



DET KONGELEGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 51

(2001-2002)

Om lov om endringer i lov 3. juni 1977
nr. 50 om arbeidstiden på skip m.m.
(EØS-tilpasning)

*Tilråding frå Nærings- og handelsdepartementet av 22. mars
2002,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

I proposisjonen fremjar Nærings- og handelsdepartement forslag om endringar i *lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip* (arbeidstidslova) og *lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister* (NIS-lova). Endringane er ei følge av at det under EØS-avtalen blir stilt nye krav til at sjøfolk og fiskarar skal ha regulert arbeids- eller kviletid. Desse krava er fastsette i Rådets direktiv 1999/63/EF av 21. juni 1999 og i Europaparlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF av 22. juni 2000 som endrar Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekt ved organisering av arbeidstida. Direktiva 1999/63/EF og 2000/34/EF skal vere gjennomførte innan høvesvis 30. juni 2002 og 1. august 2003.

Forslaget vil også gjennomføre konvensjon nr. 180 om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip, som blei vedteken under ILOs 84. internasjonale arbeidskonferanse for sjøfartsspørsmål i Genève 8. - 22. oktober 1996. Konvensjonen regulerer arbeids- eller kviletid for sjøfolk. Konvensjonen kan òg gjennomførast for fiskarar.

I proposisjonen vert det lagt opp til at kviletid for sjøfolk vert regulert i staden for arbeidstid. Ein føreset at kvile- eller arbeidstid for fiskarar skal regulert med heimel i lova, som skal gje høve til regulering i forskrift og eventuelt tariffavtale.

I proposisjonen fremjar Nærings- og handelsdepartementet også forslag om ei mindre endring i lov 9. juni nr. 7 1903 om lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed (Sjødyktighetsloven).

2 Bakgrunnen for forslaga om kviletid for sjøfolk

ILOs 84. konferanse vedtok ILO-konvensjon nr. 180 om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip. I tillegg vedtok konferansen Rekommandasjon nr. 187 om hyrer og arbeidstid og bemanning av skip. Rekommandasjonen fastset mellom anna minstestandard for lønn som partane kan forhandle seg fram til etter nærare fastsette retningslinjer.

Stortinget gav den 13. november 1998 sitt samtykke til at konvensjonen kunne ratifiserast og rekommandasjonen tiltredast. Ein viser her til St.prp. nr. 74 (1997-98) og Innst.S. nr. 22 (1998-99). Ratifikasjon og tiltreding vil skje etter at dei nødvendige lovendringar er gjennomførte, slik det vert føreslått i denne proposisjonen.

Som følgje av gjennomføringa av Protokoll av 1995 til Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjømenn (STCW-konvensjonen), vart dei føresegnene i denne konvensjonen som gjeld kviletid for vaktgåande personell på skip tekne inn i arbeidstidslova ved lov 26. juni 1998 nr. 51. Ein viser her til Ot.prp. nr. 50 (1997-98), Innst.O. nr. 63 (1997-98) og Besl.O. nr. 64 (1997-98).

ILO-konvensjon nr. 180 har, i motsetning til STCW-konvensjonen, eit generelt verkeområde og skil ikkje mellom vaktgåande sjøfolk og andre kategoriar sjøfolk.

Ein annan viktig forskjell er at mens vaktgåande sjøfolk etter STCW-konvensjonen skal ha minst 70 timar kvile i kvart tidsrom på 7 døgn, skal sjøfolk etter ILO-konvensjon nr. 180 ha minst 77 timar kvile i det same tidsrommet. I tillegg kan føresegnene om arbeids- og kviletid fråvikast i tariffavtale, jf. konvensjonens artikkel 5 nr. 6. Føresegnene om kviletid i STCW-konvensjonen er bindande, og konvensjonen vil difor setje grenser for kor mykje kviletidsføresegnene i ILO-konvensjon nr. 180 kan fråvikast. STCW-konvensjonen har ikkje føresegner om arbeidstid slik ILO-konvensjon nr. 180 har. Arbeids- og kviletidsreglane i ECSA-avtalen er i samsvar med konvensjonen.

Arbeidstidslova gjeld i dag for tilsette om bord på norske skip med ei rekkje unntak som nemnt i lova § 1 nr. 2. ILO-konvensjon nr. 180 opnar for å regulere arbeids- eller kviletida for alle sjøfolk på sjøgåande skip. Departementet er komme til at kviletida bør regulerst i staden for arbeidstida. Dette vil redusere unntaka frå arbeidstidsføresegnene som i dag er lovfesta. Samtidig vil alle tilsette om bord på norske skip få lovfesta kviletid.

Eit forslag til ny lov om arbeids- og kviletid vart sendt på høyring i september 1999. Forslaget var basert på ILO-konvensjon nr. 180 og til dels ILO-rekommandasjon nr. 187 om hyrer og arbeidstid og bemanning av skip.

I 1999 vedtok EU to direktiv: Rådskildirektiv 1999/63/EF av 21. juni 1999 om gjennomføring av avtalen om organisering av sjøfolks arbeidstid, inngått mellom Samanslutninga av skipsreiarar i Den europeiske unionen (ECSA) og Samanslutninga av transportarbeidarforbund i Den europeiske unionen (FST), og europaparlaments- og rådskildirektiv 1999/95/EF om handheving av føresegner om sjøfolks arbeidstid om bord på skip som går innom hamner i Fellesskapet.

Det første av desse to direktiva og eit ytterlegare direktiv om arbeidstid for fiskarar tilseier også at arbeidstidslova må endrast. På denne bakgrunn fann Nærings- og handelsdepartementet det formålstenleg at forslag til endringar i lova, basert på ILO-konvensjon 180 og direktiva, vert fremja i same proposisjon. Eit samla forslag til lovendringar vart utarbeidd og sendt på ny høyring i juni 2001.

Bakgrunnen for dei nye direktiva er at direktiv 93/104/EF om visse aspekt ved organisering av arbeidstida vart vedteke den 23. november 1993. Direktivet skal sikre tryggleiken og helsa til arbeidstakarane ved at det vert innført krav til mellom anna arbeidstid, kviletid, maksimal arbeidstid i veka, ferie, nattarbeid og skiftarbeid. Ei rekkje aktivitetar og sektorar, mellom anna sjøtransport, er haldne utanfor verkeområdet til direktivet. Det blei på same tid gjeve uttrykk for at det kunne bli nødvendig med særlege ordningar for arbeidstida i dei sektorane som vart haldne utanfor.

På denne bakgrunnen innleia The European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers Unions in the European Union (FST) forhandlingar. Partane forhandla fram ein rammeavtale om tilrettelegging av arbeidstida for sjøfolk. Avtalen vart underteikna 30. september 1998. Avtalen byggjer i hovudsak på ILO-konvensjon nr. 180 om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip. På same måte som i ILO-konvensjon nr. 180 kan enten arbeidstid eller kviletid regulerast i nasjonal lovgjeving.

Direktiv 1999/63/EF om gjennomføring av avtalen mellom ECSA og FST om organisering av sjøfolks arbeidstid vart vedteke 21. juni 1999. Direktivet er eit minimumsdirektiv, og det føreset at gjennomføringa av føresegnene i direktivet i nasjonal lov ikkje fører til ei senking av det generelle vernenivået den enkelte medlemsstat allereie har på rammeavtalen sitt område. Som etter ILO-konvensjon nr. 180 kan enten arbeidstid eller kviletid regulerast i nasjonal lovgjeving. Ved EØS-komiteens vedtak nr. 97/2000 av 27. oktober 2000 blei direktivet innlemma i EØS-avtalen. Direktivet trer i kraft 30. juni 2002.

Forslag til endringar i arbeidstidslova er i samsvar med arbeids- og kviletidsføresegnene i ILO-konvensjon nr. 180 og direktiv 1999/63/EF om gjennomføringa av rammeavtalen mellom ECSA og FST.

Direktiv 1999/95/EF om handheving av føresegner om sjøfolks arbeidstid om bord på skip som går innom hamner i Fellesskapet, vart vedteke 13. desember 1999. Formålet med direktivet er å fastsetje ei ordning for kontroll og handheving av at skip som går innom hamner i EØS, rettar seg etter direktiv 1999/63/EF om rammeavtalen mellom ECSA og FST. Etter direktivet skal det kontrollerast at det om bord i skip finst eit oversyn over organiseringa av arbeidsoppgåvene om bord, og at denne er slått opp om bord og at det vert ført oppgåver over arbeids- og kviletida til sjøfolka. I vedlegg til direktivet er det sett opp modellar for korleis skjema for organiseringa av arbeidsoppgåvene om bord og registrering av arbeids- eller kviletid skal utformast.

Ved EØS-komiteens vedtak nr. 94/2000 av 27. oktober 2000 vart direktivet innlemma i EØS-avtalen. Direktivet trer i kraft 30. juni 2002.

Direktivet er tenkt gjennomført i norsk rett ved forskrift som vert å fastsetje med heimel i arbeidstidslova §§ 13 og 15 som skal tre i kraft samtidig med dei endringane i arbeidstidslova og NIS-lova som forslaget her går ut på.

3 Arbeids- og kviletid for fiskarar

Direktiv 93/104/EF av 23. november 1993 om visse aspekt ved organiseringa av arbeidstida gjeld ikkje for sjøfolk eller fiskarar. Direktiv 2000/34/EF om endring av Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekt ved organisering av arbeidstida til å omfatte sektorar og aktivitetar som er unnatekne frå direktivet, vart vedteke 22. juni 2000. Ved direktiv 2000/34/EF vart det innført arbeids- og kviletidsføresegner for fiskarar. Direktivet trer i kraft 1. august 2003.

Direktiv 2000/34/EF om arbeids- og kviletid inneber at fiskarar vil få regulert arbeids- og kviletid. Direktivet er eit særdirektiv til direktiv 93/104/EF som omhandlar organisering av arbeids- og kviletid på land. I tillegg til at arbeids- og kviletid vert regulert særskilt for fiskarar gjennom direktiv 2000/34/EF, vert også delar av direktiv 93/104/EF gjort gjeldande for fiskarar. Direktiv 2000/34/EF er per 1. februar 2002 ikkje innlemma i EØS-avtalen.

Fiskarar kjem inn under artikkel 17 B i direktivet. Dei prinsipielt viktigaste føresegnene er reglane om arbeids- og kviletid. Direktivet slår fast at medlemsstatane skal regulere enten arbeidstid eller kviletid på same måte som ILO-konvensjon nr. 180 og med dei same dags- og vekerammene som i konvensjonen og lovutkastet. Alle aktuelle organisasjonar har tidlegare sagt at dei ønskjer kviletida regulert. Direktivet har også ei liknande formulering som lovforslagets § 16 første og tredje ledd, som gjev høve til å fråvike desse rammene gjennom forskrift eller tariffavtale. Desse fråvikingsreglane er svært viktige for at regelverket skal bli så fleksibelt som det må vere på eit område som fiskeriverksemd.

I § 1 femte ledd vert det mellom anna føreslått at Kongen skal ha fullmakt til å gjere lova heilt eller delvis gjeldande for fiskarar. Det heiter òg at Kongen skal ha fullmakt til å fastsetje nærare føresegner om oppfyljing av krav som Noreg er folkerettsleg forplikta til, også til å fråvike føresegnene i lova. Det vert føreslått ein noko vidare fullmaktsheimel ettersom direktivet dels inneheld føresegner som avvik frå lova og dels andre føresegner enn lova. Direktivet inneheld til dels likelydande føresegner som lova, mens enkelte føresegner i lovutkastet ikkje finst i direktivet. Dette gjeld m.a. registrering og kontroll.

Direktivet inneheld òg ei føresegn om rett til fire vekers årleg betalt ferie for fiskarar. Lov 16. juni 1972 nr. 43 om ferie for fiskere gjev i dag rett til ferie. Lova vert forvalta av Fiskeridepartementet, som for tida vurderer om direktivet vil innebere endringar i lova.

Det vert føreslått at direktivet for fiskarar ikkje blir gjennomført som ei regulering gjennom lov, men at lova skal gje høve til regulering gjennom forskrift og eventuelt tariffavtalar.

Fristen for gjennomføring av direktivet på nasjonalt plan er 1. august 2003.

Ein tek sikte på å gjennomføre direktivet i forskrift og eventuelt ved tariffavtale før den tid, likevel slik at ikraftsetjing skjer på det tidspunkt direktivet bestemmer. Sjøfartsdirektoratet har invitert partane i arbeidslivet og aktuelle

offentlege instansar til å delta i ei arbeidsgruppe som vil vurdere nærare korleis direktivet skal gjennomførast i norsk rett.

4 Endring av Sjødyktighetsloven

Sjødyktighetsloven vart endra 20. desember 1999, og endringane trådde i kraft 30. juni 2000, jf. Ot.prp. nr. 16 (1999-2000) og innst. O. nr. 28 (1999-2000). Endringa gjennomførte direktiv 98/25/EF om hamnestatskontroll.

I ettertid viser det seg at tidlegare gjeldande § 3, andre ledd, siste setning utilsikta vart oppheva i samband med lovendringa. Feilen oppstod under utarbeidinga av lovforslaget før dette vart sendt til Stortinget.

Setninga lyder: »I den utstrekning Kongen bestemmer, gjelder dette også de skip og innretninger som nevnt i § 1 tredje ledd.» Dette er ein heimel til å gje forskrifter om kontroll for mellom anna innretningar i petroleumsverksmda. Departementet meiner at denne heimelen ikkje er det einaste rettslege grunnlaget Sjøfartsdirektoratet har for å kunne føre kontroll med aktuelle skip og innretningar. Men føresegna gjev ein klarare lovheimel, er av informativ art og bør gå fram av lovteksten. Forslaget her går ut på at setninga på ny vert innført i lova.

5 Lovgjeving i nokre andre land

Sverige

Kviletid som er i samsvar med artikkel 5 nr. 1. b) i ILO-konvensjon nr. 180, er fastsett i lov. Fråvik kan fastsetjast i tariffavtale.

Arbeidstid er regulert i tariffavtalar.

