

Høringssvar.

Høring - forslag om forskriftsendring som utvider fartsområdet for passasjerskip i utenriksfart registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS)

Fra Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS).

PS. Vi beklager sen levering, grunnet sykdom og dødsfall siste uke.

### *SOSIAL DUMPING ER Å SKYTE SEG SELV I FOTEN!*

FFFS inviterte samtlige medlemmer til å fortelle oss om hva de mente om utvidelsen av NIS registerets virkefelt (innlegg i kursiv), setningen over er en av mange meldinger vi har mottatt, med samme innhold. Andre mente at departementet ikke hadde tatt hensyn til at det er mennesker og ikke tall som arbeider om bord i de to første skipene dette gjelder. Ingen har tro på at det blir kun disse to skipene som får en «avgrenset oppmykning» i vilkårene. Ingen av de innkomne kommentarene er positive til det som nå er i ferd med å skje, men det stikk motsatte.

Her er FFFS sitt bidrag til høringen.

*Når skal vi tørre å stille noen kilne spørsmål til eierne og ikke bare til politikerne? Vi bør gjøre begge deler i disse dager?*

Dette er også et veldig relevant spørsmål som det er nødvendig å stille i denne diskusjonen. Det er nemlig rederne som setter dagsorden for politikerne, de har råd til å hyre inn folk som bare arbeider for at rederne skal gjøre det enda bedre for dem- om det går ut over noen, betyr lite. De det går ut over, er i de aller fleste tilfeller, de som har vært lenge i rederiet og tjent rederen trofast- nemlig sjøfolkene.

*Color Line har tjent godt de siste årene. De fikk millioner fra staten for å ta vare på disse arbeidsplassene, men de har lagt ned Stavanger/Bergen ruten på grunn av for liten gevinst. Color Line har allerede flyttet flere arbeidsplasser til billigland. I 2015 var overskuddet på 132 millioner, og nå vil de ha billigere arbeidere. Color Line har en dårlig arbeidspolitikk. Arrogante sjefer og en dårlig HR avdeling som er demotiverende.*

Når sjøfolk skriver dette, er det ikke på grunn av den foreslåtte utvidelsen av NIS, men av en årelang frustrasjon, som har vokst inn i den enkelte. Det er mennesker vi snakker om, mennesker som er redde for å havne på trygd, mennesker som er redde for å ikke klare forpliktelsene sin overfor familien. Kort sagt, når man ser at rederen påstår at han/hun har for små overskudd selv når de ligger i hundremillionersklassen, og ser at sin egen økonomiske utvikling har stoppet helt opp, og nå muligens forsvinner helt- da forstår vi dem.

Når Monica Mæland sier at det er lettere å si opp 700 sjøansatte i Color Line er lettere enn å si opp 2500 totalt, tror vi hun snakker mot bedre vitende. Vi vet at gir du rederne lillefingeren er det ikke lenge før du kan si farvel til hele hånden. Det neste som da vil skje, er at Hurtigruten kommer til å følge i Color Lines fotefar, og flagge om alle sine skip til bekvemmelighetsflagget NIS. Da begynner vi å snakke om mye større antall ledige sjøfolk enn de første 700, som blir sagt opp nå.

*Norge har et virkemiddel de kan bruke. Vi kan ikke nekte EU tilgang, men brukerne må betale for tjenestene. For eksempel må skip med utenlandsk flagg, betale et stort beløp ved innreise i Norge, ved første havn. Et beløp på opp imot 200 millioner kroner. Disse får de tilbake når de forlater norsk farvann. Dette kan kalles en miljøforsikring og skal brukes om fartøyet slipper ut forurensning. På den måten slipper norske skattebetalere gi økonomisk støtte til utenlandske redere. Det er vel ingen av rederne som til nå har gjort opp for seg etter skipsforlis, og oljeutslipp?*

Norge er ikke med i EU og har derfor ikke medbestemmelsesrett i egne anliggender, vi får beskjed om hva som er lov, og hva som ikke er lov til, i vårt eget og etter grunnloven, suverene land. Det vi har er en avtale EØS, og et lovverk- ESA, som styrer hva vi kan og ikke kan. Lovverket sier at vi må ha flere utenlandske mannskaper om bord i skip registrert i NIS, og ESA ser etter at lovverket blir fulgt. På toppen av det hele skal norske skattebetalere subsidiere disse arbeidsplassene med nettolønn. På NOR registrerte skip, er de ansatte ombord selv med å betale denne nettolønnen via skatteseddelen, det skjer i veldig liten skala på NIS registrerte skip.

