

Høringsliste

Høring – utkast til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy og endring av forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip og endring av andre forskrifter for å gjennomføre den internasjonale konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren (ILO 188) i norsk rett

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring utkast til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy og utkast til forskrift om endring av forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip og endring av andre forskrifter.

Høringsuttalelser sendes Sjøfartsdirektoratet innen 15. oktober 2017 til post@sdir.no.

Høringen er også tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sjofartsdir.no.

Spørsmål vedrørende høringen kan rettes juridisk seniorrådgiver Arild Viddal, tlf. 51 74 51 43, eller underdirektør Linda Bruås, tlf. 52 74 51 56.

Generelt om gjennomføringen av den internasjonale konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren (ILO 188) i norsk rett

ILO 188 ble vedtatt av ILOs generalforsamling i juni 2007. Konvensjonen skal sikre at de som har sitt arbeid på fiskefartøy får bedre arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til sjøs, og at syke og skadede fiskere får behandling i land. Konvensjonen inneholder også regler om tilstrekkelig hvile, vern gjennom skriftlige arbeidsavtaler og tilsvarende trygdebeskyttelse som andre arbeidstakere. Konvensjonen trer i kraft 16. november 2017 fordi det er et tilstrekkelig antall stater som har ratifisert ILO 188.¹

Sjøfartsdirektoratet har vurdert de enkelte artiklene i ILO 188 opp mot det gjeldende regelverket som forvaltes av Sjøfartsdirektoratet. Gjeldende rett som regulerer arbeid på fiskefartøy, harmonerer i all hovedsak med kravene som følger av ILO 188. Likevel, for lojalt å oppfylle de forpliktelsene som Norge er pålagt å gjennomføre som part i ILO 188, er det i noen grad nødvendig å endre gjeldende rett.

¹ Angola, Argentina, Bosnia og Herzegovina, Estland, Frankrike, Kongo, Litauen, Marokko, Norge og Sør-Afrika



Krav om bemanning og bemanningsoppgave

Etter ILO 188 artikkel 13 bokstav a skal den kompetente myndigheten (Sjøfartsdirektoratet) kreve at fiskefartøy er tilstrekkelig og sikkert bemannet for sikker navigasjon og drift av fartøyet, og etter ILO 188 artikkel 14 nr. 1 skal det fastsettes en minimumsbemanning som skal ivareta sikkerheten om bord på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

Etter gjeldende regelverk er det ikke krav om at fiskefartøy skal ha bemanningsoppgave fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Rederiet skal likevel etter skipssikkerhetsloven² § 15, jf. § 6 sørge for at skipet er bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, herunder at de som arbeider om bord har de nødvendige kvalifikasjonene og eventuelle sertifikater som kreves etter skipssikkerhetsloven § 16. Kvalifikasjoner og sertifikater som kreves for personer som har sitt arbeid om bord, følger blant annet av kvalifikasjonsforskriften.³

Rederier som har fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer skal søke Sjøfartsdirektoratet om bemanningsoppgave som viser sikkerhetsbemanningen som kreves om bord på det enkelte fiskefartøyet. Sikkerhetsbemanningen skal foreslås og begrunnes av rederiet basert på flere kriterier. Hensikten er å ivareta skipets sikkerhet og sikkerheten til dem som har sitt arbeid om bord, samt hindre forurensing.

For fiskefartøy som i dag opererer med et mannskap som har nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater, og som er tilstrekkelig mange nok til å kunne dekke disse funksjonene og samtidig overholde hviletidskravene, vil ikke kravet om bemanningsoppgave medføre økt bemanning. Kravet om bemanningsoppgave vil gjøre eventuelle brudd på kvalifikasjonskravene, hviletidsreglene⁴ eller vaktholdsforskriften⁵ tydeligere.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det fastsettes overgangsbestemmelser som tidfester når kravet om bemanningsoppgave vil gjelde fra.

For øvrig ble et forslag om krav til bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sendt på høring i 2010. Dette forskriftsforslaget om endringer i bemanningsforskriften 2009⁶ ble imidlertid ikke fastsatt. I forskriftsforslaget ble det lagt til grunn at kravet om bemanningsoppgave som sådan ikke ville utløse økte krav til bemanningens størrelse eller kvalifikasjonene til dem som har sitt arbeid om bord.

Krav om mannskapsliste

Etter ILO 188 artikkel 15 skal hvert fiskefartøy ha en liste over mannskapet om bord, og denne informasjonen skal før eller umiddelbart etter avgang gis til utpekt landbasert person eller personer. Det er rederiet som skal utpeke disse. Hensikten med mannskapslisten er at det skal være tilgjengelig informasjon i land om identiteten til dem som er om bord, for eksempel i forbindelse med havari. Et lignende krav følger av forskrift om kontroll av maritim tjeneste⁷, men kravet må presiseres for å oppfylle kravene i ILO 188, og foreslås samtidig flyttet til bemanningsforskriften 2009.

² Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

³ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

⁴ Forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy

⁵ Forskrift 30. juni 1987 nr. 580 om vakt hold for dekkavdelingen og maskinavdelingen på norske fiske- og fangstfartøy

⁶ Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip

⁷ Forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste

Krav om minstealder for arbeid på fiskefartøy

Etter ILO 188 artikkel 9 er minstealder for å utføre arbeid på et fiskefartøy 16 år. Etter gjeldende forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip⁸, er det ikke satt en nedre grense for å utføre arbeide på fiskefartøy, se § 9 annet ledd. Ratifisering av konvensjonen vil derfor innebære at aldersgrensen må endres til 16 år for så vidt gjelder fiskefartøy. I Norge er det obligatorisk skolegang i 10 år, og normalt starter skolegangen det året et barn fyller seks år, jf. opplæringslova § 2-1. For ungdom som ikke har obligatorisk skolegang og deltar i yrkesrettet opplæring om bord, setter ILO 188 artikkel 9 en nedre aldersgrense på 15 år. Det følger videre av ILO 188 artikkel 9 at skolepliktig ungdom som har fylt 15 år, også kan utføre lett arbeid i skoleferier.

Krav om helseerklæring

Etter ILO 188 artikkel 10 skal i utgangspunktet alle fiskere ha en helseerklæring som viser at de er skikket til sine arbeidsoppgaver. Det er adgang til å begrense dette kravet til fiskere som har sitt arbeid på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, eller fiskefartøy som vanligvis er over tre dager til sjøs.

Forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger⁹ § 4 regulerer krav om helseerklæringer for den som har sitt arbeid på norske skip og flyttbare innretninger. Forskriften gjelder ikke for personer som er fylt 18 år og som har sitt arbeid på fiskefartøy med bruttotonnasje under 100 eller på fiskefartøy som ikke er mer enn tre dager i sjøen i nærmere angitte fartsområder, jf. § 2 annet ledd. Forskriftens virkeområde må endres for å være i samsvar med ILO 188, slik at den blir gjort gjeldende for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, og for fiskefartøy som til vanlig er mer enn tre dager i sjøen uavhengig av fartsområde eller størrelse. I ervervsmessig fiske finnes det per dags dato ingen norskregistrerte fiskefartøy med lengde (L) 24 eller mer med bruttotonnasje under 100. For ordens skyld presiseres det at gyldig helseerklæring allerede er et vilkår for å få fiskeskippersertifikat klasse A og B, samt sertifikat for maskinoffiser etter kvalifikasjonsforskriften § 37.

Krav om dokument som viser samsvar med kravene i ILO 188 (sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy)

Etter ILO 188 artikkel 41 skal visse fiskefartøy som er mer enn tre dager til sjøs, ha et dokument om bord som viser at arbeids- og levevilkårene på fartøyet samsvarer med konvensjonens krav på tidspunktet for utstedelsen av dokumentet. Dette gjelder fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, eller fartøy med største lengde 15 meter som vanligvis opererer mer enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen, eller utenfor kontinentalsokkelen dersom denne strekker seg lenger ut enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen.

Gyldighetsperioden for dette dokumentet kan sammenfalle med fartssertifikatet for fiskefartøyet, likevel slik at det ikke kan ha varighet utover fem år. Etter gjeldende rett har fartssertifikatet for fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer, en varighet på fire år. I forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett, foreslår Sjøfartsdirektoratet at varigheten av fartssertifikatet endres fra fire til fem år. Dette betyr at tilsyn som skal bekrefte at kravene som følger av ILO 188 er oppfylt, kan gjøres samtidig som førstegangs- og fornyelsestilsyn for fartssertifikatet for fiskefartøy.

