligere var forbeholdt nasjonale bedrifter og fartøy. Selv om kabotasje er åpent for EU- og EØS-rederier og skip, er de underlagt en plikt til å kommunisere med spanske maritime myndigheter.

Er det forskjeller for sjøfolk i og utenfor EU/EØS?

Det er ingen forskjeller i vilkårene som gjelder for sjøfolk ansatt på EU- eller EØS-flaggede fartøy i kabotasjetrafikk, og tredjelandsborgere, så lenge de har de samme trygderettighetene.

Betingelser for oppholds- og arbeidstillatelse for sjøfolk fra land utenfor EU som yter tjenester om bord i skip under EU- eller EØS-flagg, avhenger av lovgivningen i flaggstaten. Sjøfolk fra tredjeland kan arbeide om bord på skip registrert i Spania, enten i det ordinære spanske registeret eller i det spanske registeret for spesialskip til Kanariøyene. Skip registrert i en av disse to registrene kan utføre maritim kabotasje. I begge tilfeller presiserer spansk lov at minst 50 prosent av mannskapet, i tillegg til kapteinen og styrmannen, må bestå av statsborgere fra Spania eller fra en stat innen EU eller EØS.⁷¹ For hyre av tredjelandsborgere på spanske handelsskip gjelder reglene om innvandring og arbeid av utlendinger i Spania. Da kreves både oppholds- og arbeidstillatelse. Men for tredjelandsborgere som arbeider på skip registrert i spesialskipsregisteret for

⁷⁰ Innenfor det juridiske rammeverket av den politiske organiseringen av Spania (1978 Grunnloven og de selvstyrtes vedtekter), og i samsvar med fordeling av administrasjonsmyndighet mellom staten og de selvstyrte regionene, faller maritim kabotasje innenfor den selvstyrte lovgivningen når tjenesten er levert mellom to havner i samme selvstyrte region, uten noen forbindelse med andre havner eller steder utenfor regionen.

⁷¹ See respectively Art. 253 and Additional Provision 16 NPMMA. In exceptional and justified cases, however, the maritime administration may authorize a higher proportion of non-EU seafarers.

Kanariøyene, og som utfører maritim kabotasjetrafikk, er reglene blitt lempet på. For disse sjøfolkene vil hyre på fartøyet tilsvare utstedelse av arbeidstillatelse.⁷²

Arbeidskontrakter for tredjelandsborgere på skip registrert i spesialskipsregisteret for Kanariøyene kan være gjenstand for utenlandsk lovverk, forutsatt at den valgte lovgivning er forenlig med konvensjonene i den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) som gjelder i Spania, og med spansk arbeids- og trygderett.⁷³

Tiltak for å sikre like lønns- og arbeidsvilkår

Tiltakene for å kontrollere arbeidsforhold for sjøfolk som arbeider om bord på ikke-spanske fartøyer i innenrikstrafikk, varierer. Informasjons- og rapporteringskrav knyttet til maritim kabotasjetrafikk som foretas av EU- eller EØS-rederier og skip, omfatter plikt til å legge fram bevis på at alle forhold knyttet til bemanning overholdes etter anmodning fra de spanske myndighetene. I tillegg kontrollerer tilsynsmyndighetene slik etterlevelse, og de kan innføre visse restriksjoner eller sanksjoner.⁷⁴

Lover og subsidier som beskytter mot internasjonal konkurranse

Tiltak for å beskytte den spanske nasjonale maritime næringen, arbeidsstokken eller skip i kabotasjetrafikk, er i stor grad formet av EU-lovgivningen. Bemanningsreguleringer som gjelder for skip i Spanias registre, enten de er involvert i kabotasjetjenester eller ikke, gjelder også borgere av EU- eller EØS-land.

Det finnes ingen subsidier, skattelettelser eller annen statsstøtte til nasjonale selskaper, flåter eller fartøyer som beskytter disse i forbindelse med maritim kabotasje eller mot konkurrenter fra EU eller EØS.

⁷² See Art. 20 of the Ley 55/1999, of December 29, de medidas fiscales, administrativas y de orden social (BOE no. 312, December 30, 1999, at p. 46095). It has to be taken into account as to this point that in Spain the enrollment of seafarers, after they have been hired by the shipowner (i.e., after they have concluded the employment contract for working on-board the vessel), is a required administrative step, which consists of the authorization of the maritime administration office in the first port (the Captianía Marítima) and its notation on one of the documents that the vessel must necessarily carry with her, the Dispatch and Crew Log (Rol de Despacho y Dotación; see Order of the Ministry of Infrastructure of January 18, 2000, BOE no. 28, February 2, 2000, at p. 8971). This authorization must be issued on a non-discretionary basis (i.e., it has to be issued after verification of compliance of all legal requirements for the enrollment of the person concerned) by a representative of the maritime administration, and, as stated above, is deemed equivalent to the issuance of a Spanish working permit.

⁷³ Additional Provision 16 NPMMA, in its pars. 7 and 8.

⁷⁴ Non-compliance with the manning requirements, when verified by the competent authority, may result, not only in a prohibition to provide the service, but also on an administrative penalty for the shipowner (Art. 11 of RD 1516 and Arts. 305 to 320 NPMMA; Arts. 29 to 37 of the Balearic Ley 11/2010; Arts. 28 to 36 of the Canary Islands Ley 12/2007).

Fordeler som gjelder for spanske fartøyer, og som kan ha en innvirkning på vilkårene for å opererer maritim kabotasje-trafikk, er nedfelt i spansk lovgivning, som generelt krever at fartøyet er registrert i Spania og brukes i kabotasje-trafikk. Dette er uavhengig av hvilken type tjeneste som tilbys eller om fartøyet er registrert og drives av en spansk eller en EU-registrert reder.⁷⁵

Oppfatninger blant partene og andre

Det er for tiden ingen debatter eller tiltak som fokuserer på lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk som arbeider på utenlandskflaggede skip.

5.6 Portugal

Juridiske rammebetingelser

I Portugal reguleres kabotasje-trafikken av lov 7/2006. EU-reguleringen har blitt implementert ved lov i resolusjon 363/93 (1993) og 194/98.

Hovedinnholdet i reguleringen er at for kabotasje, både på fastlandet og til øyene, gjelder de samme rettigheter for portugisiske skip og skip under EU- eller EØS-flagg. Portugisiske skip er i tillegg underlagt særskilte reguleringer. Disse må være registrert i det ordinære skipsregisteret, og de må overholde bestemmelser om mannskap og minimumslønn i henhold til tariffavtale, trygd og skatt.

