



Suomen Varustamot  
Rederierna i Finland  
Finnish Shipowners' Association

Nærings- og fiskeridepartementet  
postmottak@nfd.dep.no  
kopia till post@mfa.no

## **REFERENS 22/4241-1**

Höringsvar till Forslag om lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel – høringsvar

Rederierna i Finland rf (RIF) representerar finska fartyg i utomlandstrafik. RIF tackar för möjligheten att få ta del i höring referens 22/4241-1.

Shipping är en global näring och produktionsenheten, fartyget, kan enkelt flyttas vart som helst. Grunden är alltid ändå flaggstaten och flaggstatens jurisdiktion. Det norska förslaget strider strikt mot detta principiella utgångsläge. Det norska förslaget bryter dessutom mot harmoniseringen inom EU samtidigt som det strider mot EU guidelines.

Förslaget åsidosätter flaggstatens och nationella kollektiva avtalens suveränitet.

### MLC konventionen

MLC konventionen reglerar arbetsvillkoren på fartygen och nationella lagstiftningen i Finland och Norge är harmoniserad så att MLC uppfylls till fullo. Det norska förslaget leder till att MLC och dess blue card förlorar sin status. Förslaget bryter mot MLC konventionen.

### Cabotage regler

EU cabotage förordningen reglerar cabotage trafik. Grunden är att flaggstatens regler tillämpas även i cabotage trafik och detta gäller tydligt också löne- och bemanningsvillkor. Norska lagförslaget skulle i praktiken göra det omöjligt för andra flaggors fartyg att idka cabotage-trafik i Norge. Norska förslaget strider mot EUs cabotage regler.

### Kollektiva avtal

Finska kollektiv avtal är allmänt bindande och innefattar väldigt stor variation när det gäller arbetstidsmodeller, arbetstimmar och därmed löner. Avtalen är byggda så att arbetsgivaren och arbetstagare kommer överens vilken arbetstidsmodell och vilken

lönetafell tillämpas. Arbetstimmarna i olika lönesmodeller varierar från 8-12 timmar per dag. Att jämföra löner inom det finska systemet har visat sig vara väldigt svårt. Norska lagförslaget har inte svar på hur man skulle jämföra lönerna. Vi anser att en jämförelse mellan olika länders kollektiva avtal och löner är omöjlig att göra tillförlitligt.

Finland har en lång tradition av kollektiva avtal. Avtalen som tillämpas i utrikes trafik är allmänt bindande. Lönenivån på finska avtal baserar sig på levnadskostnaderna i Finland. Finsk kostnadsnivå är en del lägre än den norska och därmed är även lönenivån i helhet något lägre. Vi vill påpeka att finska löner och finska villkoren inte kan påstås vara social dumping. Norska lagförslaget skulle nullifiera de finska kollektiva avtalen, gjorda i samarbete med de tre finska sjöfackförbunden och göra det ytterst oklart för både arbetsgivare och arbetstagare om vilka arbets- och lönevillkor som gäller.

### Nationella stöd för sjöfarten

Shippingens globala natur leder till att man alltid konkurrerar globalt. Olika stater har därmed varit tvungna att inom EU guidelines ge stöd för sjöfarten och den egna flaggan. Finska stödsystemet har som utgångspunkt att stödet kan ges ifall kollektiva avtalen som tillämpas är internationellt konkurrenskraftiga. Då stödsystemet fick sin nuvarande form sänktes till och med lönerna för att stödet kunde fås. De finska fartyg som nu trafikerar i Norge hotas att förlora nationella stöden ifall lönenivån tvingas höjas till norsk nivå.

### Integritetsskydd i arbetslivet

Lagen om integritetsskydd i arbetslivet (Finland 2004/759) och EU förordning 679/2016 reglerar detaljerat hur och av vem personlig information kan samlas och behandlas. Information ska samlas endast i fall det är motiverat och endast de personer som behöver behandla dylik information i arbete har rätt att behandla sådan information.

Enligt norska förslaget skulle en finsk arbetsgivare ha en skyldighet att ge sådan information åt en tredje part. I 11 § föreslås att Norska sjöfararunionens representant skulle ha rätt att få ta del i material som innehåller sådan personlig information som enligt finsk lag inte kan ges åt en tredje part. Arbetsavtalet innehåller väldigt mycket personlig information och identifieringsuppgifter så som kontaktuppgifter, socialskyddssignum, och information om familjeförhållanden, information om hälsotillstånd som anses vara känsligt information som ska behandlas med väldig omsorg. Arbetsavtalet kan därmed inte ges åt en tredje part utan att man bryter både emot den nationella lagen och EU förordningen (GDPR).

### Praktiska problem

Som tidigare nämnts är det svårt att jämföra olika lönenivåer. Finska systemet är byggt så att man får en viss grundlön och tilläggen som kommer på lönen har en stor roll. Semesterintjänningen varierar beroende på avtalet och därmed varierar antalet arbetsdagar per år. Därmed kan man endast efteråt jämföra månadsinkomst och i vissa fall kan man jämföra årsinkomst.

Sjöfararens lön betalas efteråt. Att visa ett lönekvitto i Norge bevisar då ingenting om den lönenivån som personen i fråga har just då i Norge utan den visar endast den lönen personen har fått någon gång tidigare. Lönekvitton finns inte heller ombord.

Enligt förslaget faller skyldigheten att betala norska löner i vissa situationer först efter att man varit i Norge ett visst antal resor. Lagförslaget skulle leda till det att man retroaktivt börjar korrigera lönerna så att de är på norsk nivå. Lagförslaget är komplicerat att följa upp och nästan omöjligt att kontrollera för externa parter. Det leder dessutom till att trafik på Norge blir oförutsägbar kostnadsintensiv och därmed ointressant för rederier som inte har ingående kunskaper om norska villkor. Det hämmar alltså konkurrensen dramatiskt.

### Lönenivån i Norden

Lönenivån i nordiska länder är klart högre än i många andra EU-länder. För att säkerställa det nordiska tonnage måste man vara konkurrenskraftig jämt mot andra länder. Alla nationella krav som kan göra nordiska flaggor mindre konkurrenskraftiga ska undvikas. Om förslaget går igenom kan det dessutom leda till att flera länder gå in för samma lösning. Det kan leda till att löner ska kontrolleras mot 4-5 olika kollektivavtal. Norska fartygs löner ska jämföras mot finska, svenska, engelska, franska etc. Det säger sig själv att situationen blir ohållbar.

Med beaktande av internationella och nationella konventioner, lagar och avtal och de praktiska problemen som ovan beskrivits utgår vi från att förslaget bör förfalla i sin helhet.

Åbo den 30 augusti 2022

Rederierna i Finland rf.



Maija Mattila

Jurismagister, Arbetsmarknadsdirektör

maija.mattila@shipowners.fi

+358 400 560 594