

Finn Arnesen, Hanna Furuseth, Alla Pozdnakova og Henrik Ringbom

Norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel

Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo

19. mai 2019

Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	5
1.1 EMNET	5
1.2 OPPLEGG OG STRUKTUR	5
DEL I – JURIDISK HANDLINGSROM	7
2. HAVRETTE OG ALMINNELIG FOLKERETT	9
2.1 KONKLUSJONER	9
2.2 INNLEDNING	10
2.3 INDRE FARVANN	11
2.4 TERRITORIALFARVANNET	17
2.5 EKSKLUSIV ØKONOMISK SONE.....	20
2.6 KONTINENTALSOKKELEN.....	24
2.7 KRAVET OM RIMELIG TILKNYTNING	26
2.8 SAMMENFATNING.....	30
3. EØS-RETTE	31
3.1 KONKLUSJONER	31
3.2 INNLEDNING	32
3.3 EØS-AVTALENS VIRKEOMRÅDE	32
3.4 FORPLIKTELSER TIL Å SIKRE SJØFOLKS LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR	34
3.5 UTSENDINGS-DIREKTIVET.....	36
3.6 OLJEDIREKTIVET.....	38
3.7 KABOTASJEFORORDNINGEN	39
3.8 ALMINNELIGE REGLER OM FRI BEVEGELIGHET FOR TJENESTER	50
3.9 SAMMENFATNING.....	58
4. ANDRE INTERNASJONALE AVTALER	61
4.1 KONKLUSJONER	61
4.2 INNLEDNING	62
4.3 GATS	62
4.4 BI- OG MULTILATERALE SKIPSFARTS- OG HANDELSAVTALER	72
4.5 SAMMENFATNING.....	73
5. OVERSIKT OVER REGULERINGEN I ANDRE KYSTSTATER	75
5.1 KONKLUSJONER	75
5.2 INNLEDNING	75
5.3 NORGE	76
5.4 DANMARK.....	78
5.5 STORBRITANNIA	78
5.6 SVERIGE.....	79
5.7 FRANKRIKE	80
5.8 AUSTRALIA	81
5.9 CANADA	82
5.10 BRASIL.....	83
5.11 USA	84
5.12 SAMMENFATNING.....	85
DEL II – AKTUELLE VIRKEMIDLER	89

6. AKTUELLE VIRKEMIDLER.....	91
6.1 INNLEDNING	91
6.2 EØS-RETTENS KRAV TIL TRANSPARENS OG GENERELL ANVENDELSE	91
6.3 EGEN LOV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSKE FARVANN	92
6.4 ENDRINGER I SKIPSARBEIDSLOVENS VIRKEOMRÅDE.....	93
6.5 TILPASNINGER I SEKTORSPEISIFIKT REGELVERK.....	94
6.6 ALLMENNGJØRING	94
6.7 KRAV OM OPPHOLDSTILLATELSE FOR UTENLANDSKE SJØFOLK	95
6.8 KRAV I FORBINDELSE MED TILDELING AV KONSESJONER ELLER LØYVE.....	95
6.9 PETROLEUMSVIRKSOMHET OG ANNEN NÆRING PÅ NORSK KONTINENTALSOKKEL	97
6.10 NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR SOM VILKÅR FOR HAVNEADGANG	98
6.11 OFFENTLIGE TJENESTEKJØP OG PÅLEGG TIL RETTSSUBJEKTER UNDERLAGT NORSK JURISDIKSJON	98
6.12 ANBEFALING	99
KILDELISTE	101
LOVGIVNING	101
<i>Traktater.....</i>	<i>101</i>
<i>Direktiver</i>	<i>103</i>
<i>Forordninger.....</i>	<i>106</i>
<i>Norske lover.....</i>	<i>107</i>
<i>Norske forskrifter.....</i>	<i>107</i>
<i>Andre lands lovgivning</i>	<i>108</i>
FORARBEIDER, VEDTAK, RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER	110
<i>Internasjonalt</i>	<i>110</i>
<i>EU/EØS</i>	<i>110</i>
<i>Norsk rett.....</i>	<i>112</i>
<i>Annen nasjonal rett</i>	<i>113</i>
RETTSPRAKSIS	114
<i>ICJ</i>	<i>114</i>
<i>ITLOS.....</i>	<i>114</i>
<i>WTOs tvisteløsningsmekanisme.....</i>	<i>115</i>
<i>EU-domstolen</i>	<i>115</i>
<i>EFTA-domstolen.....</i>	<i>119</i>
<i>Nasjonale domstoler.....</i>	<i>120</i>
LITTERATUR	122
NETTSIDER	129

1. Innledning

1.1 Emnet

Formålet med denne utredningen er å belyse og drøfte mulighetene og utfordringene som er forbundet med å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på utenlandske skip i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel. Utredningen vil se på det juridiske handlingsrommet til å stille slike krav og hvordan slike krav kan utformes.

Det avgrenses mot skip i utenriksfart og fiske- og fangstfartøy. Muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på slike skip vil ikke bli vurdert. Det som vil bli behandlet er mulighetene og utfordringene som er forbundet med å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner og mellom norske havner og installasjoner på sokkelen (kabotasje), samt skip som leverer andre tjenester i norske farvann og på norsk sokkel, i den grad disse ikke går i utenriksfart eller er å regne som fiske- eller fangstfartøy.

Som «norske lønns- og arbeidsvilkår» forstås, som et utgangspunkt, de lønns- og arbeidsvilkår som er fastsatt for sjøfolk i skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven og gjeldende tariffavtaler om bord på skip registrert i NOR. Det forutsettes at samme krav som stilles til utenlandskregistrerte skip også skal stilles til norskregistrerte skip som utfører samme type virksomhet i norske farvann og på norsk sokkel, enten det dreier seg om skip i Norsk ordinært skipsregister (NOR) eller Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

1.2 Opplegg og struktur

Utredningens del I beskriver det juridiske handlingsrommet for å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip. Først redegjøres det for havrettens regulering av norsk jurisdiksjon over utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. Deretter drøftes det hvilke føringer EØS-avtalen legger for muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip. Til slutt redegjøres det for hvordan andre folkerettslige avtaler begrenser handlingsrommet. Avslutningsvis presenteres eksempler på regulering i andre kyststater. I utredningens del II presenteres forslag til hvordan norsk regulering kan utformes.

Utredningen er skrevet på oppdrag fra Norsk sjømannsforbund, basert på det samme mandat som ligger til grunn for de juridiske vurderingene i Wikborg|Rein og Osloeconomics, «Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel», publisert på regjeringens nettsider 6. juni 2019. Utredningen er ført i pennen av forsker Hanna Furusest, i samarbeid med Finn Arnesen, Alla Pozdnakova og Henrik Ringbom. Utredningen ble avlevert 19. mai 2019.

Del I – juridisk handlingsrom

2. Havretten og alminnelig folkerett

2.1 Konklusjoner

I kapitlet drøftes spørsmålet om Norge har jurisdiksjon til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel. I dette inngår både havrettens regulering av kyststaters jurisdiksjon og grenser for jurisdiksjonsutøvelse i alminnelig folkerett.

Drøftelsene viser at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel kan stilles med grunnlag i norsk territorialjurisdiksjon, dvs. adgangen til å stille vilkår for havneadgang og alminnelig lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet. Slike krav kan også stilles med grunnlag i Norges suverene rettigheter i eksklusiv økonomisk sone og på kontinentalsokkelen og eksklusive jurisdiksjon over installasjoner i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen. Flaggstatsprinsippet er ikke til hinder for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord som vilkår for havneadgang eller for å inngå kontrakter med aktører i økonomisk sone og på sokkelen.

Kyststatens jurisdiksjon er likevel begrenset av prinsippet om god tro og forbud mot rettighetsmisbruk, som kommer til uttrykk i havrettskonvensjonens art. 58 (3), art. 78 (2) og art. 300. I tillegg er Norges jurisdiksjon begrenset av alminnelige folkerettslige regler og prinsipper, slik som kravet om at det foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og norsk territorium eller Norges rimelige interesser. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip som vanligvis opptrer i norske farvann og på norsk sokkel vil trolig ikke gå ut over disse begrensningene.

2.2 Innledning

En grunnleggende forutsetning for at det skal være adgang til å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, er at norske myndigheter har kompetanse til å innføre slik regulering. Statens kompetanse til å regulere fysiske og juridiske personers adferd omtales gjerne som statens «jurisdiksjon».¹ Lovgivningsjurisdiksjon er en stats kompetanse til å gi lover og regler.² Håndhevingsjurisdiksjon er statens kompetanse til å håndheve slike lover og regler, enten ved bruk av utøvende myndighet til f.eks. å borde, gjennomføre eller ta arrest i skip, eller ved domsmyndighet gjennom f.eks. bøtelegging eller fengsling.³

Jurisdiksjon har som hovedregel grunnlag i territoriet eller i nasjonalitet.⁴ Kyststatens jurisdiksjon over utenlandskregistrerte skip bygger på territorialjurisdiksjonen. Den eksisterer imidlertid side om side med flaggstatens jurisdiksjon over skipet, som bygger på havrettskonvensjonens regulering av skipets nasjonalitet.⁵ Utgangspunktet er at kyststaten, i kraft av sin suverenitet, har full jurisdiksjon over landterritoriet, indre farvann og territorialfarvann.⁶ På det åpne hav er derimot utgangspunktet at flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon.⁷ Disse utgangspunktene modereres av havrettskonvensjonens bestemmelser, folkerettslig sedvanerett og alminnelige folkerettslige prinsipper. Det er disse nyansene som vil bli gjennomgått i det følgende.

Det sies gjerne at havrettskonvensjonens regler om maritim jurisdiksjon bygger på en avveining mellom ønsket om fri bruk av havet og dets ressurser og kyststatens ønske om å regulere den samme bruken.⁸ I spørsmål om regulering av spørsmål knyttet til skip er det særlig hensynet til bruken av havet som transportvei som er av betydning. Dette omtales som hensynet til navigasjonsfrihet.⁹ I havrettskonvensjonen er avveiningen mellom kyststatsjurisdiksjon og navigasjonsfrihet gjennomgående innbakt i selve konvensjonsteksten.¹⁰ Dette er gjort ved at konvensjonen fordeler jurisdiksjonen over skip mellom kyststaten på den ene side og skipets registreringsland (flaggstaten) på den annen.

Sentralt for forståelsen av havrettskonvensjonens regler og jurisdiksjon over skip er at hensynet til navigasjonsfrihet først og fremst gjør seg gjeldende for internasjonal skipsfart.¹¹ Dette kommer bl.a. til uttrykk i konvensjonens fortale avsnitt fem og formålet om å «lette internasjonalt samkvem». Hensynene bak en del av de reglene i konvensjonen som

¹ Crawford (2012) s. 456, Staker (2018) s. 289.

² Crawford (2012) s. 456.

³ Crawford (2012) s. 456, Nelson (2010) avsn. 1.

⁴ Crawford (2012) s. 458–464, Helmersen (2014) s. 91-99. Ruud og Ulfstein (2018) s.140 bruker begrepene «territorialhøyhet» og «personalhøyhet».

⁵ Havrettskonvensjonen art. 91.

⁶ Havrettskonvensjonen art. 2.

⁷ Havrettskonvensjonen art. 92.

⁸ Havrettskonvensjonens fortale avsn. 5, Ruud og Ulfstein (2018) s. 150, Rothwell og Stephens (2016) s. 3, se også Tanaka (2015) s. 16–19.

⁹ Hoffmann (2011) avsn. 1–3, Rothwell og Stephens (2016) s. 220, Lagoni (2017) s. 11 avsn. 28.

¹⁰ Rothwell og Stephens (2016) s. 13-14.

¹¹ Lagoni (2017) s. 11 avsn. 28, havrettskonvensjonens fortale avsn. 5, havrettskonvensjonen art. 58 (1) og art. 87 (1).

er ment å fremme navigasjonsfriheten, gjør seg derfor ikke gjeldende med samme tyngde når det er kabotasjefart og annen bruk av skip i tilknytning til virksomhet på sokkelen og i økonomisk sone som reguleres. Havrettskonvensjonen kommer like fullt til anvendelse, idet konvensjonen verken har noen virkeområdebestemmelse eller aktivt avgrenser mot slike former for skipsfart.

Havrettskonvensjonen regulerer kyststatens jurisdiksjon over skip ved at den deler inn havet i ulike maritime soner der kyststatens jurisdiksjon vil variere, avhengig av hvor skipet befinner seg. Havrettskonvensjonen legger ingen føringer for kyststatens jurisdiksjon på land og i indre farvann.¹² Fra territorialfarvannet og utover blir jurisdiksjonen stadig mer begrenset.¹³ Der kyststatens jurisdiksjon er begrenset, vil det i spørsmål om regulering av lønns- og arbeidsvilkår på skip være flaggstaten som har jurisdiksjon.¹⁴ Reglene om flaggstatens jurisdiksjon er inntatt i havrettskonvensjonens del VII om det åpne hav. Det er likevel antatt i teorien og i praksis at flaggstaten har jurisdiksjon over skipet også når det befinner seg i andre maritime soner.¹⁵

I det følgende behandles rekkevidden av norsk jurisdiksjon i de ulike jurisdiksjonsområdene og betydningen dette har for muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip. Jurisdiksjonsområdene som gjennomgår er indre farvann, territorialfarvann, eksklusiv økonomisk sone og kontinentalsokkelen.

2.3 Indre farvann

Indre farvann er, i likhet med kyststatens landterritorium, undergitt kyststatens fulle suverenitet og jurisdiksjon.¹⁶ Kyststaten har tilsvarende full suverenitet og tilhørende jurisdiksjon i havner.¹⁷ Dette innebærer for det første at kyststaten kan regulere skip som befinner seg i havn. For det andre kan kyststaten nekte utenlandske skip å anløpe havn, samt stille vilkår for havneanløp. Begge disse sidene av kyststatens jurisdiksjon vil bli behandlet i det følgende.

For skip som befinner seg i havn, er utgangspunktet at kyststaten kan velge å la nasjonal lovgivning gjelde for disse, inkludert gods og personer om bord, og at denne lovgivningen også kan håndheves.¹⁸ Kyststatens jurisdiksjon over skip som befinner seg i kyststatens havner og indre farvann er noe begrenset overfor skip som ikke befinner seg der frivillig på grunn av «force majeure» eller «distress»-situasjoner.¹⁹ For skip som befinner seg frivillig i havn, har kyststaten i utgangspunktet full jurisdiksjon.

¹² Havrettskonvensjonen art. 2, Rothwell og Stephens (2016) s. 56-57.

¹³ Se f.eks. havrettskonvensjonen art. 17, art. 33 og art. 56.

¹⁴ Ringbom (2015) s. 116.

¹⁵ Ringbom (2015) s. 116.

¹⁶ Havrettskonvensjonen art. 2.

¹⁷ Havrettskonvensjon art. 8 jf. 5 jf. 11. Se også Panama mot Italia avsn. 221.

¹⁸ Marten (2014) s. 25, note 116 med videre henvisninger. Se også havrettskonvensjonen art. 2.

¹⁹ Churchill og Lowe (1999) s. 68 og Jessup (1927) s. 194–208. For skip i kabotasje er dette unntaket av mindre betydning, ettersom det å oppsøke havn er en forutsetning for å drive kabotasjefart. Spørsmål om immunitet gjelder først og fremst statsskip og krigsskip (og ikke skip i kommersiell trafikk) og vil derfor ikke bli behandlet i denne framstillingen, se Churchill og Lowe (1999) s. 65 og 98.

Et skips interne forhold nevnes ofte som en mulig grense for kyststatens jurisdiksjon over skip som befinner seg i havn.²⁰ Kyststater vil ofte avstå fra å regulere såkalt «interne forhold» om bord på utenlandskregistrerte skip, dvs. forhold ved skipet som anses som rent interne og som ikke berører havnestatens interesser.²¹ Praksisen med å avstå fra å håndheve nasjonal lovgivning i saker om interne forhold har sammenheng med at utenlandskflaggede skip allerede er underlagt både flaggstatens lovgivning og et system for håndheving av denne lovgivningen gjennom flaggstatens jurisdiksjon.²² Det er en viss uenighet i juridisk teori om hvorvidt havnestater er forpliktet til å avstå fra å utøve jurisdiksjon over skipets interne forhold.²³ Det er enighet om at stater *har* jurisdiksjon over utenlandske skip i havn.²⁴ Uenigheten knytter seg til hvor langt denne jurisdiksjonen rekker.²⁵ Et skille kan trekkes mellom den angloamerikanske tilnærmingen og den franske. Den angloamerikanske tilnærmingen går ut på at havnestaten har komplett jurisdiksjon over utenlandske skip i havn, men at den kan velge å la være å utøve den.²⁶ Den franske tilnærmingen innebærer på sin side at havnestaten ikke har jurisdiksjon over rent interne forhold på utenlandske skip i havn, med mindre den blir bedt om assistanse eller hendelser om bord forstyrrer havnefreden.²⁷

²⁰ Ringbom (2015) s. 123–127, Marten (2015) s. 115–117, Marten (2014) s. 28–31, Churchill og Lowe (1999) s. 65–69, se også Fleischer (2005) s. 110.

²¹ Molenaar (2014) avsn. 12, Fleischer (2005) s. 110.

²² Churchill og Lowe (1999) s. 65–66.

²³ I en betenkning, skrevet på oppdrag for Norges Rederiforbund, angående regulering av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandskregistrerte supplyskip på kontinentalsokkelen, skriver Proelss at «under customary law all matters relevant to the “peace of the ship” (such as, e.g., employment standards) continue to be governed by the legislation of the flag State even while the vessel is in the internal waters of another State» (Proelss (2009) s. 8). Se også Boyle (1998) s. 4, sitert i Marten (2014) s. 193 ved note 187 og i Molenaar m.fl. (2008) s. 103–104. På motsatt side står bl.a. Charteris (1920–1921) s. 46, Jessup (1927) s. 191–194 og 236, Fleischer (2005) s. 110, Molenaar m.fl. (2008) s. 104–105, Shaw (2017) s. 413, Ringbom (2015) s. 125–126, Marten (2014) s. 31 og s. 193–195, Marten (2015) s. 116, Rothwell og Stephens (2016) s. 58–59, og Ruud og Ulfstein (2018) s. 154.

²⁴ Marten (2014) s. 28.

²⁵ Marten (2014) s. 28.

²⁶ Churchill og Lowe (1999) s. 66. Se f.eks. *Cunard Steamship Co., Ltd. v. Mellon*, 262 U.S. 100 (1923), som gjaldt anvendelse av den amerikanske forbudslovgivningen overfor skip i havn. Se også *Lauritzen v. Larsen* 345 U.S. 571 (1953), *McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras* 372 U.S. 10 (1963) og *Incres Steamship Co. Ltd. v. International Maritime Workers’ Union* 372 U.S. 24 (1963), som alle gjaldt anvendelse av amerikansk arbeidslovgivning overfor utenlandske sjøfolk (nevnt i Ringbom (2015) s. 125 note 34).

²⁷ Churchill og Lowe (1999) s. 66–67, Marten (2014) s. 29. Se *Avis du Conseil d’État sur la Compétence en matière de Délits commis, à bord des Vaisseaux neutres, dans les Ports et Rades de France* (1806) avsn. 4–7. Conseil d’États syn i denne saken har siden blitt lagt til grunn i fransk praksis, selv om havnestatens jurisdiksjon ble noe utvidet overfor mer alvorlige forbrytelser, som drap, senere på 1800-tallet (se Cour de Cassations avgjørelse *Jally/Tempest* (1859), behandlet i Charteris (1920–1921) s. 53). Uttalelsen fra Conseil d’État er også tatt til inntekt for at det gjelder en regel i folkerettslig sedvanerett med samme innhold (se Francioni (1975) s. 30 note 8). Charteris påpeker imidlertid at Frankrike i 1806 var bundet av en konvensjon mellom Frankrike og USA som hadde som formål å fastlegge kyststaters og konsulers jurisdiksjon, og som ga konsulert kompetanse over hendelser som kun foregikk om bord på skipene (Charteris (1920–

Spørsmålet om havnestaten er forpliktet til å avstå fra å regulere såkalt interne forhold om bord på utenlandske skip, beror på om det foreligger en slik regel i folkerettslig sedvanerett.²⁸ Vilkårene for at det foreligger en regel i folkerettslig sedvanerett er at det foreligger konsistent praksis og *opinio juris*.²⁹ Det foreligger en ganske utbredt praksis for at havnestater avstår fra å regulere såkalt interne forhold.³⁰ Dette er imidlertid en følge av at stater som sverger til den angloamerikanske tilnærmingen har vært tilbakeholdne med å ta i bruk jurisdiksjonen, mens man under den franske tilnærmingen har hatt en utvidende forståelse av hva som forstyrrer havnefreden.³¹ De varierende begrunnelsene for praksisen gjør det vanskelig å fastslå om vilkåret om *opinio juris* er oppfylt, idet det er stor forskjell på å mene at man ikke har jurisdiksjon og det å avstå fra å utøve jurisdiksjon man mener at man har.³² Den rådende oppfatningen i juridisk teori er da også at en eventuell begrensning på havnestatens jurisdiksjon over et skips interne forhold ikke følger av folkerettslig sedvanerett, men eventuelt av politiske vurderinger og havnestatens interne rett.³³

Også dersom det skulle foreligge en sedvanerettsregel i tråd med den franske tilnærmingen, vil denne trolig ikke begrense adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskflaggede skip. Årsaken er at slike forhold ikke nødvendigvis er å regne som «interne». Doktrinen om interne forhold bygger grunnleggende sett på en idé om at forhold som ikke berører havnestatens interesser bør overlates til flaggstatens jurisdiksjon.³⁴ Hva som regnes som «interne forhold» og «havnestatens interesser» er i stadig utvikling, og vil dessuten avhenge av de konkrete forholdene.³⁵ Både Ringbom og Marten antar at lønns- og arbeidsvilkår i utgangspunktet regnes som interne forhold.³⁶ Samtidig fastholder de begge at reguleringer som påvirker sikkerheten ikke regnes som interne forhold.³⁷ Marten fastslår at dersom interne forhold-doktrinen skulle utgjøre en folkerettslig regel, vil den uansett ikke være til hinder for de sikkerhets- og miljøstandarder som utgjør

1921) s. 49–50). Konvensjonen og saksforholdet er også beskrevet av amerikansk høyesterett i *Wildenhus' Case* 120 U.S. 1 (1887).

²⁸ Bi- og multilaterale avtaler der Norge kan ha forpliktet seg til å avstå fra å regulere interne forhold på skip vil bli behandlet i framstillingens del 4.4.

²⁹ Vilkårene for folkerettslig sedvanerett er blant annet beskrevet av ICJ i 1969 i kontinentalsokkelsakene Tyskland mot Danmark og Tyskland mot Nederland, avsn. 73–74 og 77.

³⁰ Churchill og Lowe (1999) s. 66–68.

³¹ Churchill og Lowe (1999) s. 66, Jessup (1927) s. 192, Marten (2014) s. 30, Ringbom (2015) s. 124.

³² Francioni (1975) s. 35 argumenterer for at den franske doktrinen heller kan karakteriseres som *spesiell* folkerettslig sedvanerett, idet han anser både vilkåret til konsistent praksis og *opinio juris* for å være oppfylt, men kun for en avgrenset gruppe stater.

³³ *Charteris* (1920–1921) s. 46, Jessup (1927) s. 191–194 og 236, Fleischer (2005) s. 110, Molenaar m.fl. (2008) s. 104–105, Shaw (2017) s. 413, Ringbom (2015) s. 125–126, Marten (2014) s. 31 og s. 193–195, Marten (2015) s. 116, Rothwell og Stephens (2016) s. 58–59, Ruud og Ulfstein (2018) s. 154.

³⁴ Ringbom (2015) s. 123.

³⁵ Molenaar (2014) avsn. 12.

³⁶ Marten (2015) s. 115–116, Ringbom (2015) s. 123–124. Unntak gjøres for arbeidstidsbestemmelser og andre standarder som får direkte følger for sikkerhet til sjøs.

³⁷ Ringbom (2015) s. 124 note 29, Marten (2015) s. 116.

størstedelen av samtidens shippingregulering.³⁸ Standpunktet er ikke kontroversielt. Havnestater har i lang tid regulert forhold knyttet til miljø og sikkerhet om bord på utenlandske skip, også der slike krav ikke følger av internasjonale konvensjoner. Dersom man følger logikken i den franske tilnærmingen, kan det forhold at sikkerhets- og miljøstandarder ikke regnes som interne forhold forklares med at slike forhold nettopp berører havnestatens interesser.³⁹ En tilsvarende tilnærming er mulig for lønns- og arbeidsvilkår.

Lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel berører Norges interesser, både fordi slike forhold om bord kan påvirke sikkerheten til sjøs langs norsk kystlinje og fordi slike skip konkurrerer om oppdrag med havnestatens egne skip og sjøfolk (og i forbindelse med kystkabotasje også med transport på land). I tillegg er Norge som havnestat til en viss grad forpliktet til å utøve jurisdiksjon over slike forhold allerede, gjennom bestemmelser om havnestatskontroll gitt i internasjonale konvensjoner om sjøfolks lønns- og arbeidsvilkår.⁴⁰ En rekke havnestater stiller allerede i dag krav knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskflaggede skip, og da Australia i 2008 åpnet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandskflaggede skip i australske havner, var det få internasjonale protester.⁴¹ Dette kan være en indikasjon på større internasjonal aksept for en mer omfattende havnestatsjurisdiksjon.⁴² En mulig forklaring på dette er at flaggstatens rolle har endret seg slik at tilknytningen mellom flaggstat og skip er løsere i dag enn den har vært tidligere.⁴³ Også dersom det skulle eksistere et forbud i folkerettslig sedvanerett mot regulering av interne forhold på skip, er det derfor gode grunner for å anta at det likevel vil være adgang til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som opererer i norske farvann eller på norsk sokkel eller går kabotasjefart mellom norske havner.

I tillegg til å regulere skip som befinner seg *i* havn, kan kyststaten nekte utenlandske skip å anløpe havn, samt stille vilkår for anløp og opphold. Den rådende oppfatningen i moderne folkerett er at utenlandske skip ikke har noen rett til å anløpe havn.⁴⁴ Dette utgangspunktet har ikke bare kommet til uttrykk i juridisk teori, men er også underbygget av

³⁸ Marten (2015) s. 116.

³⁹ Sml. Churchill og Lowe (1999) s. 67.

⁴⁰ Se omtale i WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 106. Se f.eks. MLC art. V (1), (4) og (6) og regel 5.2 og STCW-konvensjonen art. 8 (4). Se omtale av skipssikkerhetsloven og forskrift om havnestatskontroll i del 1.1.

⁴¹ Marten (2014) s. 195.

⁴² Ringbom (2015) s. 126.

⁴³ Ringbom (2015) s. 127. Avveiningen mellom havnestat og flaggstat behandles grundigere i del 2.7.

⁴⁴ Molenaar m.fl. (2008) s. 25, Molenaar (2014) avsn. 7, Marten (2015) s. 114, Parameswaran (2004) s. 134–140. Unntak gjelder for skip i nød og force majeure-situasjoner, men heller ikke slike skip har en uforbeholden rett til havneadgang, se Molenaar (2014) avsn. 9. Se også Beale (1923) ved note 62: «No such international right exists to navigate harbors and enclosed bays; and as to such waters the territorial law may be extended over foreigners as well as subjects».

statspraksis.⁴⁵ Havnestaten kan dermed nekte utenlandske skip å anløpe havn, og stille vilkår for anløp og opphold.⁴⁶ Et klart uttrykk for dette finner vi blant annet i Nicaragua-saken, der Den internasjonale domstolen (ICJ) uttalte at «[i]t is [...] by virtue of its sovereignty that the coastal State may regulate access to its ports».⁴⁷ Denne siden av havnestatens jurisdiksjon følger ikke eksplisitt av noen traktat, men den er forutsatt i og følger implisitt av flere folkerettslige instrumenter.⁴⁸ I havrettskonvensjonen anerkjennes havnestatsjurisdiksjon implisitt i konvensjonens art. 25 (2), 211 (3) og 255.⁴⁹ For eksempel følger det implisitt av art. 25 (2) at kyststaten kan fastsette vilkår for adgang både til indre farvann og havner utenfor indre farvann.

Adgangen til å stille vilkår for havneanløp har i praksis blitt brukt til å regulere også forhold som foregår utenfor havn og indre farvann, og også langt utenfor territorialfarvannet. Et eksempel er EU-domstolens avgjørelse i sak C-366/10 *Air Transport Association of America*, der EU-domstolen aksepterte havnestatsjurisdiksjon som grunnlag for å la EUs klimavoteregime gjelde for flyvninger mellom EUs medlemsstater og tredjeland.⁵⁰ Et annet eksempel på EUs bruk av havnestatsjurisdiksjon til å regulere forhold utenfor havn er europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/95/EF av 13. desember 1999 om håndheving av bestemmelser om sjøfolks arbeidstid om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet.⁵¹ Etter direktivets art. 1 er medlemsstatene pålagt å «treffe egnede tiltak for at skip som ikke er registrert på deres territorium eller som ikke seiler under deres flagg» overholder en rekke klausuler i avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid inngått mellom Sammen-

⁴⁵ Churchill og Lowe (1999) s. 61, Marten (2014) s. 31–33, Marten (2015) s. 114–115 og Molenaar (2016) avsn. 2.2. Se de La Fayette (1996) s. 5–9 for eksempler på statspraksis. I tidligere tider ble det argumentert for at handelsskip hadde en rett til å anløpe andre staters havner (se omtale av litteratur og praksis i Marten (2014) s. 31–33 og Ringbom (2008) s. 205–208). Spor av denne argumentasjonen er også å finne i nyere litteratur (Rothwell og Stephens (2016) s. 57). I dag er imidlertid den rådende oppfatningen at det ikke gjelder en slik ulovfestet rett til havneanløp.

⁴⁶ Marten (2014) s. 201, Ringbom (2015) s. 119. Denne logikken har blant annet kommet til uttrykk i US Supreme Courts avgjørelse *Patterson v. Bark Eudora* 190 U.S. 169 (1903) på s. 178: «the implied consent to permit them to enter our harbors may be withdrawn, and if this implied consent may be wholly withdrawn, it may be extended upon such terms and conditions as the government sees fit to impose».

⁴⁷ Nicaragua mot USA avsn. 213.

⁴⁸ Se omtale i WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 106. Se f.eks. MLC art. V (1), (4) og (6) og regel 5.2, MARPOL-konvensjonen art. 5 (4) og STCW-konvensjonen art. 8 (4).

⁴⁹ Omtalt i Molenaar m.fl. (2008) s. 31 og Ringbom (2015) s. 117. Se også havrettskonvensjonen art. 218, 219 og 220 (1), som tillegger havnestaten plikter og rettigheter til å utøve håndhevelsesjurisdiksjon i særlige tilfeller knyttet til miljøhensyn.

⁵⁰ C-366/10 *Air Transport Association of America* avsn. 124–126. Se også sak C-286/90 *Diva*, der et EU-domstolen fant at et EU-rettslig forbud mot å transportere og oppbevare laks fanget i Nord-atlanteren kunne håndheves overfor et panamaregistrert fartøy. Begrunnelsen var at skip som befinner seg i medlemsstatens havner «i prinsippet fuldt ut er undergivet den pågældende stats jurisdiktion» (avsn. 29).

⁵¹ Direktivet er tatt inn i vedlegg XIII til EØS-avtalen.

slutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union (FST).⁵² Direktivet implementerte ILO-konvensjon 180 om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip, men denne var på tidspunktet for implementering ennå ikke trådt i kraft, og ratifisert av svært få.

Ved regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip i kabotasjefart kan havnestatsjurisdiksjonen virke sammen med kyststaters rett til å regulere maritim kabotasje, som har grunnlag i retten til å forbeholde kysttrafikken for nasjonale skip. Kyststaters rett til å regulere maritim kabotasje har lenge vært anerkjent i alminnelig folkerett.⁵³ Retten til kabotasjeregulering ble i 1898 formulert av Institut de Droit international (Folkerettsinstituttet) som en regel om at staten har rett til å forbeholde deler av skipsfarten for sine egne borgere.⁵⁴ Regelen innebærer at kyststaten har rett til å forbeholde kysttrafikken for nasjonale skip.⁵⁵ Ut fra en fra det mer til det mindre-tankegang er det da nærliggende å trekke konklusjonen at kyststaten også kan stille vilkår for å gi utenlandske skip adgang til å konkurrere i kysttrafikkmarkedet.⁵⁶ Også nyere statspraksis tilsier at kyststater har rett til å regulere maritim kabotasje, idet kyststatsregulering av kabotasjefart er svært utbredt også i dag. 91 av FNs medlemsstater begrenser i dag utenlandskregistrerte skips adgang til kabotasjemarkedet, og 80% av verdens kystlinje er omfattet av slik regulering.⁵⁷ Australias Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act er et eksempel på at deltakelse i kabotasjefarten gjøres betinget av særskilt tillatelse, og der slik tillatelse også innebærer at utenlandske skip omfattes av australsk arbeidsmiljølovgivning.⁵⁸ Både havnestatsjurisdiksjon og retten til å regulere kabotasje bygger på statens territorialjurisdiksjon.⁵⁹ Mens havnestatsjurisdiksjonen bygger på skipets opphold i eller ønske om adgang til havna, omfatter imidlertid retten til å regulere kabotasje i utgangspunktet hele skipets reise fra havn til havn, også dersom skipet beveger seg utenfor territorialfarvannet, slik tilfellet er for kabotasje til og fra installasjoner på kontinentalsokkelen (sokkelkabotasje).⁶⁰ Retten til å regulere kabotasje kan på denne måten rettferdiggjøre en mer ekspansiv tilnærming til retten til å stille

⁵² Direktiv 1999/95/EF art. 1 (2). Se også mål nr. M 8471-03 Miljönämnden i Helsingborgs kommun vs. HH-Ferries AB m.fl., avsn. 19-20, der den svenske Miljööverdomstolen fant at Helsingborg havns krav om at skip måtte være utstyrt med en spesiell type katalysatorer («selektiv katalytisk avgasrening») for å redusere nitrogenutslipp ikke var i strid med folkeretten, selv om slike krav ikke var fastsatt av IMO (omtalt i Ringbom (2015) s. 122 note 28).

⁵³ Molenaar m.fl. (2008) s. 106, Marten (2014) s. 199.

⁵⁴ «L'Etat comme souverain a le droit [...] [d]e réserver pour ses nationaux certaines branches de commerce, d'industrie ou de navigation», jf. Folkerettsinstituttet (1898) art. 5 (1) og (3).

⁵⁵ Marten (2014) s. 200.

⁵⁶ Marten (2014) s. 201, Ringbom (2015) s. 147-148.

⁵⁷ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 10.

⁵⁸ Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 part. 4 division 2 subdivision A. Se omtale i Marten (2014) s. 176. Fair Work Regulations 2009 Chapter 1 part 1-3 Division 3 1.15B, 1.15D og 1.15E. Se også Canadas Coasting Trade Act og Immigration and Refugee Protection Regulations Section 203(3) d), omtalt i del 5.9.

⁵⁹ Marten (2014) s. 200 med henvisning til Lane (1985) s. 61.

⁶⁰ Lane (1985) s. 61 skriver at denne retten også omfatter kabotasje mellom kolonimakter og kolonier.

vilkår for havneadgang og dermed en videre havnestatsjurisdiksjon.⁶¹ Kyststatens vide diskresjon ved utøvelsen av havnestatsjurisdiksjon blir på denne måten om mulig enda videre i spørsmål om regulering av kabotasje.⁶²

Adgangen til å regulere skip som befinner seg i indre farvann og adgangen til å stille vilkår for havneadgang kan i prinsippet brukes til å regulere forhold som foregår langt utenfor indre farvann. Norsk jurisdiksjon i havner og indre farvann gir dermed grunnlag for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip også når de befinner seg i andre norske farvann og på norsk kontinentalsokkel, så lenge skipene er innom norsk havn eller indre farvann. Kyststaten må likevel utøve sin jurisdiksjon i tråd med forbudet mot misbruk av rettigheter i havrettskonvensjonens art. 300.⁶³ I tillegg må kyststaten holde seg innenfor krav i alminnelig folkerett.⁶⁴ Rekkevidden av kyststatens jurisdiksjon vil dermed til en viss grad også bero på mer alminnelige rimelighetsbetraktninger og avveininger mellom kyststatens og andre staters tilknytning til forholdet som reguleres. Utgangspunktene for en slik vurdering vil bli skissert i del 2.7.

2.4 Territorialfarvannet

Territorialfarvannet er i utgangspunktet underlagt kyststatens suverenitet.⁶⁵ Kyststatens suverenitet i territorialfarvannet skal imidlertid utøves i henhold til havrettskonvensjonens bestemmelser og andre folkerettsregler.⁶⁶ Dette innebærer bl.a. at kyststatens jurisdiksjon er begrenset overfor skip i uskyldig gjennomfart.⁶⁷ Havrettskonvensjonens art. 17 om uskyldig gjennomfart fastsetter at alle staters skip har rett til uskyldig gjennomfart gjennom andre staters territorialfarvann.⁶⁸ Uskyldig gjennomfart er definert i havrettskonvensjonen art. 18 og 19. Betydningen av uttrykket gjennomfart er utdypet i art. 18:

Med gjennomfart menes seilas gjennom sjøterritoriet for det formål å

- a) krysse sjøterritoriet uten å gå inn i indre farvann eller anløpe en red eller et havneanlegg utenfor indre farvann, eller
- b) seile inn i eller ut fra indre farvann eller anløpe en slik red eller et slikt havneanlegg.⁶⁹

⁶¹ Marten (2014) s. 201, Ringbom (2015) s. 147–148.

⁶² Sml. Molenaar (2014) avsn. 7, Molenaar m.fl. (2008) s. 106.

⁶³ Panama mot Italia avsn. 240 flg.

⁶⁴ Havrettskonvensjonens fortale avsn. 9.

⁶⁵ Havrettskonvensjonen art. 2 (1).

⁶⁶ Havrettskonvensjonen art. 2 (3).

⁶⁷ Havrettskonvensjonen art. 2 og art. 17. Molenaar m.fl. (2008) s. 29, NOU 2012: 18 s. 95.

⁶⁸ Havrettskonvensjonen art. 17. I ICJs avgjørelse i Nicaragua mot USA avsn. 214 framgår det at bestemmelsen er en kodifisering av gjeldende folkerettslig sedvanerett.

⁶⁹ Havrettskonvensjonen art. 18 (1). Uttrykkene «sjøterritoriet» og «territorialfarvannet» brukes i denne framstillingen som synonymer. I den autentiske engelskspråklige versjonen av havrettskonvensjonen, brukes uttrykket «territorial sea».

Overfor skip i territorialfarvannet som ikke er i uskyldig gjennomfart, enten fordi de ikke er på vei «gjennom» sjøterritoriet, eller fordi gjennomfarten ikke er uskyldig, har kyststaten full jurisdiksjon.⁷⁰ Kyststatens jurisdiksjon over slike skip er ikke begrenset i havrettskonvensjonen, annet enn at også slik jurisdiksjonsutøvelse selvfølgelig må holde seg innenfor kravet om god tro og forbudet om rettighetsmisbruk i art. 300.⁷¹ Det følger av art. 25 (1) at kyststaten kan treffe nødvendige tiltak for å hindre gjennomfart som ikke er uskyldig.⁷²

Reglene om uskyldig gjennomfart omfatter etter sin ordlyd også de formene for skipsfart denne utredningen omhandler, forutsatt at skipet beveger seg «gjennom» territorialfarvannet. Årsaken er at det ikke er et vilkår i art. 18 at «seilas gjennom sjøterritoriet» kun skjer én gang eller som ledd i internasjonal skipsfart.⁷³ Det er likevel et sentralt poeng at *hensynene* bak prinsippet om uskyldig gjennomfart, særlig hensynet til navigasjonsfrihet,⁷⁴ ikke gjør seg gjeldende med samme tyngde for slik trafikk som for internasjonal skipsfart. Dette kan tilsi at reglene om uskyldig gjennomfart, i den grad de etter sin ordlyd begrenser kyststatens handlingsrom for regulering av ikke-internasjonal skipsfart, ikke bør gis en vid tolkning.⁷⁵

Det følger av art. 21 (1) at kyststaten kan vedta lovgivning med virkning for skip i uskyldig gjennomfart med hensyn til navigasjon, ressursutnyttelse, forurensning, forskning og brudd på kyststatens lovgivning om toll, skatt, innvandring eller helse, så lenge dette gjøres i samsvar med havrettskonvensjonens bestemmelser og andre folkerettslige regler.⁷⁶ Slike regler kan imidlertid ikke «få anvendelse på fremmede skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr», «med mindre de gjennomfører allment godtatte internasjonale regler eller standarder».⁷⁷

For lovgivning som ikke regulerer forhold som er opplistet i art. 21 (1), er det noe uklart ut fra havrettskonvensjonens bestemmelser hvor langt kyststatens jurisdiksjon rekker.

⁷⁰ Havrettskonvensjonen art. 2.

⁷¹ Havrettskonvensjonen art. 18 og 19. Se Churchill og Lowe s. 95.

⁷² Havrettskonvensjonen art. 25 (1).

⁷³ Havrettskonvensjonen art. 18 (1). Se i denne retning Marten (2014) s. 186, som tar til orde for at reglene om uskyldig gjennomfart omfatter kabotasje, idet ordlyden i havrettskonvensjonens definisjon av uskyldig gjennomfart kan forstås slik at den også omfatter bevegelse fra en havn til en annen i samme stat.

⁷⁴ Lagoni (2017) s. 11 avsn. 28, havrettskonvensjonens fortale avsn. 5, havrettskonvensjonen art. 58 (1) og art. 87 (1).

⁷⁵ Jf. Wien-konvensjonen om traktatretten (VCLT) art. 31 (1), om at traktater skal tolkes i lys av deres «object and purpose». Norge er ikke part i VCLT, men prinsippene i VCLT art. 31 og 32 er antatt å gi uttrykk for folkerettslig sedvanerett. Se f.eks. eksempel ICJs avgjørelse i saken Costa Rica mot Nicaragua avsn. 47 med videre henvisninger og Nicaragua mot Colombia avsn. 35.

⁷⁶ Havrettskonvensjonen art. 21 (1).

⁷⁷ Havrettskonvensjonen art. 21 (2). Eksempler på slike standarder er den internasjonale konvensjon om sikkerhet og menneskeliv til sjøs (SOLAS), den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) og den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW), som alle hører inn under den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO). Også standarder utarbeidet av den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) kan være omfattet, som konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår – ILO 186 (MLC). Se diskusjon i Barnes (2017) s. 206–208.