⁸ Forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip

⁹ Forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger

Forslag om ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy

ILO 188 artikkel 14 om hviletid medfører at det er nødvendig å gjøre endringer i gjeldende regelverk om krav til hviletid på fiskefartøy. Forslaget til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy viderefører gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy¹⁰, samtidig som nye krav om hviletid i ILO 188 artikkel 14 er tatt inn i forslaget til ny forskrift. Forskriftsforslaget innebærer også en omstrukturering og språklige presiseringer sammenlignet med gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

Videre gjennomfører forskriftsforslaget direktivet om visse aspekter i forbindelse med tilrettelegging av arbeidstiden (direktiv 2003/88/EF). Direktivet er for øvrig allerede gjennomført i gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

Gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy § 4 om plikter, foreslås ikke videreført i ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy. Begrunnelsen er at pliktbestemmelsene som gjelder for oppfyllelsen av forskriftskravene følger av skipssikkerhetsloven §§ 6, 8, 28 a, 29 og 30. Dette foreslås i samsvar med direktoratets øvrige forskrifter av nyere dato. Formålsparagrafen i gjeldende forskrift foreslås heller ikke videreført, fordi formålet med forskriften allerede følger av formålsbestemmelsen i skipssikkerhetsloven § 1.

For øvrig foreslås det å bruke begrepet «den som har sitt arbeid om bord» i stedet for «arbeidstaker» i forskriften. Dette gjøres som en følge av at både gjeldende og ny forskrift i tillegg til arbeidstakere omfatter selvstendig næringsdrivende som ikke arbeider alene på eget fiskefartøy.

Til § 1 Virkeområde

Forskriftsforslaget § 1 første ledd er delt opp i bokstav a til c med sikte på bedre leservennlighet. I tillegg presiseres det at forskriften ikke gjelder for dem som bare foretar inspeksjoner om bord, i tråd med skipssikkerhetsloven og etter mønster av blant annet forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger § 2 første ledd.

Til § 2 Definisjoner

Sammenlignet med gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy, er definisjonen av «fiskefartøy» i forskriftsforslaget § 2 bokstav b forenklet. Definisjonen av «fiskefartøy» i forskriftsforslaget omfatter som tidligere fartøy som ervervsmessig brukes til fiske, fangst eller høsting av levende ressurser i sjøen, og omfatter både fiske, fangst av sjøpattedyr mv. og høsting av for eksempel tang, tare og skjell.

Videre er ikke definisjonen av «nattarbeider» videreført fra gjeldende forskrift § 3 bokstav e fordi begrepet ikke brukes i forskriftsforslaget. Innholdet i definisjonen av «nattarbeider», er i stedet innarbeidet i forskriftsforslaget § 4 annet ledd bokstav a. Begrepet «nattarbeid» er imidlertid videreført fra gjeldende forskrift § 3 bokstav d.

Begrepene «arbeidstid» og «hviletid» er videreført fra gjeldende forskrift med redaksjonelle endringer.

¹⁰ Forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy

Til § 3 *Arbeids- og hviletid*

Forskriftsforslaget § 3 viderefører i hovedsak gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy § 7 og § 9, men med noen nye krav og presiseringer. Se mer om dette nedenfor.

Forskriftsforslaget § 3 første ledd viderefører gjeldende forskrift § 7 første ledd.

Forskriftsforslaget § 3 annet ledd viderefører gjeldende forskrift § 7 annet og tredje ledd, men det foreslås presisert at det bare er hvileperioden på 10 timer som kan deles i to perioder.

Forskriftsforslaget § 3 tredje ledd er nytt sammenlignet med gjeldende forskrift. Det foreslås en presisering av at det skal foreligge dokumentasjon på arbeids- og hviletiden om bord. Dette kravet følger allerede implisitt av gjeldende forskrift § 10 om at Sjøfartsdirektoratet eller andre som er bemyndiget til enhver tid kan føre tilsyn om bord, samt kreve fremlagt opplysninger for kontroll av at forskriftens bestemmelser følges. For øvrig foreslås ikke gjeldende forskrift § 10 om tilsyn videreført i forskriftsforslaget fordi hjemmelen for tilsyn og plikt til å medvirke til tilsynet følger direkte av skipssikkerhetsloven § 43 og § 45.

Forskriftsforslaget § 3 fjerde ledd, viderefører kravet i gjeldende forskrift § 7 fjerde ledd, men i tillegg foreslås det at ILO 188 artikkel 14 nr. 4 siste punktum om krav til gjenoppretting av hviletid etter ekstraarbeid tas inn i § 3 fjerde ledd siste punktum.

I forskriftsforslaget § 3 femte ledd, foreslås det å ta inn gjeldende forskrift § 9 om fravik ved tariffavtaler. Dette foreslås fordi denne unntaksmuligheten kun relaterer seg til forskriftsforslaget § 3 første og annet ledd om fastsettelse av henholdsvis arbeidstid og hviletid, noe som innebærer en videreføring av gjeldende unntaksmulighet. Samme plassering av unntaksbestemmelse er også valgt i andre av direktoratets nye forskrifter når et unntak kun gjelder en enkelt bestemmelse i forskriften, se for eksempel forskrift om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip¹¹ § 13 annet ledd. Vilkårene for unntak er videreført fra gjeldende forskrift § 9 første ledd, som stammer fra direktiv 2003/88/EF artikkel 21, men det foreslås mindre endringer i bestemmelsens ordlyd i samsvar med Utenriksdepartementets oversettelse av direktivet til norsk. Begrepet «fritidsperioder» er derfor endret til «friperioder», og «sikring av kompenserende fritid» er endret til «innvilgelse av avspasering» i forskriftsforslaget § 3 femte ledd tredje punktum. Denne endringen av begrepsbruk endrer ikke bestemmelsens meningsinnhold, men går bort fra en direkte oversettelse av den danske versjonen av direktivet artikkel 21. Videre er det tatt inn en presisering av at det ved fastsettelse av unntak i tariffavtale, skal tas hensyn til helsen og sikkerheten til dem som har sitt arbeid om bord, herunder behovet for hvile, se skipssikkerhetsloven 24 tredje ledd og ILO 188 artikkel 13 bokstav b. Det presiseres også at unntak i tariffavtale ikke må være i strid med ILO 188 eller direktiv 2003/88/EF. Til slutt i § 3 foreslås det en videreføring av gjeldende forskrift § 9 annet ledd om at på fartøy som ikke er omfattet av tariffavtale, kan det inngås skriftlig avtale om å følge unntak fra arbeids- og hviletid som er gjennomført i tariffavtaler for tilsvarende mannskapsgrupper og fartøy.

Til § 4 *Tilrettelegging av arbeidet*

Forskriftsforslaget § 4 viderefører og presiserer gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy § 6, med unntak av henvisningen til opphevet forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

¹¹ Forskrift 21. april 2017 nr. 515

Gjeldende forskrift § 6 siste punktum om at det skal tas særlig hensyn til *den fare* for sikkerhet og helse for nattarbeidere og arbeidere som deltar i skiftarbeid utsettes for, er omformulert. I forskriftsforslaget § 4 annet ledd foreslås det å klargjøre at det skal tas særlig hensyn til at det *kan være økt fare* for sikkerheten og helsen til den som utfører en viss andel nattarbeid eller deltar i skiftarbeid. Som nevnt ovenfor under kommentarene til forskriftsforslaget § 2, er innholdet i definisjonen av «nattarbeider» i gjeldende forskrift § 3 bokstav e innarbeidet i forskriftsforslaget § 4 annet ledd bokstav a.

Til § 5 *Spesielt om nattarbeid*

Forskriftsforslaget § 5 viderefører gjeldende forskrift § 8 om nattarbeid med redaksjonelle endringer.

Til § 6 *Dispensasjoner*

Forskriftsforslaget § 6 viderefører gjeldende forskrift § 5 om fravik, men bestemmelsen foreslås tilpasset Sjøfartsdirektoratets nye retningslinjer for utarbeidelse av dispensasjonsbestemmelser i forskrift. Det presiseres at rederiet må søke skriftlig om unntak, og at unntak ikke må være i strid med ILO-konvensjon nr. 188 eller direktiv 2003/88/EF. Videre må rederiet godtgjøre at kravet ikke er vesentlig og unntaket vurderes som helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig, eller at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften. Se for øvrig ILO 188 artikkel 14 nr. 2 og 3.

Til § 7 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 16. november 2017. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

Forslag om endring av forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip (forskrift 2002/423).

