

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: Korr-2 RSR 11-2017

Dato: 23. januar 2018

Saksnr.: 2017/61808-avi

Opphever: Forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

Referanse til:

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt bestemmelser som gjennomfører i norsk rett Den internasjonale arbeidskonferanse ILO 188 Konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren (ILO 188) vedtatt på konferansens 96. sesjon, Genève, den 14. juni 2007.

Gjennomføringen av ILO 188 skjer dels ved å

- a) konstatere at gjeldende rett harmonerer med kravene som følger av ILO 188,
- b) fastsette en omarbeidet og ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy som opphever forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy og
- c) fastsette endringer i følgende andre forskrifter:
 - Forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip
 - Forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger
 - Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip
 - Forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste
 - Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip
 - Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger
 - Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover

I forbindelse med publiseringen i Lovdata, ble det gjort mindre korreksjoner i forskrift om endring av forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip og endring av andre forskrifter. Korreksjonene ble gjort for å få klarere fram hvordan de materielle bestemmelsene skulle konsolideres inn i forskriftene som skulle endres.

Korreksjonene ble tatt inn i revidert manus til forskriften nevnt ovenfor og fastsatt ved korrigeret rundskriv 11-2017 datert 27. november 2017.

Det er behov for en ytterligere endring i manuset nevnt ovenfor.

Sammenlignet med endringsforskriften nevnt ovenfor og som ble fastsatt 10. november 2017, er følgende endringer fastsatt ved det korrigerete rundskrivet RSR 11-2017:

Under romertall II.
Tittel på § 15 er føyd til.

Under romertall III:
§ 1 første ledd skal lyde:

Under romertall VI:
§ 14 annet ledd første *kolon* skal lyde.

Under romertall VII:
§ 11-10 *første ledd* nåværende nr. 3 blir ny nr. 4
§ 11-10 annet ledd, *ny* nr. 3 skal lyde

ILO 188 skal sikre at de som har sitt arbeid på fiskefartøy får bedre arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til sjøs, og at syke og skadde fiskere får behandling i land. ILO 188 inneholder også regler om tilstrekkelig hvile, vern gjennom skriftlige arbeidsavtaler og tilsvarende trygdebeskyttelse som andre arbeidstakere. Konvensjonen trer i kraft 16. november 2017, fordi et tilstrekkelig antall stater har ratifisert ILO 188.¹

Høringen

Utkast til ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy og forslag til endringsforskrift som endrer de syv forskriftene vist til ovenfor, ble sendt på høring 27. juli 2017, med frist til 15. oktober 2017 for å komme med merknader. Åtte instanser valgte å besvare høringen. Syv av disse hadde merknader til endringsforslagene. Matrisen med oversikt over høringssvarene og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse, er tatt inn som vedlegg til rundskrivet her.

I det følgende drøfter Sjøfartsdirektoratet endringene i norsk rett som følger av gjennomføringen av ILO 188.

Krav om bemanning og bemanningsoppgave

Etter ILO 188 artikkel 13 bokstav a skal den kompetente myndigheten (Sjøfartsdirektoratet) kreve at fiskefartøy er tilstrekkelig og sikkert bemannet for sikker navigasjon og drift av fartøyet, og etter ILO 188 artikkel 14 nr. 1 skal det fastsettes en minimumsbemanning som skal ivareta sikkerheten om bord på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

Rederier som har fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, skal sende forslag om sikkerhetsbemanning til Sjøfartsdirektoratet, jf. bemanningsforskriften § 8². Hensikten er å ivareta skipets sikkerhet og sikkerheten til dem som har sitt arbeid om bord, samt hindre forurensing. Kvalifikasjoner og sertifikater som kreves for personer som har sitt arbeid om bord, følger blant annet av kvalifikasjonsforskriften.³ Kravet om bemanningsoppgave vil gjøre eventuelle brudd på kvalifikasjonskravene, hviletidsreglene⁴ eller vaktholdsforskriften⁵ tydeligere.

I bemanningsforskriften ny § 15 har Sjøfartsdirektoratet fastsatt overgangsbestemmelser som tidfester når kravet om bemanningsoppgave for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer vil gjelde fra.

¹ Angola, Argentina, Bosnia og Herzegovina, Estland, Frankrike, Kongo, Litauen, Marokko, Norge og Sør-Afrika

² Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip

³ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

⁴ Forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy

⁵ Forskrift 30. juni 1987 nr. 580 om vakthold for dekkavdelingen og maskinavdelingen på norske fiske- og fangstfartøy

Krav om mannskapsliste

Etter ILO 188 artikkel 15 skal hvert fiskefartøy ha en liste over mannskapet om bord. Denne informasjonen skal før eller umiddelbart etter avgang gis eller sendes til utpekt landbasert person eller personer. Det er rederiet som skal utpeke disse. 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.

Krav om minstealder for arbeid på fiskefartøy

Etter ILO 188 artikkel 9 er minstealder for å utføre arbeid på et fiskefartøy 16 år. Ratifisering av konvensjonen vil innebære at aldersgrensen må endres til 16 år for så vidt gjelder fiskefartøy. I Norge er det obligatorisk skolegang i 10 år. Normalt starter skolegangen det året et barn fyller seks år, jf. opplæringslova § 2-1. For ungdom som ikke har obligatorisk skolegang og deltar i yrkesrettet opplæring om bord, setter ILO 188 artikkel 9 en nedre aldersgrense på 15 år. Det følger videre av ILO 188 artikkel 9 at skolepliktig ungdom som har fylt 15 år, også kan utføre lett arbeid i skoleferier.

Krav om helseerklæring

Etter ILO 188 artikkel 10 skal i utgangspunktet alle fiskere ha en helseerklæring som viser at de er skikket til sine arbeidsoppgaver, men kravet kan begrenses til å gjelde fiskere som har sitt arbeid på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer eller fiskefartøy som normalt er over tre dager til sjøs. Sjøfartsdirektoratet har brukt dette handlingsrommet som ILO 188 åpner for, men ikke for fiskere under 18 år. Det innebærer at fiskere som ikke har fylt 18 år, uansett skal ha gyldig helseerklæring etter helseforskriften⁶.

Krav om dokument som viser samsvar med kravene i ILO 188 (sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy)

Etter ILO 188 artikkel 41 skal visse fiskefartøy som normalt er mer enn tre dager til sjøs, ha et dokument om bord som viser at arbeids- og levevilkårene på fartøyet samsvarer med konvensjonens krav på tidspunktet for utstedelsen av dokumentet.

Gyldighetsperioden for dette dokumentet kan sammenfalle med fartssertifikatet for fiskefartøyet, likevel slik at det ikke kan ha varighet utover fem år. I forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett har Sjøfartsdirektoratet fastsatt at varigheten av fartssertifikatet for fiskefartøy endres fra fire til fem år. Dette betyr at tilsyn som skal bekrefte at kravene som følger av ILO 188 er oppfylt, kan gjøres samtidig som førstegangs- og fornyelsestilsyn for fartssertifikatet for fiske- og fangstfartøy.

Merknader til ny forskrift og forskriftsendringene som er fastsatt ved rundskrivet her

Ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy

ILO 188 artikkel 14 om hviletid medfører at det er fastsatt endringer i gjeldende regelverk om krav til hviletid på fiskefartøy. Den nye forskriften om arbeids- og hviletid på fiskefartøy viderefører krav i nå opphevet forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy, samtidig som nye krav om hviletid i ILO 188 artikkel 14 er tatt inn i den nye forskriften om arbeids- og hviletid på fiskefartøy. Den nye forskriften innebærer også en omstrukturering og språklige presiseringer sammenlignet med dagjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

⁶ Forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger

Pliktbestemmelsene i opphevet forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy § 4, er ikke videreført i den nye forskriften. Begrunnelsen er at pliktbestemmelsene som gjelder for oppfyllelse av forskriftskravene, følger av skipssikkerhetsloven §§ 6, 8, 28 a, 29 og 30.

Ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy bruker begrepet «den som har sitt arbeid om bord» i stedet for «arbeidstaker». Dette gjøres som en følge av at både dagjeldende og ny forskrift, i tillegg til arbeidstakere, omfatter selvstendig næringsdrivende som ikke arbeider alene på eget fiskefartøy.

Til § 1 Virkeområde

Det presiseres at forskriften ikke gjelder for dem som bare foretar inspeksjoner om bord, i tråd med skipssikkerhetsloven, og etter mønster av blant annet forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger § 2 første ledd.

Til § 2 Definisjoner

Sammenlignet med opphevet forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy, er definisjonen av «fiskefartøy» i forskriftens § 2 bokstav b forenklet. Definisjonen av «fiskefartøy» omfatter, som tidligere, fartøy som ervervsmessig brukes til fiske, fangst eller høsting av levende ressurser i sjøen, og omfatter både fiske, fangst av sjøpattedyr mv. og høsting av for eksempel tang, tare og skjell.

Definisjonen av «nattarbeider» er ikke videreført fordi dette begrepet ikke blir brukt i den nye forskriften om arbeids- og hviletid på fiskefartøy. Innholdet i definisjonen av «nattarbeider» er i stedet innarbeidet i forskriftens § 4 annet ledd bokstav a. Begrepet «nattarbeid» er imidlertid videreført og tatt inn i § 2 første ledd bokstav d.

Begrepene «arbeidstid» og «hviletid» er også videreført fra den opphevede forskriften med noen redaksjonelle endringer.

Til § 3 Arbeids- og hviletid

Forskriftens § 3 viderefører i hovedsak opphevet forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy §§ 7 og 9, men med noen nye krav og presiseringer. Se mer om dette nedenfor.

Forskriftens § 3 første ledd viderefører opphevet forskrift § 7 første ledd.

Forskriftens § 3 annet ledd viderefører opphevet forskrift § 7 annet og tredje ledd. Det er videre presisert at det bare er hvileperioden på 10 timer som kan deles i to perioder.

Forskriftens § 3 tredje ledd viderefører kravet i opphevet forskrift § 7 fjerde ledd, men i tillegg er ILO 188 artikkel 14 nr. 4 siste punktum om krav til gjenoppretting av hviletid etter ekstraarbeid tatt inn i bestemmelsen.

I forskriftens § 3 fjerde ledd videreføres opphevet forskrift § 9 om fravik ved tariffavtaler. Vilkårene for unntak stammer fra direktiv 2003/88/EF artikkel 21, men det er gjort mindre endringer i bestemmelsens ordlyd i samsvar med Utenriksdepartementets oversettelse av direktivet til norsk. Begrepet «fritidsperioder» er derfor endret til «friperioder», og «sikring av kompensierende fritid» er endret til «innvilgelse av avspasering». Endringen av begrepsbruken endrer likevel ikke bestemmelsens meningsinnhold sammenlignet med opphevet forskrift. Videre er det tatt inn en presisering av at det ved fastsettelse av unntak i tariffavtale skal tas hensyn til helsen og sikkerheten til dem som har sitt arbeid om bord, herunder behovet for hvile, se skipssikkerhetsloven § 24 tredje ledd og ILO 188 artikkel 13 bokstav b. Det presiseres også at unntak i tariffavtale ikke må være i strid med ILO 188 eller direktiv 2003/88/EF. Til slutt i § 3

fjerde ledd er opphevet forskrift § 9 annet ledd videreført, det vil si at på fartøy som ikke er omfattet av tariffavtale, kan det inngås skriftlig avtale om å følge unntak fra arbeids- og hviletid som er gjennomført i tariffavtaler for tilsvarende mannskapsgrupper og fartøy.

Til § 4 Tilrettelegging av arbeidet

Forskriftens § 4 viderefører og presiserer opphevet forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy § 6, med unntak av henvisningen til opphevet forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

Opphevet forskrift § 6 siste punktum, om at det skal tas særlig hensyn til den fare for sikkerhet og helse som nattarbeidere og arbeidere som deltar i skiftarbeid, utsettes for, er omformulert. I forskriftens § 4 annet ledd er det klargjort at det skal tas særlig hensyn til at det kan være økt fare for sikkerheten og helsen til den som utfører en viss andel nattarbeid eller deltar i skiftarbeid. Som nevnt ovenfor under merknadene til forskriftens § 2, er innholdet i definisjonen av «nattarbeider» i opphevet forskrift § 3 bokstav e innarbeidet i forskriftens § 4 annet ledd bokstav a.

Til § 5 Spesielt om nattarbeid

Forskriftens § 5 viderefører opphevet forskrift § 8 med redaksjonelle endringer.

Til § 6 Tilsyn

Forskriftens § 6 er en videreføring av opphevet forskrift § 10.

Til § 7 Dispensasjoner

Forskriftens § 7 viderefører opphevet forskrift § 5 om fravik.

Det presiseres at rederiet må søke skriftlig om unntak. Videre må rederiet godtgjøre at kravet ikke er vesentlig og unntaket vurderes som helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig, eller at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften. Sjøfartsdirektoratet kan fastsette særlige vilkår for unntak etter bestemmelsen.

For fiskefartøy, uansett størrelse som er mer enn tre dager til sjøs, kan Sjøfartsdirektoratet bare i avgrensede og spesielle tilfeller gi midlertidige unntak fra hviletidsbestemmelsene, jf. ILO 188 artikkel 14 nr. 2, jf. samme artikkel nr. 1 bokstav b.

Sjøfartsdirektoratet kan etter konsultasjon med rederienes og fiskernes organisasjoner fastsette krav som erstatter kravene om hviletid som følger av ILO artikkel 14 nr. 1 bokstav b og 2, jf. ILO 188 artikkel 14 nr. 3. Imidlertid skal slike alternative krav i hovedsak være av tilsvarende art og ikke sette fiskernes sikkerhet eller helse i fare.

Til § 8 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 16. november 2017. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.

Endringer i forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip (forskrift 2002/423)

Forskrift 2002/423 gjennomfører blant annet direktiv 94/33/EF om vern av unge personer på arbeidsplassen og direktiv 2009/13/EU om ikraftsettelse av avtalen som er inngått mellom European Community Shipowners' Associations (ECSA) og det Europeiske transportarbeiderforbundet om konvensjonen om arbeidsforholdene til sjøfolk (MLC 2006).

Til § 1 Virkeområde

Strukturen i virkeområdebestemmelsen er endret, og bestemmelsen har nå to ledd mot tidligere tre. Første ledd er delt inn i bokstav a og b. Endringene er redaksjonelle og forenkler ordlyden uten at det materielle innholdet endres.

Det følger av første ledd bokstav a at forskriften gjelder når ungdom under 18 år har sitt arbeid på norske skip. Med arbeid på norske skip menes lønnet arbeid, arbeid mot annen godtgjørelse og arbeid som er ledd i yrkesrettet opplæring eller som ledd i lærlingkontrakter.

Første ledd bokstav b viderefører gjeldende rett slik den fulgte av forskrift 2002/423 § 1 annet ledd.

