



**DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref
200503239-/ILH

Dato
28.11.2005

Høring - NOU 2005:14 På rett kjøp - Ny skipssikkerhetslovgivning

Vi viser til brev med vedlegg av 15. august 2005 fra Nærings- og handelsdepartementet.

Arbeids- og sosialdepartementet har følgende merknader:

Lovens virkeområde

1) I utkast til ny skipssikkerhetslov § 1-2 fremgår det at loven ikke skal gjelde for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet.

Vi peker på at det vil kunne være skip av denne typen som ikke brukes i næringsvirksomhet men som likevel har ansatte om bord, og at det er viktig at disse har et fullgodt vern.

Problemstillingen reises fordi eksisterende og ny vedtatt arbeidsmiljølov ikke omfatter sjøfart og fordi enkelte bestemmelser til vern av personlig sikkerhet foreslås flyttet fra sjømannsloven og andre lover til skipssikkerhetsloven. Vi kan ikke se at hensynet til personlig sikkerhet for arbeidstaker er tilstrekkelig ivaretatt ved forslagene til endringer i lov 26. juni 1988 nr. 47 om fritids- og småbåter.

For å avbøte dette vil det blant annet kunne være hensiktsmessig at det i loven åpnes for at loven delvis, og da spesielt kapittel 4 Personlig sikkerhet, kan komme til anvendelse på disse skipene.

2) I § 1-2 tredje ledd fremgår det at "Kongen gir forskrifter... for a) skip under 24 meters største lengde". For å unngå forvirring i forhold til første ledd i bestemmelsen bør det her fremgå at det her er tale om skip i næringsvirksomhet i motsetning til i første ledd.

3) Vi slutter oss til utvalgets konklusjoner om lovens virkeområde for flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten. Dersom det blir en drøfting av dette spørsmålet etter

høringsrunden ber vi om at Nærings- og handelsdepartementet (NHD) tar kontakt med oss for å sikre at våre synspunkter i tilstrekkelig grad blir ivaretatt.

Definisjon av rederi

Etter vår oppfatning er utkastet til § 2-1 annet ledd unødvendig tungt formulert. Vi foreslår følgende ordlyd:

”Har skipet ikke en registrert eier etter første ledd bokstav a) er rederiet den person eller det selskap som er å anse som eier av skipet”.

Forholdet til ny arbeidsmiljølov

I de tilfellene der det er meningen å ha samsvar med arbeidsmiljøloven må bestemmelsene samsvare med begrepsbruken i den nye arbeidsmiljøloven slik den ble vedtatt 17. juni 2005 nr. 62, med eventuelle senere endringer.

Ett eksempel er at utkast til skipssikkerhetslov § 4-8 *Verneombud og samarbeidsorgan for helse-, miljø- og sikkerhetsspørsmål* er gitt en ordlyd som er tenkt å samsvare med forslag til ny arbeidsmiljølov § 7-1 i Ot.prp. nr. 49 (2004-2005), jf utredningen pkt 7.4.2.7 side 126. Arbeidsmiljøloven er imidlertid vedtatt med en annen ordlyd enn det som var foreslått i proposisjonen. Ordlyden i utkast til skipssikkerhetslov § 4-8 bør derfor justeres om det er ønskelig å bruke samme terminologi som den nye arbeidsmiljøloven.

Kapittel 4 Personlig sikkerhet

1) Vi mener at § 4-1 ikke i tilstrekkelig grad fokuserer på en plikt til forebyggende tiltak – som må være et bærende prinsipp i bestemmelser til vern av personlig sikkerhet. Vi viser i den sammenheng til at det i dette kapitlet med underliggende forskrifter er nødvendig å implementere rammedirektiv 89/391/EØF om foranstaltninger for å forbedre arbeidstakernes sikkerhet og helse i arbeidet. På den bakgrunn foreslås bestemmelsens første ledd første punktum endret til:

”Et skip skal ha nødvendige innretninger og utstyr til å unngå eller redusere fare for liv og helse for de som har sitt arbeid om bord”.

2) I utkast til § 4-2 annet ledd bokstav b kan det gis forskrifter om ”veiledning om og øvelse i å unngå farene for den som har sitt arbeid om bord;”.

Vi har merket oss at utvalget her intenderer å videreføre bestemmelser i sjømannsloven § 40 nr. 1 første ledd.

Vi viser imidlertid til kapittel 2 i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstaker på skip og mener at hjemmelsadgangen til å gi bestemmelser som §§ 2-4, 2-5 og 2-6 bør bli tydeligere i § 4-2 i loven. Dette sikrer en klarere hjemmel til å gi disse bestemmelsene samtidig som dette er så viktige deler av vernebestemmelse for personlig sikkerhet at det også bør fremgå av en rammelov.

Vi foreslår derfor at litra b i bestemmelsen bør erstattes med følgende ordlyd i tråd med ordlyden i ny arbeidsmiljølov § 3-2 nr. 1 a):

”b) nødvendig opplæring, øvelse og instruksjon av de som arbeider om bord;”

Videre foreslår vi at det tilføyes en ny litra d med følgende ordlyd:

”d) plikt til å informere og konsultere de som arbeider om bord.”

I arbeidsmiljøloven brukes begrepet ”drøfting” i stedet for ”konsultasjon”. Ettersom forskriften om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip benytter konsultasjon som benevnelse antar vi at hjemmelsloven også bør benytte denne. Det kan være hensiktsmessig å la det fremgå av odelstingsproposisjonen at benevnelserne er synonyme.

Skip som tas endelig ut av drift

Vi har merket oss at det i utkastet § 5-6 er en ny bestemmelse som skal ivareta miljømessig sikkerhet når et skip tas endelig ut av drift.


Det er imidlertid også betydelige utfordringer knyttet til personlig sikkerhet når skip tas endelig ut av drift, uten at dette er reflektert i kapittel 4. Vi kan i denne sammenheng peke på eksponering av arbeidstakere for helseskadelige kjemikalier, bruk av potensielt farlige redskaper, fallende gjenstander fra skip, nødvendigheten av å bruke verneutstyr osv. Vi ber NHD vurdere også denne problemstillingen når skip tas endelig ut av drift og hvordan den best mulig kan følges opp, både på internasjonalt og nasjonalt nivå.

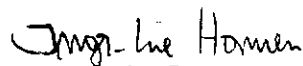
Sjømannsloven

Som følge av at flere bestemmelser i sjømannsloven overføres til ny skipsikkerhetslovgivning bør det også vurderes om det er behov for revidering av sjømannsloven. Blant annet minnes det om at det i dag ikke foreligger et særlig oppsigelsesvern for sjømenn ved avtjening av verneplikt og at bestemmelsene om begrensninger i adgangen til innleie av arbeidstakere, som tidligere var å finne i sysselsetningsloven, ikke er videreført på tilsvarende måte for skipsfart som for landbasert virksomhet.

Avslutningsvis vil vi understreke at vi ser utkastet til ny skipssikkerhetslov som et stort skritt i retning av en mer fremtidsrettet regulering av sikkerheten i sjøfarten. På sikt bør det imidlertid kanskje vurderes om lovverket bør revideres slik at sikkerhets- og arbeidsmiljøregulering i sjøfarten samles. Arbeidsmiljø- og sikkerhetsspørsmål har stor indre sammenheng og både ny skipssikkerhetslov og sjømannsloven bør inngå ved en slik helhetlig revisjon. I en slik sammenheng burde kanskje også unntaket fra arbeidsmiljøloven vurderes.

Med hilsen


Tone Westlie (e.f.)
avdelingsdirektør


Inger-Lise Hansen
rådgiver