For å ivareta transportsikkerheten, inneholder reguleringen også særskilte krav til frakt av gods når det gjelder anløpshyppighet med mer (artikkel 5). I slik frakt kan besetningen kun være EU-borgere. Tredjelandsborgere kan bare leies inn i spesielle situasjoner. Alle besetningsmedlemmer skal dessuten ha rett til lovfestet minstelønn.

Det er spesielle vilkår for portugisiske og EU- og EØS-skip som leverer offentlige tjenester. Dette inkluderer en plikt til å benytte arbeidstakere fra Portugal eller EØS-området, samt en garanti for at ingen av mannskapet mottar lønn under tariffestet lønn. Tariffavtalene gjelder for portugisiske skip i transport til og fra og mellom øyer, og for alle skip (nasjonale og EU) i vanlig frakt og containerfrakt.

Utenlandske ikke-EU skip er ikke nevnt i portugisisk lovgivning om kabotasje.

⁷⁵ The benefits attached to registration of the vessel in the Special Registry include tax privileges applicable to corporate tax of ship owners, exemptions applicable to the personal income tax of seafarers, as well as reduction in Social Security contribution duties.

Oppfatning blant partene og andre

Det kan se ut som om interessen for spørsmål omkring kabotasjereguleringer i Portugal er lav, og det er ikke registrert pågående debatter om temaet.

5.7 Nederland

Juridiske rammebetingelser

WAGA Act (Wet Arbeidsvoorwaarden Grensoverschrijdende Arbeid, loven om arbeidsvilkårene for sysselsetting over landegrenser) har implementert direktiv 96/71/EF (utsendte arbeidstakere). WAGA ble iverksatt den 2. desember 1999 (Stb. 1999, 554). Ifølge nederlandsk rett vil både nasjonale minstelønnsreguleringer og rett til feriepenger gjelde for arbeidstakere utsendt til Nederland. Allmenngjorte tariffavtaler gjelder for alle som arbeider innenfor tariffavtalens område, og kan dermed nedfelle bedre vilkår.

WAGA dekker alle ansatte som jobber midlertidig i Nederland og hvor arbeidskontrakten er dekket av reguleringer i et annet land.

WAGA gjør, i motsetning til direktiv 96/71/EC, ingen unntak for sjøfolk, så lenge de arbeider i Nederland. Ut fra dette kan det konkluderes at den lovbestemte minstelønnen dekker alle utenlandske sjøfolk som jobber i Nederland.

Minstelønnen er på 1485,60 euro per måned (fra 1. januar 2014) for en fulltidsjobb for ansatte i alderen 23 år og eldre. Minstelønnen øker vanligvis to ganger i året, 1. januar og 1. juli. Endringene er basert på utviklingen av lønn fastsatt i tariffavtaler.

EU-forordning 3577/92

EU-forordningen medførte ingen endringer i nederlandsk rett. Forordningen er med andre ord gyldig for Nederland slik den ble vedtatt.

Hvem gjelder bestemmelsene for?

Det er ingen forskjeller mellom ulike kategorier av skip eller sjøfolk.⁷⁶

⁷⁶ I 2011 oppstod det en arbeidskonflikt angående tariffavtalen i mudring-sektoren. Ifølge departementet for transport og infrastruktur er mudringsskipene, mens de jobber langs kysten, definert som skip. Dette betyr at ILOs tariffavtaler er gyldige, og antyder at det skal være en minstelønn på 400-550 euro i måneden. På den andre siden hevdet fagforeningene og arbeids- og sosialdepartementet at nederlandsk lov skulle være gjeldende, men arbeidsgiverne nektet å betale den nederlandske minstelønnen.

Er det noen forskjeller for sjøfolk i og utenfor EU/EØS?

Den eneste relevante forskjellen er mellom sjøfolk på havgående fartøy, og sjøfolk på fartøy i kabotasjefart. Minstelønnsloven gjelder ikke for havgående fartøy som ikke har sin hjemmebase (thuishaven) i Nederland. Dette inkluderer fartøy som seiler under nederlandsk flagg, mens som ikke har hjemmebase i Nederland. Med andre ord: hjemmebasen, ikke flagget, er hovedkriteriet (altså om fartøyet vanligvis opererer i nederlandsk territorium).

For alle fartøy i innenriksfart er WAGA-loven gjeldende.

Under hvilke forhold må sjøfolk utenfor EU-området ha oppholdstillatelse?

For sjøfolk fra tredjeland er det ikke nødvendig å ha oppholdstillatelse for å arbeide i kabotasjedrift. Det er midlertid en varslingsplikt knyttet til å ha slike ansatte.

Tiltak for å sikre like lønns- og arbeidsvilkår

Arbeidstilsynet (siden 2012: Inspectorate SZW) er ansvarlig for å kontrollere at regelverket for arbeidstillatelse for tredjelandsborgere, som er sendt fra UWV, blir fulgt. Det er vanlig med inspeksjoner som fokuserer på sektorer hvor underbetaling og ulovlig arbeid er utbredt.

Det er ingen tilgjengelige tall for kabotasjevirkosomhet i Nederland. Et stort problem er at mange tredjelandsborgere jobber i innenriksfart på fartøy registrert i Nederland. Sammenlagt er det 6900 slike fartøy. Fagforeningen for sjøarbeidere, Nautilus, anslår at det er 1000–1500 tredjelands arbeidstakere på disse fartøyene, uten at de har den nødvendige arbeidstillatelsen. Fagforeningen mener også at disse arbeidstakerne får betalt mindre enn den lovbestemte minstelønnen. Det har vært saker hvor arbeidsgivere har fått arbeidstillatelse for sine ansatte under lovnad om å oppfylle sine forpliktelser med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår, uten å innfri disse forpliktelsene. En stor del av disse sjøfolkene kommer fra Filippinene. Det er en lang tradisjon at filippinske og indonesiske sjøfolk arbeider på nederlandske skip, men sjøfolk fra disse nasjonene har nå også begynt å jobbe på innenlandske fartøy, på grunn av mangel på arbeidskraft.

I 2013 utstedte nederlandske tilsynsmyndigheter en bot på nesten 3 millioner euro til et nederlandsk rederi og et firma fra Kypros. Det nederlandske firmaet hadde ansatt 164 arbeidere fra Romania. Disse var i utgangspunktet pliktige til å ha oppholdstillatelse, men rederiet og det kypriotiske selskapet hevdet at dette var tjenesteyting innenfor EU-regelverket om fri flyt av tjenester. Oppholdstillatelse kunne etter deres mening derfor ikke kreves. Ifølge tilsynsmyndighetene var ikke disse arbeidstakerne utsendt til Nederland for å jobbe. De mente arbeidet ble utført fra Nederland gjennom det nederlandse selskapet. Arbeidet hadde dermed ingen tilknytning til Romania. I dette

tilfellet var en arbeidstillatelse nødvendig, og arbeiderne hadde krav på den nederlandske minstelønnen.

