



Rederiforbundets kommentarer til de enkelte forslag

Her følger Norges Rederiforbunds kommentarer til de enkelte bestemmelser i lovforslaget.

<p>Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel</p>	<p><i>Til lovens tittel</i></p> <p>Forslaget til lov dreier seg utelukkende om et krav om norsk <i>lønn</i> på utenlandske skip og ikke om norske <i>arbeidsvilkår</i>. Det er grunnleggende at lovers tittel skal være dekkende for lovens innhold slik at arbeidsvilkår må tras ut av både lovens tittel og de steder begrepet er brukt i lovteksten.</p>
<p>§ 1 Formål</p> <p>Lovens formål er å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann, i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel ved å sikre arbeidstakere på skip norske lønns- og arbeidsvilkår.</p>	<p><i>Til § 1 Formål</i></p> <p>Formålsangivelsen skaper et uriktig inntrykk av at dagens fremforhandlede og gyldige tariffavtaler som blant annet inngått med sjømannsorganisasjonene for ulike nasjonaliteter på NIS-registrerte skip, er urettferdige og uanstendige. Det vises til våre generelle merknader til begrepsbruken under punkt 5 og 6 i vårt høringsssvar. Det uttalte formålet med Holmefjordutvalget var bl.a. å styrke konkurransekraften til norske sjøfolk og loven skal sikre at norske sjøfolk ikke utkonkurreres på lønn på hjemmebane (Skjæran til Dagbladet 30. november 2021). Vi støtter således ikke forslaget til angivelse av lovens formål, som heller ikke henger godt sammen med den foreslåtte reguleringen</p>
<p>§ 2 Virkeområde</p> <p>Loven gjelder for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip</p>	<p><i>Til § 2 Virkeområde</i></p> <p>Lovens personelle virkeområde synes å være alle som har sitt arbeid om bord på skip. Vi gjør oppmerksom på at alle drøftelser i høringsnotatet og</p>

<p>som befinner seg i Norges indre farvann og territorialfarvann, i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel.</p>	<p>definisjonen av norske vilkår i § 4 utelukkende adresserer maritimt personell/sjøfolk i snever forstand.</p>
<p>§ 3 Definisjoner</p> <p>I denne lov menes med:</p> <p>a) arbeidsgiver: den som har ansatt arbeidstaker for arbeid om bord på skip,</p> <p>b) rederi: den som i henhold til skipssikkerhetsloven § 4 er å anse som rederi,</p> <p>c) rettighetshaver: den som innehar en tillatelse eller konsesjon etter petroleumsloven, havbunnsmineralloven, akvakulturloven eller havenergilova,</p> <p>d) operatør: den som på rettighetshavers vegne forestår den daglige ledelse av virksomheten,</p> <p>e) norske farvann: Fastlands-Norges indre farvann og territorialfarvann,</p> <p>f) norske havner: kai eller kaier med tilknyttede sjø- og landområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy i næringsvirksomhet eller offentlig tjeneste, og andre områder som er tilknyttet disse, samt øvrige ilandstigningspunkter langs kysten,</p> <p>g) skip: skip som er registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR), norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller et skipsregister utenfor Norge. Likevel slik at loven ikke gjelder for skip som tilhører</p>	<p>Til § 3 Definisjoner</p> <p>Det forslås i bokstav g) å knytte definisjonen av skip til skip som er registrert i norsk eller internasjonalt skipsregister. Hva slags typer fartøyer som er mulig å registrere vil kunne være forskjellig etter norsk og utenlandsk rett. Det får derfor et tilfeldig utslag dersom det er registreringsadgangen i vedkommende lands register som skal være avgjørende for anvendelse av loven. Det er for eksempel allmenn enighet om innholdet i skipsbegrepet etter norsk rett, mens det kan forstås på annet vis etter andre lands rett. Departementet bør derfor klargjøre skipsbegrepet utover å kun vise til registrering.</p>

