

*Rolf Sæther*

# NORSK SKIPSFART

*og Det europeiske  
fellesskapet*



*Europabevegelsen i Norge*

[www.pdf-arkivet.no/eec/](http://www.pdf-arkivet.no/eec/) (2022)



# NORSK SKIPSFART OG DET EUROPEISKE FELLESSKAPET (EEC)

## NORSK SKIPSFART I DAG

Norsk skipsfart er en utpreget eksportnæring som i særlig grad karakteriseres ved næringens internasjonale markedsorientering og globale markedsgrunnlag:

- Norge hadde 1. juli 1970 verdens fjerde største handelsflåte på ialt 18,7 mill. brt., dvs. drøyt 9 % av verdensflåten.
- Norske rederier hadde pr. 1. juli 1970 8,6 mill. brt. i kontrakt. Dette utgjorde 14 % av verdens samlede kontraktsmasse på dette tidspunkt.
- Norsk skipsfarts markedsgrunnlag er det internasjonale varebytte. Hele 93 % av flåten er beskjeftiget i transport mellom fremmede land. 95 % av skipsfartens bruttoinntekter opptjenes i utenlandsk valuta.
- Salg av skipsfartstjenester er Norges største eksportnæring. I 1969 utgjorde flåtens netto valutabidrag 4,4 milliarder kroner.
- Norsk økonomi og levestandard er meget avhengig av skipsfartens valutainntekter, fordi det er disse inntekter som gjør det mulig å opprettholde Norges store import fra utlandet. Dermed blir skipsfartens inntekter av vesentlig betydning for sysselsetting og produksjon i norsk næringsliv i det hele.

Foruten å være landets største eksportnæring, er skipsfarten også den mest konkurranseutsatte. For å kunne møte den stadig mer skjerpede konkurranse på de internasjonale

fraktmarkeder, har norsk skipsfart i de senere år gjennomført en strukturomlegging som i styrke, omfang og ikke minst i tempo antagelig overgår det som har skjedd i noen annen næringsgren i Norge. Denne omlegging preges særlig av en radikal utskifting av driftsmidlene med overgang til stadig større skip og nye skipstyper, samtidig som kontraktsmassen viser en enda sterkere overgang til store skipsenheter. Økende spesialisering av flåten kan illustreres ved at det i den norske handelsflåte i dag finnes en rekke skipstyper som for få år tilbake var helt ukjente. Mannskapsutdannelsen er blitt underkastet en gjennomgripende omlegging og helt nye utdannelsemønstre blir gradvis gjennomført. Samtidig har den teknologiske og kommersielle utvikling også skapt et sterkere behov for en ytterligere internasjonalisering av næringen gjennom samarbeidsavtaler mellom norske og utenlandske rederier, befraktere og verftsinteresser.

#### DET EUROPEISKE FELLESSKAPET SOM MARKED FOR NORSKE SKIPSFARTSTJENESTER

Fellesskapslandene representerer et betydelig og ekspanderende marked for norsk skipsfart gjennom det store behov for sjøtransporttjenester som områdets store utenrikshandel medfører. Disse landenes behov for sjøverts transporter fremgår av følgende tall: I 1968 utgjorde de sjøverts transportene i handelen fellesmarkedslandene imellom ialt 295 mill. tonn, og de tilsvarende tall for handelen mellom Fellesskapet og land utenfor EEC ialt 743 mill. tonn. I handelen mellom Fellesskapet og land utenfor det ble ialt 91 % fraktet sjøveien, mens prosentatsen for handelen Fellesskapslandene imellom bare var  $7\frac{1}{2}$  %. I et fellesmarked utvidet med de nåværende søkerland, vil tilsammen nærmere 95 % av EEC-landenes utenrikshandel bli transportert med skip, mens de tilsvarende tall for handelen medlemslandene imellom vil øke fra  $7\frac{1}{2}$  % til 25 %. EEC-landene har samlet hatt en økning i sin utenrikshandel og dermed i behovet for sjøtransporttjenester som er betydelig større enn EFTA-landenes under ett. På den annen

side er handelsflåten i EFTA-landene samlet økt betydelig sterkere enn handelsflåten i EEC-landene de siste år. Som før nevnt representerer den norske handelsflåten ca. 9 % av verdensflåten. EEC-landenes andel utgjør ca. 12 % og Storbritannias andel er omtrent den samme. Norge har imidlertid en større andel av verdens tankflåte enn både EEC og Storbritannia.