Danmark

Kviletid som delvis er i samsvar med Avsnitt A-VIII/1 i koden til STCW-konvensjonen (STCW-koden) er fastsett i lov, mens arbeidstida er regulert i tariffavtalar.

Finland

Direktiva 1999/63/EF og 1999/95 er gjennomførte.

Føresegnene om kviletid kan ikkje fråvikast. Arbeidstidsføresegnene kan fråvikst i tariffavtale på det vilkår at alminneleg arbeidstid i ein periode på eitt år ikkje overstig 40 timar i gjennomsnitt.

I dei andre landa innanfor EU er i alt vesentleg kviletida regulert i samsvar med Avsnitt A-VIII/1 i STCW-koden. Elles vert det arbeid med å gjennomføre direktiv 1999/63/EF.

6 Høyringa

Notat med forslag til endringer i arbeidstidslova og i NIS-lova vart sendt på høyring ved Sjøfartsdirektoratets brev av 7. juni 2001. Brevet og høyringsnotatet vart sendt til følgjande instansar:

- Fiskeridepartementet
- Justis- og politidepartementet
- Kyrkje-, utdannings- og forskingsdepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Olje- og energidepartementet
- Samferdsledepartementet
- Sosial- og helsedepartementet
- Arbeidsdirektoratet
- Fiskeridirektoratet
- Oljedirektoratet
- Skipsregistra
- Det norske maskinistforbund
- Norsk Sjøoffisersforbund
- Norsk Sjømannsforbund
- Norges Rederiforbund
- Rederienes Landsforening
- Fraktefartøyenes Rederiforening
- Fiskebåtrederne Forbund
- Hurtigbåtenes Rederiforbund
- Norges Fiskarlag
- Det Norske Veritas
- Høgskolen Stord/Haugesund
- Høgskolen i Tromsø
- Høgskolen i Vestfold
- Høgskolen i Ålesund
- Sjøassurandørernes Centralforening
- Sjøfartsinspektørane
- Sjøfartsdirektoratets distriktskontor og stasjonar

Høyringsfristen var sett til 3. august 2001. Følgjande instansar gav realitetsfråsegner:

- Norges Rederiforbund
- Rederienes Landsforening
- Fiskebåtrederne Forbund
- Norges Fiskarlag
- Det norske maskinistforbund
- Norsk Sjøoffisersforbund
- Norsk Sjømannsforbund

Dei tre sistnemnde sjømannsorganisasjonane gav ei felles høyringsfråsegn.

Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet kommenterte dei økonomiske konsekvensane av forslaget.

Følgjande høyringsinstansar gav uttrykk for at dei ikkje hadde merknader til forslaga:

- Justis- og politidepartementet
- Kyrkje-, utdannings- og forskingsdepartementet
- Olje- og energidepartementet
- Sosial- og helsedepartementet
- Fraktesfartøyenes rederiforening
- Sjøassurandørernes Centralforening

6.1 Høyringsnotatet

Det viktigaste spørsmålet der det viste seg å vere usemje ved høyringa, var om lønnsføresegner skulle vidareførast i lova eller overlatast til regulering i tariff-avtale. I høyringsnotatet heiter det mellom anna:

«Arbeidstidsloven har i samsvar med ILO-rekommandasjon nr. 187 visse bestemmelser av økonomisk og sosial karakter.

Siden ILO-konvensjon nr. 180 og rekommandasjon nr. 187 ble vedtatt, er det fem land som har ratifisert konvensjonen, Irland, Marokko, Romania, Sverige og Finland. Ellers har ingen land tiltrådt rekommandasjonen og det er ikke forventet at de vil gjøre det i nær fremtid. I denne sammenheng kan vi opplyse at det innenfor EU og i de andre nordiske land er stor overvekt av at hviletiden, er regulert og ellers basert på en arbeidsdag på åtte timer og eventuelt en arbeidsuke på 40 timer. For øvrig overlates det til partene å regulere forhold av økonomisk art og som er nedfelt i rekommandasjon nr. 187.

Da Stortinget i Innst. S. nr. 22 (1998-1999) samtykket i at Norge ratifiserer ILO-konvensjon nr. 180 og tiltrer ILO-rekommandasjon nr. 187, påpekte flertallet i Kommunalkomiteen betydningen av at Norge har like rammevilkår som andre land som det er naturlig å sammenligne seg med.

Dersom lønnsbestemmelsene i rekommandasjonen videreføres i arbeidstidsloven, kan Norge bli det eneste land som ikke overlater disse spørsmålene til avtale mellom partene.

På denne bakgrunnen foreslås at følgende bestemmelser i loven, helt eller delvis oppheves:

§ 4 - Helgedagsarbeid

§ 6 - Alminnelig arbeidstid som godtgjøres særskilt

§ 7 - Ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste

§ 8 - Overtidsarbeid

§ 10 - Godtgjørelse for overtidarbeid

I tillegg foreslås også at §§ 5, 9, 16 og 17 oppheves. Se merknader nedenfor til forslagene om endringer i arbeidstidsloven.

6.2 Kva høyringsinstansane meiner

6.2.1 Generelt

Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund (Sjømannsorganisasjonane) har samarbeidd om sine høyringssvar og har mellom anna sagt:

«Som anmerket til høringsuttalelsen til endringer i sjømannsloven er vi av den oppfatning at bestemmelsene om sjøfolks arbeidstid bør innarbeides i sjømannsloven, - slik arbeidstidsbestemmelsene er innarbeidet i arbeidsmiljøloven. Det er mer brukervennlig at vernebestemmelsene vedrørende sjøfolk er samlet i én lov. Vi kan ikke

se at det er noe saklig grunn til å opprettholde bestemmelsene om arbeidstid i egen lov.»

Sjømannsorganisasjonane er sterkt ueinige i at noverande føresegner i arbeidstidslova skal opphevast i det omfang som går fram av utkastet. Dei er òg usamde i at det kan hentast støtte for forslaget ved å vise til kva fleirtalet i kommunalkomiteen sa i Stortingsinnstilling S. nr. 22 (1998-1999). Komiteen meinte det var viktig for Noreg å ha like rammevilkår som andre land som det er naturleg å samanlikne seg med, og at dersom lønnsføresegnene i rekommandasjonen vert vidareførte i arbeidstidslova, kan Noreg bli det einaste landet som ikkje overlet dette til avtale mellom partane.

Til denne argumentasjonen hevdar sjømannsorganisasjonane at sjølv om Stortinget har samtykt i at Noreg kan ratifisere ILO-konvensjon nr. 180 og tiltrer i ILO-rekommandasjon nr. 187, har Noreg faktisk ikkje ratifisert konvensjonen eller tiltredd rekommandasjonen. Slik dei ser det, inneber det at verken konvensjonen eller rekommandasjonen formelt sett er ein del av norsk lovgjeving. Desse organisasjonane kan difor ikkje akseptere denne argumentasjonen eller fleire av forslaga.

Sjømannsorganisasjonane går vidare ut frå at det som er sagt om avtale mellom partane, ikkje gjeld avtale mellom arbeidsgjevar og den einskilde arbeidstakar, då ein veit at det i så fall ikkje vil vere reelle forhandlingar. Dei går ut frå at direktoratet her meiner tariffavtalar.

I høyringsfråsegna frå sjømannsorganisasjonane heiter det vidare:

«Imidlertid er dessverre forholdet det at flere skip ikke er dekket av noen tariffoverenskomst. Det finnes også om bord i skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister et betydelig antall ikke norske og nordiske statsborgere. Uten en minimumsregulering i loven vil disse så vel som norske og nordiske statsborgere være prisgitt arbeidsgiver på det enkelte skip. Det vil gjelde alle forhold knyttet til arbeidstiden ut over pålagt hviletid eller maksimum arbeidstid. En slik situasjon kan ikke aksepteres.

Det vises her til direktivet 1999/63/EF om gjennomføring av ECSA-avtalen som ble vedtatt 21. juni 1999. Direktivet forutsetter at gjennomføring av direktivets bestemmelser i nasjonal lov ikke fører til en senking av det generelle beskyttelsesnivå den enkelte medlemsstat allerede har på rammeavtalens område. Forslaget til endringer bryter etter vårt syn dette prinsipp.

Når det gjelder rammevilkår for andre land som det er naturlig å sammenligne seg med vises til at så vel Irland, Sverige og Finland har ratifisert og tiltrådt konvensjonen og rekommandasjonen. Selv om disse land ikke skulle innarbeide teksten direkte i sine lovverk vil det p.g.a. ratifiseringen være en del av lovgivningen. Slik vil det ikke være for Norge. Utkastets § 12 nr. 5 (*svarar til lovforslagets femte ledd*) gir ikke Kongen fullmakt til å regulere disse forhold der tariffavtale ikke finnes.

For fiske-/fangstfartøyer vises til direktiv 2000/34/EF av 22. juni 2000 om endringer av rådets direktiv 93/104/EF artikkel 17b og artikkel 2. Det forutsettes at medlemsstatene skal treffe de nødvendige foranstaltninger innen 1. august 2003 for å sikre at en arbeidstaker på havgående fiskefartøyer som seiler under en medlemsstats flagg har en rett til tilstrekkelig kvile og en maksimal ukentlig arbeidstid på 48 timer i en referanseperiode som ikke overstiger 12 måneder.

I femte ledd i § 1 i forslaget foreslås en fullmaktsbestemmelse for å etablere lovhjemmel for eventuell fremtidig gjennomføring av ILO konvensjonen nr. 180 for tilsatte på fiskefartøyer. Etter vår mening bør disse bestemmelser allerede kunne innarbeides med endring av arbeidstidsloven. Under forutsetning av at det innføres innen den fristen som angitt i direktivet, kan vi allikevel akseptere en fullmaktsbestemmelse. Det forutsettes imidlertid at Sjømannsorganisasjonene blir tatt med på konsultasjoner før gjennomføring skjer.»

Norges Rederiforbund strekar under at det finn forslaget vesentleg betre enn noko av dei forslaga det tidlegare har hatt til høyring. Det føreliggjande forslaget følgjer opp to heilt sentrale poeng.

I høyringsfråsegna heiter det mellom anna:

«Det legges vekt på at reglene om arbeidstid primært skal ivareta sikkerhetshensyn, slik at spørsmål knyttet til lønn og annen godtgjørelse (økonomiske og sosiale spørsmål) overlates til arbeidslivets parter.

Det foretas et valg mellom hviletid- og arbeidstidregler slik konvensjonen og direktivet legger opp til, der direktoratet har valgt hviletid. Dette er det rimelige og naturlige valg siden dette også er det alternativ som andre viktige skipsfartsland har valgt.

Direktoratet påpeker at vektlegging av disse prinsipper medfører det at en rekke av dagens regler vil kunne oppheves. Norges Rederiforbund ser dette som hensiktsmessig og riktig.

Med de mange endringer som vil være nødvendige dersom forslag følges, er Norges Rederiforbund enig i at det vil skape større klarhet med hensyn til hva som er gjeldende lov, hvis det fremmes forslag om en helt ny lov fremfor at det fremmes et forslag om endringer av dagens lov fra 1977. Beholder man dagens lov, kan det oppstå usikkerhet mht rekkevidde av de endringer som innføres.

Direktoratets forslag synes uansett å skulle baseres på samme disposisjon som dagens lov. Det har tidligere vært drøftet muligheten for å la en ny lovtekst følge den mal som ILO konvensjon 180 og ECSA-avtalen er bygget på. Norges Rederiforbund har stilt seg positiv til et slikt alternativ, og er fortsatt positiv til dette dersom direktoratet skulle vurdere denne løsningen på nytt.

Det primære hensyn når det gjelder arbeidstid/hviletidsregler for skip, er etter Norges Rederiforbunds syn at de norske regler for hviletid/arbeidstid for skip blir identiske med de internasjonale regler (IMO/STCW, ILO og EU). Videre er det viktig at der instrumentene gir mulighet for valg mellom flere løsninger, velges den samme løsning som andre store skipsfartsnasjoner har valgt eller vil velge. Disse regler har, særdeles stor betydning for norsk utenriksfart og offshorevirksomhets konkurransedyktighet. Det er derfor viktig at norske regler følger den internasjonale modell.»

Rederienes Landsforening viser til at nokre av føresegnene i forslaget vil medføre sær negative konsekvensar for næringa dersom dei blir vedtekne slik dei står. Dette gjeld dei føreslåtte endringane i §§ 3 og 6.

I høyringsuttalen heiter det mellom anna:

«Foreningen består av rederier som sysselsetter rundt 5.500 sjøfolk på omkring 400 skip i innenriksfart. Flåten består av ferger, hurtigbåter, slepebåter, hurtigruteskip, laste- og tankskip, spesialskip og rednings-skøyter.

På fergene - og hurtigbåtene blir det i det alt vesentligste praktisert skiftordninger, mens vaktordning blir benyttet på skip i kystfart. Vaktordning blir også sporadisk benyttet på enkelte andre skip i næringen, bla på slepebåter.

Vi har tariffavtaler med de tre sjømannsorganisasjonen som dekker både vaktordninger og skiftordninger. Felles for avtalene er at de i bestemmelsene om lønn og fritidsordninger bygger på det forhold at § 6 i gjeldende lov om arbeidstid har bestemmelser om opptjening av såkalt fritidskompensasjon. I henhold til denne bestemmelsen kan det i gitte tilfelle opptjenes fritid for alminnelig arbeidstid ut over 38 timer pr. uke.

Tariffavtalene for både arbeidstakere på skip med skiftordning og på skip med sjøvaktordning er basert på at det opptjenes fritidskompensasjon for den del av den alminnelige arbeidstid som ligger mellom 35,5 og 56 timer pr. uke. Systemet for avspasering av fritid for så vel ferge og lokalfarten som kystfarten er avhengig av dette systemet. Konsekvensen av å fjerne § 6, som direktoratet foreslår, vil være at hele forutsetningen for tariffavtalens system for avlønning og fritid endrer seg. For at ikke hele systemet skal rakne fullstendig vil det være nødvendig å reforhandle alle tariffavtalene.

På denne bakgrunn vil vi på det sterkeste gå imot forslaget om å oppheve § 6.

