

SKIPSFARTEN, NORGE OG EF.

Utarbeidet av en arbeidsgruppe ved
Norges Handelshøyskole avd. av

FOLKEBEVEGELSEN

FØRORD

Som et ledd i informasjonsvirksomheten foran høstens folkeavstemning har norske redere, i regi av Norges Rederforbund, sendt personlige brev til bl.a. våre sjøfolks pårørende. I disse kan man lese:

"Skipsfarten har en helt spesiell rolle i norsk økonomi. Den gir arbeide direkte og indirekte, til omkring 100 000 mennesker. Regner man så med familie-medlemmene kan tallet settes til 300 000 mennesker. Skipsfartens valutainntekter vil for 1971 gi et netto beløp på 7,5 milliarder kroner. Denne inntekt dekker hvert år et kjempemessig underskudd i vår utenrikshandel. Videre er den med å subsidiere bønder og fiskere, understøtte sektorer av norsk næringsliv som trenger tilskudd, understøttelse av studenter og skoler etc. etc.

Med Storbritannias inntreden i EF vil EF bli et skipsfartspolitisk tyngdesentrum. Skulle Norge her bli stående utenfor vil vi for det første tape i konkurranseadgangen til lastene, og for det andre avskjære oss medbestemmelsesretten i fremtidens internasjonale skipsfartspolitik. Å stå utenfor vil for norsk skipsfart bety både å møte en meget usikker fremtid og å gå glipp av store muligheter.

Igjen kan det bli et spørsmål om et være eller ikke være for mange norske rederier."

Vi har vanskelig for å se at dette gir et riktig bilde av norsk skipsfart og dens betydning for norsk økonomi, enn si av et norsk EF-medlemskaps betydning for norsk skipsfarts fremtid.

Av denne grunn har vi på de følgende sider forsøkt å analysere enkelte sider ved komplekset skipsfart, Norge og EF, som vi håper kan bidra til et litt mer balansert syn på dette spørsmål.

Bergen, 1. juni 1972.

Redaksjonskomiteen

Rolf Brunstad Thorstein Dahle
Thore Johnsen Kjell Hagan

INNHO L D S F O R T E G N E L S E :

Kapittel 1

Hva betyr skipsfarten for norsk økonomi s.1.

Kapittel 2

Skipsflåtens struktur og Europas tonnasje-
behov s. 6.

Kapittel 3

EF og skipsfarten s.9.

Vedlegg 1. Flaggdiskriminering s. 17.

Vedlegg 2. s. 20.

Kapitel 1.

Hva betyr skipsfarten for norsk økonomi ?

a) Sysselsettingen:

Sysselsatte lønnstakere i sjøfart:

	1965 (1000)	1969 (1000)
Utenrikssjøfart inkl. rederiadm.	45,5	37,6
Innenrikssjøfart	9,3	8,9
Havnevesen	1,1	1,0
Fyr og losvesen	1,1	1,1
Tjenester ellers i tilkn. sjøfart	7,0	6,8
	<u>64,0</u>	<u>55,4</u>

En merker seg at tallet i løpet av en 4 års periode har sunket betraktelig. I 1969 utgjør tallet ca. 15 % av den totale sysselsetting i industrien.

Når det gjelder sjøfartens betydning for sysselsettingen i EF-sammenheng, så er det sysselsettingen på norske skip i utenriksfart som er den relevante størrelsen, da innenriksfarten ikke vil bli påvirket av et eventuelt EF-medlemsskap.

Totalt antall sysselsatte på norske skip i utenriksfart:

(Tall i 1.000)

	1960	1967	1971
Nordmenn	44	40	28
Utlendinger	10	15	10
totalt	<u>54</u>	<u>55</u>	<u>38</u>

Kilde: Direktoratet for sjøseenn

Det er rimelig å anta at den sterke nedgangen i total sysselsetting de siste årene skyldes den omfattende rasjonalisering som har funnet sted i den norske handelsflåte. Videre fremgår det at andelen av nordmenn har vært sterkt synkende gjennom perioden. Av denne kan en altså slutte at handelsflåtens relative betydning for det totale antall arbeidsplasser i Norge i denne perioden har vært sterkt synkende.

