

Oslo, 10. juni 2024

Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre havnenes betydning, utvikling og konkurranseevne.

Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen Samfunnsbedriftene som organiserer over 595 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært med kommunalt eierskap.

FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det Samfunnsbedriftene arbeider med og står for.

Til

Nærings- og fiskeridepartementet

postmottak@nfd.dep.no

Deres ref: 22/4241

Forslag til lov om norske lønnsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel – endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivning innen skipsfart.

Norske Havner viser utsendt forslag på høring fra Nærings- og fiskeridepartementet datert 1. mai 2024 med høringsfrist 12. juni 2024.

Norske Havner er generelt positive til at skipsfarten har et høyt fokus på arbeidet med å bli mer bærekraftig. Dette gjelder bærekraft i vid forstand, inkludert økonomisk bærekraft. Sistnevnte er helt vesentlig for at næringen skal oppnå målsettingene både innen klima og miljø og sosial bærekraft.

Forslaget om norske lønnsvilkår gjelder for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som befinner seg i Norges indre farvann og territorialfarvann, i norsk økonomisk sone og på

norsk kontinentalsokkel. Lønnsvilkårene gjøres gjeldende for skip i kystfart, skip i cruisevirksomhet, skip som yter tjenester i norske farvann og for skip på norsk sokkel og i økonomisk sone. Fiske- og fangstfartøy er ikke omfattet av forslaget som er sendt på høring.

Forholdet til internasjonalt regelverk og EØS

Høringsnotatet er omfattende og om lag halvparten av sidene omhandler forholdet til det internasjonale regelverk innen skipsfarten. Det er naturlig, i og med at skipsfarten er en internasjonal næring.

Norske Havner mener at dette i seg selv viser at Norge bør arbeide internasjonalt for likeverdige vilkår og likeverdige forutsetninger innen skipsfarten (level playing field). Vi er skeptiske til nasjonale og regionale særvilkår for en internasjonal bransje som skipsfarten. De fleste rederiene som operer har tariffavtaler og følger gjeldende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Konkurransesvridningen kan bli stor, og kostnader knyttet til å vedlikeholde og føre tilsyn mm, kan bli omfattende og uoversiktlige. Norge som en stor skipsnasjon bør etterstrebe et felles regelverk, og har vi har vist at vi kan gå foran i internasjonal sammenheng. Vi har i det følgende valgt å låne et avsnitt fra Norges rederiforbund i forbindelse med deres tidligere høringsuttalelse om samme tema, som Norske Havner støtter fullt ut:

«Utenlandske sjøfolk er omfattet av tariffavtaler med norske og utenlandske fagforeninger i tråd med de prinsipper som gjelder internasjonalt for inngåelse av slike avtaler, herunder flere ILO-konvensjoner. Det er ikke urettferdig og uanstendig at disse avtalene skal legges til grunn. Avtalene er folkerettslig beskyttet mot overstyring fra nasjonale myndigheter og må derfor respekteres av Norge. Høringsnotatet mangler en klar problembeskrivelse som forklarer hvorfor utenlandske sjøfolk på utenlandske skip ikke skal kunne lønnes i samsvar med gjeldende tariffavtaler inngått med norske og utenlandske fagforeninger i de begrensede periodene hvor skipene seiler i norsk farvann og på norsk sokkel. Det problematiseres ikke hvilke hensyn som rettferdiggjør at myndighetene gjennom lov skal overstyre tariffavtaler og dermed gripe inn i partsautonomien. Vi kjenner ikke til noe annet område hvor myndighetene har valgt å overstyre lønnsdannelsen på en slik måte.»

Vi mener det er på sin plass å minne på at de utenlandske sjøfolkene som er bosatt i lavkostland utenfor Europa ikke har bo- og levekostnader som i høykostlandet Norge. Samtidig så har disse sjøfolkene som regel langt høyere lønn gjennom ovenfornevnte tariffavtaler enn det de ville hatt som sjøfolk i sine hjemland.

Selv om en i notatet «tviler seg frem» til at det foreslåtte forslaget vil kunne stå seg i forhold til det internasjonale regelverket og EØS, kan ikke Norske Havner se av notatet at forslaget er

fremlagt for ESA. ESA er en viktig premissgiver for innholdet i store deler av saken, og det er derfor en stor svakhet ved høringen at ESA ikke fått tatt stilling til hvilke konsekvenser et slikt lovforslag vil kunne ha eksempelvis for tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

Tilskuddsordningen er slik innrettet at det er god grunn til å tro at den kan bli kraftig svekket med dette forslaget. Det vil kunne svekke godstrafikken langs kysten. Vi minner om at 50 prosent av innenriks godstrafikk går med skip og 90 prosent av import og eksport går med skip.

Vi mener også at det er tvilsomt om forslaget står seg i forhold til EØS-avtalen.