Det europeiske fellesskapet er et «underskuddsområde» på skipsfartstjenester og de nåværende medlemsland, bortsett fra Nederland, er nettoimportører av skipsfartstjenester. Skipsfartslandene innen EFTA dekker en betydelig del av EEC-området «underskudd» på skipsfartstjenester.

### DEN SKIPSFARTSPOLITISKE RAMME

Norsk skipsfarts muligheter til å hevde seg på de internasjonale fraktmarkeder er ikke bare avhengig av næringskonkurranssevne. Det er av avgjørende betydning at norske skip har adgang til å konkurrere om lastene på verdensmarkedet, og dermed delta i internasjonale sjøtransporter på friest mulig grunnlag. Norsk skipsfarts utvikling er nær knyttet til andre lands økonomiske vekst og økonomiske politikk, fordi dens eksistens er betinget av opprettholdelsen av prinsippet om fri konkurranseadgang i internasjonal skipsfart. Skipsfartsproteksjonismen som har vært på fremmarsj i de senere år, er blitt en trusel mot dette prinsipp, og dermed mot hele eksistensgrunnlaget for vår skipsfart. Norsk skipsfart rammes i dag i stadig større utstrekning av andre lands proteksjonistiske tiltak.

En rekke vest-europeiske land har i årene etter den 2. verdenskrig ført en politikk som har vernet om den frie konkurranseadgang i internasjonal skipsfart ved at disse land har forpliktet seg til å la deres brukere av skipsfartstjenester fritt få velge det skip som passer best for vedkommende transportoppdrag, uansett hvilket flagg skipet fører. De har også i fellesskap motarbeidet diskriminerende og restriktive tiltak på skipsfartssektoren i andre deler av verden. Bakgrunnen for denne politikk har vært erkjennelsen av at internasjonal handel er best tjent med at

internasjonal sjøtransport blir utviklet på et konkurransemessig grunnlag. De 11 skipsfartsland i EEC og EFTA har sammen med Japan dannet en organisasjon, Consultative Shipping Grup (CSG), som har som et hovedmål å arbeide for at prinsippet om fri konkurranseadgang blir opprettholdt. De samme land er også gjennom sin tilslutning til OECD forpliktet av denne organisasjons Liberaliseringskode til å følge en slik politikk. Dette felles skipsfartspolitiske prinsippgrunnlag har ledet til et nært samarbeid mellom EEC og EFTA-landene både på myndighets- og nærings-siden. Dette betyr igjen at man har et godt grunnlag for et enda nærmere samarbeid i et utvidet EEC. Dette skipsfartssamarbeid har vært av særlig betydning for Norge, hvis flåte i større grad enn de fleste andre land er avhengig av transporten mellom *utenlandske* havner. De tendenser til en utvidet skipsfartsproteksjonisme som man har sett de senere år, utgjør et økende press mot den liberale skipsfartspolitik som landene i Fellesskapet og EFTA har forpliktet seg til å følge gjennom OECD's Liberaliseringskode og innenfor CSG.

Fellesmarkeds-samarbeidet omfatter ifølge Romatraktaten foreløpig ikke skipsfart. Det er imidlertid grunn til å tro at en felles skipsfartspolitikk, eller i alle fall en felles skipsfartspolitisk opptreden overfor tredjeland før eller senere vil bli aktuell. Selv om det hittil ikke er truffet noe vedtak om å trekke skipsfarten inn under Fellesskapets virkefelt, er utvilsomt en økende interesse for gjennomføringen av en felles skipsfartspolitikk innenfor flere av Fellesskapslandene. Bakgrunnen for denne interesse skyldes særlig følgende forhold:

- a) Integrasjonsprosessens egen dynamikk som i seg selv bidrar til i økende grad at stadig flere områder undergis Fellesskaps-behandling. Det forhold at man siden 1. januar 1970 gjennomførte en modifisert felles ytre handelspolitikk har som konsekvens at det vil bli vanskeligere å holde skipsfartsspørsmål utenfor handelspolitiske forhandlinger med land utenfor EEC.