Antallet ansatte som eventuelt kan bli berørt av et EF-medlemskap var som det fremgår av tabellen 28.000 stk. I tillegg til dette tallet kommer så sysselsettingen i Norge som er avhengig av vår utenriksfart. Dette er f.eks. rederiadministrasjon, sjøforsikringsselskaper og den del av industrien som bygger på bestilling fra norske redere til bruk i utenriksfart. Den vesentligste delen av disse arbeidsplassene er å finne i våre skipsverft og tilknyttede industrier. I 1969 var i alt 35.400 personer ansatt i den delen av transportmiddelindustrien som er tilknyttet skipsfart. Men ikke alle av disse er tilknyttet arbeid for norsk utenriksfart. 73 % av den norskproduserte tonnasjen ble i 1969 levert til norske redere. Det skulle tilsi at ca. 25.800 var sysselsatt med arbeider for norske redere, men en vesentlig del av disse er igjen ansatt med arbeid for innenriksfarten, og det er klart at tallet 25.800 må reduseres kraftig. Antallet sysselsatte i Norge som berøres av et eventuelt norsk EF-medlemsskap skulle derfor bli:

Nordmenn på norske skip i utenriksfart	28.000
Arbeidere i transportmiddelindustrien	<u>25.000</u>
	ca. <u>53.000</u>

Tallet burde reduseres fordi en del av arbeiderne ved verft o.l. arbeider for norsk innenriksskipsfart og økes noe fordi det finnes underleverandører i andre bransjer som ikke er medregnet. Dessuten er en del ansatt i reder og megler-virksomhet. Disse tallene er imidlertid mindre enn mange vil tro, noe som vil fremgå av tall om ringvirkninger som vil bli gitt nedenfor.

Det er ellers av betydning å påpeke at av norske redere kontrahering går bare en liten del til norske verft. Således var den norske andel av deres kontraheringer i 1970 bare ca. 17%. Det er klart at dersom vår flåte skulle tape noe av fraktmarkedet som følge av en eventuell proteksjonistisk skipsfartspolitik, kan norske myndigheter, for å unngå at dette får vesentlige virkninger på aktivitetsnivået i norsk skipsbyggingsindustri, forsøke å vri en større del av våre redere kontraheringer over på norske verft, f.eks. ved hjelp av fordelaktige kredittytelser.

b. Valutainntektene.

Skipsfartens betydning for Norges økonomi ligger først og fremst i dens valutainnseiling. Siden vi importerer mer enn vi eksporterer, oppstår det valutaunderskudd, som i stor grad er blitt dekket ved skipsfartens valutabidrag.

	"Netto valutarisk bidrag" 1)	Underskudd på vare- og tjeneste- balansen. 2)
1966	3.075	3.211
1967	4.086	3.752
1968	4.663	4.335
1969	4.585	3.981
1970	5.695	5.013
1971	4.360	7.101
1972	4.450	7.632

Dette valutabidrag har således de siste årene vært på gjennomsnittlig 4.5 milliarder kroner pr.år.

=====

1) Tallene for 1966-70 er hentet fra Norges Rederforbunds publikasjon "Aktuelle skipsfartsspørsmål 1971". Tallene er beregnet slik: (se fotnote neste side)

c. Skipsfartens betydning for norske næringer:

La oss til slutt se hvilke ringvirkninger det får i vår økonomi om vi øker eller reduserer aktiviteten i norsk utenrikssjøfart. Tallmaterialet her er hentet fra norske kryssløpstall fra 1964. Tallene er ikke helt nye, men da de beskriver strukturelle forhold, er det grunn til å tro at de er ganske stabile.

Anta at aktiviteten i norsk utenrikssjøfart reduseres med 100 mill. kr. Hvilke virkninger vil dette få for norsk økonomi i form av leveringer fra andre sektorer? Dette vil kreve at følgende sektorer reduserer sine leveringer med:

=====

Sum valutainntekter

(Netto valutainnseiling, eksport av brukte skip, renteinntekter i valuta)

- Sum valutautgifter

(Skipsimport, renteutgifter i valuta)

+ Nettoopplåning ved skipsimport, reduksjon i ydete kreditter ved salg av brukte skip etc.

= "Nettovalutarisk bidrag"

Tallene for 1971 og 1972 er hentet fra Folkebevegelsens motmelding.

- 2) (Vareimport - vareeksport) - (Inntekter - utgifter) andre tjenester, Statistisk Månedshefte, nr. 3, 1972

<u>Norsk produksjon.</u>	<u>Mill. kr.</u>
Statlig konsum	0,1
Malingfabrikker	0,4
Skipsbygging	0,2
Mineraloljefabrikker	0,2
Varehandel	0,6
Skadeforsikring	0,4
Utenrikssjøfart	100,2
Lasting havner	1,7
Andre sektorer	<u>2,3</u>
	<u>105,4</u>

Import.

Usynlig import	30,6
Mineraloljeindustri	0,7
Andre sektorer	<u>1,0</u>
	<u>32,3</u>

En ser at aktivitetsnedgangen har meget beskjedne ringvirkninger, nemlig 5,4 mill. kr., mens det innebarer en betydelig importnedgang på 32,3 mill. kr. Til sammenligning kan nevnes at en tilsvarende reduksjon i innenriksfarten ville skape ringvirkninger på tilsammen 48,5 mill. kr. med en importreduksjon på 15,3 mill. kr.