Konsekvenser for skipsfarten, norsk sokkel mm

Norske Havner viser til §§ 5,7 og 8. Når det gjelder skip i kystfart, er vårt inntrykk at mesteparten allerede er på NOR/NIS flagg. Vi er litt bekymret for at forslaget vil kunne ha konsekvenser for tilskuddsordningen, jf. ovenfor. Paradoksalt nok kan konsekvensen bli at en ikke fremmer rekrutteringen av norske sjøfolk.

Norske Havner har forstått det slik at det er en stor mangle på norske sjøfolk (navigatører). Skal en styrke rekrutteringen er det nok helt andre tiltak som bør vurderes.

Norske Havner ser at forslaget også kan ramme godstransport til sjøs og vil kunne bidra til en ytterligere svekkelse av sjøtransportens konkurranseevne mot tungtransport på vei. Dette vil dermed være stikk i strid med de overordnede transportpolitiske målsetningene til staten. Vi ber departementet være oppmerksom på denne utilsiktede konsekvensen.

Konsekvenser for cruiseskipene

Når det gjelder cruise spesielt, mener Norske Havner at lovforslaget kan omgås ved at cruiserederiene endrer seilingsmønstre og/eller ved at de lar ansatte seile med høyere lønn i den perioden de er i Norge. 50% regelen vil nok innebære størst konsekvenser for de rederiene som seiler langs norskekysten fra Bergen/Ålesund og nordover. Et skip med snuhavn f.eks. i Hamburg med destinasjon til f.eks. Oslo vil ikke ha nevneverdige problemer med å tilbringe 50% av seilingstiden sin utenfor norske farvann. Noe helt annet vil gjelde for den landbaserte turistnæringen. Det er derfor grunn til å tro at dette vil ramme særsilt de destinasjonen som ligger lengst nord og avses til. Dette er en viktig næring som skaper helårsarbeidsplasser og som slik også bidrar til å opprettholde befolkningen i hele landet. Noe som ikke minst er viktig i beredskapssammenheng.

Konsekvenser for næringslivet (verdiskapning)

Norske Havner kan ikke se at konsekvensene for næringslivet og lokalsamfunnene langs kysten er ivarettatt i dette høringsnotatet. Det er oppsiktsvekkende, da det sannsynligvis her konsekvensene av forslaget om norske lønnsvilkår vil ha størst betydning. Passasjertrafikken (cruise) har store ringvirkninger for bedrifter som er avhengig av turistnæringen. Det er en

kjennsgjæring at reiselivet i en rekke bygder og byer langs kysten derimot er helt avhengig av cruiseturister. En rekke aktører vil kunne oppleve at grunnlaget for virksomheten blir borte på kort tid, og at arbeidsplasser i mange kystsamfunn går tapt. Dette er spesielt gjeldende jo lenger nord i landet en kommer. En slik utvikling vil være i strid med regjeringens målsetning om å skape arbeidsplasser og øke andelen av verdiskapningen i landet. En stor del av norsk turistnæring er avhengig av cruisenæringen. I eksempelvis snuhavner øker det belegget på hotellene. Cruisereederiene er storforbrukere av norsk produserte varer, og i en rekke kystsamfunn skaper bedrifter opplevelser for tusenvis av tilreisende. Dette ble spesielt tydelig under pandemien, jf NOU 2023:10 «leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig fremtid».

En vil også kunne risikere økt trykk på destinasjoner hvor turisttrykket er veldig høyt allerede. Slik sett vil dette motvirke formålet om å spre trafikken utover året og til flere destinasjoner.

Konklusjon

Norske Havner er spørrende til hvilket problem dette lovforslaget er ment å løse, da utenlandske sjøfolk i norske farvann allerede er omfattet av tariffavtaler med norske og utenlandske fagforeninger i tråd med de prinsipper som gjelder internasjonalt for inngåelse av slike avtaler, herunder flere ILO-konvensjoner. Videre så er det ingen reell arbeidsledighet blant norske sjøfolk. Tvert imot er det krevende å rekruttere nok (norske) sjøfolk.

Norske Havner mener derfor at de foreslåtte endringene i allmenngjøringen og sektorlovgivningen med hensyn til skipsfart ikke kan vedtas. Begrunnelsen er at regjeringen i forslaget ikke har vurdert hvilke konsekvenser forslaget får for landbaserte næringer, og da i særdeleshet turistnæringen. Videre mener vi at saken burde vært forelagt ESA for vurdering. Sistnevnte mener vi er viktig også for å ikke uthule ordningen med tilskudd for sysselsetting av sjøfolk. Konsekvensene overfor godstransport og persontransport på sjø, lokalt næringsliv langs kysten, tilskuddsordningen, ESA/EØS må utredes betydelige bedre.

Med vennlig hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør (sign)

Arnt-Einar Litsheim
Fagdirektør (sign)