

SKIPSFARTEN OG DET EUROPEISKE FELLESSKAPET

- I. Vår skipsfartsnæring er på mange måter blitt en "glemt" faktor i den pågående debatten om norsk medlemskap i EF. Dette forhold kan ha flere grunner, men hovedårsaken er vel at skipsfartsnæringen som en utadvendt næring med driftsmidlene (skipene) på alle hav, hovedsakelig beskjeftiget i fart mellom fremmede land, lett blir glemt i sammenhengen i relasjon til våre landbaserte næringsveier: industri, fiske og jordbruk.

Jeg skal derfor kort, innledningsvis plassere vår skipsfartsnæring i det "nasjonale" bilde.

Norsk skipsfart er vår største eksportnæring og i 1970 utgjorde dens nettovalutabidrag til norsk økonomi 5,7 milliarder kroner. Disse valutainntektene muliggjør opprettholdelsen av vårt lands store import fra utlandet og er av vesentlig betydning for sysselsetting og produksjon i norsk næringsliv i det hele. Således er vår levestandard og økonomi direkte avhengig av skipsfartens inntjeningsmuligheter.

Norge har ikke noe handelsmessig grunnlag for opprettholdelse av en handelsflåte som i dag er verdens fjerde største. Flåtens markedsgrunnlag er det internasjonale varebytte og over 93% av denne flåten er beskjeftiget i transport mellom fremmede land, samtidig som 95% av bruttofraktinntektene opptjenes i utenlandsk valuta.

- II. Såvel norsk skipsfarts konkurranseadgang som dens konkurranseevne vil bli påvirket av hvorledes Norge løser sitt forhold til den europeiske markedsdannelsen. Når man skal vurdere spørsmålet om norsk medlemskap i EF, vil det også være et moment av betydelig vekt hva et eventuelt medlemskap vil bety for vår skipsfartsnæring.

EF som marked for norske skipsfartstjenester

EF representerer et betydelig og ekspansivt marked for norske skipsfartstjenester. Allerede i dag er en større del av den norske handelsflåten beskjeftiget i fart på EF-området enn på noe annet enkeltområde i verden. Det gjelder såvel USA som Japan. Hvis EF utvides med Storbritannia og de andre søkerland, vil bortimot 60% av vår handelsflåte være beskjeftiget på dette utvidete marked. Det er derfor på det rene at EF er norsk skipsfarts største marked og vil bli ennå viktigere i årene fremover. EF-området har hatt en betydelig større økning i sin utenrikshandel enn EFTA-landene og i handelen mellom Fellesskapet og land utenfor fraktes hele 91% sjøveien. Utvides Fellesskapet med de fire søkerland, vil hele 95% av handelen med land utenfor transporteres sjøveien.

Skipsfart er en norsk "spesialitet" og med sin store og avanserte flåte, tekniske, administrative og maritime know-how vil norsk skipsfart kunne hevde seg innen et utvidet EF.

Markedets størrelse og betydning er selvfølgelig av sentral betydning, men det er en rekke andre viktige grunner som førte til at norsk rederinæring fra første gang spørsmålet om norsk medlemskap i EF ble aktuelt klart gikk inn for at vårt land skulle oppta forhandlinger med sikte på fullt medlemskap.

Den viktigste vekstimpuls for skipsfarten som næringslivet forøvrig, er den ekte etterspørsel som følger av politisk og økonomisk stabilitet med jevn og harmonisk vekst i produksjon og samhandel. Utviklingen av større markeder under ordnede forhold stimulerer en slik utvikling og gir derigjennom et voksende og sikkert marked også for skipsfartstjenester. Dessuten viser erfaringen at økt økonomisk integrasjon fører til økt produksjon og handel - ikke bare innen selve området - men også mellom dette området og landene utenfor. Derigjennom skapes det et økt behov for sjötransport-tjenester og økte muligheter for ekspansjon for norsk skipsfart.

Hittil er skipsfart ikke blitt gjort til gjenstand for en Fellesskapspolitikk. For at skipsfart skal bli underlagt Romatraktatens bestemmelser, kreves det et særskilt vedtak av Ministerrådet i h.t. Romatraktatens art. 84, 2. ledd. Selv om det således hittil ikke er etablert noen Fellesskapspolitikk på dette området, har man i de senere årene stadig sett en utvikling i retning av en faktisk koordinering av medlemslandenes politikk på skipsfartsområdet. Det er mange grunner til en slik utvikling, men en av de viktigste er selve samarbeidets egen dynamikk - etterhvert som stadig flere områder blir gjenstand for en Fellesskapspolitikk og Fellesskapsbehandling, blir det et stadig større behov for også å underkaste skipsfartsnæringen Fellesskapets regler. Når det gjelder utformingen av de fremtidige retningslinjer for EF-landenes skipsfartspolitik, er det både naturlig og viktig at Norge sammen med Storbritannia får adgang til å delta i utformingen av disse. Dette gjelder i like høy grad om det fattes vedtak i h.t. Romatraktaten om en felles skipsfartspolitik eller en mer ad hoc preget utforming av en Fellesskapspolitikk gjennom en stadig mer ensartet holdning til skipsfartsspørsmål hos medlemslandene.

Landene i Vest-Europa har siden den annen verdenskrig fulgt en felles skipsfartspolitik basert på prinsippene om vareeierens frie valg av tonnasje og fri deltagelse i de internasjonale sjötransporter. For Norge, hvis handelsflåte i det alt vesentligste er beskjeftiget i fart mellom fremmede land, har dette samarbeidet vært av særlig stor betydning. Opprettholdelsen av disse prinsipper er av helt avgjørende betydning for norsk skipsfarts eksistens og fremtid.