Forskrift 2002/423 gjennomfører blant annet direktiv 94/33/EF om vern av unge personer på arbeidsplassen og direktiv 2009/13/EU om ikraftsettelse av avtalen som er inngått mellom European Community Shipowners' Associations (ECSA) og det Europeiske transportarbeiderforbundet om konvensjonen om arbeidsforholdene til sjøfolk (MLC 2006).

Til § 1 Virkeområde

Sjøfartsdirektoratet foreslår at strukturen i virkeområdebestemmelsen endres og at bestemmelsen får ett ledd i stedet for tre ledd som i dag. Det ene leddet foreslås delt inn i bokstav a og b. Endringene er redaksjonelle og forenkler ordlyden uten at det materielle innholdet endres.

Det følger av første ledd bokstav a at forskriften gjelder når ungdom under 18 år har sitt arbeid om bord på norske skip. Med arbeid om bord på norske skip menes lønnet arbeid, arbeid mot annen godtgjørelse og arbeid som er ledd i yrkesrettet opplæring eller som ledd i lærlingkontrakter.

Første ledd bokstav b viderefører gjeldende rett slik den følger av forskrift 2002/423 § 1 annet ledd.

Begrunnelsen for forslaget om å oppheve § 1 tredje ledd knytter seg til strukturen av det norske lov- og forskriftsverket. I likhet med lov- og forskriftsverket i de fleste land har norsk lov- og forskriftsverk en fragmentarisk struktur. For å løse et juridisk spørsmål må man ofte trekke inn flere bestemmelser fra samme lov og forskrift eller fra forskjellige lover og forskrifter og andre rettskilder som retts- og forvaltningspraksis, forarbeider til lover med mer. Ved spesielt å henvise til noen utvalgte forskrifter i en virkeområdebestemmelse til en forskrift, kan det skapes et inntrykk av at det kun er disse forskriftene som har relevans for ungdom som arbeider eller blir utplassert om bord på norske skip. Ufullstendige henvisninger av dette slaget vil kunne føre til utilsiktede motsetningsslutninger sammenlignet med bestemmelser som ikke er nevnt. Sjøfartsdirektoratet legger derfor til grunn at brukere selv uten henvisninger, har tilstrekkelig kjennskap til innholdet i regelverket og kan finne fram til aktuelle bestemmelser.

Til § 2 Definisjoner

Definisjonsbestemmelsene i § 2 foreslås opphevet. Hvem som er ungdom, dvs. personer under 18 år, følger av forskriftsforslaget § 1 første ledd, og det foreslås presisert i § 1 annet ledd at med «arbeid» menes også arbeid som er ledd i lærlingkontrakter eller videregående opplæring.

Begrunnelsen for å oppheve § 2 bokstav b er at forslaget om å endre ordlyden i § 1 og ny bokstav b, ikke gjør det nødvendig å videreføre definisjonen av «utplassering i arbeid på skip i innenriksfart (...)».

Til § 3 Plikter

Pliktbestemmelsene i § 3 foreslås opphevet med den begrunnelsen av pliktbestemmelsene følger av skipssikkerhetsloven §§ 6, 8, 28a, 29 og 30. Dobbelreguleringer er verken ønskelig eller nødvendig og kan føre til utilsiktede konsekvenser.

Til § 4 *Fravik*

Det er foreslått redaksjonelle endringer i § 4 første ledd for at henvisningene til andre paragrafer i forskriften skal bli korrekte.

Til § 9 *Arbeidstid for ungdom*

Gjeldende rett slik den følger av blant annet forskrift 2002/423 § 1 annet ledd sammenholdt med samme forskrift § 9 annet ledd annet punktum, åpner for at ungdom som har fylt 14 år kan arbeide om bord i fiskefartøy og at arbeidet kan være lønnet eller godtgjort på annen måte. Gjennom Norges ratifikasjon av ILO konvensjon nr. 188 om arbeidsvilkår i fiskerisektoren, kan ikke ungdom som er under 15 år ha arbeid om bord i et fiskefartøy. Det er derfor behov for å endre enkelte bestemmelser om minstealder og arbeidstid for ungdom som skal arbeide om bord i fiskefartøy, enten slikt arbeid er en del av og inngår i praktisk rettet yrkesopplæring eller lett arbeid som blir gjort i skoleferier.

ILO 188 artikkel 9 nr. 1 første punktum krever at den som tar arbeid som fisker om bord på et fiskefartøy må være fylt 16 år. Denne bestemmelsen tilsvarer skipssikkerhetsloven § 18 første ledd, første punktum. Skipssikkerhetsloven § 18 første ledd, annet punktum hjemler forskrifter som gir adgang til å fravike kravene etter første ledd.

ILO 188 artikkel 9 nr. 1 annet punktum åpner for en minstealder på 15 år for personer som ikke er underlagt pliktig skolegang, jf. [lov 17. juli 1998 nr. 61](#) om grunnskolen og den videregående opplæringa (opplæringslova), og som følger en yrkesrettet opplæring innen fiske. ILO 188 artikkel 9 nr. 2 tillater at personer som er fylt 15 år og er underlagt pliktig skolegang etter den samme loven, i skoleferier kan utføre lett arbeid om bord i fiskefartøy. Kompetent myndighet, dvs. Sjøfartsdirektoratet skal fastsette vilkårene for den type arbeid som faller inn under begrepet «lett arbeid».

ILO 188 artikkel 9 etablerer følgelig en nedre grense på 15 år for ungdom som skal arbeide om bord på fiskefartøy. Denne nedre grensen på 15 år gjelder uavhengig om en ungdom er i skolepliktig alder eller ikke. Det vanlige vil være at en norsk ungdom er skolepliktig til og med det året vedkommende fyller 16 år, dvs. når det 10. trinnet i grunnskolen er gjennomført, jf. opplæringslova § 2-1 fjerde ledd. Elever som er 15 år når grunnskolen er gjennomført og som følger en yrkesrettet opplæring, kan utføre arbeid om bord på et fiskefartøy.

Det følger av skipssikkerhetsloven § 18 at departementet kan gi forskrift om minstealder og herunder fravike hovedregelen om en aldersgrense for 16 år for den som har sitt arbeid om bord. I forskrift 2002/423 § 9 brukes handlingsrommet som følger av skipssikkerhetsloven § 18.

I § 9 første ledd foreslås det noen mindre redaksjonelle endringer. Formålet med endringene er å forbedre strukturen og forenkle ordlyden i § 9.

Innholdet i § 9 annet ledd slik det står i dag foreslås ikke videreført fordi skipssikkerhetsloven § 18 krever at «Den som har sitt arbeid om bord må ha fylt 16 år.» Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at dobbeltregulering av samme faktum, dvs. den som har sitt arbeid om bord, ikke er hensiktsmessig. I nåværende syvende ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet noen redaksjonelle endringer og at leddet flyttes opp og gir nytt innhold til § 9 annet ledd.

Hva angår forslag om endringer av § 9 tredje ledd, vises det til den generelle drøftelsen ovenfor om at det ikke er adgang for ungdom under 15 år å utføre arbeid om bord på

fiskefartøy. Når gjeldende rett åpner for at ungdom under 15 år kan ha arbeid om bord på norske skip, må denne grensen som følge av norsk gjennomføring av ILO 188 artikkel 9, snevres inn til å gjelde ungdom under 15 år som har sitt arbeid om bord på skip som brukes utenfor næringsvirksomhet, jf. skipssikkerhetsloven § 18, jf. samme lov § 2 første ledd. Strukturen i § 9 tredje ledd foreslås derfor endret slik at leddet innledes med en virkeområdebestemmelse. Gjeldende § 9 tredje, fjerde og femte ledd foreslås videreført som § 9 tredje ledd bokstav a, b og c. Minstealder for barnarbeid er 13 år slik dette følger av ILO-konvensjon nr. 138. Sjøfartsdirektoratet foreslår at denne nedre grensen tas inn i § 9 tredje ledd bokstav a og b.

§ 9 fjerde ledd viderefører gjeldende sjette ledd.

§ 9 femte ledd, slik leddet foreslås strukturert og endret, gjelder for ungdom som har fylt 15 år og som kan arbeide om bord i fiskefartøy etter unntakshjemmelen som følger av skipssikkerhetsloven § 18. Endringsforslaget gjennomfører ILO 188 artikkel 9 nr. 1 og nr. 2. § 9 sjette ledd viderefører gjeldende åttende ledd, men med oppdaterte henvisninger som følge av forslaget om å endre § 9 tredje ledd.

