

Oslo, 13. november 2007

LA000959

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Postboks 8019 Dep.
0030 OSLO

Deres ref.
200703178-/SKK

Vår ref.

HØRING - ARBEIDSTILLATELSE FOR UTENLANDSKE SJØFOLK PÅ UTENLANDSKE SKIP I NORSK INNENRIKSFART

Norges Rederiforbund, Næringslivets Hovedorganisasjon, Rederienes Landsforening, NHO Reiseliv og Fraktefartøyenes Rederiforening (heretter kalt organisasjonene) viser til departementets invitasjon til høring og høringsnotat i brev av 21. august 2007.

Norges Rederiforbund er nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for 160 norske rederier i utenriksfart og offshore entreprenørbedrifter. Medlemmer av Norges Rederiforbund driver en verdensomspennende virksomhet hvor om lag halvparten av skipsflåten er registret under EU- og andre utenlandske flagg. En betydelig andel av forbundets medlemmer er engasjert i europeisk nærskipsfart. Forbundets medlemmer sysselsetter 51.500 sjøfolk fra rundt 50 ulike nasjoner. 13.100 av disse er norske. Foruten kollektive tariffavtaler med de norske sjøoffisers- og sjømannsorganisasjoner har forbundet kollektive tariffavtaler med et dusin utenlandske fagforeninger, inkludert filippinske, indiske, polske, russiske og kinesiske fagforeninger. De norske fagforeninger er deltagende i forbundets avtaler med utenlandske fagforeninger.

NHO er Norges største nærings- og arbeidsgiverforening med over 17.000 medlemsbedrifter.

Rederienes Landsforening er tilsluttet NHO, og ivaretar bransje- og arbeidsgiverinteressene til 40 rederier som sysselsetter 5.000 sjøfolk på 400 skip i innenriks sjøfart. Skipene består av hurtigruteskip, ferger, hurtigbåter, lasteskip, slepebåter og redningsskøyter.

NHO Reiseliv er en landsforening i NHO, og representerer rundt 2.200 bedrifter innenfor overnatting, servering, opplevelsesnæringen og destinasjonsmarkedsføring.

Fraktesfartøyenes Rederiforening organiserer 240 skip, hovedsakelig engasjert i kyst- og Nordsjø/europeisk fart. Fartøyene er for en vesentlig del registrert i NOR, mens ca. 30 fartøy er registrert i NIS og 25 er under utenlandsk flagg. Foreningen har egen arbeidsgiverforening og har inngått tariffavtaler med de norske sjømannsorganisasjonene for norske sjøfolk på NOR- og NIS-registrerte skip, samt avtale for øst-europeiske sjøfolk. Rederiene er spredt langs hele kysten, og sysselsetter totalt ca. 2.000 sjøfolk.

1. Bakgrunn og hovedkonklusjon

1.1 Om Norge som internasjonal skipsfartsnasjon

Norge er en av verdens ledende skipsfartsnasjoner. Norske rederier kontrollerer verdens femte største internasjonale handelsflåte, bestående av over 1.700 skip innen mange markedssegmenter. I 2006 var eksportverdien (bruttofraktinntekter) av norske skipsfartstjenester på 77,5 milliarder kroner, noe som gjør skipsfart til den største eksportnæringen etter olje og gass.

1.2 Om å "gjeninnføre" krav om arbeidstillatelse.

Innledningsvis vil vi peke på at det råder ulike oppfatninger av om Utlendingslovens generelle krav om arbeidstillatelse tidligere også har omfattet utenlandske sjøfolk om bord på utenlandske skip i fart mellom norske havner. I høringsnotatet erkjenner også departementet at dette har vært uklart.

Det har imidlertid ikke vært praktisert noe krav om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk om bord på utenlandske skip i fart mellom norske havner. Den allmenne oppfatning internasjonalt, og blant markedsaktørene, har vært at det ikke har vært noe slikt krav.