Churchill og Lowe tar til orde for at kyststaten, i kraft av sin suverenitet, har full jurisdiksjon til å la annen lovgivning enn den som gjelder forhold opplistet i art. 21 (1) komme til anvendelse overfor utenlandskregistrerte skip i uskyldig gjennomfart.⁷⁸ Begrunnelsen er bl.a. at kyststatens håndhevingsjurisdiksjon ser ut til å være i behold også overfor skip i uskyldig gjennomfart, noe som tilsier at også alminnelig lovgivningsjurisdiksjon er i behold.⁷⁹ Ruud og Ulfstein fremholder at kyststatens suverenitet i territorialfarvannet tilsier at kyststaten, i fravær av spesielle begrensninger på denne, også har «lovgivningskompetanse for andre forhold enn gjennomfarten overfor skip som er i uskyldig gjennomfart».⁸⁰ Barnes tar på sin side til orde for at kyststatens jurisdiksjon kun omfatter adgangen til å innføre slik regulering som er opplistet i art. 21.⁸¹

Ettersom territorialfarvannet i utgangspunktet er underlagt kyststatens suverenitet, og dette utgangspunktet ikke er uttrykkelig begrenset i havrettskonvensjonens bestemmelser, er det gode grunner for å anta at kyststaten har store deler av lovgivningsjurisdiksjonen i behold også overfor skip i uskyldig gjennomfart. For adgangen til å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip på vei til eller fra norske havner, er spørsmålet om kyststatens lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet av begrenset betydning. Årsaken er at en eventuell begrensning av kyststatens lovgivningsjurisdiksjon overfor skip i uskyldig gjennomfart ikke griper inn i kyststatens adgang til å stille vilkår for havneadgang. Det følger nemlig av art. 25 (2) at kyststaten kan treffe nødvendige tiltak for å hindre brudd på de vilkår kyststaten har fastsatt for å gi skip adgang til indre farvann eller havneanlegg utenfor indre farvann.⁸² Kyststaten har dermed samme håndhevingsjurisdiksjon overfor slike skip, som ellers utøver retten til uskyldig gjennomfart, men som bryter med kyststatens vilkår for havneadgang, som overfor skip som ikke er i uskyldig gjennomfart.⁸³ Dette tilsier at selv om kyststatens lovgivningsjurisdiksjon skulle være begrenset, slik den i alle fall er for lovgivning som opplistet i art. 21, har kyststaten i alle fall en viss lovgivningsjurisdiksjon i behold også overfor skip som er i gjennomfart og som «ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhet», slik dette er forstått i art. 19 (1) jf. (2), så lenge denne lovgivningen utformes som vilkår for havneadgang.

Kyststatens jurisdiksjonsutøvelse overfor skip i territorialfarvannet må holde seg innenfor havrettskonvensjonens øvrige begrensninger og de grenser som følger av alminnelig folkerett. Det følger av art. 24 at kyststaten ikke kan hindre utenlandskregistrerte skips uskyldige gjennomfart gjennom kyststatens territorialfarvann, med mindre dette gjøres i samsvar med havrettskonvensjonen, og kyststaten må særlig avstå fra å «gi fremmede skip pålegg som i praksis har den virkning at retten til uskyldig gjennomfart nektes eller svekkes». Kyststaten kan heller ikke «formelt eller reelt [...] diskriminere en bestemt stats skip eller skip som fører last til, fra eller på vegne av en bestemt stat».⁸⁴ Bestemmelsen kan

⁷⁸ Churchill og Lowe (1999) s. 95.

⁷⁹ Churchill og Lowe (1999) s. 95, med henvisning til havrettskonvensjonen art. 27.

⁸⁰ Ruud og Ulfstein (2018) s. 156.

⁸¹ Barnes (2017) s. 201.

⁸² Havrettskonvensjonen art. 25 (2).

⁸³ Se i samme retning Barnes (2017) s. 225.

⁸⁴ Havrettskonvensjonen art. 24.

forstås som et konkret uttrykk for forbudet mot rettighetsmisbruk i havrettskonvensjonen art. 300.⁸⁵ Dette innebærer at det også ved tilsynelatende legitim jurisdiksjonsutøvelse må foretas en konkret rimelighetsvurdering av kyststatens tiltak. Utgangspunktene for en mer alminnelig rimelighetsvurdering vil bli skissert i del 2.7.

2.5 Eksklusiv økonomisk sone

Utenfor territorialfarvannet er hovedregelen at flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon over skipet. Hovedregelen om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon følger av havrettskonvensjonens art. 92. Bestemmelsen er inntatt i havrettskonvensjonens del VII om det åpne hav og gjelder også etter sin ordlyd kun på det åpne hav. Det følger imidlertid av havrettskonvensjonens art. 58 (2) at alminnelige bestemmelser om det åpne hav i art. 88 til 115 også gjelder i eksklusiv økonomisk sone «i den grad de ikke er uforenlige med [konvensjonens del V om eksklusiv økonomisk sone]».⁸⁶ Det må derfor antas at art. 92 om flaggstatens eksklusive jurisdiksjon over skip på det åpne hav i utgangspunktet også gjelder i eksklusiv økonomisk sone.

Samtidig følger det av havrettskonvensjonens art. 56 og 60 at kyststaten har suverene rettigheter over ressurser og eksklusiv jurisdiksjon over installasjoner i eksklusiv økonomisk sone. I det følgende redegjøres det først for hvordan disse sidene av kyststatens jurisdiksjon kan danne grunnlag for å stille krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i eksklusiv økonomisk sone. Deretter drøftes hvordan utgangspunktet om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon utenfor territorialfarvannet begrenser kyststatens adgang til å regulere slike forhold, både der slike reguleringer innføres med grunnlag i kyststatens jurisdiksjon over havner, indre farvann eller territorialfarvann, og der jurisdiksjonsgrunnlaget er kyststatens suverene rettigheter i eksklusiv økonomisk sone etter havrettskonvensjonens art. 57 og art. 60.

Det følger av havrettskonvensjonen art. 56 (1) a) at kyststaten har «suverene rettigheter [i eksklusiv økonomisk sone] for det formål å undersøke og utnytte, bevare og forvalte så vel levende som ikke-levende naturforekomster i vannmassene over havbunnen, på havbunnen og i undergrunnen, og med hensyn til annen virksomhet med sikte på økonomisk utnyttelse og utforskning av sonen, slik som energiproduksjon fra vann, strømmer og vind». Kyststatens suverene rettigheter etter bestemmelsen innebærer at kyststaten i utgangspunktet står fritt til å stille som vilkår for slik virksomhet som er nevnt i bestemmelsen at aktørene f.eks. tilbyr sine ansatte lønns- og arbeidsvilkår tilsvarende de norske, og at de stiller tilsvarende krav til sine leverandører. Opplistingen av formål i art. 56 (1) a) er ikke uttømmende, og bestemmelsens henvisning til «annen virksomhet med sikte på økonomisk utnyttelse og utforskning av sonen» er utformet med sikte på å gi kyststaten jurisdiksjon også over annen økonomisk relevant utnyttelse av eksklusiv økonomisk sone, i takt

⁸⁵ Barnes (2017) s. 219–220.

⁸⁶ Havrettskonvensjonen art. 58 (2).

med den teknologiske utviklingen.⁸⁷ Den eneste begrensningen er at aktiviteten må være «økonomisk relevant».⁸⁸

I tillegg har kyststaten, som angitt i havrettskonvensjonen art. 60 (1), «enerett til å oppføre og til å tillate og regulere oppføring, drift og bruk av a) kunstige øyer, b) innretninger og anlegg for de formål som er fastsatt i artikkel 56, og for andre økonomiske formål, c) innretninger og anlegg som kan virke forstyrrende inn på utøvelsen av kyststatens rettigheter i sonen».⁸⁹ Det framgår av ordlyden at kyststatens enerett gjelder alle kunstige øyer, mens det for andre innretninger og anlegg er et vilkår at disse brukes for økonomiske formål eller kan virke forstyrrende inn på utøvelsen av kyststatens rettigheter i sonen. Kyststatens enerett innebærer at kyststaten i utgangspunktet kan stille vilkår for oppføring av slike kunstige øyer, innretninger og anlegg», bl.a. med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår hos aktører og underleverandører.

Kyststaten har også «eksklusiv jurisdiksjon over slike kunstige øyer, innretninger og anlegg, herunder jurisdiksjon med hensyn til toll-, skatte-, helse-, sikkerhets- og innvandringsbestemmelser».⁹⁰ Opplistingen er ikke uttømmende, og det må antas at kyststaten kan utøve både lovgivnings- og håndhevingsjurisdiksjon over slike installasjoner.⁹¹ Proelss har imidlertid gjort gjeldende at lovgivning gitt på grunnlag av kyststatens eksklusive jurisdiksjon etter art. 60 (2) ikke kan gis virkning for supplyskip eller andre fartøy som opererer til og fra slike kunstige øyer, innretninger og anlegg.⁹² Begrunnelsen er at slike installasjoner, til forskjell fra konvensjonelle havner som omtalt over, ikke er omfattet av kyststatens territorialjurisdiksjon.⁹³ Selv om kyststatens jurisdiksjon over slike skip skulle være begrenset, kan imidlertid krav knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord baseres på kyststatens jurisdiksjon over installasjoner og aktører som drifter og opererer på og fra dem, idet det gjennom lovgivning som gjelder for disse aktørene også kan stilles krav til innholdet i de kontraktene aktørene som ledd i virksomheten inngår med andre.

Kyststaten plikter imidlertid å «ta tilbørlig hensyn til andre staters rettigheter og plikter» og «opptre på en måte som er forenlig med» havrettskonvensjonens bestemmelser når den «utøver sine rettigheter og oppfyller sine plikter» etter konvensjonen «i den eksklusive økonomiske sone».⁹⁴ Dette innebærer bl.a. annet at kyststaten plikter å utøve jurisdiksjonen den har i eksklusiv økonomisk sone på en måte som tar «tilbørlig hensyn» til det åpne havs frihet etter havrettskonvensjonen art. 87 og flaggstatens eksklusive jurisdiksjon etter art.

⁸⁷ Proelss (2017) s. 428, Churchill og Lowe (1999) s. 167, Rothwell og Stephens (2016) s. 93.

⁸⁸ Proelss (2017) s. 428. Se motsatt dommer Laings separate votum avsn. 38 i St. Vincent og Grenadinene mot Guinea: «The text clearly limits these activities to natural resources». Votumet er vist til Proelss (2017) s. 428 fotnote 50.

⁸⁹ Havrettskonvensjonen art. 60 (1).

⁹⁰ Havrettskonvensjonen art. 60 (2).

⁹¹ Se i denne retning Proelss (2017) s. 473.

⁹² Proelss (2017) s. 473.

⁹³ Proelss (2017) s. 473.

⁹⁴ Havrettskonvensjonen art. 56 (2). Artikkel 58 (3) fastsetter en tilsvarende plikt for andre stater til å ta «tilbørlig hensyn til kyststatens rettigheter og plikter, og [...] overholde de lover og forskrifter kyststaten har vedtatt i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon». Se i samme retning ICJs dom i fiskerijurisdiksjonssaken Storbritannia mot Island avsn. 71.

92 jf. 58 (2).⁹⁵ I det følgende redegjøres det for hvordan flaggstatens jurisdiksjon over skipet utenfor territorialfarvannet begrenser kyststatens adgang til å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i eksklusiv økonomisk sone.

Flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon over skipet utenfor territorialfarvannet. Hovedregelen om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon utenfor territorialfarvannet følger av havrettskonvensjonens art. 92.⁹⁶ Av ordlyden i bestemmelsen framgår det for det første at jurisdiksjonen er eksklusiv, «bortsett fra i de unntakstilfeller som er uttrykkelig hjemlet i internasjonale traktater eller i denne konvensjon». Det dreier seg med andre ord ikke om en absolutt eksklusivitet for flaggstaten.⁹⁷ Det er imidlertid få slike uttrykkelige unntakshjemler på området for regulering av lønns- og arbeidsvilkår. Det kan derfor legges til grunn at jurisdiksjonen på dette området i utgangspunktet er eksklusiv.

Spørsmålet er etter dette hva som ligger i begrepet «jurisdiksjon». Flere forfattere gir uttrykk for at den eksklusive flaggstatsjurisdiksjonen etter art. 92 omfatter både lovgivnings- og håndhevingsjurisdiksjon.⁹⁸ I den nylig utgitte kommentaren til havrettskonvensjonen presiseres det imidlertid gjentatte ganger at den eksklusive flaggstatsjurisdiksjonen etter bestemmelsen kun er til hinder for andre staters håndhevingsjurisdiksjon, og ikke for lovgivningsjurisdiksjonen.⁹⁹

Bestemmelsens kontekst i havrettskonvensjonen kan støtte en forståelse som innebærer at den kun omhandler håndhevingsjurisdiksjon. Prinsippet om flaggstatsjurisdiksjon er ikke absolutt, og flere unntak er inntatt i konvensjonen. Alle unntakene gjelder imidlertid håndhevingsjurisdiksjon.¹⁰⁰ Konvensjonen er taus med hensyn til lovgivningsjurisdiksjon. Dette kan enten være fordi traktatpartene ikke fant det nødvendig å gjøre unntak fra flaggstatens eksklusive lovgivningsjurisdiksjon, men kun fra håndhevingsjurisdiksjonen, eller det kan være fordi den eksklusive flaggstatsjurisdiksjonen etter art. 92 ikke er ment å omfatte lovgivningsjurisdiksjon, slik at det kun er håndhevingsjurisdiksjonen som i utgangspunktet er eksklusiv.

En forståelse som innebærer at art. 92 kun omhandler håndhevingsjurisdiksjon har også støtte i bakgrunnen for og hensynene bak regelen. Flaggstatens eksklusive jurisdiksjon over skip på det åpne hav har lange historiske røtter og kan betraktes som en nødvendig motsats til det åpne havs frihet.¹⁰¹ En side av det åpne havs frihet er navigasjonsfriheten på åpent hav og i eksklusiv økonomisk sone.¹⁰² Navigasjonsfriheten trues ikke av at flere stater har

⁹⁵ Her er det imidlertid et poeng at flaggstatens rettigheter etter havrettskonvensjonens art. 88–115 er mer begrenset i eksklusiv økonomisk sone enn på åpent hav, idet det følger av art. 58 (2) disse bestemmelsene kun gjelder «i den grad de ikke er uforenlige med» konvensjonens del V om eksklusiv økonomisk sone. Se tilsvarende Proelss (2017) s. 433.

⁹⁶ Se havrettskonvensjonen art. 86 og art. 58 (2).

⁹⁷ Churchill og Lowe (1999) s. 209.

⁹⁸ Hoffmann (2011) avsn. 22, Churchill og Lowe (1999) s. 208–209.

⁹⁹ Guilfoyle (2017) s. 700–701 og 702. Se også Ruud og Ulfstein (2018) s. 168–169. Se, til sammenligning, Panama mot Italia avsn. 225.

¹⁰⁰ Se f.eks. havrettskonvensjonens art. 110 om krigsskips visitasjonsrett og art. 111 om kyststatens myndigheters rett til uavbrutt forfølgelse.

¹⁰¹ Guilfoyle (2017) s. 701, havrettskonvensjonen art. 87.

¹⁰² Havrettskonvensjonens art. 87 og 58 (1).

samtidig lovgivningsjurisdiksjon over samme skip.¹⁰³ En annen side av det åpne havs frihet er behovet for å sikre rettsorden også på åpent hav.¹⁰⁴ Idet kyststaters jurisdiksjon på det åpne hav er begrenset, er den internasjonale rettsorden på det åpne hav søkt ivaretatt gjennom prinsippet om skips nasjonalitet og, som en konsekvens av dette, flaggstatens jurisdiksjon.¹⁰⁵ I et slikt perspektiv er det ikke nødvendigvis *friheten fra* andre staters samtidige regulering av skipet som har betydning for å sikre havets frihet, men *flaggstatens ansvar* for å regulere skipet, både i tråd med egen intern rett og flaggstatens internasjonale forpliktelser.¹⁰⁶ En slik forklaringsmodell samsvarer også godt med fokuset i havrettskonvensjonens art. 94 på flaggstatens plikter, og vektleggingen av flaggstatsjurisdiksjon i internasjonale konvensjoner om tekniske så vel som arbeidsspørsmål.¹⁰⁷

Dersom art. 92 forstås slik at den kun regulerer håndhevingsjurisdiksjon, er bestemmelsen ikke til hinder for at norske krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i ikke-internasjonalt fart gjelder også når skipet befinner seg utenfor territorialfarvannet, så lenge reglene ikke håndheves der.

Heller ikke dersom art. 92 forstås slik at den regulerer både lovgivnings- og håndhevingsjurisdiksjon, er bestemmelsen til hinder for at det kan stilles krav om respekt for norsk regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord, så lenge slike krav utformes som vilkår for havneadgang, som vilkår for tillatelse til å drive virksomhet omtalt i art. 56 i eksklusiv økonomisk sone eller som vilkår for å levere tjenester til aktører som driver slik virksomhet og/eller opererer fra installasjoner som omtalt i art. 60 (1).

Uansett om art. 92 skal forstås slik at det bare er håndhevingsjurisdiksjonen som er eksklusiv, eller om også lovgivningsjurisdiksjonen er eksklusivt på flaggstatens hånd, er bestemmelsen dermed ikke til hinder for regulering av lønns- og arbeidsvilkår i økonomisk sone og på åpent hav, så lenge dette gjøres gjennom vilkårsstillelse for havneadgang, eller gjennom utøvelse av kyststatens suverene rettigheter etter art. 56 eller eksklusive jurisdiksjon etter art. 60, som redegjort for over.

Dette betyr likevel ikke nødvendigvis at det er fritt fram for kyststatsregulering av lønns- og arbeidsvilkår utenfor territorialfarvannet. Svaret på spørsmålet om kyststaten har jurisdiksjon til å stille krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip beror på om en bruk av jurisdiksjonsmyndigheten til dette tar «tilbørlig hensyn til andre staters rettigheter og plikter», jf. havrettskonvensjonens art. 56 (2). Også her gjelder det et krav om god tro og forbud mot rettighetsmisbruk.¹⁰⁸ I tillegg må kyststaten holde seg innenfor krav i alminnelig folkerett.¹⁰⁹ Kyststatens handlingsrom må dermed fastlegges på bakgrunn av prinsipper i alminnelig folkerett, herunder en vurdering av om det foreligger

¹⁰³ Guilfoyle (2017) s. 702.

¹⁰⁴ Guilfoyle (2017) s. 700. Se også havrettskonvensjonens fortale avsn. 5.

¹⁰⁵ Guilfoyle (2017) s. 700, Shaw (2017) s. 455.

¹⁰⁶ Guilfoyle (2017) s. 700, Shaw (2017) s. 455.

¹⁰⁷ Ringbom (2015) s. 115–116. Se f.eks. MLC art. V (1), (4) og (6) og regel 5.2, MARPOL-konvensjonen art. 5 (4) og STCW-konvensjonen art. 8 (4).

¹⁰⁸ Havrettskonvensjonen art. 300, Panama mot Italia avsn. 240 flg.

¹⁰⁹ Havrettskonvensjonens fortale avsn. 9.

tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og kyststatens rimelige interesser. Utgangspunktene for en slik vurdering vil bli skissert i utredningens del 2.7.

2.6 Kontinentalsokkelen

Kyststaten «utøver suverene rettigheter over kontinentalsokkelen for det formål å undersøke den og utnytte dens naturforekomster».¹¹⁰ Maggio presiserer at kyststatens «suverene rettigheter» etter havrettskonvensjonen art. 77 ikke innebærer at kyststaten har suverenitet over kontinentalsokkelen i alminnelig forstand, men snarere funksjonelle rettigheter og jurisdiksjon.¹¹¹ Rettighetene er eksklusive, «i den forstand at ingen kan drive slik virksomhet uten kyststatens uttrykkelige samtykke».¹¹² Dette innebærer at kyststaten i utgangspunktet står fritt til å stille som vilkår for slik virksomhet at aktørene f.eks. gir sine sjøfolk tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår, og videre at de stiller tilsvarende krav til sine leverandører. Denne friheten kan imidlertid være begrenset av regler med annet grunnlag, for eksempel EØS-avtalen.

I forarbeidene til ny lov om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen (havbunnsmineralloven) inngår følgende redegjørelse for kyststatens jurisdiksjon på kontinentalsokkelen:

Havretten gir kyststaten adgang til jurisdiksjonsutøvelse på kontinentalsokkelen begrenset av hva som er nødvendig for de formål hvor kyststaten har suverene rettigheter, eller som har spesiell tilknytning til utøvelsen av disse rettigheter. Havrettskonvensjonen art. 77 nr. 1 [TRA-1982-12-10-1 artikkel 77] gir kyststaten suverene rettigheter over kontinentalsokkelen for det formål å undersøke den og utnytte dens naturforekomster, herunder mineralvirksomhet. Samtidig gir havrettskonvensjonen art. 60 nr. 1 kyststaten jurisdiksjon for innretninger på egen kontinentalsokkel som benyttes for dette formål. Kyststaten har etter dette folkerettslig anledning til å utøve jurisdiksjon over innretninger som benyttes i mineralvirksomheten på kontinentalsokkelen uten hensyn til om virksomheten drives fra en installasjon, anlegg eller for eksempel fartøy. Bestemmelsen må imidlertid forstås slik at lovgivningskompetansen er begrenset til virksomhet som direkte angår utforskning og utnyttelse av naturforekomstene.¹¹³

En tilsvarende forståelse av kyststatens jurisdiksjon er å finne hos Maggio, som presiserer at kyststatens rettigheter etter art. 77 (1) kun er rettigheter forbundet med utforskning og utnyttning av kontinentalsokkelens naturforekomster.¹¹⁴ En slik forståelse har også støtte i bestemmelsens forhistorie. Maggio viser til at den internasjonale lovkommissjonen aksepterte at stater kunne utøve jurisdiksjon utenfor territorialfarvannet, men med det forbehold at 'such control and jurisdiction shall be exercised solely for the purpose of exploiting its resources; and it rejected any claim to sovereignty or jurisdiction over the superjacent waters'.¹¹⁵

¹¹⁰ Havrettskonvensjonen art. 77 (1).

¹¹¹ Maggio (2017) s. 606, med henvisning til Heidar (2004) s. 34.

¹¹² Havrettskonvensjonen art. 77 (2).

¹¹³ Prop.106 L (2017-2018) s. 18.

¹¹⁴ Maggio (2017) s. 611.

¹¹⁵ UN Doc. A/3159 (1956) s. 295–296, sitert i Maggio (2017) s. 608 avsn. 9.

Det kan derfor trolig legges til grunn at kyststatens jurisdiksjon etter art. 77 kun omfatter virksomhet som er nødvendig for eller har særlig tilknytning til utforskning og utnyttelse av kontinentalsokkelens naturressurser.¹¹⁶

Kyststaten har imidlertid også enerett til å oppføre og til å tillate og regulere oppføring, drift og bruk av innretninger og anlegg for å drive slik virksomhet, samt av kunstige øyer og innretninger og anlegg som kan virke forstyrrende inn på utøvelsen av kyststatens rettigheter, idet havrettskonvensjonens art. 80 fastsetter at art. 60 «gjelder på tilsvarende måte for kunstige øyer, innretninger og anlegg på kontinentalsokkelen». Det framgår av ordlyden at slike installasjoner må befinne seg «på kontinentalsokkelen» for å være omfattet av art. 60 jf. 80. Dette innebærer at installasjoner som befinner seg utenfor eksklusiv økonomisk sone, og som ikke er festet til kontinentalsokkelen, er underlagt det alminnelige regimet som gjelder på åpent hav.¹¹⁷ Kyststatens enerett innebærer at kyststaten i utgangspunktet kan stille vilkår for og regulere oppføring, drift og bruk av slike kunstige øyer, innretninger og anlegg, bl.a. med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår hos aktører og deres leverandører.

I tillegg har kyststaten «eksklusiv jurisdiksjon over slike kunstige øyer, innretninger og anlegg».¹¹⁸ Dette innebærer at krav knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip kan baseres på kyststatens jurisdiksjon over slike installasjoner og aktører som drifter og opererer på og fra dem, idet det gjennom slik lovgivning trolig også kan stilles krav til aktørenes valg av underleverandører.¹¹⁹

I tillegg har kyststaten etter art. 81 «enerett til å tillate og å regulere boring for ethvert formål på kontinentalsokkelen». Også dette innebærer at kyststaten i utgangspunktet kan stille vilkår for boringstillatelse, bl.a. med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår hos aktører og deres leverandører.

Det framgår av havrettskonvensjonens art. 78 at kyststatens rettigheter over kontinentalsokkelen ikke berører «den rettslige status for de overliggende farvann eller for luftrommet over disse farvann».¹²⁰ Det er dermed de alminnelige reglene om jurisdiksjon på det åpne hav, herunder art. 87 om det åpne havs frihet og art. 92 om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon, som kommer til anvendelse der kontinentalsokkelen befinner seg utenfor eksklusiv økonomisk sone, jf. art. 86.¹²¹

¹¹⁶ Et eksempel på lovgivning som tar hensyn til en slik begrensning, er Canadas Coasting Trade Act Section 2 (1), som fastsetter at for at aktivitet over eller transport til og fra kontinentalsokkelen skal være omfattet, må den være relatert til transport, utforskning eller utnyttning av mineraler og ikke-levende naturressurser på kontinentalsokkelen. Lovgivningen er omtalt i del 5.9.

¹¹⁷ Se i denne retning Maggio (2017) s. 632. Virksomhet fra installasjoner som ikke befinner seg på sokkelen kan likevel være underlagt kyststatens jurisdiksjon etter art. 77.

¹¹⁸ Havrettskonvensjonen art. 60 (2) jf. art. 80.

¹¹⁹ Sml. diskusjon over i tilknytning til kyststatens jurisdiksjon over installasjoner i økonomisk sone.

¹²⁰ Havrettskonvensjonen art. 78 (1).

¹²¹ Tilsvarende er det regimene for eksklusiv økonomisk sone, territorialfarvann eller indre farvann som gjelder der kontinentalsokkelen befinner seg under slike farvann.

Utøvelsen av kyststatens rettigheter må heller ikke «krenke eller føre til uberettiget innblanding i skipsfarten og andre staters rettigheter og friheter» etter havrettskonvensjonen.¹²² Dette innebærer både at kyststatens jurisdiksjonsutøvelse ikke kan krenke flaggstatens eksklusive jurisdiksjon etter art. 92 og det åpne havs frihet etter art. 87, og at det i tillegg må foretas en rimelighetsvurdering for å finne ut om eventuell innblanding i skipsfarten og andre staters rettigheter og friheter er uberettiget.

Som redegjort for over, er havrettskonvensjonens art. 92 om eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon på åpent hav ikke til hinder for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk på utenlandske skip, der dette gjøres gjennom vilkårsstillelse for havneadgang, for tillatelse til å drive virksomhet omtalt i art. 56 i eksklusiv økonomisk sone, eller som tvungent kontraktvilkår for å levere tjenester til aktører som driver slik virksomhet og/eller opererer fra installasjoner som omtalt i art. 60 (1) jf. art. 80.

På samme måte er havrettskonvensjonens art. 92 heller ikke til hinder for at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår utformes som vilkår for tillatelse etter art. 77 (2) til å undersøke og utnytte kontinentalsokkelens naturforekomster, som omtalt i art. 77 (1), eller som vilkår for tillatelse til boring etter art. 81, og at slike aktører pålegges å kreve tilsvarende lønns- og arbeidsvilkår hos sine leverandører. Havrettskonvensjonens art. 92 er heller ikke til hinder for at kyststaten benytter sin jurisdiksjon over installasjoner på sokkelen etter art. 60 jf. art. 80 til å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår som tvungent kontraktvilkår for å levere tjenester til aktører som driver slik virksomhet og/eller opererer fra installasjoner som omtalt i art. 60 (1).

Dette betyr ikke nødvendigvis at det er fritt fram for kyststatsregulering av lønns- og arbeidsvilkår utenfor territorialfarvannet. Det må også vurderes om kyststatens rettighetsutøvelse krenker eller fører til uberettiget innblanding i skipsfarten og andre staters rettigheter og friheter etter havrettskonvensjonen, jf. art. 78 (2). Også her gjelder det et krav om god tro og forbud mot rettighetsmisbruk.¹²³ I tillegg må kyststaten holde seg innenfor krav i alminnelig folkerett.¹²⁴ Spørsmålet om kyststaten har jurisdiksjon til å stille krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip må da løses på bakgrunn av prinsipper i alminnelig folkerett, herunder en vurdering av om det foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og kyststatens rimelige interesser. Utgangspunktene for en slik rimelighetsvurdering er redegjort for i det følgende.

2.7 Kravet om rimelig tilknytning

Drøftelsen over har vist at verken doktrinen om interne forhold, retten til uskyldig gjennomfart eller flaggstatens eksklusive jurisdiksjon på det åpne hav utgjør absolutte hindre for at kyststaten kan stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskflaggede skip i norske farvann og på norsk sokkel. Kyststatens jurisdiksjon over lønns- og

¹²² Havrettskonvensjonen art. 78 (2).

¹²³ Havrettskonvensjonen art. 300, Panama mot Italia avsn. 240 flg.

¹²⁴ Havrettskonvensjonens fortale avsn. 9.

arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip kan likevel være begrenset dersom det ikke foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og kyststatens rimelige interesser.¹²⁵

Folkeretten gir anvisning på en rekke ulike jurisdiksjonsgrunnlag som virker sammen og på tvers av hverandre, som kan danne grunnlag for å regulere et forhold og som kan medføre at flere stater har overlappende og konkurrerende jurisdiksjon over det samme forholdet. Eksempler på slike grunnlag er territorialprinsippet, som havnestatsjurisdiksjonen er et utslag av, og personal- eller nasjonalitetsprinsippet, som flaggstatsprinsippet er utslag av.¹²⁶ Disse prinsippene er i realiteten generaliseringer over statspraksis, og hvert enkelt prinsipp kan gjerne ses som utslag av en rimelighetsvurdering.¹²⁷

I et forsøk på å skape sammenheng i mylderet av ulike jurisdiksjonsgrunnlag har det blitt mer og mer vanlig å bygge jurisdiksjonsvurderingen på om det foreligger en reell tilknytning, eller «substantial connection», mellom regulerende stat og forholdet som reguleres.¹²⁸ For spørsmål om lovgivningsjurisdiksjon er konseptet formulert av Mann i en artikkel fra 1964, der det tas til orde for at en stat har lovgivningsjurisdiksjon hvis

its contact with a given set of facts is so close, so substantial, so direct, so weighty, that legislation in respect of them is in harmony with international law and its various aspects (including the practice of States, the principles of noninterference and reciprocity and the demands of interdependence). A merely political, economic, commercial or social interest does not in itself constitute a sufficient connection.¹²⁹

Kravet etter «substantial and genuine connection»-prinsippet er at det må foreligge en tilstrekkelig forbindelse mellom forholdet som reguleres og statens territorium eller rimelige interesser.¹³⁰ Ved vurderingen av om en stat har jurisdiksjon til å regulere et forhold, skal det derfor foretas en avveining mellom dennes og andre staters jurisdiksjonsgrunnlag og rimelige interesser og en vurdering av hvilken stat som har sterkest tilknytning til forholdet som reguleres.¹³¹

Ved vurderingen av om det foreligger tilstrekkelig nærhet mellom kyststatens territorium eller rimelige interesser og lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, er det for det første klart at skipets fysiske tilstedeværelse i kyststatens havn, eller eventuelt ønske om å anløpe havn, utgjør et godt utgangspunkt for å anta at det foreligger tilstrekkelig

¹²⁵ Marten (2015) s. 136–139, Molenaar m.fl. (2008) s. 101.

¹²⁶ Se Crawford (2012) s. 458–464, Helmersen (2014) s. 91–99 og Ringbom s. 129–130 for forskjellige systematiseringer av slike jurisdiksjonsgrunnlag.

¹²⁷ Crawford (2012) s. 477.

¹²⁸ Crawford (2012) s. 457, Ringbom (2015) s. 130, Marten (2014) s. 212. Konseptet har blant annet kommet til uttrykk i ICJs avgjørelse i Nottebohm-saken, der det ble stilt som vilkår at det forelå en «genuine connection» mellom Liechtenstein og Nottebohm for at Guatemala skulle være forpliktet til å anerkjenne Nottebohms nye nasjonalitet, se Liechtenstein mot Guatemala s. 23.

¹²⁹ Mann (1964) s. 49.

¹³⁰ Crawford (2012) s. 457, Ringbom (2015) s. 130. Crawford ordlegger seg om dette som følger: «If there is a cardinal principle emerging, it is that of genuine connection between the subject-matter of jurisdiction and the territorial base or reasonable interests of the state in question».

¹³¹ Crawford (2012) s. 457, Ringbom (2015) s. 132–133 og 136, Molenaar m.fl. (2008) s. 101.

territoriell tilknytning.¹³² Den territorielle tilknytningen styrkes dersom skipet går i trafikk mellom nasjonale havner eller opererer mellom nasjonale havner og aktiviteter og/eller installasjoner i økonomisk sone eller på sokkelen. For fartøy som opererer i norske farvann og på norsk sokkel fra utenlandske havner kan krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord baseres på norsk jurisdiksjon over installasjoner, boring og ressursutnyttelse på sokkelen og i eksklusiv økonomisk sone.¹³³

Lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip kan ha tilknytning til kyststatens rimelige interesser i den grad arbeidsvilkårene om bord påvirker sikkerheten til sjøs.¹³⁴ Lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip i norske farvann og på norsk sokkel har også tilknytning til norske interesser siden slike skip og mannskapet om bord er i konkurranse med norskregistrerte skip og sjøfolk bosatt i Norge.¹³⁵ Lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip i fastlandskabotasje har i tillegg en særlig nær tilknytning til kyststatens interesser fordi skip som utfører slike kabotasetjenester ikke bare er i konkurranse med andre skip, men også med andre transportmetoder på fastlandet.¹³⁶ For mange skip vil det også foreligge tilknytning ved at skipene er norskkontrollerte skip under fremmed flagg.¹³⁷ Alt dette er momenter som taler for at det foreligger en nær tilknytning mellom norsk territorium og Norges rimelige interesser og lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som opererer i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel.

Når det gjelder flaggstatens tilknytning til forholdet, er det et viktig poeng at det er opp til den enkelte stat å avgjøre hvilke skip som kan tilstås flaggstatens nasjonalitet.¹³⁸ Spørsmålet om det skal stilles et krav om reell tilknytning mellom skip og flaggstat har vært diskutert gjennom hele 1900-tallet og er fortsatt gjenstand for debatt.¹³⁹ Av ordlyden i havrettskonvensjonens art. 91 siste punktum kan det synes som det er et vilkår om «reell tilknytning» mellom flaggstaten og skipet for at skipet skal kunne tilstås flaggstatens nasjonalitet. Havrettskonvensjonen har imidlertid ingen bestemmelser som regulerer konsekvensene av at slik tilknytning ikke foreligger. Bestemmelsens forhistorie tilsier at heller ikke havrettskonvensjonens parter ble enige om dette, idet spørsmålet om vilkår for registrering av skip ble tatt ut av arbeidet med havrettskonvensjonen og istedenfor behandlet i arbeidet

¹³² Ringbom (2015) s. 130–131.

¹³³ Kyststatens jurisdiksjon over denne typen forhold er behandlet i del 2.5 og del 2.6.

¹³⁴ Slike forhold reguleres allerede i dag gjennom skipssikkerhetsloven.

¹³⁵ Som eksempel på dette kan nevnes at på norsk sokkel «var det i april 2014 om lag 200 skip. 74% av disse var flagget i NOR, 3% i NIS og 13% var norskkontrollerte skip under fremmed flagg [...] De resterende 10% var utenlandskkontrollerte skip under fremmed flagg» (se NIS-utvalget (2014) s. 39).

¹³⁶ I 2017 sto maritim kabotasje for 70% av all innenlands godstransport i Norge. Ser vi bort fra kontinentalsokkelen, utgjorde maritim kabotasje cirka 47 prosent av all godstransport. Ser vi bort fra bilferjeruter, sto NOR-skip for 25 prosent av denne frakten, NIS-registrerte skip for 11 prosent og utenlandskflaggede skip for 64 prosent (SSB (2018)). Björkholm (2010) s. 433 skriver at «[i] dag har besättningens arbeidsvilkor som en betydende konkurrensfaktor tvekløst extern effekt på andra staters intressen».

¹³⁷ NIS-utvalget (2014) s. 39.

¹³⁸ St. Vincent og Grenadinene mot Guinea avsn. 65, König (2009) avsn. 18. Se også König (2009) avsn. 6–11, Guilfoyle (2017) s. 699.

¹³⁹ Se også König (2009) avsn. 6–11, Guilfoyle (2017) s. 699. Se også EU-domstolens avgjørelse i sak C-438/05 *Viking Line* avsn. 8.

med konvensjonen om registrering av skip.¹⁴⁰ Også sistnevnte konvensjon er vag med hensyn til vilkår for registrering og konsekvenser dersom vilkårene ikke er oppfylt.¹⁴¹ Våren 2019 har konvensjonen av 1986 ennå ikke trådt i kraft.¹⁴² Heller ikke nyere initiativer har resultert i noen klarere forståelse av hva som ligger i begrepet «reell tilknytning». Styrken i flaggstatens tilknytning til forholdet vil derfor kunne variere.¹⁴³ Det er imidlertid et sentralt poeng at utviklingen verden over har gått i retning av en svakere og svakere tilknytning mellom skip og flaggstat.¹⁴⁴ Momenter som kan inngå i avveiningen mellom flaggstat og kyststat er eierforhold og mannskapets nasjonalitet og bosted. Selv om både rederi og mannskap skulle ha nær tilknytning til skipets flaggstat, er det fortsatt mye som taler for at kyststatens tilknytning likevel vil være nær nok til å begrunne kyststatsregulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som opererer i kyststatens farvann og på kontinentalsokkelen.

Som beskrevet over, er det heller regelen enn unntaket internasjonalt at kyststaten regulerer kabotasjefart inngående, og kilder som omtaler kyststaters rett til kabotasjeregulering strekker seg så langt tilbake som til slutten av 1800-tallet.¹⁴⁵ Når det gjelder regulering av utenlandske skip involvert i ressursutnyttelse i eksklusiv økonomisk sone og på sokkelen, er Australia og Canada klare eksempler på at også dette forekommer.¹⁴⁶ Regulering av kabotasjefart og annen aktivitet i norske farvann og på norsk sokkel vil dermed heller ikke utgjøre et brudd med internasjonal statspraksis.¹⁴⁷

I vurderingen av om tilknytningen er nær nok vil det også være av betydning om det fremstår som rimelig at lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip reguleres.¹⁴⁸ Den utbredte anerkjennelsen av kyststatens vide adgang til å regulere skip i kabotasjefart kan ha sammenheng med at det er begrenset hvor store konsekvenser slik regulering vil få utenfor territoriet.¹⁴⁹ Dette argumentet svekkes imidlertid dersom kabotasjefarten utgjør en mindre del av en internasjonal transport. Jo nærmere tilknytningen er til kyststatens territorium og interesser, jo mer rimelig framstår kyststatens reguleringsadgang. Tilsvarende resonnement vil gjelde for muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som driver annen virksomhet i norske farvann og på norsk sokkel.

Heller ikke hensynet til internasjonalt samarbeid står i veien for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel.¹⁵⁰ Internasjonalt regelverk for sikkerhet, miljø og arbeidsforhold til sjøs er basert på utvikling av minimumskrav og er, for alle formål som er relevante for framstillingen her, ikke til hinder

¹⁴⁰ König (2009) avsn. 11. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships.

¹⁴¹ König (2009) avsn. 11.

¹⁴² König (2009) avsn. 11. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships.

¹⁴³ Se også Falkanger og Bull (2016) s. 32–35.

¹⁴⁴ Se for eksempel framstillingen i Falkanger (2018) 196–197.

¹⁴⁵ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 10–11, Folkerettsinstituttet (1898) art. 5 (1) og (3).

¹⁴⁶ Australsk og Canadisk regulering er omtalt i del 5.8 og del 5.9.

¹⁴⁷ Sml. henvisningen til «the practice of States» i sitatet fra Mann (1964) s. 49.

¹⁴⁸ Dette kan ses i sammenheng med rettighetsmisbruksprinsippet, som er nevnt over og omtalt i Ringbom (2008) s. 224–228 og Marten (2014) s. 12.

¹⁴⁹ Molenaar m.fl. (2008) s. 104–105.

¹⁵⁰ Sml. henvisningen til «the demands of interdependence» i sitatet fra Mann (1964) s. 49.

for at det stilles strengere krav i den enkelte havnestat.¹⁵¹ Den videre drøftelsen vil vise at Norges EØS-rettslige forpliktelser, internasjonal handelsrett og andre internasjonale avtaler legger føringer for *hvordan* Norge kan utforme krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. Men de er ikke til hinder for at det stilles slike krav.

Oppsummert er det derfor mye som taler for at det også etter en mer alminnelig tilknytningsvurdering vil være grunnlag for norsk regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som opererer i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel.

2.8 Sammenfatning

Drøftelsene har vist at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel kan stilles med grunnlag i norsk territorialjurisdiksjon, dvs. adgangen til å stille vilkår for havneadgang, og muligens også alminnelig lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet, og med grunnlag i Norges suverene rettigheter i eksklusiv økonomisk sone og på kontinentalsokkelen og eksklusive jurisdiksjon over installasjoner i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen. Flaggstatsprinsippet er ikke til hinder for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord som vilkår for havneadgang eller for å inngå kontrakter med aktører i økonomisk sone og på sokkelen.

Kyststatens jurisdiksjon skal utøves i samsvar med krav om god tro og forbud mot rettighetsmisbruk, som kommer til uttrykk i havrettskonvensjonens art. 58 (3), art. 78 (2) og art. 300. I tillegg er Norges jurisdiksjon begrenset av alminnelige folkerettslige regler og prinsipper, slik som kravet om at det foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og norsk territorium eller Norges rimelige interesser. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip som vanligvis opptrer i norske farvann og på norsk sokkel vil trolig ikke gå ut over disse begrensningene.

¹⁵¹ Se f.eks. MLCs fortale avsn. 11, der det vises til ILO-konstitusjonens art. 19 (8) «som bestemmer at ingen konvensjon eller rekommandasjon som vedtas av konferansen, og ingen konvensjon som ratifiseres av en medlemsstat, i noe tilfelle skal anses for å påvirke noen lov, voldgiftskjennelse, sedvane eller avtale som sikrer gunstigere forhold for de berørte arbeidstakere enn de som er bestemt i konvensjonen eller rekommandasjonen».

3. EØS-retten

3.1 Konklusjoner

I kapitlet drøftes hvordan handlingsrommet for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip begrenses av Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Handlingsrommet er først og fremst begrenset når det gjelder regulering av hvem og hvor mange som skal inngå i besetningen, og ikke med hensyn til krav om at arbeidstakere om bord tilbys vilkår tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår.

Norge er forpliktet til å stille krav om at skip som opererer i norske farvann overholder EU-initiert lovgivning med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår om bord, i alle fall så langt som norsk jurisdiksjon rekker og innenfor EØS-avtalens virkeområde. I tillegg er Norge pålagt å utføre havnestatskontroll med utenlandskregistrerte skip, både skip registrert i andre EØS-stater og skip registrert i tredjeland, for å sikre at disse overholder EØS-rettslige og internasjonale standarder.