Begrunnelsen for å oppheve § 1 tredje ledd knytter seg til strukturen av det norske lov- og forskriftsverket. I likhet med lov- og forskriftsverket i de fleste land, har norsk lov- og forskriftsverk en fragmentarisk struktur. For å løse et juridisk spørsmål må man ofte trekke inn flere bestemmelser fra samme lov og forskrift eller fra forskjellige lover og forskrifter og andre rettskilder som retts- og forvaltningspraksis, forarbeider til lover med mer. Ved spesielt å henvise til noen utvalgte forskrifter i en virkeområdebestemmelse til en forskrift, kan det skapes et inntrykk av at det kun er disse forskriftene som har relevans for ungdom som arbeider eller blir utplassert om bord på norske skip. Ufullstendige henvisninger av dette slaget vil kunne føre til utilsiktede motsetningsslutninger sammenlignet med bestemmelser som ikke er nevnt. Sjøfartsdirektoratet legger derfor til grunn at brukere selv, uten henvisninger i en enkelt forskriftstekst, har tilstrekkelig kjennskap til innholdet i regelverket og kan finne fram til aktuelle bestemmelser.

Til § 2 Definisjoner

Definisjonsbestemmelsene i § 2 er opphevet. Hvem som er ungdom, dvs. personer under 18 år, følger av forskriftens § 1 første ledd. Det er videre presisert i § 1 annet ledd at med «arbeid» menes også arbeid som er ledd i lærlingkontrakter eller videregående opplæring.

Begrunnelsen for å oppheve § 2 bokstav b er at endret ordlyd i § 1 og ny bokstav b ikke gjør det nødvendig å videreføre definisjonen av «utplassering i arbeid på skip i innenriksfart [...]». Til § 3

Plikter
Pliktbestemmelsene i § 3 er opphevet med den begrunnelsen av pliktbestemmelsene følger av skipssikkerhetsloven §§ 6, 8, 28a, 29 og 30. Dobbeltreguleringer er verken ønskelig eller nødvendig og kan føre til utilsiktede konsekvenser.

Til § 4 Fravik

Det er fastsatt redaksjonelle endringer i § 4 første ledd for at henvisningene til andre paragrafer i forskriften skal bli korrekte.

Til § 9 Arbeidstid for ungdom

Gjennom Norges ratifikasjon av ILO 188 og denne konvensjonens ikrafttredelse 16. november 2017 kan ikke ungdom som er under 15 år, ha arbeid om bord i et fiskefartøy. Det er derfor fastsatt endringer i enkelte bestemmelser om minstealder og arbeidstid for ungdom som skal arbeide om bord i fiskefartøy, enten slikt arbeid er en del av og inngår i praktisk rettet yrkesopplæring eller lett arbeid som blir gjort i skoleferier.

ILO 188 artikkel 9 nr. 1 første punktum krever at den som tar arbeid som fisker om bord på et fiskefartøy, må være fylt 16 år. Denne bestemmelsen tilsvarer skipssikkerhetsloven § 18 første

ledd første punktum. Skipssikkerhetsloven § 18 første ledd annet punktum hjemler forskrifter som gir adgang til å fravike kravene etter § 18 første ledd.

ILO 188 artikkel 9 nr. 1 annet punktum åpner for en minstealder på 15 år for personer som ikke er underlagt pliktig skolegang, jf. opplæringslova⁷, og som følger en yrkesrettet opplæring innen fiske. ILO 188 artikkel 9 nr. 2 tillater at personer som er fylt 15 år og er underlagt pliktig skolegang etter den samme loven, i skoleferier kan utføre lett arbeid på fiskefartøy. Kompetent myndighet, dvs. Sjøfartsdirektoratet, skal fastsette vilkårene for den type arbeid som faller inn under begrepet «lett arbeid».

ILO 188 artikkel 9 etablerer følgelig en nedre grense på 15 år for ungdom som skal arbeide om bord på fiskefartøy. Denne nedre grensen på 15 år gjelder uavhengig av om en ungdom er i skolepliktig alder eller ikke. Det vanlige vil være at en norsk ungdom er skolepliktig til og med det året vedkommende fyller 16 år, dvs. når det 10. trinnet i grunnskolen er gjennomført, jf. opplæringslova § 2-1 fjerde ledd. Elever som er 15 år når grunnskolen er gjennomført og som følger en yrkesrettet opplæring, kan utføre arbeid om bord på et fiskefartøy.

Det følger av skipssikkerhetsloven § 18 at departementet kan gi forskrift om minstealder og herunder fravike hovedregelen om en aldersgrense for 16 år for den som har sitt arbeid om bord. I forskrift 2002/423 § 9 brukes handlingsrommet som følger av skipssikkerhetsloven § 18.

I § 9 første ledd er det fastsatt noen mindre redaksjonelle endringer. Formålet med endringene er å forbedre strukturen og forenkle ordlyden.

Når det gjelder endringene som er fastsatt i § 9 tredje ledd, vises det til den generelle drøftelsen ovenfor om at det ikke er adgang for ungdom under 15 år å utføre arbeid om bord på fiskefartøy. I forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett er det bare ungdom som har sitt arbeid på skip som brukes utenfor næringsvirksomhet, som kan være under 15 år. Strukturen i § 9 tredje ledd er derfor endret slik at leddet innledes med en virkeområdebestemmelse, mens gjeldende rett for denne persongruppen er videreført i § 9 tredje ledd bokstav a, b og c. Minstealder for barnearbeid er 13 år slik dette følger av ILO-konvensjon nr. 138. Sjøfartsdirektoratet har fastsatt denne nedre grensen i § 9 tredje ledd bokstav a og b.

§ 9 fjerde ledd viderefører gjeldende rett slik den fulgte av tidligere § 9 sjetten ledd.

§ 9 femte ledd, slik leddet er strukturert og endret, gjelder for ungdom som har fylt 15 år og som kan arbeide om bord på fiskefartøy etter unntakshjemmelen som følger av skipssikkerhetsloven § 18. Endringen gjennomfører ILO 188 artikkel 9 nr. 1 og nr. 2.

§ 9 sjetten ledd viderefører gjeldende rett slik den fulgte av tidligere åttende ledd, men med oppdaterte henvisninger som følge av endringene i § 9 tredje ledd.

Til § 10 Forbud mot nattarbeid

§ 10 annet ledd er endret fordi det følger av ILO 188 artikkel 9 at ikke er adgang for ungdom under 15 år til å arbeide om bord på et fiskefartøy. Dette betyr at bestemmelser om forbud mot nattarbeid for ungdom under 15 år ikke blir videreført. De øvrige materielle bestemmelsene i leddet videreføres, likevel med noen redaksjonelle endringer. Aldersspennet 15 til 18 år er ikke videreført fordi den nedre grensen for ungdom som kan arbeide om bord på et fiskefartøy er 15 år, jf. endret § 9 femte ledd. Det følger videre av virkeområdebestemmelsen i § 1 at forskriften gjelder for ungdom som ikke er fylt 18 år, dvs. forskriften gjelder for ungdom under 18 år.

⁷ Se lov 17. juli 1998 nr. 61

Til § 11 Hvilepauser og fritid

Som vist til ovenfor i merknadene til § 10, gjelder forskrift 2002/423 for ungdom under 18 år, jf. § 1 første ledd. Sjøfartsdirektoratet har derfor ikke videreført ordlyden «...under 18 år ...» slik den fulgte av § 11 første og tredje ledd. Det er innlysende at hvis det nå står «Ungdom skal ha ...», så gjelder dette personkretsen som er omfattet av forskrift 2002/423, dvs. ungdom under 18 år.

