

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§	Høringsinstans	Merknader	Direktoratets kommentarer
		Forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy	
Generelt	Pelagisk Forening	Pelagisk Forening vil peika på at fiskeri skil seg frå annan verksemd på båt, fordi det er vanskeleg å planlegga når fartøya finn fisk. Regelverket må ta omsyn til dette. Det blir òg stilt spørsmål ved om det er naudsynt med endringane?	Norge har igjennom å ratifisere ILOs konvensjon nr. 188 og som trer i kraft 16. november 2017, forpliktet seg til å gjennomføre endringer i norsk rett som kreves.
§3	Bømmelfisk AS v/ Håkon Matre Straumbas	Det er ikke mulig å overholde bestemmelser om krav til føring av arbeids- og hviletid. Med et mannskap på 7, kreves det en sekretær for å kunne oppfylle kravet om registrering av arbeids- og hviletid.	<p>Det er krav om at arbeids- og hviletid skal dokumenteres. Kravet er ikke nytt. Det er valgfritt hvordan arbeids- og hviletiden blir dokumentert. Skipsføreren skal sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes, og etter gjeldende regelverk kan rederiet selv bestemme hvordan arbeids- og hviletiden registreres. Sjøfartsdirektoratet vil konsultere næringen slik at vi sammen kan komme fram til en god og hensiktsmessig måte å dokumentere arbeids- og hviletid på.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet velger å videreføre bestemmelsen om tilsyn i opphevet forskrift, slik at det ikke skal være tvil om at rettstilstanden på området er uendret. Bestemmelsen er som følger: «Sjøfartsdirektoratet eller andre som er bemyndiget kan til enhver tid føre tilsyn om bord, eller kreve fremlagt opplysninger for kontroll av at forskriftens bestemmelser følges.»</p>

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

<p>3</p>	<p>Fiskebåt</p>	<p>Fiskebåt reagerer på at "Dokumentasjon på arbeids- og hviletiden skal oppbevares om bord" presenteres som en presisering. Gjeldende forskrift inneholder en generell plikt å gi "opplysninger" når kontrollmyndigheten krever det.</p> <p>Et vesentlig spørsmål er hvor omfattende dokumentasjonskravet blir. Dette fremstår uklart, noe som igjen legger til rette for ulik praktisering. Fiskebåt mener at dokumentasjonskravet må utformes så enkelt at både fartøy med og uten faste skiftordninger kan overholde kravene, og uten å pålegges en stor arbeidsbyrde.</p> <p>Etter vårt syn må det være tilstrekkelig at det innføres en plikt for skipper/rederi til å loggføre perioder hvor hviletidsbestemmelsene er brutt. Så får fraværet av nedtegnelser tjene som en dokumentasjon på at hviletiden er respektert. Den praktiske gjennomføringen skjer ved at de ansatte orienteres om hviletidsbestemmelse og gis et medansvar i forhold til å gi beskjed når de arbeider utover disse. Alternativt at rederiet kan vise til en vaktplan i tråd med tariffavtalens arbeids- og hviletidsbestemmelser som viser at hviletidsbestemmelsene ved normal drift vil bli overholdes.</p>	<p>Når det gjelder kravet om å dokumentere arbeids- og hviletid, se Sjøfartsdirektoratets kommentar til merknaden fra Bømmelfisk AS.</p> <p>Direktoratet kan ikke å legitimere brudd på hviletiden ved å innføre en plikt om å loggføre perioder hvor hviletidsbestemmelsene er brutt, i stedet for å kreve at arbeids- og hviletid registreres på fast basis.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet vil konsultere næringen slik at vi sammen kan komme fram til en god og hensiktsmessig måte å dokumentere arbeids- og hviletid på.</p>
----------	------------------------	---	--