Lover og subsidier som beskytter mot internasjonal konkurranse

Per i dag er det ingen kjente subsidier for innenriks sjøfart, bare for sjøgående fartøy.

5.8 Storbritannia

Juridiske rammebetingelser

The Maritime Labour Convention (MLC) 2006 blir gjennomført i britisk rett den 7. august 2014 og erstatter alle eksisterende lover om sjøarbeideres rettigheter. Før den tid har de relevante lovene og reguleringene inkludert:

- Arbeidsforhold: Merchant Shipping Act 1995, Merchant Shipping Regulations 1991
- Lønn: Merchant Shipping Act 1995, Merchant Shipping (Seaman's Wages and Accounts) Regulations 1972, Merchant Shipping (Seaman's Allotments) Regulations 1972
- Arbeidstid og feriepenger: Merchant Shipping Regulations 2002
- Losji: Merchant Shipping Act 1995
- Kost: Merchant Shipping Regulations 1989
- Helse og sikkerhet: Merchant Shipping Act 1995, Merchant Shipping & Fishing Vessels (Health and Safety at Work) Regulations 1997

I det følgende vil nåværende reguleringer bli gjennomgått (altså situasjonen før gjennomføringen av MLC):

Sjøfolks rettigheter omfatter retten til ansettelseskontrakt, kost og losji, og medisinsk behandling. Det skal inngås en skriftlig avtale mellom sjøfolk på britiske skip og sjøfolkene arbeidsgiver. Reguleringen stiller krav både til avtalens form og innhold. Enkelte mindre skip er unntatt fra disse bestemmelsene.

Når det gjelder lønn, skal arbeidstakerne betales månedlig, og arbeidstakerne har rett på lønsslipper.

Alle sjøfolk ansatt på britiske fartøy har rett til lovbestemt nasjonal minstelønn (NMW) selv når fartøyet går i utenriksfart. Fartøy som er dekket av ITF-tariffavtaler, kan bli underlagt andre typer lønnsordninger.

Er det forskjeller for sjøfolk i og utenfor EU/EØS?

Plikten til å betale nasjonal minstelønn gjelder ikke for skip med ikke-britisk flagg i fart mellom havner i Storbritannia og utenlandske havner. Under Equality Act 2010 gjelder imidlertid minstelønnen for sjøfolk som hovedsakelig jobber i Storbritannia. Denne reguleringen gjelder også for EU-borgere. Håndhevelsen av den nasjonale minstelønnen på skip med utenlandske flagg, og med utenlandsk mannskap, skjer i hovedsak via domstolene.

Immigration Rules regulerer tredjelandsborgeres adgang til Storbritannia. I henhold til artikkel 128, vil sjøfolk trenge arbeidstillatelse for å:

- arbeide på ferger som opererer mellom to havner i Storbritannia, inkludert havner i Nord-Irland, men ikke Channel Islands eller Isle of Man,
- arbeide på Ro-Ro-skip (skip hvor rullende last kjøres direkte av og på skipet) mellom havner i Storbritannia,
- arbeide på oppmudringsfartøy som opererer helt eller i stor grad innenfor britiske farvann, eller,
- arbeide på innenlandsk godstrafikk mellom havner i Storbritannia.
- Arbeidstillatelse er derimot ikke nødvendig for følgende tilfeller:
 - o for de som arbeider i fergetjenester til havner utenfor Storbritannia, inkludert havner i Channel Islands og Isle of Man,
 - o for de som arbeider med skip som skal operere ut fra en enkelt britisk havn, men hvor reisen først og fremst foretas utenfor britisk farvann – for eksempel reiser til offshoreinstallasjoner, offshore mudring og dumping-operasjoner,
 - o for underholdere, frisører og andre som strengt tatt ikke er en del av besetningen, som blir med skip for å arbeide i løpet av reisen – de kan bli behandlet som kontrakt-arbeidere og trenger ikke arbeidstillatelse så lenge de forlater Storbritannia ved skipets neste utfart.

Lover og subsidier som beskytter konkurransen

For å forbedre konkurransevnen har den britiske regjeringen iverksatt inntektsfradrag for sjøfolk. Fradraget gjelder både for sjøfolk bosatt i Storbritannia og i andre EØS-land.

I 2000 ble det innført tonnageskatt og gjennomført reformer i skipsregistreringsprosessen. Dette skulle gjøre det mer ettertraktet å registrere seg i det britiske skipsregisteret. Andre bestemmelser inkluderer kompetanseutviklingsprogrammet SmarT,

som siktet på å øke kompetansen til britiske sjøfolk. Dette programmet dekker omtrent 40 prosent av kostnadene for en treårs kadettutdanning.

EU-forordning 3577/92

Storbritannia har en åpen kystpolitikk og tillater kabotasje. Det var derfor ikke nødvendig å endre lovgivningen som følge av EU-forordningen. Viktige bestemmelser om kabotasje omfatter følgende: For «strategiske» skipstyper trenger kapteinen å være av en nasjonalitet tilknyttet Storbritannia, Samveldelandene, EØS eller NATO. For andre skip er det ingen nasjonalitetskrav. Lovgivningen stiller derimot krav til nasjonaliteten til de som eier skipene: Fartøyet må være mer enn 50 prosent eid av borgere eller av virksomheter innlemmet i EU eller britisk oversjøisk territorium.

Oppfatninger blant partene og andre

Fagforeninger (som RMT og Nautilus International) prioriterer de følgende områdene:

- Opplæring for å øke antallet britiske sjøfolk og dermed øke kompetansenivået i den maritime næringen, samtidig som det skal opprettholde kapasiteten og sikkerheten i den maritime sektor.
- Lønnsdiskriminering: Forbedringer i arbeidsmarkedsregulering som er nødvendig for å hindre lav lønn og fallende sysselsetting for den britiske besetningen i sektoren. Andre områder som ifølge fagforeningene også burde ses nærmere på, er forskjellene mellom britiske og ikke-britiske sjøfolk når det gjelder lønn, skattefradrag og arbeidstillatelse.
- Regulering: Reduksjoner i budsjettet til Maritime and Coastguard Agency som kan undergrave deres kapasitet til å håndheve ansettelsesforhold og miljøreguleringer, inkludert ILO/IMO-vedtak og europeiske lover.

Den britiske regjeringen og arbeidsgivere/arbeidsgiverorganisasjoner prioriterer handlinger rettet mot å forbedre konkurransevnen i den maritime sektor.

5.9 Brasil

Juridiske rammebetingelser

I Brasil er arbeidsforholdene til sjøs regulert av den nasjonale arbeidsmiljøloven.⁷⁷ Den gjelder for ansatte om bord på kommersielle fartøy, både under brasilianske og utenlandske flagg. Utlendinger som kommer til Brasil for å arbeide under en arbeidsavtale som er etablert av en kabotasjevirkksomhet i Brasil, er underlagt samme arbeidsvilkår som brasilianske arbeidstakere.

