

JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENTET
Postboks 8005 Dep.
0030 OSLO

Vedrørende høring - endring i sivilbeskyttelsesloven - sivil arbeidskraftbredskap når rikets selvstendighet eller sikkerhet er i fare

Sjøfartsdirektoratet viser til ovennevnte høring. Vi vil i det følgende presentere enkelte merknader til de foreslåtte endringene.

§ 2 tredje og fjerde ledd:

Vår merknad her er at utlendinger bør få velge om de vil forlate landet. Det bør også ha betydning om vedkommende kommer fra det/de land Norge har konflikt med. Her vil lojalitet være et tema. Både hvem lojaliteten ligger til (Norge, rederiet, hjemlandet o.l.) og hvor store ulemper de er villige å påta seg for norske myndigheter. Videre kan ulike sikkerhetspolitiske forhold sette enkeltpersoner i fare i ulike områder (ut fra nasjonalitet/tro/legning o.l.).

Når det gjelder forslaget om at regelverket skal gjelde norske skip uavhengig av hvor de, støtter vi dette. Vi ser imidlertid utfordringer. Det er klart at dersom Norge er i krig, så vil skip som operer i Norge ikke være omfattet av kravene i konvensjonene, men når skipene operer utenfor Norge er dette ikke like klart. Dersom minstestandardene i konvensjoner ikke opprettholdes og det gjennomføres havnestatskontroll vil manglende overholdelse av minstestandardene kunne medføre pålegg og eller tilbakehold.

En annen utfordring vi ser at kan oppstå er at det kan bli motstrid mellom norske regler og hjemlandets pålegg når vi pålegger utenlandske statsborgere tiltak etter kapittel VI B. (Vedkommende kan f.eks. bli pålagt sivilt arbeid etter hjemlandets regler en plass samtidig som han/hun/hen blir pålagt å jobbe om bord på norsk skip etter norske regler).

Det vises også til at hva som er «norske skip» ikke er definert i lovutkastet og heller ikke kommentert i høringsbrevet. Defineres eller henvises til hvilket regelverk som legges til grunn i forarbeidene. Er det registrering i norske registre som skal være utgangspunktet (i motsetning til eierskap), minner vi om at muligheten til omflugging vil være en vei ut av virkeområdet til lovutkastet.

I høringsbrevet er ikke en henvisning til skipsarbeidsloven tatt med. Skipsarbeidsloven er en egen norsk arbeidsmiljølov for skiparbeidere.

For ordens skyld opplyses det om at skipsarbeidsloven § 9-5 gir skiparbeidere rett til å fratre når det foreligger krig eller krigslignende forhold i farvannet skipet seiler eller i havn som skipet er bestemt for. Bestemmelsen er en av minstestandardene i MLC-konvensjonen.



Går forskrift gitt i medhold av kapittel IV B ut på at en eller flere som jobber på skip skal foreta sivilt arbeid i land, bør rederiene pålegges å ha en plan for hvordan en setter vedkommende i land og får nok mannskap. Slik kapittel IV B er utformet, ser vi ikke at det foreligger fullmakt til å gi regler om dette.

Vi ser ikke at høringsbrevet diskuterer sikkerhetshensyn ved å bruke andre lands borgere.

Ang. asylsøkere – det er ukjent hvem gruppen vil inneholde, per dags dato bla. ukrainere som er aktuelle for skipsfart.

§ 3 litra g) og h):

Vårt innspill knyttet til forslaget til § 3 litra g) og h) er at definisjonene gjøres klarere. Tjeneste defineres i f). Benytter man definisjonen på tjeneste fra litra f) på ordlyden i litra g) kan bestemmelsen gi et annet innhold enn ønsket. Ytelse også tatt inn, og det er uklart om dette er bevisst eller ubevisst.

§ 24 e:

Bestemmelsen benytter bare begrepet skip i virkeområdet, ikke virksomhet med skip, eller virksomhet på skip, jf. passbåtdommen I og II. Mens i fortsettelsen benyttes det virksomheter, bransjer og etater. Bør ordlyden endres?

§ 24 f:

Vi foreslår en språklig endring ved å bruke punktum istedenfor komma i siste del av bestemmelsen da kommaet forvirrer ved lesing. Dvs.: «Under de forhold nevnt i § 24 e kan Kongen gi forskrift om midlertidige reguleringer i adgangen til å etablere eller avslutte arbeids- og tjenesteforhold. Herunder at adgangen forutsetter tillatelse fra offentlige myndigheter».

Det vises ellers til våre kommentarer til virkeområdet. Dersom fullmakten benyttes til å gi forskrifter som frarøver skipsarbeidere minstestandardene i konvensjoner og det gjennomføres havnestatskontroll i en annen stat vil manglende overholdelse av minstestandardene kunne medføre pålegg og eller tilbakehold. Skipsarbeiderne har også en klageadgang til havnestatskontrolløren/staten skipet har gått til havn i.

§ 24 g:

Dette kan påvirke sjøsikkerheten ved at forskriftene f.eks. setter til side hele eller deler av kvalifikasjonskravene for sjøfolk/inspektørene

- Sjøikkerhet ← → sivilberedskap

Vår næring er internasjonal. For utenriksfart kan det bli motstrid mot konvensjoner (MLC, STCW)

- NIS skip i utelukkende utenriksfart som inngår i havnestatsregimet

§ 24 h:

Vi viser til våre kommentarer til virkeområdet.

§ 24 i:

Vi viser til våre kommentarer til virkeområdet.

§ 24 l:

Vi støtter departementets bemerkning om at det ved utarbeidelse av forskrifter etter §§ 24 f, 24 g og 24 h bør tas særlig stilling til kompensasjon og lønn.

Første ledd: De som får vedtak rettet mot seg etter kapittelet bør sikres kompensasjon/lønn da valgfriheten blir fratatt og familielivet kan bli påvirket. Foreslår at «skal» benyttes istedenfor «kan» i ordlyden og at plikten til å fastsette forskrift om Kompensasjon/erstatning knyttes opp til bruk av de andre hjemlene.

Andre ledd: Det er uklart hva bestemmelsen omfatter. For arbeidskontrakter og manglende mulighet til å oppfylle vil det klart være snakk om erstatningskrav. Hvor det er snakk om manglende oppfyllelse av betalingsforpliktelser (f.eks. huslån, kommunale avgifter o.l.) er spørsmålet om bestemmelsen også er ment å omfatte om muligheten for tvangsinn drivelse eller ikke.

§ 24 m:

Etter forvaltningsloven medfører ikke en klage automatisk utsatt iverksettelse, det må begjæres/søkes om. Ordlyden i tredje ledd bør derav endres, for eksempel ved å heller ta inn adgang til å si at § 42 ikke gjelder eller at det ikke kan gis utsatt iverksettelse.

§ 24 n:

Notabene i forhold til andre ledd: Klageadgangen kan fjernes etter bestemmelsen før (§ 24 m)

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
fung. sjøfartsdirektør

John Malvin Økland
avdelingsdirektør

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