I brev av 15. desember 1999 avga vi høringsuttalelse til det da foreliggende forslag til endring av lov om arbeidstiden på skip.

Det foreliggende utkast til lovendringer går betydelig mye lengre i å forandre bestemmelsene enn det forrige utkastet. Forslaget til endringer er så omfattende at utkastet mer fremstår som forslag til en ny lov enn til en endret lov. Direktoratet er selv inne på dette i høringsbrevet når det noe optimistisk anføres at man vil fremme forslaget som en ny lov dersom «forslaget får bred støtte».

Vi finner det underlig at direktoratet ved annen gangs utsendelse av et lovutkast unnlater å kommentere de høringsuttalelsene som ble avgitt fra arbeidsgiver- og sjømannsorganisasjoner da forslaget var ute til første gangs høring.

Vår hovedinnvending mot forslaget var at det hadde vesentlige mangler i forhold til gjeldende lov om arbeidstid på skip idet det manglet bestemmelser for skip som praktiserer skiftordning.

Det var spesielt to forhold vi tok opp i vår uttalelse. For det første at forslaget ikke videreførte gjeldende lovs § 12 nr. 5 om fravik fra hviletidbestemmelsene. I den forbindelse støttet vi oss til en betenkning av professor Henning Jakhelln som var avgitt i sakens anledning. Vi ser til vår tilfredshet at fraviket er foreslått videreført i utkastets § 12 (7) *(svarer til § 16 fjerde ledd i lovforslaget)*.

For det andre påpekte vi følgende:

«Når det gjelder de øvrige forslag til bestemmelser i loven har vi merket oss at forslaget til ny § 3 om alminnelig arbeidstid er svært mangelfull i forhold til gjeldende lovs § 3. Utkastet til ny lov inneholder ingen bestemmelser om skiftordning og det er heller ikke tatt inn noen definisjon av dette slik det er gjort i gjeldende lovs § 2 1.14. På nesten samtlige rutegående ferger og hurtigbåter i innenriksfart blir det praktisert skiftordning. Det er derfor helt uakseptabelt at ikke de gjeldende bestemmelsene om skiftordning er foreslått videreført i den nye loven. Gjeldende tekst om skiftordning i § 3 må derfor innarbeides i ny § 3»

Fiskebåtredernes Forbund uttalar seg berre om saker som vedkjem fiskeflåten, dvs. som følgjer av gjennomføring av direktiva 2000/34 og 93/104, og i tillegg eit par andre saker.

Forslaget om at lova også eller alternativt skal regulere kviletid, er i tråd med synet til *Fiskebåtredernes Forbund*, og etter det forbundet kjenner til også andre organisasjonar, nemleg at det sentrale i eit trygggleiksperspektiv er å sikre arbeidstakarane tilstrekkeleg kvile.

Norges Fiskarlag viser først til dei prinsipielle haldningane organisasjonen har gjeve uttrykk for når det gjeld arbeidstidsregulerande tiltak i fiskeflåten i samband med EUs rådsdirektiv 93/104/EF:

1. «Arbeidstid for fiskere kan av naturlige årsaker ikke reguleres etter de samme prinsipper og like enkelt som arbeidstiden i de fleste landbaserte yrker. Dette skyldes både arbeidets form og de store og stadig skiftende variasjonene i driftsvilkår og fartøystørrelser.
2. All utvidelse av kravene til byråkratiske aktiviteter om bord går på bekostning av den produksjonsrettede virksomheten, og må derfor søkes beholdt som et minimum.
3. Norske fiskere har sterke fagorganisasjoner som ivaretar medlemmenes interesser, tilpasset de faktiske forhold som medlemmene er kjent med fra sin arbeidssituasjon om bord. Samtidig er både arbeidsgiver og arbeidstakersiden i fiskeflåten innstilt på å ha et avtaleverk som gjør fiskeryrket til et attraktivt og konkurransedyktig karrierevalg i et stramt arbeidsmarked. For å ivareta den nødvendige fleksibilitet for arbeidssituasjonen i fiskeflåten, må mest mulig av de arbeidstidsregulerende forhold finne sin tilpasning innenfor de aktuelle tariffavtalene.»

6.2.2 Kva høyringsinstansane meiner om dei einskilde forslaga

Til § 1 - Området for loven

Høyringsforslaget

Første, andre og fjerde ledd i forslaget er i det vesentlege av redaksjonell art og ei vidareføring av tilsvarande føresegnar i § 1 i lova.

Tredje ledd er ei vidareføring av nr. 2.1 og 2.3 i paragrafen. Arbeidstidsføresegnene gjeld ikke for skipsførar, overstyrmann og maskinsjef når desse ikkje går vakter.

Siden ILO-konvensjon nr. 180 gjeld for alle tilsette om bord på skip, jf. artikkel 2 d) i konvensjonen og § 2 c i ECSA-avtalen, også alle som i dag er unnatekne fra verkeområdet for lova, vert unntaket for desse gruppene ikkje vidareført. Følgjeleg vil arbeidstids- og kviletidsføresegnene i forslaget også gjelde for alle som etter tilsetjingsavtale er tilsette om bord, med mindre dei positivt er unnatekne fra verkeområdet for lova. Los som ikkje er medlem av besetninga, person som berre har plikter i samband med lasta om bord og som ikkje er i reiarlaget si teneste og person som berre arbeider for eiga rekning og som ikkje utfører arbeid om bord i samband med drifta av skipet som nemnt i lova § 1 nr. 2.7, 2.10 og 2.11, vil etter det som er føresett i forslaget her framleis vere unnatekne frå verkeområdet for lova.

Femte ledd er nytt. I høve til § 1 nr. 3 og 4 i lova er føresegna utforma generelt. Formålet med føresegna er å etablere lovheimel for mellom anna ei eventuell framtidig gjennomføring av ILO-konvensjon nr. 180 for tilsette på fiskefartøy, slik konvensjonen opnar for i artikkel 1 nr. 2. Jf. kapittel 3 ovanfor.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane viser til tredje ledd i forslaget, som vidarefører § 1 nr. 2.1 og nr. 2.3 i gjeldande lov. Dei peikar på at ILO-konvensjon nr. 180 gjeld alle tilsette om bord på skip. Det same gjeld ECSA-avtalens § 2 c). Sjølv om skipsføraren har same ansvar som før, er det av omsyn til tryggleiken og drifta av skipet viktig at også skipsleiinga får høve til kvile.

Sjømannsorganisasjonane meiner at verken konvensjonen eller ECSA-avtalen gjev høve til slike fråvik, men innser likevel at skipsføraren si stilling tilseier at han sjølv ordnar si arbeidstid og kan akseptere at unntaket vert ståande ved lag. Derimot kan dei ikkje sjå at unntak for overstyrermann og maskinsjef kan forsvarast sjølv om desse ikkje inngår i vaktsystemet på skipet.

Norges Rederiforbund seier i si høyringsfråsegn mellom anna:

«Forslaget utvider lovens anvendelsesområde vesentlig i forhold til dagens regler. Det gjelder også reglene om arbeidstid.

Vi forutsetter at dette har sammenheng med at det samtidig foreslås opphevelse av de fleste av de regler som gjelder lønn og godtgjørelse.

Vi antar likevel at det kan være behov for en avgrensning av loven i forhold til arbeidstakere som omfattes av andre regler, spesielt arbeidsmiljølovens eller tjenestemannslovens regler. Dette betyr at loven i likhet med sjømannsloven ikke skal omfatte personer som bare arbeider om bord mens skipet ligger i havn, og at loven heller ikke skal gjelde for offentlig ansatte, for eksempel loser.

Det fremgår av Direktoratets kommentarer at dette også er hensikten, men vi ber likevel om at slike regler inntas i selve lovteksten for at dette skal bli uomtvistelig.

Direktoratet foreslår å oppheve dagens unntak fra lovens regler om arbeidstid for personer om bord med lederoppgaver. Direktoratet unntar riktignok skipsfører, overstyrermann og maskinsjef som ikke går vakter. Det finnes imidlertid også andre grupper med lederansvar som stadig bør være unntatt fra loven, samt nye ledergrupper som heller ikke bør omfattes av loven. Som eksempler kan nevnes ledere i hotell/restaurant avdeling på passasjerskip samt eksperter på offshoreskip. Vi er kjent med at det i en rekke europeiske land, bl.a. i Danmark og UK legges stor vekt på at ledende personell skal unntas fra disse lovregler.

Det minnes også om at at Arbeidsmiljøloven § 41 har regler som unntar arbeid av ledende art fra lovens regler om arbeidstid. Disse regler er beholdt, også etter innføring av EUs generelle arbeidstidsdirektiv. Både ILO konvensjon 180 og direktiv 1999/63/EF overlater til nasjonalstaten å avgjøre denne type spørsmål, jfr. art. 2 d. Etter Norges Rederiforbunds syn bør grupper med lederansvar som hittil har vært unntatt fra arbeidstidsreglene, fortsatt unntas fra disse regler. Man bør derfor benytte den adgang konvensjonen og direktivet gir til å opprettholde dagens regler.

Vi ser det imidlertid at det kan forholde seg annerledes når det gjelder instrumentenes regler om hviletid, men vil også her tilråde at

personer i ledende stillinger unntas fra disse regler, slik konvensjonen og direktivet tillater. Det vises til at Det internasjonale rederiorganisasjonen ISF har opplyst at de fleste skipsfartsland vil velge å gjøre unntak for denne type personell.»

Fiskebåtredernes Forbund seier mellom anna:

«Fiskebåtredernes Forbund viser til at etter forslaget § 1 fjerde ledd nr. 3 skal loven ikke gjelde for fiske eller fangstfartøyer, «når de brukes som slike eller til føring av egen fangst, alene eller i forbindelse med andres». I høringsnotatet gis det uttrykk for at disse unntakene i hovedsak svarer til unntakene i gjeldende § 1 nr. 2.13. Fiskebåtredernes Forbund er ikke enig i dette, og mener gjeldende § 1 nr. 2.13.3 og 2.13.4 er mer vidtrekkende og dekkende for den reelle situasjonen enn forslaget § 1 fjerde ledd nr. 3.

Det vises til at en del fartøyer innenfor trålflåten og ringnotflåten tidvis for korte perioder fungerer som produksjonsskip (fryseskip, filetskip) for andre fartøyers fangster. Som oftest skjer dette i forbindelse med at en må avhjelpe en vanskelig omsetningssituasjon for kystflåten (notsei), men tidvis også gjennom kjøp av fangster fra andre lands fartøy i norsk sone, internasjonalt havområde, eller i andre lands soner. Frysevirkomheten skjer med samme besetning som fangstvirksomheten, og kan skje på samme tid som en også driver egen fangst. Det vanligste er imidlertid at denne virksomheten skjer på en egen tur, men med samme besetning som under fangstturer.

Forbundet mener også det vil være helt unaturlig å legge denne delen av fartøyenes virksomhet inn under et annet arbeids-/hviletidsregelverk enn fangstvirksomheten. Det foreslås derfor at fiske-/fangstfartøyer som brukes som produksjonsskip også må unntas fra lovbestemmelsen (slik gjeldende lovtekst gjør), og at dette må fremgå av forslaget § 1 fjerde ledd nr. 3.

Endelig mener forbundet at det er noe uklart om fiskefartøyer som fører andre fartøyers fangst er unntatt loven, noe som anses å være intensjonen med både gjeldende og foreslåtte formulering. Dette er nemlig vanlig i forbindelse med at havfiskeflåten medvirker til å føre kystflåtens fangster frem til områder hvor fangsten kan omsettes.

Forbundet ber derfor om at det gjøres helt klart at fiskefartøy er unntatt lovens bestemmelser både i forbindelse med fiske og føring av egen fangst, og i forbindelse med føring eller produksjon av andre fartøyers fangst.

Under gjeldende lovtekst er også rene produksjonsskip unntatt loven (§ 1 nr. 2.13.4). Forbundet antar det ikke er intensjonen å endre denne situasjonen, noe som ville være konkurransemessig ugunstig for eventuelle norske produksjonsskip, og som i tilfelle burde vært utdypet i høringen. I lovforslaget er imidlertid disse ikke lenger del av unntaket. Selv om det i øyeblikket ikke finnes norske rene produksjonsskip, vil forbundet foreslå at unntaket fra loven opprettholdes også for disse.»

Departementet si vurdering

Departementet har merkt seg understrekinga frå sjømannsorganisasjonane si side av at skipsleiinga også skal ha høve til kvile, og at det ikkje kan forsvarast at arbeidstidsføresegnene i lova ikkje skal gjelde for overstyrermann og maskinsjef.

Både ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen opnar for å regulere enten arbeidstid eller kviletid. Departementet går inn for regulering av kviletid. Føresegnene om kviletid skal etter ny § 12 i forslaget også gjelde for skipsleiinga. Både overstyrmann og maskinsjef har sidan lova trådde i kraft vore unntekne frå arbeidstidsreglane i lova. Det vil difor vere ei prinsipiell endring og utviding av verkeområdet for arbeidstidsføresegnene dersom også desse sjøfolka skal vere omfatta.

Norges Rederiforbund peikar på at i forhold til gjeldande § 1 blir verkeområdet for lova vesentleg utvida etter forslaget, men meiner, mellom anna under tilvising til arbeidsmiljølova § 41, at grupper som hittil har vore unntekne frå arbeidstidsføresegnene framleis bør vere det.

Både ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen opnar for at det i nasjonal lovgjeving eller i tariffavtalar kan fastsetjast kva for sjøfolk reglane skal gjelde for.

Departementet vil her vise til høyringsnotatet, der det mellom anna heiter:

«Siden ILO-konvensjon nr. 180 gjelder alle tilsatte om bord på skip, jfr. konvensjonens artikkel 2 d) og ECSA-avtalens § 2 c, også alle som i dag er unntatt fra virkeområdet for loven, opprettholdes ikke unntaket for disse gruppene. Følgelig vil forslagets arbeidstids- og hviletidsbestemmelser også gjelde for alle som i henhold til ansettelsesavtale er tilsatt om bord, med mindre de positivt er unntatt fra lovens virkeområde. Los som ikke er medlem av besetningen, person som bare har plikter i samband med lasten om bord og som ikke er i rederiets tjeneste og person som bare arbeider for egen regning og som ikke utfører arbeid om bord i forbindelse med skipets drift som nevnt i lovens § 1 nr. 2.7, 2.10 og 2.11, vil forutsetningsvis etter forslaget her, fortsatt være unntatt fra lovens virkeområde.»