- b) Den tiltagende proteksjonisme i internasjonal skipsfart rammer også EEC-landenes handelsflåter. Diskrimineringen skyldes tiltak fra myndighetene i andre land, noe som tilsier at problemene bare kan løses gjennom myndighetsengasjement fra de land hvis skipsfart blir rammet av slike tiltak. Dette øker naturlig nok behovet for en koordinert opptreden av myndighetene i Fellesskaps-landene overfor land som iverksetter og praktiserer diskriminerende tiltak.
- c) Den generelle tendens i det økonomiske liv i sin alminnelighet til økende myndighetsengasjement gjør seg også gjeldende i internasjonal skipsfart. Dette er også et forhold som leder til krav om en utvidet koordinering av de enkelte lands politikk.

Den konsekvens man kan se av denne økende interesse for skipsfarten i Fellesskaps-sammenheng, er at det må forventes at tidspunktet for en beslutning om gjennomføringen av en felles skipsfartspolitik innend Fellesskapet stadig kommer nærmere. Illustrerende i denne sammenheng er at de nasjonale rederforbund i Fellesskaps-landene allerede har opprettet en felles rederorganisasjon for EEC-området, en organisasjon som opptrer som skipsfartsnæringens kontaktledd med Fellesskapets organer.

#### SKIPSFARTSNÆRINGENS SYN PÅ NORSK MEDLEMSKAP I FELLESKAPET

Det er naturlig at skipsfartsnæringen som har det internasjonale varebytte som beskjeftigelsesgrunnlag sterkt har støttet opp om det arbeid en rekke internasjonale samarbeidsorganisasjoner i årene etter den 2. verdenskrig har nedlagt for å tilrettelegge forholdene for et friest mulig varebytte landene imellom. Tiltak som tar sikte på å lette og utvide det internasjonale økonomiske samarbeid og gi en friere konkurranseadgang og en nedbygging av handelskrankene, har da også ledet til et økt behov for sjøtransporttjenester. Dermed har norsk skipsfart fått økede mar-

keds- og ekspansjonsmuligheter. Når den internasjonale samhandel får anledning til å utvikle seg uhindret av tollmurer og andre restriksjoner, vil det også klart være i skipsfartsnæringens interesse.

På denne bakgrunn er skipsfartsnæringens holdning til spørsmålet om norsk medlemskap i Fellesskapet klar. Sett hen til den generelle målsettingen for integrasjonsbestrebelsene i Europa, vil norsk skipsfart være tjent med en styrkelse av Europas økonomiske og politiske enhet. Et utvidet europeisk Fellesskap vil representere et betydningsfullt skritt i retning av større markedsområder og ytterligere stimulere handelen innen Europa og mellom Europa og verden forøvrig.

I lys av den internasjonale skipsfartspolitiske utvikling vil et utvidet Fellesskap også kunne gi en mer varig garanti for at den frie adgang til deltagelse i internasjonale sjøtransporter vil bli opprettholdt. Et utvidet europeisk Fellesskap vil i kraft av sin dominerende politiske og økonomiske styrke stå sterkt når det gjelder å søke å gjennomføre disse prinsipper i internasjonal sjøtransport, og vil dessuten i kraft av sitt eksempel kunne ha en gunstig virkning for den skipsfartspolitiske utvikling i verden som helhet. Skipsfartens særpreg som internasjonal servicenæring gjør det også ønskelig at de internasjonale skipsfartsproblemer blir drøftet og løst i samarbeidsformer med en bredest mulig tilslutning.

Ut fra disse vurderinger har norsk skipsfart helt siden spørsmålet om norsk tilslutning til EEC første gang ble aktuelt, gått inn for at Norge burde ta opp forhandlinger med sikte på tilslutning i form av fullt medlemskap. Man må regne med at man fra norsk side vil ha begrensede muligheter til å påvirke utformingen av en felles skipsfartspolitikk i EEC, dersom Norge ikke oppnår fullt medlemskap. Det som har vært og er et hovedmoment bak skipsfartsnæringens uttalelser om nødvendigheten av en snarlig norsk tilslutning til EEC er nettopp det forhold at Fellesskapet før eller senere vil få innvirkning på medlemslandenes skipsfartspolitiske orientering. Hvis man skal



ha et tilfredsstillende grunnlag for å kunne delta i utformingen og påvirkningen av en felles EEC-politikk på sjøtransportområdet, kan dette bare oppnås dersom man får en tilslutning som gir en fullverdig representasjon i Fellesmarkedets organer, dvs. en tilslutning i form av fullt medlemskap.