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 3	Norges Fiskarlag	<p>En sentral endring vil være at det skal foreligge dokumentasjon på arbeids og hviletiden om bord. Med andre ord må ansvarlig om bord føre en slik oversikt, og kunne legge dette frem ved kontroll. Et vesentlig spørsmål vil være hvor omfattende dokumentasjonskravet blir. Dette fremkommer ikke tydelig i høringen. Norges Fiskarlag er imidlertid tydelig på at dokumentasjonskravet må utformes så lite omfattende at alle fartøy, uavhengig av driftstilpasning, på en enkel måte kan etterleve kravene. Det må ikke bli slik at det skal føres løpende timelister for hver enkelt om bord. En må ta utgangspunkt i de skiftplanene som er etablert, og heller registrerer avvik av betydning fra disse. I den norske fiskeflåten er det en rekke ulike driftstilpasninger. Noen driftsformer har løpende kontinuitet, mens andre driftsformer har intensive fiskeperioder etterfulgt av lengre friperioder. Dette er helt nødvendig for å utvikle et effektivt fiskeri, og opprettholde en differensiert flåte. Dette må det være åpning for også videre. Her er det avgjørende viktig at myndigheter og næring sammen utarbeider retningslinjer som er mulig å etterleve. Norges Fiskarlag mener dette må følges opp gjennom et eget møte som avklarer detaljene etter høringen er avsluttet. Norges Fiskarlag bidrar gjerne inn i et slikt arbeid.</p>	<p>Når det gjelder kravet om å dokumentere arbeids- og hviletid, se Sjøfartsdirektoratets kommentar til merknadene fra Bømmelfisk AS og fiskebåt ovenfor</p> <p>Sjøfartsdirektoratet vil konsultere næringen slik at vi sammen kan komme fram til en god og hensiktsmessig måte å dokumentere arbeids- og hviletid på.</p>
-----	------------------	---	--

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 5	DNV GL	<p>1. Her heter det at «Ved nattarbeid skal de som har sitt arbeid om bord, tilbys egnet helseundersøkelse.» For oss er det uklart hvem denne reglen gjelder for; bare de som gjør nattarbeid eller [alle] de som har sitt arbeid om bord når nattarbeid gjøres. Dette anbefales klargjort.</p> <p>2. I neste ledd heter det at «helseundersøkelsen skal utføres før vedkommende begynner å utføre nattarbeid og deretter med regelmessige mellomrom. Lege skal avgjøre hyppighet og innhold med bakgrunn av helsetilstanden til den som har sitt arbeid om bord.» Vi ser klare utfordringer i forhold til verifikasjon av dette om bord. Krav til dokumentasjon må finnes både for å dokumentere selve helseundersøkelsen og legens vedtak om hyppighet. Med standard toårige helseerklæringer så vil det også kunne være relativt store helseforandringer etter vedvarende nattarbeid. Vi vil foreslå at hyppighet for slike legeundersøkelser klargjøres av medisinsk ekspertise.</p>	<p>Til nr. 1: Forskriftsteksten endres slik at det blir klarere at bestemmelsen bare gjelder for nattarbeiderne.</p> <p>Til nr. 2: Innspillet tas ikke til følge. Formålet med forskriftsforslaget er å gjennomføre ILO 188 samtidig som gjeldende rett skal videreføres. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid ta med seg innspillet fra DNV GL for videre vurdering.</p>
§ 6	Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat	<p>Til forslag om forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy § 6 mener vi det bør stå at det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes etter mønster fra SSL § 24 siste ledd.</p>	<p>Innspillet tas ikke til følge fordi dette går lenger enn gjeldende rett og kravene i ILO 188, og dermed utover formålet med høringen. Videre har ikke næringen fått anledning til å uttale seg om en slik ordning er ønskelig og hvordan ordningen vil fungere i praksis.</p> <p>Regelen i gjeldende forskrift § 6 siste punktum videreføres imidlertid, slik at Sjøfartsdirektoratet kan fastsette særlige vilkår for unntak.</p>
		<p>Endringer i forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip</p>	