Til § 10 *Forbud mot nattarbeid*

§ 10 annet ledd foreslås endret fordi det følger av ILO 188 artikkel 9 at ikke er adgang for ungdom under 15 år til å arbeide om bord på et fiskefartøy. Dette betyr at bestemmelsen om forbud mot nattarbeid for ungdom under 15 år ikke blir videreført. De øvrige materielle bestemmelsene i leddet videreføres, likevel med noen redaksjonelle endringer. Det er blant ikke nødvendig å videreføre aldersspennet 15 til 18 år fordi den nedre grensen for ungdom som kan arbeide om bord på et fiskefartøy er 15 år, jf. forslag til endret § 9 femte ledd. Det følger videre av virkeområdebestemmelsen i § 1 at forskriften gjelder for ungdom som ikke er fylt 18 år, dvs. forskriften gjelder for ungdom under 18 år.

Til § 11 *Hvilepauser og fritid*

Som vist til ovenfor i merknadene til § 10, gjelder forskrift 2002/423 for ungdom under 18 år, jf. § 1 og første ledd i virkeområdebestemmelsen. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at ordlyden «...under 18 år ...» i § 11 første og tredje ledd slettes. Det er innlysende at hvis det kun står «Ungdom skal ha ...», slik som Sjøfartsdirektoratet foreslår, så gjelder dette personkretsen som er omfattet av forskrift 2002/423, dvs. ungdom under 18 år.

Forslag om endring av forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger (forskrift 2014/805)

Etter ILO 188 artikkel 10 skal alle fiskere i utgangspunktet ha en helseerklæring som viser at de er skikket til arbeidsoppgavene. Det er adgang til å begrense dette kravet til å gjelde arbeid på fartøy med en lengde på 24 meter eller mer, og fartøy som til vanlig er over tre dager til sjøs. Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger må endres for å gjenspeile virkeområdet til ILO 188. I henhold til dagens regelverk er gyldig helseerklæring allerede et vilkår for å få fiskeskippersertifikat klasse A og B, samt sertifikat for maskinoffiser.

Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger¹² § 2 om virkeområde, må endres fordi kravet i ILO 188 artikkel 10 medfører at flere fiskefartøy blir omfattet av krav om helseerklæring. I tillegg foreslås det endringer i forskriften for gjennomføring av krav i STCW¹³, samt at det foreslås å rydde opp i uklårheter i forskriften.

Videre foreslås det at begrepet «arbeidstaker» i forskriften gjennomgående byttes ut med «den som har sitt arbeid om bord». Dette inkluderer overskriften til kapittel II. I gjeldende forskrift brukes begrepene om hverandre, men begrepet «arbeidstaker» er for snevert fordi forskriften omfatter både arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere. Endringen vil ikke bli kommentert på nytt under merknadene til forskriftens enkelte bestemmelser nedenfor. Det bemerkes for øvrig at direktoratet i forbindelse med en planlagt helhetlig revisjon av forskriften, vil foreslå å endre forskriftens tittel fordi den inneholder begrepet «arbeidstakere».

Til § 1 Formål

Bestemmelsen viderefører gjeldende forskrift § 1 med redaksjonelle endringer.

Til § 2 Virkeområde

Bestemmelsen foreslås endret i samsvar med ILO 188 artikkel 10. Videre foreslås det å ta inn en presisering av Sjøfartsdirektoratets gjeldende forvaltningspraksis i bokstav a.

Første ledd viderefører gjeldende forskrift § 2 første ledd med redaksjonelle endringer.

I annet ledd bokstav a foreslås det at den som er fylt 18 år er unntatt fra forskriften når vedkommende har sitt arbeid på fiskefartøy med største lengde opp til 15 meter som normalt ikke er sammenhengende ute i sjøen i mer enn tre dager. Det er en presisering av gjeldende forvaltningspraksis at fiskefartøy med største lengde opp til 15 meter er likestilt med fiskefartøy med bruttotonnasje under 100. Fiskefartøy største lengde under 15 meter er ikke målepliktige, og Sjøfartsdirektoratet anser det for lite sannsynlig at fiskefartøy som er under målepliktig lengde vil ha bruttotonnasje 100 eller mer. Reelle hensyn taler derfor for at fiskefartøy med største lengde under 15 meter bør likestilles med fiskefartøy med bruttotonnasje under 100 når det gjelder krav til helseerklæring.

I annet ledd bokstav b begrenses unntaket i gjeldende forskrift § 2 annet ledd bokstav b – om unntak for fiskefartøy som brukes til fjordfiske, kystfiske eller bankfiske I – til å gjelde fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter som er sertifisert for Bankfiske I eller mindre fartsområder. Begrunnelsen er at ILO 188 artikkel 10 nr. 3 ikke åpner for unntak fra krav til helseerklæring for arbeid på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

¹² Forskrift 5. juni 2014 nr. 805

¹³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

For øvrig foreslås det redaksjonelle endringer i innledningen til § 2 annet ledd og annet ledd bokstav c.

Til § 4 Krav om helseerklæring

I første ledd foreslås det å presisere at den som har sitt arbeid om bord, skal ha *gyldig* helseerklæring. Denne presiseringen følger både av ILO 188 artikkel 10 nr. 1 og ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC) standard A1.2 nr. 1. Utover dette foreslås det kun redaksjonelle endringer i § 4.

Til § 5 Helseerklæringens gyldighet

Det foreslås kun redaksjonelle endringer i § 5.

Til § 6 Krav om ny helseerklæring

I annet ledd første punktum foreslås det en presisering av at krav om ny helseerklæring skal være begrunnet. Dette kravet er allerede forutsatt i annet punktum, hvor det står hva begrunnelsen for kravet kan være. Utover dette foreslås det kun redaksjonelle endringer i § 6.

Til § 7 Krav for å bli godkjent sjømannslege

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 7.

Til § 8 Krav til legitimasjon og egenerklæring

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 8.

Til § 9 Sjømannslegens kompetanse og saksbehandling

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 9.

Formålet med bestemmelsen i § 9 femte ledd, er å forhindre forfalskning og misbruk av helseerklæringer. Endringen gjør det klarere at hensikten med bestemmelsen er at sjømannslegen skal makulere papirversjonen av den utgåtte helseerklæringen for å unngå forfalskning.

Til § 10 Utstedelse av helseerklæring

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I annet ledd foreslås en presisering av når sjømannslegen kan utstede en helseerklæring selv om resultatet av undersøkelser ikke foreligger før tiltredelse om bord. Presiseringen innebærer at det gjøres klart at sjømannslegen med utgangspunkt i forskriften § 1 skal vurdere om det er helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig å utstede helseerklæringen. Dette i stedet for formuleringen i gjeldende forskrift om at helseerklæringen kan utstedes hvis sjømannslegen «anser det ubetenkelig».

I nytt fjerde ledd foreslås det tatt inn en bestemmelse om at sjømannslegen skal registrere helseerklæringen i Sjøfartsdirektoratets database, på samme måte som dette er bestemt for udyktighetserklæringer i forskriften § 12 fjerde ledd.

I nytt femte ledd foreslås det å gjennomføre kravet i STCW Section A-I/9 nr. 7.4 og 7.5, om at helseerklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen, samt signeres av den som har sitt arbeid om bord.

For øvrig i § 10 er det kun gjort redaksjonelle endringer.

Til § 11 *Utstedelse av begrenset helseerklæring*

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I annet ledd foreslås det å presisere hvilke vurderinger sjømannslegen skal legge til grunn for utstedelse av begrenset helseerklæring. I tillegg foreslås det at bestemmelsen deles opp i bokstav a til d for å gi bedre oversikt over hensynene som skal inngå i vurderingen.

Det foreslås presisert i bokstav d at det skal tas hensyn til den påvirkning det vil ha på helsen og sikkerheten til andre om bord, hvis begrenset helseerklæring blir utstedt. Dette samsvarer også med forskriften § 1 om formål. I gjeldende forskrift står det at det skal tas hensyn til «de øvrige ombordværendes helse», men bestemmelsen skal altså ikke forstås slik at sjømannslegen skal ha informasjon om helsen til andre om bord.

I tredje ledd er det presisert at sjømannslegen skal registrere helseerklæringen på elektronisk skjema for helseerklæring i *Sjøfartsdirektoratets database*.

I nytt fjerde ledd foreslås det å gjennomføre kravet i STCW Section A-I/9 nr. 7.4 og 7.5, om at helseerklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen, samt signeres av den som har sitt arbeid om bord.