Skipsfartsnæringens oppfatning av tilslutningsspørsmålet er ikke motivert ut fra behovet for å komme med for å søke å nøytralisere virkningene av en eventuell negativ skipsfartspolitisk utvikling i EEC. Det har gjennom mange år utviklet seg et nært og verdifullt samarbeid med skipsfartslandene i Fellesskapet, et samarbeid som baserer seg på erkjennelsen av de store felles interesser i å sikre best mulig arbeidsvilkår for internasjonal handel som vi har med disse land. Norsk skipsfart regner med at man gjennom norsk EEC-medlemskap kan utdype og videreføre dette samarbeidet, og derigjennom ytterligere styrke prinsippet om fri adgang og deltagelse i de internasjonale sjøverts transporter, et prinsipp som er av avgjørende betydning for norsk skipsfarts fremtid.

#### DIREKTE VIRKNINGER FOR SKIPSFARTS- NÆRINGEN AV NORGES TILSLUTNING TIL EEC

Hvis Norge blir medlem av Fellesskapet på et tidspunkt hvor det ikke er fattet en beslutning om at skipsfart skal trekkes inn under Romatraktatens virkefelt, vil norsk medlemskap i første omgang få relativt begrensede direkte virkninger for norsk skipsfart. Dersom det fattes vedtak om at Romatraktaten skal anvendes på skipsfart, vil imidlertid en rekke bestemmelser få direkte konsekvenser for skipsfarten. Noen av de mest aktuelle grupper av slike bestemmelser skal derfor kommenteres nærmere:

##### a) *Etableringsretten.*

Det er i EEC utarbeidet bestemmelser om opphevelse av nasjonale restriksjoner for såvidt angår etablering. Ifølge vedtak av Ministerrådet er sjøtransport foreløpig unntatt

fra bestemmelsene. Anvendt på skipsfart vil de generelle regler føre til at nasjonale begrensninger på etableringsretten avskaffes. Når det gjelder skipsfarten har de fleste medlemsland, og også Norge, strengere regler for etablering enn når det gjelder etablering i annen næringsvirksomhet. Dersom Romatraktatens alminnelige regler anvendes på skipsfart, vil dette føre til adgang til norske rederiinvesteringer/etableringer i de øvrige Fellesskaps-land og til en tilsvarende etableringsadgang i Norge for borgere fra Fellesskaps-landene. På kort sikt vil neppe etableringsreglene bli anvendt på skipsfartsområdet, slik at de enkelte medlemsland vil kunne beholde sine særlige etableringsregler for skipsfartens vedkommende.

Hvis samarbeidet innen Fellesskapet går i retning av en stadig mer omfattende og fullstendig europeisk integrasjon, vil imidlertid også etableringsreglene komme til anvendelse på sjøtransport. I lys av de integrasjons- og internasjonaliseringstendenser som i dag preger internasjonal skipsfart og den sterke posisjon som norsk skipsfart befinner seg i med en høyt utviklet teknisk og kommersiell ekspertise, bør man se avviklingen av slike restriksjoner på bakgrunn av de økede muligheter den vil skape for norsk skipsfarts fortsatte ekspansjon. Den økende internasjonalisering av skipsfarten vil ventelig ytterligere forsterkes i årene som kommer. Denne utviklingen har sammenheng med de raske teknologiske endringer i skipsfarten som stiller krav til nye samarbeidsformer, både på det finansielle område og befraktningsområdet. Når den økonomiske integrasjon innen Fellesskapet er kommet så langt at fri etableringsadgang i de enkelte medlemsland vil være et naturlig ledd i integrasjonsprosessen, vil dette innebære ytterligere ekspansjonsmuligheter for norsk skipsfart.

