

# SJØMANNSORGANISASJONENES FELLESSEKRETARIAT

Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222  
5509 HAUGESUND

Dato: 05.08.2014  
Vår ref.: 2014/00029 THPE

## Høring forskrift om tilsyn med skip etc.

Sjømannsorganisasjonene merker seg at kravet til mellomliggende sertifisering av flyttbare innretninger foreslås opphevet, og at det i stedet gjøres "ved behov". Vi er prinsipielt enige i at direktoratet bør fokusere på risikobasert tilsyn og at man således fokuserer i større grad på skip/innretninger som utgjør størst risiko. En viktig forutsetning for dette er at de midler som frigjøres til mellomliggende besiktelse faktisk settes av til å fokusere ytterligere på risikobasert tilsyn. Rent generelt er det en kjensgjerning at enkelte rederier tar lettere på sikkerheten og oppfyllelse av mannskapets krav etter lov, forskrift og tariffavtaler. Rederier med en dårlig track record i så måte bør vies ekstra oppmerksomhet fra direktoratets side i form av uanmeldte tilsyn. I kommentarene til § 12 står det at tilsynet baseres på at innretningen oppfyller forskriftene i vedlegg 2. Vi er usikre på hva som her menes.

Når det gjelder tilsyn med arbeids- og levevilkår har vi ingen merknader til forskriftsteksten. Vi vil imidlertid understreke viktigheten av at direktoratet også fokuserer tilsynet på at fastsatte tariffavtaler oppfylles. Den senere tid har direktoratet selv avdekket alvorlige tilfeller at sosial dumping på et par norskregistrerte skip. Vi er svært tilfredse med at direktoratet har avdekket dette, og ber om å forsterke fokus på sosial dumping på norske skip og i norske farvann generelt.

Sjømannsorganisasjonene bistår gjerne direktoratet mht. tariffavtalenes innhold. Skal Norge på en effektiv måte redusere faren for sosial dumping i norske farvann er det, som nevnt i punkt 1, av stor viktighet at direktoratet setter av ressurser til uanmeldte tilsyn og har dette som et fokusområde.

I dispensasjonsbestemmelsen (§ 38) må kravene til dokumentasjon forsterkes. Slik ordlyden i utkastet er formulert foreligger ikke et skriftlighetskrav til dokumentasjon (utover at søknaden skal være skriftlig). I kommentarene til bestemmelsen står det at dokumentasjon "bør" innsendes. Dette blir for svakt. Det må være et absolutt krav til skriftlighet, og den som ber om unntak - altså rederiet - må være den som dokumenterer. Vi foreslår derfor følgende ordlyd i § 38 første ledd (den innledende delen): "Sjøfartsdirektoratet kan når rederiet skriftlig søker om det *og det kan dokumenteres at* dispensasjonen er sikkerhetsmessig forsvarlig.

I forskriften om rett til å klage er det foreslått en ny § 5. Vi så ikke at endringen var nærmere omtalt i høringsbrevet, slik at bakgrunnen for endringen og forståelsen av bestemmelsen må leses ut av ordlyden alene. Vi antar kravene i bokstav a, b og c er kumulative, men det fremgår ikke av ordlyden. I bokstav b er det et vilkår at "manglene klar utgjør en fare...", noe som er en tilbakeholdsgrunn etter SSL § 52 og Paris MoU. Det må imidlertid komme tydeligere frem at mannskapet må ha en antagelse om at mangelen klart utgjør en fare, uten at dette kan fastslås med sikkerhet. Så får tilsynet avdekke om det er tilfelle eller ikke. Det bør derfor stå: b) "manglene *anses for klart å utgjøre* en fare...". I annet ledd står det at første ledd også gjelder når maskinsjefen eller overstyreren setter frem slik

SJØMANNSORGANISASJONENES FELLESSEKRETARIAT:

Besøksadr.: Rosenkrantz' gate 15-17, Oslo

Tlf.: 22 00 55 23

Postadresse: Postboks 2000 Vika

Fax: 22 42 30 56

N-0125 Oslo

E-post: [terje.hernes.pettersen@sjomannsunion.no](mailto:terje.hernes.pettersen@sjomannsunion.no)

Det norske maskinistforbund

Tlf.: 24 14 83 70

Fax: 24 14 83 80

Norsk Sjømannsforbund

Tlf.: 22 82 58 00

Fax: 22 33 66 18

Norsk Sjøoffisersforbund

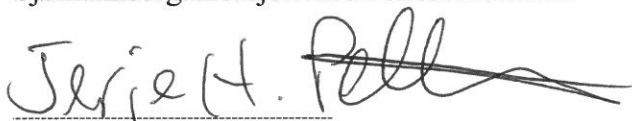
Tlf.: 22 00 55 00

Fax: 22 00 55 01



klage. Av hensyn til brukervennlighet bør det stå: "*Skipsføreren skal også begjære tilsyn når maskinsjefen og overstyrermannen...*". I § 5 femte ledd er det en bestemmelse om erstatning. Denne har fått en uheldig ordlyd. Det kan være mange grunner til at en antagelse fra mannskapets side om at skipet har mangler ved tilsynet viser seg å ikke stemme, herunder fortolkninger av regelverket. Vi mener derfor bestemmelsen bør forsterkes slik at den rammer de åpenbare misbrukstilfellene, noe vi vil bemerke som i praksis så godt som aldri forekommer. Ordlyden bør derfor være: "Viser det seg ved tilsynet at klagen *åpenbart var fremmet på feilaktig grunnlag*, erstattes *rederiets tap* etter reglene i skadeerstatningsloven. Til slutt vil vi bemerke at mannskapets rett til såkalt sjødyktighetssyn var nedfelt i den gamle sjødyktighetsloven, og ble så overført til SSL i 2007. Det er imidlertid meget sjelden at mannskapet i praksis går denne veien med hensyn til skipssikkerhet

Med vennlig hilsen  
Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat



Terje Hønes Pettersen  
Leder