I 2001/2002 anmeldte sjømannsorganisasjonene et par utenlandske skip for angivelig manglende arbeidstillatelse for utenlandsk mannskap. Det er verdt å merke seg at ingen av disse anmeldelsene førte til forelegg, påtale eller straffereaksjoner. I denne forbindelse bestred Norges Rederiforbund påstander om at krav om arbeidstillatelse kunne gjøres gjeldende for utenlandske borgere om bord på utenlandske skip, og ba om en presisering av forskriftene. En slik presisering ble foretatt gjennom endring av Utlendingsforskriften, med virkning fra 1. januar 2005, som eksplisitt slår fast at det ikke stilles krav om arbeidstillatelse for utenlandsregistrerte skip. Denne presiseringen medførte ingen endring av praksis.

En eventuell "gjeninnføring" av krav om arbeidstillatelse vil med andre ord etablere en fullstendig ny rettstilstand og -praksis for utenlandske skip med utenlandsk mannskap i fart mellom norske havner.

1.3 Krav om arbeidstillatelse og Norges internasjonale forpliktelser

Organisasjonene deler departementets vurdering av at forpliktelsene under EØS-avtalen er til hinder for at krav om arbeidstillatelse kan gjøres gjeldende for mannskap om bord på EU-registrerte skip, og legger begrensninger for muligheten for å stille krav om arbeidstillatelse for EU-borgere.

Vi er imidlertid meget overrasket over at departementet ikke synes å ha vurdert spørsmålet i forhold til Norges øvrige folkerettslige forpliktelser, herunder særlig "flaggstatsprinsippet" som er nedfelt i bl.a. Havrettstraktaten.

Regulering av skipsfarten bygger på internasjonale standarder for bl.a. sikkerhet, miljø og sosiale forhold fremforhandlet gjennom FNs internasjonale maritime organisasjon (IMO) og FNs arbeidsorganisasjon (ILO). Det er et grunnleggende prinsipp at jurisdiksjon og kontroll med administrative, tekniske og sosiale saker om bord på et skip tilligger flaggstaten. Dette "flaggstatsprinsippet" er bl.a. nedfelt i FNs havrettskonvensjon av 1982.

Utenriksdepartementets rettsavdeling har tidligere foretatt en vurdering* av Norges internasjonale forpliktelser i forhold til spørsmålet om norsk regulering med krav om arbeidstillatelse for utenlandske skip med utenlandske mannskaper. UD konkluderte at det ikke vil være i samsvar med det folkerettslige "flaggstatsprinsippet" (jfr. art 21 og 94 i Havrettskonvensjonen), dersom Norge skulle stille krav om arbeidstillatelse for mannskaper om bord på utenlandske skip som også betjener utenlandske havner. Etter UD's vurdering vil imidlertid et krav om arbeidstillatelse kunne gjøres gjeldende for utenlandske skip som permanent driver innenriksfart.

Et norsk krav om arbeidstillatelse om bord på utenlandske skip, som både anløper norske og utenlandske havner, vil innebære at en fra norsk side "tar seg til rette" gjennom regulering av arbeids- og sosiale forhold om bord på utenlandske skip. Det kan få uoversiktlig folkerettslig virkning. På denne bakgrunn bør norske myndigheter være meget tilbakeholdne med å vedta nasjonal regulering som kan undergrave sentrale prinsipper i havrettstraktaten og folkeretten.

1.4 Krav om arbeidstillatelse og handelspolitikken

Åpen adgang til det norske kystfartsmarked, uten proteksjonistisk regulering, er en grunnpilar i norsk skipsfartspolitik og har samtidig bidratt til et godt og fleksibelt sjøtransporttilbud for norsk næringsliv. Norsk skipsfart er avhengig av internasjonale markeder, og Norge har lang tradisjon som pådriver for liberal markedsadgang for internasjonal skipsfart i bilaterale og multilaterale myndighetsfora.

Dette gjelder ikke minst innen WTO. Skipsfart er et sentralt norsk forhandlingsområde innen de pågående WTO tjenesteforhandlinger (GATS), og Norge har etablert seg som en sentral aktør sammen med sentrale handelspartnere som bl.a. EU, Japan, Sør-Korea m.fl. UD's rettsavdeling viser i den omtalte vurdering til at innføring av krav om arbeidstillatelse for arbeidstakere om bord på utenlandske skip kan oppfattes som et brudd på den såkalte WTO "standstill forpliktelsen", og at dette ville være handelspolitisk uheldig.