Det fremgår altså tydelig at utenriksfarten er lite integrert i det øvrige norske næringsliv og at aktivitetsnivået her har liten betydning for det øvrige norske næringsliv.

Det er imidlertid klart at den næringssammenheng disse tall gir uttrykk for ikke nødvendigvis vil holde ved vesentlige endringer i norsk skipsfarts aktivitetsnivå som følger av f.eks. betydelige endringer i markedsforholdene. Spesielt vil dette gjelde for sammenhengene mellom skipsfarten og skipsbyggingsindustrien. Som nevnt tidligere, kan norske myndigheter via bl.a. fordelaktige kredittytelser sikre at f.eks. slike markedsvanskeligheter for vår flåte allikevel ikke får større betydning for de norske skipsbyggerier enn disse tall forteller.

KAPITTEL 2:

Skipsflåtens struktur og Europas tonnasjebehov.

a) Struktur:

Basert på tall fra Vedlegg 2, var sammensetningen av den norske flåte i 1970 som følger (tallene i parentes er justert for de kontraheringer som var kjent på samme tidspkt.)

	<u>% av flåten</u>
Tankskip	46 (48)
Bulk- og kombi- nasjonsskip	37 (34)
Ikke spes. frakt- skip ("General Cargo")	13 (12)
Spesialskip	4 (6)

Tilsvarende tall for flåten i de land som evt. vil utgjøre et utvidet EF (inkl. Norge) og for verdens-flåten er:

	<u>Utv. EF</u>	<u>Verden</u>
Tankskip	43 (45)	39(42)
Bulk- og kombiskip.	21 (22)	21 (24)
Ikke spes. fraktskip	28 (25)	33 (28)
Spesialskip	8 (7)	7 (6)

Som man ser er det til dels betydelige strukturforskjeller mellom den norske og gjennomsnittet for andre lands flåter. Kort kan man si at den norske flåte i langt større grad enn andre lands er innsiktet mot markedet for transport av viktige råvarer ("bulkvarer"). Dersom vi tar hensyn til de kontraheringer som var foretatt innen slutten av 1970, vil hele 82% av den norske flåte være bygget for slik fart. Bare 13% av den norske flåte i 1970 var såkalt "General Cargo"-skip, i motsetning til 33% for verdensflåten. Denne strukturforskjell gjenspeiler seg i gjennomsnittsstørrelsen til norske skip sammenlignet med verdensgjennomsnittet, dvs. norske skip er gjennomsnittlig større, og den forklarer tildels også den meget lave gjennomsnittsalder på den norske flåte.

b) Posisjon

- 7 -

Fortsatt basert på tall fra 1970 (vedlegg 2) kan vi beskrive den norske flåtes plass i EF- og verdenssammenheng som følger: (mill. brt.)

	Tank		Bulk- & Komb.-skip		"General Cargo"		Spesialskip		TOTALT	
	%		%		%		%		%	
Nåværende EF	10.1	12	5.1	11	9.7	14	2.6	18	27.5	13
UK, Danmark,										
Irland	13.4	15	4.4	9	8.8	12	2.5	17	29.1	13
Norge	8.9	10	7.0	15	2.5	3	0.8	6	19.2	9
"De 10"	32.4	37	16.5	35	21.8	29	6.0	42	75.8	35
V.-Europa	40.4	47	20.6	44	29.2	40	7.4	51	97.6	45
Verden	86.1	100	46.7	100	72.4	100	14.5	100	219.7	100

Den strukturforskjell vi fant ovenfor gjenspeiler seg selvfølgelig i disse tall, idet Norge har 10 og 15% av henholdsvis tank- og bulk-kombinasjonsflåten, men bare 3% av "General Cargo"-flåten;

Det har blitt påstått at i et utvidet EF uten Norge vil det stort sett være nøyaktig balanse mellom områdets sjøfartsbehov og dets flåte, dvs. at dersom dette området velger en proteksjonistisk skipsfartspolitik og vi står utenfor, vil de "klare seg selv med skipsfartstjenester".