Endringer i forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger (helseforskriften)

Helseforskriftens virkeområde er endret fordi ILO 188 artikkel 10 medfører at flere fiskefartøy omfattes av krav om helseerklæring. Det er også gjort endringer i forskriften for gjennomføring av krav i STCW⁸, og det er ryddet opp i uklarheter i forskriften.

Til § 1 Formål

Bestemmelsen viderefører forskriftens § 1 med redaksjonelle endringer.

Til § 2 Virkeområde

Bestemmelsen er endret i samsvar med ILO 188 artikkel 10. Videre er det tatt inn en presisering av Sjøfartsdirektoratets gjeldende forvaltningspraksis i bokstav a.

Første ledd viderefører forskriftens § 2 første ledd med redaksjonelle endringer.

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 det normale driftsmønsteret for fartøyet.

I annet ledd bokstav a er det bestemt at den som er fylt 18 år, er unntatt fra forskriften når vedkommende har sitt arbeid på fiskefartøy med største lengde opp til 15 meter som ikke er sammenhengende ute i sjøen i mer enn tre dager. Det er en presisering av gjeldende forvaltningspraksis at fiskefartøy med største lengde opp til 15 meter er likestilt med fiskefartøy med bruttotonnasje under 100. Fiskefartøy med største lengde under 15 meter er ikke målepliktige. Sjøfartsdirektoratet anser det for lite sannsynlig at fiskefartøy som er under målepliktig lengde vil ha bruttotonnasje 100 eller mer. Reelle hensyn taler derfor for at fiskefartøy med største lengde under 15 meter bør likestilles med fiskefartøy med bruttotonnasje under 100 når det gjelder krav til helseerklæring for fiskere om bord i denne gruppen fiskefartøy.

I annet ledd bokstav b er det fastsatt unntak for fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter som er sertifisert for Bankfiske I eller mindre fartsområder. ILO 188 artikkel 10 nr. 3 åpner ikke for unntak fra krav til helseerklæring for arbeid på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

Til § 4 Krav om helseerklæring

I første ledd er det presisert at den som har sitt arbeid om bord, skal ha gyldig helseerklæring. Denne presiseringen er i samsvar med ILO 188 artikkel 10 nr. 1 og ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC) standard A1.2 nr. 1.

Til § 5 Helseerklæringens gyldighet

⁸ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 5.

Til § 6 Krav om ny helseerklæring

I annet ledd første punktum er det presisert at krav om ny helseerklæring skal være begrunnet. Dette kravet er allerede forutsatt i annet punktum, hvor det står hva begrunnelsen for kravet kan være. Utover dette er det kun gjort redaksjonelle endringer i § 6.

Til § 7 Krav for å bli godkjent sjømannslege

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 7.

Til § 8 Krav til legitimasjon og egenerklæring

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 8.

Til § 9 Sjømannslegens kompetanse og saksbehandling

Det er kun gjort redaksjonelle endringer i § 9.

Formålet med bestemmelsen i § 9 femte ledd er å forhindre forfalskning og misbruk av helseerklæringer. Endringen gjør det klarere at hensikten med bestemmelsen er at sjømannslegen skal makulere papirversjonen av den utgatte helseerklæringen for å unngå forfalskning.

Til § 10 Utstedelse av helseerklæring

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I annet ledd er det presisert når sjømannslegen kan utstede en helseerklæring selv om resultatet av undersøkelser ikke foreligger før tiltredelse om bord. Presiseringen innebærer at det gjøres klart at sjømannslegen med utgangspunkt i forskriftens § 1 skal vurdere om det er helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig å utstede helseerklæringen. Dette i stedet for formuleringen i gjeldende forskrift om at helseerklæringen kan utstedes hvis sjømannslegen «anser det ubetenkelig».

I nytt fjerde ledd er det tatt inn en bestemmelse om at sjømannslegen skal registrere helseerklæringen i Sjøfartsdirektoratets database, på samme måte som dette er bestemt for udyktighetserklæringer i forskriftens § 12 fjerde ledd.

I nytt femte ledd er kravet i STCW avsnitt A-I/9 nr. 7.4 og 7.5 gjennomført. Helseerklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen, samt signeres av den som har sitt arbeid om bord.

Til § 11 Utstedelse av begrenset helseerklæring

Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I annet ledd er det presisert hvilke vurderinger sjømannslegen skal legge til grunn for utstedelse av begrenset helseerklæring. I tillegg er bestemmelsen delt opp i bokstav a til d for å gi bedre oversikt over hensynene som skal inngå i vurderingen.

Det er presisert i bokstav d at det skal tas hensyn til den påvirkning det vil ha på helsen og sikkerheten til andre om bord, hvis begrenset helseerklæring blir utstedt. Dette samsvarer også med forskriftens § 1 om formål. I forskriften sto det tidligere at det skulle tas hensyn til «de øvrige ombordværendes helse», men bestemmelsen skal altså ikke forstås slik at sjømannslegen skal ha informasjon om helsen til andre om bord.

I tredje ledd er det presisert at sjømannslegen skal registrere helseerklæringen på elektronisk skjema for helseerklæring i Sjøfartsdirektoratets database.

I nytt fjerde ledd er kravet i STCW avsnitt A-I/9 nr. 7.4 og 7.5 gjennomført. Helseerklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen, samt signeres av den som har sitt arbeid om bord.

Til § 12 Utstedelse av permanent, foreløpig og midlertidig udyktighetserklæring
Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I tredje ledd er sjømannslegens plikt til å underrette om vedtak om midlertidig udyktighet begrenset til rederiet og den som vedtaket retter seg mot. Kravet om å underrette skipsfører er tatt ut av bestemmelsen. Det anses å ha vært en upraktisk og uforholdsmessig krevende bestemmelse at sjømannslegen på tidspunktet for vedtaket skal måtte finne ut hvem som er skipsføreren til den som har sitt arbeid om bord. I siste punktum er det presisert at vedtaket om midlertidig udyktighet gjelder inntil det er truffet nytt vedtak, enten det nye vedtaket gjelder helseerklæring, begrenset helseerklæring, permanent udyktighetserklæring eller foreløpig udyktighetserklæring.

I fjerde ledd er det presisert at det er *sjømannslegen* som skal registrere udyktighetserklæringen på elektronisk skjema for helseerklæring i Sjøfartsdirektoratets database.

I nytt femte ledd er det presisert at udyktighetserklæringen skal stemples og signeres av sjømannslegen.

Til § 13 Fagnemnda for helsesaker
Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

Navnet på Fagnemnda er endret fra «Fagnemnda vedrørende helseerklæringer for arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger» til «Fagnemnda for helsesaker». Fagnemndas kompetanse fremgår av forskriftens § 14.

Til § 14 Kompetansen til fagnemnda for helsesaker
Overskriften til paragrafen er endret i samsvar med omtalen av fagnemnda for helsesaker i § 13.

I første ledd er det presisert at fagnemnda for helsesaker har kompetanse både til å behandle klager og dispensasjonssøknader.

Til § 15 Klage på sjømannslegens vedtak
Det er kun gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

Til § 16 Dispensasjon
Det er gjennomgående gjort redaksjonelle endringer i paragrafen.

I første ledd er det presisert at det er fagnemnda for helsesaker som er delegert myndighet til å gi den som har sitt arbeid om bord, dispensasjon fra ett eller flere av forskriftens helsekrav. Sjøfartsdirektoratet behandler ikke søknader om dispensasjon fra forskriften.