Vi vil videre peke på at bedret adgang for midlertidige arbeidsforhold (leveringsmåte 4) er et av de viktigste forhandlingskrav fra utviklingsland i de pågående WTO/GATS-forhandlinger. Også på denne bakgrunn vil det være handelspolitisk uheldig om Norge innfører helt nye restriksjoner for ikke-europeiske sjøoffiser og mannskaper.

* Jfr. brev fra UD til NHD av 6. mai 2002

Slike restriksjoner vil være skipsfartspolitisk uheldig og kan legitimere lignende regulering for internasjonal skipsfart i andre land. Det vil også redusere markedsmulighetene for norske rederier og sjøfolk internasjonalt.

1.5 Omfang av utenlandske skip i norsk kystfart og virkning av krav om arbeidstillatelse

Så vidt vi kjenner til foreligger ingen helhetlig eller detaljert offentlig statistikk for omfanget av norske og utenlandske skip som tar last mellom norske havner. Forsvarets fellesoperative hovedkvarter, opplyser imidlertid at ca. 800 utenlandske skip gikk mellom minst to norske havner. Vi antar at de fleste av disse skipene går med partslast av eksport og import eller med sporadisk last mellom to norske havner, som ledd i internasjonale seilinger. Om en legger fordelingen mellom EØS-registrerte (1/4) og andre utenlandsregistrerte skip (3/4) i høringsnotatets markedsandels-statistikk til grunn, vil 600 av disse utenlandske skipene potensielt bli omfattet av krav om arbeidstillatelse. Et gjennomsnittlig besetningsantall om bord for frakteskip i denne typen fart antas å være 10 personer; det vil si 6.000 ansatte (for skip som anløper Norge mer enn en gang per år, kan også den halvparten av totalbesetningen som har ferie- og fritidsperiode hjemme bli omfattet). Om en antar at 1/3 av besetningen er nordmenn og "gamle" EØS-borgere; kan potensielt 4.000 utenlandske sjøfolk bli omfattet av krav om arbeidstillatelse, avhengig av hvor mange av disse skipene som faktisk tar last eller passasjerer mellom norske havner. Vi vil understreke at dette bare er et løst anslag.

Vi har grunn til å tro at disse skipene drives i tråd med gjeldende internasjonalt regelverk og at sjøfolk har lønns- og arbeidsvilkår i tråd med internasjonal standard.

Vi anslår at omlag 50 norske rederier som driver mer enn 250 skip under utenlandsk (ikke-EU) flagg, i større eller mindre grad er aktuelle for å ta enkeltlast mellom to norske havner.

Etter internasjonal lovgivning har norske myndigheter ikke bare rett, men også plikt, til å føre aktiv kontroll med at utenlandske skip som anløper norsk havn etterlever internasjonale standarder – såkalt havnestatsinspeksjon. Ifølge statistikk fra 2006 ble det gjennomført 505 inspeksjoner av utenlandske skip i norske havner. Av disse ble 12 skip (2,4 %) holdt tilbake på grunn av mangler i forhold til internasjonal standard. I 2006 ble det vedtatt en ny internasjonal konvensjon i FNs arbeidsorganisasjon (ILO) som åpner for styrket havnestatsinspeksjon av arbeids- og sosiale forhold om bord på utenlandske skip. Vi er meget tilfreds med at regjeringen er godt i gang med arbeidet med norsk ratifisering av ILO-konvensjonen, slik at den kan bli bindende internasjonal lov.

Det kan ikke utelukkes at det finnes enkelte eksempler på lavkvalitetsoperatører som driver virksomhet i norsk kystfart i strid med gjeldende standarder. Det har også vært rapportert om enkelttilfeller hvor slike lavstandard rederier ikke har betalt lønn til sine ansatte. Organisasjonene mener imidlertid at omfanget er så lite at det neppe rettferdiggjør den foreslåtte innføring av krav om arbeidstillatelse. For øvrig mener vi at ikrafttreden og håndheving av ILOs nye maritime konvensjon vil være et bedre virkemiddel for regulerte arbeidsvilkår for alle ansatte om bord på skip som anløper norsk havn.