Det brasilianske rettssystemet er preget av en regelverksstruktur som er basert på eksplisitte lovtekster (Civil Law tradition). Lovgivningen som regulerer arbeidet og rettighetene til sjøfolk er svært detaljert, og den henger sammen med annen lovgivning – som for eksempel Waterway Traffic Safety Law (LESTA). Denne regulerer aktivitetene til havnemyndighetene, men definerer begreper som også har betydning for arbeidsrettslige reguleringer.

Hovedinnholdet i reguleringene

Det viktigste juridiske rammeverket for sjøfolk er nedfelt i følgende lover:

- Consolidation of Labour Laws: hovedloven for arbeidstakerrettigheter. Loven nedfeller rettigheter for sjøfolk, inkludert ferie, arbeidstid, overtid, hvileperioder, pensjon og tariffavtaler.
- Normas da Autoridade Maritima (NORMAMs): denne loven er vedtatt av den brasilianske marinen og Kyst- og havnedirektoratet, og den setter opp rammeverket for besetningen og driften på brasilianske sjøfartøy.
- Normas Regulamentadoras (NRs): disse reguleringene omfatter helse- og sikkerhetsbestemmelser i offentlige og private virksomheter som er underlagt Consolidation of Labour Laws. Disse normene er utarbeidet av trepartskommisjoner som setter rammene for hver sektor.
 - o Normative Resolution 30 (NR-30), Safety and Health at Waterway Work: denne bestemmelsen gjelder helse og sikkerhet for maritim sektor, og den dekker blant annet aktivitet om bord på skip og plattformer, både under nasjonale og utenlandske flagg.
 - o Normative Resolution 81/2008, 71/2006, og 72/2006 regulerer besetningen på utenlandske fiskebåter, turbåter og utenlandske skip eller plattformer.

⁷⁷ Arbeidsforholdet mellom sjøfolk og rederier er forsterket av artikkel 7 i lov nr. 9.537/97, som fastslår at av- og påstigning av arbeidstakere på skip skal skje i henhold til arbeidskontrakten.

- o Normative Resolution 72/06, som ble vedtatt av National Immigration Council, er også relevant, da den regulerer ansettelsen av utenlandske fagfolk som arbeider på utenlandske fraktskip eller plattformer, og fastsetter minsteandelen av brasilianske arbeidere på utenlandske skip.
- o Normative Resolution 81/08, også vedtatt av National Immigration Council, regulerer konsesjonen for arbeidstillatelser, for midlertidige visumformål, til utlendinger som er del av besetningen på fremmede fiskefartøy eid av brasilianske firmaer.

Arbeidsinspeksjoner i Brasil er utført av Arbeidsdepartementet og Secretariat of Labor Inspection (SIT). I maritim sektor og på havområdene er disse funksjonene utført av National Coordination of Port and Waterway Labor Inspection (CONTIPA) og Regional Coordinations of Port and Waterway Labor Inspection (CORITPAs).

Lovbestemt minstelønn eller allmenngjorte tariffavtaler?

Minstelønnen er framforhandlet av partene, og er basert på arbeidsfunksjon og stilling. Dette innebærer at det er ulike satser for sjefer, sjefsmaskinister, dekksoffiser etc. Det er høy organisasjonsgrad blant brasilianske sjøfolk, og det er vanlig at lønn blir fastsatt ved tariffavtaler. Disse arbeiderne kan være organisert i både nasjonale og statlige fagforeninger. Rederiene er som regel også organisert.

Hvem gjelder bestemmelsene for?

For fartøy med utenlandske flagg som opererer i brasilianske farvann, spesielt i oljeleting, havfiske og turistskip, har National Immigration Council vedtatt noen restriksjoner på bruk av utenlandsk arbeidskraft for å beskytte sysselsettingen av brasilianske arbeidere. Som et resultat av dette må utenlandske sjøfolk på fiskebåter, turbåter og utenlandske skip eller plattformer, få arbeidstillatelse fra Arbeidsdepartementet.

Utenlandske arbeidere om bord på et utenlandsk fartøy eller en plattform, som til vanlig jobber i brasilianske farvann, må ha innreise- og oppholdstillatelse. De som har internasjonale maritime identitetskort i henhold til konvensjonen av International Labor Organisation, konvensjon 108, som Brasil har ratifisert, kan være unntatt oppholdstillatelse hvis:

- De jobber på skip som er på lange ferder, mellom utenlandske og brasilianske havner,
- og hvis skipet har blitt autorisert av ANTAQ for charter i kabotasjevirkosomhet. I det tilfellet ville dette vært grunn til 30 dagers opphold (art. 2, paragraf II av NR 72/06).

Arbeidstillatelse er en forutsetning for å få midlertidig eller permanent oppholdsvisum. Visum for midlertidig bosettelse blir gitt til utenlandske arbeidstakere om bord på utenlandske fartøy eller plattformer for maksimalt to år, og kan bli utvidet. Tillatelsen kan også dekke turistferdsel eller arbeid på cruiseskip i en tidsperiode på mindre enn 180 dager.

Hvorvidt fartøyet må ha et minimum antall brasilianere eller ikke, avhenger av hvor lenge fartøyet oppholder seg i brasiliansk sjøterritorium, samt hvilken fartøystype det er snakk om. Denne regelen har som formål å beskytte det nasjonale arbeidsmarkedet. Utgangspunktet er at dersom fartøyet oppholder seg i brasiliansk sjøterritorium i mer enn 90 dager i sammenheng, må en tredjedel av arbeiderne være brasilianske. Etter 180 dager må halvparten av alle de faste fagfolkene som arbeider om bord være brasilianske, og etter 360 dager må alle være brasilianske. For turskip og utenlandske cruiseskip som oppholder seg mer enn 31 dager i brasiliansk sjøterritorium, må minst 25 prosent av arbeidstakerne være brasilianske.

Nasjonale bedrifter som driver kabotasje i Brasil, må søke om arbeidstillatelse for utenlandske arbeidere på fartøyet. Når de søker om arbeidstillatelse, må det brasilianske firmaet framvise tariffavtaler eller individuelle arbeidskontrakter, for å dokumentere at deres arbeidsstandarder er på samme nivå som de brasilianske (Lov Nr. 6.815/80).

Oppfatning blant organisasjonene og andre

Den brasilianske politiske målsetningen om å beskytte det nasjonale arbeidsmarkedet, ved å tvinge utenlandske fartøy og plattformer til å ansette brasilianske arbeidere, er debattert i Brasil, både av brasilianske og utenlandske aktører. Denne debatten fokuserer hovedsakelig på at manglende kompetanse hos brasilianske sjøarbeidere hindrer effektiviteten i den maritime sektoren.

5.10 USA

Det amerikanske kabotasjesystemet er regulert av The Jones Act. Ifølge landbeskrivelsen fra den amerikanske underleverandøren innebærer reguleringen at arbeidsmarkedet er beskyttet for amerikanske sjøfolk. Dette markedet har vært gjennomregulert, og sjøfolkene har alle vært amerikanske borgere eller beboere. Den amerikanskeide flåten under bekvemmelighetsflagg er derimot relativt uregulert, med unntak fra skip som seiler under ITF-avtaler.

Krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandskregistrerte skip i innenrikstrafikk

Utenlandskregistrerte skip – vanligvis referert til i USA som utenlandskflaggede skip – er utelukket fra å operere i det innenlandske kabotasjeområdet – «the coastwise trades of the United States». I all hovedsak gjelder den amerikanske føderale arbeidsretten for sjøfolk på amerikanskflaggede skip, herunder også minstelønsbestemmelser. Vanligvis er sjøfolk ombord på amerikanskflaggede skip representert av en fagforening og mottar lønn (og annen kompensasjon) på nivåer over minstelønn. I praksis vil lønnen reguleres av tariffavtaler. Tariffavtalene er ikke allmenngjorte. Det vanlige i USA er at avtaler dekker en arbeidsgiver eller en arbeidsplass, og det kan dermed være ulike fagforeninger og avtaler for ulike yrkesgrupper på hvert skip. Men i praksis har shipping blitt fullstendig gjennomorganisert, slik at en allmenngjøring av tariffavtaler uansett ville være overflødig.

Forskjeller for amerikanske og ikke-amerikanske innbyggere?

Alle offiserer med lisens som tjenestegjør på amerikanskflaggede skip må være amerikanske statsborgere. Opp til 25 prosent av ulisensierte sjøfolk på amerikanskflaggede skip kan være bosatte utlendinger, det vil si at de har Green Card.⁷⁸ Med andre ord vil ikke-amerikanske sjømenn trenge oppholdstillatelse.

Nasjonale lover som kan bidra til å styrke konkurranseevnen

Det strenge amerikanske kabotasjesystemet har, ifølge landrapporten, gjort at den amerikanskflaggede flåten har blitt utkonkurrert på flere områder. Flåten har krympet dramatisk, noe som har medført sterkt begrensede jobbmuligheter for sjøfolk. Den amerikanske regjeringen har innført flere subsidier til amerikanske rederier, men skipene deres er likevel ikke konkurransedyktige.

Pågående debatter

Ettersom utenlandske sjøfolk ikke har lov til å være ansatt på amerikanskflaggede skip, og utenlandskflaggede skip ikke er tillatt i innenrikstrafikk, er det ingen pågående diskusjoner i USA om arbeidsvilkår for utenlandske sjøfolk ansatt på utenlandskflaggede skip.

⁷⁸ <http://www.uscis.gov/greencard>

5.11 India

Restriksjoner på kabotasje

Det indiske nasjonale rederiforbundet (INSA) har førsteprioritet med hensyn til å levere kabotasjetjenester i India. Så lenge INSAs medlemmer har tilgjengelige skip, vil ikke tillatelse gis til utenlandskflaggede skip. Hvis INSAs medlemmer ikke har skip tilgjengelige, er det åpent for andre utenlandskflaggede skip å operere uten noen begrensning. Kabotasjereglene forhindrer at utenlandske fartøyer kan frakte last fra en indisk havn til en annen. Derfor blir omtrent 70 prosent av indisk lastefrakt omlastet i andre havner, som Colombo i Sri Lanka, Salalah i Oman og Jebel Ali i De forente arabiske emirater, for så å bli fraktet til forskjellige indiske havner.

Regulering av lønns- og arbeidsbetingelser

Skipsmyndighetene (The Indian Maritime Administration) har ingen minimumsstandard når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for ansatte ombord. Men det finnes avtaler mellom indiske redere, landsorganisasjonen for sjømenn (National Union of Seafarers of India (NUSI)) og Maritime Union i India (MUI) som regulerer dette.

Restriksjoner med hensyn til mannskap på skip som opererer kabotasje. Alle som skal utføre kabotasje må ha en tillatelse fra myndighetene. Det ser ut som om India har noenlunde tilsvarende reguleringer som Brasil med hensyn til bemanning, det vil si at krav til hvilken nasjonalitet besetningen skal ha, henger sammen med hvor lenge de skal drive kabotasje. Der varigheten er mellom 90 og 180 dager, må en tredjedel være indisk og i tillegg ha relevante sertifikater. Der varigheten er over 180 dager, må minst halvparten være indisk. I den grad lisensperioden ikke er sammenhengende, inntreer reguleringen om henholdsvis 90 og 180 dager når den samlede lisensperioden i et kalenderår er lengre enn de nevnte grensene.

Skipsmyndighetene forbeholder seg for øvrig retten til å justere reguleringen for å sikre indiske tonnasjeinteresser, til å øke indisk handel, eller til å opptre i tråd med offentlig interesse eller for grunner som skriftliggjøres.

5.12 Oppsummering av andre lands reguleringer

Tabell 5.2 Oversikt over nasjonal kabotasjeregulering i enkelte land.

Land	Restriksjoner når det gjelder mannskap for å kunne drive kabotasje	Restriksjoner på flaggtilhørighet til skip som skal drive kabotasje	Lønnsreguleringer
Frankrike	En minimumsandel av mannskapet må være borgere av et EU-land eller EØS eller Sveits.	Kun fartøy registrert i Frankrike (nasjonalt register) + under flagg fra EU- /EØS-land	Sjøfolk er omfattet av de samme tariffavtalene som gjelder for sjøfolk ansatt i selskaper i samme sektor etablert i Frankrike. Nasjonal minstelønn er obligatorisk
Spania	Skip (Spania-, EU- eller EØS-flaggede skip) i øykabotasje må ha spansk eller EU-borger som kaptein og styrmann, og minst 50 % av resten av mannskapet må være borgere fra EU eller EØS, bortsett fra i unntaksvis begrunnede tilfeller, etter fullmakt.	For alle kabotasjetjenester er det kun tillatt for fartøy under spansk, EU- eller EØS-flagg.	Spansk lov setter minimumslønn. For regulering av lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjøfolk, henvises det bestemmelsene i EU-forordningen.
Italia	Ingen for kontinental kabotasje (flaggstatsregler gjelder). For kabotasje mellom øyer gjelder vertsstatens regler. Besetningsmedlemmer skal ha EU statsborgerskap, de bør kunne italiensk for å kommunisere med italienske myndigheter. Lønnsnivået bør tilsvare de av gjeldende italiensk tariffavtale.	Muligheten for å utføre kabotasje er begrenset til EU-rederier som bruker skip registrert i et EU-medlemsland og seiler under samme flagg.	Italiensk lønn for skip i øykabotasje og skip under 650 bрт, for øvrige skip følges flaggstatenes reguleringer. Det er ingen krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandsregistrerte skip i innenriksfart.
Danmark	Ingen.	Danmark praktiserer såkalt «åpen» kabotasje, som betyr at de ikke setter begrensninger på flaggtilhørighet..	Utenlandske fartøy kan i prinsippet bli dekket av tariffavtale, hvis skipet reiser eksklusivt mellom danske havner og en avtale blir inngått mellom et fagforbund og et rederi. Men dette skjer sjelden i praksis.
Portugal	I fastlandskabotasje (godsfrakt) må besetningen være EU-borgere, kun i spesielle situasjoner kan ikke-EU-borgere hyres inn.	Portugisiske og EU-borgere har like rettigheter.	Minstelønn for all mannskap er tilsvarende tariffavtaler for skip i det nasjonale registeret. Lovregulert minstelønn for alle skip i fastlandskabotasje (gods).