I tredje ledd annet punktum er det presisert at sjømannslege med praksis i Norge skal sende søknad om dispensasjon direkte til Sjøfartsdirektoratet, mens sjømannslege med praksis utenfor Norge skal sende søknad om dispensasjon til Sjøfartsdirektoratet via utenriks fagstasjon.

Til § 17 Utsatt iverksetting av vedtak
Det er gjort redaksjonelle endringer i første ledd. Bestemmelsen er delt opp i bokstav a og b for å gi bedre oversikt over vilkårene for utsatt iverksetting av vedtak. Videre er det presisert i

innledningen til bestemmelsen at denne bestemmelsen bare kommer til anvendelse ved klage eller søknad om dispensasjon.

Endringer i forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften)

Bemanning og bemanningsoppgave

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 nr. 1 stiller krav til bemanningsoppgave for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

Mannskapsliste

Etter ILO 188 artikkel 15 skal ethvert fiskefartøy ha en liste over mannskapet om bord. Kravet om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 er flyttet til bemanningsforskriften, samtidig som bestemmelsen er endret for å oppfylle kravet til mannskapsliste i ILO 188.

Til § 1 Virkeområde

Det følger av ILO 188 artikkel 14 nr. 1 at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer skal ha bemanningsoppgave. Fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer er derfor tatt inn i § 1 og omfattes dermed av forskriftens virkeområde.

Til § 2 Definisjoner

Bokstav c

I § 2 første ledd bokstav c er det fastsatt at fiskefartøy defineres på samme måte som i ny forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy § 2 bokstav b.

Til § 9 Minstekrav til sikkerhetsbemanning

Nytt fjerde ledd

I § 9 nytt fjerde ledd er det fastsatt at minstekravet ikke skal gjelde for fiskefartøy fordi bestemmelsen ikke er et krav etter ILO 188.

Til § 14 Krav til mannskapsliste

ILO 188 artikkel 15 har krav til mannskapsliste for fiskefartøy. Som nevnt ovenfor, er kravet om mannskapsliste som fulgte av forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8, flyttet til bemanningsforskriften § 14.

For å videreføre kravet om en mannskapsliste på alle fartøy som er omfattet av forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 om mannskapsliste, og fordi kravet til mannskapsliste i ILO 188 artikkel 15 gjelder for alle fiskefartøy, har Sjøfartsdirektoratet fastsatt at bemanningsforskriften § 14 skal gjelde for passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy uansett størrelse.

Hvert enkelt skip uansett størrelse skal ha en mannskapsliste som viser hvem som til enhver tid har sitt arbeid om bord. Begrepet «skip» omfatter norske passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy, jf. bemanningsforskriften § 1 første ledd. Mannskapslisten skal oppdateres senest i forbindelse med at skipet går fra havn. Rederiet skal ha en kopi av mannskapslisten på land. Både mannskapslisten og kopien av mannskapslisten kan være i elektronisk format. IMOs skjema for mannskapsliste kan brukes som mal, men rederiet kan også utarbeide egne mannskapslister med tilsvarende eller mer utfyllende informasjon.

Sjøfartsdirektoratet, anerkjent klaseselskap og godkjent foretak kan kreve å få utlevert kopi av mannskapslisten, samt eventuelle andre som er bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet.

For flyttbare innretninger er ikke kravet om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 videreført. Rederiet skal ha oversikt over hvem som til enhver tid har sitt arbeid på den flyttbare innretningen. Dette følger forutsetningsvis av forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger § 2, jf. den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM-koden) punkt 8 om beredskap, samt at det i forbindelse med rapportering om fartstid er behov for en oversikt over hvem som har sitt arbeid om bord. Dessuten vurderer direktoratet det slik at for norske flyttbare innretninger har det ingen praktisk betydning å ha en særskilt forskriftsregulering om krav til mannskapsliste fordi rederiene uansett fører mannskapslister.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 gjelder bare for norske statsborgere, jf. forskriftens § 2 om virkeområde. Flyttingen av kravet om mannskapsliste fra forskrift om kontroll av maritim tjeneste til bemanningsforskriften, innebærer at kravet vil omfatte alle som har sitt arbeid på norske fartøy som er omfattet av bemanningsforskriften, uavhengig av nasjonalitet. Dette er i samsvar med Sjøfartsdirektoratets øvrige regelverk om vern av dem som har sitt arbeid om bord, samt ILO 188 artikkel 15.

Til ny § 15 Overgangsregler for fiskefartøy

For at fiskerinæringen skal få tilstrekkelig med tid til å gjennomføre kravet om bemanningsoppgave på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, har Sjøfartsdirektoratet fastsatt en overgangsbestemmelse i ny § 15.

Overgangsbestemmelsen innebærer for det første at fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 16. november 2017 eller senere, dvs. på eller etter datoen for ikrafttredelsen av ILO 188, skal sende forslag til bemanningsoppgave inn til Sjøfartsdirektoratet innen 1. juli 2018.

For det andre skal fiskefartøy hvis kjøp er strukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 16. november 2017, sende forslag til bemanningsoppgave inn til Sjøfartsdirektoratet innen fartøyets første sertifikatfornyelse etter 1. juli 2018 og senest innen 1. januar 2020.

Bemanningsforskriftens tidligere § 14 har blitt ny § 16.

Endringer i forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste

Krav om mannskapsliste i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 8 er opphevet og bestemmelsen er i stedet tatt inn i bemanningsforskriften, men i noe endret form. Se merknadene til bemanningsforskriften § 14 ovenfor.

Endringer i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip (arbeidsformidlingsforskriften)

Arbeidsformidlingsforskriften gjennomfører blant annet MLC kapittel 1.4 om rekruttering og formidling (se MLC regel 1.4, jf. standard A1.4 og retningslinje B1.4). Det er fastsatt endringer i forskriften for å gjennomføre ILO 188 artikkel 22 om rekruttering og formidling av fiskere.

Det følger av skipsarbeidsloven § 3-9 at arbeidsgiver som benytter seg av arbeidsformidlingsvirksomhet, skal sørge for å dokumentere at denne virksomheten oppfyller krav som er stilt i eller i medhold av lov 10. desember 2004 nr. 76 om arbeidsmarkedstjenester (arbeidsmarkedsloven). Rederiets påse-plikt følger av skipsarbeidsloven § 2-4. Det vil si at dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, har rederiet plikt til å påse at slik dokumentasjon foreligger. Skipsarbeidsloven § 3-9 gir hjemmel til å fastsette forskrift med nærmere bestemmelser om arbeidsgivers plikt til å sørge for at det foreligger dokumentasjon ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip, herunder fiskefartøy.

Forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip regulerer ikke arbeidsformidlingsvirksomheten som pliktsubjekt, men arbeidsmarkedsloven regulerer visse aspekter av arbeidsformidlingsvirksomhet i Norge. Arbeidsmarkedsloven kapittel 1 til 7 gjelder for alle personer med lovlig opphold i riket og for alle som driver virksomhet i Norge, og arbeidsmarkedsloven kapittel 8 regulerer privat arbeidsformidling og utleie av arbeidstakere. Arbeidsmarkedsloven bestemmer blant annet at virksomhet som driver privat arbeidsformidling, ikke kan kreve betaling av arbeidssøkeren for formidlingstjenesten, jf. lovens § 26. Krav til lisensiering eller sertifisering av arbeidsformidlingsvirksomhet som benyttes på norske skip, er imidlertid ikke lovregulert.

