

Norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann?

- Norske havområder er et uregulert arbeidsmarked sammenlignet med fastlands Norge. Om det er mulig å i større grad å kunne stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår ved operasjoner i norske farvann, som enten er fast, eller av lengre varighet og/eller regelmessighet, er noe som det lenge har vært knyttet juridisk usikkerhet rundt. **Spørsmålet har aldri vært skikkelig utredet, noe Arbeidsdepartementet i mai 2013 varslet burde gjøres.**
- På norsk sokkel opererer i dag en rekke selskap etter konsesjoner gitt av det fellesskapet. Det er klare forventninger om at denne aktiviteten skal gi ringvirkninger mht. norske arbeidsplasser.
- Det er i dag sånn at omlag 1,1 mrd. av dagens nettolønnsordning blir benyttet på sokkelen for å utjevne den konkurranseulempen norske rederier og sjøfolk har i konkurransen med skip og mannskap fra nasjonaliteter med vilkår langt fra norske standarder. **Vi bruker i dag m.a.o. over en milliard kroner på grunn av at arbeidsmarkedet for sjøfolk på norsk sokkel er uregulert.**
- Dagens situasjon gjør det mulig for oljeselskapene å gjennomføre flere av sine regulære operasjoner på sokkelen på et kostnadsnivå som ikke muliggjør norske lønns- og arbeidsbetingelser.** Vi mener dette både er lite fremtidsrettet og dårlig bruk av fellesskapets midler.
- Et regulert arbeidsmarked på sokkelen for rederier og sjøfolk uavhengig av flagg og nasjonalitet vil kunne spare fellesskapet for store midler, samtidig som det ville sikret et ryddig og konkurransenøytralt arbeidsmarkedet på norsk sokkel. Vi ønsker oss ikke beskyttende og/eller proteksjonistiske tiltak, men samme reguleringer av arbeidsmarkedet på vann som på land.
- De bør i fremtiden innføres regler som sikrer **like konkurransevilkår** for sjøfolk og rederier fra hele verden på norsk sokkel.

Juridisk mulig

- Norsk Institutt for Sjørett v/ professor Henrik Ringbom, har konkludert med at det er **mulig å stille krav** til norske lønn- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel for mye av aktiviteten. Det nasjonale handlingsrommet i dette spørsmålet er

betydelig større enn det som uten faglig forankring har blitt hevdet fra flere hold frem til i dag er deres konklusjoner.

- Dette er dessuten ikke noe nytt. Allmenngjøringsloven gir allerede i dag adgang til å gjøre gjeldende norske standarder for flerbruksfartøy uansett flagg på norsk sokkel. Videre fremgår det av yrkestransportloven at passasjerskip som frakter passasjerer etter offentlig tillatelse skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår, uansett flagg. Samme krav gjelder når det offentlige kjøper inn transporttjenester over en viss sum.
- Nå gjenstår det derfor bare politisk vilje og mot til å våge å rydde opp i hele arbeidsmarkedet på norsk sokkel og i norske farvann for øvrig der det er mulig.
- Sjømannsorganisasjonene mener at det bør stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som jobber på kontrakter av en viss varighet på norsk sokkel. De ønsker seg tiltak som ikke er proteksjonistiske, men som kan nå målene om konkurransenøytralitet i norske farvann samtidig som vi sikrer at de som jobber der kan bo og leve i Norge.
- **Alle skip uansett flagg, rederier uansett nasjonalitet og alle sjøfolk uavhengig av nasjonalitet** skal være velkomne til å levere tjenester på norsk sokkel.

Litt fakta:

For utanlandsk underordna mannskap i NIS er hyra i dag om lag 1000 dollar i månaden. For ein nordmann er det om lag 40.000 kroner. I tillegg treng ein to norske arbeidstakerar pga. 1-1 ordning.

Etter at reierselskapet har fått refusjon frå dagens nettolønsordning er kostanden for ein nordmann om lag 30.000 kroner. Det betyr i praksis at det går om lag 6 utlendingar på ein nordmann. Skal ein ha kompensere for dette i framtida so må midlane i dagens nettolønsordning mangedoblas.

I dei siste åra har andelen sjøfolk på norsk sokkel som går på norske vilkår gått ned til 74% i 2014, mens den same andelen berre 3-4 år før var på over 80%. Dette i gode tider! Det er ikkje vanskeleg å tenkje seg korleis denne utviklinga vert frametter.

Konklusjon:

- Utgreiinga knytt til norske løns- og arbeidstilhøve var avgjerande viktig for at organisasjonane til slutt stilte seg bak den samla rapporten.

Dette er og kommunisert til statsråden. Når ho seier at ho har fylgt opp dette utvalet sine anbefalingar so er det ikkje rett. Ho har tatt med seg dei fleirtala som passar arbeidsgjevarsida, og sett bort frå arbeidstakarorganisasjonane.

- Dersom nettolønsordninga for sjøfolk på sokkelen skal kunne demme opp for at norske sjøfolk vert erstatta med utanlandske arbeidstakerar på lønningar som det ikkje er mogleg å bu og leve av i Noreg so må overføringane til nettolønsordninga mangedoblas. (ca. tre utlendinga på ein norsk arbeidstakar med dagens ordning for underordna mannskap)
- Ein konsekvens av dette er at ein på lang sikt bør sjå om det er andre måtar å sikre at arbeidsmarknaden i norske farvatn er slik at ein kan jobbe til sjøs og samstundes bu og leve i Noreg.
- Me meiner at ein mogleg løysing kan vere å stille krav til norske- løns og arbeidstilhøve der det er mogleg for alle. Det betyr alle skip og fartøy uansett flagg og nasjonalitet på mannskapet.
- På denne måten vil reierar som tilsett nordmenn om bord og har ordningar for lærlingar og kadettar om bord på sine skip og fartøy unngå verte utkonkurrerte i norske farvatn framtida, som ein fylgje av mannskapskostnader. Ein fullstendig konkurransenøytral ordning.
- Handlingsrommet knytt til å kunne stille krav til norske løns- og arbeidstilhøve må derfor gjerast greie for so snart som råd gjennom eit partsamensatt utval! (Dette er i tråd med det Stoltenberg II regjeringa varsla våren 2013, og eit fleirtal i Mæland sitt eige utval anbefalte 8. september 2014).

Rapport om handlingsrommet for norske lønns- og arbeidsvilkår

- Norsk Institutt for Sjørett v/ professor Henrik Ringbom, har konkludert med at det er **mulig å stille krav** til norske lønn- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel for mye av aktiviteten. Det nasjonale handlingsrommet i dette spørsmålet er betydelig større enn det som uten faglig forankring har blitt hevdet fra flere hold frem til i dag er deres konklusjoner.
- Selv om flaggstaten som utgangspunkt etter folkeretten stiller krav til skipets mannskap, vil kyststaten ha kompetanse til å kunne kreve nasjonale lønns- og arbeidsvilkår. Dette er gjort av andre sokkelstater som Brasil, USA, Indonesia og Australia. Noen av disse krever sågar bruk av mannskap fra sokkelstaten. Dette har ikke medført protester fra andre land, og sånn sett blitt sedvanerett.

- Et vilkår for å gjennomføre dette er at det må være en viss tilknytning mellom skipets aktivitet og kyststaten. Et skip som gjennom kontrakt går i regelmessig fart mellom kyststaten og sokkelen, vil derfor kunne bli underlagt kyststatens lønns- og arbeidsvilkår.
- Kyststatens bruk av sanksjoner overfor skips om ikke følger kravet er noe begrenset, men Ringbom peker på at kyststaten kan nekte slik skip anløp til havn.