Nederland	Ingen oppholdstillatelse kreves for ikke-EU-borgere på kabotasjeskip i Nederland.	Nederland tillater kabotasje fra EU-land, uten restriksjoner.	Nederlandsk minstelønn er gjeldende for alle utenlandske sjøarbeidere som jobber i Nederland. Minstelønn er ikke gjeldende for arbeidere på skip som ikke har base i Nederland.
Sverige	Ingen.	Ingen, unntatt når det gjelder fergetrafikk til og fra Gotland, da er det krav om tillatelse.	Utenlandske fartøy omfattes av samme bestemmelser om sjøsikkerhet og arbeidsmiljø som de svenske. Lønns- og arbeidsvilkår reguleres ved kollektive avtaler, det finnes ingen svensk lov om minimumslønn. Svenske arbeidstakerorganisasjoner kan kreve kollektivavtale med det utenlandske rederiet.
Storbritannia	Ingen.	Ingen restriksjoner, men krav til at skipet skal eies (minst 50 %) av UK- eller EU-borger.	Sjøfolk som jobber i Storbritannia skal få minstelønn, uansett hvor skipet er registrert eller hvor de vanligvis bor.
Brasil	Etter 90 dager i Brasil må 1/3 av besetningen være brasilianske, etter 180 dager må 50 % være brasilianske, og etter 360 dager må hele besetningen være brasiliansk.	Utenlandske skip må få tillatelse og være registrert i brasiliansk skipsregister. Skipet må drives av en brasiliansk statsborger eller et brasiliansk rederi.	Reguleres av tariffavtaler.
USA	Alle ansatte må være amerikanske statsborgere. En viss andel innen enkelte yrkesgrupper kan være bosatte utlendinger (som har Green Card).	Amerikansk flagg. Amerikansk bygget.	Reguleres av tariffavtaler.
India	Alle trenger tillatelse fra myndighetene. Krav til hvilken nasjonalitet besetningen skal ha, henger sammen med hvor lenge de skal drive kabotasje.	Det indiske nasjonale rederiforbundet (INSA) har førsteprioritet mht å levere kabotasjetjenester i India. Så lenge INSAs medlemmer har tilgjengelige skip, vil ikke tillatelse gis til utenlandske flaggskip. Hvis INSAs medlemmer ikke har skip tilgjengelige, er det åpent for andre utenlandske flaggskip å operere uten noen begrensning.	Ingen minimumsstandard når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår som er fastsatt av myndighetene. Men det finnes avtaler mellom indiske redere og arbeidstakerorganisasjoner.

Restriksjoner når det gjelder mannskap for å kunne drive kabotasje

Tabellen over viser at det er ulik praktisering av restriksjoner når det gjelder mannskap for å kunne drive kabotasje. Enkelte søreuropeiske land stiller krav om at mannskapet skal være fra EU/EØS. I land utenom Europa stilles krav til nasjonalitet, og jo lengre oppdragsperiode, jo større andel nasjonal besetning kreves. I USA er det krav om amerikansk statsborgerskap eller oppholdstillatelse med Green Card.

Restriksjoner på flaggtilhørighet til skip som skal drive kabotasje

Når det gjelder flaggtilhørighet til skip som skal drive kabotasje, kan det synes som om middelhavslandene har lagt seg på en linje der de krever flaggtilhørighet til eget land, eller til EU-/EØS-området. Nordeuropeiske land har et åpent marked. Landene utenfor Europa stiller strenge krav til flaggtilhørighet og stenger i stor grad utenlandske skip ute.

Lønnsreguleringer i EU-landene

Her er det store variasjoner mellom landene. Noen krever nasjonal minstelønn, mens dette for andre land reguleres i (allmenngjorte) tariffavtaler. I de søreuropeiske landene stilles det i hovedsak krav om en form for minstelønn – også for utenlandskregistrerte skip. I noen av landene er disse kravene begrenset til øykabotasje (og for noen skip under 650 brt i fastlandskabotasje) (Frankrike, Italia og Spania). Dette går enten uttrykkelig fram eller indirekte ved at det henvises til EU-forordningen om maritim kabotasje. I Portugal gjelder minstelønn for all mannskap i henhold til tariffavtaler for skip i det nasjonale registeret. Nasjonal minstelønn gjelder for alle som driver fastlandskabotasje. Reguleringene i Nederland og Storbritannia innebærer at alle ansatte, også på utenlandskregistrerte skip, er omfattet av minstelønnsreguleringer. Det kan likevel være vanskelig å si noe om hvordan disse reguleringene vil tolkes dersom spørsmålet om lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på EU-registrerte skip ble satt på spissen. EU-forordningen vil gjelde også i disse landene, og en mulighet er at bestemmelser om nasjonal minstelønn vil bli tolket innskrenkende hvis de strider mot EU-forordningen.

I Sverige og Danmark er det ingen krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandskregistrerte skip i innenriksfart. Fagforeningene kan imidlertid kreve at det opprettes tariffavtale. Svenske arbeidstakerorganisasjoner kan kreve kollektivavtale med utenlandske rederier, og i USA og i India er det også kollektive avtaler som regulerer lønn.

