

Innspill norsk lønns og arbeidsvilkår

Norske sjøfolk har i generasjoner generert mye tilbake til samfunnet i form av kjøpekraft og bosetting. Sjøfolkene har tilført mye kompetanse til den maritime næringen på sjø og land samt til olje- og gassnæringen.

Ved å fjerne norske sjøfolk til fordel for utenlandsk arbeidskraft fra lavkostland i norsk farvann og innen «deep-sea»- segmentet, tar vi vekk betydelige inntekter til kommunene samt skatteinntekter til staten.

Industri og Næringspartiet - INP ser med sterk bekymring på at dagens flaggstat regelverk medfører uheldige konsekvenser i forbindelse med ulykker og hendelser. Vi ønsker endring i dagens flaggstat regelverk, slik at norske myndigheter skal være det organ som utfører granskning og kontroll ved hendelser.

Med disse innledende ord hentet fra innledningen i partiprogrammet til INP må vi få uttrykke at vi ser positivt på dette utkastet, som vi ser som det første skrittet på veien mot en bedre hverdag for våre skipsarbeidere i norske farvann.

Vi har friskt i minne dødsulykke i Stavanger, der kapteinen med flaggstat reglene nektet norsk politi å komme om bord for å etterforske hendelsen, en kranulykke. Vi kan ikke ha det slik og derfor sier **INP** at dette er det første skrittet i en rekke endringer som må komme for denne yrkesgruppen.

Vi har valgt å gå gjennom utkast til loven og gjort oss opp noen tanker.

- **§4 siste setning.** Departementet kan fastsette i forskrift hvilke krav til lønns og arbeidsvilkår som skal gjelde. INP mener: I Norge har vi et godt innarbeidet trepart og 2 parts samarbeid. Lønnsfastsettelse har aldri vært en del av treparts samarbeidet. Lønn og tariff er en sak mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Med andre ord her forsøker departementet å gripe inn i noe man ikke har noe med. Derfor må denne setningen fjernes.
- **§5 første ledd,** Krav om norsk lønns og arbeidsvilkår etter at man forlater første norske havn, til man ankommer siste norske havn. Her misforstår departementet nok noen prinsipper. Med denne regelen vil en reder kunne ta båten inn til Norge, legge den til kai/på verksted etc og la de ansatte ha lønn etter en tariff som ikke er norsk. På samme måte i andre enden mister man norsk lønn og arbeidsvilkår når man ankommer siste norske havn, så kan en reder utnytte dette med å gå på verft etc. Ordlyden må endres: Fra ANKOMST første havn i Norge til AVGANG siste havn.
- **§5 andre ledd.** Et avsnitt som undergraver hele loven. Et slik unntak vil bare føre med seg en lang liste av skip som utnytter dette og loven vil bli utvasket.
- **§ 5 a og b)** Om ikke staten er villig til å følge egen lov, hvordan skal man da kunne forvente at sivil skipsfart skal gjøre det. Selv transport av materiell og varer til beredskapssystemet i Norge må kunne forvente å ha norsk lønn. Når det gjelder et forsvarlig transporttilbud, I stedet for å fristille rederiene på dette området bør man se på et system på linje med kortbane flyplassene vår der Staten innhenter tilbud for å opprettholde et forsvarlig transport tilbud.
- **§6** Hvordan skal man kunne overholde en slik lov når departementet kan avvike slik de finner for godt, og indirekte utvanne denne loven. Vi kan ikke ha denne muligheten. Bransjen består av kyniske investorer som vil gjøre det de kan for å omgå en slik lov.

- **§7** Bestemmelsen omfatter ikke fiske- og fangstfartøy. Vi har ikke helt forståelse for hvorfor disse skal være unntatt, hvorfor denne delen av bransjen skal kunne bruke ansatte fra lavkostland? Er det lot systemet som gjør dette? **INP** ser ikke et eneste holdbart argument for å holde fiskeri utenfor denne loven.
- **§8** I dag ser vi allerede problemene med at det kommer konstruksjonsskip inn fra Skottland utfører jobb på norsk sektor for deretter å gå tilbake til Skottland etter jobben er gjort. Her bør det skjerpes inn i forhold til antall dager kanskje redusere det til 14 dager fra man krysser grensen til norsk økonomisk sone. Det er positivt at man har satt et makstak, og at dette går pr 12 mnd ikke kalenderår. Dog ser vi at 3 mnd blir i overkant
- **§ 10** Med tanke på §8 så må man i oppgaven med tilsyn gi Kystvakten fullmakter til å utføre tilsyn på slike fartøy som ikke anløper norsk havn. Noe som også må generere økte bevilgninger til kystvakten.
- **§11** Her skal igjen Departementet forsøke å styre 2 part samarbeidet. Departementet har ikke noe med å regulere fagforeningens tilgang til fartøyene.
- **§ 13** Her bør det i tillegg til tvangsmulkt komme inn tekst som definerer brudd på plikten til å betale rett lønn og følge norske vilkår som **lønnstyper**. Lønnstyper er straffbart siden 11.Juni 2021 og kan straffes med inntil 6 års fengsel.
- **§ 16** Teksten i hovedsak unødvendig det kan henvises til straffelovens §§ 395, 396.

Generelt sett så reagerer Industri og Næringspartiet - INP på at departementet gis fullmakter til å kunne omgå de fleste bestemmelser i denne loven. Det er et uheldig signal.

Generelt er Industri og Næringspartiet - INP av den mening at kravet om norsk lønns og arbeidsvilkår burde tre i kraft i det øyeblikket et fartøy kommer inn på norsk kontinentalsokkel.

I lovutkastet er det oppført unntak for forsvarets fartøyer og fartøy på oppdrag fra Forsvaret. Det er fornuftig at heller ikke utenlandske marinefartøy som seiler i norsk farvann skal omfattes av denne loven.

For å avslutte på samme måten som vi startet Industri og Næringspartiet ser positivt på utkastet til lov om norsk lønns og arbeidsvilkår i norsk økonomisk sone. Dessverre opplever vi at lovutkastet gir departementet alle muligheter til å avvike fra loven. Slik kan vi ikke ha det. Videre opplever vi at departementet forsøker å styre fagforeningene i forhold til tariffinnpassering eller unntak fra disse forholdene. Det er ikke departementet sin bestemmelse om tariffavtalene, Departementet bestemmer i lovens bokstav at norske tariff skal gjelde da er det opp til 2 partsamarbeidet å definere hvilken tariff som vil være passende.

Owe Ingemann Waltherzøe
Partileder