Til § 12 *Utstedelse av permanent, foreløpig og midlertidig udyktighetserklæring*

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I tredje ledd foreslås det at sjømannslegens plikt til å underrette om vedtak om midlertidig udyktighet, begrenses til rederiet og den som vedtaket retter seg mot, slik at kravet om å underrette skipsfører tas ut av bestemmelsen. Det anses å være en upraktisk og uforholdsmessig krevende bestemmelse at sjømannslegen på tidspunktet for vedtaket skal måtte finne ut hvem som er skipsføreren til den som har sitt arbeid om bord. Videre foreslås det en presisering i siste punktum om at vedtaket om midlertidig udyktighet gjelder inntil det er truffet nytt vedtak, enten det nye vedtaket gjelder helseerklæring, begrenset helseerklæring, permanent udyktighetserklæring eller foreløpig udyktighetserklæring.

I fjerde ledd er det presisert at det er *sjømannslegen* som skal registrere helseerklæringen på elektronisk skjema for helseerklæring i *Sjøfartsdirektoratets database*.

I nytt femte ledd foreslås det å presisere at helseerklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen.

Til § 13 *Fagnemnda for helsesaker*

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

Det foreslås å forenkle navnet på Fagnemnda fra «Fagnemnda vedrørende helseerklæringer for arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger» til «Fagnemnda for helsesaker». Fagnemndas kompetanse fremgår likevel klart av forskriften § 14.

Til § 14 *Kompetansen til Fagnemnda for helsesaker*

Overskriften til paragrafen foreslås endret i samsvar med omtalen av Fagnemnda for helsesaker i § 13.

I første ledd presiseres det at Fagnemnda for helsesaker har kompetanse både til å behandle klager og dispensasjonssøknader. I gjeldende forskrift § 14 første ledd, står det kun at Fagnemnda er «klageinstans» for vedtak fattet av sjømannslege.

Til § 15 *Klage på sjømannslegens vedtak*

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

Til § 16 *Dispensasjon*

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I første ledd foreslås det en presisering av at det er Fagnemnda for helsesaker som er delegert myndighet til å gi den som har sitt arbeid om bord, dispensasjon fra ett eller flere av forskriftens *helsekrav*. Sjøfartsdirektoratet behandler ikke søknader om dispensasjon fra forskriften.

Fjerde ledd foreslås slått sammen med tredje ledd annet punktum, og det foreslås presisert at sjømannslege med praksis *i Norge* skal sende søknad om dispensasjon direkte til Sjøfartsdirektoratet, mens sjømannslege med praksis *utenfor Norge* skal sende søknad om dispensasjon til Sjøfartsdirektoratet via utenriks fagstasjon.

Til § 17 *Utsatt iverksetting av vedtak*

Det foreslås redaksjonelle endringer i første ledd. Bestemmelsen foreslås delt opp i bokstav a og b for å gi bedre oversikt over vilkårene for utsatt iverksetting av vedtak. Videre foreslås det å endre innledningen til bestemmelsen ved å presisere at denne muligheten bare kan benyttes ved klage eller søknad om dispensasjon.

Til § 20 *Overgangsregler for helseerklæringer*

Bestemmelsen om overgangsregler for helseerklæringer som ble utstedt før forskriften trådte i kraft 5. juni 2014, foreslås opphevet. Helseerklæringer som ble utstedt før forskriften trådte i kraft, er ikke lenger er gyldige fordi en helseerklæring ikke er gyldig i mer enn to år.

Forslag om endring av forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip (forskrift 2009/666)

Bemanning og bemanningsoppgave

ILO 188 artikkel 13 stiller krav til at fiskefartøy skal være tilstrekkelig og sikkert bemannet for sikker navigasjon og drift av fartøyet, mens ILO 188 artikkel 14 nr. 1 stiller krav til bemanningsoppgave for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Som en følge er det nødvendig å gjøre endringer i bemanningsforskriften 2009.

Selv om det etter gjeldende regelverk ikke kreves bemanningsoppgave for norske fiskefartøy, skal rederiet likevel sørge for at skipet er bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, herunder at de som arbeider om bord har nødvendige kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater. For fiskefartøy som i dag opererer med en besetning som har nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater, og som er tilstrekkelig mange nok til å kunne dekke disse funksjonene og overholde hviletidskravene, vil derfor gjennomføringen av konvensjonens krav til bemanningsoppgave få mindre ringvirkninger.

Mannskapsliste

Etter ILO 188 artikkel 15 skal ethvert fiskefartøy ha en liste over mannskapet om bord. Direktoratet foreslår at gjeldende krav om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 flyttes til bemanningsforskriften 2009, samtidig som bestemmelsen foreslås endret for å oppfylle kravet til mannskapsliste i ILO 188. Hensikten med mannskapslisten er at utpekt landbasert person eller personer skal ha tilgjengelig informasjon om identiteten til dem som er om bord, for eksempel hvis fartøyet skulle forlise.

Til § 1 Virkeområde

Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer tas inn i forskriftens virkeområde, fordi det bare er fartøy på denne størrelsen som er omfattet av kravet til bemanningsoppgave i ILO 188 artikkel 14 nr. 1.

Til § 2 Definisjoner

Bokstav c

Det foreslås at fiskefartøy defineres på samme måte som i forslaget til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy § 2 bokstav b.

Til § 8 Forslag til sikkerhetsbemanning

Annet ledd bokstav a

Det foreslås at rederiets forslag til sikkerhetsbemanning, i tillegg til bestemmelsens eksisterende vilkår, skal basere seg på skipets alarminstruks. Dette kravet ble foreslått i direktoratets høring om endringer i forskriften i 2010, men da som en del av bokstav d om «organisasjonsplan». Etter høringssvar fra Det norske maskinistforbund i 2010, hvor det ble påpekt at skipets alarminstruks ikke er en del av skipets organisasjonsplan, foreslås det imidlertid at «alarminstruks» blir en egen bokstav. Hvis den foreliggende endringen gjennomføres, vil nåværende bokstav a til k bli henholdsvis bokstav b til l.

Til § 9 Minstekrav til sikkerhetsbemanning

Nytt fjerde ledd

Det foreslås at § 9 ikke skal gjelde for fiskefartøy fordi bestemmelsen ikke er et krav etter ILO 188.

Til § 14 *Krav til mannskapsliste*

ILO 188 artikkel 15 har krav til mannskapsliste for fiskefartøy. Som nevnt ovenfor, foreslår direktoratet at kravet om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 flyttes til bemanningsforskriften 2009.

Hvert enkelt skip uansett størrelse skal ha en mannskapsliste som viser hvem som til enhver tid har sitt arbeid om bord. Begrepet «skip» omfatter norske passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy, jf. forskriftsforslaget § 1 første ledd. Mannskapslisten skal oppdateres senest i forbindelse med at skipet går fra havn. Rederiet skal ha en kopi av mannskapslisten på land. Både mannskapslisten og kopien av mannskapslisten kan være i elektronisk format.

Sjøfartsdirektoratet, anerkjent classeselskap og godkjent foretak kan kreve å få utlevert kopi av mannskapslisten.

For å videreføre kravet om en mannskapsliste på alle fartøy som er omfattet av forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 om mannskapsliste, og fordi kravet til mannskapsliste i ILO 188 artikkel 15 gjelder for alle fiskefartøy, foreslås det at bemanningsforskriften 2009 § 14 (med nye materielle bestemmelser) skal gjelde for passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy uansett størrelse.

For flyttbare innretninger foreslås ikke kravet om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 videreført. Rederiet skal ha oversikt over hvem som til enhver tid har sitt arbeid på den flyttbare innretningen. Dette følger forutsetningsvis av forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger § 2, jf. den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM-koden) punkt 8 om beredskap, samt at det i forbindelse med rapportering om fartstid er behov for en oversikt over hvem som har sitt arbeid om bord. Dessuten vurderer direktoratet det slik at for norske flyttbare innretninger har det ingen praktisk betydning å ha en særskilt forskriftsregulering om krav til mannskapsliste fordi rederiene uansett fører mannskapslister.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 gjelder bare for norske statsborgere, jf. forskriften § 2 om virkeområde. Flyttingen av kravet om mannskapsliste fra forskrift om kontroll av maritim tjeneste til bemanningsforskriften 2009, innebærer at kravet vil omfatte alle som har sitt arbeid på norske fartøy som er omfattet av bemanningsforskriften 2009, uavhengig av nasjonalitet. Dette er i samsvar med Sjøfartsdirektoratets øvrige regelverk om vern av dem som har sitt arbeid om bord, samt ILO 188 artikkel 15.

