



DNMFs høringsuttalelse til utredning fra Wikborg Rein advokatfirma og Oslo Economics

26.9.2019

Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel

Vi viser til departementets høringsnotat med høringsfrist 27.9.2019.

Det norske maskinistforbunds hovedmålsetting

Som deltaker i referansegruppen som har gitt innspill til utarbeidelsen av utredningen har vi holdt fast ved vår målsetting. Vårt krav er at det skal innføres norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norske farvann for operasjoner som har en viss varighet eller som har tilknytning til utnytting av naturressurser. Vi ønsker ikke å stenge noen ute og ønsker arbeidstakere fra hele verden velkomne til å arbeide sammen med oss, men på norske lønns- og arbeidsvilkår.

Konkurransesituasjonen

Vi er opptatt av arbeidstakernes konkurransesituasjon. Norsk bosatt arbeidskraft må ha tilgang til alt arbeid som utføres for å høste av norske naturressurser og i vår kystfart. Skal operatører og rederier drive næring i Norge er det avgjørende at det tilbys like konkurranseforhold. Innføring av norske vilkår vil ha som primært siktemål å sikre sjøfolks sosiale, velferdsmessige og økonomiske vilkår.

Der er det i dag et stort antall arbeidsplasser på norsk sokkel og i norske farvann, og vi har et betydelig antall utenlandske arbeidstakere med arbeidsvilkår norske sjøfolk ikke kan konkurrere med. Også utenlandske sjøfolk på norsk sokkel og i norske farvann utsettes for press i denne skjeve konkurransen. Hensynet til sjøfolk på utenlandsk flaggede skip gjør seg sterkt gjeldende her.

I dag har vi en skjev konkurranse i skipsfarten på norsk sokkel og i norske farvann. Denne skjevheten kommer av at vilkårene om bord på skip registrert i utlandet eller i NIS og norske skip i NOR-registeret er forskjellige. En viktig sideeffekt av å innføre norske vilkår vil være å sikre lik konkurranse mellom redere og operatører uavhengig av flaggstat og registrering.

Det norske maskinistforbund

Rosenkrantz gate 15
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO, Norway

NO 970 167 935

Telefon: + 47 24 14 83 70
telefaks: + 47 24 14 83 80

E-mail: post@dnmf.no
Web: www.dnmf.no

Bank: DNB ASA
Kontonr.: 8380.08.69946

INAB: NO33 8380 0869 946
SWIFT: DNBANOKKXXX



Ulike fartsområder

Det kan være ulike løsninger på regulering av ulike fartsområder. Kystfarten har andre oppgaver enn aktiviteten på sokkelen. Imidlertid er det felles problem at sjøfolk har forskjellige vilkår.

Kompetanse

Den maritime næringen er inne i et teknologiskifte. Særlig innebærer denne omstillingen og teknologiskiftet et behov for kompetanse. Den kompetansen som baserer seg på aktiviteten på norsk sokkel er av den største betydning for den norske maritime klyngen. Vi må ha like vilkår for å sikre at kompetansen opprettholdes og styrkes. På denne måten kommer kompetansen hele næringen til gode.

Partssammensatt utvalg

Det norske maskinistforbund mener at det må settes ned et partssammensatt utvalg som skal se på hvordan handlingsrommet kan fylles og konsekvensene av dette, med hensikt å komme frem til konkrete forslag. Arbeidet bør igangsettes snarest.

Kommentarer til rapporten.

Del I: Juridisk handlingsrom

For oss er dette den viktigste delen av rapporten. Her er det gitt grundige drøftelser om den folkerettslige adgangen som Norge har til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Vi er tilfredse med å konstatere at det er vid adgang til dette, og vi peker på at en rekke viktige kyststater har gjennomført slik regulering uten å ha blitt saksøkt for folkerettslige domstoler eller å ha møtt motstand på annen måte. Dette gir et sedvanerettslig grunnlag for kyststatenes rett til å foreta slik regulering som supplerer den mer tradisjonelle folkeretten på dette punkt. Det har skjedd en overgang fra et rent flaggstatprinsipp til en rettslig situasjon der den stat som har interesse av regulering også har kompetanse til å fastsette regler om lønns- og arbeidsvilkår.

Dagens situasjon med svært liten tilknytning mellom flaggstat og rederi når det benyttes bekvemmelighetsflagg er nevnt i pkt. 4.4.4 på s. 27, og dette er noe av den reelle bakgrunnen som gir kyststaten økt kompetanse når det gjelder utnytting av egne naturressurser.

Grunnbegreper

Det norske maskinistforbund

Rosenkrantz gate 15
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO, Norway

NO 970 167 935

Telefon: + 47 24 14 83 70
telefaks: + 47 24 14 83 80

E-mail: post@dnmf.no
Web: www.dnmf.no

Bank: DNB ASA
Kontonr.: 8380.08.69946

INAB: NO33 8380 0869 946
SWIFT: DNBANOKKXXX

Vi mener rapporten kunne gitt klarere svar på de sentrale begrepene norske vilkår og utenlandske skip.

