

SJØMANNSORGANISASJONENES FELLESSEKRETARIAT

Nærings- og Fiskeridepartementet
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

Dato: 26.10.2015
Vår ref.: 2015/00042 THPE

Høring - Forslag om ny forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk og endringer i forskrifter som regulerer fartsområde.

Sjømannsorganisasjonene i Norge har mottatt ovennevnte høring til uttalelse av Nærings- og fiskeridepartementet. Den avgis på vegne av Norsk Sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

Generelle kommentarer til forslaget

Norge er en sjøfartsnasjon med lange tradisjoner og bedrifter som leverer tjenester innen alle områder i den maritime klyngen. Næringen sysselsetter langs hele kysten og er viktig for å opprettholde levende lokalsamfunn.

Den maritime næringen lever i en internasjonal konkurranse, der lønn og arbeidsvilkår brukes aktivt i priskonkurransen. Det utfordrer kompetansen i den norske maritime klyngen at en stor del av verdiskapningen skjer ved bruk av utenlandsk arbeidskraft. Den maritime klyngen er avhengig av den erfaringsbaserte kompetansen til norske sjøfolk i industrien.

Fartsområdeutvalgets flertall foreslo at mulighetsrommet for å sikre at sjøfolk i arbeid på norsk sokkel kan sikres lønns og arbeidsbetingelser som er forenelig med å bo i Norge. Det bør utredes om det er mulig å bruke andre virkemidler enn tilskuddsordningen for å sikre at verdiskapningen i det maritime segmentet på norsk sokkel gir ringvirkninger i form av arbeidsplasser i Norge.

Sjømannsorganisasjonene registrerer at regjeringen foreløpig ikke vil utrede om det er mulig å sikre sjøfolk som bor i Norge med andre virkemidler enn bevilgninger over statsbudsjettet.

Fartsområdeutvalget la ikke frem et forslag om å fjerne taket i tilskuddordningen for offshore skipene generelt. Situasjonen i næringen er radikalt endret det siste året. Det over 60 offshore skip i opplag og det er ventet en ytterligere økning. Samtidig ser vi eksempler på at offshore rederier enten bytter fra NOR til andre flagg med dertil og/eller skifte av norske sjøfolk med utenlandske. Regjeringen har på sin side vært for passive. Som et *umiddelbart tiltak* for å demme opp for denne utviklingen mener Sjømannsorganisasjonene regjeringen bør fremme forslag om at taket i tilskuddsordningen for offshore segmentet *fjernes*.

Regjeringen følger opp fartsområdeutvalgets forslag om å fjerne taket i tilskuddsordningen for utenriksfergene i NOR, skip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes og skip i kystfart i NOR.



Sjømannsorganisasjonene er tilfreds med at Regjeringen gjennomfører de varslede endringene i tilskuddsordningen på disse områdene. Det er viktige grep for å sikre et norsk maritimt mannskap. Tilskuddsordningen for strekningen Bergen-Kirkenes bør imidlertid utvides på linje med utenriksfergene i NOR.

NIS konstruksjonsskip

Fartsområdeutvalgets kompromissforslag om å tillate konstruksjonsfartøy å operere på norsk sokkel under NIS flagg, foreslås gjennomført. For denne typen fartøyer foreslås den ordinære tilskuddsordningen med tak innført for skip som har minimum 12 sjøfolk om bord. Skipene har normalt en toskifts ordning slik at dette vil medføre et minimumskrav på 24 norske sjøfolk per skip.

Fartsområdeutvalgets forslag bygger på at åpningen for at NIS registrerte konstruksjonsskip kan gå på norsk sokkel, *forutsetter* at rederiene bruker et norsk mannskap på skipene. Hensikten var å sikre viktig norsk kompetanse på disse avanserte skipstypene som i stor grad blir bygget og utstyrt med norsk produsert utstyr. I diskusjonene om forslaget var det hensikten at rederiene skulle bruke norsk mannskap, kun begrenset av andre lands eventuelle krav om lokalt innhold. Det ble utarbeidet en avtale mellom partene som underbygger vår forståelse, se vedlegg.

Det er viktig at regjeringen følger opp at intensjonene blir fulgt opp av rederiene og at fartsområdeforskrift for fartøy i petroleumsvirksomhet også endres. Slik bestemmelsen om tilgang til bruk av NIS registeret og tilskuddsordningen er utformet, er kontrollen med oppfyllelsen av forslagets intensjon avhengig av en oppfølging fra myndighetene.

Videre gjør vi oppmerksom på at allmenngjøringsloven § 2 gir arbeids- og sosialdepartementet adgang til å bestemme at loven skal omfatte fartøy under *fremmed flagg* som driver konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktivitet på norsk sokkel. Lovens formål (jf. § 1) er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og å hindre konkurransevidning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.

Utenriksferger

Flertallet i fartsområdeutvalget foreslo en endring av fartsområdebegrensningene i NIS registeret for utenlands fergene som går i rute mellom Norge og destinasjoner utenom Norden. Det var et forslag som ble utviklet basert på Color Lines klare trussel om utflagging av hele flåten.

Forslaget ble ikke støttet av Sjømannsforbundet og LO. Det antas at forslaget vil medføre at inntil 685 norske ansatte blir overtallige og erstattet med lavere lønnet arbeidskraft. Sjømannsforbundets tillitsvalgte har fremmet forslag til ledelsen i Color Line som alternativ til en overgang til NIS registeret. Dette har ikke ført frem. Sjømannsorganisasjonene mener regjeringen må vurdere om fartsområdebegrensningen skal bli uendret da forslaget i den nye NOR ordningen med fjerning av taket og utvidelse av omfanget og gjelder passasjerskip utenfor Norden, noe som gir Color Line betydelig forbedret konkurransevilkår. Dette er også i tråd med sjømannsorganisasjonenes primærstandpunkt og støttes således av alle de tre sjømannsorganisasjonene. Det vil sikre arbeidsplassene til ansatte bosatt i Norge.

NIS deep sea

Som kjent avga NIS-utvalget sin innstilling i januar i år hvor deep sea segmentet ble vurdert. Her ble det gitt klare anbefalinger fra et samlet utvalg, som bl.a. slo fast: «Utvalget mener at det er et stort behov for å styrke konkurransekraften til norske sjøfolk i NIS ved å redusere kostnadsulempene som eksisterer i dag.» Videre ble det presisert: «Utvalget understreker imidlertid at det innenfor dagens ressursbruk ikke finnes noen alternativ ordning for å beholde dagens antall eller å få flere norske

sjøfolk i NIS. Det ble så foreslått en «nettolønnsordning fra første sjømann». Det er positivt at ordningen foreslås mer fleksibel i tråd med utvalgets forslag. Det er derimot skuffende at forslaget om et økt og konkurransedyktig støttenivå ikke er fulgt opp i strategien. Regjeringens passivitet har den senere tid ført til et tap av norske arbeidsplasser i denne delen av næringen.

Ordningen er foreslått lagt om til en refusjonssats på 26%. Det fremkommer ikke hvordan satsen er beregnet. Våre beregninger viser at satsen må heves en del om det skal være «samme nivå», som ble varslet i strategien og i høringsbrevet.

Oppholdstillatelse

Når det gjelder fartsområde for skip i kystfart gikk et samlet utvalg inn for at det må foretas en styrking av kontroll med kravet om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandske skip med regulær eller vesentlig virksomhet i norske farvann styrkes. Vi legger til grunn at NFD tar initiativ overfor kontrollmyndighetene slik at utvalgets føringer følges opp. Vi ber også om at Sjøfartsdirektoratet kan foreta kontrolloppgaven. Direktoratet er den tilsynsetat som i praksis foretar alt tilsyn av skip og som enkelt kan foreta kontrollen i forbindelse med andre inspeksjoner om bord. For politi og Arbeidstilsynet vil slikt tilsyn i realiteten ikke bli prioritert og man får en regel som ikke håndheves, noe som ikke er ønskelig.

Håndhevelse av fartsområdebegrensninger

En effektiv håndhevelse av fartsområdebegrensningene er helt avgjørende for den oppmykningen som foreslås. Det må inntas bestemmelser om at Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn i samtlige forskrifter. Direktoratet må dessuten ha tilstrekkelige ressurser til at oppgaven kan prioriteres.

Kommentarer til de enkelte bestemmelser

Forskrift om tilskudd mv.

Tilskuddssatsen på 26% vil etter våre beregninger medføre en lavere refusjon for mange sjøfolk enn etter dagens ordning med 9,3% og 12%. En beregning av inntekt på 400', 500', 600' og 700' etter gammel sats med 12% vil gi en nedgang på henholdsvis 12.133, 11.315, 9340 og 6182. Da er det tatt utgangspunkt i arbeidsgiveravgift på 14.1%. Det er en liten økning for de som fikk refusjon etter en sats på 9,3%, men den er langt mindre enn nedgangen for de som hadde etter 12%. Vi ber derfor om at satsen heves.

I § 15 NIS konstruksjonsskip står det "12 stillinger om bord". Teksten blir tydeligere dersom den endres til "12 stillinger om bord per skift", slik det er enighet om i utvalget.

I § 12 ber vi om at skoleskipene "Sjøkurs" og "Gann" innlemmes i den samme ordningen som seilskip. Vi kan ikke se at det er noen saklig grunn for å utelate disse.

Forskrift om fartsområde for lasteskip registrert i NIS

I § 3 er det presisert at skipsfører skal være statsborger i et EØS land. Det har imidlertid blitt gitt en rekke dispensasjoner for kravet opp gjennom årene, bl.a. basert på at det etter rederienes oppfatning har vært vanskelig å få tilgang til norsk/EØS kaptein. Dette er, i alle fall slik markedssituasjonen er i dag, ikke en utfordring. Vi ber på denne bakgrunn Sjøfartsdirektoratet om å stramme inn praksisen med dispensasjoner og konsultere Norsk Sjøoffisersforbund i saker hvor man får inn søknad om dispensasjon. Plikten til konsultasjon bør tas inn som et vilkår i forskriften. Dette kan for eksempel gjøres ved å endre § 4 første strekpunkt til å gjelde hele første ledd.

I § 3 er det også i dag et vilkår for å registreres i NIS at tilgjengelig tonnasje ikke finnes i NOR.

Videre er det en konsultasjonsplikt overfor berørte organisasjoner i § 5. Sjømannsorganisasjonene har overfor Sjøfartsdirektoratet poengtert at vi ikke har noen forutsetninger for å vite om tilgjengelig tonnasje finnes i NOR. Vi ber derfor om at direktoratet ved fremtidig praktisering av forskriften av eget initiativ undersøker om slik tonnasje finnes. Direktoratet har bl.a. tilgang på dato om relevant tonnasje i NOR slik at dette bør la seg gjøre. Dessuten burde det ved søknaden fra rederiet følge med en dokumentasjon på at det ikke er tilgjengelig tonnasje i NOR. Vi ser også at fristene som settes i

konsultasjonsrunden tidvis er urimelig korte. Det må vurderes en frist på minimum 14 dager.

Forskrift om særskilt fartsområde for fartøy i offshorevirksomhet

Til § 2. Anvendelse.

Arbeidstakersiden ga sin tilslutning til en oppmykning av fartsområdebegrensningen for konstruksjonsfartøy under den forutsetning at fartøyet hadde en minimumsbesetning på 12 norske sjøfolk per skift. Denne minimumsbemanningen skulle opprettholdes også når skipet er i drift på andre lands sokler, med mindre sokkelstatens lovgivning hindrer dette. Disse forutsetningene er ikke kommet klart nok til uttrykk i forskriftsutkastet. Regelverket som nå er på høring åpner opp for NIS konstruksjonsfartøy på norsk sokkel uten norsk besetning. Da ytes det riktignok heller ikke tilskudd. Dette vil i så fall være en løsning som vil være i strid med forutsetningene i fartsområdeutvalget.

Sjømannsorganisasjonene mener følgende justering må inntas for å ivareta intensjonene med åpning for NIS registrerte konstruksjonsskip på norsk sokkel:

Forslag til ny ordlyd i § 2:

"Denne forskrift kommer til anvendelse på fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet som nevnt i §1. Forskriften får ikke anvendelse på seismiske fartøy. Den får heller ikke anvendelse på konstruksjonsfartøy som oppfyller vilkår for tilskudd i henhold til forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk § 15.

I motsetning til forskriften ovenfor er det ikke fastsatt en konsultasjonsplikt dersom fartsområde for NIS tildeles for andre spesielle fartøystyper enn konstruksjonsskip. Det har imidlertid blitt etablert en slik praksis de senere år, senest ifm. en søknad i juni i år. Vi ber om at det i § 3 inntas en bestemmelse som inneholder en konsultasjonsplikt overfor sjømannsorganisasjonene.

Med den åpningen som nå gis til for skip i NIS er det etter vår oppfatning et langt mindre behov for unntaket i § 3 annet ledd, som etter vårt syn tilsier at denne regelen kan oppheves. Dersom den skal bestå, må det i alle fall legges til grunn at den må praktiseres svært restriktivt.

Det må også presiseres at skipsfører skal være statsborger i EØS området.

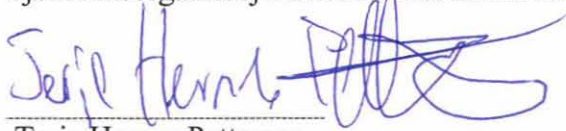
I likhet med forskriften om fartsområde for lasteskip må det også være en bestemmelse om at Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med forskriften. I det hele tatt er det en forutsetning for å foreta en gradvis oppmykning av fartsområdebestemmelsene for NIS skip at det faktisk føres kontroll med at gjeldende regelverk følges. Dette er ikke en oppgave organisasjonene selv verken kan eller bør utføre. Det må også legges til rette for at for Sjøfartsdirektoratet på forespørsel fra for eksempel sjømannsorganisasjonene foretar undersøkelse av om fartsområdebegrensninger er fulgt.

§ 4 straff

NIS-loven § 11 gir uttømmende regler om straff. Straffebestemmelsen ble endret med virkning fra 1. oktober i år. Forskriften § 4 er strengt tatt både overflødig og savner dessuten hjemmel. Det subjektive skyldkravet er dessuten ulikt NIS loven § 11 slik den bestemmelsen var før 1. oktober, uvisst av hvilken grunn.

Med vennlig hilsen

Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Terje Hernes Pettersen', with a large, stylized flourish extending to the right.

Terje Hernes Pettersen

Leder

Vedlegg: Avtale av 27.8.2014

Felles merknad i forbindelse Fartsområdeutvalgets innstilling

LO,

Sjømannsorganisasjonene og

Norges Rederiforbund

1. Det har vært avholdt særskilte drøftinger i forbindelse med arbeidet i det regjeringsoppnevnte Fartsområdeutvalget som er bedt om å vurdere en oppmyking av fartsområdebegrensningene og innretningen av nettolønnsordningen for norske sjøfolk. Som resultat av disse prosessene har man fremforhandlet omforente posisjoner innenfor offshore.
2. Partene er enige om å arbeide sammen for at den omforente løsningen som er beskrevet for konstruksjonsflåten i vedlagte tekster gjennomføres i sin helhet. Løsningen forutsetter en refusjonsordning slik den er beskrevet.

27. august 2014



Sturla Henriksen
Norges Rederiforbund



Hans Sande
Sjøoffisersforbundet



Hege-Merethe Bengtsson
Maskinistforbundet



Gerd Kristiansen
LO



Jacqueline Smith
Sjømannsforbundet