



Nordisk Skipsrederforening

(NORDISK DEFENCE CLUB)

Nærings- og fiskeridepartementet

Sendt pr e-post til postmottak@nfd.dep.no

Deres ref.:
22/4241-1

Saksnummer:
1000.5751 MES

Dato:
31. august 2022

Vennligst oppgi saksnr. i all korrespondanse

HØRINGSSVAR – FORSLAG TIL LOV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR PÅ SKIP I NORSKE FARVANN OG PÅ NORSK SOKKEL

1. Innledning

Vi viser til forslag sendt på høring 30. mai 2022.

Nordisk Skipsrederforening («Nordisk») er en gjensidig forening etablert i 1889 som yter rettshjelp til rederier og befraktere. Våre medlemmer inkluderer norske og internasjonale rederier. Vi representerer om lag 190 rederier og har i overkant av 2 200 skip innmeldt. Av disse er nærmere 700 ankerhåndteringsskip, konstruksjonsskip og andre offshoreskip.

Nordisks advokater har generelt bred erfaring med juridiske forhold rundt rederidrift og skipsfart, herunder skipsregistrering, inspeksjonsregimet for skip, folkerettslige problemstillinger knyttet til skip og mannskapsjus. Dette gjør at vi har betydelig innsikt i mange av de forholdene utredningen behandler.

2. Nordisks syn på utredningen

2.1 Oversikt

Nordisk er av den oppfatning at høringsnotatet har flere svakheter og vil i det følgende fokusere på noen av disse.

Slik vi ser det er rettskildebruken ikke betryggende, og det fremstår for oss som om den er gjort på en måte som bygger opp under et bestemt resultat. Dette er ikke holdbart. Store deler av utredningen synes dessuten å basere seg på en forutsetning om at det er nødvendig av å «beskytte» utenlandske sjøfolk ansatt hos rederier som anløper norske havner mot «uakseptabelt lave lønninger». Vår vurdering er at det ikke finnes noe slikt behov for beskyttelse, og at utredningen



dermed søker å beskytte mot en trussel som ikke eksisterer.

Det er etter vårt syn en risiko for at lovforslaget vil være negativt for norsk rederi- og offshore-næring og leverandørindustri, noe som da også potensielt kan bidra til at norske arbeidsplasser til sjøs går ned.

2.2 Kommentarer til de enkelte punkter i utredningen

Overordnet om formålet med forslaget til lovregulering

Det fremgår av punktene 2.1 og 4.1 i utredningen at:

«Regjeringen ønsker prinsipielt å legge til rette for rettferdig arbeidsliv og rettferdig konkurranse. For skipsfarten betyr dette at utenlandske arbeidstakere på skip som utfører tjenester i Norge, herunder på norsk sokkel, skal ha lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med norske arbeidstakere. Dette vil også medføre en mer likeverdig konkurransesituasjon i norsk innenriksfart og fjerne uakseptabelt lave lønninger som mulig konkurransefortrinn».

Begrepet «uakseptabelt lave lønninger» er ikke videre kommentert, men det synes som om utredningen legger til grunn at lavere lønninger enn de norske lønningene som vist til i tabellen på side 17 må anses for å være «uakseptabelt lave». Utredningen er etter vårt syn mangelfull på dette området. Det må kunne legges til grunn at kostnadsnivået i en rekke av de statene hvor mannskapet bor er betydelig lavere enn det norske, og dette er etter vårt syn et vesentlig aspekt som bør vurderes i det en diskuterer hva som skal anses for å utgjøre en «uakseptabelt» lav lønning. Man kan i stedet si at hvis noen som lever i et land med svært lavt kostnadsnivå får lønninger tilsvarende de norske så vil disse lønningene, for de det gjelder, være uvanlig høye.

Tradisjonelle «deep sea»-fartøy har ofte mannskap som kommer fra land som Filippinene, India, Romania eller Ukraina, for å nevne noen. Dette er land som gjennomsnittlig har et betydelig lavere kostnadsnivå enn Norge. Skipsfarten har gjennomgått en effektivitetsrevolusjon de siste tiårene, spesielt når det gjelder effektive løsninger for lasting og lossing. I dagens skipsfart er mannskapet i liten grad i land og eksponert for det norske kostnadsnivået. Tvert i mot har sjøfolkene dekket kost og losji om bord på skipene. Lovforslaget tar videre ikke i betraktning at det foreligger en rekke tariffavtaler som regulerer lønns- og arbeidsbetingelser om bord på utenlandske skip som anløper norske farvann. Lovforslaget vil gripe direkte inn i disse tariffavtalene og sette dem delvis til side og i realiteten stemple lønnsnivået som er fremforhandlet mellom partene som «uakseptabelt lavt».