Krav om arbeidstillatelse vil medføre en betydelig administrativ belastning og redusert fleksibilitet for (ikke-EU) utenlandsregistrerte skip. EU-registrerte skip vil ikke omfattes av et eventuelt krav om arbeidstillatelse. De ledende EU-registre, som for eksempel Malta, Kypros, Tyskland (ISR), Storbritannia og Danmark (DIS) m.fl. har ikke restriksjoner på besetningens nasjonalitet. Så lenge NIS-registrerte skip ikke har anledning til å ta last eller passasjerer mellom norske havner, må en vente at mange norske rederier med utenlandsregistrerte skip vil skifte til EU-register for å kunne beholde dagens mannskap og å avverge konkurransemessig ulempe.

I motsetning til såkalte "åpne registre" vil registrering i EU-land, vanligvis medføre krav om lokal aktivitet i registerlandet. Ved siden av kostnader knyttet til omregistrering, vil en slik utvikling ventelig medføre at noen aktiviteter flyttes fra Norge til EU-registerland. Dette vil svekke norske rederier og deres konkurranseposisjon i forhold til rederier som er etablert i EU-land.

For norsk næringsliv vil et krav om arbeidstillatelse føre til mindre fleksibelt og effektivt nærskipfartstilbud, og ventelig også høyere transportkostnader - stikk i strid med satsing på å overføre last fra land til sjø ut i fra miljøhensyn.

1.6 Hovedkonklusjon

Det er uklart i hvilken grad det forekommer tilfeller av uverdige lønns- og arbeidsvilkår overfor utenlandske sjøfolk på utenlandsregistrerte skip, men vi vil anta, jfr. det ovenstående, at omfanget er beskjedent. Det foreslåtte krav om arbeidstillatelse vil være i strid med folkeretten og i tillegg være skipsfarts- og handelspolitisk uheldig. Så lenge NIS-registrerte skip ikke har anledning til å ta last mellom norske havner, vil kravet svekke norske rederiers konkurranseposisjon sammenlignet med rederier i EU-land, og svekke sjøtransporttilbudet til norsk næringsliv.

Organisasjonene deler regjeringens ønske og ambisjon om ordnede lønns- og arbeidsforhold i norsk og internasjonalt arbeidsliv. Etter vår mening er imidlertid krav om arbeidstillatelse et dårlig egnet virkemiddel for skip som går i fart mellom norske og utenlandske havner. På denne bakgrunn er vår holdning at en fra norsk side ikke bør innføre krav om arbeidstillatelse i slike tilfeller.

I tråd med Utenriksdepartementets vurdering (fra 2002) mener vi at et eventuelt krav om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk om bord på utenlandske skip bare kan gjøres gjeldende dersom skipet er i **permanent** virksomhet utelukkende mellom norske havner (innenriksfart).

Krav om arbeidstillatelse i slike tilfeller må utformes slik at det er forenelig med Norges folkerettslige forpliktelser, og at de administrative krav og prosedyrer blir enkle og praktiske.

2. Nærmere kommentarer til de enkelte forslag til forskriftsendring

2.1 Virkeområde for eventuelt krav om arbeidstillatelse

I forslag til ny § 6 annet ledd foreslår departementet at krav om arbeidstillatelse skal gjøres gjeldende for enhver transport av gods og passasjerer fra en norsk havn til en norsk havn.

a) Etter vårt syn er norske internasjonale forpliktelser, bl.a. under Havrettstrakten, til hinder for en så vidtgående regulering, jfr. Utenriksdepartementets vurdering fra 2002, hvor krav om arbeidstillatelse kun kan gjøres gjeldende dersom skipet er i permanent virksomhet utelukkende mellom norske havner (innenriksfart).

En mulig definisjon av "permanent" virksomhet kan være regulære, forhåndsannonserte og offentlig tilgjengelige passasjer- og/eller godsruiter som utelukkende går i norsk farvann. Dette tilsvarer en modell som er innført i Storbritannia, som stiller krav om arbeidstillatelse for regulære passasjer- og godsruiter[†]. Slik regulering vil sannsynligvis være forenlig med folkeretten og samtidig enkelt kunne håndheves.

