

Kontroll av flaggstater

- *«The EU approach is that international standards must be rigorously upheld, but unfortunately quite a number of flag States are systematically ignoring or seriously failing to implement and enforce international safety standards.»*
- Sitat, EU Kommissjonens hjemmeside (DG Move)

- EU/EØS: Kontroll med faktisk og formell implementering
- Internasjonalt: Ingen kontroll

Norsk tilsyn på sokkelen?

- Flaggstaten fører tilsyn
- De fleste flerbruksfartøy på sokkelen er utenlandsk
- Prosjektpersonell er unntatt tilsyn på norske og utenlandske skip

«Når flaggstaten har ansvaret for å kontrollere at skip i dets register oppfyller de internasjonale minstestandardene, så innebærer det i realiteten at sikkerheten på mange flerbruksfartøy på norsk sokkel er overlatt til administrasjoner på øyer i Stillehavet eller Karribien.»

- Sitat Sjømannsorganisasjonenes rapport

Sikre lik konkurranse – heve sikkerhet

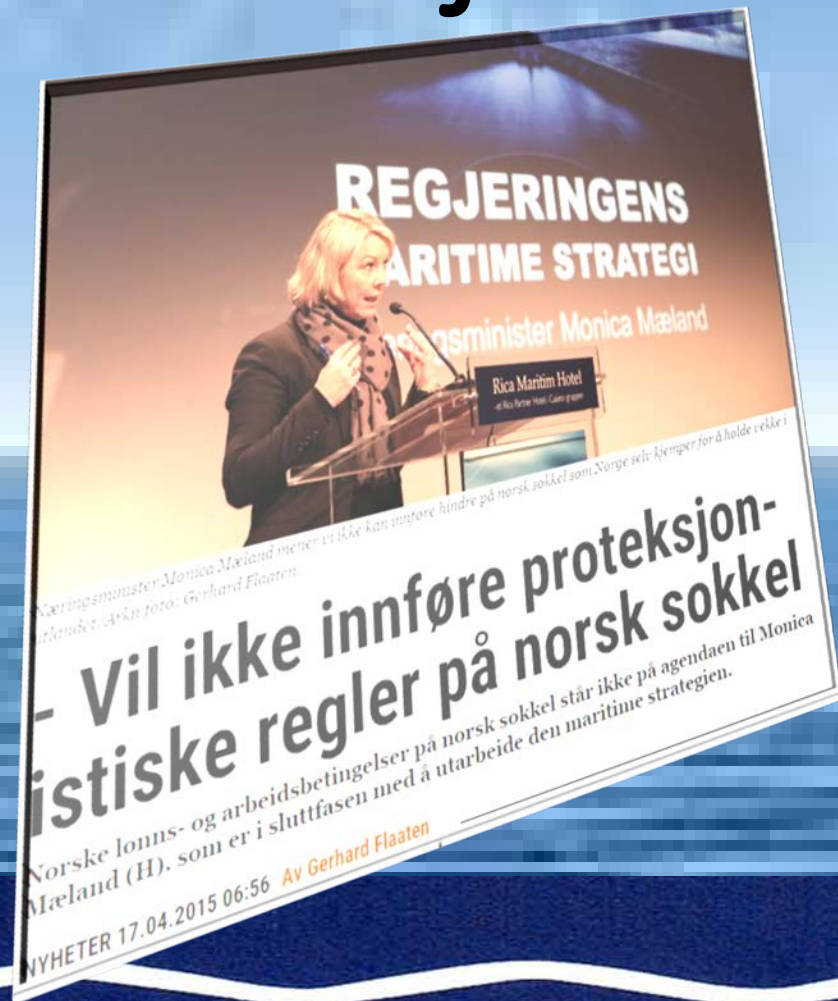
- Krav til skip uansett flagg vil gi lik konkurranse
- I dag er markedet uregulert, noe som gir store fordeler for rederier som operer med bekvemmelighetsflagg, med utenlandske sjøfolk med:
 - lavere sikkerhetsstandarder
 - dårligere rettigheter for sjøfolk
 - helt annet lønnsnivå enn i Norge.

Proteksjonisme

Nei:

"Proteksjonisme" er per definisjon å beskytte innenlandsk produksjon mot konkurranse fra andre land»

Sjømannsorganisasjonene har vært tydelige på at rederier, skip og sjøfolk uansett nasjonalitet er velkommen til å operere i norske farvann, men det må skje på norske lønns- og arbeidsvilkår. Hvis ikke undergraver vi forutsetningene for å kunne bo i Norge og arbeide i egne farvann.



Norske løns- og arbeidstilhøve?