Norske vilkår

Det materielle innholdet i begrepet norske vilkår består av rettsregler som tilhører mange rettsfelt. De forskjellige rettslige aspekter er ikke godt presentert i delrapport I. Vi viser her til pkt. 3.2 på side 14 følgende, der noen aspekter berøres, men ikke alle. Her fokuseres det på skipsarbeidslovens bestemmelser. Men ved siden av denne verneloven er det behov for å liste opp andre reguleringer. Vi savner bestemmelser om turnusordninger, om betalt arbeidsfrie perioder og om pensjonsrettigheter. Pensjonsbestemmelser er et viktig tema som er helt utelatt i utredningen.

Utenlandske skip

Vi har hele tiden poengtert at regler om norske vilkår skal gjelde alle skip, uavhengig av flaggstat og i hvilket land eierne har tilhørighet. Mange utenlandsk registrerte skip har norske eierinteresse. Derfor er begrepet utenlandske skip uheldig.

Vi er opptatt av at innføring av norske vilkår ikke er en særregulering av utenlandske skip, men innebærer en innføring av like vilkår for alle.

I rapporten pkt. 3.1 på side 14 er det en knapp definisjon av begrepet:

«Med begrepet utenlandske skip menes skip som seiler under fremmed flagg slik dette er definert i norsk rett, herunder sjøloven §§ 11 flg. og petroleumsloven § 1-5 flg.»

Utredningen får altså ikke frem hvilke interesser som står bak skip med utenlandsk flagg, som ofte er norsk eiet.

Handlingsrommet

Det er liten grunn til å tvile på at Norge vil kunne regulere og håndheve norske vilkår på sokkelen for skip som er involvert i utnytting av norske naturressurser. Dette henger sammen med de havrettslige bestemmelser som gir slik adgang når det foreligger «substantial and genuine link» mellom den aktuelle skipsaktiviteten og naturressursene som utvinnes. Tilsvarende er det klart at Norge har full rett til å innføre norske vilkår i territorialfarvannet, med de få unntakene som er i kabotasje-reglene oppstiller og i enkelte handelsavtaler med andre land.

Utredningen viser dette, se f. eks. pkt. 4.10 Konklusjon side 51.

Særlig om den folkerettslige utviklingen

Ved gjennomgåelsen av andre staters regulering av arbeids- og lønnsvilkår for alle skip som er i deres farvann, er det nevnt flere klare tilfeller der vilkårene er gjort gjeldende i

Det norske maskinistforbund

Rosenkrantz gate 15
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO, Norway

NO 970 167 935

Telefon: + 47 24 14 83 70
telefaks: + 47 24 14 83 80

E-mail: post@dnmf.no
Web: www.dnmf.no

Bank: DNB ASA
Kontonr.: 8380.08.69946

INAB: NO33 8380 0869 946
SWIFT: DNBANOKKXXX

territorialfarvannet og på kontinentalsokkelen. Særlig omfattende er Canadas regulering. Dette viser at det i dag ikke er noen folkerettslige hindre for å etablere tilsvarende vilkår for norske farvann og vår kontinentalsokkel.

Vi savner en gjennomgang av rettspraksis fra folkerettslige domstoler om dette tema. Vi mener at det ikke har vært noen saker av betydning, og at dette viser at det er et folkerettslig handlingsrom.

Del II Aktuelle virkemidler

Når det gjelder den tekniske innretningen mener vi at en kommende innføring av norske vilkår må gis ved en rammelov, der det gis hjemmel for de forskrifter som er nødvendige for å gjennomføre de forskjellige sider av norske vilkår. Dette virkemiddelet har kommet med i pkt. 12.10 på side 165, og der fremkommer det tydelig hvor hensiktsmessig dette virkemiddelet er. Rammeloven vil hjemle de nødvendige forskrifter som må dekke alle de forskjellige rettsområder som norske vilkår omfatter. Vi slutter oss til utredningen på dette punktet, og viser til fremstillingen i utredningen side 165.

Vi påpeker at de enkelte virkemidler har forskjellig hjemmelsbakgrunn etter som de er privatrettslige, tariffmessige eller offentligrettslige. Det er grunn til å ta i bruk de fleste av disse virkemidlene. For at virkningen skal bli komplett gjøres dette best ved rammelov.

I Del II pkt. 12 Aktuelle virkemidler pekes det på at de forskjellige virkemidlene vil måtte utformes slik at de utnytter det folkerettslige handlingsrommet. Det er derfor viktig at handlingsrommet ikke blir fremstilt for restriktivt.

En slik overdrevent restriktiv formulering finner vi i det avsluttende avsnittet i pkt. 13.2.2:

«Nærings- og fiskeridepartementet kan benytte den eksisterende forskriftshjemmelen i skipsarbeidsloven § 1-2, tredje ledd, bokstav d, til gjennomføring av ovennevnte endring. På denne måten vil skipsarbeidslovens bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår få virkning overfor en avgrenset gruppe utenlandske skip med virksomhet og øvrig tilknytning til Norge og norske interesser. Dette vil særlig få konsekvenser for fraktesfart langs norskekysten, og øvrig kabotasjefart operert av norske rederi med norsk arbeidskraft.»