For skip involvert i sjøtransport innebærer spesialreguleringen i kabotasjeforordningen art. 3 at det ikke kan stilles krav om besetningens sammensetning og antall for skip på over 650 brt i fastlandskabotasje, og lastefartøyer på over 650 brt i øykabotasje, dersom reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat. For øvrige skip i øykabotasje, og skip på under 650 brt i fastlandskabotasje, vil det være adgang til å regulere også slike spørsmål.¹⁵²

Ut over dette, er det de alminnelige reglene om fri bevegelighet for tjenester som kan begrense handlingsrommet. Regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel vil trolig utgjøre en restriksjon på fri bevegelighet for tjenester.¹⁵³ Slik regulering kan imidlertid rettferdiggjøres i hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.¹⁵⁴ Forutsetningen er at reguleringen får lik anvendelse for alle som yter like tjenester, at tilsvarende beskyttelsesnivå ikke er sikret gjennom regulering tjenesteyteren er underlagt i hjemstaten, og at reguleringen er egnet og nødvendig for å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere og forholdsmessig i snever forstand.¹⁵⁵ Så lenge de enkelte vilkår er fastsatt i lov eller forskrift, eller ved henvisning til gjeldende tariffavtaler, vil det trolig være rom for å stille krav om at arbeidstakere om bord på skip registrert i andre EØS-land tilstås tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår med hensyn til bl.a. arbeidstid, ferie og lønn. Trolig vil det være rom for å innføre den typen reguleringer som er omtalt i utsendingsdirektivet art. 3.

¹⁵² Spesialreguleringen i art. 3 omfatter ikke kabotasje mellom vertsstatens havner og installasjoner på vertsstatens kontinentalsokkel, og for slik kabotasje gjelder de alminnelige reglene om fri bevegelighet fullt ut. Se kabotasjeforordningen art. 3, sml. art. 2 (1) b).

¹⁵³ Se f.eks. C-549/13 *Bundesdruckerei* avsn. 30 og C-115/14 *RegioPost* avsn. 69.

¹⁵⁴ Se f.eks. C-288/89 *Gouda* avsn. 14, C-279/80 *Webb* avsn. 19, C-62/81 *Seco* avsn. 14 og C-113/89 *Rush Portuguesa* avsn. 18.

¹⁵⁵ Se f.eks. C-164/99 *Portugaia Construções* avsn. 19 og C-445/03 *Kommisjonen mot Luxembourg* avsn. 29.

3.2 Innledning

EØS-avtalen gjør Norge og de øvrige EFTA-statene til en integrert del av EUs indre marked. EØS-avtalen er dynamisk i den forstand at innholdet i den endres, noenlunde, i takt med endringer i de delene av EU-retten den skal speile. Kjernen i reglene om det indre marked er prinsippene om fri bevegelighet for varer, personer, tjenester og kapital innad i EØS-området. For spørsmål om regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel er det særlig reglene om fri bevegelighet for tjenester som kan begrense handlingsrommet, idet disse kan være til hinder for tiltak som begrenser fri bevegelighet. EØS-avtalen innebærer imidlertid også positive forpliktelser til å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip. I det følgende gjøres det først rede for hvilke krav til lønns- og arbeidsvilkår norske myndigheter er *forpliktet til å stille* overfor utenlandske skip. I dette inngår også en drøftelse av om Norge er forpliktet til å sikre arbeidstakere om bord på utenlandske skip et minimum av norske lønns- og arbeidsvilkår i tråd med direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet). Deretter behandles enkelte særreguleringer på området for petroleumsvirksomhet (oljedirektivet) og kabotasjeferd (kabotasjeforordningen), som kan begrense handlingsrommet på sine områder. Resten av kapittelet inneholder en redegjørelse for EØS-rettens alminnelige regler om fri bevegelighet for tjenester og hvordan disse påvirker mulighetene for å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. Innledningsvis gis en kort redegjørelse for EØS-avtalens virkeområde.

3.3 EØS-avtalens virkeområde

EØS-retten skiller seg fra EUs regler om det indre marked både når det gjelder saklig og når det gjelder geografisk virkeområde. EØS-avtalen omfatter ikke EUs tollunion og felles handelspolitikk, ikke harmoniseringen av skatte- og avgiftspolitikken og ikke EUs felles landbruks- og fiskeripolitikk.¹⁵⁶ Tjenester og andre forhold som i utgangspunktet *er* omfattet av EØS-avtalens saklige virkeområde kan falle utenfor dersom de er *uatskillelig knyttet til* et område som er unntatt, som f.eks. fisk.¹⁵⁷ Dette følger av EFTA-domstolens dom i sak E-4/04 *Pedicel*, der det ble fastslått at en tjenesteytelse «som er uatskillelig knyttet til salg av vin» falt utenfor anvendelsesområdet for EØS-avtalens art. 36.¹⁵⁸ *Pedicel*doktrinen vil ikke bli utforsket nærmere i det følgende.¹⁵⁹ For spørsmålene i denne utredningen er det først og fremst forskjellen i geografisk virkeområde som er av interesse.

EØS-avtalens geografiske virkeområde er fastsatt i EØS-avtalens art. 126. Det framgår av bestemmelsen at EØS-avtalen gjelder «på de territorier hvor Traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap [siden EU] anvendes på de vilkår som er fastsatt i den nevnte traktat, og på Islands, Fyrstedømmet Liechtensteins og Kongeriket Norges territorium».¹⁶⁰ EØS-avtalen gjelder ikke på Svalbard, idet Norge har benyttet seg av retten

¹⁵⁶ Sejersted m.fl. (2011) s. 86. Fredriksen og Mathisen (2018) s. 41–43.

¹⁵⁷ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 12–13.

¹⁵⁸ E-4/04 *Pedicel* avsn. 34.

¹⁵⁹ For en nærmere behandling av *Pedicel*doktrinen, se Benjaminsen (2017).

¹⁶⁰ EØS-avtalen art. 126.

etter EØS-avtalen Protokoll 40 om Svalbard til å unnta Svalbard fra anvendelse av avtalen.¹⁶¹ Med hensyn til den nærmere avgrensningen av EØS-avtalens geografiske virkeområde er det uenighet om hvorvidt EØS-avtalen kommer til anvendelse utenfor territorialfarvannet, dvs. i den tilstøtende sonen, den eksklusive økonomiske sonen og på kontinentalsokkelen.¹⁶² Uenigheten skyldes at det er ulike syn på hvordan uttrykket «territorium» i EØS-avtalens art. 126 skal forstås.¹⁶³

EU-rettens geografiske virkeområde var, på tidspunktet for forhandling av EØS-avtalen, angitt i Traktat om Opprettelse af Det Europæiske Fællesskab art. 227 (1). Det fulgte av bestemmelsen at traktaten skulle gjelde «for» medlemsstatene, uten at det var gitt noen henvisning til medlemsstatenes territorium.¹⁶⁴ Denne angivelsen av virkeområde er videreført i TEU art. 52. Videre er det i EU-retten, for EU-medlemsstatenes vedkommende, lagt til grunn en *funksjonell* tilnærming til EU-rettens virkeområde, slik at EU-retten (og også rettsakter som etter sin ordlyd gjelder på medlemsstatenes «territorium») kommer til anvendelse der EU-medlemsstatene har jurisdiksjon.¹⁶⁵ Dette innebærer at EU-retten kommer til anvendelse også utenfor det som etter folkeretten regnes som den enkelte stats territorium.¹⁶⁶ Denne tilnærmingen var etablert i EU-domstolens praksis lenge før EØS-avtalen ble forhandlet.¹⁶⁷

ESA har tatt til orde for at en tilsvarende forståelse av geografisk virkeområde skal legges til grunn for EØS-avtalens virkeområde i EFTA-statene, slik at begrepet «territorium» i EØS-avtalen art. 126 i utgangspunktet omfatter alle områder der EØS-medlemsstatene har jurisdiksjon, og dermed også kontinentalsokkelen.¹⁶⁸ Norske myndigheter legger på sin side til grunn at begrepet territorium i EØS-avtalen skal forstås «i henhold til fast praksis i folkeretten», slik at «EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav».¹⁶⁹

Spørsmålet om EØS-avtalens geografiske virkeområde er uavklart.¹⁷⁰ Selv om det er uenighet om hvor langt EØS-avtalens geografiske virkeområde strekker seg etter EØS-avtalens art. 126, har norske myndigheter ved flere anledninger gått med på å innlemme sekundærlovgivning i EØS-avtalen med virkning også utenfor territorialfarvannet.¹⁷¹ Dette er tilfellet for kabotasjeforordningen, som innfører fri bevegelse for sjøtransporttjenester internt i en medlemsstat.¹⁷² Dette innebærer at selv om den norske holdningen til EØS-

¹⁶¹ EØS-avtalen Protokoll 40 om Svalbard, Arnesen og Bekkedal (2017) s. 946.

¹⁶² Fredriksen og Mathisen (2018) s. 44.

¹⁶³ Finstad (2018) s. 75–76.

¹⁶⁴ «Denne Traktat gjelder for kongeriget Belgien, kongeriget Danmark [osv.]»

¹⁶⁵ Arnesen (2010) s. 20, Arnesen (2018) s. 947, Fredriksen og Mathisen (2018) s. 44. For EU-domstolens tilnærming til spørsmålet, se EU-domstolens avgjørelse i sak C-347/10 *Salemink* avsn. 35 med videre henvisninger, der en henvisning i nå opphevede forordning (EØF) nr. 1408/71 art. 13 (2) a) til «en medlemsstats territorium» ble ansett for også å omfatte kontinentalsokkelen.

¹⁶⁶ Sml. diskusjonen i del 2 om jurisdiksjon.

¹⁶⁷ Se sak C-3/76 *Kramer m.fl.* avsn. 30–33.

¹⁶⁸ ESA 99-6990-D (1999) s. 4–5.

¹⁶⁹ Meld. St. 5 (2012–2013) s. 41.

¹⁷⁰ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 45.

¹⁷¹ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 45.

¹⁷² Kabotasjeforordningen behandles i del 3.7.

avtalens geografiske virkeområde legges til grunn, vil Norges forpliktelser etter EØS-avtalen legge føringer for adgangen til å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip også utenfor norsk territorialfarvann.

3.4 Forpliktelser til å sikre sjøfolks lønns- og arbeidsvilkår

Utgangspunktet i EØS-retten er at det er flaggstaten som har ansvaret for å sikre at lønns- og arbeidsvilkår om bord på skipet er i samsvar med EØS-rettslige krav.¹⁷³ Havnestater er imidlertid gjerne tillagt et ansvar for kontroll og håndheving av de samme kravene.¹⁷⁴ I tillegg er medlemsstatene pålagt å gjennomføre EØS-rettslig sekundærlovgivning i nasjonal rett, samt å overholde EØS-avtalens alminnelige regler der EØS-avtalen kommer til anvendelse. Slike forpliktelser må antas å kunne komme til anvendelse også overfor utenlandskregistrerte skip i en medlemsstats farvann.

Norge er for det første forpliktet til å gjennomføre EØS-rettslig sekundærlovgivning i norsk rett som regulerer sjøfolks lønns- og arbeidsvilkår. Spørsmål om sjøfolks arbeids- og hviletid reguleres særskilt i direktiv 1999/63/EF, som iverksetter avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid inngått mellom Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union (FST) til en del av EØS-retten.¹⁷⁵ Medlemsstatene er pålagt å sikre at minstekrav fastlagt i direktivet oppfylles.¹⁷⁶ Dette er en plikt som først og fremst påligger flaggstaten.¹⁷⁷ Ved direktiv 1999/95/EF om håndheving av bestemmelser om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet er Norge pålagt også som havnestat å sikre at skip som anløper norske havner overholder kravene i avtalen vedlagt direktiv 1999/63/EF.¹⁷⁸

En nyere utvikling er at en rekke alminnelige direktiver som regulerer lønns- og arbeidsvilkår, og som tidligere avgrenset mot sjøfolk, nå får virkning også for disse. Direktiv 2015/1794 endrer direktiv 2008/94/EF (insolvensdirektivet), 2009/38/EF (om opprettelse av et europeisk samarbeidsutvalg eller en framgangsmåte i foretak som omfatter virksomhet i flere medlemsstater og i foretaksgrupper som omfatter foretak i flere medlemsstater, for å informere og konsultere arbeidstakere), 2008/14/EF (arbeidstakerdirektivet), 98/59/EF (masseoppsigelsesdirektivet) og 2001/23/EF (virksomhetsoverdragelsesdirekti-

¹⁷³ Se f.eks. direktiv 1999/63/EF om avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid og direktiv 2013/54/EU om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.

¹⁷⁴ Se direktiv 1999/95/EF om håndheving av bestemmelser om sjøfolks arbeidstid og direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll.

¹⁷⁵ Direktiv 1999/63/EF art. 1. Det alminnelige arbeidstidsdirektivet kommer ikke til anvendelse. Se direktiv 2003/88/EF art. 1 (3) avsn. 2: «Dette direktivet skal ikkje nyttast på sjøfolk slik det er definert i direktiv 1999/63/EF, utan at det rører ved artikkel 2 nr. 8 i dette direktivet».

¹⁷⁶ Direktiv 1999/63/EF art. 3.

¹⁷⁷ Dette kommer tydeligere fram i direktiv 1999/95/EF fortalen avsn. 6.

¹⁷⁸ Direktiv 1999/95/EF art. 1. Direktivene er gjennomført i norsk rett gjennom skipssikkerhetsloven § 23 og 24.

vet), slik at disse nå kommer til anvendelse også for sjøfolk. I tillegg må det antas at generelt utformede rettsakter til vern av arbeidstakere som ikke avgrenser mot sjøfolk, som f.eks. vikarbyrådirektivet, kommer til anvendelse også for sjøfolk.¹⁷⁹

For det andre er Norge forpliktet til å utføre havnestatskontroll med skip som legger til i norske havner i samsvar med direktiv 2009/16/EF (havnestatskontrolldirektivet).¹⁸⁰ Havnestatskontrolldirektivet fastsetter felles kriterier for havnestatskontroll av fartøy. Formålet er bl.a. å «øke overholdelsen av internasjonalt regelverk og relevant fellesskapsregelverk for sjøsikkerhet, sjøfartssikkerhet og vern av havmiljøet, og for leve- og arbeidsvilkår om bord på fartøyer som seiler under alle staters flagg».¹⁸¹ Havnestatskontrolldirektivet virker sammen med Paris-memorandumet av 1982, en samarbeidsorganisasjon med 27 medlemsstater fra begge sider av Atlanterhavet.¹⁸² Direktivet har som formål å «bidra til en kraftig reduksjon av skipsfart som ikke overholder standardene i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon», ved å «øke overholdelsen av internasjonalt regelverk og relevant fellesskapsregelverk» og fastsette felles regler og gjennomføre et felles system for havnestatskontroll.¹⁸³

Havnestatskontrolldirektivet pålegger medlemsstatene å utføre inspeksjoner på utenlandskregistrerte skip som anløper havn eller ankerplass i en medlemsstat for å kontrollere at disse overholder EUs sjøfartsregelverk og en rekke internasjonale konvensjoner angitt i direktivets art. 2 (1).¹⁸⁴ Medlemsstatene er pålagt å «forsikre seg om at eventuelle mangler som er bekreftet eller avdekket ved inspeksjonen, er eller vil bli utbedret i samsvar med konvensjonene», og er i visse tilfeller pålagt å holde skip tilbake, blant annet dersom slike mangler «klart utgjør en fare for helse, miljø eller sikkerhet».¹⁸⁵ I visse tilfeller er medlemsstatene også pålagt å nekte havneanløp for skip flagget i en stat som er inntatt på svarte- eller grålisten utarbeidet i samsvar med Paris-memorandumet.¹⁸⁶

For det tredje er Norge forpliktet til å overholde EØS-avtalens alminnelige regler, herunder forbudet i EØS-avtalen art. 28 (2) mot diskriminering på grunnlag av nasjonalitet. Det følger av bestemmelsen at «all forskjellsbehandling av arbeidstakere fra EFs medlems-

¹⁷⁹ Direktiv 2008/104/EF. Se også direktiv 91/383/EØF, direktiv 98/59/EF, direktiv 2001/23/EF, direktiv 2002/14/EF, direktiv 2006/54/EF og direktiv 2008/94/EF.

¹⁸⁰ Direktiv 2009/16/EF art. 5. Forpliktelsene etter direktivet er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om havnestatskontroll §§ 4 og 10–15

¹⁸¹ Direktiv 2009/16/EF art. 1 a).

¹⁸² Paris MoU. Belgia, Bulgaria, Canada, Kroatia, Kypros, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Hellas, Island, Irland, Italia, Latvia, Litauen, Malta, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Romania, Russland, Slovenia, Spania, Sverige og Storbritannia.

¹⁸³ Direktiv 2009/16/EF art. 1.

¹⁸⁴ Direktiv 2009/16/EF art. 5. Blant konvensjonene som er omfattet er den internasjonale konvensjon om sikkerhet og menneskeliv til sjøs (SOLAS), den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW), og konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår – ILO 186 (MLC). MLC ble først inntatt i direktivet ved direktiv 2013/38/EU. Se endringsdirektivets art. 1 (1) a) ii).

¹⁸⁵ Direktiv 2009/16/EF art. 19 (1) og (2).

¹⁸⁶ Se nærmere direktiv 2009/16/EF art. 16.

stater og EFTA-statene på grunnlag av statsborgerskap skal avskaffes når det gjelder selssetting, lønn og andre arbeidsvilkår». ¹⁸⁷ Forbudet mot diskriminering på grunnlag av nasjonalitet kan innebære en plikt til å sikre at sjøfolk fra andre EØS-land tilstås like arbeidsvilkår som sjøfolk fra Norge, også når førstnevnte arbeider om bord på utenlandske skip i norske farvann. ¹⁸⁸ All den tid regulering av lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann ikke varierer med sjøfolkenes nasjonalitet, er det imidlertid vanskelig å se for seg at denne bestemmelsen utgjør en begrensning på adgangen til å avstå fra å regulere lønns- og arbeidsvilkår. Det kan se ut som om forbudet i britisk lovgivning mot diskriminering mellom sjøfolk fra EØS-stater om bord på EØS-registrerte skip er et utslag av dette prinsippet. ¹⁸⁹

3.5 Utsendingsdirektivet

I forlengelsen av spørsmålet om likebehandling kan det være interessant å spørre seg om Norge er forpliktet til å sikre at arbeidstakere om bord på EØS-registrerte skip, uavhengig av om arbeidstakeren er fra et EØS-land eller ikke, sikres et minimum av norske lønns- og arbeidsvilkår i tråd med direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet). Utsendingsdirektivet regulerer situasjonen der et foretak etablert i én medlemsstat yter tjenester på en annen medlemsstats territorium og i denne forbindelse tar med seg arbeidsstyrken sin, som kan bestå av både EØS-borgere og tredjelandsborgere. ¹⁹⁰ Direktivet pålegger i slike tilfeller vertsstaten å sikre de utsendte arbeidstakerne norske lønns- og arbeidsvilkår på områder som er nærmere angitt i direktivet. ¹⁹¹

Utsendingsdirektivet «får ikke anvendelse på foretak i handelsflåten med hensyn til skipsbesetningen». ¹⁹² Det er noe uklart hvordan dette unntaket skal forstås. Den tradisjonelle forståelsen av uttrykket «handelsflåte» er at uttrykket omfatter laste- og passasjerskip, men ikke krigsflåte og fiskeflåte. ¹⁹³ Unntaket fra utsendingsdirektivets anvendelsesområde kan dermed innebære at skip involvert i frakt av varer og passasjerer mellom norske havner og/eller installasjoner på sokkelen ikke er omfattet. ¹⁹⁴ Idet laste- og passasjerskip tidligere var den eneste formen for kommersielle fartøy, kan uttrykket «handelsflåte» også forstås slik at det omfatter skip som er involvert i annen kommersiell virksomhet til sjøs, som for eksempel brønnboring eller anleggsarbeid. I så fall vil heller ikke arbeidsforhold om bord på slike skip være omfattet av utsendingsdirektivet. Uttrykket «handelsflåte» kan imidlertid også tolkes slik at det kun omfatter skip i utenriksfart. I så fall vil utsendingsdirektivet komme til anvendelse både på skip som leverer sjøtransporttjenester og på skip som leverer andre typer tjenester i norske farvann. ¹⁹⁵

¹⁸⁷ EØS-avtalen art. 28 (2).

¹⁸⁸ Se i denne retning Dalheim m.fl. (2008) s. 161 flg.

¹⁸⁹ The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011 regulation 3. Den britiske lovgivningen er omtalt i del 5.5.

¹⁹⁰ Utsendingsdirektivet art. 1 (1) jf. (3).

¹⁹¹ Utsendingsdirektivet art. 3 (1).

¹⁹² Utsendingsdirektivet art. 1 (2).

¹⁹³ SNL (2014).

¹⁹⁴ Utsendingsdirektivet art. 1 (2).

¹⁹⁵ Den norske holdningen til EØS-avtalens geografiske virkeområde er at «EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller

Utsendingsdirektivet gjelder etter sin ordlyd kun situasjonen der arbeidstakere blir utsendt til en annen medlemsstats «territorium».¹⁹⁶ Henvisningen til territorium er i enkelte etterarbeider blitt tatt til inntekt for at utsendingsdirektivet umulig kan omfatte skipsfart, med den begrunnelse at besetningen på et skip ikke kan sies å være utstasjonert på en annen medlemsstats territorium.¹⁹⁷ Argumentet om at besetningen på et skip ikke kan sies å være utstasjonert på en annen medlemsstats territorium er gyldig for skip som befinner seg på åpent hav. For skip som beveger seg i en stats territorialfarvann, er imidlertid situasjonen en annen. Henvisningen til «territorium» bidrar derfor ikke til å utelukke at utsendingsdirektivet også kan komme til anvendelse ved arbeidsforhold om bord på skip.

Etter dette kan det legges til grunn at det er mulig at utsendingsdirektivet kommer til anvendelse der et foretak etablert i én medlemsstat yter tjenester på en annen medlemsstats territorium og i denne forbindelse tar med seg arbeidsstyrken sin, også der slike tjenester leveres fra utenlandske skip i norske farvann.¹⁹⁸ Der direktivet kommer til anvendelse, vil norske myndigheter være pålagt å sikre utsendte arbeidstakere norske lønns- og arbeidsvilkår, slik det er angitt i direktivet.¹⁹⁹ Slik utsendingsdirektivet er tolket i rettspraksis, vil norske myndigheter samtidig være avskåret fra å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår på andre områder enn de som er angitt i direktivet.²⁰⁰ Dersom direktivet ikke kommer til anvendelse, vil likevel de alminnelige prinsippene direktivet er uttrykk for komme til anvendelse innenfor EØS-avtalens virkeområde. Det nærmere innholdet av disse prinsippene vil bli redegjort for i utredningens del 3.8.

Etter utsendingsdirektivets art. 3 er vertsstaten pålagt å sikre utsendte arbeidstakere de arbeids- og ansettelsesvilkår som er fastsatt i vertsstaten «ved lov eller forskrift og/eller ved tariffavtaler eller voldgiftskjennelser» på visse vilkår, bl.a. med hensyn til lengste arbeidstid og korteste hviletid, minste antall feriedager med lønn per år, og minstelønn.²⁰¹

det åpne hav» (se Meld. St. 5 (2012–2013) s. 41). For Norges vedkommende, og forutsatt at den norske holdningen til EØS-avtalens geografiske virkeområde legges til grunn, må det antas at utsendingsdirektivet og EØS-avtalens alminnelige regler i utgangspunktet ikke kommer til anvendelse for utenlandskregistrerte skip som kun opererer utenfor norsk territorialfarvann.

¹⁹⁶ Utsendingsdirektivet art. 1 (3) a)–c).

¹⁹⁷ KOM(2007) 591 s. 8. «Besætningen på et søgående skib kan strengt taget ikke siges at være udstationeret "på en anden medlemsstats område"». I den engelskspråklige versjonen vises det imidlertid til «seagoing personnel on a vessel plying the high seas». Tilsvarende vises det på fransk til «personnel navigant travaillant à bord d'un navire de haute mer»), og på svensk til «besättning ombord på ett fartyg på det fria havet». Uttrykket «high seas» er det samme som det som i den norske språkversjonen av havrettskonvensjonen omtales som «åpent hav», dvs. «alle havområder som ikke er omfattet av noen stats eksklusive økonomiske sone, sjøterritorium eller indre farvann eller en arkipelstats arkipelfarvann», jf. havrettskonvensjonen art. 86.

¹⁹⁸ Utsendingsdirektivet art. 1 (1) jf. (3).

¹⁹⁹ Direktiv 96/71/EF art. 3 (1).

²⁰⁰ C-341/05 *Laval* avsn. 71.

²⁰¹ Utsendingsdirektivet art. 3 (1) a)–c). Spørsmål om arbeidstid til sjøs er spesialregulert i direktiv 1999/63/EF som iverksetter avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid inngått mellom Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union (FST). Direktivet fastsetter imidlertid kun minstekrav, og er ikke til hinder for at medlemsstatene «kan opprettholde eller innføre gunstigere bestemmelser enn dem som er fastsatt» i direktivet, jf. direktivets art. 2.

Utsendingsdirektivet er nylig endret.²⁰² Endringene innebærer blant annet at medlemsstatenes plikt og adgang til å påse at arbeidstakere utstasjonert på deres område sikres de samme lønns- og arbeidsvilkår som er fastsatt i medlemsstaten der arbeidet utføres, utvides fra å omfatte minstelønn til å omfatte lønn i alminnelighet.²⁰³ Plikten utvides også til å omfatte «betingelserne for arbeidstageres indkvartering» og «ydelse eller godtgjørelse af udgifter til dækning af udgifter til rejse, kost og logi».²⁰⁴ Nytt er også at adgangen til å la lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i medlemsstaten gjelde for utstasjonerte arbeidstakere ikke bare gjelder lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i lov eller forskrift eller allmenngjorte tariffavtaler.²⁰⁵ Etter endringen kan medlemsstaten velge å supplere slike ordninger ved å basere seg på tariffavtaler «der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område», men som ikke er allmenngjort.²⁰⁶

3.6 Oljedirektivet

Oljedirektivet, direktiv 94/22/EF gir regler om tildeling og bruk av tillatelser til å drive leting etter og utvinning av hydrokarboner. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen i 1995. Direktivet regulerer utformingen av formelle og faktiske krav et foretak må tilfredsstille for å kunne søke om tillatelse til å lete etter og å utvinne petroleum,²⁰⁷ hva som kan tillegges vekt ved vurderingen av søknaden,²⁰⁸ og hvilke vilkår som kan knyttes til utnyttelsen av de rettigheter tillatelsen gir. Det er det siste som påkaller oppmerksomhet her, samtidig kan det være grunn til å understreke at direktivet bare kommer til anvendelse på virksomhet i henhold til tillatelser gitt etter dets ikrafttreden, Det vil si september 1995. For så vidt gjelder tillatelser gitt tidligere, er det andre bestemmelser i EØS-avtalen som eventuelt setter skranker.

Oljedirektivet art. 6 nr. 1 krever at betingelser og krav som knytter seg til utøvelsen av de rettigheter en særskilt tillatelse gir,

«utelukkende begrunnes med behovet for å sikre at virksomheten i det område det er søkt om tillatelse for gjennomføres på en god måte, ved anvendelse av nr. 2 eller ved ytelse av et finansielt bidrag eller et bidrag i form av hydrokarboner.»

Artikkel 6 nr. 2 bestemmer at det kan stilles krav til utøvelsen av virksomheten «forutsatt at de er begrunnet i hensynet til nasjonal sikkerhet, offentlig orden, folkehelse, transport-sikkerhet, miljøvern, vern av biologiske ressurser og nasjonale skatter av kunstnerisk, his-

²⁰² Direktiv 2018/957. Endringsdirektivet er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, men det er trolig kun et spørsmål om tid før det er det.

²⁰³ Direktiv 2018/957 art. 1 (2), som endrer utsendingsdirektivets art. 3 (1) c).

²⁰⁴ Direktiv 2018/957 art. 1 (2) a), som endrer utsendingsdirektivet art. 3 (1).

²⁰⁵ Direktiv 2018/957 art. 1 (2) d), som endrer utsendingsdirektivet art. 3 (8) avsn. 2.

²⁰⁶ Direktiv 2018/957 art. 1 (2) d), som endrer utsendingsdirektivet art. 3 (8) avsn. 2.

²⁰⁷ Nærmere om dette, se Arnesen, Statlig styring og EØS-rettslige skranker (1996) kapittel 10.

²⁰⁸ Se Arnesen, statlig styring og EØS-rettslige skranker (1996) kapittel 11

torisk eller arkeologisk verdi, anleggenes og arbeidstakernes sikkerhet, planmessig ressursforvaltning (for eksempel utvinningstempo eller optimeringen av utvinningsvirksomheten) eller behovet for å sikre skatte- og avgiftsinntekter.»

Vi ser at i tillegg til de hensyn som uttrykkelig er nevnt i art. 6 nr. 2, tillater art. 6 nr. 1 krav som er begrunnet i hensynet til å sikre at «virksomheten gjennomføres på en god måte». Denne godhetsvurderingen må klart nok foretas på EØS-rettens premisser. Fortalen understreker imidlertid at medlemsstatene «må fortsatt ha mulighet til å begrense adgangen til og utøvelsen av [virksomheten] ut fra samfunnmessige hensyn». Direktivets art. 6 kan derfor ikke forstås slik at det ikke snevrer inn den adgangen til å forfølge ikke-økonomiske hensyn EØS-retten i alminnelighet gir. Direktivet har dermed ikke betydning for adgangen til å pålegge rettighetshaverne etter en utvinningstillatelse å tilby sine ansatte norske lønns- og arbeidsvilkår, og heller ikke for adgangen til å pålegge rettighetshaverne å kreve av sine leverandører at deres ansatte tilbys norske lønns- og arbeidsvilkår for så vidt arbeidet utføres i norske farvann.²⁰⁹

3.7 Kabotasjeforordningen

For muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som transporterer varer og passasjerer mellom norske havner, er det kabotasjeforordningen som danner utgangspunktet for den EØS-rettslige reguleringen med hensyn til fri bevegelighet for tjenester.²¹⁰ Kabotasjeforordningen inneholder en spesialregulering av hvilken stat som har ansvaret for spørsmål med hensyn til bemanning om bord på skip som yter sjøtransporttjenester internt i medlemsland, og som kan få betydning for handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, ut over det som følger av de alminnelige prinsippene om fri bevegelighet for tjenester.

Kabotasjeforordningen realiserer prinsippet om fri bevegelighet for tjenester på markedet for sjøtransport internt i medlemsstatene.²¹¹ Både i EØS-avtalen og i Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåte (TEUF) er transporttjenester, herunder sjøtransporttjenester, unntatt fra de alminnelige reglene om fri bevegelighet for tjenester.²¹² Transporttjenester er i stedet spesialregulert i EØS-avtalens kap. 6 om transportvirksomhet og TEUF avd. IV om transport. Prinsippet om fri bevegelighet for tjenester ble derfor først innført for kabotasjetjenester ved forordning (EØF) nr. 3577/92 (kabotasjeforordningen). Forordningen virker sammen med forordning (EØF) nr. 4055/86, som noen år tidligere innførte

²⁰⁹ EU-domstolen har bare avsagt én avgjørelse om forståelsen av direktiv 94/22/EF, sak C-569/10, Kommissjonen mot Polen, men avgjørelsen gir ikke veiledning i de spørsmål vi er opptatt av her.

²¹⁰ Kabotasjeforordningen er gjennomført i norsk rett ved lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport § 1 (3).

²¹¹ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 18. Tredje betraktning til kabotasjeforordningen. Se også sak C-205/99 *Analir* avsnitt 20, der EU-domstolen uttaler at det med forordningen er «sket en fastlæggelse for cabotagesejlssektoren af de vilkår, hvorunder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, der bl.a. er knæsat ved EF-traktatens artikkel 59 (efter ændring nu artikel 49 EF) og 61, skal gennemføres».

²¹² EØS-avtalen art. 38, TEUF art. 58.

fri bevegelse for tjenester for sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjeland. Hovedformålet med kabotasjeforordningen er å «opphøve restriksjonene på adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene for å innføre det indre marked».²¹³ Kabotasjeforordningen skiller seg dermed fra alminnelige EØS-rettsakter ved at den ikke først og fremst er en harmonisering av hvordan de alminnelige prinsippene om fri bevegelse slår ut på et bestemt område. Kabotasjeforordningen *innfører* de alminnelige reglene om fri bevegelse for tjenester på området for sjøtransport-tjenester internt i en medlemsstat, på visse vilkår og med visse spesialtilpasninger.²¹⁴

Ved rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 etableres en rett for skip fra EUs medlemsstater til å transportere varer og passasjerer mellom havner i andre medlemsstater. Forordningen bestemmer at «adgangen til å yte sjøtransporttjenester i en medlemsstat (maritim kabotasje) [skal] gjelde for alle EF-skipsredere med fartøyer som er registrert i en medlemsstat og fører denne medlemsstatens flagg, forutsatt at fartøyene oppfyller alle vilkår for å utføre kabotasje i medlemsstaten».²¹⁵ Sjøtransporttjenester i en medlemsstat (maritim kabotasje) er definert i artikkel 2 (1) som «tjenester som vanligvis tilbys mot vederlag, herunder særlig» fastlandskabotasje, forsyningstjenester off-shore og øykabotasje. Fastlandskabotasje er sjøtransport av passasjerer eller gods mellom havner som ligger på en og samme medlemsstats fastland eller hovedterritorium, uten anløp av øyer.²¹⁶ Øykabotasje er sjøtransport av gods eller passasjerer mellom havner på fastlandet og havner på en eller flere av øyene i samme medlemsstat, og transport av gods og passasjerer mellom havner som ligger på øyene i samme medlemsstat.²¹⁷ Som øykabotasje regnes trolig også fjordkryssinger der omkjøring på land vil være over 100 km.²¹⁸ Forsyningstjenester off-shore er sjøtransport av passasjerer eller gods mellom enhver havn i en medlemsstat og installasjoner eller anlegg på denne medlemsstats kontinentalsokkel.²¹⁹

Etter sin ordlyd gjelder kabotasjeforordningen all sjøtransport av gods og passasjerer mellom havner som ligger på medlemsstatens fastland og på eventuelle øyer, selv om skipet på ferden beveger seg utenfor territorialfarvannet på vei fra én havn til den neste.²²⁰ Forordningen regulerer også forsyningstjenester mellom slike havner og installasjoner eller anlegg på medlemsstatens kontinentalsokkel, selv om slike installasjoner befinner seg utenfor medlemsstatens territorialfarvann.²²¹ Dette innebærer at forordningens virkeområde etter sin ordlyd er videre enn det Norge, etter det norske synet på EØS-avtalens geografiske

²¹³ Tredje betraktning til kabotasjeforordningen

²¹⁴ Kabotasjeforordningen art. 1 (1). Se også sak C-205/99 *Analir* avsnitt 20.

²¹⁵ Kabotasjeforordningen art. 1 (1).

²¹⁶ Kabotasjeforordningen art. 2 (1) a).

²¹⁷ Kabotasjeforordningen art. 2 (1) c).

²¹⁸ Se KOM(2003) 595 avsn. 5.1, der dette er lagt til grunn mht. art. 4. Se også Ot.prp.nr.60 (2008–2009) s. 14.

²¹⁹ Kabotasjeforordningen art. 1 (1) b).

²²⁰ Kabotasjeforordningen art. 1 (1) jf. art. 2 (1) a) og c).

²²¹ Kabotasjeforordningen art. 1 (1) jf. art. 2 (1) b). Installasjoner på den norske kontinentalsokkelen befinner seg utenfor territorialfarvannet. Det er likevel et poeng at slike installasjoner også kan finne seg innenfor territorialfarvannet.

virkeområde, er forpliktet til å innta i EØS-avtalen.²²² I EØS-komiteens beslutning om å innta kabotasjeforordningen i EØS-avtalen er det ikke tatt forbehold med hensyn til forordningens geografiske virkeområde.²²³ Dette kan kanskje forklares med at Norge lenge før innlemmelsen av kabotasjeforordningen hadde holdt kystfarten åpen for utenlandske skip, slik at innlemmelsen av kabotasjeforordningen i EØS-avtalen og med virkning også utenfor territorialfarvannet ikke nødvendigvis gjorde noen endring av norsk praksis.²²⁴

Rettsakter inntatt i EØS-avtalens vedlegg må leses i lys av avtalens protokoll 1 om gjennomgående tilpasning, som inneholder regler om hvordan EU-rettsakter skal tilpasses til og forstås i EØS-avtalen.²²⁵ Av særlig betydning for spørsmål om rettsakters geografiske virkeområde er protokoll 1 punkt 8 om henvisninger til territorier. Her framgår det at hver gang rettsakter «inneholder henvisninger til «Felleskapets» eller «det felles markeds» territorium, skal henvisningene for avtalens formål forstås som henvisninger til avtalepartenes territorium som definert i avtalens art. 126».²²⁶ De relevante bestemmelsene i kabotasjeforordningen viser imidlertid ikke til felleskapets eller det felles markeds territorium, men til adgangen til å yte sjøtransporttjenester «i en medlemsstat» og til installasjoner på kontinentalsokkelen.²²⁷ I juridisk teori er protokoll 1 punkt 8 forstått slik at det ikke er et vilkår at uttrykket «territorium» er brukt for at slike henvisninger skal «forstås som henvisninger til avtalepartenes territorium som definert i avtalens art. 126».²²⁸ Derimot er det et vilkår at det vises til «Felleskapet» eller «det felles marked».²²⁹ Idet ingen av disse uttrykkene er benyttet i definisjonen av kabotasjefart i forordningens art. 2 (1), eller i hovedregelen i art. 1 (1), kan protokoll 1 punkt 8 ikke tilsi en annen fortolkning av kabotasjeforordningens geografiske virkeområde enn den som følger av ordlyden.²³⁰

Også andre EU-rettsakter som er inntatt i EØS-avtalen kan tjene til å belyse spørsmålet om kabotasjeforordningens geografiske virkeområde. Direktiv 2009/31/EF, karbonlagringsdirektivet, er trukket fram i litteraturen som et eksempel på en rettsakt som eksplisitt gjelder utenfor territorialfarvannet uten at det er tatt forbehold om dette i EØS-komiteens beslutning.²³¹ I direktivets art. 2 under tittelen «Virkeområde og forbud», fastsettes det at direktivet «får anvendelse på geologisk CO₂-lagring på medlemsstatenes territorium, i de-

²²² Se diskusjon om EØS-avtalens geografiske virkeområde i del 3.3.

²²³ EØS-komiteens beslutning nr. 70/97.

²²⁴ St.prp. nr. 46 (1997-98) punkt 4, Ot.prp.nr.39 (1997-1998) s. 2.

²²⁵ EØS-avtalen protokoll 1.

²²⁶ EØS-avtalen protokoll 1.

²²⁷ Kabotasjeforordningen art. 1 (1) og 2 (1) b).

²²⁸ Arnesen (1994) s. 446, Bull (1992) s. 592, EØS-avtalen protokoll 1.

²²⁹ Arnesen (1994) s. 446, Bull (1992) s. 592.

²³⁰ Se til sammenligning forordning (EØF) nr. 4055/86, som regulerer sjøtransporttjenester mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjeland, der sjøtransporttjenester mellom en medlemsstat og installasjon på en annen medlemsstats sokkel er definert i art. 1 (4) a) som «sjøtransporttjenester innen Fellesskapet». Arnesen (1994) argumenterer på side 446 for at henvisningen til «Felleskapet», og dermed via protokoll 1 pkt. 8 til EØS-avtalens art. 126, innebærer at slike sjøtransporttjenester til norsk sokkel (som befinner seg utenfor territorialfarvannet) ikke er omfattet.

²³¹ Nordtveit og Schütz (2018) s. 725.

res økonomiske soner og på deres kontinentalsokler i henhold til De forente nasjoners havrettskonvensjon (UNCLOS)». ²³² Et annet, mindre eksplisitt, eksempel på rettsakter med virkeområde utenfor territorialfarvannet er det såkalte oljedirektivet. ²³³ I direktivet brukes konsekvent begrepet «territorium». ²³⁴ Direktivet regulerer imidlertid aktiviteter som i Norges tilfelle kun foregår utenfor territorialfarvannet. I tillegg er direktivet gjennomført i norsk rett også for sokkelaktiviteter, uten at det er vurdert om dette er utslag av en EØS-rettslig forpliktelse. ²³⁵

Kabotasjeforordningen er ikke like eksplisitt i formen som karbonlagringsdirektivet, men mer eksplisitt enn oljedirektivet. Henvisningen til aktiviteter på kontinentalsokkelen ga, ved innlemmelsen av forordningen i EØS-avtalen, i alle fall en klar oppfordring til å ta forbehold dersom det ikke var avtalepartenes intensjon at forordningen skulle få virkning på sokkelen utenfor territorialfarvannet. I alle fall gjelder dette for en avtalepart som Norge, som i lang tid før inngåelsen av EØS-avtalen hadde hatt installasjoner ute på sokkelen utenfor norsk territorialfarvann. Det må kunne antas at Norge, ved å la kabotasjeforordningen bli innlemmet i EØS-avtalen uten forbehold, har gitt øvrige parter i EØS-avtalen berettigede forventninger om at forordningen skulle få virkning etter sin ordlyd. Dette taler for at Norge har bundet seg til å la forordningen gjelde på norsk sokkel. Etter dette må det legges til grunn at kabotasjeforordningen må forstås etter sin ordlyd, som her er tolket slik at forordningens virkeområde også i EØS-retten strekker seg utenfor territorialfarvannet, både i de tilfellene der skip i kabotasjefart på vei mellom norske havner beveger seg utenfor territorialfarvannet, og i de tilfellene der kabotasjefarten foregår mellom nasjonale havner og installasjoner på sokkelen.

Kabotasjeforordningen er i EU-domstolens praksis forstått slik at den gjennomfører prinsippet om fri bevegelighet for tjenester på markedet for sjøtransport internt i medlemsstatene. ²³⁶ Dette innebærer at det i utgangspunktet er de alminnelige reglene i EU-retten om fri bevegelighet for tjenester som kommer til anvendelse, slik disse er tolket i EU-domstolens rettspraksis. ²³⁷ Forordningen har likevel enkelte spesialtilpasninger. Årsaken er at flere av EUs medlemsstater tradisjonelt har hatt både restriktive og diskriminerende reguleringer av kabotasjefart mellom nasjonale havner. ²³⁸ Spesialtilpasningene kan av den grunn ses som en moderering av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester på området for

²³² Direktiv 2009/31/EF art. 2 (1).

²³³ Direktiv 94/22/EF.

²³⁴ Se for eksempel fjerde betraktning til direktivet, art. 2 (1) og art. 7.

²³⁵ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 9.

²³⁶ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 18. Se også sak C-205/99 *Analir* avsn. 20, der EU-domstolen uttaler at det med forordningen er «sket en fastlæggelse for cabotagesejladssektoren af de vilkår, hvorunder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, der bl.a. er knæsat ved EF-traktatens artikkel 59 (efter ændring nu artikel 49 EF) og 61, skal gennemføres».