Til ny § 15 *Overgangsregler for fiskefartøy*

For at fiskerinæringen skal få tilstrekkelig med tid til å gjennomføre kravet om bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, foreslår direktoratet en overgangsbestemmelse i ny § 15.

Overgangsbestemmelsen innebærer for det første at fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 16. november 2017 eller senere, dvs. på eller etter datoen for ikrafttredelsen av ILO 188, skal ha bemanningsoppgave innen 1. juli 2018.

For det andre skal fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 16. november 2017, ha bemanningsoppgave innen fartøyets første sertifikatfornyelse etter 1. juli 2018 og senest innen 1. januar 2020.

Hvis de foreslåtte endringene gjennomføres, vil nåværende § 14 bli ny § 16.

Forslag om endring av forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste (forskrift 1988/940)

Direktoratet foreslår at gjeldende krav om mannskapliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 oppheves. Bestemmelsen foreslås i stedet tatt inn i bemanningsforskriften 2009, men i noe endret form. Se merknadene til bemanningsforskriften 2009 § 14 ovenfor.

Forslag om endring av forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip (forskrift 2013/999)

Forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip¹⁴ gjennomfører blant annet MLC kapittel 1.4 om rekruttering og formidling (se MLC regel 1.4, jf. standard A1.4 og retningslinje B1.4). Det er nødvendig å gjøre endringer i forskriften for gjennomføre ILO 188 artikkel 22 om rekruttering og formidling av fiskere.

Det følger av skipsarbeidsloven § 3-9 at arbeidsgiver som benytter seg av arbeidsformidlingsvirksomhet, skal sørge for å dokumentere at denne virksomheten oppfyller krav som er stilt i eller i medhold av lov 10. desember 2004 nr. 76 om arbeidsmarkedstjenester (arbeidsmarkedsloven). Rederiets påse-plikt følger av skipsarbeidsloven § 2-4. Det vil si at dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, har rederiet plikt til å påse at slik dokumentasjon foreligger. Skipsarbeidsloven § 3-9 gir hjemmel til å fastsette forskrift med nærmere bestemmelser om arbeidsgivers plikt til å sørge for at det foreligger dokumentasjon ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip, herunder fiskefartøy.

Forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip regulerer ikke arbeidsformidlingsvirksomheten som pliktsubjekt, men arbeidsmarkedsloven regulerer visse aspekter av arbeidsformidlingsvirksomhet i Norge. Arbeidsmarkedsloven kapittel 1 til 7 gjelder for alle personer med lovlig opphold i riket og for alle som driver lovlig virksomhet i Norge, og arbeidsmarkedsloven kapittel 8 regulerer privat arbeidsformidling og utleie av arbeidstakere. Arbeidsmarkedsloven bestemmer blant annet at virksomhet som driver privat arbeidsformidling, ikke kan kreve betaling av arbeidssøkeren for formidlingstjenesten, jf. loven § 26. Krav til lisensiering eller sertifisering av arbeidsformidlingsvirksomhet som benyttes på norske skip, er imidlertid ikke lovregulert.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at ILO 188 artikkel 22 gjennomføres ved å endre §§ 1 til 3 i forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip.

For det første foreslås det å presisere i forskriften § 1 om virkeområde at forskriften gjelder for fiskefartøy.

For det andre foreslås det å ta inn en referanse til ILO 188 i § 2 og § 3.

Referansen til ILO-konvensjon nr. 179 om rekruttering og formidling av sjøfolk (ILO 179) foreslås tatt ut av forskriften. ILO 179 er likestilt med MLC i gjeldende forskrift. ILO 179 stiller krav som er sammenlignbare med kravene i MLC kapittel 1.4, og da forskriften ble fastsatt i 2013 talte praktiske hensyn for en slik løsning fordi land som leverer arbeidskraft til norske skip på dette tidspunktet hadde ratifisert ILO 179, mens det var usikkert om de kom til å ratifisere MLC. Fire år etter forskriftsfastsettelsen er imidlertid situasjonen annerledes. MLC er nå ratifisert av blant annet Filippinene og andre store leverandører av arbeidskraft til norske fartøy, og konvensjonen dekker nå over 90 % av verdensflåten. Direktoratet ser derfor ikke at det lenger er behov for å likestille ILO 179 med MLC selv om kravene i konvensjonene er sammenlignbare. Definisjonen av ILO 188 foreslås derfor tatt inn i § 2 bokstav d.

I forskriftsforslaget § 3 første ledd foreslås det at arbeidsgiver som bruker arbeidsformidlingsvirksomhet i et land som ikke har ratifisert MLC, ved formidling av

¹⁴ Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip

arbeidstakere til lasteskip og passasjerskip, eller MLC eller ILO 188, ved formidling av arbeidstakere til fiskefartøy, skal ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten har prosedyrer som viser at gitte krav er oppfylt. Blant annet skal prosedyrene vise at arbeidsformidlingsvirksomheten ikke bruker metoder, mekanismer eller lister beregnet på å hindre arbeidstakere i å få arbeid som de er kvalifisert for, og at det ikke kreves betaling av arbeidstaker, jf. § 3 første ledd bokstav a og b. Grunnen til at MLC foreslås likestilt med ILO 188 i § 3 første ledd, er at MLC har flere og mer detaljerte krav til arbeidsformidlingsvirksomhet enn ILO 188. Derfor anses det at arbeidsformidlingsvirksomhet som oppfyller kravene i MLC kapittel 4.1, også oppfyller kravene i ILO 188 artikkel 22.

Videre foreslås det en språklig forenkling av innledningen til § 3 annet ledd. I § 3 annet ledd ny bokstav c foreslås det at når arbeidsgiver ved formidling av arbeidstakere til fiskefartøy har brukt arbeidsformidlingsvirksomhet i et land som har ratifisert MLC eller ILO 188, er det tilstrekkelig at arbeidsgiver har en bekreftelse på at arbeidsformidlingsvirksomheten drives i et slikt land. På samme måte som i forskriftsforslaget § 3 første ledd, og med samme begrunnelse, foreslås MLC likestilt med ILO 188 i ny bokstav c.

For øvrig foreslås det at omtalen av MLC i forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip endres i samsvar med forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger¹⁵ § 14 annet ledd, slik at forskriftsforslaget § 2 bokstav c foreslås å lyde som følger: «ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC)». Av dette forslaget følger det også at konvensjonen blir referert til som «MLC» senere i forskriften.

¹⁵ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

Forslag om endring av forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover

I det følgende skal ordlyden «bygget» forstås som dato for inngåelse av byggekontrakt, eller i mangel av byggekontrakt dato for kjølstrekking eller når konstruksjon som kan identifiseres som et bestemt fartøy begynner, eller sammensetning er påbegynt og iallfall utgjør det som måtte være minst av 50 tonn eller én prosent av den anslåtte mengde av alt konstruksjonsmateriale, jf. forskriften § 1-2 nr. 34.

Til § 11- 3 Bygging

Første ledd nr. 2 ny bokstav e.

Det følger av ILO 188 vedlegg III nr. 14 og 15 at takhøyden i innredningen på fartøy med lengde (L) over 24 meter skal være minst 2.000 millimeter. En reduksjon i takhøyden til 1.900 millimeter i et område i innredningen kan godtas når dette finnes rimelig og reduksjonen ikke vil gjøre det ubekvemt for besetningen. Kravet til takhøyde i innredningen i gjeldende bestemmelse er 1980 millimeter. Krav til takhøyde på «produksjonsdekk» er allerede samsvarende med ILO 188. Det kan for øvrig nevnes at også forskrift 15. oktober 1991 nr. 713 om plassering m.v. av innredning og om forpleiningstjenesten for besetningen på fiskefartøy § 8 nr. 2.4 krevde at takhøyden i innredningen skulle være minst 2.000 mm. Kravet til økt takhøyde i innredningen gjøres gjeldende for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 1. januar 2019 eller senere.

Til § 11-5 Ventilasjon

Sjette ledd foreslås gitt nytt innhold.