- Anerkjent professor meiner Noreg har relativt sett stort handlingsrom!
- Styresmaktene må sjølve søkje kunnskap og fakta om eit so grunnleggjande spørsmål for norsk arbeidsliv.
- Ca. 1,1 av 1,9 mrd. av nettoløna går til operasjonar på norsk sokkel. Kan dette gjerast på ein annan måte?

Andre sokkelstater

- USA, Canada, Australia, Brasil og Indonesia stiller nasjonale krav

«En rekke sokkelstater har stilt krav om nasjonal lovgivning på sin sokkel. Hvis det virkelig skulle være slik at norske myndigheter mener at slike krav er folkerettsstridige, ville en naturlig oppfølging være å ta dette opp visa diplomatiske kanaler. Det har til vår kunnskap aldri vært gjort.»

- Sitat Sjømannsorganisasjonenes rapport



OLJEBUD TIL Å LEVE MED

DEN NORSKE
OLJEMODELLEN



Tidleg på 70-tallet!

- fundamentet for vår
alles petroleumsnæring

Med utgangspunkt i Regjeringens prinsipielle syn, at det utvikles en oljepolitikk med sikte på at naturressursene på den norske kontinentalsokkel utnyttes slik at de kommer hele samfunnet til gode, gir komiteen i tilslutning til dette uttrykk for:

FØRSTE bud

At nasjonal styring og kontroll må sikres for all virksomhet på den norske kontinentalsokkel.

TREDJE bud

At det med basis i petroleum utvikles ny næringsvirksomhet.

Kommentar:

En sterk leverandørindustri

Lenge før Statoil på slutten av 1980-tallet sto frem som en stor industriell operatør innen de fleste områder av oljevirkksomheten på egen hånd, spilte selskapet en avgjørende rolle i utviklingen av norsk offshorerettet leverandørindustri.

Sammenlignet med oljeproduserende land i sør hadde Norge relativt gode forutsetninger for å bygge opp en selvstendig leverandørindustri. Norge hadde en omfattende skipsindustri, og norsk maritim kompetanse kom til nytte når flytende leteplattformer og andre installasjoner skulle settes opp og driftes til havs.

Næringslivet var delt på hva slags strategi man skulle benytte for å utvikle den relevante teknologien. Selskap som [Aker](#) og [Kværner](#) presset på for at Norge skulle innføre beskyttelsestiltak. I en kongelig resolusjon av 8. desember 1972 ble det i paragraf 54 slått fast at norske selskaper skulle foretrekkes "... i tilfeller hvor norske varer og tjenester var konkurransedyktige, både i forhold til kvalitet, service, leveringstid og pris ...". Norske redere og [Handelsdepartementet](#) var motstander av paragrafen. De mente Norge kunne straffes ved å bli stengt ute fra internasjonale markeder.

Paragrafen fikk ikke betydning i første omgang. Men fra 1974 fikk økt [arbeidsløshet](#) som følge av [oljekrisen](#) britene til å innføre [proteksjonistiske](#) tiltak for å beskytte sin industri. Norge fulgte opp med en tilsvarende politikk for å mer aktivt fremme utviklingen av lokale leverandører.

Tiltakspakke 3 – mai 2013

- et seriøst og godt arbeidsliv

Mulige tiltak mot sosial dumping i skipsfarten

Deler av norsk skipsfart er ikke omfattet av allmenngjøringsordningen. Bakgrunnen for dette er bl.a. at skipsfarten er sterkt regulert gjennom internasjonalt regelverk og avtaler som Norge er bundet av. Det er i denne forbindelse nødvendig å foreta en grundig gjennomgang av hvilket handlingsrom Norge har, og å se på ordninger i andre land. I en slik vurdering vil en også se på aktivitetsnivået langs kysten, konkurransesituasjonen med mulige endringer i seilingsmønster og hvor utsatt skipstrafikken er for sosial dumping. Regjeringen ønsker å få vurdert tiltak mot sosial dumping, herunder allmenngjøring, for den delen av norsk skipsfart som ikke er omfattet av allmenngjøringsloven.

- Skipsfart neste område som det skulle ryddes opp i
- Dette ble skrinlagt når landet fikk ny borgerlig regjering

Vurdering av NIS fartsområdebegrensning og innretning av nettolønnsordningen

Innstilling 1. september 2014 til Nærings- og fiskeridepartementet

fra

Utvalget oppnevnt 3. mars 2014 for vurdering av fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av nettolønnsordningen

(NIS-utvalget)



Vurdering av tiltak som kan styrke NIS-registeret og fremme sysselsetting av norske sjøfolk

Innstilling 12. januar 2015 til Nærings- og fiskeridepartementet

fra

Utvalget for vurdering av fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av nettolønnsordningen, oppnevnt 30. oktober 2014 for å foreta en tilleggsutredning til innstillingen av 1. september 2014