²³⁷ Björkholm (2010) s. 286–287, med henvisning til C-205/99 *Analir* avsn. 20. Dommen er behandlet i Greaves (2004) s. 118–119.

²³⁸ Greaves (2004) skriver på side 116–117 at medlemsstater som Frankrike, Hellas, Italia og Spania forbeholdt godstransport mellom havner på fastlandet og innenlands passasjertransport for nasjonalregistrerte skip. Et eksempel på dette er Frankrike, som før kabotasjeforordningen forbeholdt kabotasjefart for franskregistrerte skip. Den aktuelle franske lovgivningen (code des douanes art. 257–259, som i dag er endret) er behandlet i sak C-160/99 *Kommisjonen mot Frankrike* og sitert i dommens avsn. 6–9.

maritim kabotasje.²³⁹ Spesialtilpasningene i forordningen omfatter en mer gradvis liberalisering for enkelte land i art. 6, sikkerhetsunntak i art. 5, spesielle regler om offentlige kontrakter i art. 4 og spesielle regler om kyststatens og flaggstatens ansvar for spørsmål med hensyn til besetning i art. 3. Som en følge av den gradvise innføringen av fri bevegelse for tjenester, inneholder forordningen i art. 7 en henvisning til stillstandsklausulen i EF-traktatens art. 62. Stillstandsklausulen er ikke videreført i nyere traktater, og henvisningen i art. 7 er i dag uten betydning.²⁴⁰ Ettersom problemstillingen i denne utredningen knytter seg til nasjonalt handlingsrom for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip i norske farvann og på norsk sokkel, er det særlig fordelingen av ansvar for spørsmål med hensyn til besetning som er interessant.

Kabotasjeforordningens art. 3 fastsetter særskilte regler om fordeling av kompetanse mellom flaggstat og vertsstat for «spørsmål med hensyn til besetning» på fartøy som utfører fastlandskabotasje, på cruisebåter og på fartøy som utfører øykabotasje. Med vertsstat menes staten der fartøyet utfører en transporttjeneste.²⁴¹ Med flaggstat menes staten der fartøyet er registrert.²⁴² Spesialreguleringen i art. 3 omfatter ikke kabotasje mellom vertsstatens havner og installasjoner på vertsstatens kontinentalsokkel.²⁴³ For slik kabotasje må det antas at det er de alminnelige reglene om fri bevegelse for tjenester som kommer til anvendelse.²⁴⁴

For fartøy som driver fastlandskabotasje eller cruisebåt, er utgangspunktet etter art. 3 at «spørsmål med hensyn til besetning» er flaggstatens ansvar.²⁴⁵ Fartøy på under 650 bruttotonn kan likevel undergis vilkårene i vertsstaten.²⁴⁶ For fartøy som driver øykabotasje er utgangspunktet at «spørsmål med hensyn til besetning» er vertsstatens ansvar.²⁴⁷ Unntak gjøres for lastefartøyer på over 650 bruttotonn som utfører øykabotasje, «dersom den aktuelle reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat».²⁴⁸ For disse fartøyene er «spørsmål med hensyn til besetning» flaggstatens ansvar.²⁴⁹

Fordelingen av «ansvar» etter art. 3 innebærer en fordeling av *kompetansen til å regulere* «spørsmål med hensyn til besetning».²⁵⁰ Nøkkelen til å forstå hvilke føringer spesialre-

²³⁹ Se Greaves (2004) s. 117 som skriver at vanskelighetene med å oppnå enighet mellom medlemsstatene om liberalisering av maritime kabotasetjenester framgår tydelig av de eksplisitte unntaksadgangene («the derogations expressly allowed») i art. 3 og 4.

²⁴⁰ Paschke (2016) s. 320. Se begrunnelse i sak C-323/03 *Kommisjonen mot Spania* avsn. 61–66.

²⁴¹ Kabotasjeforordningen art. 3 (2).

²⁴² Kabotasjeforordningen art. 3 (1).

²⁴³ Kabotasjeforordningen art. 3, sml. art. 2 (1) b).

²⁴⁴ Kabotasjeforordningen art. 1 (1). Se også C-205/99 *Analir* avsn. 20.

²⁴⁵ Kabotasjeforordningen art. 3 (1).

²⁴⁶ Kabotasjeforordningen art. 3 (1).

²⁴⁷ Kabotasjeforordningen art. 3 (2).

²⁴⁸ Kabotasjeforordningen art. 3 (3).

²⁴⁹ Kabotasjeforordningen art. 3 (3).

²⁵⁰ En slik tolkning følger av en sammenligning av ulike språkversjoner av bestemmelsen, jf. EØS-avtalen art. 129. I den norske, den franske og den engelske språkversjonen brukes riktignok de flertydige begrepene «ansvar», «responsabilité» og «responsibility». I den tyske, den spanske den italienske og den danske brukes imidlertid hhv. begrepene «zuständig», «competencia», «competenza» og «kompetence», som

guleringen i art. 3 legger for vertsstatens handlingsrom er å forstå hva som ligger i formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning». Formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» er ikke tolket i rettspraksis fra EU-domstolen. I sak C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas* ble riktignok gresk lovgivning med hensyn til «sammensetningen av mannskap» ansett for å falle inn under ordlyden, men yttergrensene for hvilke forhold som skal være omfattet er ikke fastlagt.²⁵¹ Dersom formuleringen tas helt på ordet, kan dette tilsi at *alle* spørsmål som har med skipets besetning å gjøre er underlagt henholdsvis flaggstatens og vertsstatens kompetanse. Dersom bestemmelsen gis en snevrere tolkning, vil bestemmelsens betydning for kompetansefordelingen mellom flaggstat og vertsstat være mer begrenset.

Det spesielle med kabotasjeforordningens art. 3 er at formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» brukes *både* der bestemmelsen regulerer flaggstatens kompetanse *og* der bestemmelsen fastsetter at kompetansen til å regulere de samme spørsmålene kan eller skal tilfalle vertsstaten. Den konsekvente bruken av formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» gjennom hele bestemmelsen tilsier at formuleringen må forstås på samme måte der den fastsetter vertsstatens kompetanse som der den fastsetter hvilke spørsmål med hensyn til besetning som skal være underlagt flaggstatens kompetanse.

Ordlyden i den norske språkversjonen kan forstås slik at bestemmelsen omfatter alle spørsmål som har med besetning, det vil si mannskapet på skipet, å gjøre. Et noe mer nyansert bilde framtrer dersom man tar et blikk på de svenske, danske, engelske og nederlandske språkversjonene.²⁵² I den engelske språkversjonen brukes begrepet «manning», og i de svenske, danske og nederlandske versjonene brukes begrepet «bemanning». Begrepene «manning» og «bemanning» er flertydige begrep, som kan forstås som prosessen med å skaffe mannskap, sammensetningen av mannskapet, og som selve mannskapet. I den franske språkversjonen brukes uttrykket «l'équipage».²⁵³ Selv om dette ordet har sin rot i verbet équiper, og dermed i prinsippet burde kunne ha samme betydning som det engelske «manning», har det i praksis blitt anvendt på en slik måte at det etter dagens bruk nok best kan oversettes til «mannskapet». Den franske språkversjonen kan derfor forstås slik at reguleringen i art. 3 dreier seg om alle spørsmål som har noe med mannskapet å gjøre. I den tyske versjonen brukes formuleringen «der Besatzung des Schiffes», som også best kan

alle må forstås slik at de omfatter kompetansen til å regulere. Det samme gjelder den svenske språkversjonen, der det verken er snakk ansvar eller kompetanse, men om hvilken lovgivning som «gäller» for fartøyet i «alla frågor som rör bemanning». I samme retning trekker det forhold at det i art. 3 (1) åpnes opp for at fartøy på under 650 bruttotonn kan undergis vilkårene i vertsstaten. Både formuleringen «undergis vilkårene i vertsstaten», og det forhold at dette er en fakultativ adgang, tilsier at bestemmelsen gjennomgående regulerer vertsstatens og flaggstatens kompetanse til å la sin lovgivning komme til anvendelse, snarere enn ansvaret for å regulere slike forhold.

²⁵¹ C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 11.

²⁵² EØS-rettsakter skal tolkes i lys av samtlige språkversjoner. Se f.eks. sak C-201/13 *Deckmyn* avsn. 19, omtalt i Fredriksen og Mathisen (2018) s. 296.

²⁵³ Tilsvarende brukes formuleringen «tutte le questioni relative all'equipaggio» på italiensk. På spansk og portugisisk brukes imidlertid ordene «tripulación» (spansk) og «tripulação» (portugisisk), som mer entydig må forstås som substantiv).

oversettes til «mannskapet», eller ev. «skipets besetning». Av de gjennomgatte språkversjonene kan alle tolkes slik at bestemmelsen omfatter alle spørsmål som har å gjøre med skipets besetning, det vil si mannskapet på skipet. En slik tolkning av art. 3 åpner i prinsippet for at alle spørsmål som på en eller annen måte har med mannskapet å gjøre er underlagt vekselvis vertsstatens og flaggstatens kompetanse, avhengig av hva slags type skip og sjøtransporttjeneste det er snakk om.²⁵⁴ En uformell gjennomgang av samtlige språkversjoner av forordningen tyder på at de språkversjonene som er presentert her er relativt representative i sin flertydighet. Alt i alt gir ikke ordlyden i art. 3 alene grunnlag for å fastlegge yttergrensene for hvilke forhold som skal være omfattet av spesialreguleringen i bestemmelsen.

Art. 3 må leses i sin kontekst og i lys av sitt formål.²⁵⁵ Kabotasjeforordningen skiller seg fra alminnelige forordninger i EØS-retten ved at den ikke har som formål å detaljregulere hvordan de allerede gjeldende prinsippene om fri bevegelse skal anvendes på et bestemt område.²⁵⁶ I EU-retten har forordningen sitt opprinnelige hjemmelsgrunnlag i Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab art. 84 (2), som tilsvarende dagens TEUF art. 100. Ordlyden i 1992 var som følger: «Rådet kan med kvalifiseret flertal træffe beslutning om, hvorvidt, i hvilket omfang og på hvilken måde passende bestemmelser vil kunne fastsættes for sø- og luftfart».²⁵⁷ Forordningen har dermed som sitt overordnede formål å *innføre* prinsippene om fri bevegelse på området for sjøtransporttjenester innad i en medlemsstat.²⁵⁸ Dette innebærer samtidig at forordningen ikke nødvendigvis må innføre prinsippene om fri bevegelse fullt ut. Forordningen kan også inneholde unntak fra fri bevegelse. Også EU-domstolens avgjørelse i sak C-251/04 *Kommisjonen mot Hellas* kan tas til inntekt for at kabotasjeforordningen nettopp inneholder slike unntak, idet det fastslås at formålet med forordningen er å «gjennomføre den frie udveksling af tjenesteydelser i cabotagesejlads på de i forordningen fastlagte vilkår og med forbehold af de deri fastlagte undtagelser».²⁵⁹

Særlig viktig for å forstå hvilken rolle art. 3 spiller i oppnåelsen av kabotasjeforordningens formål, er forordningens fortale. Av fortalen framgår det at formålet med kabotasjeforordningen er å «opphøve restriksjonene på adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene for å innføre det indre marked».²⁶⁰ Samtidig framheves det i fortalen at adgangen til å yte tjenester bør innføres gradvis, at den ikke nødvendigvis bør innføres på en ensartet måte for alle berørte tjenester, og at det skal tas hensyn til visse særskilte tje-

²⁵⁴ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 26.

²⁵⁵ Arnesen og Stenvik (2015) s. 29. Fredriksen og Mathisen (2018) s. 298–299, med henvisning til sak C-558/15 *Vieira de Azevedo* avsn. 19.

²⁵⁶ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 23.

²⁵⁷ Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, konsolideret udgave 31. august 1992, art. 84 (2).

²⁵⁸ Se også tredje til femte betraktning til kabotasjeforordningen.

²⁵⁹ C-251/04 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 24.

²⁶⁰ Tredje betraktning til kabotasjeforordningen.

nesters art og den innsats som må gjøres innenfor visse økonomier i fellesskapet på forskjellig utviklingstrinn.²⁶¹ En mulig forståelse av art. 3 er at bestemmelsen nettopp har til formål å regulere denne avveiningen mellom hensynet til fri bevegelighet og hensynet til visse særskilte tjenesters art.²⁶²

Som en spesialregulering i en forordning som har til formål å innføre bevegelighet for tjenester på området for sjøtransporttjenester i en medlemsstat, kan art. 3 forstås som en fastlegging av vilkårene for gjennomføring av fri bevegelighet for tjenester, og/eller som et unntak fra fri bevegelighet.²⁶³ Spørsmålet om hvordan bestemmelsen skal forstås er på ingen måte enkelt, og det er eksempler i juridisk litteratur både på at bestemmelsen forstås som et utslag av de alminnelige reglene om fri bevegelighet og på at bestemmelsen i større grad forstås som en unntaksbestemmelse.²⁶⁴

Artikkel 3 kan i alle fall forstås som et utslag av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester i den grad den fastsetter at spørsmål med hensyn til bemanning i utgangspunktet er flaggstatens ansvar.²⁶⁵ Årsaken er at vertsstatsregulering av visse spørsmål med hensyn til besetning trolig alltid vil anses som et uforholdsmessig inngrep i fri bevegelighet.²⁶⁶ Særlig vil dette gjelde reguleringer som gjør det nødvendig å ansette nytt mannskap (dvs. krav til hvem eller hvor mange som arbeider på skipet).²⁶⁷ Björkholm tar til orde for at hovedregelen om flaggstatens ansvar for spørsmål med hensyn til bemanning må forstås som en slags harmonisering av vilkårene for kabotasjetrafikk.²⁶⁸ Hun påpeker samtidig at en slik tolkning ikke nødvendigvis er til hinder for at bestemmelsen kan suppleres med andre lovfestede og ulovfestede unntaksadganger på området for fri bevegelighet for tjenester.²⁶⁹

²⁶¹ Åttende betraktning til kabotasjeforordningen. I sak C-205/99 *Analir* påpeker EU-domstolen i avsn. 20 at det med forordningen er «sket en fastleggelse for cabotagesejladssektoren af de vilkår, hvorunder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, der bl.a. er knæsat ved EF-traktatens artikkel 59 (efter ændring nu artikel 49 EF) og 61, skal gennemføres». Dette kan tas til inntekt for at forordningen uttømmende regulerer den avveiningen som må tas.

²⁶² Tredje og åttende betraktning til kabotasjeforordningen. Se i denne retning også Kommissjonens forslag til endring av kabotasjeforordningen, inntatt i KOM(1998) 251 s. 12, første betraktning til forslaget.

²⁶³ Sml. C-251/04 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 24.

²⁶⁴ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 25 skriver at kabotasjeforordningen «i utpreget grad er en ren gjennomføring av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester». Greaves (2004) s. 116–117 kan på sin side tas til inntekt for at spesialreguleringen i art. 3 må betraktes som et unntak. Se i samme retning Greaves (2009) s. 171. I KOM(2003) 595 om KOM(2014) 232 står det at spesialreguleringen i art. 3 med hensyn til vertsstatsens kompetanse er innført henholdsvis for å «begrænse konkurransen inden for Fællesskabet på det mest følsomme ruter» og for å «undgå konkurrenceforvridning på de mest følsomme ruter».

²⁶⁵ Kabotasjeforordningen art. 3 (1). Se i denne retning Arnesen og Bekkedal (2017) s. 25, som skriver at kabotasjeforordningen «i utpreget grad er en ren gjennomføring av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester». Se også Björkholm (2010) s. 423, som forstår art. 3 som en slags harmonisering av vilkårene for kabotasjetrafikk.

²⁶⁶ Denne tolkningen må ses i sammenheng med de øvrige unntakshjemlene i forordningen, herunder art. 5 om beskyttelsestiltak i tilfelle av «alvorlig forstyrrelse på det nasjonale transportmarkedet».

²⁶⁷ Den konkrete forholdsmessighetsvurderingen vil bli behandlet i del 3.8.

²⁶⁸ Björkholm (2010) s. 432.

²⁶⁹ Björkholm (2010) s. 432. Björkholm forstår likevel harmoniseringen i art. 3 slik at den utelukker enhver vertsstatsregulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip. Björkholms tolkning kan muligens forklares med at den svenske språkversjonen av kabotasjeforordningen art. 3 i større grad enn de

Artikkel 3 kan samtidig forstås som et unntak fra fri bevegelighet, idet den gjør unntak fra utgangspunktet om flaggstatskompetanse for mindre skip og skip i øykabotasje.²⁷⁰ Årsaken til at dette unntaket trolig ikke er et utslag av prinsippet om fri bevegelighet, er at vertsstatsregulering av spørsmål med hensyn til besetning trolig vil kunne utgjøre et uforholdsmessig inngrep i fri bevegelighet også dersom skipet går i øykabotasje. Igjen er det særlig krav til hvem eller hvor mange som arbeider på skipet det dreier seg om. Et argument for en slik tilnærming til art. 3 er at kabotasjeforordningen ikke først og fremst er en harmonisering av hvordan de alminnelige reglene om fri bevegelighet slår ut på et bestemt område, men snarere åpner opp et nytt område for fri bevegelighet for tjenester.²⁷¹ Idet forordningen innfører fri bevegelighet på et nytt område, er det ingenting i veien for at fri bevegelighet innføres med visse unntak. Greaves kan leses i retning av en slik forståelse av bestemmelsen, idet hun ser spesialreguleringen i art. 3 i sammenheng med den sterke motstanden mot å åpne opp nasjonale kabotasjemarkeder som eksisterte blant enkelte medlemsland før kabotasjeforordningen ble vedtatt.²⁷² I samme retning trekker etterfølgende uttalelser fra Kommisjonen, der vertsstatens kompetanse etter art. 3 omtales som et unntak fra prinsippet om fri utveksling av tjenesteytelser.²⁷³

Spørsmålet om hvorvidt spesialreguleringen i art. 3 skal tolkes som et unntak fra eller et utslag av de alminnelige reglene om fri bevegelighet er imidlertid av begrenset betydning for vurderingen av vertsstatens handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår. Årsaken er at *både* dersom man forstår vertsstatens kompetanse som et unntak fra og flaggstatens kompetanse som et utslag av de alminnelige reglene om fri bevegelighet, slik det er argumentert for over, og dersom man istedenfor forstår *hele bestemmelsen* som et utslag av fri bevegelighet, er utslaget at formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» bør gis en snever tolkning.

Dersom vertsstatens kompetanse etter art. 3 ses som et unntak fra fri bevegelighet, kan dette tas til inntekt for at bestemmelsen, i den grad den gjør unntak fra fri bevegelighet, og dermed også ordlyden «spørsmål med hensyn til besetning», må tolkes snevert.²⁷⁴ Dette endres ikke av at samme formulering beskriver både vertsstatens kompetanse og flaggstatens kompetanse, ettersom hovedregelen om flaggstatens kompetanse uansett kan suppleres med de alminnelige reglene om fri bevegelighet.²⁷⁵ Samtidig kan en slik unntaksbestemmelse ikke tolkes så innskrenkende at den blir uten effektiv virkning.²⁷⁶ Dette tilsier

øvrige gjennomgåtte versjonene formulerer ansvarsfordelingen som et spørsmål om hvilket lands lovgivning som «gäller» for skipet i alle spørsmål med hensyn til besetning.

²⁷⁰ Kabotasjeforordningen art. 3 (1)–(3). Se i denne retning KOM(2003) 595 s. 11–12 og KOM(2014) 232 s. 9. Se også Björkholm (2010) s. 432, som skriver at «[e]ndast i fråga om cabotage trafik av lokal betydelse medges undantag från flaggstatsprincipen til förmån för värdsstaten».

²⁷¹ C-251/04 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 24. Se hhv. TEUF art. 114, som er hjemmelen for alminnelig sekundærlovgivning, og TEUF art. 100 (2), som er hjemmelen for sekundærlovgivning om fri bevegelighet for sjøtransporttjenester.

²⁷² Greaves (2004) s. 116–117.

²⁷³ KOM(2003) 595 s. 11–12 og KOM(2014) 232 s. 9.

²⁷⁴ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 311–313. Se f.eks. sak E-4/04 *Pedical* avsn. 53.

²⁷⁵ Kabotasjeforordningen art. 1 (1).

²⁷⁶ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 313–314. Se sak C-402/07 *Sturgeon* avsn. 47.

at kjernen i det som kan omtales som «spørsmål med hensyn til besetning», må være overlatt til henholdsvis flaggstat og vertsstat, i tråd med bestemmelsens ordlyd. Der unntaket for «spørsmål med hensyn til besetning» ikke kommer til anvendelse, er det de alminnelige reglene om fri bevegelighet som kommer til anvendelse.

Dersom art. 3 betraktes som en harmonisering eller et utslag av EU-rettens alminnelige regler om fri bevegelighet, er det også disse reglene som er nøkkelen til å forstå hva som ligger i ordlyden. Formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» må da tolkes slik at bestemmelsen på best mulig vis balanserer hensynet til fri bevegelighet mot lovfestede og ulovfestede unntaksadganger i EU-retten. Det er dette Arnesen og Bekkedal gjør når de tar til orde for en «balansert tolkning av termen bemanning».²⁷⁷ Dersom man tolker ordlyden svært vidt, slik at den omfatter all regulering som har med mannskapet å gjøre, vil konsekvensen bli at vertsstatens kompetanse når det gjelder fastlandskabotasje er mer innskrenket enn det som er nødvendig for å realisere prinsippet om fri bevegelighet.²⁷⁸ Tilsvarende vil vertsstatens kompetanse i spørsmål om øykabotasje være så vid at den i praksis vil kunne stenge markedet for sjøtransporttjenester.²⁷⁹ Også dersom art. 3 forstås som et utslag av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester, må formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning» derfor tolkes snevert.

Arnesen og Bekkedal tar med utgangspunkt i den danske språkversjonen til orde for at kjernen i begrepet bemanning er arbeidsgivers adgang til å velge hvem og hvor mange som ansettes.²⁸⁰ En slik tolkning har støtte i EU-domstolens dom i sak C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas*, der gresk lovgivning med hensyn til «sammensætningen af besætningen» ble ansett for å falle inn under begrepet.²⁸¹

En tilsvarende forståelse av bestemmelsen kan spores i Kommisjonens meddelelse om tolkning av kabotasjeforordningen, der det tas til orde for at vertsstaten har «kompetence til at bestemme, hvilken andel af bemanningen om bord på skibe, der udfører ø-cabotage (og skibe på under 650 BT) der skal være statsborgere fra Fællesskabet».²⁸² Regulering av hvilken andel av besetningen som skal være statsborgere i et EØS-land er i utgangspunktet en betydelig restriksjon på fri bevegelighet for tjenester.²⁸³ Kommisjonens meddelelse kan derfor tas til inntekt for den oppfatningen at nettopp dette spørsmålet inngår i kjernen av unntaket, og i kjernen av hva som regnes som «spørsmål med hensyn til besetning».²⁸⁴

²⁷⁷ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 26.

²⁷⁸ Kabotasjeforordningen art. 3 (1). Arnesen og Bekkedal (2017) s. 26.

²⁷⁹ Kabotasjeforordningen art. 3 (2). Arnesen og Bekkedal (2017) s. 26.

²⁸⁰ Arnesen og Bekkedal (2017) s. 26–27.

²⁸¹ C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 11.

²⁸² KOM(2003) 595 s. 12, KOM(2014) 232 s. 9. I den engelskspråklige versjonen av Kommisjonens meddelelse framgår det at vertsstaten ikke er alene om å ha denne kompetansen.

²⁸³ Se til illustrasjon sak C-113/89 *Rush Portuguesa* og C-369/96 *Arblade*. Se også tredje betraktning til direktiv 71/96 (utsendingsdirektivet), og andre betraktning til direktiv 2018/957 (som ennå ikke er inntatt i EØS-avtalen, men som innfører endringer i dagens utsendingsdirektiv).

²⁸⁴ Det er begrenset i hvilken grad slike meddelelser fra Kommisjonen kan vektlegges som rettskilder for tolkningen av EØS-rettslige forpliktelser. Se Fredriksen og Mathisen (2018) s. 307–308 om dette. Som teori kan imidlertid meddelelsen bidra til å kaste lys over mulige forståelser av hva som er omfattet av formuleringen «spørsmål med hensyn til besetning».

I Kommisjonens meddelelse er det et poeng at vertsstatens kompetanse bør være begrenset for å opprettholde prinsippet om fri utveksling av tjenesteytelser, som vertsstatens kompetanse er et unntak fra.²⁸⁵ Kommisjonen påpeker ellers at vertsstaten kan kreve at sjøfolkene om bord er omfattet av en trygdeordning i EU, samt overholdelse av vertsstatens minstelønn.²⁸⁶ Når det gjelder sikkerhets- og kvalifikasjonskrav (herunder språk), er imidlertid Kommisjonen av den oppfatning at vertsstaten ikke kan stille krav om overholdelse av andre regler enn gjeldende EU-normer eller internasjonale regler (STCW og SOLAS), uten at dette innebærer en urimelig begrensning av fri utveksling av tjenesteytelser.²⁸⁷

Også bestemmelsens tilblivelseshistorie kan tas til inntekt for at «spørsmål med hensyn til besetning» bør forstås som spørsmål med hensyn til «sammensetningen av mannskap», herunder hvilken andel av besetningen som skal være EØS-borgere.²⁸⁸ I det opprinnelige forslaget til kabotasjeforordningen var art. 1 (4), som var den bestemmelsen i forslaget som omhandlet besetningen, formulert som følger: «Den medlemsstat, mellom hvis havne der utføres tjenesteydelser på søtransportområdet, kan kræve, at de skibe, der anvendes i forbindelse med sådanne tjenesteydelser, er bemannet med statsborgere fra medlemsstaterne i samme udstrækning, som dette kræves for denne stats egne skibe, som anvendes til dette formål.»²⁸⁹

Kabotasjeforordningens art. 3 fordeler *kompetansen* til å regulere *spørsmål med hensyn til besetning* om bord på skip i kabotasje som er omfattet av forordningen.²⁹⁰ Drøftelsen har vist at som «spørsmål med hensyn til besetning» regnes i alle fall spørsmål med hensyn til sammensetningen av mannskapet.²⁹¹ I dette inngår trolig spørsmålet om hvor stor del av mannskapet som skal være EØS-borgere.²⁹² Regulering av lønns- og arbeidsvilkår vil i de fleste tilfeller falle utenfor definisjonen av «spørsmål med hensyn til besetning». Unntaket er der regulering av lønns- og arbeidsvilkår får konsekvenser for hvem eller hvor mange som skal inngå i besetningen, noe som kan være tilfellet ved regulering av arbeids- og hviletid, men trolig ikke ved regulering av lønn.

Bestemmelsen fastsetter at spørsmål med hensyn til besetning i utgangspunktet er flaggstatens ansvar.²⁹³ Konsekvensen for vertsstatens handlingsrom er at slike spørsmål ikke kan være gjenstand for vertsstatsregulering for skip på over 650 brt i fastlandskabotasje, og lastefartøyer på over 650 brt i øykabotasje, dersom reisen følger etter eller går forut for

²⁸⁵ KOM(2014) 232 s. 9.

²⁸⁶ KOM(2014) 232 s. 9

²⁸⁷ KOM(2014) 232 s. 9

²⁸⁸ Sml. C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 11 og KOM(2014) 232 s. 9.

²⁸⁹ KOM(89) 266. I Kommisjonens endrede forslag i KOM(91) 54 s. 8 var det lagt til at mannskapet måtte ha tilsvarende opplæring som medlemsstatens egne borgere som arbeidet på skipene.

²⁹⁰ Kabotasjeforordningen art. 1 jf. art 2 (1) og (2).

²⁹¹ Se sak C-288/02 *Kommisjonen mot Hellas* avsn. 11.

²⁹² KOM(2014) 232 s. 9.

²⁹³ Kabotasjeforordningen art. 3 (1). Se i denne retning Arnesen og Bekkedal (2017) s. 25, som skriver at kabotasjeforordningen «i utpreget grad er en ren gjennomføring av prinsippet om fri bevegelse for tjenester». Se også Björkholm (2010) s. 423, som forstår art. 3 som en slags harmonisering av vilkårene for kabotasjetrafikk.

en reise til eller fra en annen stat.²⁹⁴ På samme tid gjør bestemmelsen unntak fra dette utgangspunktet for mindre skip og skip i øykabotasje.²⁹⁵ For øvrige skip i øykabotasje, og skip på under 650 brt i fastlandskabotasje, innebærer derfor spesialreguleringen i art. 3 at vertsstaten *har* kompetanse til å regulere slike spørsmål. Der spesialreguleringen i art. 3 ikke kommer til anvendelse, er det de alminnelige reglene om fri bevegelighet for tjenester som gjelder.²⁹⁶

3.8 Alminnelige regler om fri bevegelighet for tjenester

Prinsippet om fri bevegelighet for tjenester innebærer både et forbud mot forskjellsbehandling til skade for tjenesteytere etablert i en annen medlemsstat enn der tjenesten ytes og et forbud mot øvrige restriksjoner på fri bevegelighet for tjenester.²⁹⁷ For regulering av lønns- og arbeidsvilkår er det særlig forbudet mot restriksjoner som er av betydning.²⁹⁸ Ordet ”restriksjon” er i EU-domstolens praksis forstått slik at det omfatter «nationale foranstaltninger, der kan hæmme udøvelsen af de ved traktaten sikrede grundlæggende friheder eller gøre udøvelsen heraf mindre tiltrækkende».²⁹⁹ På norsk brukes uttrykket «tiltak» istedenfor «foranstaltninger».³⁰⁰

Det finnes klar rettspraksis fra EU-domstolen for at krav om minstelønn utgjør en restriksjon på fri bevegelighet. Sak C-549/13 *Bundesdruckerei* og sak C-115/14 *RegioPost* gjaldt begge krav om minstelønn i forbindelse med offentlige anskaffelser. I begge sakene ble krav om minstelønn ansett som en restriksjon på fri bevegelighet.³⁰¹ I sak C-165/98 *Mazzoleni og ISA*, som gjaldt nasjonale bestemmelser om minstelønn, framgår det at lovgivning som medfører økte utgifter for tjenesteytere fra andre medlemsland vil være omfattet av restriksjonsforbudet i art. 36.³⁰² Selv om det ikke sies eksplisitt, framgår det av EU-domstolens resonnement, og av det forhold at den anser seg kompetent til å prøve tiltakets forholdsmessighet, at den anser minstelønnsordningen for å være omfattet av restriksjonsforbudet.³⁰³ EU-domstolen uttaler følgende:

Anvendelsen af modtagelsesmedlemsstatens nationale lovgivning på tjenesteydere kan i denne forbindelse være til hinder for, indebære ulemper for eller gøre disse tjenesteydelser mindre tiltrækkende, i det

²⁹⁴ Kabotasjeforordningen art. 3 (1) og (3).

²⁹⁵ Kabotasjeforordningen art. 3 (1)–(3). Se i denne retning KOM(2003) 595 s. 11–12 og KOM(2014) 232 s. 9. Se også Greaves (2004) s. 116–117, som ser dette unntaket fra fri bevegelighet i sammenheng med forordningens vanskelige tilblivelseshistorie.

²⁹⁶ Kabotasjeforordningen art. 1 (1). De øvrige spesialreguleringene i forordningen er av begrenset betydning for nasjonalt handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår.

²⁹⁷ C-76/90 *Säger* avsn. 12, siden fulgt opp i bl.a. C-205/99 *Analir* avsn. 21.

²⁹⁸ Det som utredes er handlingsrommet for å stille samme krav til alle skip.

²⁹⁹ C-55/94 *Gebhard* avsn. 37.

³⁰⁰ Sml. f.eks. EØS-avtalen art. 11 med TEUF art. 34.

³⁰¹ C-549/13 *Bundesdruckerei* avsn. 30 og C-115/14 *RegioPost* avsn. 69.

³⁰² Se omtale i Hjelmeng og Kolstad (2006) s. 7. Saken gjaldt forhold som i dag ville vært omfattet av direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet), men som fant sted før fristen for gjennomføring av direktivet i nasjonal rett var utløpt, jf. C-165/98 *Mazzoleni og ISA* avsn. 16.

³⁰³ Hjelmeng og Kolstad (2006) s. 9, med henvisning til C-165/98 *Mazzoleni og ISA* avsn. 22–26.

omfang denne lovgivning medfører udgifter samt yderligere administrative og økonomiske omkostninger.³⁰⁴

Også annen regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip vil trolig kunne utgjøre restriksjoner på fri bevegelighet, dersom de medfører økte utgifter eller ulemper for tjenesteytere fra andre medlemsstater.³⁰⁵ Regulering av lønns- og arbeidsvilkår vil innebære en merkostnad for tjenesteytere som leverer sjøtransporttjenester eller andre tjenester ved bruk av skip, dersom vilkårene som stilles innebærer økte utgifter per ansatt, eller at det må ansettes flere eller utføres endringer på skipet, sammenlignet med hva som ville vært tilfellet uten slik regulering. Slik regulering er dermed et tiltak som kan gjøre utøvelsen av retten til fri bevegelighet for tjenester «mindre tiltrækkende» og utgjør dermed en restriksjon.³⁰⁶

Regulering av minstelønn og andre lønns- og arbeidsvilkår kan likevel være i tråd med Norges EØS-rettslige forpliktelser dersom den er omfattet av det lovfestede unntaket i EØS-avtalens art. 33 jf. art. 39 eller av den ulovfestede unntaksadgangen etter læren om tvingende allmenne hensyn. Det lovfestede unntaket for tiltak begrunnet i offentlig orden, sikkerhet eller folkehelsen er av mindre betydning for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip og vil derfor ikke bli behandlet her.³⁰⁷ I det følgende behandles unntaksadgangen etter læren om tvingende allmenne hensyn.

Den ulovfestede læren om tvingende allmenne hensyn innebærer at et tiltak som utgjør en restriksjon på fri bevegelighet for tjenester etter EØS-avtalens art. 36, likevel ikke er i strid med EØS-retten dersom det er begrunnet i tvingende allmenne hensyn.³⁰⁸ Forutsetningen er at tiltaket forfølger et legitimt formål og er forholdsmessig.³⁰⁹ Unntaksadgangen for tiltak begrunnet i tvingende allmenne hensyn gjelder for restriksjoner på fri bevegelighet som ikke er direkte diskriminerende.³¹⁰ Det er et vilkår at slike tiltak anvendes på en konsistent måte, dvs. at nasjonale regler om lønns- og arbeidsvilkår gjelder «for enhver person eller ethvert selskab» på vertsstatens område.³¹¹ I tråd med prinsippet om hjemstatskontroll er det også et vilkår at hensynet «ikke er ivaretatt av de regler yteren av de aktuelle tjenester er underlagt i den EØS-stat der han er etablert».³¹²

³⁰⁴ C-165/98 *Mazzoleni og ISA* avsn. 24.

³⁰⁵ I sak C-165/98 *Mazzoleni og ISA* avsn. 24 framgår det at lovgivning som medfører økte utgifter for tjenesteytere fra andre medlemsland, vil være omfattet av restriksjonsforbudet i art. 36. Se f.eks. sak C-465/05 *Kommisjonen mot Italia* avsn. 100–102 og 130, der et krav til minimums- og/eller maksimumsantall ansatte utgjorde en restriksjon. Se også sak C-49/98 *Finalarte*, der allmenngjorte bestemmelser om ferie utgjorde en restriksjon.

³⁰⁶ Sml. C-55/94 *Gebhard* avsn. 37.

³⁰⁷ Unntakene for tiltak begrunnet i offentlig orden, sikkerhet eller folkehelsen er tolket snevert i rettspraksis, se f.eks. omtalen av hensynet til offentlig orden i sak C-184/12 *Unamar* avsn. 47.

³⁰⁸ C-205/99 *Analir* avsn. 25.

³⁰⁹ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 114, C-205/99 *Analir* avsn. 25.

³¹⁰ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 115, Barnard (2016) s. 308.

³¹¹ C-205/99 *Analir* avsn. 25. Se også E-2/11 *STX* avsn. 80.

³¹² E-2/11 *STX* avsn. 80. Se også C-60/03 *Wolff & Müller* avsn. 34 og C-164/99 *Portugaia Construções* avsn. 19.

Et stort antall hensyn er allerede anerkjent i EU-domstolens praksis som hensyn som kan begrunne restriksjoner.³¹³ Rent økonomiske eller rent administrative hensyn anerkjennes imidlertid ikke.³¹⁴ Så lenge tiltaket kan rettferdiggjøres med henvisning til et legitimt hensyn, er det imidlertid ingenting i veien for at tiltaket også kan forfølge formål som ikke er legitime, som f.eks. vern av nasjonale foretak mot konkurranse.³¹⁵

Av særlig betydning for adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip er hensynet til beskyttelse av arbeidstakere. Hensynet til beskyttelse av arbeidstakere er anerkjent i EU-domstolens praksis som et tvingende allment hensyn som kan rettferdiggjøre restriksjoner på fri bevegelighet for tjenester.³¹⁶ Hensynet til beskyttelse av arbeidstakere kan begrunne vertsstatsregulering av minstelønn.³¹⁷ Det må antas at også annen regulering av lønns- og arbeidsvilkår vil kunne være omfattet.³¹⁸

Kravet til forholdsmessighet innebærer at tiltaket må være egnet og nødvendig for å ivareta et legitimt formål, samtidig som tiltaket ikke utgjør et uforholdsmessig inngrep i fri bevegelighet.³¹⁹ Vurderingen av det enkelte tiltaks forholdsmessighet beror på en konkret vurdering.³²⁰ Det er likevel mulig å peke på enkelte momenter som vil kunne ha betydning for vurderingen.

For regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip er vurderingstemaet først om tiltaket er egnet til å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.³²¹ Vilkåret om at tiltaket må være egnet er ikke særlig strengt, og innebærer kun at tiltaket må være tjenlig til å oppnå formålet om beskyttelse av arbeidstakere.³²² Fredriksen og Mathi-

³¹³ En oppstilling av slike hensyn er blant annet inntatt i sak C-288/89 *Gouda* avsn. 14. Se også Barnard (2016) s. 482–488.

³¹⁴ Se f.eks. C-220/12 *Thiele Meneses* avsn. 43 og C-318/07 *Persche* avsn. 55, begge omtalt i Fredriksen og Mathisen (2018) s. 116.

³¹⁵ E-3/06 *Ladbrokes* avsn. 47, se også f.eks. E-2/06 *ESA mot Norge* avsn. 80. Det som må vurderes er om tiltaket «objektivt sett fremmer» et legitimt formål, jf. C-49/98 *Finalarte* avsn. 38–42, C-164/99 *Portugaia Construções* avsn. 25–29.

³¹⁶ C-288/89 *Gouda* avsn. 14, med henvisning til C-279/80 *Webb* avsn. 19, C-62/81 *Seco* avsn. 14, og C-113/89 *Rush Portuguesa* avsn. 18.

³¹⁷ C-549/13 *Bundesdruckerei* avsn. 31 og C-115/14 *RegioPost* avsn. 70. Begge sakene gjaldt spørsmål om minstelønn i forbindelse med offentlige anskaffelser. Krav om minstelønn ble i begge sakene ansett som en restriksjon som i prinsippet kunne begrunnes i hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.

³¹⁸ Se i denne retning C-341/05 *Laval* avsn. 103–105, som gjaldt kollektive kampskritt. I dommens avsn. 107 bemerker EU-domstolen «at en blokade, der er iværksatt af en fagforening i værtsmedlemsstaten, der har til formål at garantere arbejdstagere, der er udstationerede som led i grænseoverskridende levering af tjenesteydelser, arbejds- og ansættelsesvilkår på et bestemt niveau, i princippet er omfattet af formålet om beskyttelse af arbejdstagere». Se også sak C-49/98 *Finalarte*, der allmenngjorte bestemmelser om ferie utgjorde en restriksjon som kunne begrunnes i hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.

³¹⁹ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 114. C-205/99 *Analir* avsn. 25.

³²⁰ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 119.

³²¹ C-341/05 *Laval* avsn. 57, med videre henvisning til C-369/96 *Arblade* avsn. 35 og C-341/02 *Kommisjonen mot Tyskland* avsn. 24.

³²² Fredriksen og Mathisen (2018) s. 119, Barnard (2016) s. 489.

sen formulerer vurderingstemaet som et spørsmål «om tiltaket må antas å lede til at målsettingen nås».³²³ Det kan legges til grunn at regulering av lønns- og arbeidsvilkår i utgangspunktet er egnet til å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.³²⁴ Det det i visse tilfeller kan være grunn til å stille spørsmål ved, er om kravet til konsistens er oppfylt.³²⁵

I vurderingen av om regulering av lønns- og arbeidsvilkår er egnet til å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere, vil det være relevant å se hen til om lovgivningen og praktiseringen av den er konsistent, dvs. om den «faktisk forfølger målet hermed på en sammenhengende og systematisk måte».³²⁶ I EFTA-domstolens avgjørelse i sak E-2/11 *STX*, som gjaldt spørsmålet om hvorvidt enkelte lønns- og arbeidsvilkår i allmenngjort tariffavtale var i strid med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, er dette vilkåret formulert som et krav om at «slik nasjonal lovgivning får lik anvendelse på alle personer og foretak som driver virksomhet på territoriet til den EØS-staten der tjenesten ytes».³²⁷ For adgangen til regulering av lønns- og arbeidsvilkår innebærer kravet om lik anvendelse en potensiell grense mot allmenngjøring av tariffavtaler på avgrensede geografiske områder og avgrensede industriområder.³²⁸ For allmenngjøring av tariffavtaler på bransjenivå, og annen lovregulering av lønns- og arbeidsvilkår, er det imidlertid vanskelig å se for seg at vilkåret om likebehandling vil utgjøre en praktisk begrensning på handlingsrommet.³²⁹

Det vil også være av betydning om staten opptrer på en inkonsistent måte, f.eks. ved at den «treffer, fremmer eller tolererer andre tiltak som går på tvers av målsetningene som søkes oppnådd gjennom lovgivningen det gjelder».³³⁰ En slik mulighet er knyttet til hvordan norske myndigheter håndterer hensynet til beskyttelse av arbeidstakere mer generelt.³³¹ For eksempel kan det med hensyn til lønn stilles spørsmål ved hvordan hensynet til beskyttelse av arbeidstakere ivaretas om bord på NIS-registrerte skip, der det nettopp er et poeng at det *ikke* stilles krav om norsk lønn for de ansatte om bord.³³² Her er det imidlertid et poeng at NIS-skip i utgangspunktet er avskåret fra å delta i kabotasjefart mellom norske havner, og dermed også slik fart i andre EØS-land.³³³ NIS-skip beveger seg i all hovedsak utenfor norsk territorium, og det kan dermed stilles spørsmål ved om regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på slike skip i det hele tatt er relevant for vurderingen av om

³²³ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 119.

³²⁴ Se f.eks. sak C-549/13 *Bundesdruckerei* avsn. 31 og C-115/14 *RegioPost* avsn. 70. Se også C-445/03 *Kommisjonen mot Luxembourg* avsn. 29. Se også C-62/81 *Seco* avsn. 14, C-113/89 *Rush Portuguesa* avsn. 18, C-272/94 *Guiot* avsn. 12 og C-341/05 *Laval* avsn. 57.