6 Sammendrag og drøfting

Norge har praktisert en åpen politikk når det gjelder frakt langs norskekysten. Dette innebærer at skip under andre lands flagg har rett til å frakte gods mellom norske havner. De siste årene har en stadig større andel av godset blitt fraktet av utenlandskregistrerte skip. Norske skip kan være registrert enten i NOR- eller i NIS-registeret. Forenklet sagt er NOR et register for skip i norsk innenrikstrafikk og NIS-registeret for skip i utenriksfart. Hovedbildet er at NOR-skipenes andel av det norske innenlandsmarkedet til sjøs er halvert fra 2003 til 2012, fra 62 til 29 prosent. Skip under utenlandsk flagg sto i 2012 for 57 prosent av frakten. I denne gruppen er det både skip under bekvemmelighetsflagg og skip i andre utenlandske registre. NIS-skip hadde i 2012 en andel på 14 prosent av innenriksfrakten.⁷⁹

Norsk rett regulerer lønns- og arbeidsforhold når det gjelder skip i tredjelandregister (for eksempel skip som er registrert under såkalt bekvemmelighetsflagg) der det ikke foreligger bilaterale avtaler som sikrer gjensidig fri trafikk.

[Denne bestemmelsen omfatter skip som har regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner. Utlendingslovens vilkår for oppholdstillatelse er såkalt norske lønns- og arbeidsvilkår. Bestemmelsen gjelder foreløpig ikke transport mellom norsk havn på fastlandet og installasjoner på kontinentalsokkelen. Offentlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår vil altså fortsatt være strengere på NOR-skip som går i trafikk fra norsk havn på fastlandet til installasjon på norsk sokkel, enn på skip i andre registre. Videre er offentlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i kysttrafikken strengere for NOR-skip og skip i tredjelandregister enn for skip i NIS- og EØS-register.] (Kvinge og Ødegård, 2010)

[Utlendingsloven kan ikke benyttes overfor EØS-borgere.⁸⁰ For EØS-borgere vil krav om oppholdstillatelse – med tilhørende norske betingelser – være en restriksjon på den frie flyten av arbeidskraft, og dermed ulovlig etter EU-retten.] [Dette

⁷⁹ NIS-skip kan i utgangspunktet ikke føre last mellom norske havner, men det finnes unntaksordninger for dette.

⁸⁰ Etter EU-utvidelsene i 2004 og 2007 er det blitt praktisert såkalte overgangsregler. Det betød at arbeidstakere fra de nye EU-landene ikke hadde fri tilgang til det norske arbeidsmarkedet. Borgerne fra ti av disse landene måtte ha arbeidstillatelse for å jobbe i Norge, med krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Overgangsperioden er nå ute, med unntak for Bulgaria og Romania.

gir incitament for norske rederier som ønsker å omgå krav om norske lønns- og arbeidsvilkår til å registrere skip, som skal gå i norsk innenriksfart, i et annet EØS-land. Når skipet er registrert i et annet EØS-land, vil både sjøfolk fra EØS-området og sjøfolk fra tredje land (for eksempel en filippiner ansatt på et skip registrert på Kypros) kunne jobbe i norsk innenriksfart uten å være omfattet av krav om oppholdstillatelse. NOR-registrerte skip og skip registrert i tredje land kan dermed sies å være diskriminert i forhold til EØS-registrerte skip.] (Kvinge og Ødegård, 2010)

Økt konkurranse i det norske markedet kan ha både positive og negative konsekvenser. For arbeidstakerne i sjøfarten vil økt andel utenlandske skip på bekostning av NOR-skip føre til et press på arbeidsplassene. Per i dag har ikke Norge noen regulering som stiller krav til lønns- og arbeidsvilkår på EØS-registrerte skip. Det er ingen lovregulert nasjonal minstelønn i Norge. I andre bransjer med stort innslag av billig utenlandsk arbeidskraft er det tatt i bruk allmenngjorte tariffavtaler for å motvirke lavlønnskonkurranse. Dette er per i dag ikke mulig når det gjelder EØS-skip i norsk innenriksfart. Allmenngjøringsloven gjelder for arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger under norsk flagg, men ikke for mannskap på utenlandske skip i kabotasjefart i Norge. For mannskap på skip utenfor EØS-området stilles det imidlertid krav til oppholdstillatelse for å kunne arbeide på skip i norsk innenriksfart. For at de skal få slik oppholdstillatelse, kreves lønns- og arbeidsvilkår på norsk nivå.

Allmenngjøring av tariffavtaler som per i dag gjelder for NOR-skip, vil innføre like minstevilkår for alle som arbeider på skip i norsk innenriksfart, uavhengig av hvilket land skipene er registrert i. Flaggstaten har som regel rett til å lovregulere forhold om bord. Men i kabotasjetrafikk (skipsfart i indre farvann) gjelder kyststatens lover. Dermed kan Norge lovregulere forhold som omfatter utenlandske skip i kabotasjefart i Norge. Er skipet registrert under andre EØS-staters flagg, står vi derimot ikke like fritt. Transportmarkedet innen EU er liberalisert, og en del av det frie markedet. Dette er regulert gjennom en egen EU-forordning for maritim kabotasje (3577/92). Denne synes å legge visse begrensninger på Norges mulighet til å fastsette regler for fastlandskabotasje, mens Norge står relativt fritt når det gjelder øykabotasje og transport ut til innretninger på kontinentalsokkelen. Transport ut til kontinentalsokkelen skjer imidlertid gjennom internasjonalt farvann. Etter folkerettslige prinsipper kan Norge ha begrenset muligheter til å regulere slik transport.

Forordningen gjelder i alle EU-/EØS-land. En undersøkelse blant et utvalg av land både i og utenfor EU, viser at mange land stiller krav til utenlandske skip. Dette omfatter for enkelte land også krav til minstelønn. Tredjelandene Brasil, USA og India har i liten grad åpnet innenrikstrafikken for utenlandske skip. Se for øvrig oppsummerende tabell i kapittel 5.

Legitim arbeidstakerbeskyttelse eller proteksjonisme?

[Vil tiltak som innebærer krav til likeverdige lønns- og arbeidsvilkår uavhengig av skipets flaggtilhørighet og sjøfolkenes nasjonalitet kunne sies å være proteksjonistiske?