Departementet synes å legge til grunn at det eksisterer en form for behov for beskyttelse for de utenlandske sjøfolkene. Dette på tross av at sjøfolkene (i) i liten eller ingen grad er eksponert for et norsk kostnadsnivå og (ii) mottar lønn i henhold til fremforhandlede og inngåtte tariffavtaler. Vi kan vanskelig se at det eksisterer en slik form for behov for beskyttelse som departementet her synes å legge til grunn.



På samme måte er det etter vårt syn utfordrende å se hvordan lovforslaget skal føre til økt konkurransekraft for den norske maritime næringen. Dersom tanken er at det skal gjøre det mer aktuelt å ansette norske sjøfolk på utenlandske skip vil jo de norske sjøfolkene kun ha rett på norsk lønn i de periodene hvor skipet faktisk er innenfor lovens anvendelsesområde; men ikke i det skipet går utenfor.

Kommentarer til Kabotasjeforordningens art. 3 og EØS-retten for øvrig.

Vi er enig med departementet i at Kabotasjeforordningen art. 3 kan medføre at lovforslaget vil være i strid med EØS-avtalen. Det avgjørende spørsmålet er her hvorvidt formuleringen «*alle spørsmål med hensyn til besetning*», også anses for å omfatte det lovforslaget ønsker å omfatte, nemlig lønnsnivå om bord på skipene. Dersom Kabotasjeforordningens art. 3 omfatter lønnsnivå om bord på skipene, vil lovforslaget være i strid med EØS-avtalen.

Departementet legger på side 53 til grunn at:

«... formuleringen «alle spørsmål med hensyn til besetning» forstås slik at den omfatter spørsmål med hensyn til besetningens sammensetning, antall og kvalifikasjoner, men ikke regulering av f.eks. lønsvilkår».

Vår vurdering er at departementet legger til grunn feil forståelse av forordningen. Vi mener rettskildebruken i utredningen er skjev og uheldig. Det er særlig utfordrende at det legges så stor vekt på den såkalte «Nifs-utredningen», mens de betydelige innvendingene som er fremmet både i notatet fra advokatfirmaet Schjødt datert 5. januar 2022 samt i utredningen «Norwegian employment conditions for foreign-flagged off-shore services ships» av Ringbom og Røsæg fra 2014 knapt behandles. Dette illustreres for øvrig i det note 165 i utredningen presiserer at «*Dette kapittelet er en videre bearbeiding av det som er skrevet i Nifs-utredningen...*». Dette fører til en skjev og ubalansert gjennomgang av et svært viktig tema fra et folkerettslig perspektiv.

Departementet legger til grunn på side 58 at det i:

«... EU- og EØS-rettslig metode er det ordlyd, kontekst og formål som er de sentrale tolkningsfaktorene. Samtidig skal man være forsiktig med å tillegge etterarbeider selvstendig rettskildemessig vekt».

Formuleringen kommer etter flere avsnitt hvor departementet har gjennomgått tolkningsuttalelser fra Kommisjonen som klart indikerer at også lønnsnivå er en del av Kabotasjeforordningens art. 3.

Det er riktignok positivt å se siste avsnitt på side 58 som legger til grunn at spørsmålet må «*betraktes som uavklart fram til det foreligger en avklarende dom fra EU-domstolen eller EFTA-domstolen*». Det samme gjentas avslutningsvis under punkt 5.3.8. Departementets konklusjon er allikevel at det vil være anledning til å regulere lønns- og arbeidsvilkår, og at Kabotasjedirektivet ikke forhindrer dette. Vi mener det ikke er grunnlag for å trekke en slik konklusjon.



