

Oslo, 10. april 2017

Stortingets arbeids- og sosialkomité
Stortinget
0026 OSLO

REPRESENTANTFORSLAG DOKUMENT 8: 61 S (2016-2017)

Norges Rederiforbund viser til forestående høring i Stortingets arbeids- og sosialkomité 18. april 2017 om Representantforslag 61 S (2016-2017) fra stortingsrepresentantene Dag Terje Andersen, Torstein Tvedt Solberg, Fredric Holen Bjørndal, Else-May Botten, Øystein Langholm Hansen, Per Olaf Lundteigen, Geir Pollestad, Kirsti Bergstø og Audun Lysbakken.

Norges Rederiforbund vil advare mot å gjennomføre forslaget, som vil bli oppfattet som proteksjonistisk og ha negative konsekvenser både for næringen og den videre utvikling av virksomheten på norsk kontinentalsokkel.

FORSLAGET BYGGER PÅ URIKTIGE PREMISSE

I representantforslaget hevdes det at regelverket for såkalte "flerbruksfartøy" er uklart, at fartøyene beveger seg inn og ut av ulike regelverk, samt at det har blitt akterutseilt av den teknologiske utviklingen. Ingen av disse premissene er riktige etter vår oppfatning.

Det kan i denne forbindelse vises til at Petroleumstilsynet har utredet den faktiske og rettslige situasjonen for slike fartøy på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet. Bakgrunnen var påstander fra fagforeningshold om at flerbruksfartøyene utgjør et «sort hull» i norsk petroleumsvirksomhet som faller utenfor lov og tilsyn. Rapporten, som ble avgitt 12. september i fjor, avviste at det er uklart hvilket regelverk som gjelder eller at slike fartøyer representerer en "utvikling" som regelverket ikke i tilstrekkelig grad har fanget opp. Tvert imot gir rapporten ingen faglig støtte for kravet om å endre arbeidsmiljølovens virkeområde for avgrensning av petroleumsvirksomheten mot skipsfarten. Rapporten dokumenterer at dagens skille fungerer godt, og at regelverkets funksjonsbaserte innretning legger til rette for teknologiutvikling innenfor regelverkets rammer.

Det vises i forslaget til «oljearbeidere». Det er uklart hva forslagsstillerne mener med «oljearbeidere om bord i skip». Oljearbeidere vil naturlig være de som driver med prosessering av petroleum eller bore- og brønnarbeid, oppgaver som utelukkende foregår fra innretninger omfattet av petroleumsløven og arbeidsmiljøloven.

FORSLAGET VIL HA STORE NEGATIVE KONSEKVENSER

Skip som driver ulike støttetjenester for offshore petroleumsindustri opererer i et globalt marked. De beveger seg hyppig mellom kontinentalsokler (som er internasjonalt farvann) og må derfor kunne forholde seg til et og samme internasjonale regelverk uavhengig av hvor de til enhver tid befinner seg. Som Petroleumstilsynet skriver på side 27 i rapporten kan oppdragenes lengde variere sterkt, helt ned til få dager eller noen uker.

Skip er designet og bygget etter andre regler og standarder enn de som arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter viser til. Dersom de skal omfattes av arbeidsmiljøloven med tilhørende HMS-forskrifter vil de ikke tilfredsstillende disse reglene. Norsk sokkel vil da i utgangspunktet falle utenfor skipenes marked, og det må i tilfelle etableres et eget norsk marked. Dette vil dramatisk påvirke tilgangen på maritime tjenester og viljen til å satse på norsk sokkel. Markedsbarrierer og innlåsingeffekter vil øke kostnadene dramatisk, og føre til redusert aktivitet ved at færre utbygginger vil være lønnsomme.