Det har ikkje vore tanken frå departementet si side å endre på omfanget av dei kategoriane som arbeidstidsreglane i lova ikkje skal gjelde for. Føresegnene i § 1 nr. 2.4 til 2.12 i lova er følgjeleg tekne inn i forslaget i § 1 tredje ledd.

Når det gjeld merknadene frå Fiskebåtredernes Forbund, sluttar departementet seg til det som er nemnt. Departementet vil i denne samanhengen vise til artikkel 1 nr. 3 i ILO-konvensjon nr. 180, som seier at det i samråd med organisasjonane kan takast stilling til om eit skip skal reknast for å drive med kommersiell maritim verksemd eller kommersielt maritimt fiske.

Til § 2 - Definisjoner m.m.

Høyringsforslaget

Forslaget inneheld definisjonar av ord og uttrykk som er brukte i lova.

Fleire definisjonar er nye og svarer til tilsvarande definisjonar i ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen, jf. merknadene til § 2 i kapittel 7 nedanfor.

Definisjonane av overstyrmann, navigatør, maskinsjef, bruvakt og maskinvakt er utforma i samsvar med STCW-konvensjonen.

Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikat og vakthald for sjømenn, (STCW-konvensjonen), som vart vedteken i 1978, tredde i kraft 28. april 1984. Han er seinare endra i 1991, 1994 og 1995. Ved endringane i 1995 vart det vedteke å overføre alle tekniske krav til ein tilknytt kode. Den

reviderte konvensjonen tredde i kraft 1. februar 1997. På grunn av overgangsreglar fekk ikkje endringane i konvensjonen full verknad før 1. februar 2002.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane meiner at ordet «selskap» i nr. 4 i forslaget (svarar til nr. 13 i lovforslaget) er lite eigna idet det ikkje seier noko om personleg eigarskap. Derimot er omgrepa *reiarlag* og *reiar* godt innarbeidde hos alle sjøfolk, og *reiarlag* kan både vere selskap og éin personleg ansvarleg. I omsetjinga av konvensjonen er omgrepet *reiarlag* brukt, ikkje *selskap*. Det synest ikkje å liggje føre nokon sakleg eller vesentleg grunn til å endre eit innarbeidd omgrep som *reiarlag*. Sjømannsorganisasjonane ber om at ordet «selskap» vert skift ut med ordet «rederi». Dei minner elles om at omgrepet *reiarlag* er brukt i sjømannslova.

Norges Rederiforbund viser til at ILO-konvensjon nr. 180 og direktiv 1999/63/EF har reglar for «kompetent myndighet». Reglar av denne typen finst verken i gjeldande lov eller i forslaget, men ein går ut frå at Sjøfartsdirektoratet framleis skal vere den etaten som administrerer regelverket, utanom saker der lova legg avgjerdsmakta til Kongen eller Departementet.

Rederienes Landsforening peikar på at lovforslaget manglar ein konkret heimel for å kunne praktisere skiftordning slik dette kjem til uttrykk i unntaksføresegna i § 3 i gjeldande lov. Saman med forslaget om å oppheve § 6 vil dette i praksis gjere det umogeleg å vidareføre dei skiftordningane som i dag vert praktiserte på ferjer og hurtigbåtar. Ein føreslår at unnataket frå føresegna om 8 timars vanleg arbeidstid for skip med skiftordning blir vidareført.

Fiskebåtredernes Forbund går inn for eit regelverk som er mest mogeleg konkret og gjev lite rom for tolking. På denne bakgrunnen føreslår forbundet at arbeidstid blir definert som «den tid hvor sjøfolk utfører arbeid for skipet». Dei føreslår vidare å konkretisere kviletid til «tid utenom arbeidstid, ikke iberegnet pauser under 5 minutter».

Departementet si vurdering

Departementet meiner at det er meir tenleg å bruke omgrepet *selskap*. Dette er i tråd med nyare norsk regelverk, mellom anna i STCW-konvensjonen og forskrifter som gjennomfører denne konvensjonen. Omgrepet finst dessutan i lova i § 1 andre ledd. Omgrepet skal ha same mening som når det elles er vist til reiar.

Når det gjelder omgrepet *kompetent styresmakt*, er dette synonymt med *Kongen* og *departementet*. Mynde som i lova i dag er lagt til Kongen eller departementet, er i dei fleste tilfelle delegert til Sjøfartsdirektoratet.

Ein føreslår elles at omgrepa *skiftordning* og *vaktordning* vert ståande ved lag. Sjå vurderinga av kommentarane til § 3 i forslaget.

Når det gjeld ønsket frå Fiskebåtredernes Forbund om å endre definisjonane av arbeidstid og kviletid, kan departementet ikkje slutte seg til dette. Arbeidstid er i artikkel 2 nr. 1 i direktiv 93/104/EF definert noko annleis enn i artikkel 2 b) i ILO-konvensjon nr. 180, og det er definisjonen i direktivet som etter føresetnaden skal gjennomførast i ei framtidig forskrift som skal gjennomføre føresegnene i direktivet som gjeld for tilsette på fiske- og fangstfartøy.

Forslaget om å definere *kviletid* til tid utanom arbeidstid kan heller ikkje takast til følgje. Etter ny § 12 i forslaget kan kviletida på 10 timar delast i to periodar, der den eine må vere på minst 6 timar. Korte pausar skal normalt ikkje reknast med i kviletida.

Til § 3 - Alminnelig arbeidstid

Høyringsforslaget

Det sentrale i forslaget til lovendringar er forslagets § 12 om kviletid.

På denne bagrunnen vert det føreslått at føresegnene om 8 timar vanleg arbeidstid i døgnet vert ståande uendra i § 3 i lova, og elles utforma i samsvar med føresegnene i artikkel 4 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 4 i ECSA-avtalen om ein dags kvile i veka og kvile på offentlege fridagar. I samsvar med artikkel 5 i konvensjonen om utrekning av maksimal arbeidstid vart det føreslått at den vanlege arbeidstida skal utreknast for kvar periode på 24 timar i staden for døgn slik dette omgrepet er definert i lova § 2 nr. 1.8, dvs. i tida mellom kl. 00.00 og 24.00.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane meiner at det er viktig å halde på forbodet mot å påleggje vedlikehaldsarbeid som vanleg arbeid i tida mellom kl. 17.00 og kl. 06.00. Det er eit vern mot nattarbeid, og vedlikehaldsarbeid om bord i eit skip kan medføre mykje støy til sjenanse for dei som kviler/søv nattetid.

Norges Rederiforbund viser til at første ledd i forslaget følgjer reglane i artikkel 4 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 4 i ECSA-avtalen, men har utelate reglane i konvensjonen/direktivet om at medlemsstatane kan ha prosedyrar for godkjenning av kollektive avtalar med anna ordning av arbeidstida. I forslaget til reglar i § 16 (*ny § 11 i lovforslaget her*) er det teke inn reglar om høve til fråvik frå kviletidsreglane i tariffavtale. Men dette dekkjer berre dei tilfella som er nemnde i ILO-konvensjon nr. 180 artikkel 4 og i ECSA-avtalen § 5. Ein føreslår at reglane om høve til fråvik i tariffavtale m.m. i disse føresegnene også vert tekne inn i forslaget til § 3.

I andre ledd er det sett grenser for totalarbeidstid som ikkje har noko motstykke i konvensjonen eller ECSA-avtalen. Forbundet er samd i at det i utgangspunktet følgjer av reglane i konvensjonen og ECSA-avtalen at det i ein 24-timarsperiode ikkje skal arbeidast meir enn 14 timar, sidan kviletida alltid skal vere på 10 timar i ein 24-timarsperiode. Men konvensjonen og ECSA-avtalen har ikkje reglar som fastset eller føreset noko om totalarbeidstida i ein 12-vekersperiode. Forslaget er her ikkje i samsvar med dei internasjonale instrumenta.

Norges Rederiforbund seier vidare:

«De regler som er foreslått i pkt (2) (*tilsvarer § 3 annet ledd nr. 2.3 i lovforslaget*) er dessuten noe forvirrende. Dessverre finnes det heller ikke i kommentarene noen nærmere forklaring på hvilke maksimumsgrenser som foreslås. Det antas imidlertid at man her har ment at det i en 12 ukers periode i gjennomsnitt bare skal kunne arbeides 56 timer pr. uke, dvs 56 timer x 12 = 672 timer i hele 12 ukers perioden. Dette innebærer at hvis det praktiseres 2 vakt ordning med den ukentlige ar-

beidstid på 84 timer, vil det bare kunne arbeides i 8 uker (672 timer : 84), før sjømannen må ha avløsning. Dette vil være situasjonen selv om rederiet praktiserer avløsningsordning med 1:1 ordning. Etter 8 uker skal det uansett foretas mannskapsskifte.

Forslaget betyr derfor at det for skip i offshore servicevirksomhet og for skip i nærsjøskipsfart, ikke vil kunne praktiseres seilingsperiode utover 8 uker. Det vil, særlig for offshore servicefartøyer i virksomhet utenfor Nordsjøen, innebære at NOR skip ikke vil kunne konkurrere med skip i andre registre, herunder utenlandske registre som oppfyller konvensjonens og direktivets krav. Norske rederier vil således for denne type virksomhet bli henvist til å benytte et annet register enn det norske.

Norges Rederiforbund finner at denne del av forslaget er uakseptabelt. Det er dessuten som nevnt i strid med de internasjonale instrumenter. Vi ber derfor om at forslaget til pkt. (2) strykes.»

Rederienes Landsforening viser til andre ledd i forslaget, der det er teke inn ei føresegn som er svært uklar. Første delen av setninga, til og med «56 timer», gjev meining dersom ein ser innhaldet i samanheng med unntaksreglane gjeldande lov § 3 nr. 1.1 og 1.3. Andre delen synest uklar same kva samanheng ein les han i.

For å gjere føresegna forståeleg, og for å få ei formulering som vidarefører gjeldande føresegner om skiftordning, føreslår foreininga følgjande formulering i § 3 andre ledd:

«Den alminnelige arbeidstid på 8 timer gjelder ikke på skip i innenriksfart hvor det praktiseres skiftordninger basert på tariffavtaler. I slike skiftordninger kan den alminnelige arbeidstid i løpet av en periode på høyst 12 uker likevel ikke overstige 56 timer i uken i gjennomsnitt»

Departementet si vurdering

Departementet viser til det Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening har nemnt. Departementet er samd i at forslaget i høringsnotatet om å oppheve unntaket frå den vanlege arbeidstida kan få store utilsikta og uønskte verknader. Unntaket frå den vanlege arbeidstida i lova § 3 nr. 1.1 til 1.3 blir difor ståande ved lag i forslaget her.

Når det gjeld sjømannsorganisasjonane sitt ønske om å halde på føresegna i § 3 nr. 5 i lova om forbod mot vedlikehaldsarbeid mellom kl. 17.00 og kl. 06.00, kan ei slik føresegn verke restriktiv, også i forhold til føresegnene om kviletid. På skip med skiftordning og tovaktsordning og med lita bemanning kan det stillast spørsmål ved om det i det heile let seg gjere å organisere vedlikehaldsarbeid i større omfang mens skipet er i fart. Føresegna kan heller ikkje tolkast slik at det skal herske fullstendig ro i det nemnde tidsrommet av omsyn til sjøfolk som ikkje er på vakt.

Departementet står difor fast på forslaget om å oppheve § 3 nr. 5 i lova.

Til ny § 4 - Selskapets og skipsførerens ansvar

Høyringsforslaget

Gjeldande § 4 omhandlar helgearbeid, og vert etter forslaget oppheva som følge av det generelle forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk og velferdsmessig art.

Første ledd i forslaget til ny § 4 er i samsvar med ILO-konvensjon nr. 180 artikkel 13 og ECSA-avtalen § 12.

Noverande § 14 i lova blir etter forslaget nytt andre ledd.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane sluttar seg til forslaget og er einige i at det er viktig å signalisere kva rolle og ansvar reiarlaget har når det gjeld arbeids- og kvile- tidsreglar for sjøfolk. Organisasjonane meiner likevel at «selskapet» må erstattast med «rederiet». Ein viser her til kommentarane frå desse organisasjonane til § 2 i forslaget.

Departementet si vurdering

Departementet viser her til sine vurderingar av forslaget til endringar i § 2 om definisjonar. Departementet føreslår også at § 14 i lova vert oppheva og teken inn som nytt andre ledd i forslaget her.

Til § 5 - Setting og brekking av vakter

Høyringsforslaget

Etter forslaget blir føresegna oppheva som følge av det generelle forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk og velferdsmessig art.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane er usamde i forslaget om og grunngjevinga for å oppheve denne føresegna. Ein viser til sjømannslova § 44 om sjømannens rett til å gå i land. Det kan heller ikkje vere rett å lausrive velferdsforhold frå tryggleiken. Då blir tryggleiksomgrepet for snevert. Tanken med setting og brekking av sjøvakter var at sjømenn ved lengre opphald i hamn skulle få same arbeidstid som folk i land, nemleg 8 timars dag innanfor normal arbeidstid 06.00-17.00. Sjømenn ville såleis ha kvelden fri. Det er framleis behov for slik regulering i lov om arbeidstid og kviletid på skip.

Norges Rederiforbund peikar på at forslaget, saman med forslaget til endringar av § 3, vil vere med på å avvikle alle lovreglar om kva for tidsrom arbeidstida skal leggjast til, også vanleg arbeidstid. Føresegnene har i dag ei rekkje reglar for godtgjersle som også vil bli avvikla. Forbundet støttar dette forslaget, som medverkar til at norske reglar blir meir internasjonale og på linje med dei nye instrumenta og dei omsyna desse er meinte å vareta. Det er mogeleg at andre omsyn kan gjere seg gjeldande i innanriksfart. For utanriksfart og offshore vil det vere formålstenleg at desse reglane vert avvikla.