Uavhengig av hvilken konklusjon departementet skulle legge til grunn, vil lovforslaget innebære en restriksjon på prinsippet om fri bevegelighet. Det er vanskelig å se at å «beskytte» utenlandske sjøfolk mot angivelige «uakseptable lave lønninger» kan forsvare en slik restriksjon. Nordisk er kjent med at departementet har mottatt en betenkning fra professor Erling Hjelmeng hvor professor Hjelmeng er svært kritisk til begrunnelsen som benyttes i høringsnotatet på dette spørsmålet. Nordisk slutter seg til det professor Hjelmeng skriver i punkt 5.4 i sitt notat.

Til lovttekstforslagets § 3 (g)

I departementets forslag er «skip» definert som ethvert skip som er registrert i NOR, NIS eller «et skipsregister utenfor Norge». Det fremgår ikke av forslaget om departementet har tatt hensyn til at adgangen til å registrere et skip kan variere fra register til register, noe og at dette kan medføre at skip av lik størrelse men registrert i forskjellige registre kan falle henholdsvis innenfor og utenfor reglene. Dette er en svakhet ved lovforslaget, og kan føre til at det oppleves tilfeldig om loven får anvendelse på det enkelte skip.

Til § 6

Anvendelsesområdet til § 6 er etter vårt syn svært utfordrende å bruke. Utgangspunktet etter lovforslagets tredje ledd er at loven får anvendelse «... kun dersom over halvparten av seilassen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann...». Dette vil kunne skape incentiver for omgåelse, eller til å legge opp seilassen på en måte hvor man kommer under denne grensen. I verste fall kan en slik seilas være en form for omvei, der drivstofforbruket øker med økte utslipp som resultat. Forslaget til regulering muliggjør enkelt omgåelse av kravet til norske lønns- og arbeidsvilkår ved å seile utenfor territorialfarvannet i en tilstrekkelig lang periode. I samme retning kan det ikke utelukkes at dette vil føre til en reduksjon av internasjonal cruisevirksomhet i norske farvann, noe departementet selv kommenterer på side 109 i høringsnotatet.

Håndheving av denne bestemmelsen vil også være utfordrende, og vil nødvendigvis bære preg av «millimeterrettferdighet». Vi mener dette ikke er en hensiktsmessig regulering.

Til § 8

Tilknytningskravet som foreslås benyttet i § 8 fremstår etter vårt syn som uegnet. Anvendelsesområdet er knyttet til om skipet *befinner seg* i norsk økonomisk sone eller på norsk sokkel i *minst 30 dager*, eller mer enn tre måneder i løpet av en tolv måneders periode.

Slik vi ser det vil innføringen av regelverket medføre en risiko for at en betydelig del av den norske offshoreflåten vil flytte sine baser ut av landet for å kunne beholde konkurranseevnen mot de utenlandsk baserte konkurrentene. Dette gjelder særlig de skipene som opererer i spot- og periodemarkedet, som i perioder av ulik lengde kan ligge i havn i påvente av neste oppdrag. Det vil da gjerne være perioden hvor skipene venter på neste oppdrag som vil definere om tilknytningskravet er oppfylt eller ikke, og i mindre grad selve perioden hvor skipet utfører oppdrag



for rettighetshaver eller operatør på feltet. Det er etter vårt syn sannsynlig at rederiene her da heller vil velge å la skipene ligge i for eksempel Aberdeen i disse periodene, i stedet for Stavanger, Haugesund eller Bergen som alle er aktuelle steder å la skip vente pr. i dag. Avstanden mellom disse stedene og Aberdeen eller en annen havn i Nordsjøbassenget er små. Dersom skip skulle velge å ligge andre steder i perioder hvor det ikke utføres arbeid, vil dette sannsynligvis også ha innvirkning på leverandørindustrien som lever av å yte service og tjenester nettopp til disse skipene.

Forslaget lider videre av en vesentlig svakhet med hensyn til eventuell kontroll og oppfølging. I en rekke tilfeller vil det eneste grunnlaget for kontroll være rettighetshaverens generelle påseplikt, da en rekke skip som kan tenkes omfattet av ordningen aldri vil anløpe norske havner. Dette illustrerer at tilknytningskriteriet i mange tilfeller er hult, og at forslaget er lite egnet for gjennomføring.

Forslaget innebærer følgelig en risiko for en generell svekkelse av den norske offshore- og leverandørnæringen.