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 9	Pelagisk Forening	Pelagisk Forening er usamd i at det ikkje lengre skal vera mogeleg for ungdom på 14 år arbeida på fiskefartøy og meiner det bør vera heimel for unntak for personar ned til 14 år. Aktuelle situasjonar kan vera dersom vedkomande er svært skulelei og/eller svært interessert i fiskeri.	Endringene som kreves ifbm. gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett, justerer den nedre aldersgrensen for å kunne ta arbeid til 15 år, dvs. være ansatt eller engasjert som fisker om bord i et fiskefartøy. Det følger av forskrift 2002/423 kapittel 5 at barn som har fylt 14 år, som ledd i skolegang eller praktisk yrkesopplæring, kan utplasseres til praktisk arbeid om på fiske- og fangstfartøy.
§ 9	Bømmelfisk AS v/Håkon Matre Straumbas	I familiebedrifter er det vanlig at ungdom i skoleferier er med på sjøen for å fiske. Bømmelfisk mener at regelverket muligens kan stenge for denne praksisen som er viktig for rekrutteringen til yrket som fisker.	Se Sjøfartsdirektoratets kommentar til merknaden fra Pelagisk forening ovenfor.
§ 9	Havfiskeflåtens organisasjon (Fiskebåt)	Fiskebåt er opptatt av arbeidstidsreglene for lærlinger under fagbrevutdanning. Det vises til at gjeldende forskrift bygger på at ungdom under 18 år kun skal jobbe åtte timer per dag, men at både konvensjonen og forskriften åpner for unntak når det er nødvendig for å gi en effektiv opplæring og det er helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 9 åttende ledd. Lærlinger under fagbrevutdanning på fartøy som følger tariffavtalen mellom Fiskebåt og Norsk Sjømannsforbund har en normalarbeidstid på 12 timer per døgn når båten til havs. Fiskebåt mener at det bør gis en generell dispensasjon fra overnevnte regler for ungdom under 18 år som er under slik fagbrevutdanning. Dette er nødvendig for at lærlingene skal kunne gis en effektiv og reell opplæring.	Når det gjelder lærlingeordningen følger det allerede av gjeldende rett, jf. forskrift 2002/423 § 4 første ledd andre punktum at godkjente lærlingkontrakter trumfer bestemmelsene om forbud mot nattarbeid. Når nattarbeid blir utført eller inngår i arbeidsmønsteret til lærlinger som er på godkjent lærlingkontrakt, følger det av gjeldende rett at handlingsrommet som ILO 188 artikkel 9 nr. 6 a og b åpner for, er gjennomført i norsk rett, jf. forskrift 2002/423 § 4 første ledd, andre punktum. Tilsvarende vil også gjelde for arbeidstidsbestemmelsene som følger av forskrift 2002/423 § 9 femte ledd bokstav a og b, jf. sjettede ledd som endret i forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett. Dette betyr at godkjente lærlingkontrakter står på egne ben og trumfer begrensningene som ellers følger av § 9.

