



Forsvarsdepartementet
Postboks 8126 Dep.
0032 OSLO

FORSVARSDEPARTEMENTET	
SAKNR.:	12/00441-36
18 MAR 2015	
ARBEIDET	OSL. 1
KASSERES 5 ÅR	X
KASSERES 30 ÅR	
BEVARES	

Att:

Deres ref.
2012/00441-14/FDV 3/MHO

Vår ref.
15/481-13 654.10/MABR

Dato:
Oslo, 17.03.2015

Høring - Forslag til endringer i forskrift om unntak for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste fra skipssikkerhetsloven

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til Forsvarsdepartementets høringssak om skipssikkerhetslovens virkeområde for Forsvarets skip.

LO ønsker først å bemerke at Landsorganisasjonen ikke står på Forsvarsdepartementets liste over høringsinstanser. Flere av de som berøres av forskriften er organisert i LOs forbund. Dette bør departementet ta hensyn til ved fremtidige høringer knyttet til denne forskriften.

Nedenfor følger LOs kommentarer til de enkelte delene i forslaget.

1. Innledning

Da skipssikkerhetsloven ble vedtatt i 2007 var intensjonen at loven i utgangspunktet også skulle omfatte Forsvarets skip. Forsvarsdepartementet uttalte i 2007 (Ot.prp. nr. 87 punkt 7.1.3):

«imidlertid når man ser bort ifra selve fartøyenes hensikt (militær kontra sivilt) så er militære og sivile fartøyer like fordi de begge er tiltenkt oppgaver i det samme sjovannselementet. Forsvaret erkjenner derfor at det prinsipielle i lovgivningen i utgangspunktet kan følges fordi det vil gi best skipssikkerhet også for Forsvarets fartøyer (den sivile ekvivalenten)».

På grunn av fartøyenes særegenhet og særlige oppdrag skulle nødvendige unntak og tilpasninger gis eksplisitt. I høringsnotatet tas det nå til orde for at Forsvarssjefen får myndighet til å fastsette regelverk, herunder direktiver og instruksjoner på gitte områder. Forskriftsforslaget inneholder imidlertid få kompensierende tiltak på de områder hvor skipssikkerhetsloven unntas.

LO mener at forslaget synes å innebære en ytterligere svekkelse av skipssikkerhetslovens intensjon om at loven i utgangspunktet bør gjelde for Forsvarets skip. Tidligere har loven blitt uthulet for Forsvarets skip gjennom rammeforskriften. Høringsutkastet tar til orde for en ytterligere uthuling som LO finner beklagelig. Dette forsterkes av at det ikke er redegjort for hvilke regler som da kommer til anvendelse og hvilket sikkerhetsnivå disse har.

Skipssikkerhetsloven og skipsarbeiderloven utgjør samlet sett arbeidsmiljølovgivningen til sjøs. Disse skal i stor grad ivareta de samme hensyn som arbeidsmiljøloven og inneholder mange av de samme momentene. LO har mange medlemmer som arbeider på skip, både i og

innleid av Forsvaret. For disse er det avgjørende at det legges til rette for godt arbeidsmiljø, ordnende arbeidsforhold og et høyt sikkerhetsnivå.

Skipсарbeiderloven gjelder for «sivilt personell på skip befraktet av Forsvaret». LO legger til grunn at skipсарbeiderloven gjelder når sivilt skip og mannskap er innleid samlet og hvor sivil reder har arbeidsgiveransvar. Dette korresponderer med det som er definert som «time charter avtale» i høringsutkastet. Skip innleid på «time charter avtale» må derfor følge Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsregler gitt i medhold av skipssikkerhetsloven for at helheten i lovgivningen skal ivaretas.

2. Forsvarssjefens ulike roller knyttet til Skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetsloven bygger på et klart prinsipp om at det skal være en tydelig rollefordeling mellom den lovgivende/regulerende myndighet, den driftsansvarlige og den kontrollerende myndighet.