Et utvidet europeisk Fellesskap vil i kraft av sin økonomiske og politiske tyngde kunne gi en sikrere garanti for at disse prinsippene også opprettholdes i fremtiden. I egenskap av verdens største importmarked vil et utvidet EF også muliggjøre en aktiv påvirkning av de skipsfartsproblemer man möter utenfor EF.

Ved en vurdering av de skipsfartspolitiske for-
deler ved et norsk medlemskap, er det nødvendig å minne
om at Norge er et lite land i antall mennesker, økono-
misk og politisk styrke. Norge alene vil ha minimale
muligheter til å påvirke den skipsfartspolitiske ut-
vikling. Innenfor et utvidet europeisk Fellesskap vil
det derimot være helt andre muligheter for å oppnå til-
fredsstillende løsninger på de internasjonale problemer
som møter vår næring.

En norsk tilslutning til EF i form av et medlem-
skap på et tidspunkt hvor det ikke er fattet vedtak i
h.t. Romatraktatens art. 84, vil medføre få direkte
umiddelbare konsekvenser for skipsfartsnæringen. Når
det f.eks. gjelder etableringsretten og frigjøring av
kapitalbevegelsene, kommer heller ikke disse til an-
vendelse før det er fattet vedtak om det.

For mitt vedkommende skal jeg nøye meg med å si
litt om etableringsretten og kapitalreglene.

Romatraktaten forutsetter at restriksjonene på
etableringsadgangen mellom EF-landene skal avskaffes.
Kjernepunktet er at selskaper eller statsborgere i et
av EF's medlemsland skal kunne utøve selvstendig
næringsvirksomhet innen de andre medlemslands områder
på de like vilkår som gjelder for vedkommende medlems-
lands egne selskaper eller statsborgere. Det er altså
diskriminering man vil til livs, og medlemslandene står
fritt til å opprettholde ikke-diskriminerende skranker
av etableringsmessig karakter. Dette må sees i sammen-
heng med bestemmelsene om at det bl.a. skal gjennom-
føres tiltak som gjør det mulig å samordne medlems-
statenes økonomiske politikk, samt harmonisering av lov-
givning i den utstrekning dette er nødvendig for at
Fellesskapet skal virke. Etableringsadgangen vil
vanskelig kunne virke tilfredsstillende uten en til-
svarende frihet på arbeidsmarkedet og markedet for
tjenesteydelser.

Gjennomføringen av etableringsreglene vil, an-
vendt på skipsfartssektoren, ved et norsk medlemskap

måtte lede til endringer i norsk lovgivning (sjölovens § 1 vedrørende kapitalkrav for registrering av skip under norsk flagg, samt krav til styresammensetning). Noen lovendring må imidlertid ikke foretas som en umiddelbar konsekvens av norsk medlemskap. De fleste EF-land har strengere etableringsregler på skipsfartsområdet enn på andre områder, og som før nevnt må et selvstendig vedtak til.

Etableringsadgangen vil gi utslag i to retninger: inngående og utgående investeringer. Samtidig som EF-borgere og selskaper får anledning til å etablere seg i Norge, vil norske rederiselskaper få adgang til å etablere seg i land innen EF-området.

En fri etableringsadgang på skipsfartsområdet er ikke sannsynlig for integrasjonen innen Fellesskapet har kommet så langt at det fremtrer som naturlig at også skipsfartsnæringen trekkes inn under området for fri etablering.

Risikoen for utenlandske interessenters oppkjøp av bestående norske rederiselskaper synes ikke særlig stor. Lenge lå norske skipsaksjer lavt i forhold til de "bakenforliggende verdier". Forholdet har vært naturlig nok i perioden med lav rentabilitet i næringen (1958/69). Gjennom skattereformer som har styrket egenkapitaldannelser i norske rederiselskaper og den bedrede avkastning de to siste år, noe som bekjent har slått ut i kursene på skipsaksjer. Generelt må det forventes at de særnorske årsaker til misforhold mellom aksjekurs og "bakenforliggende verdier" etterhvert vil forsvinne.

Et annet moment er at det norske høykostproblemet neppe vil virke fristende på utlendinger når det gjelder investeringer under norsk flagg.

På den annen side vil en friere adgang til å investere i utlandet skape nye ekspansjonsmuligheter for norsk skipsfart. Det er nødvendig at også norsk skipsfart får adgang til å delta i den pågående

internasjonalisering i verdens skipsfart. Forskjellige former av interesse- eller eierfellesskap over landegrensene, f.eks. ved sameie av skip, "pools" med deltagelse av skip under forskjellig flagg blir i dag mer og mer vanlig. Også norske rederier føler nødvendigheten av å drive en utadvendt investeringspolitikk og en deltagelse i internasjonaliseringen vil være påkrevet for å sikre norsk deltagelse i mange forretninger som norsk skipsfart og norsk økonomi ellers ikke ville kunne være med på å dra fordel av.

Norsk medlemskap i det europeiske Fellesskapet vil for vår skipsfartsnæring bety økte utfordringer og muligheter. Med vår store og avanserte flåte, tekniske, administrative og maritime know-how vil norsk skipsfart kunne hevde seg godt innen et utvidet EF, og ekspansivt utnytte de internasjonale kontaktflater og det internasjonale miljø som et utvidet EF representerer og i langt større grad vil representere på litt lengre sikt.

Oslo, 39. april 1971.