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 9	Norges Fiskarlag	<p>Norges Fiskarlag mener Sjøfartsdirektoratet må vurdere nærmere hvordan skoleungdommer som ønsker å ta arbeid om bord for kortere perioder (ferier), med godt tilrettelagte rammer, fremdeles kan få lov til det.</p> <p>Videre mener Norges Fiskarlag at Sjøfartsdirektoratet nærmere må se på hvordan bestemmelsene om arbeidstid for lærlinger slår ut. En må sikre at lærlinger kan delta innenfor normalarbeidstiden som gjelder ombord.</p>	<p>Når det gjelder minstealder for arbeid om bord i fiskefartøy, er denne 15 år – se Sjøfartsdirektoratets kommentarer til merknadene fra Pelagisk Forening.</p> <p>Når det gjelder arbeidstidsordningene for lærlinger, vises det til kommentarene gitt til Fiskebåts tilsvarende merknader til § 9.</p>
		Endringer i forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger	
Generelt	Pelagisk Forening	Pelagisk Forening er samde i krav om helseerklæring.	Innspillet tas til etterretning.
§ 2	Norges Fiskarlag	I høringsbrevet drøftes virkeområdet for kravet om helseerklæringer. I utgangspunktet gjelder kravet for fartøy med største lengde 24 meter (L) eller mer, eller fiskefartøy som vanligvis er over tre dager til sjøs. Norges Fiskarlag ønsker at Sjøfartsdirektoratet definerer tydelig hva som menes med «vanligvis over tre dager til sjøs».	I høringsbrevet på side 10, fremgår det at unntakene i § 2 annet ledd gjelder for fiskefartøy som «normalt ikke er sammenhengende ute i sjøen i mer enn tre dager». Dette er en videreføring av gjeldende forvaltningspraksis, og innebærer at unntaket gjelder for fartøy med et driftsmønster som tilsier at det normalt ikke er sammenhengende ute i sjøen i mer enn tre dager. Hvis fartøyet likevel unntaksvis skulle bli værende på sjøen i mer enn tre dager, vil ikke kravet om helseerklæring slå inn fordi dette ikke vil være normalt driftsmønster for fartøyet.
§ 12	Pelagisk Forening	Pelagisk Forening er samde i at det er tilstrekkeleg at sjømannslegen har plikt til å varsle reiarlaget, og ikkje lengre plikt å varsle skipperen, ved vedtak om mellombels udyktigheit.	Innspillet tas til etterretning.
§ 13	NHO Sjøfart	Det spørres hvorfor rederisiden ikke er representert i Fagnemnda for helsesaker. Burde kanskje rederiet vært representert i Fagnemnda for helsesaker?	Fagnemndas sammensetning er ikke et vurderingstema i den foreliggende høringen. Innspillet tas med videre, og vil bli vurdert i forbindelse med en helhetlig revisjon av forskriften.

		Endringer i forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften)	
Generelt	Fiskebåt	<p>Fiskebåt mener at det burde være unødvendig med en egen bemanningsoppgave, men konstaterer at kravet vil bli innført. For å gjøre prosessen enklest mulig vil det videre være en fordel om næringen kan få tilgang på noen ferdigutfylte maler som viser hvilken sikkerhetsbemanning som vil være tilstrekkelig for noen representative fartøygrupper.</p> <p>Fiskebåt er enig i at det må innføres en overgangsbestemmelse slik at rederiene får rimelig tid til å tilpasse seg til kravet. Fiskebåt har ingen merknader til de foreslåtte datoene, men tar forbehold om at det kan bli aktuelt å be om utsatt frist dersom det senere skulle vise seg å være nødvendig. Videre bemerker vi at det fremstår noe uklart om fristen er knyttet til søknadstidspunktet eller tidspunktet for endelig godkjenning av oppgaven. Fiskebåt ber om at det presiseres at søknad må være innsendt innen nevnte datoer.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet kommer til å utarbeide en veiledning om krav til bemanningsoppgave på fiskefartøy.</p> <p>Innspillet om å klargjøre fristene for krav til bemanningsoppgave tas til følge. Forskriftsteksten endres til å sette frister for når forslag til sikkerhetsbemanning skal være sendt inn til Sjøfartsdirektoratet. Overgangsreglene for fiskefartøy vil bli som følger: Fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 16. november 2017 eller senere, skal sende forslag til sikkerhetsbemanning inn til Sjøfartsdirektoratet innen 1. juli 2018. Fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 16. november 2017, skal sende forslag til sikkerhetsbemanning inn til Sjøfartsdirektoratet innen fartøyets første sertifikatfornyelse etter 1. juli 2018 og senest innen 1. januar 2020.</p>

