

## Høring: NOU 2012:18 Rett om bord

Vi viser til Departementets brev av 8. november 2012 med referanse 12/4565-1

Vi synes det er betimelig med en gjennomgang av Sjømannsloven spesielt sett i lys av implementeringen av Konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår (heretter benevnt MLC) og ikrafttredelsen av denne den 20. august 2013. Vi har med interessen lest NOUen og sett de vurderinger som er gjort og de forslag som er fremmet. For ordens skyld vil vi bemerke at vi har i dette innspillet valgt å kommentere det vi mener er viktig å ha ytterligere avklaringer på i forhold til vår ivaretagelse av de oppgaver som vi er delegert fra norske myndigheter.

### **Til lovens virkeområde § 1-2**

Vi har ingen innvendinger mot ordlyden som foreslått, men vi anser det som essensielt å få ytterligere avklart virkeområdet. For at næringen generelt og vi som er delegert tilsynsmyndighet skal kunne forberede oss på og ivareta våre oppgaver er det viktig at Departementet gjør ytterligere avklaringer og dersom det anses nødvendig prioriterer å benytte den gitte muligheten til å gi forskrift om *“hvilke arbeidstakere som er omfattet av lovens annet ledd”, “hva som etter loven er å anse som skip” og “hvorvidt og i hvilken utstrekning loven skal gjelde for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på annen innretning i sjøen enn skip”*.

Vi har også sett dette i sammenheng med forskrift om endring av forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde, hvor enkelte kategorier arbeidstakere er unntatt sjml. virkeområde og det vil være meget nyttig å få avklart om norske myndigheter har en intensjonen om å videreføre endringsforskriften eventuelt i ny forskrift til sal. §1-2 (3) a).

### **Til lovens virkeområde § 1-2 (2) b)**

Vi har også merket oss at det i forslag til § 1-2 (2) b) er unntak for arbeidstaker som «utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift(...)». Slik vi ser det vil ikke begrepsbruken *“ikke utgjør en del av skipets ordinære drift”* gi den nødvendige avklaringen for virkeområdet. Vi er fullt klar over myndighetens rett og plikt til å fatte vedtak om MLCs virkeområde, men vi ser med bekymring på at det kommer forskjellige fortolkninger av dette og frykter at dette kan være et hinder i å nå målsettingen om *“level playing field”*.

Vi har tilsvarende bekymring når det gjelder ordlyden *«annen innretning i sjøen enn skip»* og vil sette pris på om norske myndigheter kan bruke og bidrar til bruk av samme ordlyd og samme intensjoner som i MLC slik at målsettingen om at den skal være en internasjonal standard blir oppfylt.

### **Til lovens §§ 2-1 t.o.m. 2-4**

Vi ser behovet for og støtter intensjonen med å definere både *“arbeidsgiver”, “arbeidsgivers alminnelige plikter og ansvar”, “rederi” og “rederiets alminnelige plikter og ansvar”*. Vi vil i denne sammenheng bemerke at MLC legger ansvaret for sjøfolks arbeids- og levevilkår på reder, med mindre denne har inngått en avtale om drift av skip med en annen juridisk enhet.

For å sikre overensstemmelse med den nevnte konvensjonen, klare ansvarsforhold for sjøfolks arbeids- og levevilkår og effektiv etterlevelse og sertifisering om bord er det viktig at det overordnede ansvaret legges på en juridisk enhet og slik vi ser det må dette i henhold til MLC være reder eller den juridiske enhet som etter avtale med reder har påtatt seg ansvaret for driften av skipet.

Som kjent er en av hovedmålsettingene med ISM-koden å identifisere og ansvarliggjøre en juridisk enhet for sikker drift av skip. I henhold til ISM er det DOC-innehaver som har dette ansvaret og vi mener derfor at det også følger av ISM Kodens krav at det er driftsselskapet som er det ansvarlige rettssubjekt og vi frykter konsekvensene dersom det, slik det gis inntrykk for i NOUen og lovforslaget, åpnes for at krav i MLC skal kunne legges i sin helhet på andre.