Departementet si vurdering

Denne paragrafen er både av velferdsmessig og økonomisk art.

Etter det departementet kjenner til, har ein stort sett slutta med setting og brekking av vakter på lasteskip i utanriksfart. Dessutan gjeld § 5 ikkje for skip som er registrerte i NIS, jf. NIS-lova § 7 første ledd. For lasteskip i innanriksfart er setting og brekking av vaktene meir vanleg under lengre opphald i hamn.

Departementet føreslår difor at § 5 nr. 1-3 framleis skal gjelde.

§ 5 nr. 4 er ei føresegn av økonomisk art. Departementet vel å leggje avgjerande vekt på verdien av at Noreg har like rammevilkår som andre land som det er naturleg å samanlikne med. Dersom lønnsføresegnene i ILO-rekommandasjon nr. 187 skal vidareførast i arbeidstidslova, kan Noreg bli det einaste landet som ikkje overlet desse spørsmåla til avtale mellom partane. Dette vil kunne få økonomiske konsekvensar for næringa som vil kunne verke konkurransevidande. Departementet føreslår difor å oppheve føresegner om økonomiske vilkår ut frå at dette er internasjonal norm etter at ILO 187 ikkje får nokon oppslutnad.

Departementet står difor fast på forslaget om å oppheve § 5 nr. 4.

Til § 6 - Alminnelig arbeidstid som godtgjøres særskilt

Høyringsforslaget

Etter forslaget blir føresegna oppheva som følge av det generelle forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk og velferdsmessig art.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane er av den oppfatning at tid ut over vanleg arbeidstid, eller avtalt vanleg arbeidstid, skal godtgjerast med overtid, og er for så vidt samde i at føresegna om kompensasjonstid og fritid fell bort. Ein krev lovfesta reglar om når det skal betalast overtid.

Rederienes Landsforening viser til at dei har tariffavtalar med dei tre sjømannsorganisasjonane som dekkjer både vaktordningar og skiftordningar. Felles for avtalane er at dei i føresegnene om lønn og fritidsordningar byggjer på at § 6 i gjeldande lov om arbeidstid har føresegner om opptening av såkalla fritidskompensasjon. Etter denne føresegna kan det i visse tilfelle opptenast fritid for vanleg arbeidstid ut over 38 timar per veke.

Tariffavtalane for arbeidstakarar både på skip med skiftordning og på skip med vaktordning er baserte på at det kan opptenast fritidskompensasjon for den delen av den vanlege arbeidstida som ligg mellom 35,5 og 56 timar i veka. Systemet for avspasering av fritid, både for ferje- og lokalfarten og for kystfarten, er avhengig av dette systemet. Konsekvensen av å fjerne § 6 vil vere at heile grunnlaget for tariffavtalesystemet for avlønning og fritid endrar seg. For at ikkje heile systemet skal rakne fullstendig, vil det bli nødvendig å reforhandle alle tariffavtalane.

Departementet si vurdering

Innleiingsvis syner ein til kapittel 6.1, der det er gjort nærare greie for bakgrunnen for forslaget i høyringa om å oppheve denne paragrafen.

Departementet vel å leggje avgjerande vekt på verdien av at Noreg har like rammevilkår som andre land som det er naturleg å samanlikne seg med. Der- som lønnsreglane i ILO-rekommandasjon nr. 187 skal vidareførast i arbeids- tidslova, kan Noreg bli det einaste landet som ikkje overlet desse spørsmåla til avtale mellom partane. Dette vil kunne få økonomiske konsekvensar for næringa som vil kunne verke konkurransevidande. Departementet føreslår difor å oppheve føresegnar om økonomiske vilkår ut frå at dette er internasjo- nal norm etter at ILO 187 ikkje får nokon oppslutnad.

Ved ei slik vesentleg reform av lova er det ein naturleg og nødvendig kon- sekvens at tariffavtalar mellom partane må reforhandlast. Det kan ikkje leg- gjast til grunn at reformer i lovgjevinga skal avgrensast av dei avtalar som pri- vate partar har gjort seg imellom og som byggjer på eksisterande lov.

Departementet går difor inn for at forslaget om å oppheve § 6 blir ståande.

Til § 7 - Ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste

Høyringsforslaget

Etter forslaget blir første til tredje ledd i samsvar med føresegnene i artikkel 7 og § 7 i høvesvis ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen. Nummer 2 i para- grafen blir nytt fjerde ledd og blir endra til også å gjelde for navigatorar gene- relt fordi føresegnene om arbeidstid og kviletid i lova også skal gjelde for skipsførarar som går vakter.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund meiner at forslaget inneber at dagens reglar i § 7 nr. 1.3 og nr. 1.4 om tryggleiksøvingar og om plikt til å medverke under handheving av toll-, karantene- og andre helseføresegnar, vil falle bort. Dette er uheldig og kan gje feilaktige signal. Vidare etterlyser ein reglane i IMO/STCW om unntaksordningar for «overriding operational conditions». Forbundet viser elles til sine kommentarar til § 12 i forslaget.

Departementet si vurdering

Departementet er samd i at forslaget om å oppheve føresegnene i nr. 1.4 om plikt til å medverke under handheving av tollføresegnar m.m. er uheldig. Dette er forhold som klart har å gjere med tryggleiken for skip og mannskap.

Departementet føreslår difor at § 7 nr. 1.4 framleis skal gjelde. Føresegna er teken inn i § 7 fjerde ledd.

Når det gjeld tilvisinga frå Norges Rederiforbund til unntaksføresegnene i STCW-konvensjonen, viser ein til departementet si vurdering av synsmåtane til høyringsinstansane på § 12 i forslaget.

Til § 8 - Overtidsarbeid

Høyringsforslaget

Etter forslaget blir føresegna oppheva som følgje av det generelle forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk og velferdsmessig art.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane viser til sine merknader til forslaget om å overlate regulering av økonomiske og sosiale forhold til partane. Dei kan ikkje akseptere at lova ikkje inneheld føresegner om tid ut over vanleg arbeidstid og minimumsgodtgjersle for slik arbeidstid.

Sjømannsorganisasjonane er av den oppfatning at tid ut over vanleg arbeidstid kan og skal godtgjerast med overtid. Ein viser til føresegnene i arbeidsmiljølova om arbeidstid og godtgjersler. Slikt bør også innførast på sjø-sida. Det er naturleg, så langt det let seg gjere, at verneføresegnene vert harmoniserte for land og sjø. I tillegg bør lova opne for at tid som skal godtgjerast med overtid, kan takast ut som fritid etter nærare avtale mellom partane. For overtidarbeid må lova fastsetje eit tillegg på minst 40 prosent til den lønna arbeidstakaren har for tilsvarende arbeid i si vanlege arbeidstid. Det er ingen grunn til å skilje på godtgjersla for overtid mellom sjømenn og landtilsette.

Departementet si vurdering

Departementet har forståing for argumenta frå sjømannsorganisasjonane.

Forslaget frå sjømannsorganisasjonane om harmonisering med føresegnene i arbeidsmiljølova om arbeidstid og godtgjersler, og om å heve tillegget for overtidarbeid frå 25 prosent til 40 prosent, kan likevel ikkje takast til følge. Desse forslaga går ut over det som var emne for høyringa.

Ein ser på § 8 som ei økonomisk føresegn på linje med § 6.

Departementet føreslår å oppheve § 8, og viser til grunngjevinga i samband med forslaget om å oppheve § 6.

Til § 9 Begrensning av overtidarbeid

Høyringsforslaget

Som følgje av forslaget om å innføre obligatoriske føresegner om kviletid for sjøfolk fell grunnlaget for denne føresegna bort. Tillaten arbeidstid ut over det som følgjer av arbeidsordninga, vil vere avgrensa av føresegnene om vanleg arbeidstid og kviletid i §§ 12 og 33 i forslaget og avrekningsperioden i § 3.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund går ut frå at dei føresegnene om plikt til å delta i tryggingarbeid som i dag er heimla både i § 7 og § 9, vil vere fullt dekte av dei nye reglane som det er gjort framlegg om i § 7.

Departementet si vurdering

Departementet sluttar seg til argumenta frå Norges Rederiforbund.

Ein går ut frå at arbeid i samband tryggleik fell inn under § 7 i lova slik ho vil lyde etter forslaget her.

Departementet føreslår difor at § 9 vert oppheva.

Til § 10 - Godtgjørelse for overtidsarbeid

Høyringsforslaget

Etter forslaget blir føreseigna som følgje av det generelle forslaget om å oppheve føreseigner av økonomisk og velferdsmessig art.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane meiner at § 10 om godtgjersle for overtidsarbeid må stå ved lag med unntak av nr. 2. Dei viser elles til sine kommentarar til forslaget om å oppheve § 8, særleg ønska om harmonisering med føresegnene om godtgjersle i arbeidsmiljølova.

Departementet si vurdering

I lys av at departementet føreslår å oppheve §§ 6 og 8 som føreslått i høyringa, og med tilvising til departementet si vurdering av desse forslaga, gjer ein òg framlegg om at § 10 vert oppheva.

Til § 11 Begrensning av nattarbeid for ungdom

Høyringsforslaget

Forslaget er tilpassa direktiv 94/33 EØF av 22. juni 1994 om vern av unge personar på arbeidsplassen, artikkel 9 om nattarbeid. Etter forslaget blir aldersgrensa heva i samsvar med artikkel 6 i IMO-konvensjon nr. 180 og § 6 i ECSA-avtalen.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund viser til at forslaget er noko strengare enn reglane i konvensjonen og direktivet, spesielt for ungdom mellom 16 og 18 år. Dette kan skape visse problem for sjøfolk under opplæring. Forbundet meiner at ein må kunne vere litt fleksibel her, til dømes ved å halde på ordninga med at det i visse tilfelle kan gjevast dispensasjon, jf. forslaget til § 11 nedanfor. Dette vil vere i samsvar med artikkel 4 og 5 i ILO-konvensjon nr. 180 og §§ 4 og 5 i ECSA-avtalen.

Rederienes Landsforening meiner at forslaget kan medføre problem for ungdom som er på lærlingkontrakt. Det bør vurderast om føreseigna kan utformast meir fleksibelt, for eksempel ved at det vert gjeve eit visst rom for å tillate fråvik frå føreseigna.

Departementet si vurdering

Føreseigna er utforma for å kunne tilpassast direktiv 94/33/EF av 22. juni 1994 om vern av unge personar på arbeidsplassen, artikkel 9 om nattarbeid. Direktivet går lengre enn artikkel 12 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 12 i ECSA-avta-

len. Artikkel 9 nr. 2 b) i direktivet opnar likevel for at det i lov eller forskrift kan tillatast nattarbeid innanfor visse sektorar dersom det er sakleg grunnlag for og det blir gjeve kompensierende kviletid. Arbeid utført i skipsfart eller fiske er ein av desse sektorane.

§ 1 femte ledd i forslaget synest å vere tilstrekkeleg heimel til å regulere det forholdet som Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening peikar på.

Direktiv 94/33/EF er for ungdom under 18 år som utfører arbeid som ledd i lærlingkontraktar eller vidaregåande opplæring på norske skip og fiske- og fangstfartøy, gjennomført i forskrift 31. august 2000 nr. 888.

Til § 12 - Hviletid

Høyringsforslaget

Forslaget tek utgangspunkt i artikkel 4 i ILO-konvensjon nr. 180, § 4 i ECSA-avtalen og § 3 i lova om at den vanlege arbeidstida skal vere 8 timar innanfor ein periode på 24 timar, ein dags kvile per veke og kvile på offentlege fridagar og føresegnene i STCW-konvensjonen om kviletid for vaktgåande personell.

Det er difor formålstenleg å regulere kviletida ved å gjennomføre dei alternative føresegnene om kviletid i artikkel 5 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 i ECSA-avtalen.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Sjømannsorganisasjonane støttar forslaget, men det bør gå fram av merkna-dene til § 12 fjerde ledd at dette også gjeld for eksempel når eit maskinrom er ubemanna, sjå ILO-konvensjon nr. 180 art. 5.

Dette er også sentralt for å avklare at maskinrom med E 0-system er ein del av beredskapen også under landligge.

I høyringsfråsegna frå *Norges Rederiforbund* heiter det:

«I forslagets pkt 2 benyttes begrepet «168 timer» fremfor konvensjonen og direktivets «7 dager». Muligens er det lite eller ingen forskjell her, men etter Norges Rederiforbunds oppfatning er det ønskelig at man følger instrumentenes regler og ikke fortolker disse gjennom særlige norske regler. Den norske oversettelse av instrumentene (art. 5) gir en mer lojal oppfølging av de vedtak som er truffet i ILO og EU.

Også i forslagets pkt. 2 (3) 2 er det foretatt en fortolkning av instrumenttekstene. Vi ser imidlertid at forslaget i noen grad avklarer forholdet mellom ILO/EUs og IMOs regler for minimumsregler for hviletid. Dette er nyttig.

Forslagets pkt. 2 (3) 1 har regler for adgang til fravik ved tariffavtale, mens pkt. 2 (3) 2 har regler for minimums hviletid. Fremstillingen av reglene avviker fra konvensjonen/direktivet, slik at det gis inntrykk av at adgangen til unntak i tariffavtale etter pkt. 2 (3) 1 vil være begrenset av minimumsreglene for hviletid i pkt. 2 (3) 2. Det kan stilles spørsmål ved om konvensjonen/direktivet kan tolkes så strengt. Muligens må konvensjonen/direktivet forstås slik at det ved kollektiv avtale alltid vil være adgang til fravik, også av reglene om minimum hviletid i forslagets pkt. 2 (3) 2. Dette må i alle fall gjelde for ansatte som ikke inngår i bro- eller maskinvakt, og således ikke omfattes av IMO/STCW reglene.