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

<p>Generelt</p>	<p>Norges Fiskarlag</p>	<p>I utgangspunktet mener Norges Fiskarlag at kravet om bemanningsoppgave burde vært ivare tatt i sammenheng med kravet om sikkerhetsstyringssystem. Å innføre krav om særskilte bemanningsoppgaver vil påføre næringen økte administrative kostander.</p> <p>Sikkerhetsbemanningen skal foreslås og begrunnes av rederiene basert på flere kriterier. I høringen gis det ikke ytterligere beskrivelse av dette. I forhold til manglende informasjon om de ulike kriteriene, fremsetter Norges Fiskarlag krav om at Sjøfartsdirektoratet utarbeider en enkel veileder, helst med konkrete eksempler, som i klartekst forteller hvordan en slik søknad skal utformes. En slik veileder må være tilgjengelig for næringen i god tid før kravet om bemanningsoppgaver skal være gjennomført. Gjennomføringen bør ligge en del frem i tid, da flåten nå arbeider iherdig, og har fokus på å etablere sikkerhetsstyringssystemer iht. de nye kravene om dette.</p>	<p>Det er nødvendig for gjennomføringen av ILO 188 artikkel 14 at Sjøfartsdirektoratet («the competent authority») fastsetter sikkerhetsbemanningen. Direktoratet kan ikke overlate til rederiet å fastsette sikkerhetsbemanningen, og direktoratet fastholder at det må innføres krav til bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer for å oppfylle konvensjonens krav.</p> <p>I høringsbrevet på side 14, står det blant annet følgende: «ILO 188 artikkel 13 stiller krav til at fiskefartøy skal være tilstrekkelig og sikkert bemannet for sikker navigasjon og drift av fartøyet, mens ILO 188 artikkel 14 stiller krav til bemanningsoppgave for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Som en følge av dette kravet er det nødvendig å gjøre endringer i bemanningsforskriften 2009. Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer tas inn i forskriftens virkeområde, fordi det bare er fartøy på denne størrelsen som er omfattet av kravet til bemanningsoppgave i ILO 188 artikkel 14 nr. 1. Dette innebærer altså at bemanningsforskriftens krav om innsendelse av forslag til sikkerhetsbemanning skal gjelde for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, og i § 8 er det listet opp hva det innsendte forslaget til sikkerhetsbemanning skal være basert på.</p> <p>Se for øvrig Sjøfartsdirektoratets kommentarer til Fiskebåts merknader om veiledning og overgangsregler.</p>
<p>Generelt</p>	<p>Pelagisk Forening</p>	<p>Pelagisk Forening har ikkje innvendingar til at det blir krav om bemanningsoppgåva, for fartøy over 24 m. Dette med føresetnad om at dette ikkje fører til auka krav til bemanning. Det er òg viktig at kravet ikkje medfører auka rapporteringsplikt eller gebyr. Me er samde i at det bør vera ei overgangsordning, og meiner at overgangsordninga bør vera minst eit år.</p>	<p>Krav til bemanningen endres ikke som en følge av kravet om bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Rapporteringsplikt og gebyrer forblir uendret.</p> <p>Se Sjøfartsdirektoratets kommentarer til Fiskebåts merknader om overgangsregler.</p>

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

Generelt	Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat	<p>Det står i høringsbrevet at Sjøfartsdirektoratet foreslår at det fastsettes overgangsbestemmelser som tidfester når kravet om bemanningsoppgave vil gjelde fra. Hva menes med dette?</p> <p>For øvrig ble et forslag om krav til bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sendt på høring i 2010. Dette forskriftsforslaget om endringer i bemanningsforskriften 2009 ble imidlertid ikke fastsatt. I forskriftsforslaget ble det lagt til grunn at kravet om bemanningsoppgave som sådan ikke ville utløse økte krav til bemanningens størrelse eller kvalifikasjonene til dem som har sitt arbeid om bord. Vi mener dette er en uheldig formulering som kan tolkes som at fiskefartøy ikke trenger å revidere bemanningen.</p>	<p>Se Sjøfartsdirektoratets kommentarer til Fiskebåts merknader om overgangsregler.</p> <p>Krav til bemanningen endres ikke som en følge av kravet om bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.</p>
§ 1	Fiskeridirektoratet	<p>Det er i § 1 forslått at forskriftene nå også skal gjelde for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, med mindre annet fremgår av den enkelte bestemmelse. Forskriftene gjelder fra før norsk passasjerskip uansett størrelse og lasteskip med bruttotonnasje på 50 og derover. Det kan fremstå som uklart om kravet til nasjonalitet også gjelder lasteskip og også skal gjelde for fiskefiskefartøy.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning. Forskriftsteksten endres slik at det klart fremkommer at den bare gjelder for norske fartøy.</p>
§ 2	Fiskeridirektoratet	<p>Fiskeridirektoratet foreslår at definisjonen av fiskefartøy i § 2 bokstav c endres slik at den blir mer i samsvar med det som er fastsatt i deltakerloven.</p>	<p>Innspillet tas ikke til følge. Definisjonen av fiskefartøy er tilpasset Sjøfartsdirektoratets regelverk.</p>