Ved at det i NOUen innføres en ny fortolkning om at *“Det er arbeidsgiver, definert som den som har ansatt arbeidstaker for arbeid om bord på skip, som primært er ansvarlig for å sørge for at lovens krav og pliktene etter arbeidsavtalen oppfylles overfor arbeidstaker”*, frykter vi konsekvensene for ansvaret om bord og den systemtankegang som ligger til grunn for både ISM og MLC.

Vi er fullt klar over at MLC ikke pålegger noen et arbeidsgiveransvar og vi finner det naturlig at en lov som denne avgrenser ansvaret mellom arbeidsgiver og den som i henhold til konvensjonen er arbeidsgiver. Når det er sagt så er vi av den oppfatning at det ikke må legges noen begrensninger på ansvar eller åpnes for ansvarsfraskrivelse fra de krav som reder er pålagt og som reder må sørge for kontinuerlig etterlevelse av gjennom skipets sikkerhetsstyringssystem og/eller *“Declaration of Maritime Labour Compliance”* (DMLC). Vi mener at utfordringene når det gjelder avklaringen av ansvarsforholdet mellom den som defineres som ansvarlig (i.e. reder) i MLC og den som er arbeidsgiver i henhold til norsk lov kunne vært løst ved et skarpere skille mellom de krav som er satt på reder i henhold til MLC og øvrige krav for ansettelsesforholdet.

ROene må som kjent sertifisere skip basert på en godkjent DMLC Part II utviklet av reder eller den juridiske enhet som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet. RO er dermed avhengig av en klar og tydelig avklaring av ansvarsforholdet i henhold til MLC slik at det er et system med en juridisk enhet som er ansvarliggjort for kontinuerlig etterlevelse av konvensjonskravene. Dette er også essensielt for at inspeksjons- og sertifiseringsregimet skal få den effekten som er intensjonen i MLC. Ved å ha to pliktsubjekter i sertifiseringen (f.eks. siden ansettelsesavtalen og ansvar for klageadgangen om bord er av de områdene som både skal inspiseres og sertifiseres) må RO forholde seg til to pliktsubjekter da disse to områdene er helt eller delvis lagt på *arbeidsgiver* i sal., og ikke rederi, slik MLC i utgangspunktet gjør.

## **Til lovens § 4-2**

Vi ser at det i paragrafens nr. (2) heter at *“arbeidstaker har rett til månedlig skriftlig oppgave over tilgodehavende og utbetalt beløp, med angivelse av lønn, tilleggsutbetalinger og eventuelle trekk”* og det er som sikkert kjent også et krav i MLC. Dokumentert utbetaling av lønn er, i henhold til nevnte konvensjon, også gjenstand for verifikasjon om bord på skip før skip kan sertifiseres. For å ivareta dette kravet er det viktig at det i loven eller i forskrift klargjøres at reder har ansvaret for at nødvendig dokumentasjon forefinnes om bord. En slik klargjøring kan eksempelvis innebære at arbeidsgiver plikter

å utlevere slik dokumentasjon til reder, som igjen plikter å sørge for at slik dokumentasjon er å finne om bord.

Vi har i våre forberedelser til å påta oss rollen som RO for Konvensjonen hørt bekymringer i relasjon til at lønnsutbetalinger skal dokumenteres om bord. For å ivareta denne bekymringen vil vi foreslå at det også i lovs eller forskrifts form gjøres klart at dokumentasjon om lønnsforhold skal sikres mot innsyn fra uvedkommende og kun skal gjøres tilgjengelig for inspektører og havnestatskontrollører når de utøver sine roller i henhold til MLC.

### **Til lovens § 8-1**

Vi registrerer at det i § 8-1 (5) gis hjemmel til forskrift om nærmere innhold og omfang av omsorgsplikten, men bemerker likevel at tannlege ikke er nevnt som del av forsvarlig sykepleie i paragraf nr. (1). Tannlege er eksplisitt nevnt i MLC som del av den sykepleie sjøfolk har krav på under sitt opphold om bord, og anser det som ønskelig at en slik presisering av retten til tannpleie også inkluderes i norsk lov, f.eks. som del av sal. § 8-1.