³²⁵ C-205/99 *Analir* avsn. 25.

³²⁶ C-539/11 *Ottica New Line* avsn. 47.

³²⁷ E-2/11 *STX* avsn. 80.

³²⁸ Hjelmeng og Kolstad (2006) s. 21.

³²⁹ Hjelmeng og Kolstad (2006) s. 21.

³³⁰ E-3/06 *Ladbrokes* avsn. 51, omtalt i Fredriksen og Mathisen (2018) s. 120.

³³¹ Sml. E-3/06 *Ladbrokes* avsn. 51.

³³² Sml. NIS-loven § 6 (2) 2. pkt., der det framgår at tariffavtale kan inngås med norske og/eller utenlandske fagforeninger.

³³³ NIS-loven § 4 (1). Unntak gjelder for EU-land som har inngått bilaterale avtaler med Norge om gjensidig adgang til kabotasjefart, se framstillingens del 4.4 og ot.prp.nr.39 (1997–1998) s. 2.

norske myndigheter opptrer på en konsistent måte i ivaretagelsen av hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.³³⁴ Utstrakt bruk av adgangen til å gjøre unntak fra fartsområdebegrensningen i NIS-loven § 4 kan imidlertid reise spørsmål ved om norske myndigheter forfølger hensynet til beskyttelse av arbeidstakere om bord på skip i norske farvann og på norsk sokkel på en konsistent måte. Kravet til konsistens innebærer at krav som stilles til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel også må stilles til NIS-skip som opererer i norske farvann og på norsk sokkel.

Vilkåret om at tiltaket må være nødvendig for å ivareta det legitime hensynet innebærer at tiltaket ikke må gå ut over hva som er nødvendig for å oppfylle formålet om beskyttelse av arbeidstakeren.³³⁵ For spørsmålet om regulering av lønns- og arbeidsvilkår er nødvendig, er det et poeng at det er opp til den enkelte medlemsstat å fastlegge beskyttelsesnivået, dvs. hvilken grad av beskyttelse av arbeidstakere slik regulering skal ivareta.³³⁶ Det som så skal vurderes er om samme beskyttelsesnivå kan oppnås med tiltak som i mindre grad begrenser fri bevegelse. Alternative tiltak må være praktisk gjennomførbare for å tas i betraktning.³³⁷

I nødvendighetsvurderingen inngår også en vurdering av om samme hensyn er tilgode sett gjennom lovgivningen i tjenesteyterens etableringsmedlemsstat.³³⁸ Ved regulering av tjenester er utgangspunktet at det er medlemsstaten der tjenesteyteren er etablert som regulerer tjenesteyterens aktiviteter.³³⁹ Årsaken er nettopp at prinsippet om fri bevegelse for tjenester skal gjøre det mulig for tjenesteytere etablert i én medlemsstat (hjemstaten) å yte tjenester midlertidig i en annen medlemsstat (vertsstaten), og da kan ikke adgangen til å yte tjenester være betinget av at tjenesteyteren oppfyller alle krav som gjelder for tjenesteytere som er etablert i vertsstaten.³⁴⁰ For at regulering av lønns- og arbeidsvilkår for tjenesteyterens arbeidstakere skal kunne begrunnes i hensynet til beskyttelse av arbeidstakere, er det derfor et vilkår at den beskyttelsen slik regulering gir «ikke er sikret af tilsvarende eller

³³⁴ Sml. diskusjonen over om EØS-avtalens geografiske virkeområde. Se videre Prop. 116 L (2015–2016) kap. 6.1.1, der det siteres fra en utredning innhentet fra professor Finn Arnesen og professor Fredrik Sejersted ved Senter for europarett. Poenget i det siterte er at «Dersom en vare først faller utenfor EØS-avtalen, kan ikke reguleringen av den påvirke den EØS-rettslige konsistensvurderingen av restriksjoner på de varene som er omfattet».

³³⁵ C-341/05 *Laval* avsn. 57.

³³⁶ Se f.eks. C-49/98 *Finalarte* avsn. 58 og C-341/05 *Laval* avsn. 57–77.

³³⁷ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 122.

³³⁸ C-76/90 *Säger* avsn. 15. Det kan diskuteres om dette er et selvstendig vilkår eller om det inngår i nødvendighetsvurderingen. Av hensyn til disposisjonen er vilkåret her inntatt under nødvendighetsvurderingen.

³³⁹ Barnard (2016) s. 310. Se til illustrasjon sak C-76/90 *Säger* avsn. 13-15. Björkholm (2010) s. 432 trekker parallellen mellom opprinnelseslandsprinsippet og reguleringen i kabotasjeforordningens art. 3 av spørsmål med hensyn til besetning. Se også E-2/11 *STX* avsn. 28.

³⁴⁰ Se f.eks. C-76/90 *Säger* avsn. 13. Spor av opprinnelseslandsprinsippet er også å finne i kabotasjeforordningen art. 1 (1) i forutsetningen om at «fartøyene oppfyller alle vilkår for å utføre kabotasje i medlemsstaten» der fartøyet er registrert.

i det væsentlige sammenlignelige forpligtelser, som virksomheden allerede er pålagt i etableringsmedlemsstaten».³⁴¹

For regulering av minstelønn er det vanskelig å se for seg at prinsippet om hjemstatskontroll utgjør noen begrensning for hvilke tiltak som vil kunne anses å være nødvendige for å beskytte arbeidstakere.³⁴² For andre typer reguleringer kan det være nødvendig å vurdere om arbeidstakerne er sikret samme beskyttelsesnivå gjennom reguleringen i hjemstaten. Prinsippet om hjemstatskontroll innebærer i slike tilfeller at dersom vertsstatens og hjemstatens regler i det vesentlige gir samme beskyttelse, vil det være i strid med proporsjonalitetsprinsippet å kreve at tjenesteyteren også skal følge vertsstatens regler, fordi kravet ikke er nødvendig for å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.³⁴³

Vurderingen av om tiltaket er forholdsmessig i snever forstand innebærer en avveining mellom målsettingen med tiltaket (her beskyttelse av arbeidstakere) og inngrepet tiltaket gjør i fri bevegelighet.³⁴⁴ I avveiningen inngår også en vurdering av om tiltaket er utformet på en slik måte at det ivaretar hensyn til klarhet og forutberegnelighet.³⁴⁵ Det er et krav i EØS-retten at rettsregler skal være «klare, præcise og forutsigelige i deres rettsvirkninger».³⁴⁶ Regler som ikke oppfyller dette kravet til forutberegnelighet, kan ikke anses for å stå i et rimelig forhold til formålet.³⁴⁷ Dette stiller visse krav til utforming av lovgivning som regulerer lønns- og arbeidsvilkår og kan f.eks. innebære at en henvisning til «det som er normalt for vedkommende sted og yrke», som den som er inntatt i yrkestransportlova § 8 (5), vil anses som for vag og dermed uforholdsmessig.³⁴⁸ Så lenge de enkelte vilkår er fastsatt i lov eller forskrift, eller ved henvisning til gjeldende tariffavtaler, vil kravene til klarhet og forutberegnelighet være oppfylt.³⁴⁹

I vurderingen av om regulering av lønns- og arbeidsvilkår er forholdsmessig i snever forstand, vil det være av betydning at slik regulering gjør et relativt lite inngrep i fri bevegelighet for tjenester. Krav til lønn og andre arbeidsvilkår vil riktignok kunne medføre økte kostnader for tjenesteytere etablert i andre EØS-medlemsstater der standardene er lavere, sammenlignet med hva som ville vært tilfellet dersom hjemstatens regulering ble lagt til grunn. Slike reguleringer hindrer likevel ikke slike tjenesteyteres *adgang* til å yte tjenester ved hjelp av skip i en annen medlemsstat, men bidrar kun til at alle aktører som leverer slike tjenester i medlemsstaten i større grad konkurrerer på like vilkår.³⁵⁰ Annerledes er det

³⁴¹ C-445/03 *Kommisjonen mot Luxembourg* avsn. 29. Se også C-369/96 *Arblade* avsn. 51 og C-272/94 *Guiot* avsn. 16–17.

³⁴² Også i C-369/96 *Arblade* avsn. 41 legger EU-domstolen uten videre til grunn at krav om minstelønn er i samsvar med EU-retten, med henvisning til C-62/81 *Seco* avsn. 14 og C-113/89 *Rush Portuguesa* avsn. 18 og C-272/94 *Guiot* avsn. 12.

³⁴³ Sejersted m.fl. (2011) s. 455, C-369/96 *Arblade* avsn. 51, C-272/94 *Guiot* avsn. 17.

³⁴⁴ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 127.

³⁴⁵ Se Fredriksen og Mathisen (2018) s. 130–131 og Arnesen og Bekkedal (2017) s. 16.

³⁴⁶ C-318/10 *SIAT* avsn. 58.

³⁴⁷ C-318/10 *SIAT* avsn. 59.

³⁴⁸ Se i denne retning Arnesen og Bekkedal (2017) s. 17.

³⁴⁹ Se nærmere Arnesen og Bekkedal (2017) s. 16–17.

³⁵⁰ Sml. her resonnementet i C-565/08 *Kommisjonen mot Italia* avsn. 49–51, som kan tas til inntekt for at det forhold at vertsstatens lovgivning er strengere enn andre medlemsstaters lovgivning ikke i seg selv er nok til å konstatere at det foreligger en restriksjon, men at det kun foreligger en restriksjon der tjenesteytere

for reguleringer som innebærer krav til hvem og hvor mange som skal inngå i besetningen, og slike reguleringer vil lettere anses for å være uforholdsmessige. For kabotasjetjenester er adgangen til å innføre slike reguleringer spesialregulert i kabotasjeforordningens art. 3, som er behandlet over.³⁵¹

I forholdsmessighetsvurderingen er det også av betydning at hensynet til beskyttelse av arbeidstakere er et hensyn som veier tungt i EU- og EØS-retten. Viktigheten av hensynet framgår bl.a. av TEUF avd. X om EUs sosialpolitikk, der formålet om «en forbedring av leve- og arbeidsvilkårene for herigennem at muliggjøre en udjævning af disse vilkår på et stadigt stigende niveau» er fastsatt TEUF art. 151. TEU art. 3 (3) fastsetter at Unionen skal arbeide for «en sosial markedsøkonomi med høy konkurransevne der full sysselsetting og sosial framgang etterstrebtes». EU-domstolen har, med henvisning til disse bestemmelsene, understreket at

Unionen, således som det fremgår af artikel 3, stk. 3, TEU, ikke blot opretter et indre marked, men også arbejder for en bæredygtig udvikling i Europa baseret på bl.a. en social markedsøkonomi med høj konkurrenceevne, hvor der tilstræbes fuld beskæftigelse og sociale fremskridt, og den fremmer bl.a. den sociale beskyttelse [...].

Da Unionen således ikke blot har et økonomisk formål, men ligeledes et sosialt og arbeidsmarkedsmessigt formål, skal de rettigheter, der følger af traktatens bestemmelser om den frie bevegelse for varer, personer, tjenesteydelser og kapital, afbalanceres i forhold til de mål, der forfølges med social- og arbeidsmarkedspolitikken, herunder, således som det fremgår af artikkel 151, stk. 1, TEUF, at fremme beskæftigelsen, en forbedring af leve- og arbeidsvilkårene for herigennem at muliggjøre en udjævning af disse vilkår på et stadigt stigende niveau, en passende sosial beskyttelse, dialogen på arbeidsmarkedet, en utvikling af de menneskelige ressurser, der skal muliggjøre et varigt højt beskæftigelsesnivå, og bekæmpelse af sosial udstødelse.³⁵²

Et utslag EUs vektlegging av hensynet til beskyttelse av arbeidstakere er direktiv 1999/95/EF, som ble nevnt i utredningens del 2.3 som et eksempel på havnestatsjurisdiksjon. Direktivet implementerte ILO-konvensjon 180 om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip, en konvensjon som på tidspunktet for implementering ennå ikke hadde trådt i kraft. Formålet var blant annet å «bedre helsen og sikkerheten for arbeidstakerne i deres arbeidsmiljø» og å «bedre sjøfolks leve- og arbeidsvilkår».³⁵³

Et annet illustrerende eksempel er de nylige endringene i direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet), som er innført ved direktiv 2018/957. Endringene innebærer at prinsippet om likebehandling mellom arbeidstakere nå tillegges større vekt enn tidligere.³⁵⁴ I endringsdi-

hjemmehørende i andre EØS-stater ikke har mulighet til å komme inn på vertsmedlemsstatens marked «under normale og effektive konkurrencevilkår». Dette er siden fulgt opp i C-602/10 *SC Volksbank România SA* avsn. 73–80 og C-475/11 *Kostas Konstantinides* avsn. 45–49.

³⁵¹ Kabotasjeforordningens art. 3 er behandlet i del 3.7.

³⁵² C-201/15 *AGET Iraklis* avsn. 76. Se også C-438/05 *Viking Line* avsn. 78 og C-341/05 *Laval* avsn. 105.

³⁵³ Første og andre betraktning til direktiv 1999/95/EF.

³⁵⁴ Se f.eks. direktiv 1999/95/EF art. 1 (2) om endring av utsendingsdirektivets art. 3 (1).

rektivets fortale ses prinsippet om likebehandling og prinsippet om likelønn i sammenheng.³⁵⁵ Det presiseres i fortalen at «[I]ønfastsættelse [alene er] et anliggende for medlemsstaterne og arbeidsmarkedets parter».³⁵⁶ Endringsdirektivet innfører også en angivelse av utsendingsdirektivets formål i utsendingsdirektivets art. 1: «Dette direktiv sikrer beskyttelsen av udstationerede arbeidstagere i løbet af deres udstationering i forbindelse med den frie udveksling af tjenesteydelser ved at fastsætte obligatoriske bestemmelser vedrørende arbeidsvilkår og beskyttelse af arbeidstagernes sundhed og sikkerhed, som skal overholdes».³⁵⁷ Endringene av utsendingsdirektivet tjener dermed som en ytterligere be-
kreftelse på at hensynet til beskyttelse av arbeidstakere veier tungt i EU- og EØS-retten.

Som nevnt over, må det enkelte tiltaks forholdsmessighet vurderes konkret.³⁵⁸ Til støtte for vurderingen av hva slags type regulering av lønns- og arbeidsvilkår som oppfyller kravet til forholdsmessighet, kan det være relevant å se hen til hvordan EU-lovgiver selv har foretatt denne avveiningen. Mye av rettspraksisen som er behandlet over om vertsstatsregulering av lønns- og arbeidsvilkår, er knyttet til situasjoner som i dag er omfattet av utsendingsdirektivet, dvs. situasjoner der et foretak etablert i én medlemsstat yter tjenester på en annen medlemsstats territorium og i denne forbindelse tar med seg arbeidsstyrken sin, som både kan bestå av EØS-borgere og tredjelandsborgere.³⁵⁹ Utsendingsdirektivet «får ikke anvendelse på foretak i handelsflåten med hensyn til skipsbesetningen», og det kan diskuteres i hvilken grad direktivet kommer til anvendelse i forbindelse med arbeidsforhold om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel.³⁶⁰ Direktivet er imidlertid en harmonisering av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester på et område som har klare likhetstrekk med situasjoner der sjøtransporttjenester eller andre tjenester leveres ved hjelp av utenlandskregistrerte skip i norske farvann.³⁶¹ I begge situasjoner leverer en tjenesteyter etablert i én medlemsstat tjenester i en annen medlemsstat, og i begge situasjoner har tjenesteyteren i denne forbindelse mulighet til å ta med seg arbeidstakere fra andre EØS-medlemsstater.³⁶²

I Kommissjonens forslag til utsendingsdirektiv inngår følgende uttalelse:

De nationale forskelle, vad angår det materielle indhold af arbeidsvilkår og de kriterier, der ligger til grund for reglene om lovkonflikter, kan føre til situationer, hvor udstationerede arbeidstagere får en mindre løn og er underlagt andre arbeidsvilkår, end hvad der er gældende på det sted hvor arbejdet udføres midlertidigt. En sådan situation vil helt givet påvirke en fair konkurrence mellem virksomhederne og ligebehandlingen af udenlandske og indenlandske virksomheder; det vil ud fra et socialt synspunkt være komplet uacceptabelt.³⁶³

³⁵⁵ Sjette betraktning til direktiv 2018/957.

³⁵⁶ Syttende betraktning til direktiv 2018/957.

³⁵⁷ Direktiv 2018/957 art. 1 (1) b).

³⁵⁸ Fredriksen og Mathisen (2018) s. 119.

³⁵⁹ Utsendingsdirektivet art. 1 (1) jf. (3).

³⁶⁰ Utsendingsdirektivet art. 1 (2). Se diskusjon i del 3.5.

³⁶¹ Utsendingsdirektivet kommer også til anvendelse på veikabotasje, jf. direktivets art. 1. Se også 17. betraktning til forordning (EF) nr. 1072/2009.

³⁶² Utsendingsdirektivet art. 1 (1) jf. (3).

³⁶³ KOM(91) 230 s. 8 pkt. 12. Se også sak C-341/05 *Laval* avsn. 74 flg., hvor EU-domstolen fremhever at et av formålene med utsendingsdirektivets bestemmelser er å forhindre illojal konkurranse.

Som en harmonisering av prinsippet om fri bevegelighet for tjenester, må det antas at utsendingsdirektivet ikke går på tvers av dette prinsippet.³⁶⁴ I endringsdirektivet til utsendingsdirektivet, framgår det også av fortalen at direktivet, med de endringene som innføres, «fastsetter en afbalansert ramme med hensyn til den fri udveksling af tjenesteydelser og beskyttelsen af udstationerede arbeidstagere, som er ikkeforskelsbehandlende, gjennomsigtig og forholdsmessig».³⁶⁵ Det må derfor antas at direktivets regulering av vertsstatens handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår for utstasjonerte arbeidstakere, også med de endringer som nå er innført, er uttrykk for alminnelige prinsipper utviklet i rettspraksis og en rimelig avveining mellom legitime hensyn og fri bevegelighet i situasjoner som er omfattet av direktivet.

I fravær av spesialregulering og harmoniserte regler på EØS-nivå, er det de alminnelige prinsippene om fri bevegelighet for tjenester som gjelder, og som må veies opp mot det tungtveiende hensynet til beskyttelse av arbeidstakere. Dette innebærer at for tjenesteyting i norske farvann og på norsk sokkel ved hjelp av utenlandskregistrerte skip er det i alle fall tillatt å innføre den typen reguleringer som er påkrevd i andre bransjer etter utsendingsdirektivet. Når det videre er fastsatt i rettspraksis at kabotasjeordningen innfører prinsippet om fri bevegelighet for tjenester, slik dette er tolket i EU-domstolens praksis, på området for kabotasje-tjenester, kan det trolig legges til grunn at det som er tillatt etter utsendingsdirektivet, i den grad det ikke er spesialregulert i kabotasjeordningen, også er tillatt ved kabotasje.³⁶⁶

3.9 Sammenfatning

Norge er forpliktet til å stille krav om at skip som opererer i norske farvann overholder EU-initiert lovgivning med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår om bord, i alle fall så langt som norsk jurisdiksjon rekker og innenfor EØS-avtalens virkeområde. I tillegg er Norge pålagt å utføre havnestatskontroll med utenlandskregistrerte skip, både skip registrert i andre EØS-stater og skip registrert i tredjeland, for å sikre at disse overholder EØS-rettslige og internasjonale standarder.

For skip involvert i sjøtransport innebærer spesialreguleringen i kabotasjeordningen art. 3 at det ikke kan stilles krav om besetningens sammensetning og antall for skip på over 650 brt i fastlandskabotasje, og lastefartøyer på over 650 brt i øykabotasje, dersom reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat. For øvrige skip i øykabotasje, og skip på under 650 brt i fastlandskabotasje, vil det være adgang til å regulere også slike spørsmål.³⁶⁷

³⁶⁴ Jf. direktivets hjemmel i Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab art. 57 (2) og art. 66.

³⁶⁵ Tjuefjerde betraktning til direktiv 2018/957.

³⁶⁶ C-205/99 *Analir* avsn. 19–21.

³⁶⁷ Spesialreguleringen i art. 3 omfatter ikke kabotasje mellom vertsstatens havner og installasjoner på vertsstatens kontinentalsokkel, og for slik kabotasje gjelder de alminnelige reglene om fri bevegelighet fullt ut. Se kabotasjeordningen art. 3, sml. art. 2 (1) b).

Ut over dette, er det de alminnelige reglene om fri bevegelighet for tjenester som kan begrense handlingsrommet. Regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandsk-registrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel vil trolig utgjøre en restriksjon på fri bevegelighet for tjenester.³⁶⁸ Slik regulering kan imidlertid rettferdiggjøres i hensynet til beskyttelse av arbeidstakere.³⁶⁹ Forutsetningen er at reguleringen får lik anvendelse for alle som yter like tjenester, at tilsvarende beskyttelsesnivå ikke er sikret gjennom regulering tjenesteyteren er underlagt i hjemstaten, og at reguleringen er egnet og nødvendig for å ivareta hensynet til beskyttelse av arbeidstakere og forholdsmessig i snever forstand.³⁷⁰ Så lenge de enkelte vilkår er fastsatt i lov eller forskrift, eller ved henvisning til gjeldende tariffavtaler, vil det trolig være rom for å stille krav om at arbeidstakere om bord på skip registrert i andre EØS-land tilstås tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår med hensyn til bl.a. arbeidstid, ferie og lønn. Trolig vil det være rom for å innføre den typen reguleringer som er omtalt i utsendingsdirektivet art. 3.

³⁶⁸ Se f.eks. C-549/13 *Bundesdruckerei* avsn. 30 og C-115/14 *RegioPost* avsn. 69.

³⁶⁹ Se f.eks. C-288/89 *Gouda* avsn. 14, C-279/80 *Webb* avsn. 19, C-62/81 *Seco* avsn. 14 og C-113/89 *Rush Portuguesa* avsn. 18.

³⁷⁰ Se f.eks. C-164/99 *Portugaia Construções* avsn. 19 og C-445/03 *Kommisjonen mot Luxembourg* avsn. 29.

4. Andre internasjonale avtaler

4.1 Konklusjoner

I kapittelet drøftes hvordan handlingsrommet for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip begrenses av Norges forpliktelser etter GATS, samt en rekke bi- og multilaterale skipsfartsavtaler.

Internasjonal handelsrett begrenser handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel ved at slike reguleringer ikke må stride mot kravet om bestevilkårsbehandling i GATS art. II. For hjelpetjenester og tilgang til havnefasiliteter har Norge i tillegg påtatt seg spesifikke forpliktelser med hensyn til markedsadgang og nasjonal behandling. Så lenge kravene som stilles til lønns- og arbeidsvilkår er de samme, uavhengig av skipets registreringsland og tjenesteyterens hjemland, og overholder alminnelige krav til rimelighet, vil regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord neppe være i strid med Norges forpliktelser etter GATS. Kravet om bestevilkårsbehandling kan imidlertid innebære at dersom Norge gjennom andre folkerettslige avtaler har forpliktet seg til å avstå fra å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip fra enkeltland, kan skip og tjenesteytere fra alle WTOs medlemsland måtte gis like gunstig behandling. Dette innebærer at bi- og multilaterale handels- og skipsfartsavtaler avtaler kan utgjøre en begrensning på handlingsrommet på to måter, både ved at Norge kan ha forpliktet seg til å avstå fra å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip fra enkeltland, og ved at slik særbehandling av enkeltland kan være i strid med krav om bestevilkårsbehandling i andre internasjonale avtaler.

4.2 Innledning

Selv om Norge har jurisdiksjon til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, og selv om EØS-avtalen ikke er til hinder for slik regulering, kan andre folkerettslige forpliktelser innebære at norske myndigheter må å avstå fra å benytte denne jurisdiksjonen. I det følgende utforskes hvilke begrensninger slike folkerettslige forpliktelser legger på adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Det er først og fremst internasjonal handelsrett som begrenser enkeltstaters handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip. I del 4.3 er tema hvilke føringer som følger av Generalavtalen om handel med tjenester (GATS), som utgjør en del av regelverket tilknyttet Verdens handelsorganisasjon (WTO). Del 4.4 inneholder en kort oversikt over enkelte bi- og multilaterale skipsfartsavtaler som også kan begrense handlingsrommet.

4.3 GATS

Innledning

Norsk regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip må holde seg innenfor Norges folkerettslige forpliktelser som medlem av Verdens handelsorganisasjon (WTO). Norge er som WTO-medlem bundet av en rekke handelsavtaler inntatt som vedlegg til avtale om opprettelse av Verdens handelsorganisasjon (WTO-avtalen).³⁷¹ Etter avtalens art. XVI (4) er hvert medlem også forpliktet til å «sørge for at dets lover, forskrifter og administrative prosedyrer er i samsvar med dets forpliktelser i henhold til de vedlagte avtaler». Innenfor WTO-rammeverket er det særlig Generalavtalen om handel med tjenester (GATS) som kan utgjøre en begrensning på handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip.³⁷²

GATS regulerer tiltak WTO-medlemsstater treffer som har virkning på handel med tjenester.³⁷³ Som «tjenester» regnes «enhver tjeneste i en hvilken som helst sektor, med unntak av tjenester som ytes under utøvelse av statsmyndighet».³⁷⁴ Handel med tjenester er definert i art. I (2) som

ytelse av en tjeneste:

- a) fra et medlems territorium til et annet medlems territorium,
- b) på et medlems territorium til et annet medlems tjenesteforbruker,
- c) av et medlems tjenesteyter, gjennom kommersiell tilstedeværelse på et annet medlems territorium,

³⁷¹ WTO-avtalen art. II.

³⁷² WTO-avtalen vedlegg 1B. Muligheten for at generalavtalen om tolltariffer og handel (GATT, WTO-avtalen vedlegg 1A) i prinsippet også kan utgjøre en begrensning på nasjonalt handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip er utforsket i Molenaar m.fl. (2008) s. 77–80, og vil ikke bli behandlet her.

³⁷³ GATS art. I (1).

³⁷⁴ GATS art. I (3) b).

- d) av et medlems tjenesteyter, gjennom tilstedeværelse av et medlems fysiske personer på et annet medlems territorium.³⁷⁵

Uttrykket «ytelse av en tjeneste» omfatter «framstilling, distribusjon, markedsføring, salg og levering av en tjeneste».³⁷⁶

Forpliktelsene etter GATS er inndelt i generelle forpliktelser på den ene side og spesifikke forpliktelser på den annen.³⁷⁷ Av de generelle forpliktelsene er det særlig kravet om bestevilkårsbehandling i art. II som kan være av betydning for adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskflaggede skip. De spesifikke forpliktelsene omfatter markedsadgang, nasjonal behandling og eventuelle tilleggsforpliktelser.³⁷⁸

Spesifikke forpliktelser

Spesifikke forpliktelser avtales særskilt for hvert enkelt WTO-medlem og oppføres i medlemslandets bindingsliste.³⁷⁹ Norge er blant landene som har bundet seg spesifikt til å la bestemmelser om nasjonal behandling og markedsadgang gjelde for internasjonal sjøtransport, hjelpetjenester og tilgang til og bruk av havnefasiliteter.³⁸⁰ Utgangspunktet er at medlemsstater som forplikter seg til å la reglene om markedsadgang og nasjonal behandling gjelde for sjøtransport, binder seg til å la reglene gjelde for internasjonal sjøtransport av passasjerer og varetransport med påskriften «less cabotage», som innebærer at kabotasje ikke er omfattet.³⁸¹ Stater som ønsker å forplikte seg også på området for kabotasje må presisere dette med påskriften «cabotage not excluded».³⁸² I likhet med hva som er tilfellet for de fleste andre land som har påtatt seg slike spesifikke forpliktelser gjøres det også for Norges vedkommende unntak for kabotasje.³⁸³ De spesifikke forpliktelsene i GATS del III kommer derfor ikke til anvendelse på kabotasje.

Kravet om nasjonal behandling innebærer at et medlemsland som har påtatt seg slike forpliktelser, «med hensyn til samtlige tiltak som berører ytelse av tjenester, [skal] gi et hvert annet medlems tjenester og tjenesteytere en behandling som ikke er mindre gunstig enn den det gir sine egne tilsvarende tjenester og tjenesteytere».³⁸⁴ Spørsmålet om tjenester og tjenesteytere er «tilsvarende» må, i tråd med praksis fra WTOs tvisteløsningsmekani-

³⁷⁵ GATS art. I (2).

³⁷⁶ GATS art. XXVIII b).

³⁷⁷ GATS del II og del III.

³⁷⁸ Art. XVI–XVIII.

³⁷⁹ Art. XVI (1), XVII (1) og XVIII.

³⁸⁰ Opplysninger funnet via I-TIP Services. Se også WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 138, tabell 10.

³⁸¹ Se f.eks. WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 138, tabell 10.

³⁸² Se f.eks. WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 138, tabell 10.

³⁸³ Oversikt over Norges og andre lands forpliktelser kan finnes i WTO S/C/W/315 avsn. 138, tabell 10.

³⁸⁴ GATS art. XVII (1).

nisme, løses på bakgrunn av konkurranseforholdet mellom tjenestene som sammenlignes.³⁸⁵ Tjenester og tjenesteytere må være gjenstand for en samlet vurdering.³⁸⁶ Tjenester og tjenesteytere er «tilsvarende» når de er i konkurranse med hverandre.³⁸⁷

Kravet om «behandling som ikke er mindre gunstig» kan oppfylles «ved å gi et annet medlems tjenester og tjenesteytere enten en behandling som er formelt identisk med eller formelt forskjellig fra den det gir sine egne tilsvarende tjenester og tjenesteytere».³⁸⁸ «Formelt identisk eller formelt forskjellig behandling skal anses for å være mindre gunstig dersom den endrer konkurransevilkårene i favør av tjenester eller tjenesteytelser hos medlemmet sammenlignet med tilsvarende tjenester eller tjenesteytelser fra et annet medlem».³⁸⁹

Kravet om nasjonal behandling er til hinder for både formelt og reelt diskriminerende tiltak. Det innebærer at selv om kravene som stilles til norske lønns- og arbeidsvilkår om bord er de samme for utenlandske og norske skip og aktører i norske farvann og på norsk sokkel, kan de være i strid med GATS art. XVII dersom de «endrer konkurransevilkårene i favør av» norske «tjenester eller tjenesteytelser [...] sammenlignet med tilsvarende tjenester eller tjenesteytelser fra» andre WTO-medlemsland.³⁹⁰ Motsetningsvis vil formelt eller reelt diskriminerende tiltak ikke være i strid med kravet til nasjonal behandling hvis de ikke endrer konkurransevilkårene i nasjonale tjenesteyteres favør (og ikke-nasjonale tjenesteyteres ufavør).³⁹¹

I fotnote 10 til bestemmelsen er det fastsatt at «[s]pesifikke forpliktelser inngått i henhold til denne artikkel, skal ikke fortolkes slik at det kreves at et medlem må yte erstatning for iboende konkurransemessige ulemper som er en følge av at vedkommende tjenester eller tjenesteytere er utenlandske». I *Canada – Autos* presiserte tvisteløsningspanelet at fotnote 10 ikke gir dekning for tiltak som kan endre konkurranseforholdene i ufavør av utenlandske tjenester og tjenesteytere, som allerede har en ulempe som følge av at de er utenlandske.³⁹² I *Argentina – Financial Services* presiserte ankeinstansen at «ulemper som er en følge av at vedkommende tjenester eller tjenesteytere er utenlandske» må skilles fra tiltakets innvirkning på konkurranseforholdene, og at kravet om nasjonal behandling kun gjelder den påvirkningen av konkurranseforholdene som er et resultat av tiltaket.³⁹³

Kravet om markedsadgang innebærer at et medlemsland som har påtatt seg slike forpliktelser «skal [...] gi ethvert annet medlems tjenester og tjenesteytere en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som er fastsatt i henhold til vilkårene og begrensningene som er vedtatt og spesifisert i dets bindingsliste».³⁹⁴ Ingen av vilkårene og begrensningene for markedsadgang inntatt i Norges bindingsliste er i seg selv til hinder for at det stilles

³⁸⁵ Panel Report, China – Electronic Payment Services, avsn. 7.701–7.702.

³⁸⁶ Appellate Body Report, Argentina – Financial Services, avsn. 6.29.

³⁸⁷ Appellate Body Report, Argentina – Financial Services, avsn. 6.23–6.29, med henvisning til Panel Report, China – Electronic Payment services, avsn. 7.700.

³⁸⁸ GATS art. XVII (2).

³⁸⁹ GATS art. XVII (3).

³⁹⁰ Se i samme retning Molenaar (2008) s. 62–63.

³⁹¹ Panel Report, China – Publications and Audiovisual Products, avsn. 7.1130–7.1131.

³⁹² Panel Report, Canada – Autos, avsn. 10.300.

³⁹³ Appellate Body Report, Argentina – Financial Services, avsn. 6.104.

³⁹⁴ GATS art. XVI (1).

krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som vilkår for havneadgang og som kontraktsvilkår ved tjenesteyting i tilknytning til økonomisk aktivitet i økonomisk sone og på sokkelen.

Med mindre noe annet er spesifisert i medlemslandets bindingsliste, innebærer en forpliktelse med hensyn til markedsadgang at medlemsstaten må avstå fra å «opprette eller treffe» en rekke tiltak opplistet i art. XVI (2). Listen er ansett å være uttømmende.³⁹⁵ Artikkel XVI (2) a)–d) omhandler tiltak av kvantitativ natur. Artikkel XVI (2) e) gjelder «tiltak som begrenser eller som krever bruk av bestemte selskapsformer eller fellesforetak (joint ventures) som en tjenesteyter kan yte en tjeneste gjennom». Artikkel XVI (2) (f) omhandler begrensninger på deltakelse av utenlandsk kapital. I US – Gambling fant ankeinstansen tiltak som begrenset markedsadgangen slik at kvantum ble null, i den aktuelle saken amerikansk regulering av grenseoverskridende gamblingtjenester, utgjorde kvantitative tiltak som omhandlet i art. XVI (2) c).³⁹⁶ Det er en viss mulighet for at det etter samme logikk kan tenkes at tiltak som har som effekt at antallet tjenesteytere begrenses vil kunne anses å være omfattet av et av forbudene mot kvantitative restriksjoner inntatt i art. XVI (2) a)–d).³⁹⁷

Nasjonal regulering som ikke er i strid med kravet om nasjonal behandling i art. XVII og ikke er omfattet av opplistingen i art. XVI (2) er i utgangspunktet tillatt, selv om den skulle vanskeliggjøre markedsadgang for aktører fra andre medlemsland. Slik regulering må imidlertid overholde kravene til nasjonal regulering fastsatt i GATS art. VI. Det følger av bestemmelsen at for sektorer der en medlemsstat har påtatt seg spesifikke forpliktelser, er medlemsstaten i tillegg forpliktet til å sørge for at «alle tiltak med generell anvendelse som berører handel med tjenester, blir administrert på en rimelig, objektiv og upartisk måte».³⁹⁸

Generelle forpliktelser

De generelle forpliktelsene, herunder art. II om bestevilkårsbehandling, gjelder i utgangspunktet for alle medlemmer og alle typer tjenester som er omfattet av GATS. GATS art. II åpner imidlertid for at det kan gjøres unntak fra kravet om bestevilkårsbehandling. Det følger av art. II (2) at «[e]t medlem kan opprettholde et tiltak som er uforenlig med [kravet om bestevilkårsbehandling], forutsatt at et slikt tiltak er oppført i og oppfyller vilkårene i vedlegget om unntak fra artikkel II». Norge har ikke reservert seg på denne måten.³⁹⁹

Det følger av vedlegg om forhandlinger om sjøtransporttjenester at art. II og GATS-vedlegget om unntak fra artikkel II ikke skal tre i kraft for internasjonal skipsfart, hjelpe-tjenester eller adgangen til å benytte havnefasiliteter før enten forhandlingene om sjøtrans-

³⁹⁵ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.318. Panel Report, China – Publications and Audiovisual Products, avsn. 7.1353.

³⁹⁶ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 250–251. Omtalt i Molenaar (2008) s. 64.

³⁹⁷ Se i denne retning Molenaar (2008) s. 64.

³⁹⁸ GATS art. VI (1).

³⁹⁹ Opplysninger funnet via I-TIP Services.

porttjenester er avsluttet, eller, dersom forhandlingene ikke fører fram, datoen for sluttrapporten fra forhandlingsgruppen for sjøtransporttjenester.⁴⁰⁰ Forhandlingene om sjøtransporttjenester er siden utsatt, og ikrafttreddelsen av art. II og vedlegg om unntak fra art. II er utsatt til de utsatte forhandlingene er avsluttet.⁴⁰¹ Istedenfor gjelder en stillstandsklausul som pålegger WTOs medlemmer å avstå fra å gjennomføre nye, mer restriktive tiltak som påvirker handelen med maritime transporttjenester, annet enn på gitte vilkår, eller som forbedrer statens forhandlingsposisjon.⁴⁰² Ettersom forhandlingene ennå ikke er avsluttet, har ikke art. II trådt i kraft for de nevnte sjøtransporttjenestene, og stillstandsklausulen gjelder fortsatt.⁴⁰³

Vedlegg om forhandlinger om sjøtransporttjenester gjør unntak fra den utsatte ikrafttreddelsen for art. II for «de spesifikke forpliktelser om sjøtransporttjenester som er oppført på et lands bindingsliste».⁴⁰⁴ Dette innebærer at tjenestene omtalt over som omfattet av spesifikke forpliktelser med hensyn til nasjonal behandling og markedsadgang også er omfattet av kravet om bestevilkårsbehandling, og ikke av stillstandsklausulen. Kravet om bestevilkårsbehandling kommer også til anvendelse for kabotasjetjenester. Som vi har sett over, har ikke Norge påtatt seg spesifikke forpliktelser knyttet til kabotasjetjenester.⁴⁰⁵ Unntaket fra den utsatte ikrafttreddelsen for art. II berører derfor ikke kabotasje for Norges del. Selv om vedleggets tittel ikke presiserer hvilke sjøtransporttjenester som er omfattet, framgår det imidlertid av vedleggets første avsnitt at det kun er «internasjonal skipsfart, hjelpetjenester og adgangen til å benytte havnefasiliteter» som er omfattet. Den utsatte ikrafttreddelsen for GATS art. II om bestevilkårsbehandling gjelder derfor ikke kabotasje.⁴⁰⁶ Dette innebærer samtidig at stillstandsklausulen for sjøtransporttjenester ikke gjelder for regulering av kabotasje.⁴⁰⁷ Etter dette kan det legges til grunn at GATS art. II om bestevilkårsbehandling kommer til anvendelse også ved regulering av kabotasje.

En slik konklusjon støttes av at 15 land har vedtatt unntak fra art. II om bestevilkårsbehandling spesifikt for kabotasje.⁴⁰⁸ Av disse er det kun ett land, Benin, som har inntatt

⁴⁰⁰ GATS Vedlegg om forhandlinger om sjøtransporttjenester avsn. 1 a) og b).

⁴⁰¹ WTO S/L/24 (1996) avsn. 4.

⁴⁰² WTO S/L/24 (1996) avsn. 7.

⁴⁰³ WTO S/L/24 (1996) avsn. 4 og 7.

⁴⁰⁴ Bindingslister over spesifikke forpliktelser er nærmere regulert i GATS art. XX og XXI og skal omfatte de spesifikke forpliktelser en medlemsstat har påtatt seg etter del III.

⁴⁰⁵ Oversikt over Norges og andre lands forpliktelser kan finnes i WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 138, tabell 10.

⁴⁰⁶ GATS Vedlegg om forhandlinger om sjøtransporttjenester avsn. 1. Se tilsvarende Latrille (2016) s. 441.

⁴⁰⁷ Selv om stillstandsklausulene inntatt i decision on negotiations on maritime transport services avsn. 7 (WTO LT/UR/D-5/5 (1994)) og den senere decision on maritime transport services avsn. 7 (WTO S/L/24 (1996)) isolert sett etter sin ordlyd omfatter sjøtransporttjenester generelt, framgår det av begge avgjørelsene at det er forhandlingene knyttet til «international shipping, auxiliary services and access to and use of port facilities» som er bakgrunnen for stillstandsklausulene (se decision on negotiations on maritime transport services avsn. 1 og decision on maritime transport services avsn. 4).

⁴⁰⁸ Angola, Benin, Kamerun, Chile, Kongo, Elfenbenskysten, Finland, Gabon, Mali, Niger, Filippinene, Russland, Senegal, Sverige og Tunisia. Opplysninger funnet via I-TIP Services.

forpliktelser knyttet til kabotasje i sin bindingsliste.⁴⁰⁹ Blant de 14 landene som har vedtatt slike unntak uten å ha inntatt forpliktelser knyttet til kabotasje i sin bindingsliste inngår både Sverige og Finland, som begge forbeholdt seg retten til å opprettholde og inngå gjensidige avtaler med andre land om innpass i et ellers stengt kabotasjemarked.⁴¹⁰ Konklusjonen trekkes ikke i tvil av at kyststater verden over fortsatt forbeholder kabotasjefart for nasjonale skip.⁴¹¹ Som vi skal se under, er det ikke nødvendigvis i strid med kravet om bestevilkårsbehandling etter art. II å forbeholde en næring for nasjonale aktører, ettersom bestemmelsen kun innebærer et krav om at alle ikke-nasjonale aktører behandles likt.⁴¹²

Kravet om bestevilkårsbehandling innebærer at WTOs medlemsland uten forbehold skal «gi tjenester fra og tjenesteytere hjemmehørende i et annet medlemsland en behandling som ikke er mindre gunstig enn den behandling det gir tilsvarende tjenester fra og tjenesteytere hjemmehørende i ethvert annet land».⁴¹³ GATS art. II omfatter både formelt diskriminerende tiltak (diskriminering *de jure*) og formelt ikke-diskriminerende tiltak som får diskriminerende virkning (diskriminering *de facto*).⁴¹⁴ Dette kan innebære at regulering som stiller samme krav med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår om bord til alle utenlandskregistrerte skip likevel kan være omfattet av bestemmelsen, dersom tiltakene fører til at ikke alle skip har samme adgang til å levere eller motta tjenester.⁴¹⁵ Det som er avgjørende, er om tiltakene *i realiteten* fører til at tjenester og tjenesteytere fra noen WTO-medlemsland behandles mindre gunstig enn tilsvarende tjenester og tjenesteytere fra andre land.⁴¹⁶

Når et tiltak er formelt diskriminerende, ved at behandlingen av en tjeneste eller tjenesteyter avhenger av dennes opprinnelsesland, er det en presumpsjon for at «tilsvarende» tjenester og tjenesteytere behandles ulikt.⁴¹⁷ Ettersom det ved regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel nettopp er lønns- og arbeidsvilkårene om bord som er avgjørende for om et skip gis havneadgang og adgang til å levere tjenester, er det ingen grunn til at slik regulering skal anses som formelt diskriminerende.⁴¹⁸ Det er imidlertid en mulighet for at slik regulering vil kunne anses som reelt diskriminerende.