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 8	NHO Sjøfart	<p>Alarminstruks er ikke nevnt i dagens § 8. Skjema KS-0308, Søknad om sikkerhetsbemanning på norske skip, der er det angitt at alarmplan skal sendes inn for passasjerfartøy med pax større enn 300. Det er ikke foreslått endring av skjemaet. Alle fartøyer har alarminstruks, hva er det nå som er oppstått for at alle fartøy skal sende inn usansett passasjertall.</p>	<p>Kravet om innsendelse av alarminstruks i forbindelse med forslag til sikkerhetsbemanning, ble foreslått i Sjøfartsdirektoratets høring og endringer i bemanningsforskriften i 2010. Sjøfartsdirektoratet har vurdert dette kravet på nytt i etterkant av den foreliggende høringen, og herunder sett nærmere på begrunnelsen for forslaget om å utvide innsendelsen av alarminstruks til å gjelde alle fartøy. I lys av at formålet med den foreliggende høringen er å gjennomføre ILO 188 og videreføre gjeldende rett, har direktoratet kommet til at forslaget om krav til innsendelse av alarminstruks for alle fartøy ikke opprettholdes.</p>
§ 14	Fiskebåt	<p>Fiskebåt mener at kravet om mannskapsliste bør være uproblematisk å etterkomme, men understreker at rederiene må stå fritt til å bestemme hvordan kravet skal gjennomføres. For å unngå dobbelrapportering må det for eksempel være tilstrekkelig at den utpekte personen utstyres med passord til SafeSeaNet i stedet for at listene oversendes i egen forsendelse, i tilfeller hvor skipet har foretatt slik rapportering.</p> <p>Forskriftsutkastet legger opp til at Sjøfartsdirektoratet, anerkjent klasseselskap og "godkjent foretak" kan kreve kopi av listen. Hvilke foretak som kan godkjennes sier ikke forskriften noe om. Fiskebåt legger til grunn at innsyn begrenses til kontroller som utføres med hjemmel i skipssikkerhetsloven og bemanningsforskriften, og at listene ikke kan videreføres til utenforstående, ei heller andre offentlige instanser.</p>	<p>Det vil være tilstrekkelig at mannskapslisten er elektronisk tilgjengelig på skipet og i rederiet, og at den gjøres elektronisk tilgjengelig for Sjøfartsdirektoratet eller andre som er bemyndiget når den etterspørres. For øvrig vil Sjøfartsdirektoratet informere om IMOs mal for mannskapsliste i rundskrevet til forskriftsendringene. Denne malen er ment å være en veiledning, og er altså ikke bindende.</p> <p>«Godkjente foretak» har periodiske tilsyn med fiske- og fangstfartøy mellom 8 og 15 meter største lengde. Godkjente foretak er private aktører som har fått en offisiell godkjenning av Sjøfartsdirektoratet til å utføre tilsyn på fiskefartøy under 15 meter. Det kan være verksteder, konsulentfirmaer eller andre som har fått en slik godkjenning. Sjøfartsdirektoratets hensikt er å gjøre det klart hvem som kan kreve å få utlevert kopi av mannskapslisten. Ettersom begrepet «godkjent foretak» tydeligvis ikke er gjengs i hele fiskerieringen, endres formuleringen i forskriften § 14 fjerde ledd som følger: «Sjøfartsdirektoratet, eller andre som er bemyndiget, kan kreve å få utlevert kopi av mannskapslisten.» Dette vil altså omfatte Sjøfartsdirektoratet, anerkjente klasseselskaper og godkjente foretak.</p>

