

NORWEGIAN MARITIME UNIONS

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 OSLO

ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENTET

MOTTATT

22 APR 2009

AD HØRING – FORSLAG TIL REGELVERK FOR Å FØLGE OPP FORSLAG I ST. MELD. NR 18 (2007 – 2008) ARBEIDSINNVANDRING OG FORSLAG TIL FORSKRIFTER TIL NY UTLENDINGSLOVS KAPITTEL 3 OM ARBEID OG STUDIER MV.

Det vises til departementets høringsbrev av 30 januar 2009 med frist til uttalelse 24 april 09.

Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund vil avgi en felles uttalelse til høringen.

Forbundene ser positivt på forslagene som er fremsatt i høringen, men vil knytte våre merknader til høringsbrevets kapittel IV Særskilt om forslag til regler for sjømenn på utenlandske skip, jf forskrift til 1988-lovens § 8 annet ledd og forslag til omlegging.

Vi støtter fullt ut forslaget om at utenlandske sjøfolk må ha arbeidstillatelse for å arbeide på utenlandske skip i norsk innenriksfart der slike etter gjeldende forskrift er unntatt fra kravet om tillatelse. Det gjelder for utenlandske skip som frakter gods og passasjerer mellom norske havner.

Forbundene er av den klare oppfatning at kravet om arbeids- og oppholdstillatelse også må gjelde for utenlandske skip i virksomhet på norsk kontinentalsokkel. Det vises her til den senere tids utflagging foretatt av Teekay, som er en betydelig aktør, og også fra Knutsen OAS AS, og fra Myklebusthaug Offshore AS. De to første selskapene driver shuttle tankere i fast trafikk fra bøyelastere på sokkelen til norske og utenlandske havner og det siste opererer forsyningskip i Nordsjøen. Også en stor aktør som DOF ønsker utflagging av sine offshore/supply fartøy. Lykkes disse vil andre norske rederier følge. De som forsøker å bli på sokkelen under norsk flagg vil møte en urettferdig konkurranse fra de utflaggede skip selv med en nettolønnsordning. Dette er sosial dumping.

Videre skal vi bemerke at offshoreflåten representerer det største arbeids- og rekrutteringsmarked for norske sjøfolk i alle stillinger. Ønsker Norge å opprettholde en sjøfartsnæring der norske sjømenn er en av pilarene, må utenlandske skip som driver virksomhet på sokkelen underkastes kravet til arbeids- og oppholdstillatelse. Sokkelen er definert som norsk havn i NIS loven. Dette for å beskytte virksomheten der under NOR mot konkurranse fra NIS. Behovet for beskyttelse mot utenlandske skip er ikke mindre.

I forhold til lov om Allmenngjøring av tariffavtaler er petroleumsvirksomhet på sokkelen underlagt loven. En har altså villet beskytte den virksomheten. Ved forskrift kan enkelte fartøy underlegges loven. Behovet for å sikre et anstendig lønns- og arbeidsvilkår er tilstede.

Address: Rosenkrantz' gate 15-17, P.O. Box 2000 Vika, NO-0125 Oslo, Norway



Norwegian Maritime Officers' Association
Tel. +47 22 00 55 00
Fax +47 22 00 55 01



Norwegian Union of Marine Engineers
Tel. +47 24 14 83 70
Fax +47 24 14 83 80



Norwegian Seafarers' Union
Tel. +47 22 82 58 00
Fax +47 22 33 66 18

Det er vanskelig reelt og politisk å tillate eller ha forståelse for at vår oljerikdom skal oppnås gjennom sosial dumping for sjømenn i arbeid knyttet til petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.

Forbundene er sterk imot et unntak, og krever at kravet til arbeids- og oppholdstillatelse gjøres gjeldende for skip knyttet til petroleumsvirksomhet. Sokkelen er helt vital for en fremtidig arbeidsplass og rekrutterings base for norske sjømenn, og dermed en aktiv sjøfartsnæring ut i fra Norge.

Det er her viktig at lovens §§ 23 og 24 om kravet til lønns og arbeidsvilkår også får anvendelse på sjømenn. Ellers vil arbeids og oppholdstillatelse være uten mening. Da vil fortsatt sosial dumping foregå på vår sokkel.

Det følger av høringsbrevet at kravet om tillatelse skal gjelde når skipene driver virksomhet av et visst omfang. Det er uklart hva departementet legger i dette. Forbundene har hevdet at det må gjelde fra dag en dersom skipet laster for frakt og levering i andre norske havner og ikke bare laster for enkelttur for deretter å losse i utenlandsk havn. Regulær lasting på sokkel for levering i utenlandsk havn må omfattes. Dersom det åpnes for at skipene kan operere over noe tid før kravet om arbeids- og oppholdstillatelse inntre, vil det bli vanskelig å kontrollere/ håndheve bestemmelsene. De må ofte bygge på kontroll i ettertid. Vi mener det er viktig at det gis klare regler for når kravet inntre.

Videre støtter vi unntaket for cruiseskip. Videre har vi forståelse for at skip registrert i EØS-land unntas i hvert fall om det er EØS borgere om bord. Ofte er det imidlertid sjømenn fra tredje verden om bord, eks Filippinene, Indonesia og India. Disse betales like lave hyrer som for skip registrert utenfor EØS. Det er ikke skipet som skal ha tillatelse, men mannskapet om bord. Det må vurderes å kreve tillatelse for borgere utenfor EØS land selv om disse har tjeneste på EØS skip. I motsatt fall vil det være en betydelig uthuling av kravet til arbeids- og oppholdstillatelse.

Forbundene kan ikke se at forordningen av 3577/92 her til hinder for et slikt krav, i hvert fall ikke for virksomhet knyttet til petroleumsvirksomheten. Det er ikke kjent at det etter forordningen er innført begrensninger for slik virksomhet. Det vises for så vidt også til tidligere høringsnotat fra august 2008 i samme sak.

Forslaget om at det ikke skal foretas vurdering av mannskapets kompetanse eller arbeidsmarkedsmessig, støttes.

Tilsyn

Det foreslås at tilsynet underlegges Arbeidstilsynet og Petroleumsstilsynet. I nåværende høringsbrev er det ikke tatt opp hvilke etat som skal føre tilsyn med etterlevelse av vilkårene for tillatelse for sjømenn på utenlandsk registrerte skip.

I tidligere høringsnotat 2007 legger departementet til grunn at politiets ordinære utlendingskontroll og sanksjonsmuligheter anses om tilstrekkelig håndheving av kravet om arbeids- og oppholdstillatelse. Det er vi for så vidt enig i, men hvorledes tilsynet med at vilkårene etterleves bør gå frem av loven enten som henvisning eller i annen aktuell lov.

I denne sammenheng nevner høringsbrevet sjødyktighetsloven og havnestatskontroll. Sjødyktighetsloven er nå erstattet av skipssikkerhetsloven. Denne lov har kapittel om tilsyn hvilket også eventuelt sjømannsloven vil få etter ikrafttredelse av den nye Maritime Labour

Convention med dertil hørende tilsynsansvar. Det bes om klargjøring i regelverket med hensyn til hvilken el hvilke etater som skal føre slikt tilsyn.


Oslo den 21. april 2009



Norsk Sjømannsforbund



Norsk Sjøoffisersforbund



Det norske maskinistforbund