Et annet spørsmål er om reglene i pkt. 2 (3) 2 tar tilstrekkelig hensyn til den adgang IMO/STCW gir til fravik også av minimum hviletiden på 70 timer, i «overriding operational conditions». Både ILO-konvensjonens og EU-direktivets regler, samt eventuelle regler i tariffavtale må kunne settes til side av IMO/STCW-reglene om «overriding operational conditions». Dette må i alle fall gjelde for ansatte som inngår i bro- eller maskinvakt, siden det i ILO og EU-reglene er forutsatt at IMO/STCW-reglene skal iakttas, samt at de regler som gjelder i medhold av IMO/STCW skal gå foran og sette til side de regler som finnes i ILO og EU-reglene i den grad det er konflikt mellom disse regelsett.

Vi tillater oss ellers å minne om at vi også under høringen om tilpasning av IMO/STCW-reglene, etterlyste implementering av reglene om «overriding operational conditions». Det er derfor viktig at dette nå følges opp.

IMO/STCW-reglene om «overriding operational conditions» er bestemmelser som heller ikke er dekket i Direktoratets forslag til regler om sikkerhet, jfr. § 7. Norges Rederiforbund vil foreslå at disse regler inntas i forslaget til § 7 eller § 12.»

Departementet si vurdering

Departementet har ingen spesielle kommentarer til det som er nemnt av sjømannsorganisasjonane.

Når det gjeld merknadene frå Norges Rederiforbund, er departementet samd i at forslaget til første ledd i paragrafen svarer til omsetjinga i artikkel 5 nr. 1 i ILO-konvensjon nr. 180, der det heiter *noen 24-timers periode* og *noen syv-dagers periode*. I forslaget er det brukt *tidsrom på 24 timer* og *tidsrom på 168 timer*. Disse nemningane er i samsvar med føresegnene i gjeldande § 12.

Når det gjeld føresegnene i STCW-konvensjonen om «overriding operational conditions» i avsnitt A-VIII/1.2. i koden (STCW-koden) til konvensjonen, er desse i samsvar med § 12 nr. 3 i lova. Ein har gått ut frå at også føresegnene i artikkel 7 nr. 1 og nr. 2 som er føreslått gjennomført i § 7 første og andre ledd i forslaget her, er omfatta av det nemnde avsnittet i STCW-koden. Dette avsnittet gjeld likevel berre for sjøfolk som går vakter.

På dette grunnlag foreslår departementet at § 12 nr. 3 i lova vert teke inn som tredje ledd i forslaget til ny § 12.

Til § 13 - Registrerings skjema

Høyringsforslaget

Forslaget følgjer av artikkel 8 nr. 1 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 8 nr. 1 i ECSA-avtalen om krav til registrering av arbeids- og eller kviletid for sjøfolk, og er tilnærma uendra frå gjeldande føresegn. Forslaget er òg i samsvar med rettleiinga i STCW-konvensjonen som gjeld vakthald (avsnitt B-VIII/1 nr. 4).

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund meiner det er viktig at det registrerings skjemaet som måtte bli fastsett, følgjer malen som er føreslått av arbeidsgruppa i IMO/ILO. Vidare er det viktig at forslaget til digital registreringsordning som er utar-

beidd av ISF (International Shipping Federation) med aksept frå IMO, blir godkjent også for bruk på norske skip.

I høyringsuttalen frå Norges Rederiforbund heiter det vidare:

«Vi har ellers oppfattet at det kan være hensiktsmessig at den praktiske registrering av hviletid/arbeidstid starter samtidig med at den lange hvileperiode på minst 6 timer begynner. Det skal ellers kunne være risiko for at det oppstår situasjoner der det aldri vil være mulig å oppfylle reglene i de internasjonale instrumenter. ISF har tatt dette opp med ILO og IMO. Vi er dessuten kjent med at det i tilknytning til den implementering som foregår i Nederland vurderes å ta inn regler om dette i sin lov. Det bes om at det blir sett noe nærmere på dette spørsmål.»

Fiskebåtrederne viser til at § 13 i liten grad er føreslått endra i forslaget. Men etter § 1 femte ledd i forslaget er det rom for at same registreringsystem kan gjerast gjeldande i fiske. Fiskebåtrederne Forbund viser i denne samanheng til at direktiv 2000/34 i art. 17 b) pkt. 6 slår fast at arbeids-/kvilestidsreguleringane kan gjennomførast i form av kollektive avtalar mellom partane i arbeidslivet. Vidare kan art. 2 i direktivet innebere at styresmaktene si oppgåve i denne samanheng kan vere å kontrollere at tariffpartane innan direktivet trer i kraft har innført eller endra tarifføresegnene, slik at desse er i tråd med innhaldet i direktivet. Den praktiske reguleringa blir såleis delegert til lågast mogeleg nivå.

Fiskebåtrederne Forbund er svært negativ til ei utvikling i retning av registreringsskjema for arbeids- og kviletid, og trur at dersom arbeidstidsdirektivet blir implementert i tråd med tilrådinga frå forbundet, vil næringa truleg kunne unngå mange av dei potensielt negative verknadene av direktivet.

Departementet si vurdering

Departementet sluttar seg til merknadene frå Norges Rederiforbund.

Når det gjeld registrering og digital registrering og bruk av skjema, vil dette bli vurdert i samband med gjennomføringa av direktiv 1999/95/EF om handheving av føresegner om arbeidstid for sjøfolk som går innom hamner i Fellesskapet. Direktivet gjennomfører ei kontrollordning som skal sikre at skip som går innom hamner i Fellesskapet innfrir direktiv 1999/63/EF om rammeavtalen mellom ECSA og FST. Direktivet trer i kraft 30. juni 2002, samtidig som endringane i arbeidstidslova og NIS-lova etter dette forslaget skal tre i kraft.

Når det gjeld kommentarane frå Fiskebåtrederne Forbund, skal det her opplysast at direktiv 93/104/EF, som vart endra ved direktiv 2000/34/EF, ikkje inneheld føresegner om registrering av arbeids- eller kviletid for fiskarar.

Ein viser her til kapittel 3 ovanfor. Om det skal stillast krav om at fiskarar også skal registrere arbeids- eller kviletid, blir eit spørsmål som må vurderast av den arbeidsgruppa som er nemnd der.

Til § 14 - Loven skal finnes om bord

Førsegna blir etter forslaget oppheva og overført til § 4 i forslaget.

Som følge av forslaget om å føre denne paragrafen inn som nytt andre ledd i § 4 i forslaget, foreslår departementet at denne paragrafen vert oppheva.

Til § 15 - Tilsynet med at loven overholdes

Høyringsforslaget

Føresegna blir etter forslaget nytt første ledd med redaksjonelle endringer.

Nytt andre ledd i forslaget svarer til artikkel 10 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 10 nr. 2 i ECSA-avtalen.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Ingen av høyringsinstansane har kommentert forslaget til endringer.

Til § ny 16 - Fravik fra loven

Høyringsforslaget

Gjeldande § 16 blir etter forslaget oppheva fordi lova etter forslaget vil ha eit avgrensa regelsett om arbeidstid.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund viser til at føresegna i dag gjev ei opning for departementet til å godta særlege arbeidstidsordningar. Forslaget om å oppheve denne paragrafen vert grunngjeve med at ein reknar med at dette ikkje lenger vil vere nødvendig, sidan dei føreslåtte lovendingane vil ha eit avgrensa regelsett for arbeidstid.

Norges Rederiforbund vil føreslå at det framleis skal vere eit slikt høve til særordningar. Som det er påpeika i relasjon til ei rekkje av forslaga ovanfor, synest det enno å vere behov for slike reglar, og både ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen synest klart å tillate dette.

Departementet si vurdering

Departementet er samd i det som blir hevda.

I tillegg vil det framleis vere skip som ikkje vert omfatta av unntaka i § 3 i forslaget. Føresegnene i § 16 nr. 2 til nr. 3 i lova må følgjeleg stå ved lag. I tillegg vert det føreslått at alle føresegner om fråvik frå arbeidstids- og kviletidsføresegnene vert samla i ein paragraf, slik det følgjer av forslaget til ny § 16.

Til § 17 - Sakkyndige råd

Høyringsforslaget

Som følge av at § 16 etter forslaget blir oppheva, er det ikkje nødvendig å halde på denne paragrafen.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Ingen av høyringsinstansane har kommentert forslaget.

Departementet si vurdering

Som følge av forslaget til ny § 16, må § 17 stå ved lag.

*Til § 18 Straffebud**Høyringsforslaget*

Som følge av forslaga til endringer i nokre av føresegnene i lova, vert det føreslått redaksjonelle endringer.

Kommentarar frå høyringsinstansane

Fiskebåtredernes Forbund er svært negativ til ei utvikling der manglande utfylling av registreringsskjema skal kunne straffast. Fiske inneber langt meir enn navigasjon av eit fartøy mellom to hamner. På fiskefartøy er aktivitetsnivået høgt i heile leite- og fangstperioden. Difor har ansvarshavande på fiskefartøy langt mindre «kontortid» enn ansvarshavande på handelsfartøy. Det finst såleis ei rekkje gode grunnar for å nedprioritere skjemaføring i ein aktiv periode/tur, og dette må ikkje medføre straffeansvar. Dersom merksemda vert trekt bort frå dei sentrale aktivitetane til ein fiskeskipper, oppnår ein berre å svekkje tryggleiken, ikkje å auke han.

Departementet si vurdering

Eit eventuelt straffeansvar må vurderast av den arbeidsgruppa som skal vurdere gjennomføringa av direktiv 93/104/EF, som blei endra ved direktiv 2000/34/EF. Elles viser ein til departementet si vurdering av forslaget til endringer i § 13 i lova.

*NIS-lova § 7**Høyringsforslaget*

Med dei unntak som følgjer av forslaget, skal føresegnene i arbeidstidslova §§ 3 og 12 også gjelde for sjøfolk på skip i dette registeret. Etter forslaget vert dei spesielle føresegnene om vanleg arbeidstid og om overtid i § 7 andre og tredje ledd i lova oppheva.

Også siste ledd blir etter forslaget oppheva. Så lenge kviletidsføresegnene i nr. 1 og dei spesielle føresegnene i nr. 2 og nr. 3 i forslaget til ny § 12 i arbeidstidslova vert følgde, er det ikke behov for å halde på denne paragrafen. Fråvikingar vil i alle tilfelle vere avgrensa til det som følgjer av artikkel 5 i ILO-konvensjon nr. 180 og forslaget til ny § 12 i arbeidstidslova.

Ein viser elles til kommentarane til forslaget om endringer i arbeidstidslova § 3 og oppheving av arbeidstidslova § 9

Kommentarar frå høyringsinstansane

Norges Rederiforbund føreset at tanken med forslaget er at dagens ordning med ei totalarbeidstid som over heile året (52 veker) i snitt skal vere 56 timar i veka, skal vidareførast. Lovforslaget går her lengre enn konvensjonen og direktivet, som ikkje har nokon slike avgrensingar. Norges Rederiforbund

finn dette uheldig sidan det for NIS er absolutt nødvendig at ein har internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår.

Regelen i dag gjev rom for fråvik med samtykke frå departementet. Det er ikkje føreslått å vidareføre dette. Norges Rederiforbund vil primært be om at dette regelforslaget vert styrkt, og subsidiært be om at dagens dispensasjonsordning vert ståande ved lag.

Departementet si vurdering

Føresegna i § 7 tredje ledd om avgrensing av den årlege totale arbeidstida vert føreslått vidareført. Sjølv om Norges Rederiforbund finn det uheldig å vidareføre denne føresegna, går departementet ut frå at ei oppheving av føresegna kan få utilsikta konsekvensar.

Etter § 6 første ledd i lova skal arbeids- og lønnsvilkår fastsetjast i tariffavtalar. Når § 7 i lova fritt opnar for å avtale arbeidstidsordningar, må det fastsetjast avgrensingar i den samla årlege arbeidstida. Av denne grunn finn departementet det nødvendig å halde på føresegnene i § 7 andre ledd om maksimal arbeidstid per dag og veke.

Departementet er elles samd i at det framleis bør vere høve til fråvik etter § 7 fjerde ledd.

7 Merknader til dei einskilde føresegnene i forslaget

7.1 Merknader til endringane i arbeidstidslova

Til overskrifta

ILO-konvensjon nr. 180 gjeld for alle sjøfolk. Sidan formålet med forslaget primært er å gjennomføre føresegner om kviletid for alle sjøfolk, går forslaget ut på at orda *og hviletiden* blir sette inn etter *arbeidstiden* i overskrifta til lova.

Til § 1

For å presisere at lova også inneheld føresegner om kviletid og fordi ILO-konvensjon nr. 180 bruker omgrepet *sjøfolk*, er det i samsvar med dette gjort redaksjonelle endringar i *første ledd*.

Andre ledd, tredje og fjerde ledd er ei vidareføring av paragrafens nr. 1 andre ledd, nr. 2 og nr. 13.

Femte ledd er nytt. Føresegna er i forhold til § 1 nr. 3 og 4 i lova utforma generelt. Formålet med føresegna er å etablere lovheimel for mellom anna ei eventuell framtidig gjennomføring av ILO-konvensjon nr. 180 for tilsette på fiskefartøy, slik konvensjonens artikkel 1 nr. 2 opnar for.

Ein viser her til direktiv 2000/34 EF av 22. juni 2000 om endring av direktiv 93/104/EF av 23. november 1993 om visse aspekt ved organisering av arbeidstida.

Femte ledd vert også føresett som heimel for å regulere arbeids- og kviletid for unge sjøfolk i samsvar med direktiv 94/33 EF av 22. juni 1994 om vern av unge personar på arbeidsplassen. Dette direktivet gjeld også for sjøfart.

Det vert her føresett at fråvik frå føresegnene i lova berre kan gjerast dersom det følgjer av internasjonale avtalar m.m. som Noreg er bunde av.

Til § 2

Paragrafen inneheld definisjonar av ord og uttrykk som er brukte i lova. Definisjonane er i alt vesentleg i samsvar med forskrifter som er fastsette av Sjøfartsdirektoratet. Elles er det i nokre av definisjonane som vert oppretthaldne i forslaget her, gjort endringar av redaksjonell art.