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 14	Fiskeridirektoratet	<p>Fiskeridirektoratet støtter forslaget om at det innføres krav om at det skal føres mannskapsliste som viser hvem som til enhver tid har sitt arbeid ombord, uansett størrelse på fartøyet det gjelder. På bakgrunn av de nevnte deltakerloven og havressurslova legger Fiskeridirektoratet til grunn at også Fiskeridirektoratet, etter at de nye bestemmelsene i bemanningsforskriften er vedtatt, kan be om å få utlevert kopi av mannskapslister som allerede er laget i medhold av sjøfartsmyndighetenes regler.</p>	<p>Innspillet tas ikke til følge.</p> <p>Bemanningsforskriftens krav til mannskapsliste fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Formålet med kravet til mannskapsliste er at det skal være tilgjengelig informasjon i land om identiteten til dem som er om bord, for eksempel i forbindelse med havari. Fiskeridirektoratet oppgir at deres bruk av informasjonen i mannskapslisten vil gå lenger enn dette formålet.</p>
§ 14	Norges Fiskarlag	<p>Norges Fiskarlag mener at krav om mannskapsliste er et uproblematisk og nødvendig tiltak, men understreker at Sjøfartsdirektoratet må bidra til å finne enkle og kostnadseffektive metoder for å gjennomføre kravet i praksis. Men hovedprinsippet må være at det er opp til rederiene selv å finne hensiktsmessige løsninger.</p> <p>Norges Fiskarlag ønsker at Sjøfartsdirektoratet tydeliggjør i hvilke tilfeller at de nevnte instansene skal kunne kreve innsyn i disse listene. Norges Fiskarlag mener at denne åpning bare må relateres til særlig påkrevde situasjoner.</p>	<p>Se Sjøfartsdirektoratets kommentarer til Fiskebåts merknader til § 14 hva angår mulig former for mannskapsliste.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet og andre som er bemyndiget, har hjemmel til å kreve innsyn i alle dokumenter som er relevante for tilsyn etter skipssikkerhetsloven med forskrifter, jf. skipssikkerhetsloven § 45. Det må være påregnelig at mannskapslister blir etterspurt både i forbindelse med periodiske og uanmeldte tilsyn.</p>
		<p>Endringer i forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste</p>	
Generelt	NHO Sjøfart	<p>Ingen merknader til forslaget.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>
		<p>Endringer i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip</p>	

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

Generelt	Pelagisk Forening	Har ikkje merknadar til forslaget. Generelt bør det vera myndigheitene si oppgåve å føra tilsyn med at arbeidsformidlingsverksemdar følgjande regelverk.	Innspillet tas til etterretning.
Generelt	NHO Sjøfart	Ingen merknader til forslaget.	Innspillet tas til etterretning.
		Endringer i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover	
Generelt			
		Endringer i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)	
Generelt	Fiskebåt	Det er positivt at det legges opp til en samkjøring av fartssertifikatet for fiske- og fangstfartøy og ILO- sertifikatet.	Innspillet tas til etterretning.
Generelt	Norges Fiskarlag	Norges Fiskarlag er fornøyd med at Sjøfartsdirektoratet legger opp til at ILO 188 sertifikatet skal ha samme varighet som fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy når varigheten til dette sertifikatet endres fra fire til fem år.	Innspillet tas til etterretning.
Generelt	Pelagisk	Når det blir sertifikatplikt, er det positivt at varigheita til fartssertifikat blir auka til fem år. Elles meiner Pelagisk Forening at endringane ikkje må føra til fleire eller høgare gebyr.	Sertifikatet som kreves etter sertifikatforskriften § 14 fjerde ledd vil ikke utløse nye gebyr, men vil være omfattet av det årlige tilsynsgebyret som gjelder for fiskefartøy.