En alternativ definisjon av "permanent" virksomhet kan være skip som går i fart mellom norske havner i en sammenhengende tidsperiode, f.eks. 183 dager uten å anløpe utenlandsk havn. En slik regulering kan være forenlig med folkeretten og samtidig kunne kontrolleres og håndheves gjennom bruk av bl.a. skipsbevegelser i henhold til registreringene fra overvåkningssystemet AIS.

b) Vi forutsetter at virkeområdet for forskriften gjelder transport av gods og passasjerer mellom havner langs norskekysten, og at begrepet "norsk havn" er havner som befinner seg på land eller på øyer i territorialfarvannet. Vi legger til grunn at virksomhet som ikke gjelder innenriks transport av gods og passasjer mellom norske havner ikke skal omfattes av forskriften. Vi viser her bl.a. til departementets generelle omtale av bakgrunn for forslaget samt at forskriften er begrenset til å gjelde innenriksfart. Hvis norske myndigheter, mot formodning, ønsker å regulere annen virksomhet i forskriftens krav om arbeidstillatelse, forutsetter vi at det gjennomføres ny høring.

Den foreslåtte formulering i § 6 annet ledd: "..tar om bord gods eller passasjerer i en norsk havn og leverer dette godset eller setter i land disse passasjerene i en norsk havn.." medfører krav om arbeidstillatelse for mannskaper om bord på utenlandske cruiseskip som har norske havner som såkalt snuhavn. Snuhavn betyr i denne sammenheng at turistene flys inn en vei og cruise tilbake til en utenlandsk havn. Tromsø har 5 slike snuanløp i år, mens Evenes har 2 og Bergen og Stavanger noen ganske få. Status som snuhavn kan også bety charterfly tur/retur Norge og ombordstigning i norsk havn mens et cruiseskip ligger for eksempel i Nord-Norge gjennom sesongen. Cruiseturistene fører i dag til en

[†] "Scheduled cargo services" er definert som "publicly available services between the same two or more ports with voyages operated either according to a published timetable or on such a regular or frequent basis that they constitute a recognizable systematic series".

verdiskapning i det norske markedet på minimum 1,6 milliarder kroner i tillegg til norske arbeidsplasser samt havneavgifter og andre avgifter. Blir Norge snuhavn for en større andel av cruisetrafikken som i dag ferdes langs kysten, vil verdiskapningen per turist mangedobles, fordi en overnattende turist har en mange ganger høyere døgnforbruk relatert til blant annet overnatting, servering og varehandel og kjøp av opplevelser. Markedsføring av Norge som snuhavn er derfor et viktig satsingsområde for cruisepolitikken. Cruiseskip i norske farvann har vanligvis mange hundre, opp til tusen, utenlandske ansatte om bord. Et krav om arbeidstillatelse for cruiseskip med Norge som snuhavn vil derfor medføre en betydelig administrativ byrde og store ekstrakostnader for både rederi og myndigheter. Dette vil med stor sannsynlighet medføre en svekkelse av Norges fremtidige potensial som turist- og cruisedestinasjon.

I tråd med ovenstående foreslår vi følgende ordlyd for ny § 6 annet ledd og påfølgende:

Ny § 6 annet ledd skal lyde:

*Utlending som arbeider om bord på **utenlandsk skip som går i permanent innenriksfart og som tar om bord gods eller passasjerer i en norsk havn og leverer dette godset eller setter i land disse passasjerene i en annen norsk havn, må ha arbeidstillatelse.***

*Med "**permanent innenriksfart**" menes skip som går i regulære, forhånds-annonserte og offentlig tilgjengelige passasjer- og/eller godsruiter som utelukkende går mellom norske havner.*

*Med "**norsk havn**" mens havn på land eller på øyer i territoriet*

2.2 Unntak for NIS-skip med utvidet fartsområde

Det er i dag presisert i forskriften § 171, annet ledd, at skip som omfattes av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), fastsatt ved Kgl.res. 11. august 1989 nr. 802, anses for å gå i utenriksfart og dermed ikke er omfattet av utlendingsloven og utlendingsforskriften.

I høringsnotatet foreslås det i tillegg å ta inn unntaket for NIS-skip i petroleumsvirksomhet jfr. forskrift av 30. juni 1987 nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister § 3, annet ledd.

