

Nærings- Og Fiskeridepartementet

Dato: 31.08.2022

Postboks 8090 Dep

Dokumentnummer: 22/8840-1

0032 Oslo

Deres referanse:

Saksbehandler: Åse Narrevik Waage

Høring lønnskrav i maritim næring

Høringssvaret sendes med forbehold om godkjenning i formannskapet i Haugesund kommune den 14. september 2022.

Haugesund kommune har en stor del av næringslivet knyttet til skipsnæringen eller den maritime sektor. Med Kystverkkontor og Sjøfartsdirektoratet i byen i tillegg, kalles vi gjerne den Maritime Hovedstad.

Siste året har rederiene i byen stått for mer enn 60% av alle skipsnybygg. Det har vært innen bøyelastere, LNG-transport, Bulk og Offshore Vindfartøy.

Sysselsetningen innen rederi og verft har tatt seg opp igjen etter en liten dipp etter oljekrisen i 2014-2017, der rederinæringen nå er på topp.

Både rederiene og verftene er i full gang med den grønne omstillingen, og vår hjørnestensbedrift, Aibel, vil i år ha mer arbeid innen fornybar (vind) enn tradisjonell olje-gass-produksjon. Samme utviklingen ser vi i rederinæringen ved at mange av skipene som kontraheres langs kysten og offshore, planlegges for hybrid eller o-utslipp (hydrogen).

Samtidig har vi bygget opp en næring på land, som er knyttet til cruise-trafikk. Vi ser at omsetningsnedgangen i sentrum har stoppet opp, og sentrums-butikkene øker sysselsettingen pga cruise-turistenes handlingsmønster. Dette er noe vi har arbeidet hardt for, da sentrumshandelen slet med røde tall for bare 10 år siden.

Vi er meget fornøyd med at regjeringen har lykket med å oppnå lav ledighet, noe vi i Haugesund også har arbeidet mye for. Grunnen er at vi tradisjonelt har ligget svært høyt i forhold til Rogaland som helhet.

Videre er vi glad for at vi har en regjering som setter den norske modellen høyt på dagsordenen, da vi opplever at dette hindrer polarisering i landet vårt i tillegg til at lønnsforskjellene ikke øker vesentlig.

Med denne bakgrunnen ønsker vi å komme med en høringsuttalelse til «Forslag om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel».

Vi er bekymret for konsekvensene av lovforslaget kan gi store negative konsekvenser for det som er bygget opp, og sysselsettingen i byen.

Først og fremst er vi bekymret for usikkerheten rundt konsekvensene av de forskjellige forholdene som høringsnotatet tar opp. Konsekvenser som vi ser er mere sannsynlige enn notatet uttrykker:

Under 4.4.2 sies det:

Gitt at det er lav arbeidsledighet i norsk økonomi og at nye sysselsatte i skipsfarten vil komme fra andre sektorer er det imidlertid ikke umiddelbart gitt at dette er positivt for den samlede verdiskapingen i norsk økonomi. Tilbudet av norske sjøfolk vil på kort- og mellomlang sikt ikke kunne være stort nok til å dekke det totale behovet for sjøfolk i sjøtransporten. Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår som gir økt lønn for utenlandsk bosatt arbeidskraft vil derfor kunne medføre en overføring fra norske husholdninger og bedrifter til utlandet, gjennom økte kostnader og priser.

For øyeblikket er det svært lav arbeidsledighet i landet, og vi vet at det er mangel på sjøfolk, gitt utfordringene i sommer i fergetrafikken.

Dermed er vi enige med departementet at det er svært sannsynlig at pengestrømmen vil gå fra norske husholdninger og bedrifter til utlandet.

Timing for forslaget er med andre ord uheldig.

Videre heter det:

Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne bety økte kostnader og redusert lønnsomhet og investeringsvilje for rederier med skip som i dag har sjøfolk ansatt på et lavere lønnsnivå. Avhengig av hvordan et krav innrettes kan det skje en mulig konkurransevridning til fordel for europeisk nærskipfart og logistikk-kjeder som opererer fra utlandet. Også norske rederier kan tilpasse seg dette og legge om sine seilingsmønstre til å seile fra europeiske havner til norske, fremfor mellom norske havner.

