

Høringssvar til Nærings- og Fiskeridepartementet

Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

Innledning

Vi viser til høringsbrev av 30.05.2022

Wilson ASA er Europas største nærskipsfartsrederi med ca. 130 skip i operasjon og over 10.000 europeiske havneanløp pr år, herav i overkant av 3 000 anløp til norske havner. Wilson gjennomfører ca. 225 innenriks transporter pr år med totalt ca. 450 havneanløp. Av Wilson sin totale europeiske aktivitet er nær 50 % knyttet opp mot norsk industri.

Sammendrag av Wilson sitt syn i saken

- Lovforslaget vil få unødvendig store negative konsekvenser for norsk innenriks sjøtransport og brukere av slike tjenester. Forarbeidene til loven har ikke vurdert konsekvensene av redusert tilbud av innenriks transportkapasitet for norsk industri.
- Økte miljøutslipp ved at flere skip vil ha lengre seilas uten last om bord.
- Norske myndigheters mulighet til å gjennomføre kontroll og sanksjonering av brudd på reguleringen, vil gi konkurransevridning i disfavør av norske aktører.
- En anledning for internasjonalt flaggede skip til å i begrenset omfang tilby innenriks transport på gjeldende betingelser - i det vedlagte foreslått til maksimalt 30 døgn - vil i vesentlig grad redusere negative konsekvenser av loven, samtidig som de ønskede positive effektene ivaretas.

Wilson sine kommentarer til lovforslaget

Wilson støtter lovforslagets bakgrunn om at det er viktig at lønns- og arbeidsvilkår i sjøfarten er både rettfærdige og anstendige, samt behovet for å regulere disse betingelsene for sjøfolk med langvarig opphold i norske farvann. Det er helt klart at regelmessig innenriks seilas over lengre tid med fast skip skal avlønnes i henhold til norske vilkår.

Arbeidsforhold ombord er i dag regulert både gjennom tariffavtaler og internasjonale konvensjoner, og innenfor europeisk nærskipsfart godt fulgt opp både gjennom havnestatskontroller og fagforeninger. Høringsbrevet ser ut til å ha det samme utgangspunkt, slik at lovforslaget derfor ser ut til kun søke å regulere den økonomiske kompensasjonen sjøfolkene mottar.

Det fremstår som en stor svakhet med forarbeidene til loven at det ikke er forsøkt beskrevet hvor stort det norske innenriksmarkedet er eller hvem som i dag opererer der. Beskrivelsene av fraktefarten sier i beste fall noe tilstedeværelse i norsk farvann, men ingenting om hvordan denne tilstedeværelsen blir benyttet til innenrikstransport.

Forarbeidet søker å regulere et rent innenriksmarked som presumtivt skal operere uavhengig av det internasjonale markedet. Utgangspunktet for det vesentlige av norsk innenriks transport er etter Wilson sitt syn slik at det ikke er egnet for en liten flåte av faste skip i et lukket marked, men heller må sees på som en naturlig forlengelse av sjøfrakten inn og ut av landet. Det vil ikke være nok etterspørsel til at det vil være attraktivt å ha skip i sammenhengende innenriksfart over lengre perioder.

For Wilson sin del kan dette illustreres ved at totalt 225 innenriks fraktoppdrag i 2021 ble utført ved bruk av 80 ulike skip. Kun tre av disse skipene gjorde tre eller flere påfølgende innenriksreiser før de igjen gikk ut i internasjonal fart. Vi mener dette gir et realistisk bilde på hvordan det norske innenriksmarkedet faktisk fungerer.

Lovforslaget kan derfor ikke forventes å oppfylle sin forutsetning om å bidra til økt rekruttering og sysselsetting av norske sjøfolk.

En innføring av norske betingelser som foreslått vil marginalt bedre avlønning av utenlandske sjøfolk, men på grunn av den svært korte tiden et skip normalt vil operere i innenriks fart vil gevinsten av dette bli tapt til en hel rekke negative konsekvenser.

Negative konsekvenser av lovforslaget

Innføring av norske betingelser i innenriksfart vil selvsagt medføre en direkte kostnadsøkning for rederiene, med økning i fraktkostnader for norsk industri som konsekvens. Høringsbrevet gir ikke et klart svar på hvordan man skal beregne kostanden av norske betingelser. Med forarbeidenes utgangspunkt om at lønnskostnaden i fraktefarten vil øke med 70 % - 200 %, samt gjelde fra skipet «forlater første norsk havn til det ankommer siste norske havn» vil innenriks fraktkostnad øke med over 50 %. Like betydelig er konsekvensen av at hele perioden fra avgang første norske havn til ankomst siste norske havn skal telle med. Perioden vil være betydelig, og knyttet sammen med import- eller eksportlast. Dette må også dekkes gjennom fraktøkning for et eventuelt innenriks fraktoppdrag, og derved gjøre innenrikstransporten unødig kostbar.