Det er selvfølgelig umulig å beregne et utvidet EF's fremtidige fraktbehov. For å få en viss indikasjon på dette, velger vi å gå veien om den andel farten på et "utvidet EF" utgjorde av verdens sjøtransport for enkelte viktige bulk-varer i 1969^{X)}

	Utvidet EF ³⁾	Verden	EF's %
Olje ¹⁾ (mill. tons)	570.000	1.123	52
Jernmalm ²⁾ (mill. tons)	94.902	213.769	44
Kull "	34.258	83.217	41
Korn "	23.716	59.526	40
Fosfater "	11.290	31.621	36
Cellulose, etc. "	3.261	9.914	33

1) Dette er tall for "Vest-Europa", dvs. også Sverige og Spania/Portugal. Vest-Europas andel har økt siden 1969 - i 1970 var den 57% - slik at EF's andel kan anslåes som nær 50%.

2) Inkluderer Sverige. 3) Inkluderer Norge.

X) OECD publications: "Maritime Transport, 1970.

Sammenligner vi disse tall med det vi fant i tabellen ovenfor er det meget vanskelig å finne grunnlag for den påstand at EF "klarere seg selv med skipsfartstjenester" dersom Norge blir stående utenfor. Nettopp for de typer skip som norske redere har valgt å satse på - tank- og bulkskip - og som utgjør minst 82% av den norske flåte, synes et utvidet EF snarere å være et underskuddsområde på skipsfartstjenester. Således utgjorde frakten av olje i 1969 på de land som vil utgjøre et utvidet EF ca. 50% av verdensfrakten, mens områdets flåte utgjorde kun 37% av verdens tankflåte, hvorav 10% var norsk.

For de viktigste bulkvarer ser vi at EF's fraktandel ligger på gjennomsnittlig 40%, mens dets andel av verdens bulk- (og kombinasjons-) flåte var 35%, herav hele 15% eiet av norske redere.

Når det gjelder den fraktandel et utvidet EF vil ha i fremtiden, er det vanskelig å tro at den vil avvike noe vesentlig fra den vi beregnet for 1969 for disse varer. Den vil i såfall øke snarere enn å avta.

Heller ikke den andel et utvidet EF (inkl. Norge) vil ha av verdensflåten i fremtiden synes å bli forskjellig fra den vi har beregnet ovenfor. Dersom vi tar hensyn til de kontraheringer som var foretatt innen utgangen av 1970, vil et utvidet EF ha 38% av verdens tankflåte - dvs. en økning på 1% - og 31% av verdens bulk/kombinasjonsflåte - dvs. en reduksjon på 4%.

Når det gjelder vår tankflåte, som utgjorde 46% av vår flåte i 1969, er det ytterligere et moment som taler imot at en eventuell proteksjonistisk skipsfartspolitik skulde ha avgjørende virkninger på vår flåtes konkurransesituasjon dersom Norge står utenfor EF. Denne del av flåten seiler for de internasjonale oljeselskaper, hvorav en stor del på meget langsiktige chartre. Det er meget vanskelig å tro at oljeselskapene dersom våre skip fortsatt er konkurransedyktige, vil la seg tvinge bort fra lønnsomhetsprinsippet og chartre "nasjonalt".

Kapitel 3.

EF OG SKIPSFARTEN

Det offisielle hovedargument fra shippinghold for et norsk medlemskap er at vi må inn i EF for å få være med på utformingen av EF's skipsfartspolitik. I denne forbindelse viser man til at den norske flåte utgjør ca. 1/4 av den totale flåte i et utvidet EF. (I 1970 var den norske flåte på ca. 20 mill. brutto reg. tonn, den britiske på ca. 26 mill. og de resterende land hadde ca. 27 mill.)

Skipsfarten er idag, med hjemmel i artikkel 84.2 i Romatraktaten holdt utenfor EF-samarbeidet. Men det hevdes at tidspunktet for et skipsfartspolitisk vedtak i Ministerrådet er relativt nær forestående. EF-landenes rederiorganisasjoner har opprettet en felles organisasjon med eget sekretariat, som opptrer som et kontaktledd mellom skipsfartsnæringen og EF-organene.

Mot den påstand at et norsk EF-medlemskap skulle ha noen avgjørende betydning for de fremtidige konkurranseforhold for norsk skipsfart taler bl.a. følgende forhold:

1) Tradisjonelt har man i de land som nå utgjør EF vært svært lite lydhøre overfor skipsfartsinteresser, noe som ikke bare skyldes skipsfartens ringe betydning i disse lands økonomier. Dette har også preget skipsfartens forhold til de sentrale organer i EF.

Man skal derfor være svært forsiktig med å overføre den utpregede innflytelse norsk skipsfart har hatt på norske myndigheters handels- og skipsfartspolitik på skipsfartsinteressenes forhold til EF-organenes utforming av EF's handelspolitikk.

I den grad den britiske skipsfartsnæring har samme syn på skipsfartspolitiske spørsmål som den norske - og det er grunn til å tro at de er sterkt sammenfallende - vil et norsk medlemskap i liten grad endre det som blir EF's fremtidige skipsfartspolitik. Dersom norsk skipsfarts syn skulle avvike fra det engelske er det grunn til å tro at det norske syn ville få vansker med å vinne fram.