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført ILO 188 artikkel 22 ved å fastsette endringer i §§ 1 til 3 i forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip.

For det første presiseres det i forskriftens § 1 om virkeområde at forskriften gjelder for fiskefartøy.

For det andre er det tatt inn en referanse til ILO 188 i §§ 2 og 3.

Referansen til ILO-konvensjon nr. 179 om rekruttering og formidling av sjøfolk (ILO 179) er tatt ut av arbeidsformidlingsforskriften. Inntil endringene som er fastsatt ved rundskrivet her, var ILO 179 likestilt med MLC i forskriften. ILO 179 stiller krav som er sammenlignbare med kravene i MLC kapittel 1.4. Da arbeidsformidlingsforskriften ble fastsatt i 2013, talte praktiske hensyn for en slik løsning fordi land som leverer arbeidskraft til norske skip, på dette tidspunktet hadde ratifisert ILO 179, mens det var usikkert om de kom til å ratifisere MLC. Fire år etter forskriftsfastsettelsen er imidlertid situasjonen annerledes. MLC er nå ratifisert av blant annet Filippinene og andre store leverandører av arbeidskraft til norske fartøy, og konvensjonen dekker nå over 90 % av verdensflåten. Det er direktoratets vurdering at det ikke lenger er behov for å likestille ILO 179 med MLC selv om kravene i konvensjonene er sammenlignbare.

I § 3 første ledd fastsettes det at arbeidsgiver som ved formidling av arbeidstakere til lasteskip og passasjerskip bruker arbeidsformidlingsvirksomhet basert i et land som ikke har ratifisert MLC, eller MLC eller ILO 188 ved formidling av arbeidstakere til fiskefartøy, skal ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten har prosedyrer som viser at gitte krav er oppfylt. Blant annet skal prosedyrene vise at arbeidsformidlingsvirksomheten ikke bruker metoder, mekanismer eller lister beregnet på å hindre arbeidstakere i å få arbeid som de er kvalifisert for, og at det ikke kreves betaling av arbeidstaker, jf. § 3 første ledd bokstav a og b. Grunnen til at MLC er sidestilt med ILO 188 i § 3 første ledd, er at MLC har flere og mer detaljerte krav til arbeidsformidlingsvirksomhet enn ILO 188. Derfor anses det at arbeidsformidlingsvirksomhet som oppfylder kravene i MLC kapittel 4.1, også oppfylder kravene i ILO 188 artikkel 22.

Det følger av § 3 annet ledd ny bokstav c at når arbeidsgiver har brukt arbeidsformidlingsvirksomhet basert i et land som har ratifisert MLC eller ILO 188, er det tilstrekkelig at arbeidsgiver har en bekreftelse på at arbeidsformidlingsvirksomheten drives i et slikt land. På samme måte som i forskriftens § 3 første ledd og med samme begrunnelse er MLC sidestilt med ILO 188 i ny bokstav c.

For øvrig er omtalen av MLC i arbeidsformidlingsforskriften endret i samsvar med sertifikatforskriften⁹ § 14 annet ledd, slik at forskriftens § 2 bokstav c nå lyder som følger: «ILO-

⁹ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC)». Det følger av dette at konvensjonen blir referert til som «MLC» senere i forskriften.

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 (forskrift 2000/660)

I det følgende skal ordlyden «bygget» forstås som dato for inngåelse av byggekontrakt, eller i mangel av byggekontrakt, dato for kjølstrekking eller når konstruksjon som kan identifiseres som et bestemt fartøy, begynner, eller sammensetning er påbegynt og iallfall utgjør det som måtte være minst av 50 tonn eller én prosent av den anslåtte mengde av alt konstruksjonsmateriale, jf. forskriftens § 1-2 nr. 34.

Til § 11- 3 Bygging

Første ledd nr. 2 ny bokstav e.

Det følger av ILO 188 vedlegg III nr. 14 og 15 at takhøyden i innredningen på fartøy med lengde (L) over 24 meter skal være minst 2000 millimeter. En reduksjon i takhøyden til 1900 millimeter i et område i innredningen kan godtas når dette finnes rimelig og reduksjonen ikke vil gjøre det ubekvem for besetningen. Kravet til takhøyde i innredningen i gjeldende bestemmelse er 1980 millimeter. Krav til takhøyde på «produksjonsdekk» er allerede samsvarende med ILO 188. Det kan for øvrig nevnes at også forskrift 15. oktober 1991 nr. 713 om plassering m.v. av innredning og om forpleiningstjenesten for besetningen på fiskefartøy § 8 nr. 2.4 krevde at takhøyden i innredningen skulle være minst 2000 mm. Kravet til økt takhøyde i innredningen gjøres gjeldende for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 1. januar 2019 eller senere.

Til § 11-5 Ventilasjon

Sjette ledd er gitt nytt innhold.

Det følger av ILO 188 vedlegg III nr. 28 at fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som opererer i klimatiske soner hvor forholdene krever det, skal ha klimaanlegg i oppholdsrom, på broen, i radiatorom og alle sentrale maskinkontrollrom. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kravet om klimaanlegg i disse rommene er en utvidelse av kravene som allerede følger av forskrift 2000/660 § 11-5 femte ledd. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at virkeområdet i § 11-5 sjette ledd tilsvarende virkeområdet som følger av samme paragraf femte ledd, dvs. at krav om klimaanlegg i oppholdsrom, på broen, i radiatorom og alle sentrale maskinkontrollrom gjelder for fiskefartøy som driver fiske mellom 40 grader nordlig og 40 grader sørlig bredde.

Til § 11-8 Soverom

Femte ledd.

Det følger av ILO 188 vedlegg 3 nr. 28 at det ikke skal være åpninger inn til soverom fra lagerrom. Lagerrom er imidlertid ikke nevnt i gjeldende § 11-8 femte ledd. Begrensningen gjøres gjeldende for nye fartøy bygget 1. januar 2019 eller senere.

Til § 11-9 Størrelse og inventar i soverommene

Femte ledd nr. 5 bokstav c.

Endringen i femte ledd nr. 5 bokstav c gjennomfører ILO 188 vedlegg 3 nr. 31 som krever at køyer skal være utstyrt med leselampe i tillegg til vanlig belysning i rommet.

Femte ledd nytt nr. 7.

I femte ledd er det føyd til et nytt nr. 7 som skal oppfylle ILO 188 vedlegg 3 nr. 44 som krever at det høyeste antallet personer som samtidig kan benytte et soverom, skal være tydelig og klart skrevet på et sted hvor det er lett å se.

Til § 11-10 Spiserom, dagrom mv.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i § 11-10 første ledd på bakgrunn av ILO 188 vedlegg 3 nr. 69 som blant annet krever at spiserommet skal være utstyrt med dekketøy og bestikk til alle om bord.

I annet ledd er innholdet i nr. 3 endret som følge av ILO 188 vedlegg 3 nr. 70, som krever alle om bord skal ha tilgang til rekreasjonstilbud,- utstyr og -tjenester. Teksten som tidligere var tatt inn i § 11-10 annet ledd nr. 3, blir nytt nr. 4.

Til § 11-13 Sykerom

Det følger av gjeldende rett at det er krav om sykerom på fiskefartøy med 15 eller flere besetningsmedlemmer om bord.

I forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett, kreves det sykerom også på fiskefartøy med lengde (L) 45 meter eller mer, jf. ILO 188 artikkel 28, jf. vedlegg III nr. 67.

Til § 11-17 Kosthold mv.

§ 11-17 annet punktum er endret for å oppfylle ILO 188 vedlegg 3 nr. 78 som krever at kostholdet om bord skal være tilpasset fiskernes behov, hensyntatt blant annet religiøse og kulturelle skikker som er aktuelle for de som er om bord på fiskefartøyet.

Endringer i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)

Det følger av ILO 188 artikkel 41 at fiskefartøy som tilbringer mer enn tre dager til sjøs og har lengde (L) 24 meter eller mer, eller vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra grunnlinjen eller utenfor den ytre grensen av kontinentalsokkelen, dersom sistnevnte utgjør en større avstand til kystlinjen, skal ha et dokument om bord som viser at fartøyet er blitt inspisert for samsvar med bestemmelsene i ILO 188. I det følgende omtales dette dokumentet som sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at to av vilkårene som følger av ILO 188 artikkel 41 nr. 1, nemlig vilkår en: «...som tilbringer mer enn tre dager til sjøs...» og vilkår to: «...som vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra flaggstatens kystlinje...», ikke er særlig egnet verken som saklige eller geografiske virkeområder for når kravet om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy skal gjelde. Ordlyden «...tilbringer mer enn tre dager til sjøs...» er ikke kvalifisert, verken med hensyn til driftsmønster eller i hvilken periode (uke, måned, år) det faktisk skjer at et fiskefartøy tilbringer mer enn tre dager til sjøs. ILO 188 artikkel 41 har følgelig ingen holdepunkter for å fastlegge hyppigheten (frekvens) som kan brukes for å bestemme om et fiskefartøy vanligvis tilbringer mer enn tre dager til sjøs.

Vilkåret «...som vanligvis seiler over 200 nautiske mil fra flaggstatens kystlinje...» gir heller ikke mye veiledning for å fastsette et virkeområde. Fiskefartøy fisker (1) der kvotene åpner for å fiske, (2) der det kan forventes at fartøyet kan få fangst og (3) i de fartsområdene fiskefartøyet er sertifisert for.

For å lage et forutsigbart system har Sjøfartsdirektoratet derfor fastsatt at kravet for når det kreves et sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, knyttes til to ulike vilkår som både er forståelige, forutsigbare og enkle å forvalte og etterleve, nemlig lengden av et fiskefartøy i kombinasjon med fartsområdet som et fiskefartøy er sertifisert for. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at krav om sertifikat for arbeids- og levevilkår skal gjelde for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer sertifisert for Havfiske I eller større fartsområder, og fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for Bankfiske I eller større fartsområder.

Premisset for virkeområdet som er fastsatt, har som utgangspunkt at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer som er sertifisert for å fiske utenfor 200 nautiske mil fra grunnlinjen (i fartsområde Havfiske I eller større fartsområder), har et driftsmønster som tilsier at det ikke er uvanlig at slike fartøy tilbringer mer enn tre dager til sjøs.

Basert på Sjøfartsdirektoratets tallmateriale, var det per 12. juni 2017 23 fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter som var sertifisert for fartsområde Havfiske I eller større fartsområde. Disse fartøyene skal følgelig ha sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering vil det for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for fartsområde Bankfiske I eller større fartsområder, være relativt vanlig å tilbringe mer enn tre dager til sjøs. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for fartsområde Bankfiske I eller større fartsområder, vil få krav om inspeksjon for samsvar med kravene i ILO 188. Resultatene fra inspeksjonen vil framgå av et sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Basert på Sjøfartsdirektoratets tallmateriale per 12. juni 2017 var:

- 8 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for Bankfiske I.
- 34 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for Bankfiske II
- 206 fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer sertifisert for Havfiske I eller høyere fartsområder.

Basert på premissene og tallmaterialet som det er vist til ovenfor, legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at om lag 260 fiskefartøy vil få krav om inspeksjon som grunnlag å få utstedt sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Sammenlignet med Sjøfartsdirektoratets sjekkliste som brukes i forbindelse med uanmeldt tilsyn med fiskefartøy, er det ingen nye sjekklistepunkter som vil bli brukt for å kontrollere kravene som følger av ILO 188.

Til § 14 Sertifikat for arbeids- og levevilkår

For å videreføre strukturen i sertifikatforskriften er kravet i ILO 188 artikkel 41 om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy gjennomført i norsk rett etter det samme mønsteret som ble brukt i forbindelse med gjennomføringen av MLC.

Dette innebærer at kravet om sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy er tatt inn i sertifikatforskriften § 14 som har fått et nytt fjerde ledd. Videre at beskrivelsen av sertifikatets innhold og varigheten av sertifikatet følger av nytt femte ledd.

Til § 15 Tilsyn for sertifikat for arbeids- og levevilkår

For å skille MLC-sertifikatet fra sertifikatet for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy, har Sjøfartsdirektoratet fastsatt en presisering i § 15 første ledd første setning foran kolon. Presiseringen skal vise at § 15 første ledd bare gjelder for lasteskip og passasjerskip.

Fordi tilsyn for sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy også tas inn i samme paragraf som gjeldende bestemmelser om tilsyn for MLC-sertifikatet, har Sjøfartsdirektoratet også fastsatt en presisering i § 15 annet ledd hvor denne viser tilbake på kravet om MLC-sertifikat som følger av § 15 første ledd.

I § 15 annet ledd har Sjøfartsdirektoratet fastsatt en endring som viser tilbake på kravet i første ledd om at MLC-tilsyn skal gjennomføres og at dette kan kreves søkt gjennomført i forbindelse med revisjon av sikkerhetsstyringssystemet om bord.

§ 15 tredje ledd er endret og viser tilbake på kravet i første ledd bokstav b om at det skal gjennomføres et mellomliggende MLC-tilsyn.

I § 15 nytt fjerde ledd er hensikten å uttrykke inspeksjonsintervallet i forbindelse med utstedelse eller fornyelse av sertifikat for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

Til § 27 Tilsyn for fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy
Før endringene som er fastsatt ved rundskrivet her, fulgte det av sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b at fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy skal ha fornyelsestilsyn hvert fjerde år.

I forbindelse med gjennomføringen av ILO 188 har Sjøfartsdirektoratet fastsatt at varigheten av fartssertifikatet for fiskefartøy er fem år, jf. sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b som endret ved rundskrivet her.

Endringen som innebærer fem års varighet av fartssertifikatet for fiskefartøy, tar utgangspunkt i endringer vedtatt 11. oktober 2012 av en diplomatkonferanse som fant sted i Cape Town i regi av IMO og hvor endringene gjaldt Torremolinos-konvensjonen om sikkerheten til fiskefartøy, 1977 som endret ved Torremolinos-protokollen av 1993, regel 7, jf. regel 13.

Etter endringene som ble vedtatt av diplomatkonferansen nevnt ovenfor, følger gyldighetsperioden (varigheten) for fartssertifikatet for fiskefartøy som kreves etter direktiv 1997/70/EF artikkel 6, nå av Torremolinos-konvensjonen reglene 7 og 13 som uttrykker at gyldighetsperioden ikke skal være lenger enn fem år. Sjøfartsdirektoratets har brukt dette handlingsrommet som har gjort det mulig å øke varigheten av fartssertifikat for fiskefartøy fra fire til inntil fem år.

Som en konsekvens av endringene i sertifikatforskriften § 27 første ledd bokstav b, er det også fastsatt endringer i samme paragraf bokstav c og bokstav d romertall ii. Disse endringene kreves for å bestemme tidspunktene for henholdsvis fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn for fartssertifikat for fiskefartøy.