En relativ kostnadsøkning i forhold til andre transportformer, for eksempel vei eller bane, vil videre kunne føre til redusert etterspørsel etter og bruk av sjøtransport. I den grad tiltaket medfører at det overføres gods fra sjø til veitransport, vil det igjen kunne bety økt miljøbelastning, støy, kø og kapasitetsproblemer.

Ut fra tidligere erfaring, er det svært sannsynlig at våre rederier tilpasser seg og seiler mer fra utenlandske havner. Det vil i så fall gå ut over norske havner, slik departementet antyder.

Det andre momentet, som vi er svært opptatt av, er overgangen av frakt fra vei til kjø. Som eneste havn i landet, har vår Karmsund Havn greid å øke transporten på sjø. I et miljøperspektiv er det svært uheldig om denne utviklingen snur. Årsaken til lite transport på sjø, er at prisene på frakt til kontinentet har vært billigere på vei enn kjø.

Med økte priser på sjøtransport, må en forvente at dette fortsetter. Her er vi også enig med departementet.

I Haugesund har vi Sjøfartsdirektoratet. De har gjennom 16 år greid å bygge opp et direktorat som har stadig større innflytelse internasjonalt. Dette er også forsterket ved at flaggstaten Norge har vesentlig flere skip i skipsregistrene nå enn for få år siden. Det gir innflytelse internasjonalt blant annet i IMO.

Vi er redd for at forslagene kan føre til stor utflagging. I første omgang vil det nok ikke ha betydning for sysselsetningen, men på lengre sikt kan det få vesentlig betydning.

Tallene de siste årene er vanskelig å tolke. Det ble et oppsving i sysselsetningen i 2019 etter oljepriskrisen, men Covid i 2020 slo igjen ut på sysselsetningen. Det kan imidlertid se ut som økningen i antall skip i skipsregistrene, øker sysselsetningen noe, hvis en ser bort fra krisene. Dermed er det fare for at sysselsetningen går ned om skipsregistrene reduseres.

Vi er overrasket over at departementet ser bort fra Holmefjordutvalget sin innstilling, der mandatet var å styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetning og konkurransekraft. Utvalget var partssammensatt. De foreslår innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og at tilskuddsordningen styrkes. I tillegg anbefalt tilsvarende krav for offshore-fartøy på norsk sokkel.

Departementet går en inn for forslagene, men uten å ta hensyn til forutsetningene. Det var at forslagene ikke må være i strid med Norges internasjonale forpliktelser, forutsetningen om heving av tilskuddsordningen og unntaket for enkelte spesialskip og cruise.

Å ikke følge det partssammensatte utvalget kan oppfattes som at Den Norske Modellen settes delvis til side.

Til slutt er vi svært bekymret for cruise-trafikken. Haugesund har arbeidet for at cruiseturistene skal fordeles i hele regionen, og dette har skapt en økende opplevelsesturisme. Videre har vi lagt til rette for handel i sentrum når cruiseturistene kommer. Siden havnen ligger på vestsiden av en av by-øyene, sjenerer ikke skipene befolkningen. Det har ført til at turismen oppfattes som positiv.

Hvis krav om norske lønninger innføres på cruiseskipene om de er mer enn 50% i norske farvann under et cruise, vil det nesten helt sikkert redusere antall skip kraftig. Ikke først og fremst hos oss, da skipene kan veksle mellom britiske havner og norske, men nord for Trondheim vil de ikke kunne gjøre tilsvarende.

Uansett er vi redd for at antallet skip også hos oss vil reduseres vesentlig. Det er dessverre ingen tegn til eller sannsynlighet for at mannskapet vil gå over til norske lønninger etter den krevende pandemien. Også her er timingen uheldig.

Departementet skriver:

For cruise vil kravet kunne medføre en substansiell reduksjon i cruisetrafikken.

Dette er vi helt enige i.

Haugesund kommune støtter innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, slik Holmegjordutvalget går inn for med deres forutsetninger. Vi støtter også viktigheten av justering av tilskuddsordningen, slik at flere norske sjøfolk kan arbeide i utenriksflåten.

Vi er imidlertid svært bekymret over de mulig, og for oss sannsynlige konsekvensene av forslagene som foreligger utover Holmefjordutvalgets innstilling.

Haugesund, 31.08.22

Med hilsen

Arne-Christian Mohn
ordfører

Dokumentet er godkjent elektronisk.