Selv om Norge er stor innen EF i skipsfartssammenheng, er det nemlig ikke opplagt at vi vil få en tilsvarende stor innflytelse når skipsfartspolitikken skal utformes. I denne forbindelse er

det fristende å sitere hva avdelingsjef Asbjørn Larsen i Norges Rederforbund sa i en debatt arrangert av næringslivsorganisasjonen Libertas i 1970 om skipsfartens stilling innenfor EF:

"Man skal ikke gjøre seg for store forestillinger om den styrke som en stor handelsflåte gir et lite og politisk sett ubetydelig land som Norge i en gitt forhandlingssituasjon".

("Norge i Europa", nr. 2, 1970, Elingaard, s.125.)

Ellers er det interessant å sammenligne Norges innflytelse på utformingen av EF's fiskeripolitikk. Norges betydning som fiskerinasjon i forhold til EF-landene tilsvarende vår betydning som skipsfartsnasjon. Allikevel ble EF's fiskeripolitikk vedtatt mens Norge var i forhandlingsposisjon, uten at Norge ble konsultert!

2. I motsetning til andre næringer er problemstillingen for norsk skipsfart å forsvare en forlengst etablert situasjon med en stort sett fri internasjonal konkurranse, uhindret av tollmurer og kvantitative restriksjoner på et globalt marked.

Vår tilknytningsform til EF kommer her inn på to måter. For det første er det fra rederhold gitt uttrykk for en vagt begrunnet frykt for en skipsfartsproteksjonistisk politikk fra EF's side. Det argumenteres her, som f.eks. i regjeringens markeds melding med at et utvidet EF med Storbritannia som medlem vil ha balanse mellom tilbud og etterspørsel etter skipsfartstjenester, og med Norge som medlem vil man

ha overskuddstilbud. Som vi har vist i kap. 2 er dette ikke riktig. Dersom verdensmarkedet for skipsfartstjenester totalt sett er noenlunde i balanse, vil et utvidet EF uten Norge ha et ikke ubetydelig underskudd på den slags tonnasje som Norge tilbyr, nemlig tank og bulk, og selv med Norge innenfor ville man ikke være helt i balanse. Skipsfartsproteksjonisme under slike omstendigheter ville bare fordyre EF's tilgang av viktige råstoffer. Dessuten er skipsfartslandene både i EF og EFTA som medlemmer av OECD bundet av OECD's liberaliseringskode til ikkediskriminering i internasjonal skipsfart. Dette betyr at de har forpliktet seg til å la deres brukere av skipsfartstjenester fritt få velge de skip som passer best for vedkommende transportoppdrag, uansett hvilket flagg skipet fører:

"(Bestemmelsene om sjøtransport etc.) har til hensikt å gi innbyggerne av en medlemsstat ubegrenset anledning til å benytte seg av, og betale for, alle tjenester i forbindelse med internasjonal sjøtransport som blir tilbudt av innbyggerne av enhver annen medlemsstat.

Siden skipsfartspolitikken til medlemsstatene er basert på full bevegelsesfrihet og fri og rettferdig konkurranse, følger det at avtalefriheten på sjøtransportens område ikke må hindres av tiltak i forbindelse med valutakontroll, av lovbestemmelser til fordel for det nasjonale flagg, av avtaler gjort av offentlige eller halvoffentlige organisasjoner som begunstiger skip med det nasjonale flagg, av systemer for eksport og importlisenser som har til hensikt å påvirke valget av flagget til tonnasjen, eller av diskriminerende havnebestemmelser eller skattemessige tiltak - målsettingen er at en shippingpraksis preget av frikonkurranse følges i internasjonal handel og at normale kommersielle betraktninger alene bestemmer skipningsmetoden og valg av flagg. Andre setning gjelder ikke for USA."

(Code of Liberalisation of Current
Invisible Operations, OECD november 1967. s. 61.)

For det andre hevdes det at norsk skipsfart ved et eventuelt medlemskap i EF vil nyte godt av at EF som økonomisk maktblokk kan presse de land som i dag driver flaggdiskriminering, til ikke å diskriminere mot medlemslandene.