<p>Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, og heller ikke for andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet</p>	
<p>§ 4 Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip</p> <p>Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som omfattes av bestemmelsene i §§ 5-8 skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår.</p> <p>Med norske lønns- og arbeidsvilkår menes bestemmelser om lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg, som følger av lov og landsomfattende tariffavtale for NOR-registrerte skip som er engasjert i samme type virksomhet.</p> <p>Kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår er ikke til hinder for at arbeidstakere kan ha gunstigere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av bestemmelsen. Kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår kan ikke fravikes i tariffavtale etter NIS-loven § 6.</p> <p>Departementet fastsetter i forskrift hvilke krav til lønns- og arbeidsvilkår som skal gjelde.</p>	<p><i>Til § 4 Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip</i></p> <p>Forslaget til § 4 andre ledd gir anvisning på hvilke forhold som omfattes av lovens krav og det er i andre ledd foreslått en legaldefinisjon av hva som menes med norske- og arbeidsvilkår. Det er viktig at legaldefinisjoner er mest mulig presise og de forhold som foreslås å inngå i definisjonen gjelder utelukkende spørsmål om lønn. Referansen til arbeidsvilkår må derfor fjernes i definisjonen.</p> <p>Vi registrerer at det ikke er samsvar mellom lovens personelle virkeområde som angitt i § 2 (alle "som har sitt arbeid om bord på skip") og angivelsen av lønnsvilkår i henhold til tariffavtaler for NOR-registrerte skip.</p> <p>Det er avgjørende å sikre at lovens krav ikke medfører at utenlandske sjøfolk som gjennomgående ikke betaler skatt i sitt bostedsland, får bedre betingelser enn sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge, og som betaler skatt i Norge. Slik loven nå er formulert vil utenlandske sjøfolk kunne få en lønn for den perioden de er innenfor bestemmelsenes virkeområde som lett vil kunne være 30-40 prosent høyere enn lønnen til de som er skattemessig bosatt i Norge. Eksempelvis har man i Danmark et system med ren nettolønn. Det innebærer at sjøfolkene har tariffavtaler basert på at sjøfolkene ikke betaler skatt. Dette i motsetning til i Norge der man har en refusjonsordning der sjøfolkene betaler skatt på vanlig måte, mens skatter og avgifter blir refundert til rederiet. Dette er en problemstilling som vi flere ganger har problematisert overfor departementet.</p>
<p>§ 5 Skip i kystfart</p> <p>Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner skal ha norske lønns- og</p>	<p><i>Til § 5 Skip i kystfart</i></p> <p>Det er uakseptabelt at kravet skal gjelde uavhengig av omfanget av kabotasjelaster. Forslaget strider mot Holmefjordutvalgets anbefalinger og</p>

arbeidsvilkår. For skip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn.

Kravet i første ledd gjelder ikke for skip som seiler fra en norsk havn til en annen utelukkende for å losse inngående last eller sette i land passasjerer fra utlandet, eller for å ta ombord utgående last eller passasjerer som skal til andre land.

Departementet kan gi forskrift om unntak fra kravet i første ledd for:

- a) skip som i forbindelse med virksomhet som omtalt i andre ledd, unntaksvis frakter last mellom norske havner, når det er nødvendig for å opprettholde et forsvarlig transporttilbud, eller
- b) andre skip, dersom det er nødvendig for norsk forsyningssikkerhet

vil ha svært negative konsekvenser for sjøtransportens konkurranse mot vei og bane. Det vil føre til at skip går i ballast mellom norske havner heller enn å benytte ledig lastekapasitet, hvilket er svært miljø- og klimamessig uheldig.

Etter vårt syn må loven gjenspeile det som var Holmefjordutvalgets anbefaling om at det åpnes for en generell adgang til å ta laster mellom norske havner uten at det oppstår et krav om norsk lønn. Som påpekt i høringssvaret pkt. 12.2 er vårt syn at grensen under ingen omstendighet må settes strengere enn der det i dag er adgang til å benytte NIS på kysten.

Når det gjelder forslaget i tredje ledd om adgang til i forskrift å kunne gjøre unntak fra kravet etter første ledd, er terskelen så høy at den etter vårt syn er nærmest innholdsløs. Den synes først og fremst å være er gitt for å legitimere bestemmelsen i første ledd. For rederiene beror det på en kommersiell vurdering om et skip i utenriksfart skal kombinere dette med å ta enkelte laster mellom norske havner. Hjemmelen er derimot knyttet til "forsvarlig transporttilbud" - hva menes med det? – eller "forsyningssikkerhet" som indikerer at det er det offentlige interesser som er avgjørende. Dersom det i det hele tatt skal være en forskriftshjemmel i loven må den utformes på en måte som reflekterer det som var formålet med Holmefjordutvalget, jf. mandatet som er inntatt på s. 7 i utvalgets rapport.

Det vises ellers til våre generelle kommentarer i høringsbrevet pkt.12.2.

§ 6 Skip i cruisevirksomhet

Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på cruiseskip som seiler mellom norske havner skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Kravet gjelder også hvis skipet utelukkende opererer ut fra én norsk havn.

Til § 6 Skip i cruisevirksomhet

Departementet ser i denne bestemmelsen helt bort fra EØS-retten generelt og kabotasjeordningen spesielt. Sistnevnte overlater regulering av lønns- og arbeidsvilkår i kystcruise til flaggstaten, jf. forordningens artikkel 3 nr. 1: "[F]or cruiseferdoyer skal alle spørsmål med hensyn til besetning være

<p>Med cruiseskip menes passasjerskip som frakter personer i turistøyemed eller for å tilby opplevelser.</p> <p>For cruiseskip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår kun dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann. Kravet gjelder fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn.</p> <p>Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om hvilke skip som omfattes av bestemmelsen.</p>	<p>ansvaret til den stat der fartøyet er registrert (flaggstaten), med unntak av fartøyer på under 650 brt, som kan undergis vilkårene i vertsstaten". Vertsstatens kompetanse er således begrenset til små skip, typisk skipene som tilbyr fjordcruise i Oslofjorden mv.</p> <p>I høringsnotatet konkluderes det med at "lønn" ikke faller inn under spørsmål med hensyn til besetning. Dette er etter vår oppfatning en åpenbar feilslutning, og strider mot myndighetenes tidligere konklusjoner som vi tidligere har redegjort for. Etter vår klare oppfatning vil det være i strid med EØS-retten å gjøre kravet gjeldende overfor EØS-skip.</p> <p>Det er i forslaget til § 6 andre ledd inntatt et forslag til legaldefinisjon av cruiseskip. Plasseringsmessig hører definisjonen hjemme i § 3. Vi mener ellers at "turistøyemed eller tilby opplevelser" ikke er egnet til å klargjøre hvilke skip reglene skal gjelde for. Heller ikke omtalen øverst på s. 96 om at reglene ikke skal gjelde for "alminnelig passasjertransport" er klargjørende, ettersom mange skip kombinerer transport og opplevelse.</p>
<p>§ 7 Skip som yter andre tjenester i norske farvann</p> <p>Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som yter tjenester eller utfører stasjonær virksomhet i norske farvann, og som ikke omfattes av §§ 5 og 6, skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Herunder omfattes skip som yter tjenester eller utfører stasjonær virksomhet tilknyttet havn, anlegg eller annen innretning i norske farvann.</p> <p>Bestemmelsen omfatter ikke fiske- og fangstfartøy.</p> <p>Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om hvilke skip som omfattes av bestemmelsen.</p>	<p>Til § 7 Skip som yter andre tjenester i norske farvann</p> <p>Vi legger til grunn at bestemmelsen forutsetter at skipet inngår i en tjenesteytelse for at den skal komme til anvendelse, og at begrepet "stasjonær virksomhet" ikke kan forstås på annen måte. Dette i motsetning til skip under verksted ol. som kun mottar tjenesteytelser fra verft, utstyrsleverandører ol. Gjennom denne bestemmelsen foreslår departementet å innføre et krav uten at det er klarlagt hvilke aktiviteter som omfattes av bestemmelsen. Det vises her til våre kommentarer ovenfor i pkt.12.5. Det vil være meget uheldig dersom det innføres et krav om norsk lønn på dette lovgrunnlaget. Dette kan riktignok avbøtes noe gjennom at det blir gitt nærmere forskrifter, men også for forskriftsgiver vil det være krevende å gi forskrifter basert på et så uklart hjemmelsgrunnlag. Under enhver omstendighet forutsetter vi at det blir gitt nærmere forskrifter som</p>

	trer i kraft samtidig med loven.
<p>§ 8 Skip på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone</p> <p>Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som inngår i oppføring, drift eller bruk av innretninger og anlegg på norsk kontinentalsokkel eller i norsk økonomisk sone, skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår.</p> <p>Skip anses å inngå i oppføring, drift eller bruk når det, på oppdrag for en rettighetshaver eller operatør, oppfører, drifter eller bruker en konkret innretning eller anlegg, og skipet befinner seg i norsk økonomisk sone eller på norsk sokkel minst 30 dager, eller når skipets samlede tilstedeværelse i norsk økonomisk sone eller på norsk sokkel overstiger tre måneder i løpet av en tolv måneders periode.</p> <p>Departementet fastsetter i forskrift utfyllende regler om hvilke skip som omfattes av bestemmelsen.</p>	<p><i>Til § 8 Skip på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone</i></p> <p>Denne bestemmelsen går langt utover Norges handlingsrom etter folkeretten. For det første vil forsyningstjenester representere regulær transportvirksomhet til og fra Norge (om de i det hele tatt anløper norsk havn/base). Norge har ikke myndighet til å regulere slik transportvirksomhet. En sokkelstat kan ikke sette som vilkår for transport til og fra sokkelinstallasjoner at transporten må skje med skip hvor sokkelstatens lønns- og arbeidsvilkår gjelder. Petroleumsutvinningen skjer på det åpne hav, og her gjelder flaggstatsprinsippet. Sokkelstatens jurisdiksjon er saklig begrenset til undersøkelse etter og utvinning av naturressursene som finnes der, og det finnes ikke et folkerettslig grunnlag for å kreve at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde om bord på skip som utfører transportoppdrag. Det begrensede handlingsrommet var nettopp grunnen til at partene i Holmefjordutvalget i stedet drøftet en industriavtale som mulig virkemiddel for å opprettholde dagens høye andel av NOR-skip i segmentene beredskap, ankerhåndtering og plattformforsyning.</p> <p>For det andre synes forslaget å skulle omfatte konstruksjonsfartøyer, kranfartøyer og andre spesialiserte arbeidsfartøyer i strid med Holmefjordutvalgets vurderinger, jf. også pkt. 12.3 i vårt høringsbrev. Jo mer spesialiserte disse fartøyene er, desto mer vil de avhenge av å kunne operere i et globalt marked og tilknytningen til Norge være tilsvarende perifer. Disse fartøyene kan gå direkte mellom operasjoner på utenlandsk og norsk sokkel uten å besøke norsk havn mellom oppdragene. En rekke av slike fartøy går fra oppdrag til oppdrag og vil ikke kunne forutse hvorvidt de har oppdrag som overstiger tre måneder i løpet av tolv måneder, og en slik regel vil derfor være umulig å praktisere om ikke rederiene skal risikere å måtte si fra seg oppdrag på slutten av året for å unngå å havne i ansvar. Endringen vil således føre til store effektivitetstap og kostnadsøkninger. Oppdrag på norsk sokkel vil forutsette et risikopåslag som gir store inngangsbarrierer og på sikt kan føre til at norsk sokkel blir et marked i markedet med helt andre ratenivåer enn det internasjonale. Dette vil igjen</p>

kunne påvirke lønnsomheten i både eksisterende og fremtidige havnæringer, herunder gjøre det mindre attraktivt med eksempelvis havvindsatsning på norsk sokkel.

På s. 99 synes departementet å mene at man oppfyller den brede vurderingen som må foretas ved ekstraterritoriell (effektbasert) jurisdiksjon, alene gjennom å oppstille et krav til varighet. Dette er åpenbart en uholdbar forenkling og som er strid med den lære som departementet redegjør for i høringsnotatet. Vi etterspør også hva som er den nærmere begrunnelsen for hhv. "30 dagers-regelen" og "tre måneders-regelen".

Slik vilkårene om at skipet "befinner seg i norsk økonomisk sone eller på norsk sokkel" hhv. 30 dager eller 3 måneder ila en 12 måneders periode er formulert, legger vi til grunn at tiden skipet befinner seg i norsk territorialfarvann og indre farvann ikke medregnes. Dette er grunnleggende for å sikre at det skip som opererer ut fra norsk havn og utenlandsk havn behandles likt.

Videre legger vi til grunn at seismikkskip faller utenfor bestemmelsen, da de ikke har befatning med innretninger, og at det samme gjelder bøyelastere som driver ren transportvirksomhet som ikke er en del av petroleumsvirksomheten, slik begrepet er avgrenset i petroleumsløven § 1-6 bokstav c.

I siste avsnitt på s. 99 sier departementet at det kan by på utfordringer å avklare om det er bestemmelsen i lovutkastet § 7 eller 8 som skal komme til anvendelse for skip som opererer på skip som ligger på begge sider av sjøgrensen. Vi har forståelse for departementets utfordringer. Men de er en naturlig konsekvens av at man ønsker å regulere utenlandske skip som dels opererer i norsk og i internasjonalt farvann. Departementets "løsning" er at dette må avgjøres konkret uten at departementet sier noe om hvilke forhold som skal inngås i vurderingen.

<p>§ 9 Arbeidsgiverens, rederiets, rettighetshaverens og operatørens plikter og ansvar</p> <p>Arbeidsgiveren skal sørge for at egne arbeidstakere har norske lønns- og arbeidsvilkår i tråd med loven.</p> <p>Er arbeidsgiveren en annen enn rederiet, skal rederiet påse at krav som nevnt i første ledd blir overholdt overfor arbeidsgivers arbeidstakere. Rederiet er solidarisk ansvarlig med arbeidsgiveren for at arbeidstakere får oppfylt de økonomiske krav og rettigheter som følger av loven.</p> <p>Rettighetshaver og operatør skal påse at krav som nevnt i første ledd blir overholdt på skip som omfattes av § 8. Påseplikten innebærer at det skal iverksettes rutiner for å undersøke og om nødvendig følge opp at lovens krav etterleves.</p> <p>Påseplikten kan oppfylles ved at rettighetshaver og operatør i kontrakt krever at ansatte hos leverandører, og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har lønns- og arbeidsvilkår i tråd loven, og at disse på forespørsel kan dokumentere at krav til lønns- og arbeidsvilkår er oppfylt.</p>	<p><i>Til § 9 Arbeidsgiverens, rederiets, rettighetshavernes og operatørens plikter og ansvar</i></p> <p>Når det gjelder ansvarssubjekt så foreslår departementet å legge ansvaret på arbeidsgiver, med et påseansvar for rederiet dersom arbeidsgiver er en annen enn rederiet. For skip på norsk sokkel foreslår departementet at rettighetshaver og operatør skal ha et påseansvar. Etter vår vurdering vil det være avgjørende for et rettferdig konkurransegrunnlag på offshoresiden at operatørene gjøres til pliktsubjekt. Dersom rederiene skal være det primære ansvarssubjektet for aktiviteten på sokkelen frykter vi at dette først og fremst vil ramme norske rederier (som er lettere å kontrollere enn utenlandske) og dermed etableres ikke et "level playing field". Forslaget om et slikt påseansvar er begrunnet med begrensede muligheter for at tilsynsmyndighetene kan føre kontroll med skip på norsk sokkel. Poenget med at man ikke kan kontrollere utenlandske skip fra utenlandske rederier som ikke anløper norske havner tilsier nettopp at operatør må være ansvarssubjekt. Dersom man mener det er for byrdefullt å pålegge operatørene en etterlevelsesplikt er dette samtidig en aksept av at disse skipene ikke skal sikres en kontrollmulighet.</p> <p>Det gjør seg imidlertid også gjeldende store utfordringer med å etablere en effektiv og reell kontroll av utenlandske skip som anløper norsk havn. Man kan derfor spørre seg om det ikke også burde innføres et påseansvar for transportkjøper (befrakter) i kystfarten dersom man skal legge til grunn departementets logikk.</p>
<p>§ 10 Tilsyn</p> <p>Departementet fastsetter hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.</p> <p>Det skal føres tilsyn med at arbeidsgiver, rederi og rettighetshaver</p>	<p><i>Til § 10 Tilsyn</i></p> <p>Vi registrerer at departementet ikke har identifisert noen konkret modell for tilsyn med at loven overholdes, hvilket var en bærende premiss for Holmefjordutvalget. Kontroll med utenlandske skip er regulert og</p>

overholder kravene etter kapittel 2. Tilsynet kan skje gjennom dokumentkontroll, intervjuer med ledelsen og personalet, ved inspeksjoner eller på annen hensiktsmessig måte.

Tilsynsmyndighet skal ha adgang til materiale og opplysninger som er nødvendig for å gjennomføre tilsynsvirksomhet. Tilsynsmyndighet skal også ha adgang til å gå om bord i skip som ligger i havn og føre tilsyn der.

Rederiet, arbeidsgiveren, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til tilsynet og gi alle opplysninger som er nødvendige for utøvelsen av tilsynet, herunder arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstiden og lønns slipper for de som arbeider om bord.

Rettighetshaver og operatør skal medvirke til tilsynet og gi alle opplysninger som er nødvendige for å dokumentere at forpliktelsene i § 9 er overholdt.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av tilsyn.

harmonisert i EØS gjennom direktivet om havnestatskontroll.