*La oss foreslå at det må betales en daglig avgift for bruk av norske farvann. Det er vel bare å sette den avgiften så høyt at alle flagger om til NOR- registeret. Disse skipene bruker; merkede farleder, fungerende losvesen, norsk maritim radio, norsk tilsynsmyndighet og fullt oppegående redningsvesen. Alt dette må norske skattebetalere, fartøy, redere og sjøfolk betale for. Utlendingene får dette gratis og bruker denne fordelene til å konkurrere ut den norske sjømann. For å si det på godt Norsk. Om EU og resten av verden vil ha tilgang til norske farvann må de også være med å bidra.*

Om ESA nekter oss å bemanne skipene som vi selv vil, går vi allikevel ut fra at norske skattesatser er en intern sak for nasjonen Norge å behandle. Om forslaget over blir tatt til følge, vil det ha mange positive aspekter. Ikke bare vil det føre til flere maritime arbeidsplasser, men det vil også skape helt nye arbeidsplasser på land. En slik skattelegging som er beskrevet over, vil sikkert kreere flere titalls landarbeidsplasser. Forvaltningen av en slik ordning vil sikkert virke forlokkende på mange kystkommuner.

*Eg har eit spørsmål til dykk i departementet. Korleis har dykk lyst til at sjøfartsnasjonen Noreg skal bli hugsa? Det er viktig å tenkje på korleis Noreg har bygd opp den anerkjenning, som ein i dag nyter godt av, når ein reiser rundt om i verda, og til dømes norske reiarlag eller norske firma er på jakt etter arbeid.*

*Dette er fordi sjøfolka som har segla på norske skip har vore opptatte av kvalitet i sitt arbeide og dette har då vorte formidla ut i verda etter kvart som nordmennene reiste ut. Noreg er i dag store i det maritime segmentet på mange måtar, er dette fordi vi er billigast? Nei, det er fordi me er kvalitetsbevisste!*

*Derfor må ein oppretthalde den kompetansen som bemannar norske skip, slik at desse kan bidra til teknologisk nyvinning og utvikling, slik at Noreg kan halde seg store på den internasjonale marknaden. Dette er marknadar som kjem til å vere veldig viktige etter kvart som oljealderen tar slutt for Noreg.*

*Håper for all del at dei som skal sjå på vårt ettermæle, kan sjå tilbake på det som vert gjort i dag, og sei at det vart fatta på sunn fornuft og at det ikkje alltid er pengar som er det viktigaste.*

Er politikerne virkelig villige til å kaste alt dette over bord, da har de ikke forstått verdien av hva den maritime industrien har betydd, og vil bety, ikke bare for de som bemanner skipene og rederne, men for landet som helhet i fremtiden. Når det snakkes om kvalitet i mange deler av verden, har folk en referanse til norske skip og mannskap, som de har sett opp til i årtider. Og som innsenderen sier, dette er ikke på grunn av vi har vært billigst, men best.

*Jeg har tenkt en del på dette, det er en bølge i tiden som heter globalisering. Man kan jo se på EU og fri flyt av arbeidskraft og varer, hvor norske politikere brenner etter å bli en del av EU familien, og det gjelder vel i dag alle som er på stortinget (ikke nok med det, i hemmelighet forhandler de om såkalte frihandelsavtaler slik som TISA/TTIP, hvor det egentlig ikke handler om frihandelsavtaler). Skulle det bli noen debatt om TISA/TTIP så er tittelen "har vi råd til å stå utenfor", men tittelen skulle vel egentlig være "har vi råd til å gå inn for en avtale hvor norsk lov ikke er gjeldende!?"*

*Politikerne har ikke vært heldige når det gjelder medlemskap i EU, så beklageligvis for dem så har de kun fått til EØS, men faren er stor for at de signerer TTIP/TISA i all hemmelighet-globalistene.*

*Ikke kan jeg forstå at noen arbeider kan ønske noe slikt som EU, greit nok så har man utvidet arbeidsmarked men problemet er avtalene som man må akseptere. Og i tillegg i det lange løp raser de sosiale systemene som er bygd opp i løpet av det siste sekelet, og der kommer TTIP/TISA inn for å privatisere skoler helsevesen etc.*