Det er i dag en rekke utviklingsland samt USA og østblokklandene som driver forskjellige former for flaggdiskriminering (jfr. vedlegg 1). Denne diskrimineringen rammer imidlertid først og fremst linjefarten, mens tank- og bulkmarkedet hvor Norge har konsentrert den overveiende del av sin flåte, er mindre berørt. Dessuten er det allerede blitt etablert et meget nært samarbeid mellom de vest-europeiske skipsfartsland (både i og utenfor EF) og Japan gjennom den såkalte Consultative Shipping Group (CGS), med hensikt å motvirke diskriminerende inngrep i internasjonal skipsfart. Norge har således deltatt i en rekke diplomatiske aksjoner sammen med disse land, i første rekke overfor USA, og har også samordnet sin opptreden med disse land i fora hvor dette spørsmålet har vært drøftet, bl.a. på UNCTAD-konferansene. Det er derfor vanskelig å se at norsk skipsfart har noe særlig mer å hente gjennom internasjonal organisert virksomhet på dette området ved et EF-medlemskap.

3) Når og hvis Romatraktatens bestemmelser får anvendelse også på skipsfartsnæringen, vil dette bl. a. bety:

- a) De norske særrestriksjoner for skipsregistrering i utlandet fjernes forsåvidt angår registreringer i EF-landene.
- b) En harmonisering av arbeidskraftbestemmelsene til sjøs. De norske bestemmelsene på dette området er betydelig strengere enn tilsvarende bestemmelser i Storbritannia og i de nåværende EF-land. Dette gjelder spesielt for bemanningskrav og for muligheter til å hyre utenlandske, spesielt asiatiske mannskaper, på såkalte "lokale vilkår", dvs. til lave hyrer.

Dersom vi tar hensyn til forskjeller i lønnsnivået mellom Norge og enkelte EF-land, er det rimelig å tro at på kort sikt vil a) få størst virkning, dvs. at man må regne med en økrt registrering av norske skip i EF-land.

På lengre sikt vil en slik flaggflukt, sammen med den utjevning av lønnsnivået man må regne med innenfor EF, forsterke virkningene av b), dvs. man må regne med at de norske bestemmelsene vil bli betydelig svekket.

Det er klart at en slik utvikling snevert sett vil være til fordel for norske redere. Men om det vil være til fordel for Norge som Nasjon, og for norske sjøfolk, er ytterst tvilsomt.

- 4) Kanskje det viktigste poeng i forbindelse med skipsfarten og EF er i hvilken grad Norge kan disponere over skipsfartens valutainntekter etter en eventuell norsk inntreden i EF. Som nevnt i kapitel 1b ligger skipsfartens viktigste samfunnsmessige betydning for Norge nettopp i næringens store positive nettobidrag til betalingsbalansen.

Norges Rederforbund legger stor vekt på å understreke Norges avhengighet av dette valutabidraget. Således heter det i Rederforbundets hoverstyrevedtak, som er sendt til alle sjøfolkene og som i disse dager distribueres av de enkelte rederier til sjømennenes hustruer og pårørende:

"Skipsfartens fraktinntekter spiller en helt avgjørende rolle i norsk utenriksøkonomi, og dermed for alle deler av norsk næringsliv og norsk samfunnsøkonomi i det hele."

I samme trykksak står det også at

"Hele det norske arbeidsliv er bygget opp på valuta-inntektene fra skipsfarten."

Disse uttalelser legger nok overdrevent stor vekt på skipsfartens betydning for norsk økonomi. Det er ikke noe som tyder på at Norge fra naturens side og i all framtid er avhengig av å drive skipsfart. Likevel er det ikke tvil om at med den oppbygging som Norges næringsliv har i dag, ville det få meget alvorlige konsekvenser for norsk økonomi dersom skipsfartens valutabidrag ikke lenger kunne brukes av Norges Bank til å dekke vårt valutaunderskudd.

Norges Bank og Handelsdepartementet kan i dag kreve av norske redere at de skal veksle om opptjent valuta til norske kroner, slik at valutaen kan brukes til andre formål. Hjemmel for dette finnes i Valutaloven av 1950, og Handelsdepartementet har formulert nærmere bestemmelser om avståelsesplikt for valuta. Myndighetene har foreløpig ikke brukt avståelsesreglene til å gripe åpent inn i rederienes disposisjoner, men disse disposisjoner overvåkes nøye, og det er en stilltende avtale om at Rederforbundet selv varsler dersom deres innveksling skulle være mindre enn det som er nødvendig av hensyn til Norges økonomi. I realiteten har derfor myndighetene kontroll med redernes valutadisposisjoner i dag.

Når norske redere i dag skal investere, må de altså begrense seg til de investeringer som Norges Bank kan gi tillatelse til, eller foreta investeringer i norske kroner i Norge. Dersom Norge blir medlem av EF, innebærer EF's grunnleggende prinsipper om fri kapitalbevegelse og fri etableringsrett at en lang rekke investeringsmuligheter i EF-landene åpner seg for norske redere. Det må antas at mange av disse investeringsmuligheter er atskillig mer attraktive enn de norske investeringsmuligheter som hittil har vært redernes alternativ.

