

Slepebåtberedskap i Nord-Norge: En selsom historie....

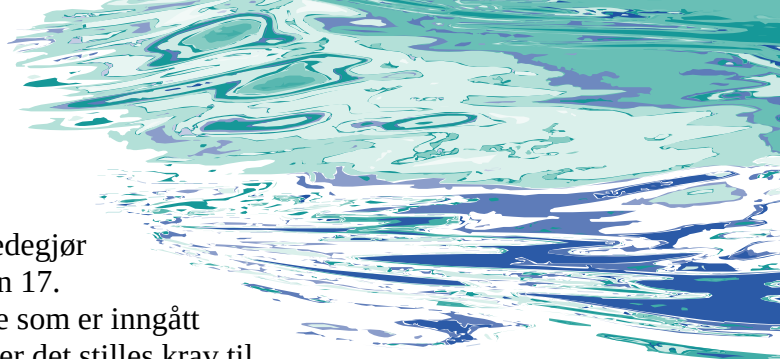
Den 15. oktober 2009 ble Norsk Sjømannsforbund (NSF) kontaktet av en ansatt i Troms Offshore som informerte om at rederiet hadde fått management på en slepebåt «Ocean Supplier» som ble tilkjent slepebåtberedskapen i Nord-Norge av Kystverket. Båten er Bahamas-registrert og skal bemannes med utenlandske sjøfolk på internasjonale lønns- og arbeidsvilkår. Samme dag sendte NSF e-post til parlamentarisk leder i Arbeiderpartiet, tidl. fiskeriminister Helga Pedersen, hvor vi informerte om de opplysningene vi hadde fått og ba henne bekrefte eller avkrefte om dette var korrekt og om dette er i tråd med regjeringens målsetting om å satse på den norske maritime næringen. Like etterpå fratrådte Pedersen sin stilling som statsråd og dermed mottok vi aldri et svar.

Den 2. november 2009 mottok vi igjen en e-post fra samme medlem i Troms Offshore som opplyste om at rederiet hadde lagt ut informasjon på nettet om at de to slepebåtene som rederiet skulle overta driften for, hadde fått tildelt slepebåtberedskap i Nord-Norge av Kystverket og at disse skal bemannes med utenlandske sjøfolk samtidig som rederiet har norske sjøfolk permittert. Videre ble det stilt spørsmål til om dette skjer med de «rød-grønnes» velsignelse. Samme dag får NSF e-post fra hovedtillitsvalgt i Solstad Shipping AS der han gjør orienterte om at Kystverket har tilkjent Troms Offshore slepebåtberedskap i Nord-Norge til et Panama registrerte fartøy «North Crusader» som på daværende tidspunkt befant seg i Singapore og som skal bemannes med utenlandske sjøfolk på lønns- og arbeidsvilkår under norske mens Solstad Shipping AS (som ble nummer 2 i anbudsrunden) hadde sitt fartøy «Normand Draupne» ved Karmøy og som hadde full norsk besetning. Videre informerte han om at rederiet ville måtte legge skipet i opplag og at 24 nordmenn kunne risikere permittering.

Med bakgrunn i ovennevnte opplysninger tok nestleder i Norsk Sjømannsforbund Johnny Hansen kontakt med Kystverket i Nord-Norge og fikk bekreftet muntlig at det er ikke stilt krav om verken skandinavisk språk for mannskapet eller norske lønns- og arbeidsvilkår, men kun at båten har en ITF (Internasjonal Transportarbeider Føderasjon) godkjent avtale. Med andre ord at mannskapet har en tariffavtale som tilfredsstiller internasjonal skipsfart og dermed langt under norske lønninger og arbeidsbetingelser.

Norsk Sjømannsforbund i samarbeid med LO ber deretter om et møte med Fiskeri- og kystdepartementet som avholdt den 17. november 2009. I møtet fremlegger vi saken: Kystverket i Nord-Norge har tildelt henholdsvis et Bahamas- og et Panama registrert fartøy 12 og 6 måneders kontrakter som slepebåtberedskap i Nord-Norge og at Kystverket ikke har stilt krav til skandinavisk språk slik det er gjort for Sør-Norge og heller ikke norske lønns- og arbeidsvilkår. Videre gjorde vi FKD oppmerksom på at regjeringen er straks klar med gjeninnføring av forskrift om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på utenlandsregistrerte skip som opererer i norsk farvann og at vi antok at forskriften vil også være gjeldende for skip som tar oppdrag for Kystverket eller andre offentlige instanser.





Den 24. november 2009 sendte Norsk Sjømannsforbund brev til FKD der vi skriftlig redegjør for våre synspunkter som ble fremmet i møte den 17. november 2009. I brevet krever vi at kontraktene som er inngått kanselleres og at det utlyses nye anbudsrunder der det stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og at krav om skandinavisk språk skal være det samme som for anbudskriteriene i Sør-Norge, nemlig at det må stå «skal» og ikke «bør».