Naturligvis kan også dette gjelde for skip som opererer på sokkelen etter kriterier som stemmer med den folkerettslige adgangen, som gjelder for en nærmere angitt aktivitet som har tilknytning til norske sokkelressurser.

Del III Samfunnsmessige og handelspolitiske konsekvenser

Beregningen av lønnskostnadene

Utredningene har ikke innhentet reell statistikk for de aktuelle arbeidsforholdene. Det fremgår av Del III pkt. 14.2 at estimatene er basert på tariffavtaler og hyretabeller. Når det i rapporten fremgår at lønnsforskjellene reelt sett kan være større enn det som fremkommer av tariffavtaler og hyretabeller, vil vi peke på at forskjellene også kan være mindre, da mange rederier med utenlandsk flagg ligger høyere i lønn enn minimumslønnen som er fremforhandlet i ITF.

Lite aktuelt med en lav minimumslønn

Det ser ut til at del III bygger på tre scenarioer når det gjelder lønn:

1. Status quo
2. Innføring av en minstelønn på kr. 250 000 pr. år
3. Innføring av norsk lønnsnivå på alle skip

Vi vil påpeke at alternativ 2 er lite realistisk. Å innføre en minstelønn på et så lavt nivå er helt uakseptabelt og er ikke noe som bør utredes. Å sette noe slikt ut i livet ville føre til at sjøfolk som i dag ligger over dette lønnsnivået på skip som ikke er registrert i NOR vil oppleve at deres stillinger i fremtiden reduseres. Dessuten vil vi bemerke at dette nivået virker tilfeldig valgt.

Inndelingen i segmenter

Del III har i motsetning til Del I delt opp rapporten etter markedssegmenter, presentert i Del III punkt 13.5. Dette er et godt grep, fordi det viser konsekvenser for disse segmentene hver for seg, og de konsekvensene som følger av innføring av norske vilkår for alle skip i hvert enkelt segment.

Et unødvendig tema

Drøftingen av de såkalte ekstraterritoriale virkningene unødvendig. På side 220 drøftes det om det kan pålegges utenlandsk flaggede skip å ha norske vilkår også når de befinner seg utenfor norsk sokkel. Det er ikke dette vi går inn for, og temaet er lite realistisk. Når dette trekkes inn i drøftelsen gir det et inntrykk av at adgangen til norsk jurisdiksjon er mindre enn den er. Vi påpeker viktigheten av at det er en vid adgang til å pålegge norske vilkår på norsk sokkel og i territorialfarvannet.

Økonomiske virkninger

Det norske maskinistforbund

Rosenkrantz gate 15
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO, Norway

NO 970 167 935

Telefon: + 47 24 14 83 70
telefaks: + 47 24 14 83 80

E-mail: post@dnmf.no
Web: www.dnmf.no

Bank: DNB ASA
Kontonr.: 8380.08.69946

INAB: NO33 8380 0869 946
SWIFT: DNBANOKKXXX



Vi anser at de økonomiske virkningene for rederiene er mindre dramatiske enn det som fremgår i tabellene i Del III i rapporten. Som nevnt skyldes dette at det i realiteten er et høyere lønnsnivå enn det som fremgår av minimumstariffene som er avtalt i ITF. Den reelle forskjellen i kostnader er dermed mindre enn den som fremgår i tabellene, f.eks. Tabell 16-1 på side 208.

Imidlertid er også den reelle kostnadsforskjellen vi ser i dag konkurransevridende. Den fører til et press på ratene, så redere med NOR-registrerte skip har vansker med å drive. Dette svekker den norske sysselsettingen og hele den norske maritime klyngen.

Dessuten forekommer det så dårlige lønns- og arbeidsvilkår om bord i skip som betjener sokkelen og som går i norsk territorialfarvann at det må sies å være en omfattende og systematisk sosial dumping.

Sammenfatning

Vi ser ikke at det kan være problematisk for noen av de involverte grupper at det innføres norske vilkår. Enten det gjelder frakt til og fra norske havner eller skipstrafikk tilknyttet utnytting av naturressurser på sokkelen, er det en sterk norsk økonomi som kan tåle et norsk kostnadsnivå. Bestillere av transporttjenester til og fra norske havner og bestillere av spesialtjenester på sokkelen som seismikk, supply osv. kan bære et norsk kostnadsnivå. Dette er gjort av andre kyststater over lang tid med stort hell.

Vi må ha norske lønns- og arbeidsvilkår i våre farvann og for alle aktivitet som arbeider på norsk sokkel med utnytting av våre naturressurser.

Denne høringsuttalelse er avgitt på vegne av Det norske Maskinistforbund.

Hege-Merethe Bengtsson

Administrerende direktør

Knut Walle-Hansen

Advokat

Det norske maskinistforbund

Rosenkrantz gate 15
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO, Norway

NO 970 167 935

Telefon: + 47 24 14 83 70
telefaks: + 47 24 14 83 80

E-mail: post@dnmf.no
Web: www.dnmf.no

Bank: DNB ASA
Kontonr.: 8380.08.69946

INAB: NO33 8380 0869 946
SWIFT: DNBANOKKXXX