Skipsfarten befinner seg nå i en lavkonjunktur, og det er liten grunn til å regne med særlig bedring på lang tid. Resultatet er at rederne viser synkende interesse for å investere i skip.

Dersom Norge kommer med i EF, vil rederne stå i en situasjon der en rekke fristende investeringsalternativer åpnes for dem, samtidig som stillingen i deres egen næring gir

dårlig grunnlag for rentable investeringer. Dersom Norge kommer med i EF, vil norske myndigheter dessuten stå uten mulighet til å forhindre at rederne investerer den innseilte valuta i EF-landene, fordi de regler som Norges Bank og Handelsdepartementet i dag utøver sin valutakontroll etter, vil være i strid med EF's grunnleggende prinsipper om fri kapitalbevegelse.

Under henvisning til Rederforbundets egne uttalelser om hvor viktig skipsfartens valutabidrag er for norsk økonomi, hersker det ingen tvil om at dersom dette valutabidrag stopper opp fordi norske redere i stedet ønsker å investere i EF-landene, vil dette få meget alvorlige konsekvenser for norsk økonomi. Denne trussel er så alvorlig og så aktuell at den må være en meget sterk grunn til å gå imot norsk medlemskap i EF.

FLAGGDISKRIMINERING ¹⁾

Det er i dag omkring 20 land som driver flaggdiskriminering i en eller annen form. Disse er:

<u>Land</u>	<u>Form for diskriminering.</u>
ARGENTINA	- krever at fraktoppdrag for det offentlige går på innenlandske skip. - innenlandske skip betaler reduserte havneavgifter og er fritatt for en del andre avgifter.
BOLIVIA	- 30% av eksport og import skal fraktes av statseide rederier. - har inngått bilaterale avtaler med andre land som gir preferanser til innenlandske skip.
BRASIL	- reserverer deler av importen for innenlandske skip. - forbeholder seg retten til å godkjenne eller forkaste linjekonferansenes fraktavtaler.
BURMA	- tilgodeser innenlandsk skipsfart gjennom administrativt press fra statskontrollerte handelsorganisasjoner.
CHILE	- reserverer halvparten av all import og eksport for innenlandske skip. - har inngått fraktavtaler med andre sør-amerikanske stater.*
COLOMBIA	- regjeringen kan bestemme hvor stor del av import og eksport som skal gå med innenlandske skip. - alle frakter skal betales i innenlandsk ikkekonvertibel valuta.
ECUADOR	- lovfestede preferanser til innenlandske skip.
EGYPT	- 30% av utenrikshandelen skal gå på egyptiske skip.
	* Chile begrenser også mulighetene for valg av befrakter gjennom importlisenser og valutakontroll.

<u>Land</u>	<u>Form for diskriminering.</u>
GHANA	- ~~tvunger~~ importørene til å bruke det statseide rederiet der dette er praktisk mulig gjennom klausuler i importlisensene.
GUATEMALA	- forlanger 100% ekstra toll på importen fra visse land dersom den ikke går på innenlandske skip.
INDIA	- har bilaterale fraktavtaler med flere land.
INDONESIA	- forlanger at 40% av ~~handelen~~ med ~~35%~~ Europa skal gå med indonesiske skip.
MAROKKO	- krever at 40% av importen og 30% av eksporten av visse varer skal gå på marokkanske skip.
PERU	- krever at 20% av importen og eksporten skal gå peruvianske skip. Denne andelen kan heves til 50%. - har inngått fraktavtaler med flere søramerikanske land.
PAKISTAN	- All frakt skal betales i ikke-konvertibel innenlandsk valuta. - tilgodeser innenlandske skip gjennom bestemmelser i valutalisensene.
FILIPPINENE	- gir skattelettelser til eksportører som bruker innenlandske skip. - det er en forutsetning for å få valutalisens at importen går på innenlandske skip.
PORTUGAL	- ettergir 20% av importavgiften for handel mellom Portugal og de portugisiske koloniene dersom varene fraktes med portugisiske skip.
URUGUAY	- gir avgiftsreduksjoner på opp til 10% av cif verdien dersom varene er fraktet på innenlandske skip.
VENEZUELA	- krever at en betydelig del av import og eksport skal gå med skip fra det statseide eller samarbeidende rederier.
U.S.A.	- krever i alle lånetilsagn gjennom eksport-importbanken at <u>all</u> frakt som finansieres av disse lånene skal gå på amerikanske skip.

Land.

Form for diskriminering.

U.S.A.