Proteksjonisme er vanligvis forbundet med en stats beskyttelse av innenlands produksjon, for eksempel gjennom tollbarrierer. Det kan også innebære at et land setter i verk tiltak som hindrer arbeidstakere og/eller firmaer fra andre land å ta arbeid eller oppdrag, med mål om å beskytte egne arbeidstakere og/eller virksomhet.⁸¹

Overført til sjøfarten: kan det omtales som proteksjonisme dersom det lokale regelverket medfører at rederne må betale høyere lønninger til utenlandske sjøfolk enn det de ellers ville ha gjort? I diskusjonen om hva som er proteksjonisme synes det for det første viktig å skille mellom graden av mobilitet i de tjenestene som blir produsert. Noen tjenester kan fraktes over lange strekninger (for eksempel er Silja Lines billettbooking plassert i Baltikum), og de kan dermed framstilles der dette koster minst. Produksjon av transporttjenester for det innenlandske markedet må nødvendigvis foregå i Norge. I den grad dette foregår på varig basis blir denne tjenesteproduksjonen en del av – og påvirker konkurransen i – det norske arbeidsmarkedet. Det er da rimelig å forvente at de som yter tjenestene har like lønns- og arbeidsvilkår uavhengig av nasjonalitet, uten at dette kvalifiserer til å skulle omfattes av begrepet «proteksjonisme». For det andre har det siden ILOs opprettelse vært allment akseptert at arbeidskraft ikke er en hvilken som helst vare, og at alle land har rett til å regulere og beskytte arbeidsmarkedet.] (Kvinge og Ødegård, 2010)

⁸¹ Det er i utgangspunktet ikke så lett å skille mellom proteksjonisme i form av handelsbarrierer når det gjelder varer og tjenester, produsert av arbeidere med lavere lønn i et annet land og tiltak som medfører at den samme utenlandske arbeidskraften ikke kan framstille varene og tjenestene i Norge til hjemlandets lønn, men må følge norske lønns- og arbeidsvilkår. Se for eksempel Evju (2009:18–19): «I internasjonal handel er normen at en stat ikke kan forby import av varer og tjenester fra lavkostland. Lavere arbeidskraftkostnader eller dårligere arbeidsforhold i eksportørlandet gir ikke i seg selv rettslig grunnlag for å stenge dets varer og tjenester ute fra mottagerlandets hjemmemarked. Da kan man spørre hvorfor det skal vurderes på en annen måte dersom en eksportør i stedet for å sende sine varer sender sine arbeidstakere til mottagerlandet for å produsere varene eller tjenestene der. Der billigere tjenester kan utføres elektronisk over grensene, blir det enda vanskeligere å fastholde at det er noen vesentlig forskjell mellom disse situasjonene.»

Litteratur

- Alsos, K. & Ødegård, A. M. (2008). Allmenngjøring: Fører det til likeverdige forhold mellom norske og utenlandske arbeidstakere? *Søkelys på arbeidslivet*, 1.
- Eldring, L., Ødegård, A. M., Andersen, R. K., Bråten, M., Nergaard, K. & Alsos, K. (2011). *Evaluering av tiltak mot sosial dumping*. Fafo-rapport 2011:09.
- Kvinge, T. & Ødegård, A. M. (2010). *Hvem kan seile sin egen sjø?* Om statlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart. Fafo-rapport 2010:08. (Rapporten er oversatt til engelsk: Protectionism or legitimate protection? On public regulation of pay and working conditions in Norwegian maritime cabotage. Fafo-rapport 2010:30).

Vedlegg 1

Under følger spørsmålene som ble stilt til underleverandørene.

Juridiske rammebetingelser

Hvilke forskrifter og/eller administrative (myndighetsbestemte) reguleringer regulerer lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i ditt land? (Hvis disse er tilgjengelig på engelsk, vennligst oppgi lenken, eller legg ved disse dokumentene)

Hva er hovedinnholdet i disse forskriftene?

(Når du svarer på dette, vennligst inkluder svar på følgende spørsmål (ikke ment å være uttømmende)

- Er det noen krav til minstelønn for sjøfolk på utenlandskregistrerte skip i innenrikstrafikk? Hvis ja, hva er minstelønnsnivå?
- Er disse basert på lovbestemt minstelønn eller generelt gjeldende kollektive avtaler? (Vennligst oppgi navnet på reguleringsinstrumentet)
- Til hvilke sjøfolk/skip gjelder kravene? (Er det for eksempel forskjeller i forhold til størrelse på skip (tonnasje), flaggstater, hva slags trafikk de opererer, for eksempel til/fra øyer, fastlandstrafikk og så videre?)
- Er EU-regulering 3577/92 implementert i ditt land? Hvis ja, vennligst beskriv hvor disse reglene kan bli funnet og hvilke implikasjoner dette har hatt for nasjonale forskrifter.
- Er det noen forskjeller for sjøfolk som ikke er EU-borgere og/eller som arbeider på skip på ikke-EU-flagg, og de som hører til EU? Hvis ja, kan du utdype?
- Under hvilke forhold trenger (ikke-EU) sjøfolk i kabotasje oppholdstillatelse?

Hvilke nasjonale tiltak finnes i ditt land for å sikre at alle sjøfolk i innenrikstrafikken har like lønns- og arbeidsvilkår?

Finnes det nasjonale lover som kan bidra til å styrke konkurransevnen til innenlandske fartøyer mot kabotasjetrafikk?

Finnes det statlige subsidier som bidrar til konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land, i form av (a) lønnstilskudd til ansatte, eller (b) skattefritak?

II Oppfatninger blant partene i arbeidslivet og andre

Er det noen debatter omkring, og eksempler på handlinger i ditt land vedrørende lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på skip på utenlandske flagg? Hvis ja, vennligst oppgi de viktigste synspunktene til partene som er involvert.

Under vil vi gjengi de nasjonale rapportene, og deretter oppsummerer vi i tråd med spørsmålsstillingene.

Vedlegg 2

Land	Navn	Institusjon	Stilling
Frankrike	Frédéric Turlan	IR Share	Managing Director
Spania	Manuel Alba Fernández	Carlos III University of Madrid	Associate Professor of Law
Italia	Lisa Rustico	Università degli Studi di Milano	Professors Collaborator
Portugal	Reinhard Naumann	Friedrich Ebert Stiftung	Director
Danmark	Sandy Brinck	Oxford Research	Senior Analyst
Nederland	Robbert van het Kaar	Hugo Sinzheimer Institute for Socio-legal research on Labour and Social Security	Senior Researcher
Sverige	Johan Schelin	Stockholm University, Department of Law	Associate Professor
Storbritannia	Christina Niforou	Birmingham Business School	Lecturer
Brasil	Riselia Duarte BezerRA	Independent Researcher	Independent Researcher
USA	Michael N Hansen	Hawaii Shippers Council	President
India	Abdulgani Y. Serang	National Union of Seafarers of India (NUSI)	General Secretary

Det gode liv til sjøs

Utenlandskregistrerte skip står for en stor del av trafikken mellom norske havner. Norge følger internasjonale reguleringer for skipsfart. I denne rapporten gjør vi rede for hvilket handlingsrom Norge har til å regulere lønns- og arbeidsvilkår i innenriksfarten og trafikken på norsk sokkel. I tillegg redegjør vi for reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i noen andre land, i og utenfor EU.



Fafo

Borggata 2B/Postboks 2947 Tøyen
N-0608 Oslo
www.fafo.no

Fafo-rapport 2014:19
ISBN 978-82-324-0112-3
ISSN 0801-6143
Bestillingsnr. 20366