*Problemet med globaliseringen er at de nasjonene som har opparbeidet mye, vil måtte lempe mye på kravene mens de nasjonene som ikke har opparbeidet stort har lite å tape, derfor vil ikke norske politikere snakke stort om akkurat dette, det er mer behagelig at ingen vet særlig mer om globaliseringen, enn kun ordet.*

*Ta for eksempel holdningen til NHO; slik man kunne høre i en debatt på norsk fjernsyn; det er helt greit å leie inn utenlandske firma med arbeidskraft betalt langt under norsk lønn- i Norge, med henvisning til EØS avtalen, dette betyr jo at om norske selskaper skal kunne konkurrere så må de flagge ut, eller lønne norske arbeidere på samme vilkår. Da sier det seg selv at makten ligger i feil hender, og dette uansett om det er den såkalte venstresiden eller høyresiden i norsk politikk. Dette må jo være en vekkerklokke for norske (sjø)folk.*

Som man ser er det ikke tvil om hva grasrota tenker og føler om den foreslåtte utvidelsen. Folk er redde for arbeidsplassene og fremtiden, det er vel ikke dette våre folkevalgte skal få til- skremme velgerne. Politikerne bør heller begynne å arbeide med en ytterst vanskelig oppgave, lære arbeidsgiverne en litt mer lavmælt fremgangsmåte hva inntjening angår. Vi kan ikke selge norske arbeidsplasser på grunn av rederne skal få lov å ansette billige utenlandske sjøfolk på skip som trafikkerer fast til norske havner.

*Sjøl jobber jeg i Solstad. Her har alle konstruksjonsbåtene blitt flagget om til NIS fra Isle of Man. Dette har resultert i mange nye opplæringsstillinger, men mange erfarne sjøfolk har fått sparken. Dette fordi rederiene får penger for å drive opplæring. Så de har sagt opp erfarne folk for å deretter å ansette nye rett etterpå. Vi snakker endel ombord om dette. Og vi er kommet fram til at med denne utviklingen så finnes det ikke norske sjøfolk igjen om 15-20 år.*

*Det vi tenker her om bord, er at vi må gjøre som Australia og Brasil har gjort. På norsk sokkel og kystfart må det bli ett krav til norske lønninger- proteksjonisme. Vi har ikke sjanse til å konkurrere andre plasser. Det er eneste sjansen vi har for å berge arbeidsplasser til sjøfolk i framtiden. Skipene som skal operere på norsk sokkel bør også være bygd i Norge for å beholde kompetansen på land.*

Sjøfolk, er som man kan se, samfunnsengasjerte borgere. De er ikke bare borte og i jobb i en viss periode, de er også hjemme, og i den forbindelse ser de at også at naboen sliter i sitt virke. De er derfor også opptatt av at hele samfunnet skal fungere, ikke bare for noen ganske få, men for alle kategorier ansatte. Husk at disse også stemmer ved valg.

*Nå er det bare vel ett år siden forrige oppmykning av NIS fartsområde, og jeg frykter at dette bare er begynnelsen. Går dette riktig ille, tenker jeg at vi om noen år har Filippinske mannskaper på 6 måneders kontrakter på innenlands fergene også.*

*Det er i grunnen en skam at norske bedrifter ikke skal 'ha råd' til å ansette norske arbeidstakere. Jeg har vanskelig for å tro at billettprisene blir satt ned, selv om mannskapene blir billigere. Her er det etter mitt syn (uten å ha kjennskap til regnskapene) kun snakk om å tjene mer, og ikke om å overleve- har absolutt ikke inntrykk av at ferjene går tomme...*

*At det er mer arbeidskrevende med ferjer som har lugarer for overnatting, synes jeg høres helt latterlig ut som argument, for å ha billigere arbeidskraft. Selvfølgelig er det mer arbeidskrevende, og de trenger flere folk, men meg bekjent er billettprisene også høyere. Kan heller ikke skjønne at for eksempel Oslo-Kiel ferjene er i særlig konkurranse med tradisjonelle cruisefartøy, som stort sett opererer med 1 og 2 ukers cruise. Da er hurtigruta mer utsatt, og det skulle ikke forundre meg om hurtigruta blir neste dersom dette forslaget nå skulle gå gjennom (noe jeg er stygt redd for at det gjør)*