#### b) *Kapitalreglene.*

Arbeidet med fellesregler på dette området er ennå ikke kommet langt innen Fellesskapet. I henhold til Romatraktaten er medlemslandene pålagt gradvis å utvikle restriksjonene på kapitalbevegelsen og forskjellsbehandling på

grunnlag av nasjonalitet i den utstrekning dette er nødvendig for at Fellesskapet skal funksjonere tilfredsstillende. En videre fremgang på dette felt vil antagelig i stor grad være avhengig av en større grad av samordning av den økonomiske politikk innen Fellesskapet. Norsk skipsfart tar i det alt vesentlige opp lån i utlandet for å finansiere sin virksomhet, og er derfor avhengig av internasjonale monetære forhold og utviklingen på det internasjonale kapitalmarked. Det er derfor viktig at man fra norsk side kan delta i utformingen av EEC's politikk på dette området.

c) *Et felles arbeidsmarked.*

Norsk tilslutning til Romatraktaten reiser viktige spørsmål på mannskapssektoren. Ett sett av disse spørsmål knytter seg til traktatens forutsetning om gjennomføring av helt fri bevegelighet for arbeidskraften, idet det er sannsynlig at også sjøfolk vil komme inn under disse bestemmelser. En annen gruppe av spørsmål har som bakgrunn Romatraktatens regel om at arbeidstagere fra andre EEC-land skal ha rett til den samme sosiale beskyttelse (f. eks. innenfor trygdesystemet) som de nasjonale arbeidstagere, slik at eksisterende forskjellsbehandling på dette felt bringes til opphør. En tredje gruppe av spørsmål refererer seg til Romatraktatens forutsetning om at medlemslandene gradvis skal harmonisere sin sosiallovgivning. Når traktatens bestemmelser måtte bli brakt i anvendelse på skipsfartsområdet, vil dette bl. a. påvirke omfanget og innholdet av de sosiale rettigheter for de utenlandske sjømenn i vår handelsflåte som er borgere av EEC-land. En harmonisering av trygdeytelsene og av finansieringssystemet for trygdeordningen vil imidlertid være en naturlig konsekvens av den økende integrasjon innen Fellesskapet. Når tidspunktet er inne for en harmonisering av medlemslandenes sosialpolitikk, vil ventelig finansieringen gjennomføres etter de samme retningslinjer som for næringslivet forøvrig, slik at det ikke vil bli noen spesielle utslag for skipsfartens vedkommende.

## KONKLUSJON

For norsk skipsfart er det av stor betydning at Norge oppnår fullt medlemskap i Fellesskapet. Dette særlig fordi:

- Fellesskapet utgjør et stort og ekspanderende marked for norske skipsfartstjenester;
- På skipsfartsområdet har Norge en posisjon som gjør det mulig å hevde seg både teknologisk, kommersielt og skipsfartspolitisk innen et utvidet EEC;
- Tidspunktet for utformingen av en felles skipsfartspolitikk i EEC nærmer seg, og det er av vesentlig betydning at Norge kan delta i utformingen av retningslinjene for en slik politikk;
- Et utvidet Fellesskap vil representere en økonomisk og politisk styrke som vil muliggjøre en mer effektiv beskyttelse av prinsippet om fri adgang til å delta i de internasjonale sjøtransporter. Opprettholdelsen av et slikt prinsipp er av helt avgjørende betydning for norsk skipsfarts eksistens;
- En løsning av de europeiske samarbeidsproblemer gjennom en utvidelse av Fellesskapet og derved en ytterligere økonomisk integrasjon vil føre til øket handel og utvidede ekspansjonsmuligheter for skipsfartsvirksomhet.







# Småskrifter om Det europeiske fellesskapet (EEC)

*Gidske Anderson:*

Vårt eget Europa

*Einar Løchen:*

Nasjonal suverenitet – internasjonalt og overnasjonalt samarbeid

*Ole David Koht Nordby:*

Utviklingslandene og Det europeiske fellesskapet

*Bernt Frydenberg:*

Arbeidsmarkeds- og distriktpolitikk i Det europeiske fellesskapet

*Rolf Roem Nielsen:*

Den norske industrien og Det europeiske fellesskapet

*Svein Kjos:*

Skogindustriene og Fellesmarkedet

*Per Morten Vigtel:*

Fagbevegelsen i Det europeiske fellesskapet

*Fr. Fr. Gundersen:*

Multinasjonale konserner – og kontrollen med dem

*Rolf Roem Nielsen:*

Roma-traktaten

*Arvid Dyrendahl:*

Mansholt-planen

*Norge forhandler med Fellesskapet*

Samtaleprogram i Norsk Rikskringkasting

*Mennesket i Fellesskapet*

Sosialpolitikk og arbeids- og levevilkår i Det europeiske fellesskapet

Pris kr. 2,-

Utgitt av Europabevegelsen i Norge