Til § 11

Nordisk er kritisk til at det skal etableres en form for *inspeksjonsrett om bord* på fartøy i forbindelse med anløp i norske havner, og videre at denne inspeksjonsretten skal ligge hos fagforeningene.

Havnestaten har allerede en rett til å inspisere skip i tråd med Havnestatskontrolldirektivet som er gjennomført i norsk rett. En sentral del av formålet med direktivet er, blant annet under art. 1 a) å:

«øke overholdelsen av internasjonalt regelverk og relevant felleskapsregelverk for sjøsikkerhet, sjøfartssikkerhet og vern av havmiljøet, og for leve- og arbeidsvilkår om bord på fartøyer som seiler under alle staters flag».

I tillegg til denne inspeksjonsretten, foreligger en rett til å inngi bekymringsmeldinger etter § 22 i Forskrift om havnestatskontroll, og § 23 i samme forskrift gir mannskap som arbeider om bord på laste- eller passasjerskip rett til å klage på manglende oppfyllelse av krav i «Den internasjonale konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (Maritime Labour Convention) («MLC»)). Det er derfor vanskelig å se hvorfor det skal være nødvendig å gi en av partene i en potensiell konflikt muligheten til å inspisere et skip, noe som i ytterste konsekvens vil kunne føre til forsinkelser for skipet.

Nordisk bemerker at kostnadene som kan oppstå ved eventuelle forsinkelser for skip vil kunne være store, både for eieren av skipet og for en eventuell befrakter (kunde). I korte trekk kan man si at enhver time har en kostnad i en befraktningsavtale, og dersom fagforeningene skulle forsinket skipets laste- eller losseoperasjoner vil dette kunne ha en vesentlig økonomisk konsekvens. Det samme vil kunne være tilfellet for situasjoner hvor skipet går av kontrakt i det skipet er ferdig utlosset i Norge, og for eksempel skal seile til neste sted for levering til en ny befrakter. Dersom skipet skulle bli forsinket og ikke rekke leveringsfristen i den neste kontrakten vil dette kunne ha



dramatiske konsekvenser for rederiet. At fagforeningene i et tilfelle der de forsinket skipet unødig vil kunne bli eksponert for et betydelig erstatningsansvar synes ikke å være drøftet av departementet.

Det er videre uklart hva som eventuelt skal kunne avdekkes gjennom en slik inspeksjon. Lovforslagets § 4 definerer begrepet «norske lønns- og arbeidsvilkår» som «bestemmelser om lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg...». På tross av dette gis fagforeningene rett til å undersøke «... arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstiden og lønns slipper for de som arbeider om bord», en rett som potensielt går vesentlig lengre enn bare det å avdekke spørsmålet om hvorvidt lønnsvilkårene er oppfylt. Ofte vil utenlandske sjøfolk også stå på skipene i lengre perioder enn det som for eksempel er vanlig i norske farvann og på norsk sokkel. Høringsforslaget drøfter ikke hvordan man eventuelt skal hensynta dette når slik vilkår vurderes opp mot «norske lønns- og arbeidsvilkår».

Å kreve fremlagt lønns slipper når et skip er i norsk havn vil også i mange tilfeller ikke være egnet til å avdekke om kravene overholdes. Lønnen utbetales ofte på etterskudd, og for skip som da anløper norske havner vil det gjerne ikke fremgå av de aktuelle lønns slippene hvilken lønn de eventuelt har mottatt for arbeid som omfattes av loven.

Oppsummert synes det her å innføres en utstrakt inspeksjonsrett som er (i) uklart definert, (ii) uegnet for å oppfylle formålet i lovforslaget og (iii) innebærer en risiko for misbruk av inspeksjonsrett som kan medføre disputer med tilhørende potensielt erstatningsansvar for fagforeningene. Inspeksjonsretten bør derfor fjernes fra lovforslaget.

3. Avslutning

Som fremgår over er Nordisk kritisk til lovforslaget som er sendt ut på høring. Forslaget bærer preg av å ønske å beskytte sjøfolk mot en fare som ikke finnes. Vi mener at lovforslaget ikke er egnet til å realisere det formålet som søkes oppnådd, og at gjennomføringen kan representere en trussel mot den norske maritime næringen. Av disse grunnene bør forslaget ikke fremmes.

Med vennlig hilsen

Nordisk Skipsrederforening

Ola Granhus Mediås
Advokat