Følgjande definisjonar er nye:

1 *arbeidstid*.

Føresegna svarer til ILO-konvensjon nr. 180 artikkel 2 b), rekommandasjon nr. 187 nr. 2 d) og ECSA-avtalen § 2 a). Definisjonen inneber ingen endringar i høve til omgrepet i lova.

2 *brovakt*

Definisjonen inneber ingen endringar i høve til omgrepet i lova.

4 *fiske- og fangstfartøy*.

Definisjonen vert brukt i Sjøfartsdirektoratets forskrifter. Definisjonen inneber ingen endringar i høve til omgrepet i lova.

5 *hviletid*

Føresegna svarer til ILO-konvensjon nr. 180 artikkel 2 c) og ECSA-avtalen § 2 b).

6 *innenriks fart*

Føresegna svarer til § 2 nr. 1.12, 1.13 og nr. 2 i lova.

7 *maskinsjef*

8 *maskinvakt*

9 *navigator*

10 *offentlige fridager*

Definisjonen svarer til lova sine definisjonar av *helgedager* i § 2 nr. 1.10 og er tilpassa språket i ILO-konvensjon nr. 180 og rekommandasjon nr. 187. Definisjonane er viktige for fastsetjinga av arbeids- og kviletida.

11 *overstyrmann*

12 *passasjerskip*

13 *selskap*

Føresegna er i samsvar med definisjonen av *reder* i ILO-konvensjon nr. 180, artikkel 2 e), *rederi* i rekommandasjon nr. 187 nr. 2 g) og *reder* i ECSA-avtalens § 2 d).

Som eit ledd i å oppnå ein heilskapleg ordbruk i samsvar med nyare norsk regelverk, mellom anna forskriftene som implementerte delar av STCW-konvensjonen, og ISM-koden, vert det føreslått å bruke *selskap* i staden for desse omgrepa. Omgrepet skal ha same mening som når det elles er vist til reiar.

14 *sjøfolk*

Føresegna svarer i hovudsak til § 2 nr. 1.1 i lova, ILO-konvensjon nr. 180.

16 *STCW-konvensjonen*

Definisjonen er ny og er teken med på grunn av at det vert vist til konvensjonen i forslaget til ny § 2 nr. 2 og nr. 9.

Til § 3

Hovudregelen om 8 timar vanleg arbeidstid vert ståande uendra og vert endra i samsvar med ILO-konvensjon nr. 180 artikkel 4 og § 4 i ECSA-avtalen om ein dags kvile per veke og kvile på offentlege fridagar. Dette er i samsvar med prinsippet i konvensjonens artikkel 5 nr. 1 a) og § 5 nr. 1 i avtalen om utrekning av maksimal arbeidstid.

Utforminga av § 3 må sjåast i samanheng med forslaget til ny § 12 om kviletid som er det sentrale forslaget her til endring i arbeidstidslova. Etter forslaget skal alle sjøfolk ha minst 10 timar kvile i alle periodar på 24 timar. Sidan den vanlege arbeidstida skal vere 8 timar i døgnet, vil § 8 gje avgrensinga for omfanget av overtid. I avsnitt B-VII/1 nr. 3.1 i STCW-konvensjonen er det føresett at ikkje all anna tid enn kviletid skal vere arbeidstid. Difor vert gjeldande føresegn om utrekningssperioden for total arbeidstid i § 3 nr. 1.3 i lova ståande ved lag.

Til ny § 4

Det er viktig å markere selskapet si rolle når det gjeld arbeids- og kviletidsreglar for sjøfolk. Dette vil føre til større bevisstgjerjing og ansvarskjensle også

hos andre enn skipsmannskapet, samtidig som føresegna viser til den plikt selskapet har til å støtte skipsføraren i hans arbeid med å innfri krava i lova.

Dessutan vert det føreslått å flytte § 14 til denne paragrafen som nytt andre ledd.

Til § 5

Som følgje av forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk art er § 5 nr. 4 føreslått oppheva.

Til § 6

Som følgje av forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk art føreslår ein at § 6 vert oppheva.

Til § 7

Forslaget vidarefører delvis § 7 i lova.

Første til tredje ledd svarer til artikkel 7 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 7 i ECSA-avtalen.

Fjerde ledd svarer til nr. 1.4 i paragrafen.

Femte ledd svarer til nr. 2 i paragrafen og vert føreslått endra frå å gjelde styrmenn til å omfatte navigatørar generelt. Dette fordi både arbeidstids- og kviletidsreglane skal gjelde for skipsførarar som går vakter, jf. § 1 tredje ledd nr. 1 i forslaget.

Til § 8

Som følgje av forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk art er § 8 føreslått oppheva.

Til § 9

Føresegna vert føreslått oppheva.

Ved innføring av obligatoriske føresegner om kviletid for alle sjøfolk fell behovet for denne føresegna bort.

Til § 10

Som følgje av forslaget om å oppheve føresegner av økonomisk art er § 10 føreslått oppheva.

Til § 11

Føresegna er utforma for å tilpassast direktiv 94/33/EF av 22. juni 1994 om vern av unge personar på arbeidsplassen, artikkel 9 nattarbeid. Direktivet går lengre enn ILO-konvensjon nr. 180. Føresegna er elles i samsvar med artikkel 6 i konvensjonen og § 6 i ECSA-avtalen.

Til § 12

Forslaget vidarefører delvis § 12 i lova.

Forslaget tek utgangspunkt i artikkel 4 i ILO-konvensjon nr. 180, ECSA-avtalens § 4 og føresegnene i STCW-koden om kviletid for vaktgåande personell. Forslaget skal sjåast i samanheng med § 3 lova som gjeld vanleg arbeidstid. Det vert rekna som formålstenleg å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 180 ved å bruke dei alternative føresegnene om kviletid i artikkel 5 nr. 1 b) i staden for arbeidstidsføresegnene i artikkel 5 nr. 1 a). Det vert presisert at under normale omstende inneber ikkje føresegna om kviletid at all resterande tid i perioden skal vere arbeidstid.

Første ledd vidarefører føresegnene i § 12 nr. 1 i lova og er elles i samsvar med artikkel 5 nr. 1 b) i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 nr. 1 i ECSA-avtalen.

Kviletida skal alltid vere minst 10 timar i eit tidsrom på 24 timar og 77 timar i eit tidsrom på 168 timar.

Andre ledd svarer til artikkel 5 nr. 2 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 nr. 2 i ECSA-avtalen.

Tredje ledd svarer til STCW-koden Avsnitt VIII/1.3. Føresegna gjeld kun vaktgåande personell og er såleis meir avgrensa enn forslaget § 7 andre ledd.

Fjerde ledd og femte ledd svarer til artikkel 5 nr. 3 og nr. 4 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 nr. 3 og nr. 4 i ECSA-avtalen.

Femte ledd skal etter føresetnaden også gjelde når maskinrommet er ubemannet.

Til § 13

Forslaget vidarefører delvis § 13 i lova.

Forslaget følgjer av kravet i artikkel 8 i ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen § 8 om registrering av sjøfolks arbeids- eller kviletid, og er tilnærma uendra frå gjeldande føresegn. Det skal likevel nemnast at med tredje ledd i forslaget vert det innført rett for sjøfolk til å få kopi av dei nedteikningar som gjeld vedkommande i samband med registreringsskjemaet.

Til § 14

Paragrafen er føreslått oppheva, jf. § 4 andre ledd i forslaget.

Til § 15

Føresegna vert omnummerert til første ledd og eit nytt andre ledd vert lagt til.

Første ledd vert føresett å vere i samsvar med artikkel 9 i ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalen § 9 om styresmakta si plikt til å kontrollere registreringsskjema som skal førast etter artikkel 8 i ILO-konvensjon nr. 180, ECSA-avtalens § 8 og som følgjer av § 13 i lova.

Andre ledd er i samsvar med artikkel 10 i ILO-konvensjon nr. 180 og ECSA-avtalens § 10 nr. 2 om brot på føresegnene om arbeids- eller kviletid.

Til § 16

Forslaget vidarefører delvis § 16 i lova.

Første ledd svarer til artikkel 5 nr. 6 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 nr. 6 i ECSA-avtalen om at høve til fråvik frå kviletidsføresegnene til skade for sjøfolk berre kan gjevast i tariffavtale.

Andre ledd set grenser for når det kan gjerast fråvik i tariffavtale frå kviletidsreglane for sjøfolk som går vakter. Det svarer elles til føresegnene i STCW-koden. Med mindre anna er fastsett i lova, skal fråvik avgrensast slik som fastsett i første ledd.

Tredje ledd svarer til artikkel 5 nr. 5 i ILO-konvensjon nr. 180 og § 5 nr. 5 i ECSA-avtalen.

Fjerde ledd svarer til § 12 nr. 5 i lova.

Femte til sjuande ledd svarer til § 16 nr. 2 til nr. 4 siste punktum i lova.

Åttande ledd svarer til § 16 siste ledd lova.

Til § 18

I *første ledd* nr. 1.2 er det ei utviding i høve til § 18 i lova.

Den som let vere å utlevere eller å føre registrerings skjema, skal kunne straffast. På denne måten skal ingen som let vere å utlevere eller føre registreringsskjema, kunne komme unna strafferettsleg ansvar. I første ledd nr. 1.3 vert *reder* foreslått erstatta med *den*. Dette fordi *selskap* er foreslått innført i blant anna forslaget til ny § 4, og at skuldkravet nødvendigvis må knytast til personar om bord eller i selskapet sin landorganisasjon. Når det gjeld straffeansvar for selskap, viser ein til straffelova kapittel 3 a) om straffeansvar for føretak.

7.2 Merknader til endringane i NIS-lova § 7

Med dei unntak som følgjer av forslaget, skal føresegnene i arbeidstidslova §§ 12 og 16 første til tredje ledd også gjelde for sjøfolk på skip i dette registeret.

Tredje ledd første punktum vert oppheva. Dette følgjer av forslaget om å oppheve arbeidstidslova § 9.

Elles viser ein til kommentarane til forslaget om endringar i arbeidstidslova § 3 og oppheving av arbeidstidslova § 9 i dette kapitlet.

7.3 Merknader til endringar i Sjødyktighetsloven § 3

Sjødyktighetsloven § 3 andre ledd siste setning vert gjeninnført etter at denne utilsikta vart oppheva i samband med førre lovendring.

7.4 Merknader til føresegn om ikraftsetjing

Forslaga til endringar i lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstida på skip og lov 12. juni 1987 om norsk internasjonalt skipsregister er ei følgje av at det under EØS-avtalen blir stilt nye krav til at sjøfolk og fiskarar skal ha regulert arbeids- og kviletid. Krava er fastsette i direktiv 1999/63/EF og 2000/34/EF. Gjennomføringsfristen for direktiv 1999/63 er 30. juni 2002. Av omsyn til norsk etterleving av EØS-avtalen bør dei foreslåtte endringane difor tre i kraft seinast 30. juni 2002.

8 Administrative og økonomiske konsekvensar

Ein reknar med at dei forslaga til lovendringar som er framsette her, verken for næringa eller styresmaktene vil føre til administrative eller økonomiske konsekvensar av vesentleg omfang ut over det som følgde av innføringa av kviletidsføresegnene i STCW-konvensjonen. Ein viser her til Ot.prp.nr. 50 (1997-98) og Innst. S. nr. 22 (1998-99).

Elles er intensjonen at kontroll med etterlevinga av arbeids- og kviletidsføresegnene skal ivaretakast gjennom reiarlaga sine sikkerheitsstyringssystem og ved revisjonar av desse og ved tilsyn om bord.

Lovavdelinga i Justisdepartementet har gått gjennom dei lovtekniske sidene ved forslaget til lovendringar.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip, m.m. (EØS-tilpasning).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringer i lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip m.m. (EØS-tilpasning), i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip m.m. (EØS-tilpasning)

I

I lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip vert det gjort følgjande endringar:

Tittelen til lova skal lyde:

Lov om arbeidstiden og hviletiden på skip.

§ 1 skal lyde:

§ 1. Området for loven.

1. *Loven her gjelder med de nedenfor nevnte unntak arbeidstid og hviletid for sjøfolk som utfører arbeid i skipets tjeneste eller for øvrig om bord eller annet sted i henhold til pålegg av overordnet.*

2. *Drives et skip av flere i fellesskap for egen regning og noen av dem utfører arbeid om bord, regnes disse som sjøfolk. Som sjøfolk regnes også selvstendige oppdragstakere som utfører arbeid om bord i forbindelse med selskapets drift.*

3. *Lovens arbeidstidsbestemmelser gjelder ikke for:*

3.1. *skipsfører og overstyrmann som ikke inngår i skipets brovakt,*

3.2. *maskinsjef som ikke inngår i skipets maskinvakt,*

3.3. *stuert som har minst 3 underordnede eller, dersom det er avtalt mellom selskapenes og sjøfolkenes organisasjoner, et lavere antall,*

3.4. *sjøfolk som er leder av en avdeling om bord med minst 3 underordnede, og hvis tjeneste ikke er delt i vakter.*

3.5. *regnskapsfører (purser),*

3.6. *los som ikke er medlem av besetningen,*

3.7. *lege og tannlege,*

3.8. *person som er tilsatt bare for å gjøre arbeid i samband med sykepleie.*

3.9. *person som bare har plikter i samband med lasten om bord og som ikke er i selskapets tjeneste,*

3.10. *person som bare arbeider for egen regning og som ikke utfører arbeid om bord i forbindelse med skipets drift,*

3.11. *sjøfolk som hører til restaurasjonspersonalet eller kontorpersonalet, når de betegnes som overordnet i avtale mellom selskapenes og sjøfolkenes organisasjoner.*

4. *Loven gjelder ikke for sjøfolk som er tilsatt på:*

4.1. *skip som tilhører forsvaret og som ikke brukes til ervervsmessig føring av gods eller passasjerer,*

4.2. skip som er under 15 meter største lengde og som bare brukes i innenriks fart med mindre de er over 10 meter største lengde og er passasjerskip eller fører gods i rute,

4.3. fiske- eller fangstfartøyer, når de brukes som slike eller til føring av egen fangst, alene eller i forbindelse med andres,

4.4. skip som er bestemt til tilvirkning av fiske- eller fangstprodukter, når de brukes til dette eller til føring av egne fangstprodukter, alene eller i forbindelse med andres,

4.5. fritidsbåter,

4.6. seilskip uten hjelpemaskin,

4.7. hospitalskip, mudderapparater og redningsskøyter, når de brukes som slike,

4.8. flyttbare boreplattformer og andre flyttbare innretninger i sjøen.

