

Närings- og fiskeridepartementet

postmottak@nfd.dep.no

kopia till post@mfa.no

Hörings svar
REFERENS 22/4241-1

Stockholm 2022-08-31

Hörings svar från Svensk Sjöfart med anledning av förslaget til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har blivit uppmärksammas på den aktuella høringen och önskar i och med att de föreslagna reglerna kommer att påverka svenska fartyg som bedriver trafik mellan norska hamnar lämna följande hørings svar.

Svensk Sjöfart delar inledningsvis uppfattningen att det är angeläget att i Norge så väl som i den övriga internationella sjöfarten säkerställa ett anständigt arbetsliv, innefattande såväl anständiga löner, att skydda arbetstagarna och hindra social dumping. Det internationella arbetet inte minst inom ramen för ILO är en mycket viktig förutsättning för att åstadkomma detta inom ramen för den internationella sjöfarten. Svensk Sjöfart välkomnar därför det arbete som bedrivs inom ILO men också med stöd av Maritime Labour Convention. Enligt svensk rätt åligger det, i likhet med vad som gäller i Norge, arbetsmarknadens parter att gemensamt komma överens och teckna kollektivavtal för arbetstagare. Detta gäller även för arbetstagare som arbetar ombord på fartyg som för landets flagg. Svensk Sjöfart noterar att det föreslagna norska lagförslaget åsidosätter de svenska kollektivavtalen som parterna på den svenska arbetsmarknaden kommit överens om ska gälla vid arbete ombord på svenska fartyg, i stället ska norsk lag gälla ombord på svenska fartyg. Utöver att detta åsidosätter det som arbetsmarknadens parter kommit överens om, åsidosätter det också flaggstatens ansvar att svara för reglering ombord på det egna landets fartyg. I sammanhanget kan dessutom konstateras att Norge förefaller gå på en helt annan linje än staterna inom EU, där staterna tvärt emot vad som konstateras i

det nu aktuella förslaget ansåg att en minsta lönenivå inte bör fastställas inom EU, eftersom det bl.a. skulle inskränka möjligheten för arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer att sluta kollektivavtal.

I sammanhanget kan det dessutom konstateras att det i förslaget inte görs någon skillnad mellan de skilda förutsättningar som gäller i olika länder. Villkoren i Sverige bedöms således vara på samma nivå som alla andra länder, detta trots att arbetstagarernas villkor på arbetsmarknaden i de nordiska länderna väl reglerade och står under en statlig oberoende fungerande tillsyn. I internationella jämförelser framhålls de nordiska länderna dessutom ofta som förebilder och länder med lönenivåer som tillhör de högre i världen. Även om dessa lönenivåer skiljer sig åt mellan de nordiska länderna, så är det anmärkningsvärt att slutsatsen är att även svenska löner anses bidra till social dumping. Svensk Sjöfart vänder sig mot en sådan beskrivning. Bedömningen att detta utgör social dumping är dessutom särskilt anmärkningsvärd då Norge samtidigt tillåter avsevärt lägre lönenivåer ombord på fartyg registrerade i det egna NIS registret.

Utöver ovanstående finns dessutom praktiska problem att jämföra lön ombord på fartyg eftersom avtalen och villkoren skiljer sig åt till stora delar. Befintliga avtal tillsammans med nationell och internationell lagstiftning har utvecklats under många år och att det är svårt att direkt kunna jämföra det samlade värdet av olika ersättningar, i form av ex direkt lön, pensionsavsättningar, föräldraledighet, föräldralön, sjukersättningar, försäkringar, semester, faktisk arbetstid, m.m. Bortsett från de praktiska svårigheterna att få till en rättvis jämförelse riskerar denna ordning att missgynna flaggstater som har en mer utvecklad social trygghet. Detta är exempelvis erfarenheten från det australienska systemet, som i övrigt är tämligen lätt att administrera. Flaggstater med en mer utvecklad social trygghet genom ex. lagstadgade regler om sjukpenning, semester, pension, eller för den delen föräldraledighet riskerar därigenom att missgynnas vid jämförelsen mot de som enbart tillämpar en monetär ersättning.

Såvitt Svensk Sjöfart förstår skulle den modell som föreslås dessutom innebära att svenska arbetsgivare måste lämna ut personuppgifter som omfattas av GDPR regelverket till norska kontrollanter. Svensk Sjöfart förutsätter att ett sådant utlämnande kan ske på ett sådant sätt att uppgifter i så fall kan överlämnas utan att personuppgifterna hanteras i enlighet med GDPR.

Mellan Sverige och Norge finns sedan många år tillbaka en ömsesidig rätt att med fartyg som för det andra landets flagga bedriva inrikes- eller så kallad cabotagetrafik. Cabotage, så som den tillämpas i Sverige i enlighet med EU:s cabotageförordning, innebär denna att flaggstaten i enlighet med artikel 3 i förordningen är den som ansvarar för reglering med avseende på alla delar som avser bemanning ombord. Utgångspunkten är således en respekt för att den andra flaggstatens rätt att reglera såväl säkerhet och miljö som andra frågor ombord som till exempel arbetsmiljö och arbetsförhållanden. Rätten till cabotage är dessutom ömsesidig, det är därför anmärkningsvärt att Norge ensidigt inför särskilda krav riktade mot svenska fartyg för att dessa ska kunna utnyttja den ömsesidiga rätten att bedriva trafik mellan hamnar i Norge. Detta i synnerhet som även fartyg registrerade i det norska internationella skeppsregistret (NIS), där den norska staten inte har några invändningar mot att lägre löner tillämpas, tillåts bedriva cabotagetrafik i Sverige. Svensk Sjöfart utgår från att rätten att bedriva cabotagetrafik fortsatt utgår från en ömsesidighet och att svenska och norska myndigheter säkerställer att cabotagereglerna inte tillämpas på ett sådant sätt att det missgynnar den ena parten.

Utöver ovanstående kan Svensk Sjöfart konstatera att bland den trafik som skulle påverkas av det nu aktuella förslaget så är det framför allt fartyg som bedriver trafik till och från Norge, där fartygen

lastar eller lossar i flera hamnar. I många delar handlar det om transporter av produkter till mindre hamnar.

I dagsläget genomförs trafiken på ett miljömässigt effektivt sätt genom att fartygen går i effektiva slingor. Regler som på olika sätt begränsar möjligheten att bedriva cabotage kommer att minska benägenheten att bedriva trafik i sådana slingor och därmed miljömässigt effektiva transporter.

Utöver ovanstående ansluter sig Svensk Sjöfart till de mer utvecklade synpunkter som tagits fram av Norges Rederiförbund.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson