

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Høringsvar - Rapport fra partssammensatt maritimt utvalg

Det vises til Nærings- og fiskeridepartementets oversendelse av 20 04 2021. Sjøfartsdirektoratet anerkjenner utvalget for arbeidet som er gjort med rapporten, og de anbefalinger som er gitt.

I forbindelse med regelverksarbeid, som eventuelt kommer i kjølvannet av rapporten, anser vi det som viktig at Sjøfartsdirektoratet er nært involvert på et tidlig tidspunkt. Ut over det har vi på nåværende tidspunkt følgende merknader:

Lønns- og arbeidsvilkår

Anbefalingene om å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår vil medføre administrative konsekvenser og økt ressursbruk for Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med utvikling av regelverk, veiledning, tilsyn og sanksjoner.

Ressurser og kontrollmulighet

I den grad Sjøfartsdirektoratet skal håndheve kravene om norske lønns- og arbeidsforhold, så vil det medføre praktiske og administrative ressurser og kostnader. Sjøfartsdirektoratet vil ha behov for å utforme et effektivt system som kan avdekke brudd på regelverket, og som samtidig sikrer nødvendige bevis for å sanksjonere regelverksbrudd. Det vil være nødvendig å ha klare kriterier som kan verifiseres ved kontroll. I den grad klagebehandling legges til Sjøfartsdirektoratet vil det også være nødvendig å ha et effektivt system for dette. Erfaringsmessig medfører nytt regelverk et stort veiledningsbehov, som er tidkrevende og krever fagressurser med høy kompetanse på området.

Det vil være et behov for økte økonomiske og menneskelige ressurser til utvikling og bruk av digitale løsninger, gjennomføring av tilsyn, veiledning i nytt regelverk samt vedtak- og klagesaksbehandling.

Kostnadene kontrollfunksjonen vil medføre bør utredes, og en slik utredning vil blant annet kunne være bestemmende for omfanget av tilsynene.

Begrepet havnestatskontroll

Rapporten legger opp til «at kravene om norske lønns- og arbeidsforhold håndheves av Sjøfartsdirektoratets tilsyn når skip er i havn (havnestatskontroll), og at brudd på loven er gjenstand for sanksjoner».

Havnestatskontroll er inspeksjon av utenlandske skip i norske havner for å verifisere at skipets tilstand og utstyr i vesentlig grader iht. internasjonalt regelverk og at skipet er bemannet og blir operert iht. dette regelverket. Havnestatskontroll er gjennomført i norsk rett etter direktiv 2009/16/EF, og følger av internasjonale forpliktelser. Norge er part til **Paris MOU** som er en avtale mellom 27 land i Europa inkludert Canada og Russland. Målet med avtalen er å eliminere sub-standard-skip gjennom et harmonisert system for havnestatskontroll.



Sjøfartsdirektoratet mener det vil være uheldig å bruke begrepet havnestatskontroll i forbindelse med håndhevelse av særlige regler om norske lønns- og arbeidsvilkår, for skip med fremmed flagg som anløper norsk havn, ettersom begrepet havnestatskontroll knyttes til en spesifikk tilsynsform som følger av internasjonale forpliktelser.

Sjøfartsdirektoratet fører også tilsyn med utenlandske skip på **nasjonalt grunnlag**.

I forarbeidene til skipssikkerhetsloven (Ot.prp.nr 87 (2005-2006) merknad til skipssikkerhetsloven §44) fremkommer at:

«Omfanget av bestemmelsen er vid og omfatter alle de former for kontroll som foretas for å bringe på det rene om kravene som er rettet mot skipet som sådan i loven og forskrifter gitt i medhold av loven, er oppfylt. Bestemmelsen omfatter havnestatskontroll, vertsstatskontroll og andre kontroller med utenlandske skip».

Ved utforming av et eventuelt regelverk anbefaler vi at begrepet havnestatskontroll ikke benyttes. Dette for å sikre at det ikke blir en sammenblanding mellom de internasjonale forpliktelsene som ligger til grunn for havnestatskontroll (Port State Control), og særlige norske regler som eventuelt vil gjelde for skip med fremmed flagg som seiler og opererer i norsk territorialfarvann.

Hjemmel til å føre tilsyn:

Det vil være viktig å sikre at det er hjemmel i regelverket for å kunne gjennomføre tilsyn av både norske og utenlandske fartøy.

I skipssikkerhetsloven § 43 er det hjemmel for å føre tilsyn med norske skip, herunder til å føre tilsyn med arbeidsvilkår og arbeidsmiljø for dem som har sitt arbeid om bord. Tilsvarende er det hjemmel for å føre tilsyn med utenlandske skip i skipssikkerhetsloven §44.

Skipsarbeidsloven § 12-1 tredje ledd jfr. skipssikkerhetsloven § 43 gir hjemmel for å føre tilsyn med norske skip, og skipsarbeidsloven §12-1, tredje ledd jfr. skipssikkerhetsloven §44 gir tilsvarende hjemmel for utenlandske skip.

Det bør sikres at et eventuelt fremtidig regelverk har en tilsvarende hjemmel for kontroll av norske lønns- og arbeidsvilkår som beskrevet av partssammensatt maritimt utvalg.

Krav til MLC sertifikat:

I rapporten pkt. 7.2 foreslås det at man for å sikre like konkurransevilkår som et minimum bør kreve at skip, uavhengig av flagg, som opererer i norske farvann bør ha MLC-sertifikat.

Sjøfartsdirektoratet ser en problemstilling som bør utredes før et slikt krav eventuelt innføres.

I henhold til ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeid- og levevilkår (MLC) regel 5.1.3 er det krav til MLC-sertifikat for:

«...skip på:

- a) 500 bruttotonn eller mer som går i utenriksfart, og*
- b) 500 bruttotonn eller mer som fører en medlemsstats flagg og som operer fra en havn eller mellom havner i et annet land.*

I forbindelse med denne regel betyr «utenriksfart» sjøreiser fra et land til en havn utenfor samme land».

Det følger av MLC artikkel 1 nr. 1 at:

«Hver medlemsstat som ratifiserer denne konvensjonen, forplikter seg til å gi dens bestemmelser full virkning som fastsatt i artikkel VI for å sikre alle sjøfolks rett til anstendig sysselsetting.»

Utenlandske skip over 500 BT og som har ratifisert MLC har følgelig allerede krav til MLC-sertifikat når de opererer i Norge. Slike fartøy vil følgelig ikke få noen endring i forhold til dagens situasjon.

Fartsområdebegrensningene i NIS loven gjør at NIS-skip ikke skal kunne konkurrere direkte med NOR-skip i norske farvann. Det er følgelig kun utenlandskflaggede skip som er i konkurranse med disse.

Norske skip, registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), som kun går i fart langs norskekysten (fartsområde 1 og 2), og som følgelig ikke har internasjonale sertifikater, har heller ikke krav om MLC- sertifikat. De har imidlertid krav til MLC-tilsyn som er mindre omfattende enn MLC- sertifikat. Dette gjelder lasteskip og passasjerskip sertifisert for fartsområde 3 eller større og passasjerskip klasse A,B,C eller D, jfr. sertifikatforskriften (FOR-2014-12-22-1893) §17 jfr. §14.

I den grad utenlandskflaggede skip som ikke har krav om MLC-sertifikat får slikt krav, vil det følgelig bety at det stilles strengere sertifiseringskrav til disse enn til norske fartøy som de vil være i direkte konkurranse med.

Vi påpeker denne problemstillingen nå, for å synliggjøre at det ved innføring av et eventuelt krav om at utenlandske skip minimum må ha MLC sertifikat, vil kunne medføre konkurransemessige problemstillinger som bør utredes i forkant.

Utelukkende frakte import- og eksportprodukter til og fra Norge:

Dersom det blir besluttet at utvalgets anbefalinger, helt eller delvis, gjennomføres ser Sjøfartsdirektoratet behov for at det ved utviklingen av regelverket må dras en tydelig grense mellom hva som ligger i utelukkende å frakte import- og eksportprodukter til og fra Norge, og hva som ligger i å frakte gods eller passasjerer mellom norske havner. Dette for å hindre at rederiene gjør tilpasninger. Sjøfartsdirektoratet støtter videre utvalgets syn på at det i så fall også må gjøres en grensedragnings mellom skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn, og cruiseskip som har Norge som hovedreisemål.

Juridisk handlingsrom:

Sjøfartsdirektoratet forutsetter i likhet med utvalget at tiltak som eventuelt vil komme som følge av anbefalingen må kunne gjennomføres uten at det vil være i strid med våre folkerettslige eller EØS-rettslige forpliktelser. Det presiseres at vi ikke har vurdert problemstillingene knyttet til dette.

Tilskuddsordningen:

En utvidelse av tilskuddsordningen medfører blant annet behov for endringer av fagsystemet med tilhørende kontrollmuligheter mv. I den grad det skal utvikles et regelverk vil det være viktig med et nært samarbeid mellom Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Dette for å sikre smidig og rask tilpasning til dagens system, og for å få en oversikt over hvilke ressurser det vil innebære.

Med hilsen

Lars Alvestad
Sjøfartsdirektør (fung.)
Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
Avdelingsdirektør (fung.)
Regelverk og internasjonalt arbeid

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