I henhold til de opplysningene vi har fått, har Solstad Shipping AS klaget inn tildelingen av oppdraget. FKD og Kystverket har poengtert at i henhold til forskriften om offentlige anskaffelser kan man ikke stille nasjonalitetskrav. NSF mener at det er ingen hindring for at den norske stat kan kreve norske lønns- og arbeidsvilkår samt språkkrav.

Til tross for at Norsk Sjømannsforbund har på et tidlig tidspunkt varslet myndighetene om denne «uheldige» situasjonen, valgte Kystverket å signere kontrakten med Troms Offshore uten at rederiet kunne fremlegge en gyldig tariffavtale for sjøfolka om bord. Kystverket har meddelt at prosjektet er kritisk for Kystverket og viser til at oppstartstidspunkt er 1. januar 2010. Rederiet har søkt om en ITF godkjent avtale og de norske sjømannsorganisasjonene har bedt om et forhandlingsmøte fordi vi krever et kysttillegg dersom fartøyene skal operere fast i norsk territorial farvann. Rederiet har meddelt at De ikke ser behovet for et møte og mener at vi må signere den tariffavtalen De mener er gjeldende. Det er enhver fagforenings rett til inngå eller la vær å inngå en avtale dersom arbeidsgiveren ikke imøtekommer kravene til fagforeningen.

Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund ser alvorlig på denne saken da dette vil kunne ha negative konsekvenser dersom norske myndigheter ikke selv følger de intensjoner som regjeringen har lagt opp til i Soria Moria erklæringene vedrørende sosial dumping til sjøs.

Det er også sett fra vår side underlig at det er forskjellige kriterier til kravet om språkkunnskaper for mannskapet på fartøyer i Nord-Norge enn det er i Sør-Norge.

Fakta:

Kystverket i Nord-Norge har tildelt slepebåtberedskap til følgende fartøyer som skal driftes av Troms Offshore:

1. Ocean Supplier – IMO nr. 8321591

- ◆ Bygget 1984
- ◆ Flagget – Bahamas (f.o.m. 2006 før det var skipet NOR)
- ◆ Registrert eier – Oceanlink Offshore: 43-01 Hong Leong Building, 16, Raffles Place, Singapore. 048581
- ◆ Mannskap – norsk kaptein og styrmann, resten av besetning polsk



2. **North Crusader – IMO nr. 8224470**

- ◆ Bygget 1984
- ◆ Flagg – Panama (f.o.m. 2003 før det var skipet NOR)
- ◆ Registrert eier – Nor Supply Offshore AS (datterselskap av T. Kolstad Eiendom AS): Dronningsgate 28, 8006 Bodø
- ◆ Mannskap – norsk kaptein og styrmann, resten av besetning utenlandsk

Skipet som ble nummer 2 for tildeling av kontrakten som gikk til North Crusader er:

1. **Normand Draupne – IMO nr. 8406470**

- ◆ Bygget 1985
- ◆ Flagg – NOR
- ◆ Registrert eier – Solstad Rederi AS: Postveien 25, 4280 Skudeneshavn
- ◆ Mannskap – full norsk besetning

Videre er det verdt å merke seg at «Normand Draupne» har et gunstigere fuelforbruk enn «North Crusader» fordi den blant annet har et hybrid-anlegg som er mye gunstigere ved patruljering i 5-6 knop enn direkte drift. Den har også et vesentlig større slepekraft.

«North Crusader» har ligget i Singapore og må derfor seile til Nord-Norge, ca 35 døgn seilas. Man kan anta at skipet vil bruke minst 700 m³ med bunkers på turen, med tilhørende miljøutslipp.

«Normand Draupne» ligger på Karmøy.

I henhold til Kystverket egne anbudsdokumenter fremgår det at tildeling skjer på grunnlag av hvilket tilbud som etter forhandlinger er det økonomiske mest fordelsaktig basert på følgende kriterier: Pris – vektet 60%, Kvalitet – vektet 40%. Vi synes det er betenkelig at man ikke vektlegger kvalitet, herunder samfunnsmessige og miljømessige hensyn og at de rigide anbudsregler tvinger Kystverket til å nesten utelukkende tildele p.g.a. pris uten at det er åpning for skjønn.

Norske arbeidsplasser har sannsynligvis ikke passet inn i ovennevnte formelen.

Snipp, snapp, snute. Vi lar ikke denne selsomme historien var ute ...

For ytterligere informasjon vennligst kontakt Norsk Sjømannsforbund:

Nestleder Johnny Hansen mob. 91185577