Dette vil på sin side redusere etterspørsel etter innenriks frakt, dels flytte transport fra sjø til vei, og dels erstatte norske leverandører med utenlandske. Bruk av norske havneanlegg for import og videredistribusjon på sjø vil bli utkonkurrert av utenlandske alternativ. Konsekvens vil være at en rekke norske arbeidsplasser vil kunne gå tapt som følge av endringen i transportmønsteret. Hvor stor konsekvensen blir i form av tapte arbeidsplasser og tapte konkurransekraft for norsk industri bør utredes nærmere.

Den antatte endringen i transportmønsteret vil også ha en kostnad i form av miljøkonsekvenser. Fraværet av innenrikslast vil redusere utnyttelsen av skip som ellers laster eller loss last i internasjonal fart. I dag benyttes slik kapasitet for å posisjonere skip mellom importhavn og eksporthavn, med høy

grad av effektivitet og redusert utslipp per transportert tonn last. Alternativene med økt andel landtransport, økt lengde på ballastseilas, samt et skifte til leverandører utenlands vil alle bidra til økte miljøutslipp og lavere effektivitet i varetransporten for norsk industri.

Kontroll og oppfølging av lovverket

Et vesentlig ankepunkt mot lovforslaget er norske myndigheters evne og mulighet til oppfølging og kontroll av lovverket. For rederi med base i Norge vil man gjennom bokettersyn enkelt kunne kontrollere etterlevelse av lovverket. Som etablert i høringsbrevet er det snakk om et fragmentert marked med svært mange ulike skip og redere involvert, der kun et mindretall blir drevet fra Norge.

Det fremstår som uklart hvordan rederiene skal dokumentere lønns- og arbeidsvilkår for tiden i norske farvann, og derigjennom uklart hvordan dette skal dokumenteres og kontrolleres i løpet av den relativt korte tiden et skip vil være tilgjengelig for kontroll. Det er for innenriksfarten sin del snakk om svært mange kontrollobjekt, hvor flertallet ikke har annen tilknytning til Norge enn noen få transportoppdrag. Ofte vil skip som gjør innenriks seilas ikke returnere til Norge lang tid om i det hele, og da med annet mannskap ombord.

Erfaringsmessig ser vi at norske myndigheter mangler evne til å kontrollere og håndheve andre parallelle regelverk. Referansen er aktører med sporadisk tilknytning til det norske innenriksmarkedet som kun unntaksvis betaler NOx-avgift eller belaster pålagt merverdiavgift for slike transporter. Manglende oppfølging av slike krav er fra norske myndigheters side forklart med at det er svært ressurskrevende å både identifisere ansvarlig selskap og at norske myndigheter mangler mulighet til å gjennomføre nødvendige kontroller. Det er ikke grunn til å tro at dette vil bli enklere å få til i forhold til et krav om norske betingelser. En slik manglende kontrollevne vil potensielt være svært konkurransevridende, fra norske rederi/rederi med fast tilstedeværelse i Norge til rederi med kun løs og sporadisk tilknytning til det norske markedet.

Foreslåtte endringer

Både for å ivareta et fungerende innenriksmarked og av miljøhensyn bør skip som gjør internasjonal transport til og fra Norge ha anledning til å, i begrenset omfang, gjøre innenrikstransport i henhold til deres ordinære rammebetingelser.

Wilson foreslår at lovens ordlyd fra §8, andre avsnitt gjøres gjeldende også for kystfart, men unntatt tid i norsk farvann benyttet til transport av inn- eller utgående last. En slik regulering vil oppnå ønsket effekt for innenriks frakt av noenlunde fast karakter, mens den delen av innenriks fraktmarked som er tett knyttet opp mot import- og eksportmarkedet vil kunne forbli uendret.

Videre bør utenlandsk virksomhet (som ikke har forretningssted eller representasjon i Norge) som akter å drive kystfart utover 30 dager sammenhengende utnevne representant i Norge for slik fart.

Representanten må være registreringspliktig, og ha de samme plikter og rettigheter som rederiet selv i forhold til dokumentasjon og oppfølging.

Det er av avgjørende betydning at det gjennom forskrift tydelig klargjøres hvordan lønnsvilkårene til utenlandske sjøfolk skal dokumenteres, herunder også hvilke tillegg som utbetales for eventuelle perioder i innenriks fart. For lovens legitimitet så er det avgjørende at forskriften utformes slik at sammenligning mellom den enkelt sjømanns avlønning og norske betingelser ikke «belønner» lange ansettelseavtaler med kortere friperioder på bekostning av mer balanserte avtaler hvor hvileperiodene er lengre.

Kontakt

Spørsmål om høringssvaret kan rettes til:

Øyvind Gjerde
Administrerende direktør
Wilson ASA

OGJ@wilsonship.no