

Hagland Shipping AS  
Smedasundet 97  
5501 Haugeusnd

Nærings- og Fiskeridepartementet  
Sendt til [postmottak@nfd.dep.no](mailto:postmottak@nfd.dep.no)

Kopi: Utenriksdepartementet [post@mfa.no](mailto:post@mfa.no)

Haugesund, 31.august 2022

**Høringssvar til:  
Forslag om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel.**

**Kort om Hagland Shippings virksomhet**

Hagland Shipping er et norsk rederi basert i Haugesund som opererer en flåte på 13 selvlossende bulkskip i nordeuropeisk fart. Rederiet har bestilt 3 batterihybrid nybygg som vil bli satt i fart i 2022-2023. Skipene er på 3.700 til 4860 DWT og frakter årlig ca. 4.4 mill. tonn last i form av tømmer, steinprodukter, korn, gjødning m.m. Ca. 80 % av transportene er import eller eksport på Norge eller ren utenriksfart mens 20 % er innenrikslaster som gjøres i kombinasjon med laster inn og ut av landet. Skipene er bemannet med norske og nordiske kapteiner, norske lærlinger og noen gravemaskinoperatører og for øvrig utenlandske sjøfolk fra Øst-Europa og Filippinene.

**Sammendrag**

Lovforslaget er den største trusselen mot norske sjøfolk og norske rederier siden 2. verdenskrig. Lovforslaget er basert på manglende innsikt i de faktiske forhold både for de berørte norske sjøfolkene og for de nærskipfartsrederiene som opererer i norsk farvann kombinert med utenriksfart.

Konsekvensanalyse er ikke gjennomført. Med en slik gjennomgripende endring i rammebetingelsene for norsk nærskipfart er det meget alvorlig og uansvarlig å foreslå et lovforslag uten at en grundig analyse av konsekvensene er gjennomført.

Lovforslaget bommer fullstendig på målet som er å beskytte arbeidstakerne og styrke rekruttering og sysselsetting av norske sjøfolk. Lovforslaget vil tvert imot føre til færre norske sjøfolk i denne del av nærskipfarten og vil alvorlig svekke de norske rederienes konkurranseevne.

Lovforslaget går på tvers av Holmefjordutvalgets anbefaling om at skip på kysten i internasjonal fart må ha en generell adgang til å ta enkelte laster mellom norske havner. Regjeringen viser her en forakt for og manglende vilje til å lytte til de berørte partene, men har ensidig kun hensyntatt synspunkter fra sjømannsorganisasjonene.

Konsekvensene av lovforslaget er katastrofale for de berørte rederiene og vil føre til en svekkelse av norsk nærskipfart. Det vil gi økte transport kostnader for alle næringer som er avhengig av sjøtransport og dermed svekke konkurranseevnen til norsk industri, anleggsvirksomhet, landbruk og skogbruk. Det vil medføre en stans i skipsfartenes evne til grønn omstilling og gi betydelig økte utslipp av klima og miljø gasser. Overføring av gods fra veg til sjø vil bli reversert og det vil innebære langt mer tungtransport på norske veier.

Lovforslaget antas å være i strid med EØS-lovgivning, og det vil derfor være sannsynlig at skip med EU-flagg må unntas. I så fall vil norske rederier måtte flagge ut av NIS og gå over til EU-flagg.

Det er ca. 40.000 anløp av utenlandske skip i norske havner årlig. I praksis er det ikke mulig å kontrollere og sanksjonere så mange skip og rederier. Det innebærer at det er kun vil være de norske rederiene som vil betale norske lønninger til utenlandske sjøfolk. Dette vil være sterkt konkurransevridende og utenlandske rederier vil over tid fullstendig overta norsk innenriksfart.

## **Nærmere om konsekvensene for Hagland Shippings rederivirksomhet**

### **Innledning og bakgrunn**

Hagland Shipping er et nærskipfartsrederi og operer en flåte på 13 skip hvorav 6 er eid og 8 innleid på TC. Flåten består av selvlossende bulkskip på 3700-4.860 DWT og opererer hovedsakelig i NE fart. Reisene er delvis innenriks (fart mellom 2 eller flere norske havner) med ca. 20% av seilingstid, import og eksport inn og ut av Norge (mao i norsk territorialfarvann) ca. 30% og øvrig ca. 50% ren utenriksfart. Flåten er bemannet med 25 norske kapteiner, 5 norske/skandinaviske matroser og ca. 200 utenlandske sjøfolk fra Øst-Europa og Filippinene. Merkostnaden med å ha full norsk bemanning eller utenlandsk besetning på norske lønsvilkår er anslagsvis NOK 11,7 mill. pr skip pr år eller NOK 30.000 pr dag pr skip. For hele vår flåte en økning på NOK 173 mill. pr år.

Innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann vil ha store negative konsekvenser for rederienes konkurranseevne i form av stor kostnadsøkning, og vil medføre en radikal nedgang i sysselsetting av norske sjøfolk i nærskipfarten. Samlet vil dette ha en katastrofal effekt på vår virksomhet og for det meste av norskdrevet nærskipfart fordi vi vil få en stor konkurranseulempetift. utenlandske rederier. Det vil over tid medføre en forvitring og avvikling av vår type nærskipfart under norsk flagg og drift og overlate markedet til utenlandske rederier. Det vil medføre en betydelig konkurranseforverring mot landtransport og overføre store mengder gods fra sjø til veg med betydelig økt forurensing.

Lovforslaget som regjeringen har sendt ut på høring krever norske lønns- og arbeidsvilkår på norske og utenlandske skip som tidvis opererer i norsk farvann.

Dette kravet vil som nevnt medføre en kostnadsøkning på rundt 30.000 kroner dagen for skip i vår flåte som har en gjennomsnittlig inntjening rundt 55.000 kroner dagen. Vi mister antagelig muligheten til å gå innenriks. Denne trafikken representerer 20 prosent av inntektsgrunnlaget vårt. Det er fare for at rederier kan gå overende dersom lovforslaget blir vedtatt. Det vil bety færre norske sjøfolk.

Vi vil understreke at økte kostnader vil presse marginene for oppdragsgivere (vareeierne) langs norskekysten som allerede er under press på grunn av høye utgifter til logistikk.

Vi er avhengig av å kunne gi norsk industri god logistikk til konkurransedyktig pris. En så kraftig prisøkning kan bety at de ikke lenger kan drive lønnsomt, eller at de velger å bruke veitransport i stedet for å frakte sjøveien. Vi har varslet våre transport kunder om at lovforslaget vil innebære en frakt økning på 30-50% både på innenriksfart og på import og eksport. De er mildest talt skrekkslagne over å få en slik kostnadsøkning nå.

### **Økonomiske konsekvenser av forslaget.**

Dersom sjøtransporten blir pålagt å betale norske lønninger for hele besetningen vil kostnadene øke med NOK 30.000 pr dag og NOK 173 mill. for flåten pr år. For innenriksfarten vil kostnadsøkningen bli NOK 86,5 mill. pr. år. For å kompensere for kostnadsøkningen ville vi måtte øke inntekten fra NOK 350 mill. til 436,5 mill. på samme flåte. Det er totalt urealistisk. Det er kanskje mulig å velte deler av kostnadsøkningen over på våre kunder i industri, skogbruk og øvrig næringsvirksomhet. Men det er mest realistisk at rederiene må dekke mesteparten av kostnadsøkningen selv. Nærskipsfarten er preget av marginal lønnsomhet i dag, og vil være totalt ute av stand til å bære en slik kostnadsøkning. Konsekvensen vil raskt bli konkurser og avvikling av norsk nærskipsfart. Den fornyelse av flåten som skulle gi et grønt skifte vil få en bråstopp. Landtransport vil overta en betydelig del av sjøtransporten med økte utslipp av miljøgasser som følge. Norsk industri og næringsvirksomhet er i stor grad lokalisert langs kysten og langt fra markedene. Mange av bedriftene sliter allerede med store logistikk kostnader. Innføring av forslaget vil gi betydelig økte transportkostnader for industrien, i størrelsesorden ca. 30-50% og må forventes å medføre nedgang i aktivitet og investering. Igjen vil dette gå ut over sysselsettingen i norsk kystbasert industri og næringsvirksomhet.

### **Miljøeffekt**

Miljøperspektivet rammes negativt på flere måter av lovforslaget. Vi går 20 prosent med innenrikslaster. For å få regnstykket til å gå opp er 60% kombinasjoner av varetransport inn og ut av landet. Vi laster og lossere ikke nødvendigvis i samme havn. Ved å ta en innenriksreise i kombinasjon med en reise inn og ut av landet, minimerer vi ballast. Uten oppdragene innenriks vil det kreve mer bruk av ballast og gi høyere utslipp totalt.

### **«Sosial dumping og uanstendige arbeidsforhold»**

Påstander om sosial dumping og uanstendige arbeidsvilkår i norsk innenriksfart anføres som en hovedbegrunnelse for lovforslaget. For norske rederier som driver seriøst er det trist å bli møtt med slike utsagn.

Det er direkte opprørende at regjeringen benytter usaklige påstander om at norske rederier generelt driver useriøst med uanstendig lønn og sosial dumping. Internasjonale tariffavtaler, som er medforhandlet og undertegnet også av Sjømannsforbundet, bestemmer lønns- og arbeidsvilkår om bord. Tariffavtalene tar hensyn til levekostnadene i landene hvor sjøfolkene bor. US 2000 dollar er månedslønn som gir anstendig levestandard for eksempel på Filippinene.