- i alle statsgarantier for lån til støtte for 8 eksportnæringen kreves det at varene skal gå med amerikanske skip dersom det finnes ledig tonnasje.
 - halvparten av offentlig import, eksport fra overskuddslagre av jordbruksvarer og varer kjøpt for midler fra den amerikanske utenlandskhjelpen skal gå på amerikanske skip.
- SOVJET
(og andre øst-europeiske land)
- Gjennom sine statskontrollerte organisasjoner for utenrikshandel sørger disse landene for at en betydelig del av utenrikshandelen forbeholdes deres egne skip.
 - det kreves at eksporten selges cif og importen kjøpes fob.

Med unntak av U.S.A.,, Sovjet og Portugal, er det utelukkende utviklingsland som driver flaggdiskriminering, og et av deres hovedargumenter er antagelig å spare fremmed valuta. Flere av landene driver forøvrig en svært mild form for flaggdiskriminering

1)

Kilde: The Economist 11. oktober 1969.

	FLÅTE PR. *1970				FLÅTE, INKL. KONTRAHERINGER PR. 1									
	Tank	Bulk & Comb. Carriers	Generell Cargo	Forskj ²⁾	Tank	%	Bulk & Comb. Carriers	%	Generell Cargo	%	Forskj ²⁾	%	Total	%
Belgia	305	318	351	73	385	23	764	43	526	30	94	5	1.769	100
Frankrike	3.477	731	1.397	657	6.271	60	1.162	11	1.907	18	1.167	11	10.507	100
Italia	2.720	2.089	1.471	1.084	4.100	40	3.115	31	1.767	17	1.255	12	10.237	100
Nederland	1.985	482	2.358	325	3.854	51	553	7	2.698	35	530	7	7.635	100
V. Tyskland	<u>1.643</u>	<u>1.495</u>	<u>4.099</u>	<u>497</u>	<u>3.617</u>	<u>28</u>	<u>2.670</u>	<u>20</u>	<u>6.160</u>	<u>47</u>	<u>676</u>	<u>5</u>	<u>13.123</u>	100
"E E C"	<u>10.130</u>	<u>5.115</u>	<u>9.676</u>	<u>2.636</u>	<u>18.227</u>	<u>42</u>	<u>8.264</u>	<u>19</u>	<u>13.058</u>	<u>30</u>	<u>3.722</u>	<u>9</u>	<u>43.271</u>	100
Danmark	1.339	446	1.187	315	4.306	63	674	10	1.478	21	418	6	6.876	100
Storbrit ³⁾	<u>12.035</u>	<u>3.932</u>	<u>7.589</u>	<u>2.183</u>	<u>13.554</u>	<u>44</u>	<u>5.957</u>	<u>19</u>	<u>8.678</u>	<u>28</u>	<u>2.576</u>	<u>9</u>	<u>30.765</u>	100
"De 9"	<u>23.504</u>	<u>9.493</u>	<u>18.452</u>	<u>5.134</u>	<u>36.087</u>	<u>45</u>	<u>14.895</u>	<u>18</u>	<u>23.214</u>	<u>29</u>	<u>6.716</u>	<u>8</u>	<u>80.912</u>	100
Norge	<u>8.857</u>	<u>6.958</u>	<u>2.525</u>	<u>824</u>	<u>10.888</u>	<u>48</u>	<u>7.729</u>	<u>34</u>	<u>2.693</u>	<u>12</u>	<u>1.418</u>	<u>6</u>	<u>22.728</u>	100
"De 10"	<u>32.361</u>	<u>16.451</u>	<u>20.977</u>	<u>5.958</u>	<u>46.975</u>	<u>45</u>	<u>22.624</u>	<u>22</u>	<u>25.907</u>	<u>25</u>	<u>8.134</u>	<u>8</u>	<u>103.640</u>	100
Vest-Europa ⁴⁾	<u>40.363</u>	<u>20.645</u>	<u>29.249</u>	<u>7.417</u>	<u>62.763</u>	<u>45</u>	<u>30.747</u>	<u>22</u>	<u>35.435</u>	<u>26</u>	<u>10.023</u>	<u>7</u>	<u>138.968</u>	100
Verden	<u>86.140</u>	<u>46.652</u>	<u>72.396</u>	<u>14.498</u>	<u>124.010</u>	<u>42</u>	<u>72.747</u>	<u>24</u>	<u>82.387</u>	<u>28</u>	<u>18.844</u>	<u>6</u>	<u>297.988</u>	100

1) Inkluderer containere, flytende gassskip, etc.

2) " kontraheringer av fiskebåter over 100 brt.

3) " Irland

4) "De 10" + Finnland, Hellas, Island, Portugal, Spania, Sverige, Sveits og Tyrkia

5) Fra OECD publications: "Maritime Transport 1970"