Loven legger opp til at krav på norsk lønn opptjenes når skipet er i norsk farvann/på norsk sokkel. Det innebærer at utbetaling av lønn ofte vil skje etter at kontrollen har funnet sted. I disse tilfellene vil en kontroll være innholdsløs.

Hvordan norske myndigheter skal kunne etablere en kontroll med utenlandske rederiers overholdelse av loven som er like effektiv som for rederier etablert i Norge er ikke beskrevet. Konsekvensen vil bli at det i realiteten kun er norske rederier som overholder loven og dermed påføres en betydelig konkurranseulempe.

§11 Fagforeningers adgang til å undersøke

Representanter fra fagforeninger som har inngått tariffavtale som nevnt i § 4 har adgang til å gå om bord på skip som ligger i havn, undersøke om forholdene tilfredsstillende lovens krav, og rapportere til tilsynsmyndigheten.

Rederiet, arbeidsgiveren, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til fagforeningens undersøkelse og gi alle opplysninger som er nødvendige for undersøkelsen, herunder arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstiden og lønns slipper for de som

Til § 11 Fagforeningers adgang til å undersøke

Vi er sterkt negative til at fagforeninger skal gis en slags privat tilsynsmyndighet, særlig siden de skal rapportere på at rederiene følger gyldig inngåtte tariffavtaler som fagforeningene selv har fremforhandlet eller vært med på å fremforhandle. Noe tilsvarende finnes ikke så vidt vi kjenner til i noen annen del av arbeidslivet, ei heller ikke i allmenngjøringsloven. Høringsnotatet redegjør ikke nærmere for bestemmelsen og de særskilte problemstillinger en slik ordning reiser, eksempelvis hvilke hinder for drift som er akseptable og hvilke som skal regnes som "unødig". Grunnet våre sterke innvendinger mot å gi fagforeninger tilsynsmyndighet, og ikke minst

<p>arbeider om bord.</p> <p>Undersøkelsen skal ikke være til unødig hinder for fartøyets drift.</p> <p>Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om slik undersøkelse.</p>	<p>mulige konsekvenser for at dette vil kunne føre til økt liggetid ved havn, mener vi at det må være en absolutt forutsetning at slike undersøkelser ikke må føre til forsinkelser ift. planlagt seilingstid. Skipet må altså ha rett til å seile når det skal.</p> <p>Forslagets andre avsnitt inneholder også en innsynsrett i arbeidsavtaler, lønns slipper mv. som er problematisk behandling av personopplysninger. Vi stiller spørsmål tegn ved lovligheten av en slik innsynsrett, som under enhver omstendighet burde vært ledsaget av en taushetsplikt etter mønster av eksempelvis arbeidsmiljøloven § 14-12b (5).</p>
<p>§ 13 Forvaltningstiltak</p> <p>Er krav som følger av kapittel 2 ikke etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge den ansvarlige etter § 9 å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt frist. Er pålegg ikke etterkommet innen fastsatt frist, kan det iverksettes tiltak som nevnt i annet og tredje ledd.</p> <p>Hvis den ansvarlige etter § 9 ikke har etterkommet et pålegg etter første ledd innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. I vedtaket om tvangsmulkt skal det settes en ny tidsfrist for å oppfylle pålegget etter første ledd, slik at tvangsmulkten begynner å løpe først når pålegget ikke er oppfylt innen denne nye fristen.</p> <p>Hvis arbeidsgiver eller rederi ikke har etterkommet et pålegg etter første ledd innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om at skipet skal tilbakeholdes i norsk havn, eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, inntil pålegget etter første ledd er etterkommet.</p> <p>Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om vilkårene for og</p>	<p>Til § 13 Forvaltningstiltak</p> <p>Det sies i første ledd at dersom krav som følger av kapittel 2 ikke er etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge den «ansvarlige» etter § 9 å gjennomføre nødvendige tiltak. § 9 viser til både arbeidsgiver og rederi samt rettighetshaver og operatør (påseansvaret). Det bør klargjøres hvorvidt den som har et påseansvar skal kunne pålegges tiltaket.</p>

innholdet i slike vedtak.	
§ 17 Ikrafttredelse Loven trer i kraft [når Kongen bestemmer]	<i>Til § 17 Ikrafttredelse</i> Gjennom at lovforslaget vil kunne føre til økte transportkostnader som partene i bestående avtaler ikke har tatt høyde for, må et ordinært ikrafttredelsestidspunkt isteden erstattes med en ordning der loven kun gjelder for avtaler som er inngått etter lovens ikraftreden.