Til § 29 tilsyn for sertifikat for skip i oljevernberedskap

Som en konsekvens av endringen i § 27 første ledd bokstav b, er det også nødvendig med endringer i sertifikatforskriften § 29.

§ 29 første ledd bokstav b får en tilføyelse som betyr at fornyelsestilsyn for fartssertifikat for fiskefartøy skal skje hvert femte år.

Teksten i første ledd bokstav d er flyttet opp til bokstav c og bokstav d er følgelig opphevet.

Konsekvenser for næringen

Bemanningsoppgaver

En bemanningsoppgave angir minimumsbemanningen for det konkrete fartøyet, altså den bemanningen som er nødvendig for å ivareta fartøyet og sikkerheten til dem som er om bord, og

er et tiltak for å ivareta sikkerheten. Bemanningsoppgaven kan gjøre det lettere for rederiet og skipsfører å holde oversikt over hva som er minimumsbemanningen for fartøyet.

Det er rederiet som søker om og foreslår minimumsbemanningen («sikkerhetsbemanning»). Søknaden skal sendes til Sjøfartsdirektoratet. Utarbeidelse og begrunnelse av søknaden om bemanningsoppgaver vil føre til mer arbeid for rederiet, gjerne over noen dager. Er rederiet og de tillitsvalgte enige om bemanningens størrelse og kvalifikasjoner, kan det gå noe kortere tid å utarbeide søknaden.

Helseerklæringer

Fordelen med et internasjonalt krav om helseerklæring for fiskere er at flere personer som har sitt arbeid til sjøs, kan få avdekket eventuelle helsetilstander som kan sette vedkommende selv eller andre i fare. Erklæring som dokumenterer tilstrekkelig helse, utstedes av godkjente sjømannsleger og koster rundt 1500-2000 kroner. De fleste fiskefartøy som dette kravet etter ILO 188 vil gjelde for, har allerede etter gjeldende regler krav om gyldig helseerklæring. Denne endringen vil derfor ha begrensede administrative og økonomiske konsekvenser.

Når det gjelder unntaksbestemmelsene i helseforskriften § 2 annet ledd, bemerkes følgende:

Bokstav a: Ingen fiskefartøy i næringsvirksomhet med bruttotonnasje under 100 har per i dag lengde (L) 24 meter eller mer. Den presiseringen som er fastsatt i helseforskriften § 2 annet ledd bokstav a, medfører derfor verken strengere krav eller økte kostnader for dem som har sitt arbeid om bord på fiskefartøy med bruttotonnasje under 100.

Bokstav b: Som en følge av at konvensjonen krever helseerklæring for dem som har sitt arbeid på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, må unntaket for fiskefartøy som brukes til fjordfiske, kystfiske eller bankfiske I, begrenses til fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter. Denne begrensningen innebærer imidlertid bare at ytterligere ni eksisterende fiskefartøy vil bli omfattet av kravet til helseerklæring etter forskriftsendringene.

Sertifikat for arbeids- og levestandard og tilsyn

ILO 188 artikkel 41 krever at fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som vanligvis tilbringer mer enn tre sammenhengende dager til sjøs, skal ha et dokument om bord som erklærer samsvar med ILO 188-kravene om arbeids- og levestandard. Kravet om sertifikat gjelder også for fiskefartøy uansett lengde som tilbringer mer enn tre sammenhengende dager til sjøs når slike fartøy vanligvis seiler mer enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen eller utenfor kontinentalsokkelen når denne strekker seg lenger ut enn 200 nautiske mil fra grunnlinjen. Sjøfartsdirektoratet har bestemt at det ikke er tillatt for fiskefartøy med største lengde under 15 meter å operere utenfor 200 nautiske mil fra grunnlinjen, jf. forskrift 22. november 2017 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde § 47.

Basert på erfaringen fra MLC-tilsyn, antar direktoratet at de aktuelle rederiene i snitt vil få en økt kostnad i størrelsesorden 1370 kroner årlig ved innføring av krav om sertifikat for arbeids- og levestandard på fiskefartøy.

Tilsyn for sertifikat for arbeids- og levestandard om bord på fiskefartøy utløser ikke nye gebyrer for rederiet.

Økning av varigheten av fartssertifikatet fra fire til fem år

Når varigheten av fartssertifikatet for fiske- og fangstfartøy nå er endret fra fire til fem år, bidrar denne endringen til en betydelig og viktig forenkling av sertifiseringsregimet som gjelder for den norske fiskeflåten.

En økning av varigheten fra fire til fem år vil i tillegg til å være ressursbesparende også bety at rederiets totale utgifter forbundet med lovpålagte tilsyn kan bli noe reduserte.

Krav til innredning

ILO 188 har krav til innredning og innredningsdetaljer som ikke spesifikt er fastsatt i gjeldende rett. Noen av kravene gjelder bare fiskefartøy som skal bygges 1. januar 2019 eller senere, mens andre mindre vesentlige krav vil gjelde både for nye fiskefartøy og fartøy bygget før forskriftsendringene som er fastsatt i rundskrivet her og trer i kraft 16. november 2017. I kraft av regelverksutviklingen de siste sytten årene¹⁰ og det tilhørende sertifiseringsregimet som gjelder for fiskefartøy, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at norske fiskefartøy gjennomgående har en god standard.

Etter gjeldende rett skal det være sykerom på fiskefartøy som har 15 eller flere besetningsmedlemmer, jf. forskrift 2000/660 § 11-13. ILO 188 krever at fiskefartøy med lengde (L) 45 meter eller mer også skal ha sykerom, jf. ILO 188 artikkel 28, jf. vedlegg III nr. 67. Merkestnadene av å innrede en lugar som skal oppfylle kravene for sykerom, vil være i størrelsesorden kr 50,000 til kr 200,000. Kravet om sykerom vil gjelde for fiskefartøy med lengde (L) 45 meter eller mer bygget 1. januar 2019 eller senere.

Endringene i forskrift 2000/660 vil derfor bare i liten grad medføre økte totale kostnader for næringen.

Konsekvenser for det offentlige

I tillegg til regelverksarbeidet som kreves for å gjennomføre forpliktelsene som følger av ILO 188, vil forpliktelsene etter konvensjonen utløse merarbeid for Sjøfartsdirektoratet i form av fastsettelse av bemanningsoppgaver for fiskefartøy. Den 19. juni 2017 var det registrert 308 fiskefartøy over 24 meter med gyldig fartssertifikat for fiskefartøy. Disse fartøyene er fordelt på 240 rederier. Det er en generell tendens mot såkalt strukturering innen fiskeri, som innebærer at flere kvoter samles på færre fartøy, og en tendens mot at det bygges større fartøy. Dette medfører også at det er registrert en del fartøy i skipsregisteret som ikke vil opprettholde gyldige sertifikater og at antallet bemanningsoppgaver kanskje kan bli noe lavere enn det stipulerte antallet på 308.

En økning av varigheten av fartssertifikatet for fiskefartøy fra fire til fem år vil isolert sett være ressursbesparende for Sjøfartsdirektoratet. På den annen side vil tilsynet knyttet til det nye sertifikatet for arbeids- og levevilkår på fiskefartøy kreve nye eller omdisponering av eksisterende ressurser.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

¹⁰ Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om fiskefartøy på 15 meter og derover

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

Forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy

Korrigert forskrift om endring av forskrift om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip og endring av andre forskrifter

Høringsmatrise

IMOs skjema for mannskapliste