I forslaget til forskriftsendring er imidlertid alle tre rollene samlet under forvarssjefen. I § 2 i forslaget står det at forvarssjefen eller den han bemyndiger, er å anse som «rederi» og «driftsansvarlig selskap». Videre står det i § 5 at forvarssjefen gis fullmakt til å fastsette egne reguleringer som rederi og driftsansvarlig skal forholde seg til. I følge forslaget til § 5 annet og tredje ledd er forvarssjefen gitt fullmakt til å fravike enhver regulering hjemlet i skipssikkerhetsloven og underliggende forskrifter.

Forsvarssjefen skal også føre tilsyn med militær sjøfart, jamfør §§ 6 og 7 i forslaget. I henhold til vanlig kommandomyndighet i Forsvaret har således forvarssjefen instruksadgang for både den regulerende, utøvende og kontrollerende virksomhet for forvarets fartøyer. Videre er det foreslått en nærmest generell adgang til å fravike sivilt regelverk uten at det i forskriften er fastsatt krav om medvirkning fra verneledningen og arbeidstakerorganisasjonene.

LO finner det problematisk at forvarssjefen på denne måten gis myndighet med vide rammer for å kunne fravike skipssikkerhetsloven uten medvirkning.

3. Begrepsavklaring

LO viser til begrepene «Skip som tilhører Forsvaret», «Skip som benyttes i Forsvarets tjeneste» og «Norske militære fartøyer». Dersom de foreslåtte endringene vedtas, vil forskriften etter LOs syn inneholde unødvendig mange begreper. Lest i sammenheng med resten av forskriften gjør det ikke enkelt å forstå for hvilke skip den enkelte regel gjøres unntak fra. I definisjonen «norske militære fartøyer» står det «og/eller idriftsettes av Forsvaret...». Betegnelsen og/eller kan være tvetydig og LO formoder at ordet «eller» er tilstrekkelig. I definisjonen av «time charter avtale» bør det for det første fremgå at avtalen er tidsbegrenset. For det andre er det usikkert om hva som vil være den rettslige situasjonen om det er sivilt mannskap utover sikkerhetsbemanningen. På sivile skip er det ikke uvanlig at det er en tilleggsbemanning. LO lurer derfor på hvem det er som er tiltenkt arbeidsgiveransvar for disse?

LO foreslår også at ordet «idriftsetter» erstattes med «drivere» - som er det uttrykket som ellers benyttes i skipssikkerhetsloven.

4. Unntak fra skipssikkerhetsloven § 3

Forslagets § 3 gir vid adgang til å fravike hele skipssikkerhetsloven ved ekstraordinære forhold. Tidligere var disse begrenset til krise, væpnet konflikt eller krig. Det er i forslaget foreslått å utvide ekstraordinære forhold til å inkludere suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjon. For Kystvaktens skip vil de sistnevnte situasjonene formodentlig være en del av ordinær del av skipets virksomhet. I så fall mener LO at det er

betenkelig at loven skal kunne fravikes som foreslått. Det forutsettes at det foreligger en overveid og saklig grunn for å fravike gjeldende regelverk.

Når det gjelder sivile skip med sivilt mannskap på en «time charter» er det uakseptabelt at disse omfattes av regelen, noe som det tilsynelatende gjør ved at begrepet «skip som ... benyttes i dets tjeneste» er brukt i første ledd. Dette bør omformuleres til «norske militære fartøyer». Dersom dette ikke er mulig bør departementet konsultere LO med hensyn til hvilke regler som i slike situasjoner gjelder vedrørende sikkerhetsregler som arbeids- og hviletid og bemanning samt hvilke kompenserende sikkerhetstiltak man ser for seg i Forsvaret.

5. Særskilte unntak fra skipssikkerhetsloven § 4

1. unntakene i §§ 23, 24 og 25

I forslaget til § 4 listes det opp bestemmelser som ikke gjelder for «norske militære fartøyer». Når det gjelder *sivilt innleide skip* på «time charter avtale» er dermed disse i utgangspunktet omfattet av skipssikkerhetsloven. Dette er positivt og nødvendig for å sikre sammenheng med skipsarbeiderloven. Høringsnotatet redegjør for at Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndigheten og at sertifikater skal følge deres regelverk. LO legger til grunn at dette også omfatter personlige sertifikater i henhold til STCW-konvensjonen og at fartstid dermed opparbeides. Ettersom skipssikkerhetsloven § 16 om kvalifikasjoner ikke er nevnt legger vi også til grunn at denne gjelder personell som har sertifikater på skip innleid på «bareboat» og at fartstid opptjenes også på disse. Dette er punkter som er viktige å få avklart, især om forståelsen av disse er forskjellige.

På den annen side vil LO påpeke det særegne med at § 4 gir mulighet for å gjøre generelle unntak for det som må kalles *normal drift* om bord i et fartøy. Gitt skipssikkerhetslovens intensjon om at loven også skal gjelde for Forsvarets fartøyer bør unntak fra loven være saklig begrunnet, samt at alternative krav og kompenserende tiltak bør være beskrevet i forskrift. LO kan ikke se at dette er ivare tatt i forslaget til § 4. Dette gjelder især bestemmelsen som ligger i §§ 23, 24 og 25.

1. unntakene i §§ 23, 24 og 25

LO er opptatt av skipssikkerhetslovens § 23 (om arbeidstid), § 24 (om hviletid) og § 25 (om bo- og fritidsmiljø). Dersom Forsvaret skal ivareta den interne og eksterne sikkerheten på Forsvarets fartøyer må det være en forsvarlig praktisering og regulering av disse områdene. Med en videreføring av dagens forskrift vil Forsvaret fortsatt være unntatt disse på *norske militære fartøyer*.

Kapittel 10 i arbeidsmiljøloven er i hovedsak gjeldende for Forsvarets personell. Unntak gjelder for feltmessig øvingsvirksomhet. Videre er det fastsatt i forskriften at partene i forsvaret gjennom tariffavtale kan fravike kapittel 10 for forsvarsspesifikke aktiviteter, og så langt som det er forsvarlig og hensiktsmessig. Det er inngått tariffavtaler hvor det er slått fast at når hovedreglene fravikes skal de sikres kompenserende hvile eller annet passende vern. De aktiviteter i skipssikkerhetsloven som tilsvarer de forsvarsspesifikke aktiviteter i henhold til arbeidsmiljøloven er til dels er fanget opp av den foreslåtte forskriften i § 3 – unntak ved ekstraordinære forhold.

LO mener derfor at skal §§ 23 og 24 fravikes ytterligere utover det som er foreslått i § 3 i forskriften og innenfor områder som oppfattes som normal drift, må dette skje gjennom tariffavtale med aktuelle parter.

LO foreslår derfor at §§ 23 og 24 fjernes fra den foreslåtte § 4 til en egen bestemmelse:

*«§ 4 a – Arbeids- og hviletid på forsvarers fartøyer
Forsvarsdepartementet og forhandlingsberettigede arbeidstakerorganisasjoner etter lov 18. juli 1958 nr. 2 om offentlige tjenestetvister, kan inngå tariffavtale som fraviker skipssikkerhetslovens §§ 23 (om arbeidstid) og 24(hviletid), for Forsvarsdepartementet med underliggende etater. Tariffavtale om slike unntak kan også inngås mellom Forsvarsdepartementet og arbeidstakerorganisasjoner etter lov 5. mai 1927 nr. 1 om arbeidstvister. Unntak etter dette ledd kan avtales når det er nødvendig for å sikre en hensiktsmessig og forsvarlig gjennomføring av forsvarsspesifikke aktiviteter.»*

Teksten er i all hovedsak basert på gjeldende forskrift som gir Forsvaret adgang til å fravike arbeidsmiljøloven knyttet til arbeidstid. Ved en slik innarbeidelse sikrer man likebehandling mellom bestemmelsene i arbeidsmiljøloven og skipssikkerhetsloven knyttet til arbeids- og hviletid.