5. Kongen kan i forskrift bestemme at loven her helt eller delvis skal gis anvendelse for sjøfolk som nevnt i fjerde ledd og for ungdom som etter lov 30. mai 1975 nr. 18 (sjømannsloven) kan utføre arbeid i skipets tjeneste. Kongen kan i tillegg gi forskrifter til gjennomføring av folkerettslige forpliktelser for så vidt gjelder tilretteleggelse av arbeids- og hviletid for fiskere, herunder gi bestemmelser som avviker fra loven her. Slike bestemmelser kan også delvis fastsettes gjennom bindende tariffavtale.

§ 2 skal lyde:

§ 2. Definisjoner m.m.

I denne lov betyr:

- 1. arbeidstid: den tiden hvor sjøfolk utfører arbeid for skipet,
- 2. brovakt: sjøfolk som utfører vakthold på broen i samsvar med påbud i kapittel VIII i STCW-konvensjonen og i den til enhver tid gjeldende forskrift om vakthold på skip fastsatt med hjemmel i sjøloven § 506,
- 3. døgn: tiden fra kl. 00.00 til kl. 24.00,
- 4. fiske- og fangstfartøy: fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen,
- 5. hviletid: tid utenom arbeidstid, ikke iberegnet korte pauser,
- 6. innenriks fart: innsjø- og elvefart i Norge og fart på den norske kyst, unntatt fart på Svalbard og Jan Mayen. Hvis et skip på en del av en reise er i fart utenfor innenriks fart, anses det for å være i utenriks fart hele reisen med mindre dette skyldes en nødsituasjon. Med utenriks fart menes all fart utenfor innenriks fart.
- 7. maskinsjef: den overordnede maskinoffiseren som er ansvarlig for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord,
- 8. maskinvakt: sjøfolk som utgjør vakten i maskinen eller en ansvarsperiode der vakthavendes fysiske nærvær i maskinrommet kan være, eller ikke være, påkrevd,
- 9. navigatør: offiser med kvalifikasjoner for dekksoffisersertifikat etter bestemmelsene i kapittel II i STCW-konvensjonen,
- 10. offentlige fridager: helgedager, søndager, samt høytidsdager som er fastsatt her i riket. Likt med helgedager regnes tiden fra kl. 15.00 til kl. 24.00 påske-aften, pinse-aften, julaften og nyttårsaften,
- 11. overstyrmann: den dekksoffiser som har rang nest etter skipsføreren, og som overtar kommandoen på skipet dersom skipsføreren blir ute av stand til å

- utføre sine plikter,*
- 12. passasjerskip: skip som skal ha sertifikat i henhold til bestemmelsene i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed m.v.,*
 - 13. selskap: eieren av skipet eller enhver annen organisasjon eller person, slik som driftsleder eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet etter eieren, og som ved overtakelse av slikt ansvar har samtykket i å overta enhver medfølgende plikt og ansvar,*
 - 14. sjøfolk: personer som er tilsatt i enhver stilling om bord på skip som kommer inn under loven her,*
 - 15. skiftordning: en arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og der sjøfolk som avløses kan forlate skipet,*
 - 16. STCW-konvensjonen: Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 7. juli 1978 med endringer av 7. juli 1995.*
 - 17. tariffavtale: en avtale mellom en fagforening og en arbeidsgiver eller arbeidsgiverforening om arbeids- og lønnsvilkår eller andre arbeidsforhold,*
 - 18. uke: tiden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00*
 - 19. vaktordning: en arbeidsordning som innebærer at arbeidstiden for skipets besetning helt eller delvis er delt opp i vakter og hvor hele besetningen normalt skal være om bord.*

§ 3 skal lyde:

§ 3. Alminnelig arbeidstid.

1. Den alminnelige arbeidstiden skal være 8 timer i døgnet, med ett døgnshvile i hver uke og hvile på offentlige fridager.

2. Første ledd gjelder ikke for følgende skip:

2.1. skip i innenriks rutefart med skift- eller vaktordninger,

2.2. andre skip med bruttotonnasje under 300, forutsatt at rederiet avgir en skriftlig, bindende erklæring til departementet om å følge bestemmelsene gitt i relevante tariffavtaler inngått mellom arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjoner for samtlige medlemmer av besetningen.

2.3. ved unntak kan den totale alminnelige arbeidstiden i løpet av en periode på høyst 12 uker, likevel ikke overstige 56 timer i uken i gjennomsnitt.

§ 4 skal lyde:

§ 4. Selskapets og skipsførerens ansvar.

1. Selskapet skal sørge for at skipsføreren settes i stand til å overholde forpliktelsene etter loven her, herunder dem som gjelder hensiktsmessig bemanning av skipet.

2. Skipsføreren skal påse at bestemmelsene i loven her om sjøfolks arbeids- og hviletid blir overholdt. Skipsføreren skal også sørge for at et eksemplar av loven her og de relevante tariffavtalene finnes om bord og er lett tilgjengelige for sjøfolk som er tilsatt på skipet.

§ 5 nr. 4 vert oppheva.

§ 6 vert oppheva.

§ 7 skal lyde:

§ 7. Ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste.

1. Ut over tjeneste etter § 3 kan skipsfører kreve at sjøfolk skal arbeide så mange timer som er nødvendig for direkte å trygge skipets sikkerhet, personer om bord eller frakt, eller for å yte hjelp til andre skip eller personer i nød på havet.

2. Etter første ledd kan skipsføreren sette til side arbeidsordningen eller hviletid som er forutbestemt og kreve at sjøfolk skal arbeide så mange timer som er nødvendig inntil situasjonen er normalisert.

3. I tilfeller som nevnt i første ledd skal, så snart som praktisk mulig etter at situasjonen er normalisert, skipsføreren sikre at sjøfolk som har utført arbeid under en fastsatt hvileperiode, får tilstrekkelig hvile.

4. Sjøfolk plikter å medvirke under håndheving av tollbestemmelser samt karantene- og andre sunnhetsbestemmelser.

5. Navigatorer kan på samme måte pålegges ved vaktavløsning å utføre nødvendig arbeid i forbindelse med bestemmelsen av skipets posisjon.

§ 8 vert oppheva.

§ 9 vert oppheva.

§ 10 vert oppheva.

§ 11 skal lyde:

§ 11. Begrensning av nattarbeid for ungdom.

Ungdom under 18 år må ikke arbeide mellom kl. 20.00 og kl. 08.00 i større utstrekning enn at vedkommende får minst 9 timers sammenhengende fritid i dette tidsrom. Dette gjelder dog ikke arbeid som nevnt i § 7 første og annet ledd.

§ 12 skal lyde:

§ 12. Hviletid.

1. Hviletiden skal minst være:

1.1. 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og

1.2. 77 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer.

2. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav én skal være minst seks timer lang, og intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

3. For sjøfolk i vaktordning trenger ikke bestemmelsene i første og annet ledd overholdes i tilfelle av en nødsituasjon eller arbeid som følge av en øvelse eller andre overordnede driftsforhold.

4. Mønstringer, brann- og livbåtøvelser, og andre øvelser pålagt i eller i medhold av lov, skal utføres på en måte som reduserer forstyrrelse av hvileperioder til et minimum og ikke forårsaker tretthet.

5. Når sjøfolk har vært i beredskap, skal de ha en tilfredsstillende hvileperiode i erstatning for den hviletiden som har gått tapt.

§ 13 skal lyde:

§ 13. Registreringsskjema.

1. Alle sjøfolk skal få utlevert registrerings skjema som skal utfylles så snart som mulig.

2. Forskrifter om innretning og føring av registrerings skjema for arbeids- og hviletid gis av departementet. Enhver som kan påvise at det har rettslig interesse for ham, skal ha adgang til å gjøre seg kjent med innholdet i registrerings skjemaene og til å få utskrift av de deler av dem som har betydning for ham.

3. Sjøfolk skal motta kopi av de fortegnelsene som gjelder dem, undertegnet av skipsføreren, eller den som skipsføreren bemyndiger.

4. Registreringsskjemaer skal oppbevares av selskapet i minst 3 år etter at de er utfyllt. Hvis det er reist sak for retten angående krav på betaling for arbeid som er, eller påstås å skulle ha vært innført i skjemaene, skal skjemaene oppbevares utover 3 år inntil saken er endelig avgjort.

5. Dersom det i medhold av denne lovs § 1 femte ledd er gitt forskrifter om innretning og føring av registreringsskjema, gjelder denne paragrafs annet ledd annet punktum, tredje ledd og fjerde ledd tilsvarende.

§ 14 vert oppheva.

§ 15 skal lyde:

§ 15. Tilsynet med at loven overholdes.

1. Departementet fører tilsyn med at bestemmelsene i loven her overholdes. Kongen kan gi forskrifter om gjennomføringen av tilsynet.

2. Dersom kontroll av registreringsskjema eller andre forhold tyder på brudd på bestemmelsene om arbeids- og hviletid i §§ 3 og 12 i loven her, skal departementet kreve at det treffes tiltak i den utstrekning det anses nødvendig for å unngå fremtidige brudd, herunder revisjon av skipets bemanning.

§ 16 skal lyde:

§ 16. Fravik fra loven.

1. Bestemmelsene i § 12 første og annet ledd kan fravikes til skade for sjøfolk, dersom fraviket er gjort i bindende tariffavtale. Slike fravik skal, så langt som mulig, følge de fastsatte normene, men kan ta hensyn til hyppigere eller lengre fritidsperioder eller til erstatningsfritid for sjøfolk som arbeider om bord på skip på korte sjøreiser.

2. For sjøfolk som inngår i bro- eller maskinvakt skal fravik i tariffavtale fra bestemmelsene i § 12 første ledd være begrenset til minst 6 sammenhengende timer under forutsetning av at ingen slik reduksjon strekker seg over mer enn 48 timer og at hviletiden er på minst 70 timer for hvert tidsrom på sju dager.

3. Dersom det ikke finnes noen tariffavtale eller der Kongen finner at bestemmelsene i tariffavtalen, i forhold til bestemmelsene i § 12 fjerde og femte ledd ikke er tilstrekkelige, kan Kongen fastsette forskrifter for å sikre at sjøfolk får tilstrekkelig hvile.

4. Departementet kan i særskilte tilfeller og etter begrunnet uttalelse fra de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner fravike bestemmelsene i § 12 første og annet ledd på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart, herunder fastsette nærmere vilkår for fraviket.

5. Departementet kan for mindre skip tillate fravik fra bestemmelsen i § 3 første ledd når det etter forholdene om bord i det enkelte skip eller typer av skip finnes rimelig og nødvendig.

6. Departementet kan også for større skip tillate fravik fra bestemmelsen i § 3 første ledd som ledd i prøveordninger og i andre særlige tilfeller.

7. Før fravik etter femte eller sjette ledd tillates, skal det innhentes uttalelse fra sakkyndig råd, jf § 17. Likebehandling etter modell av tidligere avgjørelser i rådet om fravik fra bestemmelsen i § 3 første ledd, kan tas av departementet uten at saken blir fremlagt i sakkyndig råd i hvert enkelt tilfelle.

8. *Fravik etter bestemmelsene i fjerde, femte, sjette og syvende ledd annet punktum i paragrafen her, skal være tidsbegrenset.*

§ 18 skal lyde:

§ 18. Straffebud.

1. Dersom forholdet ikke rammes av strengere straffebud, straffes:

1.1. med bøter en overordnet som forsettlig pålegger noen arbeid i videre utstrekning enn tillatt i eller i medhold *av loven her*, eller overtrer § 4 annet ledd annet punktum eller § 13 eller forskrifter gitt i medhold av § 13 eller § 15 første ledd.

1.2. med bøter eller fengsel inntil 6 måneder den som forsettlig *unnlater å utlevere eller føre, eller* gjør en uriktig innførsel i eller gjør uleselig noe som er ført inn i et registreringsskjema, eller ødelegger eller forstikker et registreringsskjema som skal oppbevares i henhold til denne lovs § 13 fjerde ledd.

1.3. som nevnt i nr 1 og 2 *den som* forsettlig eller uaktsomt har unnlatt å *søke å hindre* en overtredelse som der er nevnt.

2. Overtredelse som nevnt i *paragrafen her* er forseelse uansett straffens størrelse.

II

I lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. skal

§ 3 annet ledd lyde:

Den alminnelige kontroll med skip som nevnt i § 1 første ledd og de forhold som betinger deres sjødyktighet, og kontroll som nevnt i § 3 a, hører under særskilt direktorat, Sjøfartsdirektoratet, som står under vedkommende departementet. *I den utstrekning Kongen bestemmer, gjelder dette også de skip og innretninger som er nevnt i § 1 tredje ledd.*

III

I lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister skal

§ 7 lyde:

§ 7. Arbeidstid og hviletid.

Lov 3 juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip gjelder for skip i dette register med unntak av §§ 3, 5, 16 fjerde til åttende ledd og 17.

Den alminnelige arbeidstiden om bord skal ikke overstige 8 timer i døgnet og 40 timer i uken.

Den gjennomsnittlige totale arbeidstid skal i løpet av en periode på høyst 1 år ikke overstige 56 timer i uken. Arbeidstid utover alminnelig arbeidstid skal godtgjøres *som fastsatt i tariffavtale* mellom partene.

Bestemmelsene i *paragrafen her* med unntak av lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og *hviletiden* på skip § 12 kan fravikes i tariffavtale dersom fraviket er godkjent av departementet.

Ot.prp. nr. 51

44

Om lov om endringer i lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip m.m. (EØS-tilpasning)

IV

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