Når et tiltak er formelt ikke-diskriminerende, må det vurderes konkret om tiltaket likevel har diskriminerende virkning. Idet lønns- og arbeidsvilkår om bord i alle fall til en viss grad korresponderer med skipets registreringsland, er det en mulighet for at tiltak som gjør adgang til markedet betinget av at skipet innfrir norske krav til lønns- og arbeidsvilkår om

⁴⁰⁹ WTO S/C/W/315 (2010) avsn. 138, tabell 10.

⁴¹⁰ Opplysninger funnet via I-TIP Services.

⁴¹¹ Se Fitzpatrick m.fl. (2018). Sml. VCLT art. 31 (3) b).

⁴¹² GATS art. II.

⁴¹³ GATS art. II (1).

⁴¹⁴ Appellate Body Report, EC – Bananas III, avsn. 233–234.

⁴¹⁵ Argumentet fremmes av Molenaar m.fl. (2008) s. 57.

⁴¹⁶ At en tjeneste eller tjenesteyter kommer «fra» et land betyr i denne sammenheng at tjenesten leveres fra eller tjenesteyteren opererer et skip som er registrert i eller opereres av en person hjemmehørende i dette landet, jf. GATS art. II (1) jf. art. XXVIII f) i).

⁴¹⁷ Appellate Body Report, Argentina – Financial Services, avsn. 6.38.

⁴¹⁸ Unntaket er dersom enkelte land gis særbehandling på dette punktet, f.eks. dersom dette er avtalt i Norges bilaterale avtaler med andre stater.

bord, kan være i strid med kravet om bestevilkårsbehandling. Forutsetningen er at slik regulering medfører at tjenester og tjenesteytere fra noen land utsettes for «behandling som [...] er mindre gunstig enn den behandling [som gis] tilsvarende tjenester fra og tjenesteytere hjemmehørende i ethvert annet land».⁴¹⁹

I utgangspunktet må det kunne antas at regulering som stiller samme krav til alle skip med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår om bord ikke vil være «mindre gunstig» for noen skip enn for andre. Krav om f.eks. minstelønn kan innebære en merkostnad for tjenesteytere som ellers ville ha betalt ut lavere lønn til sine ansatte, men dette er en kostnad også andre tjenesteytere (som allerede innfrir kravene) bærer. Et mulig unntak fra dette utgangspunktet kan tenkes der kravene som stilles til lønns- og arbeidsvilkår om bord vil medføre store merkostnader for noen tjenesteytere som andre tjenesteytere ikke må bære, f.eks. der det blir behov for å endre skipets konstruksjon, utstyr eller bemanning.⁴²⁰

Molenaar m.fl. tar imidlertid til orde for at det å i det hele tatt oppstille overholdelse av krav om lønns- og arbeidsvilkår som et vilkår for adgang til å yte transporttjenester vil være i strid med art. II om bestevilkårsbehandling, idet slik regulering innebærer at «tilsvarende» tjenester behandles ulikt.⁴²¹ Begrunnelsen er at det ved vurderingen av om tjenester og tjenesteytere er «tilsvarende», er irrelevant hvilke lønns- og arbeidsvilkår som råder om bord på skipet tjenestene ytes fra, siden slike forhold ikke påvirker kvaliteten på tjenesten eller tjenesteyters evne til å levere tjenesten.⁴²² Dersom en slik tilnærming legges til grunn, er det klart at regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip vil kunne utgjøre et brudd på kravet om bestevilkårsbehandling.

Unntaket i art. XIV

GATS art. XIV gjør unntak fra forpliktelsene etter avtalen for tiltak som ivaretar en rekke legitime hensyn som er opplistet i bestemmelsen, med forbehold for «kravet om at slike tiltak ikke skal anvendes på en måte som ville utgjøre et middel til vilkårlig eller utilbørlig diskriminering mellom land med like forhold, eller en fordekt restriksjon på handel med tjenester». Dette innebærer at det må foretas en toleddet vurdering.⁴²³ Først må det vurderes om tiltaket er begrunnet i et av de legitime hensynene som er opplistet i bestemmelsen, og om tiltaket er nødvendig for å ivareta hensynet, eller, hva gjelder hensynene i bokstav d) og e), på annen måte tilstrekkelig forbundet med de opplistede hensynene.⁴²⁴ Deretter må det vurderes om kravet til at tiltaket ikke skal utgjøre vilkårlig eller utilbørlig diskriminering eller en fordekt handelsrestriksjon er oppfylt.⁴²⁵ Ved vurderingen etter GATS art. XIV er det ikke tiltaket som helhet som skal vurderes etter denne modellen, men kun de GATS-inkonsistente sidene ved tiltaket.⁴²⁶

⁴¹⁹ GATS art. II (1).

⁴²⁰ Sml. havrettskonvensjonen art. 21 (2).

⁴²¹ Molenaar m.fl. (2008) s. 57. Molenaar er ganske alene i sin tilnærming til dette spørsmålet.

⁴²² Molenaar m.fl. (2008) s. 57.

⁴²³ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 292.

⁴²⁴ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 292.

⁴²⁵ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 292.

⁴²⁶ Appellate Body Report, Argentina – Financial Services, avsn. 6.168.

Av hensynene som er opplistet i GATS art. XIV, er det særlig bokstav a) om offentlig moral og offentlig orden, bokstav b) om menneskers liv og helse, og bokstav c) om tiltak som er nødvendige for å sikre samsvar med lover eller forskrifter som ikke er uforenlige med bestemmelsene i GATS, som kan utgjøre mulige grunnlag for unntak i forbindelse med regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip.

Hensynet til offentlig moral og offentlig orden i bokstav a) har potensiale til å kunne legitimere regulering av lønns- og arbeidsvilkår. Dette er standarder som ifølge praksis fra WTOs tvisteløsningsmekanisme kan variere i tid og rom, avhengig av bl.a. sosiale, kulturelle, etiske og religiøse verdier, og det er opp til medlemsstatene selv å fastsette ønsket beskyttelsesnivå for slike hensyn.⁴²⁷ Begrepet «offentlig moral» omhandler et samfunnsstandarder for hva som er riktig og gal opptreden.⁴²⁸ Begrepet «offentlig orden» omhandler samfunnets grunnleggende interesser slik disse kommer til uttrykk i offentlig politikk og lovgivning.⁴²⁹ Hensynet til offentlig orden kan bare påberopes «når grunnleggende samfunnsinteresser er alvorlig truet».⁴³⁰ Begrepene offentlig moral og offentlig orden er i praksis fra WTOs tvisteløsningsmekanisme bl.a. funnet å omfatte tiltak for å hindre hvitvasking, organisert kriminalitet, svindel og spillavhengighet.⁴³¹ Det er ikke utenkelig at begrepene også kan omfatte enkelte av de formålene som ligger bak regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, herunder forhindring av sosial dumping.⁴³²

Også hensynet til vern av menneskers liv eller helse i bokstav b) kan være en mulig legitim begrunnelse for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, idet vilkår knyttet til arbeids- og hviletid, foreldrepermisjon og annet alle kan begrunnes i hensynet til menneskers helse. I prinsippet vil også hensynet til dyre- og planteliv kunne utgjøre begrunnelsen for slik regulering, dersom manglende regulering utgjør en sikkerhetsrisiko. Ettersom grunnleggende krav til sikkerhet, bemanning og arbeids- og hviletid allerede er regulert i konvensjoner som SOLAS, STCW og MLC nevnt over, er imidlertid det resterende potensialet i disse hensynene begrenset.

Mer nærliggende er det å begrunne regulering av lønns- og arbeidsvilkår, og håndhevelsen gjennom vilkårsstillelse for havneadgang eller krav til kontrakter med aktører i norske farvann og på norsk sokkel, i hensynet i bokstav c) til «å sikre samsvar med lover eller forskrifter som ikke er uforenlige med bestemmelsene i denne avtale». I en slik vurdering må det undersøkes hvilke lover og regler det handelsrestriktive tiltaket er ment å sikre overholdelse av.⁴³³ Deretter må det vurderes om denne lovgivningen *i seg selv* er i strid med kravet til bestevilkårsbehandling eller andre krav etter avtalen.⁴³⁴ Til slutt må det vurderes

⁴²⁷ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.461.

⁴²⁸ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.465, Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 296.

⁴²⁹ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 296

⁴³⁰ GATS art. XIV a) fotnote 5.

⁴³¹ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.486–6.487, Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 296–299.

⁴³² Se tilsvarende Molenaar m.fl. (2008) s. 69.

⁴³³ Panel Report, Argentina – Financial Services, avsn. 7.595–7.596.

⁴³⁴ Panel Report, Argentina – Financial Services, avsn. 7.595–7.596.

om det handelsrestriktive tiltaket er utformet for å sikre overholdelse av den WTO-kompatible lovgivningen.⁴³⁵

Unntakene i GATS art. XIV a), b) og c) stiller alle som vilkår at tiltaket er «nødvendig» for å verne eller sikre hensynet i bestemmelsen. Her er det den handelsrestriktive siden ved tiltaket som må være nødvendig. Dersom det f.eks. er håndhevelsen av eventuell regulering av lønns- og arbeidsvilkår som griper inn i prinsippet om bestevilkårsbehandling eller andre forpliktelser etter GATS, er det derfor også håndhevelsen (f.eks. gjennom vilkårsstillelse for havneadgang) som må være nødvendig for å verne det enkelte hensyn, og ikke reguleringen i seg selv.

Vurderingen av om et tiltak er nødvendig innebærer både en vurdering av forholdsmessighet i snever forstand og en vurdering av om samme beskyttelsesnivå kunne vært oppnådd med mindre handelsrestriktive tiltak.⁴³⁶ I førstnevnte forholdsmessighetsvurdering vil både den relative vekten av den beskyttede interessen, tiltakets bidrag til å ivareta denne interessen og tiltakets handelsbegrensende virkning inngå.⁴³⁷ Ved vurderingen av om samme beskyttelsesnivå kan oppnås med mindre restriktive tiltak er det kun «rimelig tilgjengelige» alternativer tiltaket skal vurderes opp mot.⁴³⁸ Alternative tiltak som er umulige eller urimelig byrdefulle å iverksette er ikke «rimelig tilgjengelige» i denne forstand.⁴³⁹

Dersom et tiltak er nødvendig for å ivareta legitime hensyn som nevnt i GATS art. XIV a)–c), må det så vurderes om *anvendelsen* av tiltaket utgjør «et middel til vilkårlig eller utilbørlig diskriminering mellom land med like forhold, eller en fordekt restriksjon på handel med tjenester». Kravet til ikke-diskriminering her er et annet enn det som følger av avtalens øvrige bestemmelser om bestevilkårsbehandling og nasjonal behandling. Bestemmelsens fokus er ikke tiltakets innhold, men heller hvordan et tiltak som allerede er funnet å i utgangspunktet være i strid med en av forpliktelsene etter GATS (herunder art. II om bestevilkårsbehandling), og samtidig omfattet av en av unntakshjemlene i art. XIV bokstav a)–e), *anvendes*.⁴⁴⁰ Formålet med forbeholdet er å hindre misbruk av unntakene i art. XIV.⁴⁴¹ Forbeholdet om vilkårlig diskriminerende anvendelse, utilbørlig diskriminerende anvendelse og anvendelse som utgjør en fordekt handelshindring har som formål å hindre at enkelte medlemsstaters bruk av unntaksbestemmelsen i art. XIV griper inn i andre medlemsstaters rettigheter etter avtalen.⁴⁴²

Ved vurderingen av om tiltaket anvendes på en måte som omfattes av forbeholdet i det første avsnittet i art. XIV, vil det være av betydning om tiltakets utforming tilsier at det anvendes på en slik måte, eller om det kan konstateres mønstre av håndheving og ikke-håndheving som utgjør vilkårlig eller utilbørlig diskriminering eller en fordekt handelshindring.⁴⁴³ Så lenge krav om lønns- og arbeidsvilkår håndheves konsekvent, er de samme

⁴³⁵ Panel Report, Argentina – Financial Services, avsn. 7.595–7.596.

⁴³⁶ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 306–307.

⁴³⁷ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 306.

⁴³⁸ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 307.

⁴³⁹ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 308.

⁴⁴⁰ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.581.

⁴⁴¹ Panel Report, US – Gambling, avsn. 6.581.

⁴⁴² Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 339.

⁴⁴³ Appellate Body Report, US – Gambling, avsn. 356.

for alle skip som leverer samme typer tjenester og ikke har som formål å hindre handel med tjenester, er det lite trolig at slik regulering vil være i strid med kravet i første avsnitt i GATS art. XIV.⁴⁴⁴

Oppsummering

Drøftelsen har vist at GATS begrenser handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i ved at slike reguleringer ikke må være i strid med kravet om bestevilkårsbehandling i GATS art. II. Så lenge kravene som stilles til lønns- og arbeidsvilkår er de samme, uavhengig av skipets registreringsland og tjenesteyterens hjemland, vil regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord neppe stride mot kravet om bestevilkårsbehandling. Det er likevel en viss mulighet for at nøytralt utformede tiltak med diskriminerende virkning kan være i strid med kravet om bestevilkårsbehandling.

For hjelpetjenester og tilgang til havnefasiliteter har Norge i tillegg påtatt seg spesifikke forpliktelser med hensyn til markedsadgang og nasjonal behandling. Kravet om nasjonal behandling er inntatt i GATS art. XVI. Kravet innebærer, på samme måte som kravet om bestevilkårsbehandling, et krav om ikke-diskriminering, men da også i sammenligning med de krav som stilles til tjenesteytere hjemmehørende i vertsmedlemsstaten. Det er en viss mulighet for at nøytralt utformede tiltak med diskriminerende virkning kan være i strid med kravet om nasjonal behandling.

Kravet om markedsadgang innebærer et forbud mot å «opprette eller treffe» en rekke tiltak som er uttømmende opplistet i art. XVI (2). Ingen av disse tiltakene berører i utgangspunktet adgangen til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip. Det er likevel en viss mulighet for at svært streng regulering, som i praksis fører til at antall tjenester eller tjenesteytere blir begrenset, kan omfattes av et av forbudene mot kvantitative restriksjoner.

På områder der Norge har påtatt seg spesifikke forpliktelser må regulering av lønns- og arbeidsvilkår også overholde kravene til nasjonal regulering fastsatt i GATS art. VI. Det følger av bestemmelsen at for sektorer der en medlemsstat har påtatt seg spesifikke forpliktelser, er medlemsstaten i tillegg forpliktet til å sørge for at «alle tiltak med generell anvendelse som berører handel med tjenester, blir administrert på en rimelig, objektiv og upartisk måte».⁴⁴⁵

Reguleringer som strider mot Norges forpliktelser etter GATS, kan muligens legitimeres gjennom unntaksbestemmelsen i GATS art. XIV og hensynet til offentlig moral eller orden, menneskers liv eller helse, eller overholdelse av WTO-konsistent nasjonal lovgivning.⁴⁴⁶ De sidene av tiltaket som eventuelt er i strid med kravet om bestevilkårsbehandling eller andre GATS-forpliktelser, må i så fall være nødvendige for å ivareta et av de nevnte legitime hensynene. I tillegg er det et krav at anvendelsen av tiltaket ikke utgjør vilkårlig eller utilbørlig diskriminering eller en fordekt restriksjon på handel med tjenester.⁴⁴⁷

⁴⁴⁴ Sml. *raisonnement* i Molenaar m.fl. (2008) s. 72.

⁴⁴⁵ GATS art. VI (1).

⁴⁴⁶ GATS art. XIV a), b) og c).

⁴⁴⁷ GATS art. XIV.

4.4 Bi- og multilaterale skipsfarts- og handelsavtaler

Havnestatens rett til å nekte skip adgang til havna, til å forbeholde kabotasjefart for nasjonale skip og til å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip kan også være avtalt bort gjennom mindre bi- og multilaterale avtaler. En fullverdig gjennomgang av Norges bi- og multilaterale avtaler om sjøfart og handel favner for vidt for framstillingen her. For kartleggingen av nasjonalt handlingsrom er det likevel sentralt at slike avtaler finnes, og at de potensielt kan utgjøre en begrensning på handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. I det følgende gjennomgås kort noen slike avtaler. Gjennomgangen er ikke ment å være uttømmende. Den er heller ment som en illustrasjon på hvilke begrensninger slike avtaler kan innebære for nasjonalt handlingsrom.

Når det gjelder adgangen til å stille vilkår for havneadgang, innebærer Norges forpliktelser etter bi- og multilaterale avtaler på dette området kun krav om ikke-diskriminering mht. hvilke skip som gis adgang til havn. Dette er tilfellet for havnekonvensjonen av 1923, som pålegger partene, på visse vilkår, å gi andre parters fartøy like god behandling som både havnestatens egne skip og skip registrert i andre land.⁴⁴⁸ En lignende forpliktelse til å behandle andre staters skip like godt som nasjonale skip følger av en avtale mellom Norge og Nederland fra 1851.⁴⁴⁹ Andre avtaler innebærer krav om at partenes skip behandles like godt som skip registrert i andre land.⁴⁵⁰

Når det gjelder adgangen til å delta i kabotasjefart mellom norske havner, har Norge inngått bilaterale avtaler med andre nordiske land og med Storbritannia om adgang til kystfart for skip registrert i avtalepartene.⁴⁵¹ I en bilateral avtale mellom Norge og USA er det istedenfor fastsatt et krav om bestevilkårsbehandling.⁴⁵²

Norge er bundet av bi- og multilaterale avtaler der Norge har forpliktet seg til å avstå fra å «befatte seg med spørsmål som vedrører skipets interne drift».⁴⁵³ Slik disse avtalene

⁴⁴⁸ Havnekonvensjonens statutt art. 2 (1).

⁴⁴⁹ Noteveksling mellom Norge og Nederland om rettigheter som tilstås norske skip i nederlandske koloniers havner (avtalen gjør imidlertid unntak for kystfarten). Se også avtale om skipsfart mellom Norge og Kina art. 5 (som i art. 11 også gjør unntak for kabotasje, men med en noe snevrere kabotasjedefinisjon enn den som er anvendt i framstillingen her).

⁴⁵⁰ Se vennskaps-, handels- og konsulartraktat mellom Norge og Amerikas Forente Stater art. VII jf. XI, frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Mexico art. 27 (3) b) (som riktignok kun gjelder internasjonal sjøtransport), samt avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart art. III (som innebærer et krav om ikke-diskriminerende behandling).

⁴⁵¹ Noteveksling mellom Norge og Storbritannia om kystfarten, deklarasjon mellom Norge og Danmark angående kystfarten, noteveksling mellom Norge og Sverige inneholdende avtale om tillatelse for norske fartøyer til å delta i kystfarten i Sverige og for svenske fartøyer til å delta i kystfarten i Norge, overenskomst mellom Norge og Finland om gjensidig adgang til kystfart.

⁴⁵² Vennskaps-, handels- og konsulartraktat mellom Norge og Amerikas Forente Stater art. XI: «Kystfarten skal ordnes overensstemmende med hver av de Høie Kontraherende Parters lover. Hver av de Høie Kontraherende Parters borgere skal imidlertid i den annen parts territorier med hensyn til kystfart nyte mestbegunstiget behandling».

⁴⁵³ Europeisk konvensjon om konsulære funksjoner ETS nr. 61 art 35. Se tilsvarende konsularkonvensjon mellom Norge og Storbritannia art. 27 (1), avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart art. IV (2), avtale om skipsfart mellom Norge og Kina art. 13 (2) og skipsfartsavtale mellom Norge og Algerie art. 13 (3).

er utformet, er det imidlertid grunn til å tro at disse kun legger føringer for utøvelsen av håndhevingsjurisdiksjon (tvangs- og, i visse tilfeller, domsjurisdiksjon), og ikke for lovgivningsjurisdiksjon. Årsaken er at i skipsfartsavtalene der slike formuleringer inngår, inngår det også et krav om at avtalepartenes skip og mannskap skal rette seg etter «den annen avtaleparts relevante lover og forskrifter under deres opphold på den sistnevntes territorium».⁴⁵⁴ Tilsvarende kan trolig slutes fra konsularkonvensjonen mellom Norge og Storbritannia, der det presiseres at partene ikke oppgir «sin kompetanse [...] til å håndheve de stedlige lover som har anvendelse på slike fartøyer eller på personer og eiendom som befinner seg ombord».⁴⁵⁵ Også i europeisk konvensjon om konsulære funksjoner forutsettes det at «mottakerstatens» lovgivning kommer til anvendelse.⁴⁵⁶

En avtale som imidlertid *kan* utgjøre en begrensning på nasjonalt handlingsrom for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip, er Norges skipsfartsavtale med Filippinene.⁴⁵⁷ Avtalens art. VI pålegger partene å «respektere og godta ansettelsesvilkårene for mannskap på et fartøy tilhørende en avtalepart, slik de er fastsatt i hyrekontrakter, kollektive tariffavtaler, trygdestandarder og arbeidsvilkår eller regler som gjelder for mannskap om bord på registrerte fartøyer tilhørende en avtalepart». En slik bestemmelse kan innebære en plikt til å avstå fra å stille krav knyttet til lønns- og arbeidsvilkår om bord på filippinskregistrerte skip. På grunn av krav om bestevilkårsbehandling i internasjonal handelsrett og i avtalene nevnt over, kan en slik forpliktelse til å avstå fra å regulere lønns- og arbeidsvilkår om bord på filippinskregistrerte skip også få følger for hvilke reguleringer det er adgang til å innføre for skip registrert i andre land.

4.5 Sammenfatning

Internasjonal handelsrett begrenser handlingsrommet for regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel ved at slike reguleringer ikke må stride mot kravet om bestevilkårsbehandling i GATS art. II. For hjelpetjenester og tilgang til havnefasiliteter har Norge i tillegg påtatt seg spesifikke forpliktelser med hensyn til markedsadgang og nasjonal behandling. Så lenge kravene som stilles til lønns- og arbeidsvilkår er de samme, uavhengig av skipets registreringsland og tjenesteyterens hjemland, og overholder alminnelige krav til rimelighet, vil regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord neppe være i strid med Norges forpliktelser etter GATS. Kravet om bestevilkårsbehandling kan imidlertid innebære at dersom Norge gjennom andre folkerettslige avtaler har forpliktet seg til å avstå fra å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip fra enkeltland, kan skip og tjenesteytere fra alle WTOs medlemsland måtte gis like gunstig behandling. Dette innebærer at bi- og multilaterale handels- og skipsfartsavtaler avtaler kan utgjøre en begrensning på handlingsrommet på to måter, både ved at Norge kan ha forpliktet seg til å avstå fra å stille krav om lønns- og

⁴⁵⁴ Avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart art. IV (1). Se tilsvarende avtale om skipsfart mellom Norge og Kina art. 13 (1) og skipsfartsavtale mellom Norge og Algerie art. 13 (1).

⁴⁵⁵ Konsularkonvensjon mellom Norge og Storbritannia art. 27 (2).

⁴⁵⁶ Europeisk konvensjon om konsulære funksjoner ETS nr. 61 art 36.

⁴⁵⁷ Avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart. Avtalen kan forstås slik at intensjonen har vært å regulere internasjonal skipsfart, men det framgår ikke tydelig av ordlyden.

arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip fra enkeltland, og ved at slik særbehandling av enkeltland kan være i strid med krav om bestevilkårsbehandling i andre internasjonale avtaler.

5. Oversikt over reguleringen i andre kyststater

5.1 Konklusjoner

I kapittelet gjennomgås regulering av lønns- og arbeidsvilkår av betydning for utenlandske skip i landene Norge, Danmark, Storbritannia, Sverige Frankrike, Australia, Canada, Brasil og USA.⁴⁵⁸ Reguleringen i disse landene varierer fra fraværende i Danmark og begrenset i Norge, Storbritannia, Sverige og Frankrike, via mellomløsninger representert ved Canada og Australia, til svært restriktiv i Brasil og USA. Norge regulerer visse forhold som har betydning for lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel. Norsk regulering er mer omfattende enn den danske, men mindre omfattende enn fransk, svensk og britisk regulering.

5.2 Innledning

Andre kyststaters regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte fartøy i deres farvann og på deres kontinentalsokkel kan tjene som illustrasjon på hvordan handlingsrommet kan utnyttes, og som inspirasjon til norsk regulering.

Mye av reguleringen som gjennomgås i det følgende er knyttet til regulering av kabotasje. Det finnes ikke én autoritativ folkerettslig definisjon av hva som regnes som kabotasje.⁴⁵⁹ Kabotasjebegrepet omfatter transport av varer, gods eller passasjerer fra ett sted til et annet i samme stat.⁴⁶⁰ Ut fra dette utgangspunktet finnes det mange variasjoner.⁴⁶¹ Det som i alle fall kjennetegner skipsfart som omtales som kabotasje, er at den ikke er internasjonal. I utredningen behandles muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som transporterer gods og passasjerer mellom steder i Norge, inkludert installasjoner på sokkelen, og dette kan omtales som kabotasje.⁴⁶² I tillegg behandles muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip som driver annen virksomhet i norske farvann og på norsk sokkel. Slik virksomhet er ikke nødvendigvis omfattet av alle varianter av kabotasjebegrepet, men kan like fullt være gjenstand for kyststatsregulering. Også slik regulering vil bli gjennomgått i det følgende.

Kabotasjefart er en form for skipsfart som tradisjonelt har vært gjenstand for omfattende kyststatsregulering. Et eksempel på slik regulering er amerikanske Jones Act fra 1920, som utelukker utenlandskflaggede fartøy fra å operere i det amerikanske kabotajemarkedet, og som også stiller krav om at fartøyet er amerikanskbygd, amerikansk eid og bemannet med amerikanske sjøfolk.⁴⁶³ Et annet eksempel er Australias Coastal Trading (Revitalising Au-

⁴⁵⁸ Utvalget av stater er begrunnet i oppdraget denne utredningen er et resultat av. Norsk og svensk regulering var ikke en del av oppdraget, men er tatt med for sammenhengens skyld.

⁴⁵⁹ Lane (1985) s. 61.

⁴⁶⁰ Lane (1985) s. 61.

⁴⁶¹ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 33–38.

⁴⁶² Se f.eks. definisjonen i EUs forordning (EØF) nr. 3577/92 (kabotasjeforordningen) art. 2 (1).

⁴⁶³ Merchant Marine Act 1920 Section 27. Se omtale i Parameswaran (2004) s. 348 og Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 54. Med hensyn til bemanning stilles det krav om om amerikansk statsborgerskap for

stralian Shipping) Act, som gjør utenlandske skips deltakelse i australsk kabotasjefart betinget av at skipet har en midlertidig tillatelse.⁴⁶⁴ I en nylig utgitt rapport fra Seafarers' Rights International, utført etter oppdrag for International Transport Workers' Federation, framgår det at 91 av FNs medlemsstater begrenser utenlandskregistrerte skips adgang til kabotajemarkedet.⁴⁶⁵ Dette innebærer samtidig at 65% av alle land som kunne hatt slik regulering har det, og at 80% av verdens kystlinje er omfattet av denne formen for kabotajereguleringer.⁴⁶⁶ Kabotajeregulering er innført i 70% av alle stater som er medlem IMO-rådet, det styrende organet i Verdens sjøfartsorganisasjons (IMO).⁴⁶⁷

Innad i EØS er kabotajemarkedet liberalisert, slik at adgangen til å stenge det nasjonale kabotajemarkedet for skip registrert i andre EØS-stater er begrenset.⁴⁶⁸ De formene for kabotasje som er omfattet av denne liberaliseringen er sjøtransport av passasjerer eller gods mellom havner på fastlandet (fastlandskabotasje), mellom fastlandshavner og havner på øyer (øykabotasje), mellom havner på øyer (øykabotasje) og mellom fastlandshavner eller havner på øyer og installasjoner eller anlegg på kontinentalsokkelen (sokkelkabotasje).⁴⁶⁹ EØS-retten er likevel ikke til hinder for *all* kyststatsregulering av utenlandske skip i kabotajefart, noe de europeiske landene som trekkes fram i redegjørelsen under er gode eksempler på. Verken Storbritannia, Danmark, Sverige eller Frankrike utelukker skip registrert i andre EØS-stater fra å delta i det nasjonale kabotajemarkedet.⁴⁷⁰ Det er likevel stor variasjon i hvordan også disse statene regulerer lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip.

5.3 Norge

Norsk regulering av kabotajefarten mellom norske havner er svært begrenset.⁴⁷¹ Norge har ført en åpen politikk når det gjelder frakt langs norskekysten, og adgangen til å drive kabotajefart mellom norske havner er åpen for utenlandskregistrerte skip.⁴⁷² Det stilles også få krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip. Utenlandskregistrerte skip *er* omfattet av skipssikkerhetsloven, som gjelder for utenlandske skip i Norges territorialfarvann og økonomiske sone og på kontinentalsokkelen, med de begrensninger som

alle offiserer med lisens og 75% av ulisensierte sjøfolk om bord. De resterende 25% må være bosatt i USA og ha såkalt green card.

⁴⁶⁴ Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 part. 4 division 2 subdivision A. Se omtale i Marten (2014) s. 176. Alminnelig tillatelse til deltakelse i kabotajefarten gis bare til skip i Australias ordinære skipsregister, jf. Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 part. 4 division 1 subdivision A.

⁴⁶⁵ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 10.

⁴⁶⁶ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 10.

⁴⁶⁷ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 10.

⁴⁶⁸ Forordning (EØF) nr. 3577/92 (kabotajeforordningen) art. 1.

⁴⁶⁹ Kabotajeforordningen art. 2 (1).

⁴⁷⁰ Både Sverige og Frankrike utelukker skip fra tredjestater. Se omtale i del 5.6 og del 5.7.

⁴⁷¹ Fitzpatrick m.fl. (2018) s. 49.

⁴⁷² Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 59.

følger av folkeretten.⁴⁷³ Loven gjennomfører Norges forpliktelser etter EØS-avtalen og internasjonale konvensjoner knyttet til sikkerhet og miljø til sjøs og sjøfolks arbeids- og levevilkår, og inneholder bl.a. regler om arbeids- og hviletid.⁴⁷⁴ Utenlandskregistrerte skip er også omfattet av forskrift om havnestatskontroll, som gjennomfører en rekke internasjonale konvensjoner om sikkerhet, miljø og lønns- og arbeidsvilkår til sjøs som forskrift med virkning for utenlandske lasteskip og passasjerskip som oppholder seg i norske farvann.⁴⁷⁵ Forskriften gjennomfører Norges forpliktelser etter direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll, og inneholder regler om havnestatskontroll og forvaltningstiltak som tilbakeholdelse av skip, stansing av operasjoner og anløpsforbud.⁴⁷⁶ Skipsarbeidsloven, som bl.a. inneholder regler om stillingsvern, kommer på sin side ikke til anvendelse på utenlandskregistrerte skip i norske farvann.⁴⁷⁷

Når det gjelder øvrige lønns- og arbeidsvilkår, er norsk regulering svært begrenset. Arbeidsmiljøloven kan gjøres gjeldende for utenlandske flerbruksfartøy i petroleumsnæringen.⁴⁷⁸ I tillegg følger det av allmenngjøringsloven § 2 at allmenngjøring av tariffavtaler også kan gjøres gjeldende for arbeidsforhold om bord på utenlandske flerbruksfartøy.⁴⁷⁹ Yrkestransportlova § 7, om løyve for utenlandskregistrerte skip som driver persontransport med fartøy i rute, kan i visse tilfeller også innebære et krav om at arbeidstakerne om bord får tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår.⁴⁸⁰ Lovens § 8 (5) jf. (1) fastsetter at der løyve tildeles ved konkurranse, må den som får tildelt løyvet «forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke».⁴⁸¹ Utlendingsloven § 23 (1) om oppholdstillatelse for sjøfolk fra land utenfor EØS innebærer et krav om at disse gis tilsvarende norske lønns- og arbeidsvilkår, men kun dersom de arbeider om bord på et utenlandskregistrert skip som ikke er fra et annet EØS-land, og som driver regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner.⁴⁸² For tredjelandsborgere om bord på EØS-registrerte skip, for

⁴⁷³ Skipssikkerhetsloven § 3 (2).

⁴⁷⁴ Skipssikkerhetsloven §§ 23–24. Bestemmelsene gjennomfører bl.a. forpliktelser etter ILO-konvensjon 180, ILO-konvensjon 186 (MLC), direktiv 1999/63/EF, direktiv 2009/13/EF, direktiv 1999/95/EF og direktiv 2003/88/EF.

⁴⁷⁵ Forskrift om havnestatskontroll § 2 jf. § 1 (1) a)–b). Blant konvensjonene som gjennomføres er den internasjonale konvensjon om sikkerhet og menneskeliv til sjøs (SOLAS), den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) og den internasjonale konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC).

⁴⁷⁶ Forskrift om havnestatskontroll §§ 4 og 10–15.

⁴⁷⁷ Skipsarbeidsloven § 1-2 (1). Se også HR-2016-1251-A.

⁴⁷⁸ Rammeforskriften § 4, jf. arbeidsmiljøloven § 1-3.

⁴⁷⁹ Allmenngjøringsloven § 2 nr. 3.

⁴⁸⁰ Yrkestransportlova § 7

⁴⁸¹ Yrkestransportlova § 8 (5) jf. (1) jf. § 7. Se diskusjon i Arnesen og Bekkedal (2017) s. 34–36.

⁴⁸² Utlendingsloven § 23 (1) b) jf. utlendingsforskriften § 6-6 og § 1-1 (6). Med «Regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner menes en virksomhet i en sammenhengende tre måneders periode. Perioden avbrytes ikke ved inntil to kortvarige enkeltreiser eller oppdrag til andre land med kortere samlet varighet enn ti dager», jf. Rundskriv fra Utlendingsdirektoratet UDIRS-2010-179 avsn. 2.2.

EØS-borgere og for skip fra tredjeland som ikke driver regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner, stilles det ikke krav om norske lønns- og arbeidsvilkår.⁴⁸³

5.4 Danmark

Danmark begrenser ikke andre staters skips adgang til å delta i det danske kabotasje-markedet.⁴⁸⁴ Danmark stiller heller ikke krav om danske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip som opererer i danske farvann og på dansk sokkel. Det kan virke som om DIS-loven innebærer et forbud mot å la tariffavtale inngått av danske fagforeninger gjelde for utenlandske sjøfolk (med unntak for EØS-borgere) om bord på DIS-skip.⁴⁸⁵ Slik regulering gjelder imidlertid ikke for utenlandskregistrerte skip. Av FAFO-rapporten «Det gode liv til sjøs» framgår følgende:

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.⁴⁸⁶

5.5 Storbritannia

Storbritannia begrenser ikke andre staters skips adgang til å delta i det britiske kabotasje-markedet.⁴⁸⁷ Sjøfolk om bord på utenlandskflaggede skip kan imidlertid ha rettigheter etter britisk lovgivning.⁴⁸⁸

National Minimum Wage Act 1998 regulerer lovbestemte nasjonale minstelønnsatser.⁴⁸⁹ Arbeidstakere over obligatorisk skolealder har rett til nasjonal minstelønn hvis de arbeider, eller vanligvis arbeider, i Storbritannia.⁴⁹⁰ Dette er forstått slik at alle sjøfolk som arbeider om bord på utenlandskregistrerte skip i britiske indre farvann og havner har rett til å bli betalt minimum nasjonal minstelønn.⁴⁹¹ For arbeid som utføres utenfor Storbritannia, må det vurderes om det foreligger tilstrekkelig tilknytning til at arbeidstakeren kan sies å «vanligvis arbeide» i Storbritannia for at arbeidstakeren skal ha rett på nasjonal minstelønn.⁴⁹²

⁴⁸³ Unntak gjelder, som nevnt, for skip som tildeles løyve ved konkurranse etter yrkestransportlova § 8 (5) jf. (1).

⁴⁸⁴ Danmark fører en såkalt «open coast policy», se omtale i KOM(2000) 99 s. 9 pkt. 2.1.

⁴⁸⁵ Lov om Dansk Internasjonalt Skibsregister § 10.

⁴⁸⁶ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 34.

⁴⁸⁷ Storbritannia fører en såkalt «open coast policy», se omtale i Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 50, KOM(2000) 99 s. 9 pkt. 2.1 og MARAD (1991) s. 9 og 18.

⁴⁸⁸ Lovgivningen som er omtalt her er også omtalt i Department of Business, Energy & Industrial Strategy (2018).

⁴⁸⁹ National Minimum Wage Act 1998 section 1 (2) b).

⁴⁹⁰ National Minimum Wage Act 1998 section 1 (2) a)–c).

⁴⁹¹ Department of Business, Energy & Industrial Strategy (2018) s. 6.

⁴⁹² Department of Business, Energy & Industrial Strategy (2018) s. 7.

Equality Act 2010 forbyr diskriminering med hensyn til arbeidsvilkår.⁴⁹³ Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011⁴⁹⁴ spesifiserer hvilke sjøfolk og skip i hvilke farvann som er omfattet av diskrimineringsforbudet. Det følger av reguleringen at sjøfolk fra EØS-stater og andre utvalgte stater⁴⁹⁵ som arbeider helt eller delvis i Storbritannia eller tilstøtende farvann om bord på EØS-registrerte skip må tilstås samme arbeidsvilkår dersom

- (a) the ship or hovercraft is in United Kingdom waters adjacent to Great Britain,
- (b) the seafarer is a British citizen, or a national of an EEA State other than the United Kingdom or of a designated state, and
- (c) the legal relationship of the seafarer's employment is located within Great Britain or retains a sufficiently close link with Great Britain.⁴⁹⁶

Reguleringene av 2011 erstattet eldre britisk lovgivning som tillot arbeidsgivere å betale ulik lønn avhengig av nasjonalitet for sjøfolk rekruttert utenfor Storbritannia.⁴⁹⁷ Denne lovgivningen ble ansett å være i strid med EU-retten, og Kommisjonen hadde iverksatt traktatbruddsprosess mot Storbritannia da reguleringene av 2011 trådte i kraft.⁴⁹⁸ I memorandumet som forklarer formålet med, bakgrunnen for og anvendelsen av reguleringene av 2011, inngår følgende redegjørelse:

The application of Part 5 of the Act as provided for in these Regulations maintains the status quo as far as possible, while complying with European law, and provides clarity to both employers and employees. It also achieves the intended effect of applying Part 5 of the Act to as broad a range of ships and hovercraft, and seafarers, as possible, without going so far as to be in breach of the United Nations Convention on the Law of the Sea "UNCLOS" or European law and without placing additional burdens on UK registered vessels alone.⁴⁹⁹

5.6 Sverige

En svensk forordning fra 1724 og en tilhørende forklaring fra 1726 utelukker utenlandsk-flaggede skip fra å delta i svensk innenriksfart.⁵⁰⁰ Forordningen og forklaringen gjelder etter sin ordlyd kun transport av varer mellom steder i Sverige, men regelverket praktiseres som et forbud mot all kommersiell sjøfart mellom to punkter innenfor svensk territorialfarvann.⁵⁰¹ Sverige har gjort unntak fra dette forbudet gjennom bilaterale avtaler med andre

⁴⁹³ Equality Act 2010 part 5 section 39.

⁴⁹⁴ The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011 regulation 3.

⁴⁹⁵ Utvalgte stater, såkalte «designated states», er stater utenfor EØS som har inngått assosiasjonsavtaler med EU, jf. Department of Transport (2011) pkt. 4.3. Statene er opplistet i The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011 regulation 2.

⁴⁹⁶ The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011 regulation 3.

⁴⁹⁷ Race Relations Act 1976. Lovgivningen er omtalt i Department for Transport (2011) pkt. 4.3.

⁴⁹⁸ Department for Transport (2011) pkt. 4.3.

⁴⁹⁹ Department for Transport (2011) pkt. 7.4.

⁵⁰⁰ Förordningen den 10 november 1724 angående de främmandes fahrt på Swerige och Finland, jf. förklaringen den 28 februari 1726 över förordningen af den 10 november 1724 angående de Fremmandes Fahrt på Swerige och Finland.

⁵⁰¹ Transportstyrelsen (udatert) a).

land.⁵⁰² Det er også gjort unntak fra forordningen og forklaringen for fartøy som er omfattet av EUs kabotasjeforordning, som innfører prinsippet om fri bevegelse for sjøtransporttjenester innad i en medlemsstat.⁵⁰³ For skip som ikke er omfattet av disse unntakene, kan den svenske Transportstyrelsen gi dispensasjon fra forbudet ved å utstede en kystfartstillatelse.⁵⁰⁴ Slike kystfartstillatelser gis hovedsakelig for enkeltreiser, og de omtales gjerne som ad hoc-tillatelser.⁵⁰⁵ Det er et vilkår for utstedelse av kystfartstillatelse at lasten har vært utlyst på sjøtransportmarkedet i minst 48 timer og at tillatt tonnasje ikke er tilgjengelig.⁵⁰⁶

Lønns- og arbeidsvilkår til sjøs reguleres i Sverige i hovedsak gjennom tariffavtaler mellom partene i arbeidslivet. Slike avtaler omfatter som regel kun ansatte i rederier som er medlemmer i Sjøfartens Arbeidsgivareforbund.⁵⁰⁷ I FAFO-rapporten «Det gode liv til sjøs» framgår det at «[s]venske arbeidstakerorganisasjoner kan kreve en særskilt tariffavtale med utenlandske rederier som har skip som anløper svenske havner», og at fartøyet kan settes under blokade dersom rederiet nekter å gå med på dette.⁵⁰⁸ Den svenske sjömanslagen og lag om vilotid för sjömän gjelder kun for svenske skip, med unntak for § 7 a i vilotidslagen.⁵⁰⁹ Alminnelig svensk arbeidsrettslig lovgivning, herunder den svenske arbeidsmiljølagen, gjelder imidlertid i prinsippet også for utenlandske fartøy som opererer på svensk territorium, men anvendelsen av den er begrenset.⁵¹⁰ Den svenske Fartygssäkerhetslagen gjelder både for svenske og for utenlandske skip som driver sjøfart i svensk sjøterritorium.⁵¹¹

5.7 Frankrike

Fransk tollovgivning begrenser utenlandskflaggede skips adgang til å delta i det franske kabotasjeområdet.⁵¹² Lovgivningen er imidlertid endret som følge av Frankrikes EU-rettslige forpliktelser, slik at skip fra andre EØS-medlemsstater likevel har markedsadgang.⁵¹³ Skip registrert i tredjeland kan gis tillatelse til å utføre en bestemt transport.⁵¹⁴ Det er et

⁵⁰² Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. § 1 (2).

⁵⁰³ Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. § 1 a. Kabotasjeordningen vil bli behandlet i utredningens del 3.7.

⁵⁰⁴ Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. § 1 (1).

⁵⁰⁵ Transportstyrelsen (udatert) b).

⁵⁰⁶ Transportstyrelsen (udatert) b).

⁵⁰⁷ Skinnarland og Mühlbradt (2014) S. 33.

⁵⁰⁸ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 33.

⁵⁰⁹ Sjömanslag (1973:282) § 1 og Lag (1998:958) om vilotid för sjömän §§ 1 og 7, omtalt i Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 32.

⁵¹⁰ Lag (1982:80) om anställningsskydd, Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet og Arbetsmiljölagen (1977:1160), omtalt i Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 32.