*Det sies at det forventes at to skip vil omregistreres fra NOR til NIS, og at staten da sparer i tilskuddsordningen allerede fra neste år. Dette er jo det samme som at de sier de sparer ved at nordmenn mister jobben. Og så må de samme nordmennene få trygd fra NAV, som så vidt meg bekjent også er fra staten. Nå kjenner ikke jeg til satsene for hverken den ene eller andre ordningen, men har en mistanke om at summa summarum blir utgiftene for staten ca. de samme.*

*Leste for bare noen dager siden på e24 (tror jeg) at det ble reagert på en timelønn på 41 kroner på norsk sokkel. Dette er jo en realitet på alt av NIS båter. Jeg regnet på hva en filippinsk messemann, lettmatros og smører på mitt skip tjener, og kom fram til at uten den faste overtiden har de ca. 29 kroner i timen. Sosial dumping er det vel ingen tvil om at dette er. Skal man ha noe håp om å berge arbeidsplassene til norske sjøfolk i framtida, må nok staten heller innskjerpe reglene enn å oppmyke dem. Proteksjonisme hadde nok vært tingen!*

*Ser ikke annet enn at rederne fortsetter å operere i land som håndhever dette, som for eksempel Canada, Australia og Brasil. Kanskje høyere fraktrater må til, men det anser jeg ikke for noe problem, i og med at dette vil bare bli lagt til sluttprisene til sluttbruker. Råvarer, gods og passasjerer ville nok blitt fraktet allikevel skulle du sett.*

At innsenderen av dette innlegget mener at det eneste som hjelper for å sikre sjøfolk med adresse i Norge, er proteksjonisme, sier litt om alvorligheten dette temaet omhandler. Som

kaptein har han en erfaring som få politikere har. Når han nevner proteksjonisme, vet han ut fra erfaring med andre land, som tar ansvar for sine sjøfolk, at det er det eneste som nytter.

Allmenngjøring kunne også vært et virkemiddel, men vi vet dessverre av erfaring, at skal man forhandle, er det gi og ta som er regelen. Når det gjelder proteksjonisme snakker vi bare om et udelelig krav, og svaret må bli enten ja eller nei. Svarer men ja og samtidig ikke utvider fartsområdet for NIS skip, er restene av norsk maritim bemanning reddet.

*Dessverre ser vi mer og mer til lignende tilstander i andre bransjer også, der billigere utenlandske arbeidstakere utkonkurrerer nordmenn. Kanskje en utmelding fra EØS er det eneste som kan berge norske arbeidstakere i framtida.*

*Når det gjelder min egen situasjon, så vil nok ikke jeg merke så mye personlig, da jeg jobber som kaptein, og er allerede på utflagget skip. Ser ikke for meg at jeg vil bli oppsagt pga. innsparinger i nær framtid, men hvem vet? Men føler uansett solidaritet med de som er utsatt, og jeg har mange bekjente som har mistet jobben pga. utflagging og omflagging til NIS. Dessuten så ser jeg jo at rekrutteringen av nordmenn er tilnærmet null.*

Ut i fra alle mailer og andre henvendelser vi har mottatt, er vår innstendige oppfordring til utvalget. **IKKE UTVID FARTSOMRÅDET FOR PASSASJERTRAFIKK I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER.**

Til sist et lite apropos fra Canada. Slik gjør politikerne det der.

Government of Canada settles Seafarers' International Union of Canada lawsuits alleging systematic breaches of the Temporary Foreign Worker Program

The SIU filed 42 lawsuits in 2015 saying that, instead of providing Canadian seafarers with the opportunity to work, and in violation of the Temporary Foreign Worker Program ("TFWP"), the Government of Canada was systematically issuing work permits to the non-Canadian crew members of hundreds of foreign ships engaged in shipping in Canadian waters. The SIUC found evidence that some of these temporary foreign workers made as little as \$2.41 per hour while working in Canada, when they should have been paid the Canadian prevailing wage. In July 2016, the SIU filed an additional 13 lawsuits with similar allegations.

<http://miniurl.no/1at>

På vegne av Fellesforbundet For Sjøfolk.

Leif R. Vervik

Formann.