En slik utvikling vil være svært kontraproduktiv i relasjon til den innsats som for øvrig legges ned i industrien for å redusere kostnader og gjøre norsk sokkel mer konkurransedyktig. Arbeidsmiljølovens særskilte arbeidstidsregler

vil også fremtvinge andre arbeidstidsordninger enn de som benyttes globalt. Dette vil ikke bare være kostnadsdrivende, men innebære at man kan måtte endre bemanningsoppsett for enkeltaktiviteter på norsk sokkel. Det vil neppe være sikkerhetsfremmende om skipene må endre bemanningsoppsettet hver gang det skal gjøre en operasjon for norsk petroleumsindustri. Rederiforbundet mener det ville være oppsiktsvekkende om Stortinget skulle instruere Regjeringen om å gjennomføre et forslag med så store potensielle konsekvenser uten at det foreligger noen form for kost/nytte-vurdering.

FORSLAGET VIL IKKE HA DE VIRKNINGER SOM TILSIKTES

Det er uklart hva forslagsstillerne tilsikter å oppnå ved forslaget. Formuleringer i dokumentet peker i retning av at det er rettigheter knyttet til fast ansettelse, oppsigelses- og varslervern man er opptatt av. I den sammenheng er det sentralt å være klar over at bestemmelsene i arbeidsmiljøloven vil ha begrenset anvendelse for arbeidstakere på denne typen fartøy, som typisk kommer inn på norsk sokkel for å utføre tidsbegrensede oppdrag. Når utenlandsk virksomhet sender arbeidstakere til Norge i forbindelse med tjenesteyting gjelder arbeidsmiljøloven § 1-7 om utsendte arbeidstakere med tilhørende forskrift. Arbeidstakerne er i slike tilfeller bare omfattet av visse bestemmelser i arbeidsmiljøloven, og ikke eksempelvis reglene om varsling (kapittel 2 og 3), fast ansettelse (§ 14-9) og oppsigelsesvern (kapittel 15).

Rederiforbundet tror ikke det vil bli flere norske arbeidsplasser ved at flerbruksskip pålegges særnorske tekniske og operasjonelle krav og arbeidstidsordninger for enkeltoperasjoner. Et potensielt lavere aktivitetsnivå tilsier heller at netto sysselsettingseffekt vil være negativ. Erfaringene fra flyttbare innretninger viser at norsk arbeidskraft i stor grad vil bli «låst» til norsk sokkel og således hindre den internasjonale fleksibiliteten som selskapene i dag vil være opptatt av. Selskapene er avhengige av å ha en gjennomgående bemanning som kan følge skipene uansett hvor de opererer. Dette tilsier at selskapene fortsatt vil ansette personell som er interessert i å arbeide internasjonalt og på internasjonale vilkår.

FORSLAGET ER PROTEKSJONISTISK OG UTENRIKSPOLITISK OG FOLKERETTSLIG PROBLEMATISK

Det ble fremmet et lignende, men mindre vidtrekkende forslag av det såkalte Bull-utvalget, jf. NOU 1989:15. Forslaget møtte den gangen stor motstand både fra industrien og myndighetshold, og regjeringen Brundtland ønsket ikke å følge det opp. Blant mange innvendinger fremholdt Utenriksdepartementet at omleggingen ville ha betydelige økonomiske konsekvenser, og at virksomheten på norsk sokkel i realiteten ville bli skjermet mot utenlandsk konkurranse. Utenriksdepartementet mente at en slik skjerming ville være skipsfarts- og handelspolitisk uheldig, og vanskeliggjøre Norges innsats mot proteksjonistiske tiltak i andre land. Også Sjøfartsdirektoratet fremholdt at det internasjonale arbeidet ville vanskeliggjøres.

Norge har en sterk, offensiv utenrikspolitisk interesse i å forhindre svekkelse av havrettskonvensjonens grunnleggende prinsipper, herunder flaggstatsprinsippet. I et omgivelsesbilde med proteksjonisme og nasjonalisme på fremmarsj, må Norge arbeide for å sikre lojal oppslutning om disse grunnleggende prinsipper og ikke gjennomføre politikk her hjemme som undergraver den handelspolitikken som har tjent Norge så godt.

Vi står gjerne til disposisjon for å utdype de vurderinger vi har gitt i dette notatet.

Med vennlig hilsen
Norges Rederiforbund


Sturla Henriksen
Administrerende direktør