⁵¹¹ Fartygssäkerhetslag (2003:364), omtalt i Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 32.

⁵¹² Code des douanes art. 257–259.

⁵¹³ Den opprinnelige lovgivningen er omtalt i EU-domstolens sak C-160/99 *Kommisjonen mot Frankrike* og sitert i dommens avsn. 6–9, samt i MARAD (1991) s. 13 og 22.

⁵¹⁴ Code des douanes art. 257 (2), Décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes art. 1.

vilkår for slik tillatelse at ingen EØS-registrerte skip er tilgjengelige for å utføre transportoppgavet.⁵¹⁵

Den franske transportloven fastsetter at franske arbeidsvilkår skal gjelde for arbeidstakere om bord på skip på under 650 brt som driver fastlandskabotasje eller cruiseferd, samt om bord på skip som driver øykabotasje, med unntak for lastefartøy med over 650 brt dersom reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat.⁵¹⁶ Franske vilkår skal også gjelde for arbeidstakere om bord på skip som brukes til å yte en tjeneste som hovedsakelig leveres i fransk territorialfarvann eller indre farvann.⁵¹⁷

Lovbestemmelsene og vilkårene som skal gjelde for ansatte om bord på disse skipene, er de samme som gjelder for lønnsstakere som er ansatt av foretak i samme bransje som er etablert i Frankrike, med hensyn til 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 ansettelser
- 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 overtid⁵¹⁸
- Regler om helse og sikkerhet på arbeidsplassen, til minstealder for adgang til sysselsetting og til ansettelse av barn
- Ulovlig arbeid.⁵¹⁹

5.8 Australia

Australias Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act, gjør utenlandske skips deltakelse i australsk kabotasjeferd betinget av at skipet har en midlertidig tillatelse.⁵²⁰ Allminnelig tillatelse til deltakelse i kabotasjeferden gis bare til skip i Australias ordinære skipsregister.⁵²¹ Utstedelse av midlertidig tillatelse er betinget av en rekke vilkår, og vilkår

⁵¹⁵ Décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes art. 2.

⁵¹⁶ Code des transports art. L5561-1 pkt. 1 og 2. Sml. her ordlyden i forordning (EØF) nr. 3577/92 (kabotasjeferdforordningen) art. 3 (1)–(3).

⁵¹⁷ Code des transports art. L5561-1 pkt. 3.

⁵¹⁸ Minstelønn må her forstås som enten den nasjonale franske minstelønnsatsen som gjelder for alle arbeidstakere, eller minstelønn fastsatt i tariffavtaler. Se nærmere Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 37–38.

⁵¹⁹ Code des transports art. L5562-1. Oversettelse av punktene er hentet fra Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 37.

⁵²⁰ Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 part. 4 division 2 subdivision A. Se omtale i Marten (2014) s. 176.

⁵²¹ Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 part. 4 division 1 subdivision A.

kan pålegges og endres også etter at tillatelse er gitt.⁵²² Skip med slik tillatelse er også omfattet av australsk arbeidsmiljølovgivning.⁵²³

Australias Fair Work Act 2009 inneholder bestemmelser om bl.a. arbeidstid, minstelønn og stillingsvern.⁵²⁴ Fair Work Act kommer til anvendelse i territorialfarvannet, men ikke dersom slik anvendelse vil være i strid med retten til uskyldig gjennomfart eller transittfart.⁵²⁵ Denne begrensningen gjelder ikke overfor skip med nødtillatelse, alminnelig tillatelse, midlertidig tillatelse eller overgangstillatelse, og heller ikke for skip der flertallet av mannskapet er australsk.⁵²⁶

I eksklusiv økonomisk sone og i farvann over kontinentalsokkelen kommer Fair Work Act til anvendelse for ethvert skip som leverer tjenester til eller på annen måte opererer i forbindelse med en fast plattform og opererer til og fra en australsk havn, samt ethvert skip i eksklusiv økonomisk sone eller vannet over kontinentalsokkelen som opereres eller er chartret av en australsk arbeidsgiver og bruker Australia som base.⁵²⁷ I tillegg kommer lovgivningen til anvendelse for ethvert skip med nødtillatelse, alminnelig tillatelse, midlertidig tillatelse eller overgangstillatelse, samt skip der flertallet av mannskapet er australsk.⁵²⁸

5.9 Canada

Adgangen til å levere sjøtransporttjenester mellom canadiske havner reguleres av Canadas Coasting Trade Act. Som «coasting trade» (heretter omtalt som kystfart) regnes transport av varer og personer mellom steder i Canada og på canadisk kontinentalsokkel og enhver annen kommersiell aktivitet utført ved hjelp av skip i canadiske farvann og på canadisk kontinentalsokkel.⁵²⁹ For at aktivitet over eller transport til og fra kontinentalsokkelen skal være omfattet, må den være relatert til transport, utforskning eller utnyttning av mineraler og ikke-levende naturressurser på kontinentalsokkelen.⁵³⁰

Utenlandskregistrerte skip må i utgangspunktet ha tillatelse for å kunne delta i canadisk kystfart.⁵³¹ Det gjøres unntak for blant annet fiskefartøy og forskningsskip.⁵³² Utenlandske skip kan få tillatelse til å drive kommersiell virksomhet i canadiske farvann for en periode opp til 12 måneder.⁵³³ Blant vilkårene for å gi slik tillatelse er at ingen canadiske skip er tilgjengelige.⁵³⁴

⁵²² Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012 section 1.

⁵²³ Fair Work Regulations 2009 Chapter 1 part 1-3 Division 3 1.15D og 1.15E.

⁵²⁴ Fair Work Act 2009 Chapter 2.

⁵²⁵ Fair Work Regulations 2009 Section 1.15D.

⁵²⁶ Fair Work Regulations 2009 Section 1.15D a)–e).

⁵²⁷ Fair Work Act 2009 section 33 (1) c) og d).

⁵²⁸ Fair Work Regulations 2009 Section 1.15E.

⁵²⁹ Coasting Trade Act Section 2 (1). Government of Canada (2018).

⁵³⁰ Coasting Trade Act Section 2 (1). Government of Canada (2018).

⁵³¹ Coasting Trade Act Section 3 (1).

⁵³² Coasting Trade Act Section (3) (2) a)–e).

⁵³³ Coasting Trade Act Section 6 (2) a).

⁵³⁴ Coasting Trade Act Section 4 (1).

Utenlandske arbeidstakere om bord må ha arbeidstillatelse og er i denne forbindelse gjenstand for en «labour market impact assessment».⁵³⁵ I forbindelse med vurderingen må arbeidsgiver godtgjøre at arbeidstakeren bor og lever under allment aksepterte canadiske standarder.⁵³⁶ I tillegg må arbeidskontrakten angi perioden fartøyet opererer under kystfartstillatelse, hvilke datoer canadisk arbeidsmiljølovgivning kommer til anvendelse, samt detaljer knyttet til lønn og annen godtgjørelse.⁵³⁷ Midlertidige utenlandske arbeidstakere skal gis godtgjørelse i samme form og på samme nivå som canadiske statsborgere og andre med permanent opphold som har samme kvalifikasjoner og erfaring og som utøver samme yrke på samme sted.⁵³⁸ Lønnsnivået skal være på mediannivå eller høyere, og samme lønn skal utbetales uavhengig av om fartøyet forlater canadisk farvann.⁵³⁹

5.10 Brasil

Brasils Lei No. 9.432 de 8 Janeiro de 1997 fastsetter at kabotasje i form av varetransport kun kan foretas av brasilianske shippingselskap og fortrinnsvis ved bruk av brasilianskflaggede skip.⁵⁴⁰ Utenlandskflaggede skip chartret av brasilianske selskap kan få tillatelse fra brasilianske sjøfartsmyndigheter til å drive kabotasje kun dersom det ikke finnes et brasilianskflagget skip som kan utføre oppdraget, eller ev. som følge av sterke samfunnsinteresser.⁵⁴¹

Når det gjelder bemanning på utenlandskregistrerte skip som befinner seg i brasiliansk farvann opplyses det i FAFO-rapporten Det gode liv til sjøs om at «[e]tter 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».⁵⁴² I rapporten er det videre opplyst om at «[f]or turskip og utenlandske cruiseskip som oppholder seg mer enn 31 dager i brasiliansk sjøterritorium, må minst 25 prosent av arbeidstakerne være brasilianske».⁵⁴³

I FAFO-rapporten er det videre opplyst om at «[f]or 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. Utenlandske sjøfolk på fiskebåter, turbåter og utenlandske skip eller plattformer må ha arbeidstillatelse fra Arbeidsdepartementet».⁵⁴⁴ Lovgivningen det vises til i rapporten er siden opp-

⁵³⁵ Government of Canada (2018). Vilkårene for utenlandske ansatte om bord på utenlandskregistrerte skip i canadisk kystfart reguleres av Temporary Foreign Worker Program, Special Measures – Maritime Sector interim, omtalt i Employment and Social Development Canada (2018) s. 1.

⁵³⁶ Employment and Social Development Canada (2018) s. 3. Immigration and Refugee Protection Regulations Section 203(3) d).

⁵³⁷ Employment and Social Development Canada (2018) s. 3.

⁵³⁸ Employment and Social Development Canada (2018) s. 3.

⁵³⁹ Employment and Social Development Canada (2018) s. 3.

⁵⁴⁰ Lei No. 9.432 de 8 Janeiro de 1997 art. 7. Lovgivningen er omtalt i Geoghegan og Lam (2018) s. 10.

⁵⁴¹ Lei No. 9.432 de 8 de Janeiro de 1997 art. 7 jf. art. 9. Geoghegan og Lam (2018) s. 10.

⁵⁴² Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 57.

⁵⁴³ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 53.

⁵⁴⁴ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 52.

hevet og erstattet av Lei No. 13.445 de 24 de Maio de 2017. Av denne følger det at utenlandske arbeidstakere må ha midlertidig visum for å arbeide i Brasil.⁵⁴⁵ Dette gjelder imidlertid ikke sjøfolk om bord på skip som besøker Brasil som ledd i en lengre internasjonal reise, eller som driver cruiseferd langs Brasils kyst.⁵⁴⁶

Den brasilianske arbeidsmiljøloven gjelder for ansatte om bord på både brasilianskregistrerte og utenlandskregistrerte kommersielle fartøy i Brasil.⁵⁴⁷ Loven inneholder blant annet bestemmelser om ferie, arbeids- og hviletid, pensjon og tariffavtaler.⁵⁴⁸ Lønns- og arbeidsvilkår om bord reguleres imidlertid i hovedsak av tariffavtaler.⁵⁴⁹ Det er høy organisasjonsgrad både blant sjøfolk og på redersiden.⁵⁵⁰

5.11 USA

Amerikanske Jones Act fra 1920 utelukker utenlandskflaggede fartøy fra å operere i det amerikanske kabotasjeområdet for frakt av gods, og stiller krav om at fartøyet er amerikanskbygd, amerikansk eid og bemannet med amerikanske sjøfolk.⁵⁵¹ Passenger Vessel Services Act innebærer lignende begrensninger for transport av passasjerer.⁵⁵²

Idet utenlandskflaggede skip er utelukket fra å delta i kabotasjeområdet, stilles det ingen krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord på slike skip. I FAFO-rapporten Det gode liv til sjøs, inngår følgende redegjørelse for lønns- og arbeidsvilkår om bord på amerikanskflaggede skip:

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 minstelønnsbestemmelser. 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.⁵⁵³

⁵⁴⁵ Lei No. 13.445 de 24 de Maio de 2017 art. 14 III § 5.

⁵⁴⁶ Lei No. 13.445 de 24 de Maio de 2017 art. 14 III § 7.

⁵⁴⁷ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 51. Decreto lei No. 5.452 de 1 de Maio de 1943.

⁵⁴⁸ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 51. Decreto lei No. 5.452 de 1 de Maio de 1943. Se bl.a. lovens kapittel IV del VII om ferie. Loven inneholder også bestemmelser om minstelønn, se kapittel III del I.

⁵⁴⁹ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 57.

⁵⁵⁰ Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 52.

⁵⁵¹ Merchant Marine Act 1920 Section 27. Se omtale i Parameswaran (2004) s. 348, Skinnarland og Mühlbradt (2014) s. 54 og Geoghegan og Lam (2018) s. 7–8. Med hensyn til bemanning stilles det krav om om amerikansk statsborgerskap for alle offiserer med lisens og 75% av ulisensierte sjøfolk om bord. De resterende 25% må være bosatt i USA og ha såkalt green card.

⁵⁵² Passenger Vessel Services Act, 46 U.S.C. § 55103 (b), omtalt i Geoghegan og Lam (2018) s. 7.

⁵⁵³ Skinnarland (2014) s. 54.

5.12 Sammenfatning

I kapitlet er det gitt en oversikt over regulering av lønns- og arbeidsvilkår av betydning for utenlandske skip i landene Norge, Danmark, Storbritannia, Sverige Frankrike, Australia, Canada, Brasil og USA. Det er også pekt på hvordan disse statene begrenser eller ikke begrenser utenlandskflaggede skips adgang til å drive kabotasje. Reguleringen i disse landene varierer fra fraværende i Danmark og begrenset i Storbritannia, Sverige og Frankrike, via mellomløsninger representert ved Canada og Australia, til svært restriktiv i Brasil og USA. Norge regulerer visse forhold som har betydning for lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip i norske farvann og på norsk sokkel. Norsk regulering er mer omfattende enn den danske, men mindre omfattende enn fransk, svensk og britisk regulering. Under er det inntatt en tabell som oppsummerer funnene.

<i>Land</i>	<i>Krav om flaggtilhørighet for å drive kabotasje</i>	<i>Regulering av lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskflaggede skip</i>
<i>Norge</i>	Nei	Begrenset (Regler om arbeids- og hviletid i skipssikkerhetsloven)
<i>Danmark</i>	Nei	Nei (Fagforeninger kan i prinsippet kreve tariffavtaler med utenlandske rederier)
<i>Storbritannia</i>	Nei	Ja (Nasjonal minstelønn for arbeid som utføres i Storbritannia og forbud mot diskriminering med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår)
<i>Sverige</i>	Ja (Kabotasje er kun tillatt for svenske skip, EØS-skip, etter bilaterale avtaler eller etter særskilt tillatelse. Det er et vilkår for slik tillatelse at ingen andre skip er tilgjengelige)	Begrenset (Regler om skipssikkerhet gjelder også for utenlandskregistrerte skip. Alminnelig arbeidsmiljølovgivning kommer i prinsippet til anvendelse. Øvrige vilkår reguleres i tariffavtaler. Svenske fagforeninger kan kreve tariffavtale med utenlandske rederier)
<i>Frankrike</i>	Ja (Kabotasje er kun tillatt for franske skip og EØS-skip, eller etter særskilt tillatelse. Det er et vilkår for slik tillatelse at ingen andre skip er tilgjengelige)	Ja (Krav om franske arbeidsvilkår, herunder minstelønn, på skip som brukes til å yte en tjeneste som hovedsakelig leveres i fransk territorialfarvann eller indre farvann, samt på skip på under 650 brt som driver fastlandskabotasje eller cruisefart, og om bord på skip som driver øykabotasje, med unntak for lastefartøy med over 650 brt dersom reisen følger etter eller går forut for en reise til eller fra en annen stat)
<i>Australia</i>	Ja (Utenlandskregistrerte skip må ha midlertidig tillatelse)	Ja (Alminnelig arbeidsmiljølovgivning, med bestemmelser om bl.a. arbeidstid, minstelønn og stillingsvern, kommer til anvendelse for skip som har tillatelse til å drive kabotasje, samt for skip opererer innenfor territorialfarvannet (kun begrenset av retten til uskyldig gjennomfart og transittfart), skip som leverer tjenester til eller på

		annen måte opererer i forbindelse med en fast plattform og opererer til og fra en australsk havn, og skip i EEZ eller vannet over kontinentalsokkelen som opereres eller er chartret av en australsk arbeidsgiver og bruker Australia som base)
<i>Canada</i>	Ja (Utenlandskregistrerte skip må ha midlertidig tillatelse. Denne utstedes kun dersom ingen canadiske skip er tilgjengelige)	Ja (Utenlandske arbeidstakere om bord må ha arbeidstillatelse. Denne er betinget av at arbeidstakeren bor og lever under allment aksepterte canadiske standarder. Midlertidige utenlandske arbeidstakere skal gis godtgjørelse i samme form og på samme nivå som canadiske statsborgere og andre med permanent opphold som har samme kvalifikasjoner og erfaring og som utøver samme yrke på samme sted. Lønnsnivået skal være på mediannivå eller høyere, og samme lønn skal utbetales uavhengig av om fartøyet forlater canadisk farvann)
<i>Brasil</i>	Ja (Utenlandskflaggede skip chartret av brasilianske selskap kan få tillatelse fra brasilianske sjøfartsmyndigheter til å drive kabotasjeferd kun dersom det ikke finnes et brasilianskflagget skip som kan utføre oppdraget)	Ja (Den brasilianske arbeidsmiljøloven gjelder for ansatte om bord på både brasilianskregistrerte og utenlandskregistrerte kommersielle fartøy i Brasil. Loven inneholder blant annet bestemmelser om ferie, arbeids- og hviletid, pensjon og tariffavtaler. Lønns- og arbeidsvilkår om bord reguleres i hovedsak av tariffavtaler)
<i>USA</i>	Ja (Utenlandskflaggede fartøy er utelukket fra å operere i det amerikanske kabotasjeområdet)	Nei

Del II – Aktuelle virkemidler

6. Aktuelle virkemidler

6.1 Innledning

Mandatet angir at utredningen bør vurdere en egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår, endringer i skipsarbeidslovens virkeområde, tilpasninger i sektorspesifikt regelverk, allmenngjøring av norske tariffavtaler, krav om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk, krav i forbindelse med tildeling av konsesjoner eller løyve, og krav i forbindelse med offentlige tjenestekjøp. Det er dermed i første rekke bruken av det vi kan kalle normative virkemidler som skal vurderes. Krav i forbindelse med offentlige tjenestekjøp kommer imidlertid i en litt annen kategori, siden det her dreier seg om å bruke det offentliges kjøpermakt, ikke reguleringsmyndigheten, som grunnlag.⁵⁵⁴ I tillegg til de virkemidlene mandatet angir, vil vi også vurdere andre virkemidler, herunder innføring av en lisensordning, det vil si en ordning der anløp til havner og installasjoner krever uttrykkelig tillatelse/lisens.

Den nærmere utformingen av virkemidlene må, der de retter seg til skip som fører EØS-flagg, tilfredsstillende alminnelige EØS-rettslige krav til transparens og generell anvendelse. Der det benyttes virkemidler rettet mot fartøy flagget i tredjestater, det vil si stater som ikke er hjemmehørende i EØS, vil EØS-retten neppe begrense reguleringsfriheten.

Innledningsvis i utredningen definerte vi lønns- og arbeidsvilkår løst som det som følger av tariffavtaler, skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven. Drøftelsen av det rettslige handlingsrommet har imidlertid vist at adgangen til å stille krav begrenses av EØS-retten. Når vi i det følgende benytter termen «norsk lønn og norske arbeidsvilkår» sikter vi, om ikke annet fremgår av sammenhengen, derfor til de lønns- og arbeidsvilkår som etter utsendingsdirektivet art. 3 første ledd, som endret, skal gjelde for utsendte arbeidstakere.

6.2 EØS-rettens krav til transparens og generell anvendelse

Et krav om at ansatte på skip som fører EØS-flagg skal tilbys norsk lønn og norske arbeidsvilkår vil være en restriksjon på adgangen til å yte tjenester over landegrensene. Fremstillingen har vist at et slikt krav kan begrunnes i hensyn som tilfredsstillende EØS-rettens saklighetskrav – typisk hensynet til beskyttelse av arbeidstakerne.

EØS-retten krever imidlertid at de kravene gjøres gjeldende overfor skal kunne forutse sin rettsstilling, og være sikret at kravene som stilles til dem, er de samme som stilles til andre i samme situasjon. Vi ser dette tydelig i saker om konsesjonsordninger, og EU-domstolens uttalelse i sak C-205/99 *Analir* er fremdeles dekkende for rettstilstanden.⁵⁵⁵

«Hvis en ordning med forudgående administrativ godkendelse skal være begrundet, skønt den bryder med en grunnleggende frihedsrettighed, må den i alt fald bygge på objektive kriterier,

⁵⁵⁴ Torstein Eckhoff opererer med fire hovedgrupper virkemidler offentlige myndigheter kan benytte for å påvirke handlemåten til mennesker, og dermed også foretak. Disse gruppene utgjøres av henholdsvis fysiske, normative, økonomiske og pedagogiske virkemidler, jf. Torstein Eckhoff, Statens styringsmuligheter, særlig i ressurs- og miljøspørsmål, Oslo 1983, s. 29. Bruk av det offentliges kjøpermakt er i hans terminologi et økonomisk virkemiddel.

⁵⁵⁵ Sak C-205/99 *Analir*, avsnitt 38.

der ikke er uttrykk for forskjellsbehandling og på forhold kjent af de pågældende virksomheder, således at de lægger en ramme for de nationale myndigheters skønsudøvelse, der dermed ikke bliver uttrykk for vilkårlighet.»

Vi ser utslag av det samme når utsendingsdirektivet krever at de lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i vertsstaten som skal gjelde for utstasjonerte arbeidstakere er lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i lov, forskrift eller allmenngjorte tariffavtaler, og – etter endringen – tariffavtaler «der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område», men som ikke er allmenngjort.⁵⁵⁶ Også plikten etter direktivet om håndhevelse av utsendingsdirektivet til å sikre at opplysninger om de lønns- og arbeidsbetingelsene som omfattes av utsendingsdirektivet art. 3 gjøres tilgjengelige, kan ses som utslag av transparenskravet.⁵⁵⁷

Et tredje utslag av dette finner vi i sak C-341/05 Laval, hvor EU-domstolen fant at

«Kollektive kampskridt som dem, der er genstand for hovedsagen, kan imidlertid ikke begrundes med henvisning til det tvingende almene hensyn, der er nævnt i denne doms præmis 102, når den lønforhandling, som de kollektive kampskridt har til formål at gennemføre i forhold til en virksomhed, der har hjemsted i en anden medlemsstat, indgår i en national kontekst, der er kendetegnet ved, at der ikke findes bestemmelser af nogen som helst art, der er tilstrækkeligt præcise og tilgængelige til, at det ikke i praksis gøres umuligt eller urimeligt vanskelig for en sådan virksomhed at få klarhed over, hvilke forpligtelser den skal overholde med hensyn til mindstelønnen».⁵⁵⁸

Dette kravet om transparens og generell anvendelse har betydning for hvilke virkemidler som står til disposisjon. Eksempelvis vil en tillatelsesordning ikke være lett å forene med kravet om generell anvendelse med mindre den gjøres gjeldende overfor alle skip, også de som fører norsk flagg. Og kravet til transparens og forutberegnelighet innebærer at kriteriene for å få tillatelse må være objektive og ikke diskriminerende, og muliggjøre rettslig prøving av de vedtak som fattes.

6.3 Egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann

Det fremgår av drøftelsene i kapittel 2 at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel kan stilles med grunnlag i norsk territorialjurisdiksjon, dvs. adgangen til å stille vilkår for havneadgang, og muligens også alminnelig lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet, og med grunnlag i Norges suverene rettigheter i eksklusiv økonomisk sone og på kontinentalsokkelen og Norges eksklusive jurisdiksjon over installasjoner i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen. Drøftelsene viste også at flaggstatsprinsippet ikke er til hinder for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord som vilkår for havneadgang eller for å inngå kontrakter med aktører i økonomisk sone og på sokkelen.

⁵⁵⁶ Direktiv 2018/957 art. 1 (2) d), som endrer utsendingsdirektivet art. 3 (8) avsn. 2.

⁵⁵⁷ Direktiv 2014/67/EU art. 5.

⁵⁵⁸ Sak C-341/05 *Laval un Partneri*, avsnitt 110.

Som nevnt i kapittel 2 skal kyststatens jurisdiksjon utøves i samsvar med krav om god tro og forbud mot rettighetsmisbruk, som kommer til uttrykk i havrettskonvensjonens art. 58 (3), art. 78 (2) og art. 300. I tillegg er Norges jurisdiksjon begrenset av alminnelige folkerettslige regler og prinsipper, slik som kravet om at det foreligger tilstrekkelig tilknytning mellom forholdet som reguleres og norsk territorium eller Norges rimelige interesser. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandskregistrerte skip som vanligvis opptrer i norske farvann og på norsk sokkel vil trolig ikke gå ut over disse begrensningene.

Det foreligger dermed jurisdiksjonsgrunnlag for å bestemme ved lov at arbeidstakere om bord på skip i norske farvann har krav på norsk lønn og norske arbeidsvilkår når fartøyet befinner seg der. Lovens virkeområde kan begrenses slik at den ikke gjelder skip under fremmed flagg i fart fra utenlandsk havn til norsk havn, eller fra norsk havn til utenlandsk.

En lov med dette innholdet vil ligge innenfor rammene av hva EØS-retten tillater, jf. for så vidt drøftelsene i kapittel 3.

Tilsyn, kontroll og håndhevelse av en slik lov kan innrettes etter de prinsipper direktivet om håndhevelse av utsendingsdirektivet gir anvisning på,⁵⁵⁹ selv om det ikke dreier seg om håndhevelse av dette direktivet. Det er nemlig ikke helt lett å se for seg at en bruk av virkemidler EU-lovgiver uttrykkelig har gitt anvisning på for helt parallelle situasjoner, vil vurderes som en ulovlig hindring for fri bevegelighet.

Etter direktiv 2002/59/EF, som endret, skal alle skip som anløper havn i EØS være utstyrt med automatisk identifikasjonssystem (AIS), og dette skal holdes i gang kontinuerlig.⁵⁶⁰ Gjennom sjøtrafikksentralene driver Kystverket sivil trafikkovervåking, og distribuerer data fra AIS til andre offentlige etater, og til havner. Det vil etter det vi kan forstå dermed være forholdsvis enkelt å etablere hvor lenge skipet har vært i fart mellom norske havner eller operert i tilknytning til installasjoner i norske farvann, i det minste innenfor dekningsfeltet til AIS.

En slik lov vil klart nok tilfredsstillende EØS-rettens krav til transparens og generell anvendelse.

6.4 Endringer i skipsarbeidslovens virkeområde

Lov 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) § 1-2 (1) bestemmer at loven får anvendelse for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på norsk skip. Paragraf 1-2 (3) gir departementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter, herunder om hvorvidt og i hvilken utstrekning loven skal gjelde på utenlandsk skip som befinner seg i Norges territorialfarvann, i den utstrekning folkeretten tillater det.

Det fremgår av drøftelsene i kapittel 2 foran at folkeretten ikke er til hinder for at det utøves slik jurisdiksjon det her er tale om overfor skip under fremmed flagg som anløper norske havner eller er engasjert i virksomhet på norsk kontinentalsokkel underlagt norsk jurisdiksjon. Folkeretten er dermed ikke til hinder for at skipsarbeidsloven gis anvendelse også på skip under fremmed flagg som befinner seg utenfor norsk territorialfarvann. Dette

⁵⁵⁹ Direktiv 2014/67/EU.

⁵⁶⁰ Direktiv 2002/59/EF art. 6.

tilsier at en endring i skipsarbeidslovens virkeområde bør gjennomføres ved lovendring heller enn ved å benytte hjemmelen i skipsarbeidsloven § 1-2 (3).

En utvidelse av skipsarbeidslovens dekningsområde til også gjelde skip under fremmed flagg må vurderes mot de begrensninger EØS-avtalen og andre internasjonale avtaler legger på bruken av jurisdiksjonskompetanse. Skipsarbeidsloven er i mange henseende en gjennomføring i norsk rett av forpliktelser som følger av EØS-avtalen og internasjonale avtaler for øvrig, men ikke bare. En generell utvidelse av skipsarbeidslovens virkeområde kan tenkes medføre hindringer for fri bevegelighet av tjenester som bare vanskelig lar seg begrunne i hensynet til å beskytte arbeidstakerne. Samtidig er loven taus med hensyn til blant annet lønnsnivå. Dette innebærer at en utvidelse av lovens virkeområde ikke bare vil fordre en nærmere analyse av lovens bestemmelser holdt opp mot Norges folkerettslige forpliktelser, men også en supplerings med bestemmelser som gir rett til norsk lønn og norske arbeidsvilkår. Vi ser derfor en endring i skipsarbeidslovens virkeområde som et langt mindre hensiktsmessig virkemiddel enn en egen lov om rett til norsk lønn og norske arbeidsvilkår ved arbeid om bord på skip i norske farvann.

6.5 Tilpasninger i sektorspesifikt regelverk

Et krav om at arbeidstakere på skip i norske farvann tilbys norsk lønn og norske arbeidsvilkår kan tenkes gjennomført ved tilpasninger i sektorspesifikt regelverk. En slik tilnærming kan nok ha sine fordeler, men vil kunne reise problemstillinger knyttet til blant annet EØS-rettens konsistenskrav dersom ikke arbeidstakernes krav på norsk lønn og norske arbeidsvilkår blir gjennomført med samme intensitet på alle områder.

Etter vår oppfatning vil derfor en egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann langt være å foretrekke fremfor tilpasninger i sektorspesifikt regelverk.

6.6 Allmenngjøring

Lov 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. (allmenngjøringsloven) gir tariffnemnda myndighet til å bestemme at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art avtalen gjelder. Tariffnemnda kan imidlertid bare fatte slikt vedtak dersom det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på dårligere vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.⁵⁶¹ Tariffnemnda kan ikke treffe slikt vedtak av eget tiltak. Det er et vilkår at kravet om allmenngjøring er fremsatt av en arbeidsgiver- eller arbeidstakerorganisasjon som er part i den tariffavtalen som kreves allmenngjort, og dessuten har innstillingsrett etter reglene i arbeidstvistloven § 39 første ledd.⁵⁶²

⁵⁶¹ Jf. allmenngjøringsloven § 5.

⁵⁶² Jf. allmenngjøringsloven § 4.

Allmenngjøring etter allmenngjøringsloven kan nok etter omstendighetene fremstå som en egnet måte å sikre arbeidstakere om bord på skip i norske farvann norsk lønn og norske arbeidsvilkår. Prosedyren har imidlertid sine svakheter som generelt virkemiddel. Den første svakheten ligger i at tariffnemnda bare kan fatte vedtak på begjæring av en arbeidsgiver- eller arbeidstakerorganisasjon. En neste svakhet er at denne organisasjonen må ha innstillingsrett, og en tredje svakhet er at vedtaket bare kan gjelde en tariffavtale denne organisasjonen er part i. Det er også en svakhet ved ordningen at den er utpreget defensiv. Det er bare der det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn de som følger av den aktuelle tariffavtalen at det kan fattes vedtak om allmenngjøring. Slik allmenngjøringsloven i dag er utformet, hjemler den allmenngjøring med virkning for arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger under norsk flagg og petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.⁵⁶³ Dersom en allmenngjøring også skal kunne gis virkning for arbeidstakere om bord utenlandskregistrerte skip i fart mellom norske havner, må loven endres.

Når målsettingen er å sikre alle arbeidstakere om bord på utenlandskregistrerte skip i fart mellom norske havner eller tilknyttet virksomhet på norsk kontinentalsokkel og økonomisk sone norsk lønn og norske arbeidsvilkår, er en generell lov om norske lønns- og arbeidsvilkår et langt bedre regnet virkemiddel enn allmenngjøringsvedtak fattet med hjemmel i allmenngjøringsloven.

6.7 Krav om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk

EØS-avtalen er til hinder for at det kreves oppholdstillatelse av sjøfolk fra andre EØS-stater og fra sjøfolk fra 3. land om bord på EØS-flaggete skip. Krav om oppholdstillatelse kan dermed bare rettes mot sjøfolk fra 3. land om bord på skip registrert i 3. land. Allerede dette tilsier at krav om oppholdstillatelse som virkemiddel til å sikre utlendinger om bord på fartøyer som opererer i norske farvann norsk lønn og norske arbeidsvilkår, ikke er å foretrekke fremfor en generell lov om rett til norsk lønn og norske arbeidsvilkår. Vi ser derfor ikke grunn til å drøfte denne muligheten nærmere.

6.8 Krav i forbindelse med tildeling av konsesjoner eller løyve

EU- og EØS-retten ser med atskillig skepsis på konsesjonsordninger som er konstruert slik at det oppstilles et generelt forbud som det så kan dispenseres fra.⁵⁶⁴ Dette er ikke overraskende. Slike ordninger gir myndighetene strategiske fordeler, og kan i tillegg tenkes brukt til å forfølge hensyn og til å etablere rettslige posisjoner som bare vanskelig kan kontrolleres mot EØS-rettens krav.⁵⁶⁵ Til illustrasjon kan nevnes reguleringen i tjenstedirektivet,

⁵⁶³ Jf. allmenngjøringsloven § 2.

⁵⁶⁴ Slike konsesjonsordninger skiller seg fra dem vi finner i petroleumsvirksomheten, der tillatelsen gir rett til å utnytte en ressurs andre, her staten, har eiendomsretten til, jf. petroleumsløven § 1-1.

⁵⁶⁵ Se Eckhoff 1983 s. 68 til 72. Nettopp fordi fremstillingen er skrevet i en mellomperiode der norsk medlemskap i EF, enn si en EØS-avtale, fremsto som temmelig urealistisk, viser den godt hvorfor konsesjonsordninger er problematiske i en EØS-kontekst.

som innebærer at det bare kan opereres med konsesjons- og løyveordninger der dette er begrunnet i ikke-økonomiske hensyn, og de hensyn konsesjonsordningen skal ivareta ikke kan ivaretas ved mindre restriktive tiltak.⁵⁶⁶ dette medfører at på områder der EØS-retten er til hinder for at det opereres med konsesjons- eller løyveordninger, vil muligheten til å sikre arbeidstakere om bord på skip under fremmed flagg gjennom vilkår knyttet til slike konsesjoner eller løyver, ikke være til stede. Dette innebærer at et generelt krav om forutgående tillatelse for å kunne delta i norsk kystfart svarende til det vi finner i Canada ikke lar seg forene med EØS-retten tjenesteregler.

Et område der løyveordninger er uttrykkelig anerkjent av EU-lovgiver er transportsektoren. Her er bruk av konsesjoner og eneretter et virkemiddel for å sikre offentlig transport. Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) bestemmer i § 8 (5) at den som får tildelt løyve gjennom konkurranse må forplikte seg til å gi de ansatte som «direkte arbeider med å oppfylle kontrakten» lønns og arbeidsvilkår

«som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Tilsvarande plikt gjeld òg for underlevrandørar»

Plikten til å benytte konkurranse følger av forordning (EF) nr. 1370/2007, som i henhold til forskrift 2012/1673 gjelder som forskrift. Det fremgår av forordningen at det kan stilles krav til de ansattes arbeidsvilkår og at tariffavtaler og andre regler og avtaler «vedrørende arbeidspladser og social beskyttelse» på det sted tjenesten ytes respekteres.⁵⁶⁷

Henvisningen til lønns- og arbeidsvilkår som følger av landsomfattende tariffavtaler i yrkestransportlova § 8 (5), er utslag av dette. Etter vårt syn kan imidlertid vilkåret gjøres mer vidtfavnende, slik at det dekker de forhold utsendingsdirektivet art. 3 omfatter. Samtidig finner vi grunn til å påpeke at en henvisning til «det som er normalt for vedkommende sted og yrke» kan bli ansett som for vagt og til å tilfredsstillende EØS-rettens krav til transparens og forutberegnelighet.⁵⁶⁸

Det fremgår av det ovenstående at bruk av vilkår og krav er en mulighet i forbindelse med tillatelses- og løyveordninger. En forutsetning er likevel at selve tillatelses- og løyveordningen ikke i seg selv er i strid med EØS-retten. I tillegg må reglene om den aktuelle ordningen hjemle slike krav. Dette medfører i sin tur at vilkår knyttet til tillatelses og løyveordninger alene ikke er tilstrekkelig til å sikre alle arbeidstakere om bord på skip i norske farvann norsk lønn og norske arbeidsvilkår. Også her gjelder at en egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann vil være å foretrekke

⁵⁶⁶ Se direktiv 2006/123/EF om tjenesteytelser i det indre marked, artiklene 9 og 10.

⁵⁶⁷ Forordning 1370/2006, fortalens avsn. 17.

⁵⁶⁸ C-318/10 *SIAT* avsn. 59. Se i denne retning Arnesen og Bekkedal (2017) s. 17.

6.9 Petroleumsvirksomhet og annen næring på norsk kontinentalsokkel

Etter petrl. § 1-5 første ledd kommer også annen norsk rett enn den som følger av petroleumsloven til anvendelse på petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. I annet ledd bestemmes det at annen norsk rett, med mindre annet er «fastsatt ved lov eller Kongen i statsråd», ikke gjelder for andre flyttbare innretninger under fremmed flagg enn dem som er permanent plassert. Virksomheten i henhold til en utvinningstillatelse genererer etter spørsel etter en rekke maritime tjenester som ikke nødvendigvis krever anløp i norsk havn, og som meget vel kan utføres med eller fra fartøyer registrert i andre land. Territorialjurisdiksjonen vil i disse tilfellene ikke gi effektivt grunnlag for å sikre arbeidstakerne på disse fartøyene norsk lønn og norske arbeidsvilkår.

All petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel, knytter an til en tillatelse gitt av norske myndigheter. Til disse tillatelsene kan det knyttes vilkår, og en mulighet kan være å stille krav om at rettighetshaverne skal kreve av sine leverandører av maritime tjenester at arbeidstakerne skal tilbys norsk lønn og norske arbeidsvilkår.

Undersøkelsestillatelser gis med en varighet på tre år, medmindre det fastsettes annen varighet, jf. petrl. § 2-1 tredje ledd. For tiden gis tillatelsene for ett år av gangen. Dette innebærer at et vilkår som nevnt kan introduseres temmelig raskt.

Utvinningstillatelser gis i utgangspunktet for inntil ti år, og rettighetshaver har, når nærmere krav er tilfredsstilt, krav på forlengelse i inntil 30 år, i særlige tilfeller inntil 50 år. Petroleumsloven danner grunnlag for et konsesjonssystem. Virksomheten i henhold til en utvinningstillatelse er således betinget av en rekke ulike myndighetssamtykker, slik at virksomheten rettslig sett, som påpekt av Selvig, har et preg av «skrittvis fremrykning».⁵⁶⁹ Disse myndighetssamtykkene vil være enkeltvedtak, og petrl. § 10-18 fjerde ledd gir en generell adgang til å knytte slike vilkår til enkeltvedtak som «har en naturlig tilknytning til det tiltak eller den virksomhet enkeltvedtaket gjelder». Dette innebærer at det vil være mulig å introdusere vilkår om at rettighetshaver skal kreve av sine leverandører av maritime tjenester at deres ansatte skal tilbys norsk lønn og norske arbeidsvilkår også der utvinningstillatelsen allerede er gitt. Det følger av direktivet om håndhevelse av utsendingsdirektivet at EØS-retten neppe er til hinder for at rettighetshaverne kan gjøres ansvarlige overfor arbeidstakerne for overholdelsen av disses krav på norske lønns- og arbeidsvilkår.⁵⁷⁰

Vilkårsveien fremstår etter vår mening som temmelig kronglete, av flere grunner. For det første kan det, til tross for den vide hjemmelen petrl. § 18-10, og formentlig også den alminnelige omgjøringsadgangen gir, være vanskelig å introdusere vilkåret noenlunde samtidig for alle rettighetshavere. Dette kan gi grunnlag for anførsler om manglende forutberegnelighet og forskjellsbehandling, i tillegg til anførsler om hjemmelsmangel.

Fremstillingen i kapittel 2 viste at jurisdiksjonen over petroleumsaktivitetene og økonomisk relevant virksomhet i eksklusiv økonomisk sone gir grunnlag for å stille krav om at skip som er involvert i denne virksomheten i norske farvann tilbyr mannskapet norsk lønn og norske arbeidsvilkår. Dette kan tilsi at det også her vil være vel så hensiktsmessig å

⁵⁶⁹ Erling Selvig, Konsesjonssystemet i petroleumsvirksomheten, Tidsskrift for Rettsvitenskap 1981 s. 15 til 50, på s. 26.

⁵⁷⁰ Jf. direktiv 2014/67/EU art. 12.

6.10 Norske lønns- og arbeidsvilkår som vilkår for havneadgang

Fremstillingen i kapittel 2 viste at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår om bord på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel kan stilles med grunnlag i norsk territorialjurisdiksjon, dvs. adgangen til å stille vilkår for havneadgang og alminnelig lovgivningsjurisdiksjon i territorialfarvannet. Fremstillingen i kapittel 3 viste at EØS-retten ikke er til hinder for at det stilles krav svarende til dem utsendingsdirektivet åpner for. Dette innebærer at et krav om at arbeidstakere på skip i fart mellom norske havner eller mellom slike havner og installasjoner på kontinentalsokkelen skal være sikret norsk lønn og norske arbeidsvilkår når de oppholder seg i disse farvannene, kan gjennomføres ved en bestemmelse i for eksempel havneloven der det fremgår at en betingelse for slike skips rett til å anløpe norsk havn, og for havnens adgang til å motta skipet, er at de ansatte har krav på norsk lønn og norske arbeidsvilkår.

Kontrollen med at kravet er tilfredsstillt kan gjøres i forbindelse med det første anløpet i norsk havn. Dette vil være i samsvar det system for kontroll og håndhevelse som direktivet om håndhevelse av utsendingsdirektivet etablerer,⁵⁷¹ og også her vil skipenes plikt til å være utstyrt med AIS gjøre det mulig å etablere hvor lenge skipet har befunnet seg i norske farvann.

Der rett til norsk lønn og norske arbeidsvilkår etableres gjennom vilkår for havneanløp, vil man imidlertid ikke fange opp arbeidstakere om bord på fartøy under fremmed flagg som yter maritime tjenester uten å anløpe norsk havn, for eksempel i tilknytning til petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel.

6.11 Offentlige tjenestekjøp og pålegg til rettssubjekter underlagt norsk jurisdiksjon

EU-domstolens avgjørelse i sak C-114/15 *RegioPost* viser at EØS-retten ikke er til hinder for at det offentlige i forbindelse med kjøp av tjenester stiller krav om at de arbeidstakerne leverandøren benytter til å oppfylle kontrakten tilbys nasjonal lønn og nasjonale arbeidsvilkår. Avgjørelsen i sak C-549/13 *Bundesdruckerei* viser at dette likevel bare gjelder de arbeidstakerne som er i vertslandet, når de er der. En forutsetning er likevel at nivå og nærmere enkeltheter fremgår av lov og har generell anvendelse. Dette kravet kan etter vår mening imøtekommes gjennom bruk av de virkemidler utsendingsdirektivet og direktivet om håndhevelse av utsendingsdirektivet gir anvisning på.

EØS-retten er ikke til hinder for at rettssubjekter underlagt norsk jurisdiksjon gjennom lov pålegges å kreve av sine leverandører at de tilbyr de arbeidstakerne som benyttes ved oppfyllelsen av kontrakten og som befinner seg i norske farvann eller utfører oppdrag knyttet til virksomhet på norsk kontinentalsokkel underlagt norsk jurisdiksjon norsk lønn og norske arbeidsvilkår.

Heller ikke en slik regulering vil etter det vi kan forstå ha noen fordeler sammenlignet med en egen lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann.

⁵⁷¹ Jf. direktiv 2014/67/EU kapittel IV.

6.12 Anbefaling

Basert på det ovenstående fremstår det som mest hensiktsmessig å sikre arbeidstakere om bord på skip i norske farvann norsk lønn og norske arbeidsvilkår – forstått som de lønns- og arbeidsvilkår som etter utsendingsdirektivet art. 3 første ledd, som endret, skal gjelde for utsendte arbeidstakere – gjennom en egen lov om dette.

Kildeliste

Lovgivning

Traktater

Avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart	Avtale mellom Norge og Filippinene om skipsfart, Manila 22. oktober 1999.
Avtale om skipsfart mellom Norge og Kina	Avtale om skipsfart mellom Norge og Kina, Shanghai 4. desember 2003.
Deklarasjon mellom Norge og Danmark angående kystfarten	Deklarasjon mellom Norge og Danmark angående kystfarten, 16. april 1858.
Europeisk konvensjon om konsulære funksjoner ETS nr. 61	Europeisk konvensjon om konsulære funksjoner ETS nr. 61, 11. desember 1967.
EØS-avtalen	Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, Oporto 92. mai 1992.
Frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Mexico	Frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Mexico, Mexico City 27. november 2000.
GATS	Generalavtalen om handel med tjenester, Marrakech 15. april 1994.
GATT	Generalavtalen om tolltariffer og handel 1994, vedlegg 1A til Avtale om opprettelse av Verdens handelsorganisasjon, Marrakech 15. april 1994.
Havnekonvensjonen	Convention and statute on the international régime of maritime ports, Genève 9. desember 1923.
Havrettskonvensjonen	De forente nasjoners havrettskonvensjon, Montego Bay 10. desember 1982.
ILO-konstitusjonen	Constitution of the International Labour Organisation (ILO Constitution), 1. april 1919.

ILO-konvensjon 180	Konvensjon om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip – ILO nr. 180, Genève 22. april 2004.
Konsularkonvensjon mellom Norge og Storbritannia	Konsularkonvensjon mellom Norge og Storbritannia, 22. februar 1951.
MARPOL	Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, som endret ved protokoll av 1978 (MARPOL), 2. november 1973.
MLC	Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår – ILO 186, Genève 23. februar 2006.
Noteveksling mellom Norge og Nederland om rettigheter som tilstås norske skip i nederlandske koloniers havner	Noteveksling mellom Norge og Nederland om rettigheter som tilstås norske skip i nederlandske koloniers havner, 13. oktober 1851.
Noteveksling mellom Norge og Storbritannia om kystfarten	Noteveksling mellom Norge og Storbritannia om kystfarten, 4. september 1854.
Noteveksling mellom Norge og Sverige inneholdende avtale om tillatelse for norske fartøyer til å delta i kystfarten i Sverige og for svenske fartøyer til å delta i kystfarten i Norge	Noteveksling mellom Norge og Sverige inneholdende avtale om tillatelse for norske fartøyer til å delta i kystfarten i Sverige og for svenske fartøyer til å delta i kystfarten i Norge, 9. juni 1958.
Overenskomst mellom Norge og Finland om gjensidig adgang til kystfart	Overenskomst mellom Norge og Finland om gjensidig adgang til kystfart, 2. desember 1996.
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris januar 1982.
Skipsfartsavtale mellom Norge og Algerie	Skipsfartsavtale mellom Norge og Algerie, Oslo 23. juli 2015.

SOLAS	International convention for the safety of life at sea, London 1. november 1974.
STCW	International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, London 7. juli 1978.
TEU	Traktaten om den Europæiske Union. Konsolideret udgave 2016 (EUT 2016/C 202/01).
TEUF	Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde. Konsolideret udgave 2016 (EUT 2016/C 202/01).
Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, konsolideret udgave 31. august 1992	Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, konsolideret udgave 31. august 1992 (EUT 92/C 224/01).
United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships	United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, Genève 7. februar 1986.
VCLT	Vienna Convention on the law of treaties, Wien 23. mai 1969.
Vennskaps-, handels- og konsulartraktat mellom Norge og Amerikas Forente Stater	Vennskaps-, handels- og konsulartraktat mellom Norge og Amerikas Forente Stater, Washington 5. juni 1928.
WTO-avtalen	Avtale om opprettelse av Verdens handelsorganisasjon, Marrakech 15. april 1994.

Direktiver

Direktiv 91/383/EØF	RÅDSDIREKTIV av 25. juni 1991 om utfylling av de tiltak som forbedrer sikkerheten og helsen på arbeidsplassen for arbeidstakere som har et tidsbegrenset eller midlertidig arbeidsforhold
Direktiv 94/22/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 94/22/EF av 30. mai 1994 om vilkårene for tildeling og bruk av tillatelse til å drive leting etter og utvinning av hydrokarboner

Direktiv 96/71/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting
Direktiv 98/59/EF	RÅDSDIREKTIV 98/59/EF av 20. juli 1998 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om masseoppsigelser. [Masseoppsigelsesdirektivet]
Direktiv 1999/63/EF	RÅDSDIREKTIV 1999/63/EF av 21. juni 1999 om avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid inngått mellom Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union (FST)
Direktiv 1999/95/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 1999/95/EF av 13. desember 1999 om håndheving av bestemmelser om sjøfolks arbeidstid om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet
Direktiv 2001/23/EF	RÅDSDIREKTIV 2001/23/EF av 12. mars 2001 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ivaretagelse av arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse av foretak, virksomheter eller deler av foretak eller virksomheter
Direktiv 2002/14/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2002/14/EF av 11. mars 2002 om fastsettelse av en generell ramme for informasjon til og konsultasjon med arbeidstakere i Det europeiske fellesskap. [Arbeidstakerdirektivet]
Direktiv 2003/88/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2003/88/EF av 4. november 2003 om visse aspekt ved organisering av arbeidstida. [Arbeidstidsdirektivet]
Direktiv 2006/123/EF	Europaparlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF av 12. desember 2006 om tjenesteytelser i det indre marked
Direktiv 2006/54/EF	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2006/54/EF av 5. juli 2006 om gjennomføring av prinsippet om like høve for og lik handsaming av menn og kvinner ved tilsetjing og i arbeidstilhøve (omarbeiding). [Likestillingsdirektivet]

- Direktiv 2008/94/EF EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2008/94/EF av 22. oktober 2008 om vern av arbeidstakere ved arbeidsgiverens insolvens (kodifisert utgave). [Insolvensdirektivet]
- Direktiv 2008/104/EF EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2008/104/EF av 19. november 2008 om vikararbeid. [Vikarbyrådirektivet]
- Direktiv 2009/13/EF RÅDS DIREKTIV 2009/13/EF av 16. februar 2009 om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) i tilknytning til Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006, og om endring av direktiv 1999/63/EF
- Direktiv 2009/16/EF EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (omarbeiding) [Havnestatskontrolldirektivet]
- Direktiv 2009/31/EF EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2009/31/EF av 23. april 2009 om geologisk lagring av karbon-dioksid og om endring av rådsdirektiv 85/337/EØF, europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF og 2008/1/EF samt europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1013/2006
- Direktiv 2009/38/EF EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2009/38/EF av 6. mai 2009 om opprettelse av et europeisk samarbeidsutvalg eller en framgangsmåte i foretak som omfatter virksomhet i flere medlemsstater og i foretaksgrupper som omfatter foretak i flere medlemsstater, for å informere og konsultere arbeidstakere (omarbeiding)
- Direktiv 2013/54/EU Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 EØS-relevant tekst
- Direktiv 2013/38/EU EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV
2013/38/EU av 12. august 2013 om endring av direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll

Direktiv 2014/67/EU	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/67/EU av 15. mai 2014 om håndheving av direktiv 96/71/EF om ut- sending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 om forvalt- nings samarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked («IMI-forordningen»)
Direktiv 2015/1794	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2015/1794 av 6. oktober 2015 om endring av europaparla- ments- og rådsdirektiv 2008/94/EF, 2009/38/EF og 2002/14/EF og rådsdirektiv 98/59/EF og 2001/23/EF med hensyn til sjøfolk
Direktiv 2018/957	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/957 af 28. juni 2018 om ændring af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser
<i>Forordninger</i>	
Forordning (EØF) nr. 1408/71	Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 af 14. juni 1971 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbeidstagere og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet
Forordning (EØF) nr. 4055/86	RÅDSFORORDNING (EØF) nr. 4055/86 av 22. desember 1986 om anvendelse av prinsippet om adgang til å yte tjenester på sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlems- stater og tredjestater
Forordning (EØF) nr. 3577/92	RÅDSFORORDNING (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tje- nester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje)
Forordning (EF) nr. 1370/2007	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig person- transport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsfor- ordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70
Forordning (EF) nr. 1072/2009	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles reglar for tilgang

til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (omarbeiding)

Norske lover

- | | |
|------|--|
| 1987 | Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven). |
| 1992 | Lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelse innen sjøtransport. |
| 2002 | Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). |
| 2005 | Lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven). |
| 2007 | Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). |
| 2008 | Lov 15. mai 2008 nr. 35 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsloven). |
| 2013 | Lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven). |

Norske forskrifter

- | | |
|------|---|
| 2009 | Forskrift 15. oktober 2009 nr. 1286 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsforskriften). |
| 2010 | Forskrift 12. desember 2010 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften). |
| 2010 | Forskrift 17. desember 2010 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70) |
| 2014 | Forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll. |

Andre lands lovgivning

Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012	Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012, No. 55, 2012, Compilation No. 3 [Australia].
Fair Work Regulations 2009	Fair Work Regulations 2009, Select Legislative Instrument No. 112, 2009, made under the Fair Work Act 2009, Compilation No. 26 [Australia].
Lei No. 9.432 de 8 Janeiro de 1997	Lei No. 9.432 de 8 Janeiro de 1997 [Brasil].
Lei No. 13.445 de 24 de Maio de 2017	Lei No. 13.445 de 24 de Maio de 2017 [Brasil].
Decreto lei No. 5.452 de 1 de Maio de 1943	Decreto lei No. 5.452 de 1 de Maio de 1943 [Brasil].
Coasting Trade Act	Coasting Trade Act S.C. 1992, c. 31 [Canada].
Immigration and Refugee Protection Regulations	Immigration and Refugee Protection Regulations, SOR/2002-227 [Canada].
Lov om Dansk Internationalt Skibsregister	Lov om Dansk Internationalt Skibsregister [Danmark].
Code des douanes	Code des douanes [Frankrike].
Code des transports	Code des transports [Frankrike].
Décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes	Décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes [Frankrike].
National Minimum Wage Act 1998	National Minimum Wage Act 1998 [Storbritannia].
Equality Act 2010	Equality Act 2010 [Storbritannia].

The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011	The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011 [Storbritannia].
Förordningen den 10 november 1724 angående de främmandes fahrt på Sverige och Finland	Förordningen den 10 november 1724 angående de främmandes fahrt på Sverige och Finland [Sverige].
Förklaringen den 28 februari 1726 över förordningen af den 10 november 1724 angående de Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland	Förklaringen den 28 februari 1726 över förordningen af den 10 november 1724 angående de Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland [Sverige].
Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.	Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. [Sverige].
Sjömanslag (1973:282) Lag (1998:958) om vilotid för sjömän	Sjömanslag (1973:282) [Sverige]. Lag (1998:958) om vilotid för sjömän [Sverige].
Lag (1982:80) om anställningsskydd	Lag (1982:80) om anställningsskydd [Sverige].
Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet	Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [Sverige].
Arbetsmiljölög (1977:1160)	Arbetsmiljölög (1977:1160) [Sverige].
Fartygssäkerhetslag (2003:364)	Fartygssäkerhetslag (2003:364) [Sverige].

Merchant Marine Act 1920 Section 27	U.S. Code: Title 46 – SHIPPING, appendix, Chapter 24 Merchant Marine Act 1920 § 883 Transportation of merchandise between points in United States in other than domestic built or rebuilt and documented vessels; incineration of hazardous waste at sea [USA].
Passenger Vessel Services Act, 46 U.S.C. § 55103 (b)	Passenger Vessel Services Act, 46 U.S.C. § 55103 (b) [USA].

Forarbeider, vedtak, rapporter og andre dokumenter

Internasjonalt

WTO LT/UR/D-5/5 (1994)	WTO. (1994) <i>Decision on negotiations on maritime transport services</i> , WTO Doc. LT/UR/D-5/5, 15. april 1994.
WTO S/C/W/315 (2010)	WTO Council for Trade in Services. (2010) <i>Maritime Transport Services Background Note by the Secretariat</i> (S/C/W/315), 07.06.2010. [http://www.oecd.org/tad/services-trade/46334964.pdf] [Sisert 11.01.2019].
WTO S/L/24 (1996)	WTO (1996) <i>Decision on maritime transport services</i> , WTO Doc. S/L/24, 3. juli 1996.
UN Doc. A/3159 (1956)	International Law Commission (1956) <i>Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9</i> (A/3159), UN Doc. A/3159, 23. Juli 1956. [http://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf] [Sisert 09.04.2019].

EU/EØS

ESA 99-6990-D (1999)	ESA. (1999) <i>Reasoned opinion</i> (doc.no. 99-6990-D) 24. september 1999. [http://www.eftasurv.int/media/public-documents/159181_1999-6990-D_233-99-COL.PDF] [Sisert 11.01.2019].
----------------------	--

- EØS-komiteens beslutning nr. 70/97 EØS-komiteen. (1997) *EØS-komiteens beslutning nr. 70/97 om ændring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)*, 4. oktober 1997.
- KOM(89) 266 Kommisjonen. (1989) *Forslag til Rådets forordning om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet inden for medlemsstaterne KOM(89) 266 endelig udg. (Forelagt Rådet af Kommissionen den 2. august 1989) (89/C 263/05)*, 2. august 1989.
- KOM(91) 54 Kommisjonen. (1991) *Ændring af forslag til Rådets forordning (EØF) om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet inden for medlemsstaterne KOM(91) 54 endelig udg. (Forelagt af Kommissionen i henhold til EØF-Traktatens artikel 149, stk. 3)*, 22. februar 1991.
- KOM(1998) 251 Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads).
- KOM(2000) 99 Kommisjonen. (2000) *Beretning fra Kommissionen - Tredje beretning om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (1997-1998)*, 24. februar 2000.
- KOM(2003) 595 Kommisjonen. (2003) *Meddelelse fra Kommissionen til Europa-parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og Regionsudvalget om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (KOM(2003) 595 endelig)*, 22. Desember 2003.
- KOM(2007) 591 Kommisjonen. (2007) *Meddelelse fra Kommisjonen til Rådet, Europa-parlamentet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og Regionsudvalget – Nyvurdering af social- og arbejdsmarkedslovgivningen med henblik på at skabe flere og bedre job inden for søfartserhvervet i EU (første fase af konsultationen af arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan i henhold til traktatens artikel 138, stk. 2)*, 10. oktober 2007.

KOM(2014) 232

Kommisjonen. (2014) *Meddelelse fra Kommissionen om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)* (KOM(2003) 232 endelig), 22. april 2014.

Norsk rett

Meld. St. 5 (2012–2013)

EØS-avtalen og Norges øvrige avtaler med EU.

NIS-utvalget (2014)

Innstilling 1. september 2014 til Nærings- og fiskeridepartementet fra Utvalget oppnevnt 3. mars 2014 for vurdering av fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av nettolønnsordningen (NIS-utvalget)

NOU 2012: 18

Rett om bord – Ny skipsarbeidslov.

Ot.prp.nr.39 (1997–1998)

Om lov om endringer i lov 4. desember 1992 nr 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport mellom stater tilsluttet Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og mellom stater tilsluttet Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og tredjeland, og om endring i visse andre lover som følge av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (innlemmelse av EØS-komiteens beslutning nr 70/97 av 4. oktober 1997 om å innlemme rådsforordning (EØF) 3577/92 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemslandene i EØS-avtalens Vedlegg XIII).

Ot.prp.nr.60 (2008–2009)

Ot.prp.nr.60 (2008–2009) Om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.

Prop.106 L (2017–2018)

Lov om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen (havbunnsmineralloven).

Prop.116 L (2015–2016)

Endringer i alkoholloven mv. (retten til begrenset salg av alkoholholdig drikk mv.

Rundskriv fra Utlendingsdirektoratet UDIRS-2010-179

Rundskriv fra Utlendingsdirektoratet UDIRS-2010-179.

St.prp. nr. 46 (1997–98)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 70/97 av 4. oktober 1997 om endring av EØS-avtalen vedlegg XIII (Transport).

Annen nasjonal rett

Employment and Social Development Canada (2018)

Employment and Social Development Canada. *Policy: Special Measures - Maritime Sector Interim*, 11. september 2018 [Canada].

Department of Business, Energy & Industrial Strategy (2018)

Department of Business, Energy & Industrial Strategy. *Guide to the application of the equality act 2010 and national minimum wage for seafarers*, januar 2018. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/674596/seafarers-employment-rights-minimum-wage.pdf] [Storbritannia].

Department for Transport (2011)

Department for Transport. *Explanatory Memorandum to The Equality Act 2010 (Work on Ships and Hovercraft) Regulations 2011*, 2011 No. 1771. [http://www.legislation.gov.uk/uksi/2011/1771/pdfs/uksem_20111771_en.pdf] [Storbritannia].

Rettspraksis

ICJ

Costa Rica mot Nicaragua	Dispute regarding navigational and related rights, International Court of Justice, Judgment, 13. juli 2009, ICJ Reports 2009 s. 213.
Liechtenstein mot Guatemala	Nottebohm case, International Court of Justice, Judgment, 06. april 1955, ICJ Reports 1955 s. 4.
Nicaragua mot Colombia	Alleged violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea, International Court of Justice, Judgment, 17. mars 2016, I.C.J. Reports 2016, s. 3.
Nicaragua mot USA	Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua, International Court of Justice, Judgment, 27. juni 1986, ICJ Reports 1986 s. 14.
Storbritannia mot Island	Fisheries Jurisdiction Case, International Court of Justice, Judgment, 25. juli 1974, ICJ Reports 1974 s. 3.
Tyskland mot Danmark	North Sea Continental Shelf Cases, International Court of Justice, Judgment, 20. februar 1969, ICJ Reports 1969 s. 3.
Tyskland mot Nederland	North Sea Continental Shelf Cases, International Court of Justice, Judgment, 20. februar 1969, ICJ Reports 1969 s. 3.

ITLOS

St. Vincent og Grenadene mot Guinea	M/V «Saiga», International Tribunal for the Law of the Sea, Judgment, 1. juli 1999, Nr. 2.
Panama mot Italia	M/V «Norstar», International Tribunal for the Law of the Sea, Judgment, 10. april 2019, Nr. 25.

WTOs tvisteløsningsmekanisme

Appellate Body Report, Argentina – Financial Services	Argentina – Measures Relating to Trade in Goods and Services, 14. april 2016, WT/DS453/AB/R.
Appellate Body Report, EC – Bananas III	European Communities – Regime for the Importation, Sale and Distribution of Bananas, 09. september 1997, WT/DS27/AB/R.
Appellate Body Report, US – Gambling	Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, 20. august 2007, WT/DS285/AB/R.
Panel Report, Argentina – Financial Services	Argentina – Measures Relating to Trade in Goods and Services, 30. september 2015, WT/DS/453/R.
Panel Report, Canada – Autos	Canada – Certain Measures Affecting the Automotive Industry. 11. Februar 2000. WT/DS139/R.
Panel Report, China – Electronic Payment Services	China – Certain Measures Affecting Electronic Payment Services, 16. Juli 2012, WT/DS413/R.
Panel Report, China – Publications and Audio-visual Products	China – Measures Affecting Trading Rights and Distribution Services for Certain Publications and Audiovisual Entertainment Products, 12. August 2009, WT/DS363/R.
Panel Report, US – Gambling	Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, 10. november 2004, WT/DS285/R.

EU-domstolen

C-3/76 <i>Kramer m.fl.</i>	Sak C-3/76 Cornelis Kramer m.fl.	ECLI:EU:C:1976:114
C-279/80 <i>Webb</i>	Sak C-279/80 Alfred John Webb	ECLI:EU:C:1981:314
C-62/81 <i>Seco</i>	Sak C-62/81 Société anonyme de droit français Seco og Société anonyme de droit	ECLI:EU:C:1982:34

	français Desquenue & Giral mot Etablissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité	
C-113/89 <i>Rush Portuguesa</i>	Sak C-113/89 Rush Portuguesa Ld ^a mot Office national d'immigration	ECLI:EU:C:1990:142
C-288/89 <i>Gouda</i>	Sak C-288/89 Stichting Collectieve Antennevoorziening Gouda m.fl. mot Commissariaat voor de Media	ECLI:EU:C:1991:323
C-76/90 <i>Säger</i>	Sak C-76/90 Manfred Säger mot Dennemeyer & Co. Ltd.	ECLI:EU:C:1991:331
C-286/90 <i>Diva</i>	Sak C-286/90 Anklagemyndigheden mot Peter Michael Poulsen og Diva Navigation Corp	ECLI:EU:C:1992:453
C-55/94 <i>Gebhard</i>	Sak C-55/94 Reinhard Gebhard mot Con- siglio dell'Ordine degli Avvocati e Procu- ratori di Milano	ECLI:EU:C:1995:411
C-272/94 <i>Guiot</i>	Sak C-272/94 Michel Guiot og Climatec SA	ECLI:EU:C:1996:147
C-369/96 <i>Arblade</i>	Sak C-369/96 Jean-Claude Arblade og Ar- blade & Fils SARL (C-369/96) og Bernard Leloup, Serge Leloup og Sofrage SARL (C-376/96)	ECLI:EU:C:1999:575
C-49/98 <i>Finalarte</i>	Sak C-49/98 Finalarte Sociedade de Construção Civil Ld ^a (C-49/98), Portugaia Construções Ld ^a (C-70/98) og Engil Sociedade de Construção Civil SA (C- 71/98) mot Urlaubs- und Lohnausgleichskasse der Bauwirtschaft og Urlaubs- und Lohnausgleichskasse der Bauwirtschaft mot Amilcar Oliveira Rocha (C-50/98), Tudor Stone Ltd (C-52/98), Tecnamb-Tecnologia do Ambiente Ld ^a (C- 53/98), Turiprata Construções Civil Ld ^a (C-54/98), Duarte dos Santos Sousa (C- 68/98) og Santos & Kewitz Construções Ld ^a (C-69/98)	ECLI:EU:C:2001:564

C-165/98 <i>Mazzoleni og ISA</i>	Sak C-165/98 André Mazzoleni og Inter Surveillance Assistance SARL	ECLI:EU:C:2001:162
C-160/99 <i>Kom- misjonen mot Frankrike</i>	Sak C-160/99 Kommisjonen mot Frank- rike	ECLI:EU:C:2000:410
C-164/99 <i>Portugaia Construções</i>	Sak C-164/99 Portugaia Construções Ld ^a	ECLI:EU:C:2002:40
C-205/99 <i>Analir</i>	Sak C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mot Administración General del Estado Analir	ECLI:EU:C:2001:107
C-288/02 <i>Kom- misjonen mot Hellas</i>	Sak C-288/02 Kommisjonen mot Hellas	ECLI:EU:C:2004:647
C-341/02 <i>Kommisjonen mot Tyskland</i>	Sak C-341/02 Kommisjonen mot Tyskland	ECLI:EU:C:2005:220
C-60/03 <i>Wolff & Müller</i>	Sak C-60/03 Wolff & Müller GmbH & Co. KG mot José Filipe Pereira Félix	ECLI:EU:C:2004:610
C-323/03 <i>Kommisjonen mot Spania</i>	Sak C-323/03 Kommisjonen mot Spania	ECLI:EU:C:2006:159
C-445/03 <i>Kom- misjonen mot Luxembourg</i>	Sak C-445/03 Kommisjonen mot Luxem- bourg	ECLI:EU:C:2004:655
C-251/04 <i>Kom- misjonen mot Hellas</i>	Sak C-251/04 Kommisjonen mot Hellas	ECLI:EU:C:2007:5

C-341/05 <i>Laval</i>	Sak C-341/05 Laval un Partneri Ltd mot Svenska Byggnadsarbetareförbundet, Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 1, Byggettan og Svenska Elektrikerförbundet	ECLI:EU:C:2007:809
C-438/05 <i>Viking Line</i>	Sak C-438/05 International Transport Workers' Federation og Finnish Seamen's Union mot Viking Line ABP og OÜ Viking Line Eesti	ECLI:EU:C:2007:772
C-465/05 <i>Kommisjonen mot Italia</i>	Sak C-465/05 Kommisjonen mot Italia	ECLI:EU:C:2007:781
C-318/07 <i>Persche</i>	Sak C-318/07 Hein Persche mot Finanzamt Lüdenscheid	ECLI:EU:C:2009:33
C-402/07 <i>Sturgeon</i>	Sak C-402/07 Christopher Sturgeon m.fl.	ECLI:EU:C:2009:716
C-565/08 <i>Kommisjonen mot Italia</i>	Sak C-565/08 Kommisjonen mot Italia	ECLI:EU:C:2011:188
C-318/10 <i>SIAT</i>	Sak C-318/10 Société d'investissement pour l'agriculture tropicale SA (SIAT) mot État belge	ECLI:EU:C:2012:415
C-347/10 <i>Salemink</i>	Sak C-347/10 A. Salemink mot Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen	ECLI:EU:C:2012:17
C-366/10 <i>Air Transport Association of America</i>	Sak C-366/10 Air Transport Association of America m.fl. mot Secretary of State for Energy and Climate Change m.fl.	ECLI:EU:C:2011:864
C-602/10 <i>SC Volksbank România SA</i>	Sak C-602/10 SC Volksbank România SA mot Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor — Comisariatul Județean pentru Protecția Consumatorilor Călărași (CJPC)	ECLI:EU:C:2012:443

C-475/11 <i>Kostas Konstantinides</i>	Sak C-475/11 Kostas Konstantinides	ECLI:EU:C:2013:542
C-539/11 <i>Ottica New Line</i>	Sak C-539/11 Ottica New Line di Accardi Vincenzo mot Comune di Campobello di Mazara	ECLI:EU:C:2013:591
C-184/12 <i>Unamar</i>	Sak C-184/12 United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV mot Navigation Maritime Bulgare	ECLI:EU:C:2013:663
C-220/12 <i>Thiele Meneses</i>	Sak C-220/12 Andreas Ingemar Thiele Meneses v Region Hannover	ECLI:EU:C:2013:683
C-17/13 <i>Alpina River Cruises</i>	Sak C-17/13 Alpina River Cruises GmbH og Nicko Tours GmbH mot Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	ECLI:EU:C:2014:191
C-201/13 <i>Deckmyn</i>	Sak C-201/13 Johan Deckmyn, Vrijheidsfonds VZW mot Helena Vandersteen m.fl.	ECLI:EU:C:2014:2132
C-549/13 <i>Bundesdruckerei</i>	Sak C-549/13 Bundesdruckerei GmbH mot Stadt Dortmund	ECLI:EU:C:2014:2235
C-115/14 <i>RegioPost</i>	Sak C-115/14 RegioPost GmbH & Co. KG mot Stadt Landau in der Pfalz	ECLI:EU:C:2015:760
C-201/15 <i>AGET Iraklis</i>	Sak C-201/15 Anonymi Geniki Etairia Tsimenton Iraklis (AGET Iraklis) mot Ypourgos Ergasias, Koinonikis Asfalisis kai Koinonikis Allilengyis	ECLI:EU:C:2016:972
C-558/15 <i>Vieira de Azevedo</i>	Sak C-558/15 Vieira de Azevedo m.fl. mot CED Portugal Unipessoal Lda m.fl.	ECLI:EU:C:2016:957
<i>EFTA-domstolen</i>		
E-4/04 <i>Pedicel</i>	Sak E-4/04 Pedicel AS v Sosial- og helsedirektoratet	

E-2/06 *ESA mot Norge* Sak E-2/06 EFTA Surveillance Authority v The Kingdom of Norway

E-3/06 *Ladbrokes* Sak E-3/06 Ladbrokes Ltd. v The Government of Norway, Ministry of Culture and Church Affairs and Ministry of Agriculture and Food

E-2/11 *STX* Sak E-2/11 STX Norway Offshore AS m.fl. v Staten v/ Tariffnemnda

Nasjonale domstoler

Avis du Conseil d'État sur la Compétence en matière de Délits commis, à bord des Vaisseaux neutres, dans les Ports et Rades de France, 20 Novembre 1806 (IV. B. 126, n.º 2046.) (1806) Conseil d'État [Frankrike]

Cunard Steamship Co., Ltd. V. Mellon, 262 U.S. 100 (1923) U.S. Supreme Court [USA]

HR-2016-1251-A Eimskip [Norge]

Inces Steamship Co. Ltd. V. International Maritime Workers' Union 372 U.S. 24 (1963) U.S. Supreme Court [USA]

Jally/Tempest (1859) Cour de Cassation [Frankrike]

Lauritzen v. Larsen 345 U.S. 571 (1953) U.S. Supreme Court [USA]

Mål nr. M 8471-03 Miljönämnden i Helsingborgs kommun vs. HH-Ferries AB m.fl. (2006) Mark- och miljööverdomstolen [Sverige]

McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras 372 U.S. 10 (1963) U.S. Supreme Court [USA]

Patterson v. Bark Eudora 190 U.S. 169 (1903) U.S. Supreme Court [USA]

Wildenhus' Case 120 U.S. 1 (1887) U.S. Supreme Court [USA]

Litteratur

- Arnesen (1994) Arnesen, Finn. «Regulerer EØS-avtalen den norske stats utnyttelse av petroleumsforekomster?», *Tidsskrift for rettsvitenskap* (1994), s. 424–468.
- Arnesen (2010) Arnesen, Finn. “The EEA Agreement and activities off-shore” i *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2010*, s. 17–26.
- Arnesen (2018) Arnesen, Finn, “Article 126” i *Agreement on the European Economic Area A Commentary*, Finn Arnesen m.fl. (red.), Baden-Baden: Nomos, 2018, s. 945–953.
- Arnesen og Bekkedal (2017) Arnesen, Finn og Tarjei Bekkedal, *EØS til sjøs*, Svinør/Oslo, 2017, <https://leveavhavet.no/wp-content/uploads/2017/08/arnesen-bekkedal-eos-til-sjos-endelig-versjon.pdf> [sitert 11.01.2019].
- Arnesen og Stenvik (2015) Arnesen, Finn og Are Stenvik. *Internasjonalisering og juridisk metode Særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett*, 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2015.
- Barnard (2016) Barnard, Cathrine. *The Substantive Law of the EU The Four Freedoms*, 5. utg., Oxford: Oxford University Press, 2016.
- Barnes (2017) Barnes, Richard A. «Article 18», «Article 21», «Article 24» og «Article 25» i *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary*, Alexander Proelss (red.), München: Verlag C. H. Beck oHG, 2017, s. 181–186, s. 199–208, s. 217–221 og s. 222–226.
- Beale (1923) Beale, Joseph H. «Jurisdiction of a Sovereign State», *Harvard Law Review*, Vol. 36, Nr. 3 (1923), s. 241–262.
- Benjaminsen (2017) Benjaminsen, Nils Kristian. «...Uatskillelig knyttet til – Om avgrensningen av EØS-avtalens saklige virkeområde for fiskeri- og oppdrettsrelatert virksomhet», *Marlus* nr. 488 (2017).
- Björkholm (2010) Björkholm, Mikaela. *Fri rörlighet I Europa ur et sjöarbetsrättsligt perspektiv En analys av sjömannens och redarens grundläggande friheter*, Oslo: Gyldendal, 2010.

- Boyle (1998) Boyle, Alan E. Proposed EU Directive on manning conditions for regular ferry services between EU Member States: Opinion (18. Oktober 1998) [upublisert].
- Bull (1992) Bull, Henrik. «EØS-avtalen – litt om avtalens struktur og om prinsippene for gjennomføring i norsk rett», *Lov og Rett* (1992), s. 583–601.
- Charteris (1920–1921) Charteris, A. H. “The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters” i *British Year Book of International Law* 1 (1920-1921) s. 45–96.
- Churchill og Lowe (1999) Churchill, R. R. og A. V. Lowe, *The law of the sea*, 3. utg., Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Crawford (2012) Crawford, James, *Brownlie’s Principles of Public International Law*, 8. Utg., Oxford: Oxford University Press, 2012.
- Dalheim m.fl. (2008) Dalheim, Tron, Tonje Urdal Sand og Anders Østre. *Sjømannsrett*, Oslo: Universitetsforlaget, 2008.
- De La Fayette (1996) De La Fayette, Louise. “Access to Ports in International Law”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 11, Nr. 1 (1996), s. 1-22.
- Falkanger (2018) Falkanger, Thor. “Flaggets lov og sjømannens arbeidskontrakt - Kommentarer til Høyesteretts avgjørelse i Eimskip-saken – HR-2016-1251-A” i *Lov og Rett* nr. 4 (2018), s. 195–204.
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utg., Oslo: Sjørettsfondet akademisk, 2016.
- Finstad (2018) Finstad, Fredrik Bøckman, «Norway and the EEA» i *Agreement on the European Economic Area A Commentary*, Finn Arnesen m.fl. (red.), Baden-Baden: Nomos, 2018, s. 59–80.

- Fitzpatrick m.fl. (2018) Fitzpatrick, Deidre m.fl. (red.). *Cabotage laws of the world*, Seafarers' Rights International, 2018, <http://ftp.elabor8.co.uk/sri/cabotage/flip-book/mobile/index.html> [siteret 11.01.2018].
- Fleischer (2005) Fleischer, Carl A. *Folkerett*, 8. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2005.
- Folkerettsinstituttet (1898) Institut de Droit international, *Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers*, Session de La Haye – 1898, http://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1898_haye_01_fr.pdf [siteret 11.01.2019].
- Folkerettsinstituttet (1957) Institut de Droit international, *La distinction entre le régime de la mer territoriale et celui des eaux intérieures*, Session d'Amsterdam – 1957, http://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1957_amst_01_fr.pdf [siteret 11.01.2019].
- Francioni (1975) Francioni, Francesco. "Criminal jurisdiction over foreign merchant vessels in territorial waters: A new analysis", i *Italian Yearbook of International Law* 1 (1975), s. 27–41.
- Fredriksen og Mathisen (2018) Fredriksen, Halvard Haukeland, og Gjermund Mathisen, *EØS-rett*, 3. utg., Bergen: Fagbokforlaget, 2018.
- Geoghegan og Lam (2018) Geoghegan, Alexander og Kelvin Lam. *A quick overview of maritime cabotage regimes*, Legal Briefing, UK P&I Club, 2018.
- Greaves (2004) Greaves, Rosa, «The provision of maritime transport services in the European Community», *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly* (2004), s. 104–121.
- Greaves (2009) Greaves, Rosa. «The Application Of The EC Common Rules On Competition To Cabotage, Including Island Cabotage», i *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Antonis Antapassism, Lia Athanassiou og Erik Røsæg (red.), Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 167–184.
- Guilfoyle (2017) Guilfoyle, Douglas. «Article 91» og «Article 92», i *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary*, Alexander Proelss (red.), München: Verlag C. H. Beck oHG, 2017, s. 692–704.

- Heidar (2004) Heidar, Tomas H. “Legal Aspects of Continental Shelf Limits” I *Legal and scientific Aspects of Continental Shelf Limits*, Myron H. Nordquist, John Norton Moore og Tomas H. Heidar (RED.), Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2004, s. 19–39.
- Helmersen (2014) Helmersen, Sondre Torp. *Folkerett i et nøtteskall*, Oslo: Gyldendal Juridisk, 2014.
- Hjelmeng og Kolstad (2006) Hjelmeng, Erling og Olav Kolstad. «Allmenngjøringsloven og innsynsrett – EØS-rettslige problemstillinger» i *Arbeidsrett* vol. 3 nr. 1 (2006) s. 1–41.
- Hoffmann (2011) Hoffmann, Albert J. “Navigation, Freedom of” I *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rüdiger Wolfrum (red.), Oxford Public International Law, 2011, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1199?rskey=ddbuiYY&result=1&prd=OPIL> [sitert 11.01.2019].
- Jessup (1927) Jessup, Philip C. *The law of territorial waters and maritime jurisdiction*, New York: G. A. Jennings Co., Inc., 1927.
- König (2009) König, Doris. “Flag of Ships”, i *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rüdiger Wolfrum (red.), Oxford Public International Law, 2009, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1166> [sitert 11.01.2019].
- Lagoni (2017) Lagoni, Rainer. “Preamble” i *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary*, Alexander Proelss (red.), München: Beck, 2017, s. 1–16.
- Lane (1985) Lane, Robert C. “Cabotage”, i *Encyclopedia of Public International Law* (bind 8), Rudolf Bernhardt (red.), Amsterdam: North-Holland, 1985, s. 60-62.
- Latrille (2016) Latrille, Pierre. «Services rules in regional trade agreements: how diverse or creative are they compared to the multilateral rules?» i *Regional Trade*

Agreements and the Multilateral Trading System, Rohini Acharya (red.), Cambridge: Cambridge University Press, 2016, s. 421-494.

- Maggio (2017) Maggio, Amber Rose. «Article 77» i *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary*, Alexander Proelss (red.), München: Verlag C. H. Beck oHG, 2017, s. 604–614.
- Mann (1964) Mann, F. A. «The Doctrine of Jurisdiction in International Law» i *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*, Nr. 3, Leiden: Brill Nijhoff, 1964.
- Marten (2014) Marten, Bevan. *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Hamburg: Springer, 2014.
- Marten (2015) Marten, Bevan. “Port State Jurisdiction, International Conventions, and Extraterritoriality: An Expansive Interpretation”, i *Jurisdiction over Ships Post-Unclos Developments in the Law of the Sea*, Henrik Ringbom (red), Leiden: Brill Nijhoff, 2015, s. 105-139.
- Molenaar (2014) Molenaar, Erik J. “Port State Jurisdiction” i *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rüdiger Wolfrum (red.), Oxford Public International Law, 2014, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e2052?prd=OPIL#law-9780199231690-e2052> [sitert 11.01.2019].
- Molenaar (2016) Molenaar, Erik J. “Port and Coastal States” i *The Oxford handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, Tim Stephens (red.), Oxford University Press, 2016 <http://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/law/9780198715481.001.0001/oxfordhb-9780198715481-e-13> [sitert 11.01.2019].
- Molenaar m.fl. (2008) Molenaar, Erik J., Alex Oude Elferink og Denise Prevost. *Study on the Labour Market and Employment Conditions in Intra-Community Regular Maritime Transport Services Carried out by Ships under Member States’ or Third Countries’ Flags: Aspects of International Law*, Utrecht: Netherlands Institute for the Law of the Sea, Universiteit Utrecht, 2008 [upublisert].

- Nelson (2010) Nelson, Dolliver. “Maritime Jurisdiction” I *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rüdiger Wolfrum (red.), Oxford Public International Law, 2010, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1195?rskey=wMrzfn&result=1&prd=OPIL> [sitert 11.01.2019].
- Nordtveit og Schütz (2018) Nordtveit, Ernst og Sigrid Eskeland Schütz. “Article 74” i *Agreement on the European Economic Area A Commentary*, Finn Arnesen m.fl. (red.), Baden-Baden: Nomos, 2018, s. 721–737.
- Parameswaran (2004) Parameswaran, Benjamin. *The Liberalization of Maritime Transport Services With Special Reference to the WTO/GATS Framework*, Berlin: Springer, 2004.
- Paschke (2016) Paschke, Marian. “II Commentary on Regulation EEC/3577/92/EC Applying the Principle of Freedom to Provide Services to Maritime Transport within Member States” I *EU Maritime Transport Law*, Henning Jessen og Michael Jürgen Werner (red.), Deventer: Claeys & Casteels Law Publishers, 2016, s. 298–321.
- Proelss (2009) Proelss, Alexander. Legal Opinion: Is it Lawful under Public International Law for a Coastal State to Enact National Labour Legislation Relevant to Foreign Supply Ships Operating on the Continental Shelf? (24. April 2009) [upublisert].
- Proelss (2017) Proelss, Alexander. «Article 60» i *United Nations Convention on the Law of the Sea A Commentary*, Alexander Proelss (red.), München: Verlag C. H. Beck oHG, 2017, s. 464–480.
- Ringbom (2008) Ringbom, Henrik. *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- Ringbom (2015) Ringbom, Henrik. “National Employment Conditions and Foreign Ships – International Law Considerations” I *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2014*, Sjørettsfondet, 2015, s. 109-151.
- Rothwell og Stephens (2016) Rothwell, Donald R. og Tim Stephens. *The International Law of the Sea*, 2. utg., Oxford: Hart Publishing, 2016.

- Ruud og Ulfstein (2018) Ruud, Morten og Geir Ulfstein. *Innføring i folkerett*, 5. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2018.
- Sejersted m.fl. (2011) Sejersted, Fredrik m.fl. *EØS-rett*, 3. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2011.
- Selvig (1981) Selvig, Erling. “Konsesjonssystemet i petroleumsvirksomheten» i *Tidskrift for Rettsvitenskap 1981*, s. 15 – 50.
- Shaw (2017) Shaw, Malcolm N, *International Law*, 8. utg., Cambridge: Cambridge University Press, 2017.
- Skinnarland og Mühlbradt (2014) Skinnarland, Sol og Magnus Mühlbradt. *Det gode liv til sjøs. Lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip – norsk handlingsrom*, Fafo-rapport 2014:19.
- Staker (2018) Staker, Christopher. “Jurisdiction”, i *International Law*, Malcolm B. Evans (red.), 5. utg., Oxford: Oxford University Press, 2018, s. 289–315.
- Tanaka (2015) Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*, 2. utg., Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

Nettsider

- Government of Canada (2018) Government of Canada. (2018) *Coasting trade in Canada* [<http://www.tc.gc.ca/eng/policy/acf-acfs-menu-2215.htm>] [sitert 01.04.2019].
- I-TIP Services I-TIP Services. (udatert) *GATS*. [[https://i-tip.wto.org/services/\(S\(i4r1myegpfmcur53y10bqgca\)\)/default.aspx](https://i-tip.wto.org/services/(S(i4r1myegpfmcur53y10bqgca))/default.aspx)] [Sitert 25.09.2018].
- SNL (2014) SNL. (2014) *Handelsflåte*. [<https://snl.no/handelsfl%C3%A5te>] [sitert 10.04.2019].
- SSB (2018) SSB. (2018) *Innenlandske transportytelser* [<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpinn/aar>] [sitert 02.01.2019].
- Transportstyrelsen (udatert) a) Transportstyrelsen. (udatert) *Kustfartstillstånd (cabotage)* [<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/cabotage/>] [sitert 20.05.2019].
- Transportstyrelsen (udatert) b) Transportstyrelsen. (udatert) *Ansökan om kustfartstillstånd* [<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/cabotage/Ansokan/>] [sitert 20.05.2019].