Organisasjonene slutter seg til dette forslaget.

2.3 Vilkår for arbeidstillatelse: krav om lønns- og arbeidsvilkår

Etter utlendingsforskriftens § 2 om vilkår som må være oppfylt ved førstegangssøknad om arbeidstillatelse gjelder: "*Lønns- og arbeidsvilkår må ikke være dårligere enn etter gjeldende tariffavtale, regulativ eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.*"

Vi legger til grunn at et krav om "norske" vilkår bare kan gjelde for den perioden en utenlandsk arbeidstaker om bord på utenlandske skip faktisk utfører arbeid som omfattes av krav om arbeidstillatelse; det vil si transportoppdrag i permanent norsk innenriksfart.

I praksis kan det bety at det inngås tilleggsavtale til eksisterende arbeids-/tariffavtale mellom arbeidsgiver og den aktuelle sjømann.

2.4 Krav til dokumentasjon

Utlendingsforskriften § 2 innebærer at tillatelsen skal knyttes til et bestemt arbeid og et bestemt arbeidssted. Eksisterende søknadsskjemaer mv. som finnes for arbeidstakere som ikke er fra EØS/EU-området forutsetter at arbeidstageren vil måtte oppholde seg på land i Norge, og gjelder arbeidsforhold av tidsbegrenset art hvor arbeidets art og sted er rimelig konkret, men viser samtidig til at tillatelse gis for arbeid knyttet til et arbeidsforhold og en arbeidskontrakt selv om arbeidet utføres på ulike steder.

I flaggstater der det eksisterer krav om ansettelsesavtale vil slike opplysninger finnes i denne avtalen. Men flaggstater med tilknytning til engelske/amerikanske ordninger benytter ikke ansettelsesavtale, men et system basert på "signing of article". I slike tilfeller vil det være mer komplisert å dokumentere de relevante forhold.

På denne bakgrunn vil vi foreslå at det utarbeides et standardskjema for "offer of employment in permanent Norwegian coastal trade", som kan tjene som dokumentasjon. Organisasjonene vil videre foreslå at arbeidstillatelse knyttes til spesifikk arbeidsgiver og stilling.

2.5 Søknadsprosedyrer

Departementet åpner for det kan søkes om arbeidstillatelse etter innreise til Norge (ny § 10, tredje ledd, bokstav d) og at politiet skal få myndighet til å innvilge arbeidstillatelse for utlendinger om bord på skip (ny § 13, annet ledd, bokstav h).

Vi stiller oss positive til disse forslagene. For at denne "fleksibiliteten" skal ha noe praktisk verdi, må imidlertid saksbehandlingstiden være så kort at det faktisk er mulig å søke og få innvilget arbeidstillatelse i løpet av tiden fra første anløp i norsk havn til virksomhet med krav til arbeidstillatelse starter. Lokale politimyndigheter må tilføres tilstrekkelige ressurser for å sikre rask saksbehandling. Det er viktig å være oppmerksom på at en del oppdrag også opptrer akutt ved unormale forhold, for eksempel produksjonsproblemer, havarier, værforhold osv. For enkelte industribedrifter vil produksjonsstans kunne være kritisk.

Desto mer omfattende reguleringsmodell, desto flere søknader må påregnes og desto mer ressurser må tilføres. Også disse praktiske hensyn taler for at krav om arbeidstillatelse bare gjøres gjeldende for permanent virksomhet.

Vi er videre positive til departementets forslag om at arbeidstillatelse skal kunne innvilges for inntil 2-års varighet. Vi stiller oss imidlertid undrende til forslaget om å innføre en karantenetid på ett år før ny tillatelse kan innvilges for ufaglært mannskap (§4, femte ledd). I en situasjon med internasjonal mangel på sjøfolk har vi vanskelig for å se hvilke

formål en slik restriksjon skal tjene. Det vil samtidig være til hinder for at rederier kan gi sine ansatte langsiktige karrieremuligheter og trygghet gjennom fast ansettelse. Forslaget om tidsbegrenset arbeidstillatelse og karantene er dermed i strid med både rederienes og sjøfolkenes interesser.