### **Til lovens § 9-7**

I paragrafen som omhandler retten til å fremsette klage er både reder og arbeidsgiver pliktsubjekt, men i følge paragrafens første ledd kan rederiet «... eventuelt overlate til (*arbeidsgiver*) å behandle og avgjøre klagen i første omgang» dersom rederiet ikke er vedkommendes arbeidsgiver. Vi refererer til vår kommentar til lovens §§ 2-1 tom. 2-4 over angående behovet for en klar og tydelig DMLC i forhold til vår rolle som RO. I tillegg vil vi bemerke at en slik løsning vil kunne føre til ineffektive klageprosedyrer som igjen kan medføre at klager, i stedet for å bli løst av reder som har ansvaret for etterlevelse av MLC, vil bli framsatt til norske myndigheter eller eventuelt havnestatsmyndigheter med de konsekvenser det måtte få for skip, reder, sjøfolk og de som har sertifisert skipene.

### **Til NOU'ens 5.2.3.2**

Vi ser at det i punktets første avsnitt konkluderes med at "*Fiske- og fangstfartøy er unntatt. Likeledes gjelder den heller ikke for krigsskip, hjelpefartøyer i marinen eller flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet.*" Som nevnt tidligere i vårt tilsvaret er det essensielt for oss å få avklart virkeområdet for de tilsyn som vi skal gjøre på vegne av norske myndigheter og dette gjelder spesielt konklusjonen om å unnta "*flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet.*"

Vi er fullt klar over at det er myndigheten som, dersom det er tvil, skal avgjøre om et skip eller en skipstype skal komme inn under konvensjonens bestemmelser. Når det er sagt så ser vi at konvensjonen er tydelig på unntak for "*Fiske- og fangstfartøy, krigsskip, og hjelpefartøyer i marinen*" og i tillegg skip som er tradisjonelt bygget som dhower og junker og at videre definisjoner er gitt på en slik måte at skip p.g.a. sitt operasjonsområde unntas fra konvensjonen.

Ut i fra dette kan vi ikke se at "*flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet*" skal være unntatt i selve konvensjonen og vi frykter at et slikt unntak, dersom det ikke blir et internasjonalt unntak, kan medføre problemer spesielt der sokkelstat, havnestat, ILO eller annen relevant myndighet måtte ha en annen

oppfatning. En slik uenighet vil også kunne ha store økonomiske konsekvenser dersom *“flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet”* på et senere tidspunkt ikke er salgbare da de ikke er bygget i henhold til krav.

Vi er klar over at også andre flaggstater vurderer å unnta flyttbare innretninger og vi kan ikke se at det skulle være noe problem for oss som RO å etterleve en avgjørelse om å unnta *flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet*”, men det er viktig at et slikt unntak blir internasjonalt og for oss å forstå grunnlaget for avgjørelsen slik at vi kan bruke det som dokumentasjon i forhold til begrensningene i vårt arbeid som RO og de krav som må stilles til nybygg.

Begrepet «Flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet» kan også forstås ulikt; enten som enhver flyttbar innretning i petroleumsvirksomheten, i.e. inkludert supply, well-intervention, etc., eller kun forstås som flyttbare boreinnretninger. Virkeområdet er som nevnt meget viktig å få avklart, så uavhengig av et norsk unntak, så ser vi behov for en presisering av begrepsbruken.

### **Til NOU'ens 5.2.3.2**

Vi ser at det i punktets tredje avsnitt (og også andre steder i NOU'en) heter at *“Konvensjonen innfører krav om at alle skip over 500 bruttotonn i internasjonal fart eller mellom to utenlandske havner skal ha et sertifikat.”* Konvensjonskravet er dog klart på at sertifikatkravet er for skip på 500 bruttotonn og over. Vi regner med at dette er en glipp og at sertifikatkravet også på norske skip vil være for de skip som er på 500 bruttotonn og over i internasjonal fart.