Forslaget til § 4 gjelder for norske militære fartøyer. Skip som benyttes i Forsvarets tjeneste er ikke unntatt disse bestemmelsene (§§ 23, 24 og 25). Bestemmelsene om arbeids- og hviletid gjelder på enkelte av de fartøyene som Kystvakten benytter. Dette viser at det er fullt mulig å ivareta disse bestemmelsene også ved *ordinær drift* i Forsvarets tjeneste. Dette taler imot at Forsvaret på generelt grunnlag skal være unntatt disse bestemmelsene.

Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt § 25 bør være gjeldende for Forsvarets militære fartøyer, vises det til det omfattende arbeid som har vært gjennomført i Sjøforsvaret knyttet til støy. På bakgrunn av dette mener LO at det er nødvendig at Forsvaret er omfattet av reguleringer knyttet til dette området. § 25 bør derfor fjernes fra opplistingen i § 4.

6. Verne- og arbeidstakerorganisasjoners medvirkning § 5

LO setter spørsmål med den vide adgangen til å unnta bestemmelsene i skipssikkerhetsloven. I forslaget til § 5, annet ledd gis Forsvarsjefens svært vid adgang til å fravike bestemmelser i skipssikkerhetsloven. LO mener at dersom en slik adgang skal gis bør det stilles krav til forsvarssjefen om at det i hvert enkelt tilfelle gis en begrunnelse hvorfor det er nødvendig å fravike de generelle bestemmelsene i skipssikkerhetsloven. Ideelt sett bør en slik plikt tas inn i selve forskriften.

Dersom departementet likevel vedtar de fremlagte forslagene til §§ 4 og 5 mener LO at det er nødvendig at forskriften inneholder en bestemmelse som sikrer medvirkning og involvering når forsvarssjefen skal fastsette direktiver og instruksjoner.

Ved å se på skipssikkerhetslovens formål om at «*Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier...*» mener LO at det er naturlig at både verneorganisasjonen i Forsvaret og arbeidstakerorganisasjonene blir involvert i dette. På grunn av bestemmelsens omfang og mulige konsekvenser vil det også være nødvendig at partene gis lengre tid til å vurdere de foreslåtte direktiver og bestemmelser enn det som ligger i ordinære medvirkningsprosesser. Dette kan for eksempel ivaretas gjennom et nytt ledd i § 5, eller ved å innta en ny § under 5. Denne kan lyde som følger:

*« § 5 a – Involvering ved fastsetting av direktiver og instruksjoner:
Ved fastsetting av direktiver og instruksjoner i medhold av § 5 første og annet ledd, skal Forsvarssjefen sikre involvering fra verne- og arbeidstakerorganisasjonene i tråd med fastsatte regler. Det skal i slike saker settes av minimum 2 måneder fra bekjentgjøring av forslag, til disse tas til behandling.»*

7. Anbefalinger

- Forsvarsdepartementet bør gjøre en ytterligere vurdering om den foreslåtte

forskriften oppfyller skipssikkerhetslovens intensjon om at loven som utgangspunkt bør gjelde Forsvarets skip.

- Forsvarsdepartementet bør vurdere å legge den regulerende myndighet og/eller tilsyns/kontrollmyndigheten organisatorisk under andre enn Forsvarssjefen.
- Forsvarsdepartementet bør gå gjennom forskriften og avklare de begrepene som brukes.
- Forsvarsdepartementet bør omformulere § 3 slik at bestemmelsen ikke omfatter sivile skip med sivilt mannskap på et «time charter».
- Det må utarbeides en felles forståelse for hva som gjelder for sertifikater og opptjening av fartstid som beskrevet i punkt 5.
- I forhold til § 4 forslår det at følgende bestemmelser tas ut:
 - § 23 (om arbeidstid)
 - § 24 (om hviletid)
 - § 25 (om bo- og fritidsmiljø)
 - § 23 (om arbeidstid)
 - § 24 (om hviletid)
 - § 25 (om bo- og fritidsmiljø)
- Det foreslås å ta inn en ny § 4a som beskrevet i punkt 5.1.
- I forhold til § 5, foreslås det en ny bestemmelse for å sikre involvering ved fastsetting av direktiver og instruksjoner som beskrevet i punkt 6.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Tor-Arne Solbakken
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Saksbehandler: Marianne Breiland

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.