Det følger av ILO 188 vedlegg III nr. 28 at fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som opererer i klimatiske soner hvor forholdene krever det, skal ha klimaanlegg i oppholdsrom, på broen, i radiatorom og alle sentrale maskinkontrollrom. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kravet om klimaanlegg i disse rommene er en utvidelse av kravene som allerede følger av forskrift 2000/660 § 11-5 femte ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at virkeområde i § 11-5 sjette ledd tilsvarer virkeområdet som følger av samme paragraf femte ledd, dvs. krav om klimaanlegg i oppholdsrom, på broen, i radiatorom og alle sentrale maskinkontrollrom, gjelder for fiskefartøy som driver fiske mellom 40 grader nordlig og 40 grader sørlig bredde.

Til § 11-8 Soverom

Femte ledd.

Det følger av ILO 188 vedlegg 3 nr. 28 at det ikke skal være åpninger inn til soverom fra lagerrom. Lagerrom er imidlertid ikke nevnt i gjeldende § 11-8 femte ledd. Begrensningen gjøres gjeldende for nye fartøy bygget 1. januar 2019 eller senere.

Til § 11-9 Størrelse og inventar i soverommene

Femte ledd, nr. 5 bokstav c.

Endringen i femte ledd, nr. 5 bokstav c foreslås for å oppfylle ILO 188 vedlegg 3 nr. 31 som krever at køyer skal være utstyrt med en leselampe i tillegg til vanlig belysning i rommet.

Femte ledd, nytt nr. 7.

I femte ledd foreslås det føyd til et nytt nr. 7. Forslaget skal oppfylle ILO 188 vedlegg 3 nr. 44 som krever at det høyeste antallet personer som samtidig kan benytte et soverom, skal være tydelig og klart skrevet på et sted hvor det er lett å se.

Til § 11-10 *Spiserom, dagrom mv.*

Første ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår endringene i § 11-10 første ledd på bakgrunn av ILO 188 vedlegg 3 nr. 69 som blant annet krever at spiserommet skal være utstyrt med dekketøy og bestikk til alle om bord.

I annet ledd, endret innhold i nr. 3.

I § 11-10 annet ledd nr. 3 foreslås med et nytt innhold som følger av ILO 188 vedlegg 3 nr. 70 og som krever alle om bord skal ha tilgang til rekreasjonstilbud,- utstyr og -tjenester. Innholdet i eksisterende nr. 3 blir nytt nr. 4.

Til § 11-17 *Kosthold mv.*

§ 11-17 annet punktum foreslås endret for å oppfylle ILO 188 vedlegg 3 nr. 78 som krever at kostholdet om bord skal være tilpasset fiskernes behov, hensyntatt blant annet religiøse og kulturelle skikker som er aktuelle for de som er om bord på fiskefartøyet.

VII

Forslag om endring av forskrift 22. desember 2014 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)

Det følger av ILO 188 artikkel 41 at fiskefartøy som tilbringer mer enn tre dager til sjøs og som har lengde (L) 24 meter eller mer, eller vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra grunnlinjen eller utenfor den ytre grensen av kontinentalsokkelen, dersom sistnevnte utgjør en større avstand til kystlinjen, skal ha et dokument om bord som viser at fartøyet er blitt inspisert for samsvar med bestemmelsene i ILO 188. I det følgende omtales dette dokumentet som sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at to av vilkårene som følger av ILO 188 artikkel 41 nr. 1, nemlig vilkår en; «...som tilbringer mer enn tre dager til sjøs....» og vilkår to; «....som vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra flaggstatens kystlinje...», ikke er særlig egnet verken som saklige eller geografiske virkeområder for når kravet om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy skal gjelde. Ordlyden «....tilbringer mer enn tre dager til sjøs....» er ikke kvalifisert, verken med hensyn til driftsmønster eller i hvilken periode (uke, måned, år) det faktisk skjer at et fiskefartøy tilbringer mer enn tre dager til sjøs. ILO 188 artikkel 41 har følgelig ingen holdepunkter for å fastlegge hyppigheten (frekvens) skal brukes for å bestemme om et fiskefartøy vanligvis tilbringer mer enn tre dager til sjøs.

Vilkåret «...som vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra flaggstatens kystlinje....», gir heller ikke mye veiledning for å fastsette et virkeområde. Fiskefartøy fisker der hvor det kan forventes at fartøyet kan få fangst. Hva som er vanlig bestemmes følgelig av hvor og når det er mest sannsynlig at det finnes fisk av den typen og størrelse som et fiskefartøy kan lete og fiske etter. Noen ganger kan fisken stå tett på land, andre ganger er det kanskje nødvendig å gå langt til havs for å fiske. Noen ganger kan et fiskefartøy fylle rommene med egen fangst raskt, andre ganger er fangstene mer beskjedne og det går atskillig lenger tid på fiskefeltet for å oppnå det fangstvolumet som er ønskelig.

For å lage et forutsigbart system, foreslår Sjøfartsdirektoratet derfor at kravet om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy knyttes til to ulike vilkår som både er forståelige, forutsigbare og enkle å forvalte og etterleve, nemlig lengden av et fiskefartøy i kombinasjon med fartsområdet som et fiskefartøy er sertifisert for. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at krav om sertifikat for arbeids- og levevilkår skal gjelde for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, sertifisert for Havfiske I eller større fartsområder, og fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for Bankfiske I eller større fartsområder.

Premisset i Sjøfartsdirektoratets forslag til virkeområde har som utgangspunkt at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og som har mulighet til å fiske i fartsområde Havfiske I eller større fartsområder, har et driftsmønster som tilsier at det ikke er uvanlig at slike fartøy tilbringer mer enn tre dager til sjøs.

Basert på Sjøfartsdirektoratets tallmateriale, er det per 12. juni 2017, 23 fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter som er sertifisert for fartsområde Havfiske I eller større fartsområde. Disse fartøyene skal følgelig ha sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering vil det for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for fartsområde Bankfiske I eller større fartsområder, være relativt vanlig å tilbringe mer enn tre dager til sjøs. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at fiskefartøy med lengde (L) 24

meter eller mer, sertifisert for fartsområde Bankfiske I eller større fartsområder, vil få krav om inspeksjon for samsvar med kravene i ILO 188. Resultatene fra inspeksjonen skal framgå av et sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Basert på Sjøfartsdirektoratets tallmateriale per 12. juni 2017 var:

- 8 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for Bankfiske I.
- 34 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for Bankfiske II
- 206 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for Havfiske I eller høyere fartsområder.

Basert på premissene og tallmaterialet som det er vist til ovenfor, legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at omlag 260 fiskefartøy vil få krav om inspeksjon som grunnlag å få utstedt sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy. Dette sertifikatet skal vise at arbeids- og levevilkårene om bord i fiskefartøyet samsvarer med kravene som følger av ILO 188.

Til § 14 Sertifikat for arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet foreslår at strukturen i sertifikatforskriften videreføres. Dette innebærer at kravet i ILO 188 artikkel 41 om et sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, gjennomføres i norsk rett etter det samme mønsteret som ble brukt i forbindelse med gjennomføringen av MLC.

Dette innebærer kravet om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, foreslås tatt inn i nytt fjerde ledd i sertifikatforskriften. Videre at beskrivelsen av sertifikatets innhold og varigheten av sertifikatet følger av nytt femte ledd.

Til § 15 Tilsyn for sertifikat for arbeids- og levevilkår

For å skille MLC-sertifikatet fra sertifikatet for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering i § 15 første ledd, første setning foran kolon: Presiseringen skal vise at leddet gjelder for lasteskip og passasjerskip.

Fordi tilsyn for sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy også tas inn i samme paragraf som gjeldende bestemmelser om tilsyn for MLC-sertifikatet, foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering i § 15 annet ledd og hvor denne viser tilbake på kravet om MLC-sertifikat som følger av § 15 første ledd.

I § 15 annet ledd forslår Sjøfartsdirektoratet en endring som viser tilbake på kravet i første ledd om at MLC-tilsyn skal gjennomføres og at dette kan kreves søkt gjennomført i forbindelse med revisjon av sikkerhetsstyringssystemet om bord.

I § 15 tredje ledd forslår Sjøfartsdirektoratet en endring som viser tilbake på kravet i første ledd bokstav b om at det skal gjennomføres et mellomliggende MLC-tilsyn.

I forslaget til § 15 nytt fjerde ledd, er hensikten å uttrykke inspeksjonsintervallet i forbindelse med utstedelse eller fornyelse av sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Til § 27 Tilsyn for fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy

Det følger av sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b at fartssertifikat for fiskefartøy skal ha fornyelsestilsyn hvert fjerde år.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at fornyelsesintervallet for sertifikatet som er nevnt i sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b, endres fra fire år til fem år.

Sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b gjennomfører kravet om fire års varighet av fartssertifikat for fiskefartøy slik dette følger av Direktiv 1997/70/EF artikkel 6 og med videre henvisning til sertifikatbestemmelsene i dagjeldende Torremolinos-konvensjonen om sikkerheten til fiskefartøy, 1977 regel 6 og regel 11. Det framgår av samme direktiv artikkel 2 nr. 4 at referanser til Torremolinos-konvensjonen, 1977, skal forstås som referanser til dette instrumentet med senere endringer som er vedtatt av kompetente organer.

Endringen som nå foreslås av Sjøfartsdirektoratet og som gjelder å endre varigheten av fartssertifikat for fiskefartøy fra fire til fem år, tar utgangspunkt i endringer vedtatt 11. oktober 2012 av en diplomatkonferanse som fant sted i Cape Town i regi av IMO og hvor endringene gjaldt Torremolinos konvensjonen om sikkerheten til fiskefartøy, 1977 som endret ved Torremolinos-protokollen av 1993, regel 7, jf. regel 13.

Etter endringene som ble vedtatt av diplomatkonferansen nevnt ovenfor, følger gyldighetsperioden (varigheten) for fartssertifikatet for fiskefartøy som kreves etter Direktiv 1997/70/EF artikkel 6, nå av Torremolinos-konvensjonen reglene 7 og 13 som uttrykker at gyldighetsperioden ikke skal være lenger enn fem år. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at Norge og andre EØS-stater etter Cape Town endringene nevnt ovenfor, nå har et handlingsrom som gjør det mulig å øke varigheten av fartssertifikat for fiskefartøy fra fire til inntil fem år.

Som en konsekvens av å foreslå endringer av sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b, foreslår Sjøfartsdirektoratet et det fastsettes endringer også i samme paragraf bokstav c og bokstav d romertall ii. Disse endringsforslagene kreves for å bestemme tidspunktene for henholdsvis fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn for fartssertifikat for fiskefartøy.

Konsekvenser for næringen

Bemanningsoppgaver

En bemanningsoppgave angir minimumsbemanningen for det konkrete fartøyet, altså den bemanningen som er nødvendig for å ivareta fartøyet og sikkerheten til de som er om bord, og er et tiltak for å ivareta sikkerheten. Bemanningsoppgaven kan gjøre det lettere for rederiet og skipsfører å holde oversikt over hva som er minimumsbemanningen for fartøyet.

Det er rederiet som søker om og foreslår minimumsbemanningen. Søknaden skal sendes til Sjøfartsdirektoratet. Utarbeidelse og begrunnelse av søknaden om bemanningsoppgaver vil føre til mer arbeid for rederiet, gjerne over noen dager. Er rederiet og de tillitsvalgte enige om bemanningens størrelse og kvalifikasjoner, kan det gå noe kortere tid til å utarbeide søknaden.

Helseerklæringer

Fordelen med et internasjonalt krav til helseerklæring for fiskere, er at flere personer som har sitt arbeid til sjøs således kan få avdekket eventuelle helsetilstander som kan sette vedkommende selv eller andre i fare. Erklæring som dokumenterer tilstrekkelig helse, utstedes av godkjente sjømannsleger og koster rundt 1500-2000 kroner. De fleste fiskefartøy som dette kravet etter ILO 188 vil gjelde for, har allerede etter gjeldende regler krav om gyldig helseerklæring. Denne endringen vil derfor ha begrensede administrative og økonomiske konsekvenser.

Når det gjelder unntaksbestemmelsene i forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger¹⁶ § 2 annet ledd, bemerkes følgende:

Bokstav a: Ingen fiskefartøy i næringsvirksomhet med bruttotonnasje under 100, har per i dag lengde (L) 24 meter eller mer. Den presiseringen som foreslås i forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger § 2 annet ledd bokstavene a, medfører derfor verken strengere krav eller økte kostnader for dem som har sitt arbeid om bord på fiskefartøy med bruttotonnasje under 100.

Bokstav b: Som en følge av at konvensjonen krever helseerklæring for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, må unntaket for fiskefartøy som brukes til fjordfiske, kystfiske eller bankfiske I, begrenses til fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter. Denne begrensningen innebærer imidlertid bare at ytterligere ni eksisterende fiskefartøy vil bli omfattet av kravet til helseerklæring etter forskriftsendringene.

Sertifikat for arbeids- og levevilkår og tilsyn

ILO 188 artikkel 41 krever at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer og som vanligvis tilbringer mer enn tre sammenhengende dager til sjøs skal ha et dokument om bord som erklærer samsvar med ILO 188-kravene om arbeids- og levevilkår. Kravet om sertifikat gjelder også for fiskefartøy uansett lengde som tilbringer mer enn tre sammenhengende dager til sjøs når slike fartøy vanligvis seiler mer enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen eller utenfor kontinentalsokkelen når denne strekker seg lenger ut enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen. Basert på erfaringen fra MLC-tilsyn, antar direktoratet at de aktuelle rederiene i snitt vil få en økt kostnad i størrelsesorden kroner 1370 årlig ved innføring av krav om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

¹⁶ Forskrift 30. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger

Økning av varigheten av fartssertifikatet fra fire til fem år

I forslaget om å endre sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b, ønsker Sjøfartsdirektoratet at fornyelsestilsynet skal skje hvert femte år i stedet for hvert fjerde år slik det følger av gjeldende rett. Endringen foreslås på bakgrunn av endringer vedtatt 11. oktober 2012 av en diplomatkonferanse som fant sted i Cape Town og hvor endringene gjaldt Torremolinos konvensjonen om sikkerheten til fiskefartøy 1977 som endret ved Torremolinos-protokollen av 1993, regel 7, jf. regel 13.

Sjøfartsdirektoratets legger til grunn at en endring av varigheten av fartssertifikatet for fiskefartøy fra fire til fem år, kan bidra til en bedre harmonisering av lovpålagte sertifikater (fartssertifikat, MARPOL- og ISM sertifikater) og sertifikater som utstedes av f.eks. klasseselskap på privatrettslig grunnlag. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at dette endringsforslaget, hvis det fastsettes, vil bidra til en viktig forenkling av sertifiseringsregimet som gjelder for den norske fiskeflåten.

En økning av varigheten fra fire til fem år, vil i tillegg til å være ressursbesparende også bety at at rederiets totale utgifter forbundet med lovpålagte tilsyn kan bli noe reduserte.

Krav til innredning

ILO 188 har krav til innredning og innredningsdetaljer som ikke spesifikt er fastsatt i gjeldende rett. Noen av kravene gjelder bare fiskefartøy som skal bygges 1. januar 2019 eller senere, mens andre mindre vesentlige krav vil gjelde både for nye fiskefartøy og fartøy bygget før forskriftsendringene trer i kraft 16. november 2017. I kraft av regelverksutviklingen de siste sytten årene¹⁷ og det tilhørende sertifiseringsregimet som gjelder for fiskefartøy, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at norske fiskefartøy gjennomgående har en god standard. Endringene i forskrift 2000/660 vil derfor bare i liten grad medføre økte kostnader for næringen.

Konsekvenser for det offentlige

I tillegg til regelverksarbeidet som følger av konvensjonen og som vil inngå som en del av direktoratets normale drift, vil forpliktelsene etter ILO 188 utløse merarbeid for Sjøfartsdirektoratet i form av fastsettelse av bemanningsoppgaver for fiskefartøy. Den 19. juni 2017 var det registrert 308 fiskefartøy over 24 meter med gyldig fartssertifikat for fiskefartøy. Disse fartøyene er fordelt på 240 rederier. Det er en generell tendens mot såkalt strukturering innen fiskeri, som innebærer at flere kvoter samles på færre fartøy og en tendens mot at det bygges større fartøy. Dette medfører også at det er registrert en del fartøy i skipsregisteret som ikke vil opprettholde gyldige sertifikater og at antallet bemanningsoppgaver kanskje kan bli noe lavere enn det stipulerte antallet på 308.

En økning av varigheten av fartssertifikatet for fiskefartøy fra fire til fem år, vil isolert sett være ressursbesparende for Sjøfartsdirektoratet. På den annen side vil tilsynet knyttet til det nye sertifikatet for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, kreve nye eller omdisponering av eksisterende ressurser.

¹⁷ Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om fiskefartøy på 15 meter og derover

Med hilsen

Bjørn E. Pedersen
fung. sjøfartsdirektør

Arild Viddal
fung. underdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg:

Forslag til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy

Forslag om endring av forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip og endring av andre forskrifter

Høringsliste