Formatert: Norsk (nynorsk)

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

<p>§ 14</p>	<p>Fiskebåt</p>	<p>Fiskebåt er enig i at det blir tungvint å knytte kravet om ILO 188 dokument til et skjønnsmessig parameter som hvor lenge fartøyet vanligvis er ute.</p> <p>Det er likevel viktig at de norske kravene ikke blir strengere enn det som er nødvendig etter konvensjonen.</p> <p>Det bør derfor inntas en unntaksregel om at fartøy som mener at de har et driftsmønster hvor de vanligvis er ute i mindre enn tre dager, kan innvilges unntak etter konkret søknad.</p> <p>Fiskebåt mener det er uheldig at det innføres en ny sertifiseringsordning. Kontrollbehovet burde kunne ivaretas ved ordinære kontroller. Dersom det er tvingende nødvendig å gjennomføre ordningen forventer vi at inspeksjonen holdes på et overordnet og forholdsvis enkelt nivå.</p>	<p>Det er fiskebåtredereier som selv velger de fartsområdene fiskefartøy skal bygges og utrustes for.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har lagt til grunn at valg av fartsområde også vil speile driftsmønsteret. Det kan derfor ikke være uvanlig at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer sertifisert for Havfiske I, vil være ute til sjøs i mer enn tre dager i strekk. Det samme gjelder for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, sertifisert for Bankfiske I eller større fartsområder.</p> <p>Varigheten av sertifikatet som kreves ILO 188 artikkel 41 er på fem år. Fiskefartøy fisker der hvor kvotene befinner seg og i det eller de fartsområdene som fartøyet er sertifisert for. Det er innlysende at innenfor et tidsspenn på fem år kan driftsmønsteret derfor endre seg. Gitt premisset at det er rederiene som selv velger fartsområde, videre med hensynene til forutsigbarhet og effektivitet, både for næringen og det offentlige, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at det ikke er behov for en dispensasjonsbestemmelse, slik som Fiskebåt antyder.</p> <p>Hvis et fiskebåtrederi ønsker å endre fartsområdet som et fiskefartøy skal være sertifisert for, kan dette gjøres uten ekstra kostnader i forbindelse med de regelmessige kontrollene som vedkommende fiskefartøy skal ha.</p> <p>Norge er forpliktet til å innføre et system som viser samsvar med kravene i ILO 188 artikkel 41.</p> <p>Kontrollene vil følge Sjøfartsdirektoratets nye strategi om risikobaserte kontroller. Dvs. kontrollfokus vil bli rettet mot områder med høy forventet risiko se https://www.sjofartsdir.no/sjofart/ulykker-og-sikkerhet/sikkerhetsutredninger-og-rapporter/fokus-pa-risiko-2018/</p>
-------------	------------------------	--	---

Høringsmatrise – gjennomføring av ILO 188 – sak 2017/61808

§ 14	Norges Fiskarlag	<p>Fiskarlaget foreslår at ILO 188 dokumentet bare kreves av fartøy som er større enn 24 meter (L). Evt. at kravet skal gjelde for alle fiskefartøy større enn 15 meter (L) med et definert fartsområde (for eksempel Havfiske I eller større).</p> <p>Fiskarlaget mener man ikke trenger et eget sertifikat for å vise at samsvar med ILO 188, så lenge reglene uansett må etterleves. Det vil kun bidra til økte kostander og mer administrasjon for rederiene.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet viser til kommentarene gitt til Fiskebåts merknader til § 14 i sertifikatforskriften.</p> <p>Sertifiseringen som kreves etter sertifikatforskriften § 14, vil ikke utløse nye gebyrer.</p>
-------------	-------------------------	---	--