### **Holmfjordutvalgets forslag**

Det er meget oppsiktsvekkende at lovforslaget ikke tar hensyn til anbefalingene fra Holmfjord-utvalget, som var et bredt partssammensatt maritimt utvalg med både arbeidstakere og -givere, og myndigheter som Sjøfartsdirektoratet. Utvalget konkluderte med at skip på kysten i internasjonal fart også må ha adgang til å ta enkelte laster mellom norske havner. Lovforslaget er utarbeidet uten medvirkning fra arbeidsgiversiden og setter en strek over resultatet av det tverrfaglige samarbeidet i Holmfjord-utvalget som nettopp forsto og hensyntok de spesielle utfordringene som gjelder rederivirksomhet med kombinert innenriks- og utenriksfart.

### **Kontroll og sanksjoner**

Vi har aldri hørt om andre land med tilsvarende lovverk som det forslaget som er ute på høring i Norge. Oss bekjent har ingen land i verden innført tilsvarende lov. Hvis vi som seiler internasjonalt skal justere lønningene hver gang en territorial grense passerer vil det bli fullstendig kaos.

Forslaget skal i prinsippet omfatte alle skip i norsk farvann. I praksis tror vi det i realiteten ikke vil være mulig å kontrollere, beregne og innkassere eller påse at besetningen om bord i utenlandske fartøyer vil motta og beholde de norske hyrene. Hvordan kan norske myndigheter følge opp et slikt krav mot f.eks. et russisk rederi? Et eksempel her er den særnorske NOx-avgiften. Alle skip i norsk farvann skal betale NOx-avgift på utslipp mellom norske havner. Norske myndigheter har ikke engang prøvd å få inn denne avgiften fra utenlandske skip og rederier, men unntak av noen få rederier som går i regulær fart i norsk farvann. I praksis er det kun norske skip som betaler NOx-avgift. Krav om norske lønninger vil på samme måte bety at det vil bare være rederier i Norge som faktisk kommer til å betale norske hyrer til hele mannskapet. Norske rederier vil dermed bli helt ute av stand til å konkurrere med utenlandske rederier og etter hvert måtte avvikle driften.

### **Effekt for sysselsetting av norske sjøfolk**

Hensikten med krav om norske lønninger i norsk farvann er at det skal styrke og øke sysselsettingen av norske sjøfolk i nærskipfarten. I realiteten vil forslaget få helt motsatt effekt. Det er helt umulig å konkurrere med norske lønninger mot utenlandske rederier som har NOK 11 mill. i lavere mannskapskostnader. Dette gjelder både i fart på Norge, men i særdeleshet i europeisk fart. Det vil være totalt umulig å seile med

full norsk besetning. For vårt rederi vil det ikke bli ansatt en eneste ekstra norsk sjømann som følge av forslaget. De ekstra hyreutgiftene til utenlandske sjøfolk vil fungere som en ren eksport av lønninger til Polen og Filippinene. Vi vil tvert imot måtte gå til drastiske tiltak for å redusere våre kostnader, og det vil innebære å gå over til ren utenlandsk besetning. Mao vil sysselsettingseffekten bli at vi må si opp 25 norske kapteiner og 5 matroser og flagge ut av NIS.

### **Ny grønn tonnasje**

Hagland har nettopp gjennomført sjøsetting av sitt første nybygg av en serie på 3 batterihybrid bulkskip.

Vi investerer 450 millioner kroner i grønn tonnasje som vil gi reduksjon i utslippet av NOx med 90-95%, og en reduksjon av CO2-utslipp inntil 40%. Denne investeringen gjorde vi i forvisning om at norske rammevilkår skulle være stabile. Med det nye lovforslaget som bakteppe ville vi ikke vært i stand til å ta den risikoen.

### **Nettolønnsordningen**


For å sikre sysselsettingen av norske sjøfolk må vi i stedet for dette lovforslaget, heller sette fokus på nettolønnsordningen.

Hvis nærskipfarten får en like god refusjonsordning av skatter og avgifter som offshorefartøy og innenriksflåten, vil det være et mer effektivt virkemiddel for å sikre norske sjøfolk og samtidig ivareta konkurranseevnen vår internasjonalt.

### **Konklusjon**

For vår rederivirksomhet vil innføring av krav om norske lønninger i norsk farvann være katastrofalt og medføre en styrt avvikling av hele virksomheten eller flytte den ut av landet. Våre norske sjøfolk vil miste arbeidsplassene. Norsk industri vil tape konkurransekraft og føre til nedgang i sysselsetting. Gods vil bli overført fra sjø til land og medføre økt vegtrafikk og økte utslipp av miljøgasser. Det er helt avgjørende for oss at forslaget blir avvist. I det minste må det gjennomføres en grundig konsekvensanalyse som vil få frem det nødvendige faktagrunnlag for et slikt lovforslag gjennomføres.

Med hilsen  
Hagland Shipping AS



Knut Wendelbo Aanensen