2.6 Kaptein som ansvarlig

Departementet foreslår at kapteinen skal være ansvarlig dersom skipet er eid av selskaper med forretningssted utenfor Norge, eller hvor rederiet ikke er arbeidsgiver for mannskapet (ny § 2, første ledd, nr. 1).

Etter vårt syn vil kapteinen kunne være fullmektig for arbeidsgiver, men det kan antagelig være komplisert om han skal kunne holdes ansvarlig for arbeidsgivers plikter i relasjon til utlendingsloven og -forskriften. I maritim lovgivning er utviklingen internasjonalt at kapteinen ikke skal holdes ansvarlig for arbeidsgiverforhold han har liten mulighet til å styre.

På denne bakgrunn vil organisasjonene forslå følgende endring i forskriftsforslaget:

§ 2 første ledd nr. 1 femte punktum:

Kaptein om bord på skip eid av rederier med forretningssted utenfor riket eller som ikke er arbeidsgiver for mannskapet skal anses som fullmektig for arbeidsgiver.

2.7 Håndheving

Det legges opp til at håndheving skal skje gjennom at politiet foretar stikkprøver i havn. Vi antar at dette kan være formålstjenelig.

Det foreslås i tillegg, med henvisning til kystvaktloven § 12, bokstav g, at Kystvakten skal foreta stikkprøver når skipet ikke er i havn. Vi stiller spørsmål ved om nevnte paragraf faktisk hjemler slik kontroll.

Vi viser i denne forbindelse til at formålet med bestemmelsen i følge Ot.prp. nr. 41 1996-97 er å skape rettslig grunnlag for å anvende Kystvakten til å utføre grensekontroll, dvs. kontroll med grensepassering. Kystvakten skal forutsetningsvis ikke anvendes i tilknytning til overholdelsen av bestemmelser i utlendingsloven for øvrig. På denne bakgrunn er det uklart om kystvaktloven § 12 g faktisk gir hjemmel for den foreslåtte stikkprøvekontrollen til havs.

2.8 Ikrafttreden

Departementet foreslår at forskriften skal tre i kraft straks den vedtas. Vi anser dette som helt urimelig.

De aktuelle skip vil vanligvis være bundet opp i en rekke norske og utenlandske fraktkontrakter med delvis lang løpetid, 12–18 måneder er vanlig, men det kan også forekomme lengre kontrakter. Basert på disse kontraktene kan det være etablert internasjonale seilings- og logistikk-løsninger det vil kreve tid å tilpasse. Det vil også kreve tid å foreta nødvendige mannskapstilpasninger.

Det må videre avsettes tid og ressurser til å informere berørte parter om det nye kravet i god tid før det trer i kraft.

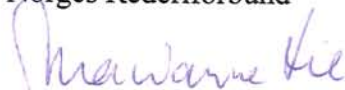
Innføring av et krav om arbeidstillatelse for utlandske mannskaper om bord på utenlandske skip vil utløse et betydelig antall søknader. Forvaltning og politimyndighet må få tilstrekkelig tid til å utarbeide prosedyrer, samtidig som nødvendig personell og økonomiske ressurser må være på plass i god tid for å kunne ferdigbehandle søknadene før kravet trer i kraft.

På denne bakgrunn vil organisasjonene foreslå at ikrafttreden settes til 12 måneder etter at forskriften er vedtatt.

Dersom noe er uklart eller om departementet har spørsmål til denne høringsuttalelsen ber vi om å bli kontaktet.

Med vennlig hilsen

Norges Rederiforbund



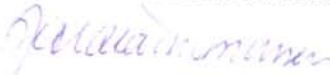
Marianne Lie
Adm. direktør

Næringslivets Hovedorganisasjon



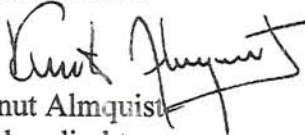
Petter Haas Brubakk
Direktør

Rederienes Landsforening



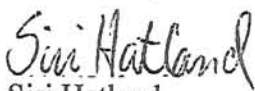
Harald Thomassen
Adm. direktør

NHO Reiseliv



Knut Almquist
Adm. direktør

Fraktesfartøyenes Rederiforening



Siri Hatland
Adm. direktør

Kopi: Utenriksdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet