



DET KONGELEGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 70

(2007–2008)

Om lov om endringer i sjømannslov
30. mai 1975 nr. 18 mv.

(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186
om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

Innhold

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen ...	5	6	Endringar i reglar om trygde- og pensjonsrettar for sjøfolk	23
1.1	Ei styrking av sjøfolks arbeids- og levevilkår	5	6.1	Endringar i folketrygdlova	23
1.2	Samandrag	6	6.1.1	Gjeldande rett	23
2	Bakgrunn for lovforslaget og høyringa	8	6.1.2	Høyringsbrevets forslag	23
2.1	Bakgrunn for lovforslaget	8	6.1.3	Høyringsinstansens syn	23
2.2	Høyring	8	6.1.4	Departementets vurdering	24
3	Verkeområde	10	6.2	Endringar i lov om pensjonstrygd for sjømenn	25
3.1	Gjeldande rett	10	6.2.1	Gjeldande rett	25
3.2	Forslaget i høyringsbrevet	10	6.2.2	Forslaga i høyringsbrevet	25
3.3	Høyringsinstansens syn	10	6.2.3	Høyringsinstansens syn	25
3.4	Departementets vurdering	11	6.2.4	Departementets vurdering	25
4	Plikter og rettar	13	7	Økonomiske og administrative konsekvensar	26
4.1	Definisjonar. Reiarlaget og arbeidsgivaren sine plikter	13	7.1	Økonomiske og administrative konsekvensar for det offentlege	26
4.1.1	Gjeldande rett	13	7.2	Økonomiske og administrative konsekvensar for næringa	26
4.1.2	Forslaga i høyringsbrevet	13	8	Merknader til dei einskilde paragrafane	27
4.1.3	Høyringsinstansens syn	14	8.1	Merknader til forslag om endring i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18	27
4.1.4	Departementets vurdering	15	8.2	Merknader til forslag om endring i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet	31
4.2	Sjøfolks rett til hjelp ved inngåing av tilsetjingsavtale og retten til å setje fram klage	17	8.3	Merknader til endringar i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd	31
4.2.1	Gjeldande rett	17	8.4	Merknader til endringar lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn	31
4.2.2	Forslaget i høyringsbrevet	17			
4.2.3	Høyringsinstansens syn	18			
4.2.4	Departementets vurdering	18			
5	Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak	20			
5.1	Gjeldande rett	20			
5.2	Forslaga i høyringsbrevet	20			
5.3	Høyringsinstansens syn	20			
5.4	Departementets vurdering	21			
				Forslag til endringar i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.	33



DET KONGELEGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 70

(2007–2008)

Om lov om endringar i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.

(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186
om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

*Tilråding frå Nærings- og handelsdepartementet av 27. juni 2008,
godkjent i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

1.1 Ei styrking av sjøfolks arbeids- og levevilkår

I samband med framlegginga av St.prp. nr. 73 om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår legg regjeringa med dette fram forslag til lov om endringar i

- sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 (sjømannslova)
- lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet (skipssikkerhetsloven)
- lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdlova)
- lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn (lov om pensjonstrygd for sjømenn)

ILO-konvensjon nr. 186 inneber ei styrking av rettane til sjøfolk. Gjeldande norsk lovgiving sikrar stort sett dei rettane som følgjer av konvensjonen. Likevel fører konvensjonen til at det må gjerast tilpassingar i norsk lovgiving, i første rekkje sjømannslova, for å sikre sjøfolk fullt ut dei rettane som konvensjonen set opp.

Tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår

Eit sentralt element i denne proposisjonen er forslaget om at det skal førast offentleg tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det offentlege har i ei årrekke ført tilsyn med skips tryggleik og vern av det ytre miljøet. Forslaga til endring av sjømannslova inneber at det offentlege i framtida vil føre tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. I tråd med føresegnene i konvensjonen blir det lagt opp til eit tilsynsregime der skip over ein viss storleik skal ha eit sertifikat som viser at tilsyn er utført, og at arbeids- og levevilkåra om bord er funne tilfredsstillande. Regjeringa gjer framlegg om at det blir innført effektive verkemiddel i sjømannslova dersom tilsynet avdekkjer at sjøfolk ikkje får dei rettane som er fastsette i lova.

Reiarlaget får ei plikt til å sikre sjøfolks rettar

Etter reglane i sjømannslova i dag kan arbeidsgivaren vere ein annan enn det reiarlaget som driv skipet der ein sjømann har arbeidsplassen sin, og arbeidsgivaren er ansvarleg for å oppfylle dei rettane

som er nedfelte i lova. Konvensjonen søker å komme til livs den situasjonen at sjømannen ikkje får rettane sine dersom arbeidsgivaren ikkje maktar å følgje opp skyldnadene sine. Departementet foreslår derfor å endre sjømannslova slik at reiarlaget får eit ansvar for å sikre sjøfolks rettar om ikkje arbeidsgivaren oppfyller skyldnadene sine. For å oppfylle kravet i konvensjonen om at det skal vere eitt selskap som står for drifta av skipet, og som skal oppfylle pliktene i konvensjonen, blir det foreslått ei harmonisering av reiarlagomgrepet i skipssikkerhetsloven og sjømannslova.

Sjøfolks rett til å setje fram klage

I tråd med konvensjonen foreslår regjeringa ein lovfesta rett for sjøfolk til å setje fram klage dersom han eller ho meiner at dei ikkje få oppfylt dei rettane som følgjer av lov eller forskrift. Klaga blir framsett for reiarlaget, men departementet foreslår også ein lovfesta rett for sjømannen til å klage til tilsynsstyresmakta. For at klagehandsaminga skal vere reell, foreslår departementet å lovfeste ei plikt for reiarlaget til undersøke klagar og etablere prosedyrar som skal sørge for effektiv og rettferdig handsaming av klager.

Regjeringa tek sikte på at dei framlagde forslaga til lovendringar tek til å gjelde i samband med at sjølve konvensjonen blir sett i verk. Dette vil skje 12 månader etter at 30 statar med til saman 33 % av verdsflåten i tonnasje har ratifisert konvensjonen.

1.2 Samandrag

Kapittel 2 Bakgrunn for lovforslaget og høyringa

Kapittelet inneheld ei utgreiing om kvifor det er nødvendig å endre lovgivinga. Det går fram av kapittelet at skyldnadene som følgjer av ILO-konvensjon nr. 186 om arbeids- og levevilkåra til sjøfolk, gjer det nødvendig å endre norsk lovgiving.

Kapittel 3 Verkeområde

I kapittel 3 er det gjort greie for forslag om endring av verkeområde for sjømannslova. Departementet foreslår eit styrkt vern for utanlandske arbeidarar som er tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip, ved at hovudregelen blir at sjømannslova skal gjelde for denne gruppa sjøfolk. Departementet foreslår at visse føresegn i lova skal kunne fråvikast ved tariffavtale. For å kunne føre tilsyn med utanlandske skip i norske hamner, som konvensjonen gir høve til, foreslår departementet at lova kan gjelde på slike skip.

Kapittel 4 Plikter og rettar

Kapittel 4 handlar om definisjonar og plikter. Skipsikkerhetsloven har ein definisjon av reiarlag som er knytt opp til det ISM-ansvarlege selskapet, men sjømannslova manglar ein slik definisjon. Sjømannslova føreset i dag at det kan vere eit skilje mellom reiarlaget og arbeidsgivaren. Dersom arbeidsgivaren trer inn i staden for reiarlaget, har reiarlaget i utgangspunktet ikkje skyldnader overfor sjømannen. Departementet gjer framlegg om å ta inn ei føresegn som definerer reiarlaget i sjømannslova slik at det blir det same selskapet som i skipsikkerhetsloven. Som det er gjort greie for i kapitlet, meiner departementet at det ikkje vil vere føremålstenleg dersom nokon andre enn det ISM-ansvarlege selskapet skal sikre sjømannens rettar etter konvensjonen. For å oppfylle skyldnadene i konvensjonen foreslår departementet også ei føresegn som fastset at reiarlaget har ei plikt til å sikre at lova blir følgd. Departementet foreslår vidare at dersom arbeidsgivaren og reiarlaget er ulike selskap, er arbeidsgivaren ansvarleg for at dei forholda som tilsetjingsavtalen omfatar, blir oppfylte. Men reiarlaget får ein utvida skyldnad overfor sjømannen, og departementet foreslår at dersom reiarlaget har måtta dekkje utgifter som etter tilsetjingsavtalen fell på arbeidsgivaren, kan reiarlaget tre inn i sjøpanteretten som sjømannen har etter sjølova § 51 første ledd nr. 1.

I kapittel 4 foreslår departementet også å ta inn ei føresegn som gir sjømannen rett til hjelp ved inngåing eller endring av tilsetjingsavtale. Føresegna er utforma etter mønster av ei tilsvarende føresegn i arbeidsmiljølova. Etter gjeldande rett er det ein offentleg mønstringskontroll av sjøfolk som er basert på skyldnadene i ILO-konvensjon nr. 22. Denne ordninga blir ikkje ført vidare i ILO-konvensjon nr. 186.

Kapittel 4 inneheld også eit forslag som gir sjøfolk rett til å setje fram klage om bord for det dei meiner er brot på sjøfolks rettar. Lovforslaget inneheld samtidig ei plikt for reiarlaget til å syte for at klagar over brot på lova blir undersøkte, samt å etablere rutinar som skal sikre ei rettferdig og effektiv handsaming av klaga. Sjølv om det ikkje er ein uttrykkeleg skyldnad etter konvensjonen, foreslår departementet at sjøfolk også får rett til å setje fram klage overfor tilsynsstyresmakta. Lovforslaget vil på den eine sida innebere ei ytterlegare styrking av sjøfolks rettar, samtidig som departementet trur føresegna vil stimulere til at tvistar om sjøfolks rettar kan løysast på ein meir effektiv måte om bord eller av reiarlaget.

Kapittel 5 Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak

Ei viktig nyskaping ved konvensjonen er at det skal etablerast eit tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. Mens skipssikkerhetsloven har føresegnar om dette som dekkjer dei forholda lova regulerer, manglar sjømannslova tilsvarande føresegnar. I kapittel 5 er det gjort greie for dei forslaga departementet set fram i den samanheng. Departementet foreslår for det første at det blir teke inn ei føresegn om at skip over ein viss storleik skal ha eit eige sertifikat for arbeids- og levevilkår. Sertifikatet vil bli ferda ut etter at det har vore eit tilsyn. Vidare foreslår departementet at det blir teke inn nærmare føresegnar om tilsyn i sjømannslova. Desse er utforma etter mønster frå skipssikkerhetsloven. For at tilsynet skal kunne handheve sjøfolks rettar på ein effektiv måte, foreslår departementet føresegnar om forvaltningstiltak. Også desse er baserte på tilsvarande føresegnar i skipssikkerhetsloven.

Kapittel 6 Endringar i reglar for trygde- og pensjonsrettar for sjøfolk

Kapittel 6 gjer greie for dei endringane departementet foreslår i trygde- og pensjonslovgivinga.

Som det går fram av kapitlet, inneber ikkje konvensjonen at det er nødvendig med større endringar i denne delen av lovgivinga. Departementet ønskjer å halde på flaggstatsprinsippet i folketrygdlova, men foreslår å endre reglane for frivillig medlemskap i folketrygda for å tilfredsstille krava i konvensjonen. Forslaget inneber høve til frivillig medlemskap i folketrygda for personar som er fast bu-sette i Noreg, og som arbeider på skip registrerte utanfor EØS-området. Vidare foreslår departementet at personar som blir tekne opp i folketrygda etter det nemnde lovforslaget i folketrygdlova, også skal kunne omfattast av lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjøfolk.

Kapittel 7 Økonomiske og administrative konsekvensar

Kapittel 7 gjer greie for dei økonomiske og administrative konsekvensane, som vil vere små både for styresmaktene og for næringa.

2 Bakgrunn for lovforslaget og høyringa

2.1 Bakgrunn for lovforslaget

Bakgrunnen for lovforslaget er gjennomføringa av ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (Maritime Labour Convention, 2006). Konvensjonen vil tematisk sett falle inn under sjømannslova, skipssikkerhetsloven, folketrygdlova og lov om pensjonstrygd for sjømenn. Dei aller fleste av skyldnadene i konvensjonen fell likevel inn under sjømannslova og skipssikkerhetsloven. Mens norsk lovgiving i all hovudsak er i samsvar med konvensjonen, er det på visse område nødvendig å endre norsk lovgiving. Først og fremst gjeld det sjømannslova, som ikkje inneheld føresegner om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, noko som er ei viktig nyskaping i konvensjonen. Sjømannslova inneheld heller ikkje det viktige elementet som følgjer av konvensjonen, nemleg at reiarlaget har eit ansvar for å sikre at sjøfolk får oppfylt rettane sine etter konvensjonen, også om arbeidsgivaren ikkje oppfyller dei skyldnadene som følgjer av tilsetjingsavtalen.

Konvensjonen er forhandla fram i ILO mellom styresmaktene og partane i arbeidslivet og vil etablere eit nytt globalt bindande regelverk. Departementet legg stor vekt på at sjøfolk skal ha gode arbeids- og levevilkår, noko som også er ein viktig faktor for å utvikle og halde oppe ei sikker og levedyktig skipsfartsnæring. Konvensjonen vil i tillegg vere eit viktig ledd i arbeidet med å avgrense sosial dumping internasjonalt. Departementet ser derfor ein rask ratifikasjon frå norsk side som eit viktig bidrag til at sjøfolk får ei global reform av arbeids- og levevilkåra sine.

Konvensjonen vil venteleg bli ratifisert av dei fleste EU-landa. EUs ministerråd har vedteke at medlemsstatane får lov til å ratifisere konvensjonen, basert på at fellesskapskompetanse gjeld for delar av innhaldet i konvensjonen. I tillegg forhandlar partane i arbeidslivet på EU-nivå om ein avtale om gjennomføring av innhaldet i konvensjonen, med sikte på at denne avtalen blir eit pålegg til medlemsstatane gjennom eit EU-direktiv. Avklaringa vil likevel ta litt tid, og regjeringa ønskjer ikkje å vente på dette. Departementet vurderer det slik at

Noreg så raskt som mogleg bør gjere dei nødvendige lovendingane og ratifisere konvensjonen.

Ein nærmare omtale av konvensjonen finst i St.prp. nr. 73 om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår.

2.2 Høyring

Lovforslaga blei sende på høyring frå Sjøfartsdirektoratet 20. juni 2007. Høyringsbrevet blei sendt til desse instansane:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kunnskapsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Forsvarsstaben/sjøforsvaret
Høgskolen i Tromsø
Høgskolen i Vestfold
Høgskolen i Ålesund
Høgskolen Stord/Haugesund
Norsk senter for maritim medisin
Opplæringskontoret for maritime fag
Pensjonstrygden for sjømenn
Sjøfartsinspektøren i Bergen
Sjøfartsinspektøren i Bodø
Sjøfartsinspektøren i Kristiansand
Sjøfartsinspektøren i Oslo
Sjøfartsinspektøren i Tromsø
Sjøfartsinspektøren i Trondheim
Tromsø Maritime Skole
Ålesund Maritime Skole

American Bureau of Shipping
Assuranceforeningen Gard
Assuranceforeningen Skuld
Bureau Veritas
Det norske maskinistforbund
Det Norske Veritas
Fraktestøttes Rederiforening / Fraktestøttes Arbeidsgiverforening

Om lov om endringar i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.
(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

Germanischer Lloyd
Hurtigbåtenes Rederiforening
Lloyds Register of Shipping
Norges Rederiforbund
Norsk Forening for Sjøfartsmedisin
Norsk Losforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Rederienes Landsforening
Redningsselskapet
Sjøassurandørernes Centralforening

11 høyringsinstansar hadde kommentarar til høyringsbrevet, og av desse hadde følgjande fem høyringsinstansar kommentarar av materielle karakter:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Fraktefartøyenes Rederiforening

Rederienes Landsforening
Norges Rederiforbund
Sjømannsorganisasjonane

Sjømannsorganisasjonane Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund har komme med ei felles høyringsfråsegn.

Nærings- og handelsdepartementet sende den 14. mars 2008 eit revidert utkast til lovføresegner til partane i arbeidslivet, Sjøfartsdirektoratet og Det Norske Veritas. På eit høyringsmøte med partane den 7. april 2008 blei det gitt høve til å komme med synspunkt på det reviderte lovutkastet frå departementet. Norges Rederiforbund, sjømannsorganisasjonane, Sjøfartsdirektoratet og Det Norske Veritas har gitt skriftlege kommentarar til desse lovforslaga.

3 Verkeområde

3.1 Gjeldande rett

Sjømannslova gjeld for den som har arbeid på norsk skip og ikkje berre arbeider om bord mens skipet ligg i hamn, jf. § 1 første ledd. Sjømannslova omfattar likevel ikkje alle personar om bord, jf. § 1 andre ledd. Etter andre ledd gjeld berre §§ 4, 18 (bortsett frå nr. 1 andre ledd), 27, kapittel II A og kapittel II B, §§ 39, 43, 45 og 49 for personar som verken er busette i Noreg eller er norske statsborgarar, og som er tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip. Statsborgarar i land som er omfatta av EØS-avtalen, er likestilte med norske statsborgarar.

Sjømannslova § 2 gir Kongen fullmakt til å fastsetje bruken for dei føresegnene som bare gjeld for sjømann som er norske statsborgarar eller EØS-borgarar.

For utanlandske skip gjeld sjømannslova ikkje i dag. Paragraf 1 andre ledd bokstav b nr. 2 gir likevel Kongen makt til å gi forskrift om bruk av lova på utanlandske skip som eit norsk reiarlag disponerer.

3.2 Forslaget i høyringsbrevet

I høyringsbrevet blei det foreslått å endre sjømannslova § 1 andre ledd fordi den føresegna i dag inneber at lova ikkje gjeld for utanlandske arbeidstakarar som er tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip. Denne gruppa har i dag ikkje nokon rettar og plikter utover dei som eksplisitt gjeld for dei i sjømannslova. Om denne rettstilstanden ikkje blir endra, vil det medføre at Noreg som flaggstat ikkje kan vere sikker på at alle som arbeider om bord på norske skip, får oppfylt dei rettane og pliktene som følgjer av konvensjonen. Det inneber også ei utfordring når det gjeld sertifisering av skip i samsvar med den nye konvensjonen.

Forslaget til lovendring inneber derfor at heile sjømannslova som hovudregel vil gjelde for denne gruppa sjøfolk. Det blir likevel foreslått at visse føresegnarar i lova kan fråvikast i tariffavtale eller individuell avtale, men eventuelle fråvik skal vere likeverdige med føresegnene i lova. På denne måten

sikrar ein at alle som normalt arbeider om bord, er dekte av rettane og pliktene i konvensjonen.

For den nemnde gruppa sjømenn foreslo Sjøfartsdirektoratet i høyringsbrevet at det i tariffavtale eller individuell avtale ikkje skal vere høve til å fråvike § 3 om skriftleg tilsetjingsavtale. Bakgrunnen for dette forslaget er at konvensjonen set eit ufråvikeleg krav om at alle sjøfolk skal ha skriftleg arbeidsavtale. I høyringsbrevet blei forslaget grunngitt med at det ikkje vil vere naturleg å nedfelle eit slikt krav i ein tariffavtale eller på annan likeverdig måte, og at det er eit dokumentasjonskrav i samband med sertifiseringa av skipet i samsvar med konvensjonen, jf. vedlegg A5-I i konvensjonen.

I høyringsbrevet kom det forslag om at sjømannslova § 18 nr. 1 og 2 ikkje kan fråvikast for denne gruppa sjøfolk, med unntak av § 18 nr. 1 andre ledd om omplassering. I brev av 8. mars 2007 frå ILO blei det peikt på at ILO-konvensjon nr. 8 om erstatning for arbeidsløysing i tilfelle av skipsforlis, ikkje gir høve til å gjere unntak for nokon kategori av sjøfolk frå føresegnene i konvensjonen. ILOs ekspertkomité har bedt Noreg om å endre lovgiving på dette området slik at ho kjem i samsvar med konvensjonen. Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår fører vidare føresegnene i ILO-konvensjon nr. 8.

Høyringsbrevet inneheldt forslag om at sjømannslova som hovudregel også skulle gjelde for utanlandske skip. Eit utkast til § 1 nytt andre punktum bygde på ei tilsvarande føresegn i skipssikkerhetsloven § 3. Bakgrunnen for forslaget var at det etter konvensjonen vil vere høve til å utføre hamnestatskontroll med utanlandske skip.

3.3 Høyringsinstansens syn

Arbeids- og inkluderingsdepartementet peiker på at lovforslaget i sjømannslova § 1 om kontroll av utanlandske skip avgrensar denne til visse paragrafar, men at det ikkje synest å ha blitt gjort i direktoratets forslag. Vidare peiker departementet på at det verkar lite fleksibelt å gjere føresegnene i sjømannslova direkte gjeldande på framande skip.

Norges Rederiforbund er usamde i forslaget om at verkeområdet for lova skal utvidast til å gjelde ut-

anlandske skip. Forbundet meiner dette er uheldig fordi det etter havretten er flaggstatens ansvar å regulere lønn og sosiale forhold. Såleis er det unødvendig å bruke reglane i sjømannslova for utanlandske skip i norsk territorialfarvatn, i norsk økonomisk sone eller på norsk sokkel. Norges Rederiforbund peiker også på at det er tvilsamt om Noreg vil ha rett til å bruke reglane i sjømannslova overfor flaggstatar som har ratifisert konvensjonen. Dette vil også kunne medverke til å komplisere gjennomføringa av konvensjonens reglar og oppgåvefordeling mellom flaggstat og hamnestat. Forbundet meiner også at lovforslaget i høyringsbrevet ikkje gjer klart kva for reglar skal gjelde for utanlandske sjøfolk på turistskip.

Sjømannsorganisasjonane uttaler:

«Nåværende lovs § 1 annet ledd bør etter vårt syn fjernes. Det er således ikke behov for en endring slik som foreslått. Bestemmelsen kom i sin tid inn som bidrag til å beholde cruiseskip i Norsk register. Her var det utviklet en modell for å ansette catering personale hos et utenlandsk firma. Det finnes i dag ikke cruiseskip i NOR registeret. Om cruiseskip i fremtiden skulle bli registret i Norsk register vil det overveide sannsynlig bli i NIS. Bestemmelsen er derfor uten betydning i forhold til sitt opprinnelige formål. Bestemmelsen er vanskelig å forholde seg til da den unntar en stor besetningsgruppe fra sine rettigheter herunder stillingsvern som gjelder for alle andre om bord i NOR registrerte fartøy. Unntaket er skjemmende for Norges posisjon som en nasjon med sterk beskyttelse av ansatte i et arbeidsforhold. Den er en diskriminering i ordets forstand selv om den rettslig sett ikke betegnes som sådan grunnet objektivitet nedfelt i regelen.

Subsidiært kan vi ikke godta unntak der unntaket er fastslått i individuell avtale. Individuell avtale vil ikke sikre den enkelte tilstrekkelig selv om vilkåret likeverdig ordninger er innført. Dessuten kan det lede til forskjellige ordninger blant de enkelte ansatte om bord. Skal fravik gjøres, må det sikres gjennom tariffavtale der forhandlingspartene er jevnbyrdige og hvor resultatet blir likt for alle sjømennene.»

3.4 Departementets vurdering

Forslaget om å endre sjømannslova § 1 andre ledd inneber eit styrkt vern for utanlandske arbeidstakarar som er tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip. For denne gruppa sjøfolk vil lova no som hovudregel gjelde, og dei vil vere fullt ut dekte av rettane og pliktene i konvensjonen. Forslaget inneber likevel at det er

høve til å fråvike visse føresegner i lova ved tariffavtale. Ei rekkje sentrale avgjerder blir det likevel ikkje høve til å fråvike. Blant anna vil no føresegna i § 3 om at partane skal inngå ein skriftleg arbeidsavtale, gjelde for denne gruppa og ikkje kunne fråvikast.

Departementet ser likevel ikkje noko behov for å oppheve § 1 andre ledd, slik sjømannsorganisasjonane har teke til orde for. Med den løysinga som departementet foreslår, blir rettane til denne gruppa sjøfolk sikra etter konvensjonen. Samtidig gir forslaget ein viss fleksibilitet ved at visse av reglane i sjømannslova kan fråvikast. For eksempel kan det i tariffavtale avtalast andre løysingar enn dei som går fram av § 32, under føresetnad at ordninga er likeverdig.

Departementet er samd med sjømannsorganisasjonane i at det ikkje vil gi fullgodt vern dersom reglane kan fråvikast i individuelle tilsetjingsavtalar. Departementet foreslår derfor som vilkår for fråvik at likeverdige ordningar er etablerte gjennom tariffavtale.

Konvensjonen innfører meir utdjupande standardar for kontroll med utanlandske skip som kjem til norske hamner enn ILO-konvensjon nr. 147 om minstestandardar for handelsskip. Bakgrunnen for det er at ein vil sikre ei betre oppfølging av internasjonale standardar for sjøfolks arbeids- og levevilkår på framande skip. Dette medfører eit behov for at lova også kan gjerast gjeldande på utanlandske skip i nødvendig utstrekning. Det er eit flaggstatsansvar å sørge for at skyldnadene i konvensjonen blir oppfylte, og kyststatens oppgåve i så måte er å hjelpe flaggstaten ved å utføre tilsyn av utanlandske skip som kjem til hamn i denne staten. Dei interessene Noreg har som kyststat, og som var bakgrunnen for at skipssikkerhetsloven som hovudregel tok til å gjelde for utanlandske skip, ligg ikkje føre på same måte når det gjeld sjømannslova. Departementet er samd med Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Norges Rederiforbund i at lova bør reflektere denne ansvarsfordelinga og desse interessene på ein betre måte. Departementet foreslår derfor at lova kan gjerast gjeldande på utanlandske skip i den utstrekning folkeretten gir høve til det. Det er i første rekkje føresegnene i §§ 3, 21, 22, 27 og 28 som vil vere aktuelt å handheve overfor utanlandske skip.

Etter departementets syn er det ikkje føremålstenleg å ta inn utkastet til § 1 andre ledd, som blei foreslått i høyringsbrevet, om at lova kan gjerast gjeldande for utanlandske skip ved forhold som har skjedd på ope hav, slik skipssikkerhetsloven § 3 tredje ledd gir høve til. Bakgrunnen for føresegna i skipssikkerhetsloven var primært å ha heimel for å

Om lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.
(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

reagere overfor utslepp som har skjedd på ope hav. Eit tilsvarende behov er ikkje til stades i sjømannslova.

Forslaget gjer det samtidig overflødig å halde på noverande § 2 bokstav b nr. 2 om at lova kan gjelde for utanlandske skip som eit norsk reiarlag disponerer. Det nye forslaget til ny § 1 inneheld fullmakt til å gi forskrift også for denne typen skip.

Dei justeringane som er foreslått i § 1 og § 2 gjer det etter departementets syn føremålstenleg å slå saman dei to føresegnene.

Noverande § 1 femte ledd i sjømannslova set opp ei plikt til å utføre arbeid som skipsføraren finn nødvendig for å sikre tryggleiken til personar om

bord eller skipet, utan omsyn til det som er fastsett i andre, tredje og fjerde ledd. Departementet meiner føreseгна er overflødig etter vedtaket av medverknadspliktene i skipssikkerhetsloven §§ 20 og 30 og forskrifter gitt i medhald av føresegnene. Blant anna følgjer det av § 6 i forskrift 26. juni 2008 nr. 705 om arbeids- og kviletid på norske passasjer- og lasteskip at skipsføraren kan krevje at sjøfolk skal arbeide så mange timar som det er nødvendig for å sikre skipstryggleiken, personar om bord eller last, eller for å hjelpe andre i havsnød. Føreseгна blei innført ved ILO-konvensjon nr. 180 og er ført vidare i konvensjonens standard A2.3 nr. 14.

4 Plikter og rettar

4.1 Definisjonar. Reiarlaget og arbeidsgivaren sine plikter

4.1.1 Gjeldande rett

Sjømannslova har ingen eigen definisjon av omgrepet «reiarlag» og heller inga generell pliktføresegn. Reiarlaget har tradisjonelt vore å forstå som arbeidsgivaren, som heller ikkje er definert i lova. Sjømannslova føreset at det kan vere eit skilje mellom reiarlaget og arbeidsgivaren, og i praksis kan det på visse typar skip vere fleire arbeidsgivarar. Forskrift av 31. januar 1986 nr. 222 om verkeområde for sjømannslova opnar for at arbeidsgivaren kan tre inn i staden for reiarlaget dersom arbeidstakaren er tilsett av andre enn reiarlaget. Dersom reiarlaget og arbeidsgivaren ikkje er same selskap, har likevel ikkje reiarlaget noka plikt til å oppfylle dei rettane som følgjer av sjømannslova, dersom arbeidsgivaren ikkje innfrir skyldnadene sine.

Skipssikkerhetsloven § 6 fastset kva plikter reiarlaget har, og slår fast at reiarlaget har ei overordna plikt til å *sjå til* at bygginga og drifta av skipet skjer i samsvar med lova. I tillegg har reiarlaget plikt til å *sørge for* at føresegnene i lova blir oppfylte, med mindre skipsføraren har fått særskilt «sørge for»-plikt i lova.

4.1.2 Forslaga i høringsbrevet

Konvensjonen definerer omgrepet «reiarlag» i artikkel II nr. 1 bokstav j på denne måten:

«Rederi betyr skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponent, agent eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet på vegne av rederiet, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som rederiet er pålagt, uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederiets vegne.»

Definisjonen er svært lik definisjon av «reiarlag» som følgjer av ISM-koden, som er vedteken av IMO, og ILO-konvensjon nr. 179. Definisjonen i ISM-koden danna også grunnlaget for definisjonen

av «reiarlag» i skipssikkerhetsloven § 4. Sjå Ot.prp. nr. 87 (2005–2006).

Konvensjonen definerer ikkje omgrepet «arbeidsgivar» og set heller ikkje opp nokon plikter for arbeidsgivaren. Dette inneber at reiarlaget som definert i konvensjonen har dei pliktene som konvensjonen pålegg, og som elles arbeidsgivaren skal oppfylle.

Definisjonen i artikkel II nr. 1 bokstav j gir samtidig uttrykk for kva for skyldnader reiarlaget har etter konvensjonen. Det følgjer av føresegna at reiarlaget har eit overordna ansvar for å sjå til at pliktene i konvensjonen blir oppfylte, uavhengig av om eigaren har delegert visse oppgåver til andre, typisk til ein arbeidsgivar. Det skal også gå fram av sertifikatet som skal ferdast ut i samsvar med konvensjonen, kven som er ansvarleg reiarlag, og visse opplysningar om selskapet. Det følgjer elles av standard A2.5 nr. 4 i konvensjonen at nasjonal lovgiving ikkje skal hindre reiarlaget i å krevje utgifter til heimreise refundert etter avtalar inngått med tredjepartar, mest praktisk arbeidsgivaren.

I høringsbrevet av 20. juni 2007 foreslo Sjøfartsdirektoratet ei harmonisering av reiarlagomgrepet i sjømannslova og i skipssikkerhetsloven. Dette gjorde det ved å foreslå ein ny § 2 i sjømannslova som viste til reiarlagomgrepet i skipssikkerhetsloven. Med denne løysinga ville såleis det ISM-ansvarleg reiarlaget etter skipssikkerhetsloven også bli det ansvarlege reiarlaget etter sjømannslova. Siktemålet med forslaget var å identifisere *eitt selskap* som ansvarleg for helse, miljø og tryggleik og for arbeids- og levevilkåra til sjøfolka.

Høringsbrevet inneheldt ikkje noko forslag om ei generell pliktføresegn i sjømannslova. Det blei likevel sagt i høringsbrevet at sjømannslova, for å vere i samsvar med konvensjonen, må pålegge reiarlaget å sikre at alle sjømenn om bord er dekte av innhaldet i sjømannslova, same kven som er arbeidsgivar for dei. På denne måten sikrar ein at krava i konvensjonen dekkjer alle som arbeider om bord.

Av høringsbrevet gjekk det fram at omgrepet «sjå til» («påse») skal ha same tyding i sjømannslova som i skipssikkerhetsloven, der dette er ei overordna plikt til å følgje opp at lova og forskrifter gitt i

medhald av den blir etterlevde i reiarlaget og på skipa til reiarlaget. Arbeidsgivaren, som kan vere forskjellig frå reiarlaget, vil i alle tilfelle ha ei «sørge for»-plikt som inneber ei konkret sjølvstendig handlingsplikt. Høyringsbrevet slo vidare fast at arbeidsgivaren er den som det går fram av tilsetjingsavtalen med sjømannen. Reiarlaget kan såleis vere arbeidsgivar, men det treng ikkje vere det.

Det blei foreslått ei føresegn i § 1 andre ledd som pålegg reiarlaget plikt til å sjå til at utanlandske arbeidstakarar som er tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip, får likeverdige ordningar med dei som er nedfelte i sjømannslova.

4.1.3 Høyringsinstansens syn

Arbeids- og inkluderingsdepartementet peiker på at det ISM-ansvarlege selskapet er ansvarleg for drifta av skipet, mens dei andre arbeidsgivarfunksjonane normalt vil bli dekte av eit bemanningsselskap som også er den formelle arbeidsgivaren. Departementet uttaler i den samanhengen:

«Sjøfartsdirektoratets forslag vil derfor bety at mange ISM-selskaper, for å kunne forvalte påseansvaret på en betryggende måte, må engasjere seg i arbeidsgiverforhold som tradisjonelt har vært forvaltet av et selvstendig bemanningsselskap. AID stiller spørsmål om konsekvensene av dette er tilstrekkelig utredet.»

Vidare peiker departementet på at sjømannslova nyttar omgrepet reiarlag i staden for arbeidsgivar, og sidan sjømannslova blei revidert i 1985, har sjøfolk i stor utstrekning vore tilsette av ein annan arbeidsgivar enn det driftsansvarlege selskapet, vanlegvis eit bemanningsselskap. Departementet uttaler vidare:

«Flere sentrale plikter og rettigheter som springer ut av sjømannsloven vil i praksis rette seg mot slike bemanningsselskaper (arbeidsgivere) som i sjømannslovens forstand må anses som rederiet. Dersom rederibegrepet i sjømannsloven skal forstås synonymt med rederibegrepet i skipssikkerhetsloven vil sjømannslovens ordlyd ikke rette seg mot den egentlige arbeidsgiver.

Departementet viser til forskrift om sjømannslovens virkeområde hvor det fremgår at i den utstrekning sjømannsloven ikke er unntatt for arbeidstaker som er ansatt av andre enn rederiet, gjelder sjømannsloven slik at arbeidsgiver trer i rederiets sted. Videre viser departementet til forarbeider til loven hvor det var forutsatt at dette var en unntaksbestemmelse og at det bør unngås at denne unntaksordningen blir lovens hovedregel.»

Sjømannsorganisasjonane støttar forslaget om

at definisjonen bør knytast opp til det ISM-ansvarlege selskapet, og uttaler i den samanhengen:

«Forskjellige definisjoner vil etter vårt syn skape uklarhet og pulverisere ansvaret som normalt hører til den ansvarlige for skipets drift. En arbeidsgiver kan være en bemanningsagent o.l. eller f.eks. et eget selskap innenfor et konsern hvis formål er kun å være arbeidsgiver for sjømenn som tjenestegjør på skip som direkte eller indirekte eies eller kontrolleres av konsernet. Slike arbeidsgivere vil være uten reell innflytelse på den daglige drift av skipet ei heller utøve arbeidsgivers instruksjonsmyndighet på arbeidsplassen. Det skjer ved det driftsansvarlige ISM selskapet.»

Norges Rederiforbund er i si høyringsfråsegn ikkje samd i forslaget i høyringsbrevet om å ha same reiarlagomgrepet i sjømannslova som i skipssikkerhetsloven, og uttaler:

«Det sentrale element i sjømannslovens rederibegrep er arbeidsgiveransvaret, og begrepet «rederi» har derfor i denne loven et annet innhold og formål enn i skipssikkerhetsloven, der formålet er å definere hovedpliktssubjekt i forhold til skipets sikkerhet. Det er derfor uheldig at begrepet «rederi» benyttes i to sentrale maritime lovregler med forskjellig innhold og formål. Rederiforbundet mener derfor at begrepet «reder» og «rederi» i sjømannsloven må endres til «arbeidsgiver».

Norges Rederiforbund peiker på at ein konsekvens av forslaget i høyringsbrevet blir at

«[...] arbeidsgiver vil kunne være et annet selskap enn rederiet, men forutsetningen vil være at arbeidsgiverselskapet har fått delegert sin myndighet fra rederiet. Det vil i så fall måtte foreligge en avtale mellom arbeidsgiverselskapet og rederiet, og denne avtalen vil ha som forutsetning at arbeidsgiveransvaret i utgangspunktet ligger hos rederiet. Det vil da være uklart i hvilken grad arbeidsgiveransvaret er overført fra rederiet (skipssikkerhetslovens begrep) til arbeidsgiverselskapet»

Norges Rederiforbund peiker også på at det ikkje har vore vanleg å halde eit skipseigande selskap ansvarleg for arbeidsgivarfunksjonar som er overlatne til eit anna selskap. Forbundet uttaler vidare:

«Også ellers har det vært mulig å organisere rederivirksomhet slik at arbeidsgiverfunksjoner ikke betraktes som delegert fra et operatørselskap, men som utskilt virksomhet fra et operatørselskap, slik at dette ikke lenger har ansvar for området. Dette har også stor betydning i relasjon til NIS-lovens regler for utenlandske skip, og for skattelovens regler om adgang til

tonnasjeskatt som er utelukket for skipseiende selskaper som har arbeidsgiveransvar.»

Norges Rederiforbund viser til at det i høringsbrevet blir sagt at «sjå til»-plikta dreier seg om eit anna ansvar enn arbeidsgivaransvaret, og uttaler i den samanhengen:

«Når begrepet rederi er benyttet i sjømannslovens bestemmelser, er dette imidlertid ikke i forbindelse med påsynsansvar. Rederiforbundet oppfatter at det er hensiktsmessig at arbeids- og levevilkårssertifikat, jf. ILO konvensjonens regulation 5.1.3, som bare angir ett selskap, nemlig det påsynsansvarlige selskapet. Men det må samtidig være klart at arbeidsgiveransvaret kan ligge hos et helt annet selskap, eventuelt flere andre selskaper, uten at det legges overbygninger eller etableres et solidaransvar for arbeidsgiverfunksjoner mellom det selskap som har påsynsansvar og det/de selskaper som har arbeidsgiveransvar. Konvensjonens artikkel II, pkt 1j er ikke til hinder for en slik løsning. Tvert om ble det ved drøftelsene av denne bestemmelsen i ILO ikke ansett som ønskelig å knytte begrepet «shipowner» eller reder, til begrepet «arbeidsgiver».»

Norges Rederiforbund har teke opp med departementet om definisjonen av reiarlag kan utformast slik at det blir større fleksibilitet og ikkje gitt at reiarlagomgrepet i dei to lovene blir identisk. Departementet utarbeidde på den bakgrunn eit alternativt lovutkast til diskusjon på høyringsmøtet som nemnt under punkt 2.2. Utkastet blei diskutert på møtet, men alle representerte organisasjonar var enige i at den skisserte løysinga ikkje var heldig.

På høyringsmøtet framheva Norges Rederiforbund at den beste løysinga ville vere om konvensjonen ikkje blei gjennomført i sjømannslova, men i skipssikkerhetsloven. Dermed ville ein unngå å måtte endre på dei gjeldande reglane om arbeidsgivaransvar i sjømannslova. Forbundet foreslo at skipssikkerhetsloven kan få ei formulering som gjer at ho også omfattar dei forholda som tematisk sett fell inn under sjømannslova.

Det Norske Veritas meiner at reiarlagets ansvar må stå ved lag også i dei tilfella selskapet ikkje er arbeidsgivar, og uttaler vidare:

«Vi ser også praktiske vanskeligheter dersom annen enn reder som definert i ISM-koden skal ha delt ansvar for implementering og oppfølging av MLC [Maritime Labour Convention]. Det er klart at det i forhold til MLC vil være overlappende krav og krav som må ivaretas gjennom ISM. Det er DOC [Document of Compliance] holder som har det operative ansvaret

for skipet og det beste alternativet vil derfor være at det er DOC holder som er reder i henhold til MLC.»

4.1.4 Departementets vurdering

Ein viktig føresetnad for å sikre sjøfolk dei rettane som konvensjonen etablerer, er at det i lovgivinga ikkje herskar tvil om kva for selskap som har dette ansvaret. Konvensjonen definerer reiarlagomgrepet og krev at dette selskapet skal vere hovudansvarleg for å oppfylle skyldnadene i konvensjonen. Det skal såleis vere *eitt og same rettssubjekt* som har det overordna ansvaret for å ta hand om desse skyldnadene. Reiarlagomgrepet i konvensjonen er dessutan knytt til *drifta* av skipet. Arbeidsgivaren er derimot verken definert eller uttrykkjeleg nemnd i konvensjonen.

Gjennomføringa av reiarlagdefinisjonen i norsk rett skaper visse utfordringar. For det første inneheld ikkje sjømannslova nokon definisjon av omgrepet «reiarlag», og tematisk sett fell ein del av dei sentrale skyldnadene i konvensjonen inn under sjømannslova, for eksempel føresegnene om tilsetjingsavtale og lønn. Etter dagens sjømannslov er det derimot arbeidsgivaren som har hovudansvaret for at lova blir følgd. Viktige delar av konvensjonen fell også inn under skipssikkerhetsloven. Lovas § 4 inneheld ein definisjon av «reiarlag» som bestemmer at det er det ISM-ansvarlege selskapet. Dette selskapet treng ikkje nødvendigvis ha arbeidsgivarfunksjonar.

Norges Rederiforbund har teke til orde for at konvensjonen bør gjennomførast i skipssikkerhetsloven, men at den kan vise til sjømannslova. Forbundet meiner at ein ved ei slik løysing vil unngå å endre på arbeidsgivaransvaret etter sjømannslova, og reiarlagomgrepet i skipssikkerhetsloven kan også bli verande uendra.

Etter departementets oppfatning er ikkje dette noka heldig løysing. Ved innføringa av skipssikkerhetsloven blei det samtidig gjort ei grensedraging mellom dei to lovene som departementet meiner er fornuftig, og som dermed bør stå ved lag. Sjømannslova tilsvare for ein stor del regelverket i arbeidsmiljølova, som ikkje gjeld på skip, og bør derfor ikkje avgrensast til forholdet mellom arbeidsgivaren og arbeidstakaren. Ettersom konvensjonen tematisk sett fell inn under både sjømannslova og skipssikkerhetsloven, bør gjennomføringa sameleis skje i begge lovene.

Sidan sjømannslova ikkje inneheld nokon definisjon av «reiarlag», er det nødvendig å definere omgrepet. Etter departementets oppfatning kan ikkje arbeidsgivaren definierast som reiarlaget i sjø-

mannslova. Mens arbeidsgivaren og reiarlaget kan vere eitt og same selskap, vil det for mange sjøfolk vere slik at dei ikkje er tilsette av reiarlaget, men er tilsett eller formidla av eit bemanningsselskap. Eit slikt selskap vil normalt ikkje stå for drifta av skipet eller ha ansvar for tryggleiken om bord, og det vil dermed ikkje kunne ta ansvar for dei skyldnadene som konvensjonen pålegg «reiarlaget». For visse typar skip vil det dessutan kunne vere mange arbeidsgivarar om bord, noko som også ville kunne skape uklare ansvarsforhold om arbeidsgivaromgrepet blei lagt til grunn som «reiarlaget» i sjømannslova.

Under forhandlingane blei det elles lagt til grunn at reiarlaget var ansvarleg arbeidsgivar, noko som er reflektert i standard A2.1 nr. 1 bokstav a, og som også følgjer som føresetnad av standard A2.5 nr. 4.

Departementet har vurdert ei løysing der reiarlagomgrepet i sjømannslova ikkje er knytt opp til det ISM-ansvarlege selskapet. Problemet med ei slik løysing er at dersom selskapet er eit anna enn det ISM-ansvarlege selskapet, ville to selskap få skyldnader etter skipssikkerhetsloven, noko som ville skape uklare ansvarsforhold. Det ville også skape problem på grunn av ISM-koden, som gir det ISM-ansvarlege selskapet plikt til å ta hand om alle forhold knytte til helse, miljø og tryggleik, under dette føresegn i skipssikkerhetsloven som blir regulerte av konvensjonen.

Når definisjonen i konvensjonen legg til grunn at *eitt selskap som står for drifta av skipet*, skal reknast som reiarlaget og vere ansvarleg for å oppfylle skyldnadene konvensjonen pålegg, er det vanskeleg å sjå at dette kan vere nokon andre enn det ISM-ansvarlege selskapet. Departementet meiner derfor at reiarlagomgrepet i sjømannslova bør knytast til den som er ansvarleg for drifta av skipet, nemleg det ISM-ansvarlege selskapet. Reiarlagomgrepet i skipssikkerhetsloven og i sjømannslova vil dermed bli det same. Departementet foreslår at føresegna blir teken inn som ny § 1 A. Reint lovteknisk foreslår departementet ei tilvising til reiarlagomgrepet i skipssikkerhetsloven.

Departementet ser ingen grunn til å definere arbeidsgivar. Det vil vere den som har inngått tilsetjingsavtalen med sjømannen, og som går fram av denne.

Sjømannslova har inga generell føresegn om plikter, noko som heller ikkje var foreslått i høyringsbrevet, sjølv om det var ein føresetnad at systemet av plikter i skipssikkerhetsloven også gjaldt for sjømannslova. Etter departementets oppfatning er det nødvendig å ta inn ei føresegn som gjer pliktene i sjømannslova tydelege.

Det følgjer som nemnt av definisjonen av «reiarlag» i konvensjonen at dette selskapet har ei plikt til å oppfylle dei pliktene som går fram av lova og forskrifter gitt i medhald av lova, sjølv om eigaren har overlate ansvaret for ein del av pliktene til eit anna selskap, for eksempel ein annan arbeidsgivar enn reiarlaget. Under forhandlingane i ILO ønskte ein å komme til livs den situasjonen at sjømannen ikkje oppnår rettane sine dersom arbeidsgivaren ikkje maktar å oppfylle skyldnadene sine. Dette er då også reflektert i konvensjonen.

Departementet foreslår å formulere lovteksten slik at reiarlaget får plikt til å «sikre» at lova og forskrifter gitt i medhald av lova blir etterlevde. Dette inneber for det første at reiarlaget har ei sjølvstendig plikt til å *gjennomføre* dei reglane som er fastsette gjennom sjømannslova og tilhøyrande forskrifter. Reiarlaget må for eksempel sørje for at det blir utarbeidd ein skriftleg tilsetjingsavtale som gir sjømannen rettar minst på det nivået som er fastsett i sjømannslova. For det andre inneber det at reiarlaget må *legge til rette* for at krav i lova og forskriftene skal bli oppfylte. For det tredje inneber det at reiarlaget har plikt til å *kontrollere* at krava i lova og forskriftene blir oppfylte. Det kan for eksempel dreie seg om å kontrollere at rutinane i reiarlaget er følgde ved inngåing av tilsetjingsavtale. For nærme innhold i pliktene, se spesialmerknaden til § 2.

Ettersom reiarlaget kan vere eit anna selskap enn arbeidsgivaren, er det også nødvendig å klargjere pliktene til arbeidsgivaren. Sentrale delar av dei rettane sjømannslova etablerer for sjøfolk, spring ut av tilsetjingsforholdet og arbeidskontrakten som er inngått med arbeidsgivaren. Sjølv om konvensjonen ikkje definerer «arbeidsgivar» eller omtaler arbeidsgivaren direkte, ser departementet eit behov for å klargjere kva for plikter arbeidsgivaren har. Mens plikta til å oppfylle skyldnadene etter lova vil falle på reiarlaget, meiner departementet det bør presiserast at arbeidsgivaren skal oppfylle alle dei rettane som spring ut av tilsetjingsforholdet. Tilsetjingsavtalen er gjord mellom arbeidsgivaren og sjømannen, og det sjølvstendige ansvaret arbeidsgivaren har for å oppfylle kontraktskyldnadene sine overfor sjømannen, blir ikkje redusert sjølv om reiarlaget har fått plikt til å sikre at lova blir oppfylt.

Formålet med å setje reiarlaget som det sentrale pliktsubjekt er altså ikkje å ta frå sjømannen rettar overfor arbeidsgivaren eller å frita arbeidsgivaren for plikter overfor sjømannen. Mens det er ein føresetnad at den normale situasjonen vil vere at sjømannen i første omgang har kontakt med arbeidsgivaren i spørsmål som gjeld hyre, oppseiing og liknande, opnar framlegget til lovtekst for at sjø-

mannen sjølv kan velje kven han skal ha kontakt med. Departementet går ut frå at det i praksis vil ligge føre ein avtale mellom arbeidsgivaren og det ISM-ansvarlege selskapet som regulerer forholdet dei imellom.

På denne bakgrunnen foreslår departementet ei føresegn som speglar kva plikter reiarlaget og arbeidsgivaren har, i utkastet til § 2, som samtidig inneheld ei fullmakt for departementet til å gi utfyllande forskrifter. Denne føresegna inneber at den endringa i § 1 andre ledd som blei foreslått i høyringsbrevet, ikkje er nødvendig. Føresegna medfører også at noverande § 1 tredje ledd blir overflødig, og departementet foreslår derfor at den blir oppheva.

Forslaga til endringar i definisjon av reiarlagomgrepet og kva plikter reiarlaget og arbeidsgivaren har, må sjåast i samanheng med reglane som gir sjømannen rett til sjøpant i skipet. Etter gjeldande rett har ein sjømann som ikkje får utbetalt hyre eller anna godtgjersle, rett til sjøpant i skipet, jf. sjølova § 51 første ledd. Dei lovendringane som er foreslått, medfører at eit ISM-ansvarleg selskap (reiarlaget) kan komme i den situasjonen at selskapet får ansvar for hyre eller anna godtgjersle som etter tilsetjingsavtalen fell på arbeidsgivaren. Sjølv om det vil ligge føre ein avtale mellom skipseigande selskap / ISM-ansvarleg selskap / arbeidsgivar som regulerer forholdet mellom dei, er det etter departementets oppfatning behov for ei føresegn som gir det ISM-ansvarlege selskapet rett til å tre inn i sjømannens panterett i slike tilfelle. Departementet foreslår at det blir teke inn ei slik føresegn som ny § 54 A i sjømannslova. Dette gir ei vidareføring av gjeldande rett, der skipseigaren er økonomisk ansvarleg gjennom verdien av skipet, og forholdet til samarbeidande selskap er regulert av avtalar mellom private partar.

4.2 Sjøfolks rett til hjelp ved inngåing av tilsetjingsavtale og retten til å setje fram klage

4.2.1 Gjeldande rett

Det er i dag inga lovføresegn om hjelp til sjøfolk ved inngåing av tilsetjingsavtale. Grunnen til det er at ein gjennom dagens mønstringsordning har offentleg kontroll av tilsetjingsavtalar ved tiltreding. Dette er regulert av forskrift om kontroll av maritimtjeneste av 25. november 1988 nr. 940 for arbeidstakarar som skal tiltre skip med bruttotonnasje på over 250.

Sjømannslova har føresegn som gjeld sjøman-

nens klagerett både om bord og i land gjennom § 20 (tvist om usakleg oppseiing) og § 50 (avgjerd av tvist mellom skipsførar og mannskap i utlandet). Skipssikkerhetsloven har også føresegn som heimlar klageretten både i § 28 (verneombod, arbeidsmiljøutval) og i § 43 (tilsynet med norske skip).

Hovudregelen i sjømannslova er at tvistar skal avgjerast ved norske domstolar. Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-lova) modifiserer likevel hovudregelen ved at § 6 tredje ledd i lova tillèt at det i tariffavtale blir avtalt verneting i eit anna land. Dersom det dreier seg om ei individuell tilsetjingsavtale, tillèt § 6 fjerde ledd at saker mot reiarlaget som gjeld den tilsette si teneste på skipet, kan reisast for domstolen i landet den tilsette bur i.

4.2.2 Forslaget i høyringsbrevet

Standard A2.1 (tilsetjingsavtalar) i konvensjonen fastset at sjøfolk som underteiknar ein tilsetjingsavtale, skal få rett til å granske og søkje råd før avtalen blir underteikna. Sjøfolk skal elles få dei moglegheitene som trengst for å sikre at dei har inngått avtalen på fritt grunnlag og i tilstrekkeleg grad har forstått rettane og skyldnadene sine.

I høyringsbrevet blei det foreslått ei endring i sjømannslova § 3 nr. 1, som gir sjøfolk rett til å få hjelp av ein tillitsvald eller annan representant ved inngåing eller endring av tilsetjingsavtale. Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. 17. juni 2005 nr. 62 har elles ei liknande føresegn i § 14–5 første ledd.

Regel 5.1.5 i konvensjonen krev at kvart skip skal ha ein prosedyre om bord for rettferdig, effektiv og rask handsaming av klager frå sjøfolk som meiner at krava i konvensjonen, under dette sjøfolks rettar, er tilsidesette. Av standard A5.1.5 går det fram at klager skal søkjast løyste på lågast mogeleg nivå, men under alle omstende hos skipsføraren, og om nasjonalstaten finn det nødvendig, også hos styresmaktene.

I høyringsbrevet kom det forslag om å tilføye ein ny § 50 A i sjømannslova som gir sjøfolk rett til å klage til reiarlaget samtidig som reiarlaget får plikt til å setje i verk klagehandsamingsprosedyrar om bord. Det blei også foreslått ei fullmaktsføresegn for å utarbeide utfyllande forskrifter som tilfredsstiller krava i standardane og retningslinjene i konvensjonen.

Det blei ikkje foreslått endringar i sjømannslova § 50 om avgjerd av tvist mellom skipsførar og mannskap i utlandet, slik at sjøfolk kan velje mellom å klage og å bringe tvisten inn for ein norsk ut-

anriksstasjon dersom han oppstår mens skipet er i utlandet. Dette gjeld også dei moglege alternativa i NIS-lova. Det blei presisert i høyringsbrevet at høvet til å klage ikkje tek frå sjømenn retten til å søkje oppreisning ved domstol i samsvar med norsk lov-giving.

4.2.3 Høyringsinstansens syn

Norges Rederiforbund uttaler om sjømannens rett til å få hjelp ved inngåing av tilsetjingsavtale at tilsvarende lovforslaget ikkje vil bli gjennomført av andre land. Forbundet seier vidare at teksten om klagehandsaming i konvensjonen burde vore teken inn i lova i staden for det føreliggjande forslaget til ny § 50 A i sjømannslova. Forbundet viser også til at hamnestaten etter konvensjonen har høve til å overlate saka til flaggstatsstyresmakta. Vidare seier Norges Rederiforbund om klagehøvet:

«Konvensjonens regler om adgang til å klage om bord (5.1.5) er i det vesentlig knyttet til arbeidsgiver og dennes representanter, mens det er noe uklart hvilken adgang som gjelder for klage til flaggstat. Men konvensjonens A 5.1.5. pkt 2 og B 5.1.5. pkt. 2 g angir forutsetningsvis at det også vil være adgang til slik klage. Gjeldende norske regler om arbeidstilsyn (SAFE) må være tilstrekkelig for oppfyllelse av disse konvensjonskravene.»

Rederienes Landsforening meiner at dei lovendingane som er foreslått, får små utslag for medlemmene i foreininga. Når det gjeld forslaget om å endre sjømannlova § 3 nr. 1 om hjelp ved inngåing av tilsetjingsavtale, nemner Rederienes Landsforening at det etter arbeidsmiljølova § 14–5 berre kviler på arbeidsgivaren å inngå tilsetjingskontrakt med arbeidstakaren utan medverknad frå offentleg styresmakt, mens det i sjøfartsforhold er ein tungvint og arbeidskrevjande mønstringskontroll. Om mønstringa uttaler Rederienes Landsforening:

«Den foreslåtte granskning og konsultasjonsadgang forsterker etter vår oppfatning at bestemmelsene om mønstring er helt unødvendige for tjeneste på skip i innenriks sjøfart. Selv om det ikke hører til denne høringen å vurdere mønstringsplikten vil vi, ettersom det foreslås innført ytterligere et ledd i ansettelsesprosessen, likevel benytte anledningen til å minne om næringens ønske om å endre mønstringsplikten.»

Sjømannsorganisasjonane er ikkje samde i at gjeldande § 50 bør stå ved lag i den noverande forma. Dei meiner det skaper uklarleik om regel 5.2.2 og standard A5.2.2 i konvensjonen. Sjømannsorganisasjonane meiner at forbudet i § 50 mot å bringe

tvistar inn for utanlandske domstolar ikkje haldast ved lag, og dei uttaler:

«Om forbudet skal opprettholdes må § 50 klargjøres og presiseres nærmere for så vidt gjelder dette forbud. Vårt prinsipale syn er at hele forbudet bør oppheves, da det er til hinder for sjømannen til å søke løsning på tvisten av økonomiske årsaker. Han vil verken ha råd til å reise til Norge for å forsvare sin sak, langt mindre betale advokat eller stille sikkerhet for eventuelle saksomkostninger jfr. Tvistemålsloven § 182. Ei heller kan § 15 opprettholdes i sin nåværende form. Det vises til begrunnelsen ovenfor. Etter vårt syn bør § 15 nr. 1 f) oppheves.»

Det Norske Veritas peiker på at retten til å kunne klage til styresmaktene ikkje bør medføre ein rett til å klage til klassifikasjonsselskap som utpekt *Recognised Organisation*.

4.2.4 Departementets vurdering

Konvensjonen vil erstatte nesten alle gjeldande maritime ILO-konvensjonar, blant anna ILO-konvensjon nr. 22 om mønstring. Seinast idet konvensjonen tek til å gjelde internasjonalt, vil såleis den offentlege mønstringskontrollen blir avvika. Forslaget til endring i § 3 nr. 1 vil sikre sjøfolks behov for ekstern hjelp ved inngåing og endring av tilsetjingsavtale. Samtidig vil det gjennom tilsyn bli ført kontroll med at tilsetjingsavtalar er i samsvar med lova.

Forslaget til ny § 50 A om sjøfolks rett til å setje fram klage inneber ei klar styrking av rettane til sjøfolk. Føresegna oppstiller ein plikt for reiarlaget til å syte for at klagar over brot på lova blir undersøkte. For at det i praksis skal vere reelt høve til å klage, er det viktig at reiarlaget etablerer prosedyrar som sikrar ei rettferdig og effektiv klagehandsaming. I føresegna ligg blant anna at det må gjerast ei nærmare undersøking av påstanden om brot på konvensjonen, når det gjeld så vel faktiske som juridiske forhold, og at klagehandsaminga må skje raskt. Departementet går ut frå at det for mange reiarlag vil vere føremålstenleg å innarbeide prosedyrane i tryggingssystemet.

Klagen setjast fram for reiarlaget, men det følgjer av konvensjonen at tvistar skal søkjast løyste på lågaste mogleg nivå, og departementet legg til grunn at denne praksis vil bli etablert blant reiarlag. At det også skal vere høve til å klage direkte til skipsføraren, følgjer av konvensjonen, men det er ein føresetnad at klager som hovudregel skal setjast fram for nærmaste overordna. Det følgjer også av retningslinjene B5.1.5 at ei sak bør kunne bringast inn for reiarlaget dersom ho ikkje kan løysast om bord, og departementet går ut frå at det vil vere

føremålstenleg å ta inn ei slik føresegn i forskrifter som blir fastsette i medhald av § 50 A. Formelt sett er det i lovutkastet gjort framlegg om at klaga skal setjast fram for reiarlaget, men tvisten bør likevel søkjast løyst på lågast mogleg nivå.

Det er opp til nasjonalstaten å avgjere om sjøfolk også skal kunne setje fram klage til tilsynsstyresmakta, men i høyringsbrevet blei det ikkje foreslått å lovfeste ein slik klagerett. Departementet meiner likevel at ein slik rett bør lovfestast, ettersom det vil etablere ei uavhengig ekstern klagehandsaming og dermed styrkje sjøfolks rettar ytterlegare. Departementet trur også at det å lovfeste ein klagerett til tilsynsstyresmakta kan medverke til meir effektiv løysing av tvistar internt på skipet eller i reiarlaget. Det vil vere behov for å fastsetje nærmare forskrift om klage til tilsynsstyresmakta. Ei slik forskrift vil blant anna kunne stille som vilkår at saka først er fremma om bord og/eller overfor reiarlaget.

Systematikken i forvaltningslova inneber at vedtak som tilsynsstyresmakta har gjort, kan klagast inn for departementet. Men eit slik klagehøve synest ikkje føremålstenleg i desse tilfella, og departementet vil gjennom forskrift i medhald av forvaltningslova § 28 femte ledd fremme forslag om at slike vedtak ikkje kan klagast inn for departementet.

Klageretten til tilsynsstyresmakta vil ikkje berre gjelde for sjøfolk på norske skip, men også for sjøfolk på utanlandske skip som kjem til ei norsk hamn. At ein slik rett ligg føre, følgjer av standard

A5.2.2 i konvensjonen. Det følgjer også av konvensjonen at hamnestatsstyresmakta kan sende saka til flaggstatsstyresmakta for vidare handsaming. Departementet går ut frå at dette vil vere den mest føremålstenlege hovudregelen i dei utfyllande forskriftene som må utarbeidast.

I høyringsbrevet blei det ikkje foreslått å ta inn ei tilsvarende føresegn i skipssikkerhetsloven som blei foreslått i sjømannslova § 50 A. Sidan klage etter reglane i sjømannslova berre kan gjelde det ein meiner er brot på sjømannslova, er det også nødvendig å ta inn ei tilsvarende føresegn i skipssikkerhetsloven, ettersom vesentlege delar av konvensjonen er gjennomført der. Departementet gjer derfor framlegg om å ta inn ein ny § 72 med tilsvarende innhald som i sjømannslova § 50 A. Bakgrunnen for å foreslå at han blir plassert under kapittel 11 (avsluttande føresegner) og ikkje i eit av dei tidlegare kapitla i lova, er at han vil gi rett til å klage på forhold som er regulerte i fleire kapittel i lova.

Departementet meiner elles at det vil vere mest føremålstenleg å la vere å endre sjømannslova § 50 og dermed halde på forbodet mot å bringe ein tvist inn for ein utanlandsk domstol. Regel 5.2.2 med tilhøyrande standard er medvite utforma med tanke på å unngå å vise til domstolar eller andre rettslege instansar i hamnestaten. Dette for ikkje å komme i konflikt med reglar om lovval og særleg vernetting. Forbodet i sjømannslova § 50 mot å bringe tvist inn for utanlandsk styresmakt blir såleis ikkje hindra av regel 5.2.2 i konvensjonen.

5 Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak

5.1 Gjeldande rett

Sjømannslova har ingen føresegner om tilsyn eller sertifisering av norske skip. Lova har heller ingen føresegner om hamnestatskontroll av framande skip.

Skipssikkerhetsloven inneheld på si side ei rekke føresegner om sertifikat, og den mest sentrale av desse er § 13. I § 25 andre ledd er det ei føresegn som gir departementet heimel til å gi forskrift om krav til sertifikat for arbeids- og levevilkår på skip.

I skipssikkerhetsloven kapittel 7 finst nærmare reglar om tilsyn, under dette tilsynsmakt, tilsyn med norske og utanlandske skip og gebyr, mens det i kapittel 8 er gitt reglar om forvaltningstiltak, blant anna tvangsmulkt og tilbakehalding av skip.

5.2 Forslaga i høyringsbrevet

Reglar om tilsyn i konvensjonen går fram av kapittel 5. Flaggstaten skal føre tilsyn med at krava i konvensjonen blir oppfylte, under dette sjøfolks rettar. Flaggstaten er pålagd å ha eit inspeksjonssystem og skal ferde ut eit sertifikat som viser at sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord er kontrollerte og funne å vere i samsvar med krava i konvensjonen, jf. reglane 5.1.1 og 5.1.3. Vedlagt sertifikatet skal det vere ei erklæring som blant anna opplyser om kva tiltak reiarlaget har fastsett for å sikre at skipet rettar seg etter krava i konvensjonen.

Konvensjonen gir ratifiserande statar rett til å føre kontroll med framande skip som kjem inn til deira hamner, jf. regel 5.2. I tillegg har artikkel V nr. 7 i konvensjonen ein såkalla «no more favourable treatment»-klausul som inneber at skip registrerte i statar som ikkje har ratifisert konvensjonen, ikkje kan rekne med noka meir fordelaktig handsaming.

I høyringsbrevet kom det forslag om å ta inn eit nytt kapittel VI i sjømannslova med føresegner om tilsyn basert på skipssikkerhetsloven kapittel 7. Behovet for tilsynsheimlar i sjømannslova var i høyringsbrevet grunngitt med omsynet til å sørgje for eit fullverdig tilsyn av sjøfolks arbeids- og levevilkår, slik konvensjonen krev. Det blei også vist til at

tryggleiksstyringssystemet, som heimla i skipssikkerhetsloven, også kan omfatte krav som er fastsette i sjømannslova, noko som gjer det nødvendig med ein heimel i sjømannslova også.

Det kom også forslag om ein heimel for hamnestatskontroll i sjømannslova som gir høve til å føre slik kontroll med utanlandske skip i medhald av føresegner i lova. Det var presisert at den føresegna om hamnestatskontroll blei foreslått, ikkje gjekk utover de avgrensingane som følgjer av folkeretten.

Det blei ikkje foreslått føresegner om forvaltningstiltak i høyringsbrevet, men det var føresett at kapittel 8 i skipssikkerhetsloven kunne brukast til svarande i sjømannslova.

5.3 Høyringsinstansens syn

Arbeids- og inkluderingsdepartementet meiner det bør vurderast om føresegnene om hamnestatskontroll i skipssikkerhetsloven kan nyttast som heimel for å føre tilsyn med om framande skip følgjer krava i konvensjonen.

Fraktefartøyenes Rederiforening meiner det er uheldig at utkastet til ny § 55 i sjømannslova gir høve til å inngå avtale som overlèt tilsyn eller tilsynsmakt på avgrensa område til private. Foreininga uttaler:

«Vi er sterkt bekymret for at det med private menes at eksempelvis partene i arbeidslivet skal kunne gis tilsynsmyndighet. Dette må i utgangspunktet være offentlige myndigheters oppgave, men som nevnt har vi ingen innvendinger til at slik myndighet delegeres til klassifikasjonsselskapene.»

Foreininga foreslår å erstatte uttrykket «overlates til private» med «overlates til klassifikasjonsselskaper eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter».

Norges Rederiforbund uttaler:

«Hvis ILO-konvensjonens regler om sertifikatutstedelse og tilsyn skal dekke alle relevante norske standarder, bør sertifikat og tilsynsregler samles i en lov og det logisk og teknisk beste utgangspunktet er skipssikkerhetsloven. Da får man ett samlet og ensartet regelverk for alle

de 14 punkter som konvensjonen bestemmer at sertifikatet skal omfatte, og som det skal føres tilsyn/kontroll med oppfyllelse av. Et slikt system vil dessuten være bedre til å ivareta konvensjonens havnestatsforpliktelser uten å skape problemer med uheldige inngrep i flaggstatsprinsippet. Å innføre regler om havnestatskontroll i sjømannsloven vil skape stor risiko for konflikt med flaggstatsregler som er annerledes utformet enn sjømannslovens regler. En del viktige standarder som ikke er regulert i sjømannsloven vil dessuten uansett bli henvist til sertifikat og tilsynsregler hjemlet i skipssikkerhetsloven.

Alle de bestemmelser om tilsyn og sertifikatutstedelse som er forslått inntatt i forslaget til nye kapitler i sjømannslovens VI og VII, bør derfor flyttes til skipssikkerhetsloven. Dette vil dessuten bidra til å knytte tilsynet med konvensjonens oppfyllelse bedre sammen med oppgavene som hører under ISM-koden. Dette er viktige hensyn som vi har oppfattet at også norske myndigheter er opptatt av.»

5.4 Departementets vurdering

Eit heilt sentralt element ved konvensjonen er at det skal førast tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, og at større skip skal vere utstyrte med eit sertifikat som viser at skipet er i samsvar med konvensjonen. Eit effektivt tilsyn av arbeids- og levevilkår vil vere den viktigaste mekanismen for å avdekke arbeidsforhold som ikkje gir sjøfolk det vernet konvensjonen set opp. ILO-konvensjon nr. 178 innførte riktig nok internasjonale krav om tilsyn av arbeids- og levevilkår, men det nye kapittel 5 gir i langt større grad eit heilskapleg og forpliktande tilsynsregime som også omfattar utanlandske skip i form av havnestatskontroll.

Ein del høyringsinstansar har uttalt at sidan skipssikkerhetsloven allereie inneheld føresegnar om tilsyn og sertifikat, er det ikkje nødvendig at sjømannslova også inneheld slike føresegnar. Som nemnt i punkt 4.1.4 meiner departementet prinsipielt at når konvensjonen omfattar forhold som er regulerte gjennom både skipssikkerhetsloven og sjømannslova, vil den beste lovtekniske løysinga vere at konvensjonen tilsvarande blir gjennomført i begge lovene. Når tilsyn av konvensjonen vil skje i medhald av begge lovene, tilseier omsynet til klarleik og tilgjengelegheit for brukarane at begge regelsetta inneheld nødvendige og komplette føresegnar om tilsyn og forvaltningstiltak. Skipssikkerhetsloven har dessutan ein indre systematikk som ikkje utan vidare gjer at det i sjømannslova kunne vore ei tilvising til skipssikkerhetsloven.

Fraktefartøyenes Rederiforening har uttrykt uro for at tilsyn etter lova kan bli overlata partane i arbeidslivet. Føresegna i § 56 i utkastet er basert på skipssikkerhetsloven § 41, og sjølv om «private» er nemnde i lovteksten, ser ikkje departementet at det vil vere aktuelt å overlata tilsynet til andre enn klassifikasjonsselskap i overskodedeleg framtid.

Departementet foreslår visse endringer i forhold til høyringsbrevets forslag om tilsyn i sjømannslova. Det foreslår for det første ei utviding av § 55, som i direktoratets forslag berre var teke inn som ein heimel for sertifikat. Det foreslår at det uttrykkjeleg skal gå fram av føresegna at skip over ein viss storleik skal ha eit sertifikat for arbeids- og levevilkår. Føresegna tilsvarer skipssikkerhetsloven § 13, med visse modifikasjonar. Sjølv om både skipssikkerhetsloven § 25 og sjømannslova med dette vil ha heimel til å gi forskrift om sertifikat, er det berre tale om å ferde ut *eitt sertifikat* i samsvar med konvensjonen. Sertifikatet skal ferdast ut med gyldigheit på ikkje meir enn fem år, med ein mellomliggjande inspeksjon i perioden. Konvensjonen forpliktar flaggstaten til også å føre tilsyn med skip som ikkje skal ha sertifikat. For slike skip skal det førast tilsyn kvart tredje år, jf. standard A5.1.4 nr. 4. I tillegg kjem eventuelle umelde tilsyn.

For at tilsynsheimlane i sjømannslova skal dekke det behovet som oppstår som følgje av konvensjonen, foreslår departementet også å ta inn ei føresegn i § 58 som set opp ei plikt for reiarlaget, skipsføraren og andre til å medverke til tilsynet. Føresegna tilsvarer skipssikkerhetsloven §§ 45 og 46. Det var ikkje noko forslag til føresegn om gebyr i høyringsbrevet, men det vil det vere behov for når det offentlege skal føre tilsyn med sjømannslova. Departementet foreslår derfor ein heimel for gebyr i forslag til ny § 60. Departementet understrekar at det tek sikte på å krevje inn gebyra gjennom det ordinære gebyrsystemet, blant anna i form av årsgebyr. Om det vil vere nødvendig å justere på gebyrsatsane som følgje av at lovføresegnene tek til å gjelde, er det for tidleg å seie. Dette vil departementet eventuelt komme tilbake til i samband med budsjettforslag for Sjøfartsdirektoratet.

I høyringsbrevet var det foreslått ei føresegn om tilsyn med tryggleiksstyringssystem som hadde eit tilsvarande innhald som skipssikkerhetsloven § 42. Etter departementets oppfatning er det ikkje føremålstenleg å ta inn ei slik føresegn, ettersom det ikkje er noko krav i konvensjonen om at reiarlag skal gjennomføre konvensjonskrava gjennom tryggleiksstyringssystemet, og det heller ikkje følgjer av ISM-koden. Departementet går likevel ut frå at mange reiarlag vil finne det fornuftig å ta inn prosedyrar om for eksempel klagehandsaming om

Om lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.
(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

bord i tryggleiksstyringssystema sine, og lovutkastet er ikkje til hinder for å gjere det.

Konvensjonen gir høve til å føre tilsyn med utanlandske skip. I første rekkje er det kontroll av utanlandske skip i norske hamner som vil vere den aktuelle tilsynsforma. Hamnestatskontroll skal vere med på å sikre at flaggstatar følgjer opp dei internasjonale skyldnadene sine, men ikkje at hamnestaten skal krevje dei nasjonale standardane sine oppfylte for utanlandske skip. Mens hamnestatskontrollen ikkje omfattar kontroll av lønnsnivået til den einskilde, kan det for eksempel kontrollerast om sjøfolka har gyldige tilsetjingsavtalar. Ei føresegn om kontroll av utanlandske skip er foreslått i § 59 i utkastet. Føresegna tilsvarear skipssikkerhetsloven § 44.

Sjøfartsdirektoratets lovforslag inneheldt ikkje føresegner om forvaltningstiltak, sjølv om det var føresett at forvaltningstiltaka i skipssikkerhetsloven kunne brukast også for forhold som er regulerte av sjømannslova. På same måte som i føresegner om tilsyn og sertifikat meiner departementet at det bør gå tydeleg fram av sjømannslova kva for tiltak tilsynet kan setje i verk ved brot på lova eller forskrifter gitt i medhald av lova.

Departementet foreslår på denne bakgrunn eit nytt kapittel VII om forvaltningstiltak. For at tilsynet skal vere utrusta med effektive verktøy for å

handheve brot på konvensjonen, foreslår departementet at tilsynet skal kunne gi tvangsmulkt, trekke tilbake sertifikat eller halde skipet tilbake ved brot på lova. Føresegnene som det er foreslått å ta inn, tilsvarear, med visse modifikasjonar, skipssikkerhetsloven §§ 49–52.

Etter mønster frå skipssikkerhetsloven § 49 foreslår departementet at tilsynet kan påleggje reiarlaget å gjennomføre nødvendige tiltak innan ein viss tidsfrist. Dersom pålegget ikkje blir følgt, kan tilsynet vedta ei tvangsmulkt for reiarlaget. Siktemålet med tvangsmulkta er å leggje press på reiarlaget for å bringe forholda om bord i samsvar med lova. Departementet foreslår også at det skal vere høve til å trekkje tilbake sertifikatet for arbeids- og levevilkår, etter mønster frå skipssikkerhetsloven § 51. Dette verkemiddelet kan eventuelt kombinert med tilbakehalding av skipet, jf. lovutkastet § 64, som er basert på skipsryggleikslova § 52. I første ledd bokstav a i utkastet er det presisert at skipet kan haldast tilbake ved alvorlege brot på føresegner i lova eller forskrifter gitt i medhald av den. I slike tilfelle treng ikkje tilsynsstyresmakta å ha gitt eit pålegg etter § 49 på førehand.

Det kom ingen innvendingar mot det materielle innhaldet i forslaget til føresegner på det høyringsmøtet departementet hadde med partane i saka, jf. punkt 2.2.

6 Endringar i reglar om trygde- og pensjonsrettar for sjøfolk

6.1 Endringar i folketrygdlova

6.1.1 Gjeldande rett

Trygdedekning for sjøfolk busette i Noreg er i norsk rett i dag basert på flaggstatsprinsippet. Det inneber at sjøfolk som hovudregel skal vere trygdedekte i det landet som skipet fører flagg for, jf. folketrygdlova § 2–5 første ledd bokstav g. Etter denne føresegna er norske statsborgarar som er arbeidstakarar på norskregistrerte skip, pliktige medlemmer i folketrygda. Unntak gjeld for personar som er tilsette i hotell- og restaurantverksemd om bord på eit turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister, jf. folketrygdlova § 2–12. Den sistnemnde gruppa er likevel omfatta av ein garanti som reiarane pliktar å stille i samsvar med sjømannslova § 32.

Den pliktige medlemskapen i folketrygdlova tek straks slutt dersom ein sjømann kjem i arbeid på eit utanlandskregistrert skip. Ein sjømann som arbeider om bord på eit utanlandskregistrert skip, vil etter dagens reglar heller ikkje ha ein vilkårslaus rett til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda.

Noreg har gjennom EØS-avtalen skyldnad til å handheve flaggstatsprinsippet i EØS-området, jf. rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 artikkel 13 nr. 2 bokstav c. Ettersom det i konvensjonen er opning for at ein innanfor EØS-området kan fastsetje andre reglar enn eit bustadprinsipp, kan flaggstatsprinsippet handhevast innanfor EØS. Signala frå EU indikerer at ein ønskjer å nytte denne utvegen.

6.1.2 Høyringsbrevets forslag

Reglane om helsevern, helsetenester, velferd og sosialtrygd i konvensjonen er samla i kapittel 4. Reglane om trygdedekning finst i regel 4.5 med tilhøyrande standard og retningslinje. Lovvalsreglane i konvensjonen er baserte på bustadprinsippet. Sjøfolk skal ha tilgjenge til trygdedekning i bustadlandet, uavhengig av kva for land skipet dei arbeider om bord på, er registrert i. Dette går fram av standard A4.5 nr. 3 første punktum, som lyder: »*Hver medlemsstat skal treffe tiltak i samsvar med nasjona-*

le forhold for å yte den utfyllende trygdedekningen som er nevnt i nr. 1 i denne standard til alle sjøfolk som til vanlig er bosatt på dens territorium.» Likevel opnar standard A4.5 nr. 4 for at ein internt i «regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon», det vil seie blant anna innanfor EØS-området, kan fastsetje andre reglar.

I samsvar med standard A4.5 nr. 1 femner konvensjonen om alle dei ni tradisjonelle trygdesektorane som ILO-konvensjon nr. 102 omfattar, men denne ILO-konvensjonen gjeld ikkje sjøfolk, jf. artikkel 77. Før ratifikasjon må Noreg sikre at sjøfolk har tilgang til minst tre av desse, jf. A4.5 nr. 2.

Krava til trygdedekning i konvensjonen, under dette reglane om pensjonsalder, er at det ikkje skal vere mindre gunstige reglar for sjøfolk enn dei som gjeld for arbeidstakarar på land som er busette på medlemsstatens territorium, jf. standard A4.5 nr. 3 siste punktum.

For å oppfylle skyldnadene i samsvar med konvensjonen blei det i høyringsbrevet foreslått ein ny § 2–7 a folketrygdlova som gir høve til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda for personar som er fast busette i Noreg, og som arbeider på skip registrerte utanfor EØS-området. Det blei ikkje foreslått endringar i folketrygdlova § 2–12, som ikkje gir personar tilsette i hotell- og restaurantverksemd på turistskip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) høve til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda.

6.1.3 Høyringsinstansens syn

Sjømannsorganisasjonane er samde i at flaggstatsprinsippet bør gjelde innanfor EØS-området, og sluttar seg også til forslaget om å utvide den frivillige medlemskapen til å omfatte sjømenn busette i Noreg som har arbeid på skip registrert utanfor EØS-området. *Sjømannsorganisasjonane uttaler vidare:*

«Derimot er vi ikke enige i at det ikke foretas endringer i folketrygdloven § 2–12 for personer ansatt i hotell- og restaurantvirksomhet om bord i turistskip registrert i NIS. For sjømenn bosatt i Norge bør det ikke foretas unntak. Det er få cruiseskip igjen i NIS, om noen. I de siste år har det kun vært Hurtigrute skip som i vinter-

sesongen har seilt på cruise mellom Chile og Antarktisk. De registreres midlertidig i NIS for den tid de seiler i de farvann. Når de seiler som hurtigrute skip langs norskekysten, er de registrert i NOR. Det er ikke rimelig at de sjømenn som er ansatt i rederiet, men medfølger skipet på disse turer, skal få begrensning i sin trygderettighet.»

6.1.4 Departementets vurdering

Som nemnt legg konvensjonen bustadprinsippet til grunn som hovudregel for kvar sjøfolk skal ha tilgang til trygdedekning, mens gjeldande norsk rett er basert på flaggstatsprinsippet. Det er i norsk rett gjort unntak for skip registrerte i NIS, der bustadprinsippet gjeld, og der det elles ikkje ville vore mogleg å ha drifta under norsk jurisdiksjon. Å endre hovudregelen i folketrygdlova og leggje opp til pliktig medlemskap for sjøfolk busette i Noreg uansett om dei tenestegjer på skip som fører andre lands flagg, ville føre til store problem ved innkreving av arbeidsgivaravgifta. For å oppfylle skyldnadene sine etter konvensjonen må Noreg derfor endre reglane for frivillig medlemskap, slik at det blir høve til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda for personar som er fast busette i Noreg, og som arbeider på skip registrerte utanfor EØS-området. Departementet foreslår på denne bakgrunnen ein ny § 2–7 a i folketrygdlova som opnar for dette.

For skip som er registrerte innanfor EØS-området, kan flaggstatsprinsippet handhevast i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 artikkel 13 nr. 2 bokstav c.

Forslaget til endring av folketrygdlova inneber inga endring av gjeldande rett for personar som er tilsette i hotell- og restaurantverksemd om bord på turistskip registrerte i norsk internasjonalt skipsregister. Denne gruppa er i dag unnatekne frå både pliktig og frivillig medlemskap i folketrygda. Årsaka til dette unntaket er at føresegnene om likehandsaming i EØS-regelverket elles ville medført at også borgarar frå andre EØS-land ville hatt tilsvarende høve til medlemskap i folketrygda. Ved inngåinga av EØS-avtalen valde ein derfor å halde denne gruppa utanfor medlemskap ved å tilføye eit nytt ledd i dågjeldande folketrygdlov § 1–2. Denne unntaksføresegna blei ført vidare i folketrygdlova av 1997 i § 2–12.

På grunn av EØS-regelverket er det ikkje mogleg å innføre høve til medlemskap for denne gruppa, avgrensa til sjømenn busette på norsk territorium, slik sjømannsorganisasjonane ønskjer. Denne gruppa sjøfolk vil likevel framleis vere sikra av den garantien, normalt ei forsikring, som reiarlag pliktar å sørge for i samsvar med sjømannslova § 32, jf. forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti

for trygderettar for arbeidstakarar på skip. Om denne ordninga står dette i Ot.prp. nr. 19 (1993–1994):

«Forsikringsordningen vil sikre ytelser som er likeverdige med folketrygdens medisinske stønad, sykepengar og gravferdshjelp. Den gir ikkje samme dekning mht. ytelser som attføring og uførepensjon, og den gir ikkje ledighetsstønad eller alderspensjon. Samlet fremstår den imidlertid som en tilfredsstillende ordning som, på de for denne gruppe ansatte mest interessante områder, ligger på et nivå som må kunne anses likeverdig med folketrygdens ytelser.»

Departementet er samd med sjømannsorganisasjonane i at dette i dag dreier seg om ei svært lita gruppe. Departementet finn likevel at dei sjømennene som framleis er tilsette i hotell- og restaurantverksemd om bord på turistskip registrerte i norsk internasjonalt skipsregister, er tilfredsstillende dekte gjennom den nemnde garantien. Departementet meiner derfor at det ikkje bør gjerast endringar i folketrygdlova § 2–12 i samband med norsk ratifikasjon av konvensjonen.

Departementet har vurdert reglane i konvensjonen opp mot folketrygdlova § 2–5 første ledd bokstav g om pliktig medlemskap for norske statsborgarar som arbeider om bord på norskregistrerte skip og er busette utanfor Noreg. Mens det ikkje ville vore i strid med konvensjonen å oppheve føresegna, taler likevel gode grunnar for å la føresegna stå uendra. Etter departementets oppfatning er det betre å nytte høvet til unntak frå folketrygda i lova § 2–13 i tilfelle der vedkommande er busett i eit anna konvensjonsland, slik at bustadprinsippet slår gjennom og fører til at vedkommande får dobbel trygdedekning, jf. retningslinje B4.5 nr. 3 i konvensjonen.

Som nemnt går det fram av standard A4.5 nr. 1 at konvensjonen omfattar alle dei ni tradisjonelle trygdesektorane som ILO-konvensjon nr. 102 dekkjer. Før ratifikasjon må Noreg sikre at sjøfolk har tilgang til minst tre av desse dekningsområda. Om ein endrar reglane for frivillig medlemskap som det er gjort greie for ovanfor, vil sjøfolk busette i Noreg få tilgang til alle rettane som folketrygda omfattar, men med unntak for tilsette i hotell- og restaurantverksemd om bord på turistskip registrerte i norsk internasjonalt skipsregister.

Den frivillige medlemskapen vil etter ønske frå medlemmene kunne gi anten full trygdedekning etter lova eller berre omfatte sjukestønadsdelen av folketrygda, sjå andre ledd i utkastet til ny § 2–7 a. Dette er dei same dekningsalternativa som gjeld for frivillig medlemskap for personar i Noreg, jf. folketrygdlova § 2–7 tredje ledd.

For 2008 ville full trygdedekning for personar

som er skattepliktige til Noreg, føresetje ei avgifts-innbetaling på 21,9 prosent av inntekta, tilsvarende summen av ordinær trygdeavgift på 7,8 prosent og ordinær arbeidsgivaravgift på 14,1 prosent. Den meir avgrensa dekninga som berre omfattar sjuketønadssdelen av folketrygda, ville føresetje ei avgifts-innbetaling på 10 prosent av inntekta. Dette er dei same avgiftssatsane som i dag gjeld for frivillig medlemskap etter folketrygdlova § 2–7. Avgifta vil bli fastsett i den årlege forskrifta om fastsetjing av avgiftsgrunnlag og avgiftssatsar i folketrygda for visse grupper medlemmer.

Totalt dreier det seg om rundt rekna 5000 sjøfolk som er busette i Noreg, men som er i teneste på skip registrerte utanfor EØS-området. Men er det grunn til å tru at ikkje alle vil ønskje å nytte høvet til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda.

6.2 Endringer i lov om pensjonstrygd for sjømenn

6.2.1 Gjeldande rett

Pensjonstrygda for sjømenn er ei eiga lovbestemt offentlig tenestepensjonsordning som er tilpassa folketrygda, og som er nedfelt i lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjøfolk. Ordninga har som hovudformål å yte sjømannspensjon (alderspensjon) til sjøfolk mellom 60 og 67 år som fyller visse vilkår. Pensjonstrygda omfattar, med dei unntak som følgjer av lova, alle norske statsborgarar eller personar med fast bustad i Noreg som er tilsette som arbeidstakar om bord på skip. Dette gjeld også, på nærmare vilkår, arbeidstakarar på skip som er registrerte i utanlandsk skipsregister, såframt vedkommande er pliktig medlem av folketrygda som busett i Noreg etter folketrygdlova § 2–1. Personar på utanlandske skip som er frivillige medlemmer etter folketrygdlova § 2–8, kan takast opp i pensjonstrygda når det finst grunn til det, for eksempel for å sikre kontinuitet i trygdedekninga, jf. lov om pensjonstrygd for sjømenn § 1 nr. 2 første ledd bokstav d siste punktum. Også personar som etter folketrygdlova § 2–2 er medlem av trygda under arbeid på kontinentalsokkelen, er i praksis tekne opp i pensjonstrygda etter ei slik særskilt vurdering av spørsmålet.

6.2.2 Forslaga i høyringsbrevet

Konvensjonens krav til trygdedekning, under dette reglane om pensjonsalder, er at det ikkje skal vere mindre gunstige reglar enn det som gjeld for ar-

beidstakarar på land som er busette på medlemsstatens territorium, jf. standard A4.5 nr. 3 siste punktum. Sidan aldersgrensa for norske arbeidstakarar på land er 67 år, vil ikkje norsk ratifikasjon av konvensjonen medføre krav til endringer i lov om pensjonstrygd for sjømenn. Det er viktig å merke seg at konvensjonen ikkje stiller noko krav om likebehandling av norske statsborgarar som er busette i Noreg og arbeider på norskregistrerte skip, og norske statsborgarar som er busette i Noreg og arbeider på utanlandsregistrerte skip.

Pensjonstrygda for sjømenn har overfor Arbeids- og inkluderingsdepartementet peikt på at det er ønskjeleg at personar som blir tekne opp i folketrygda etter forslaget til ny § 2–7 a, skal kunne omfattast av pensjonstrygda på same måte som frivillige medlemmer etter § 2–8. På denne bakgrunnen blei det i høyringsbrevet foreslått ei endring i lov om pensjonstrygd for sjømenn § 1 nr. 2 første ledd d andre punktum.

6.2.3 Høyringsinstansens syn

Sjømannsorganisasjonane gir tilslutning til høyringsbrevets forslag. Det kom ingen fleire kommentarar til denne delen av lovforslaget i høyringa.

6.2.4 Departementets vurdering

Departementet meiner det er riktig at personar som blir tekne opp i folketrygda etter forslaget til ny § 2–7 a, skal kunne omfattast av pensjonstrygda på same måte som frivillige medlemmer etter § 2–8. Ei slik lovendring er ikkje nødvendig for norsk ratifikasjon av konvensjonen, men departementet fremmar henne fordi det verkar som ein naturleg konsekvens av forslaget til endring i folketrygdlova.

Opptak i pensjonstrygda, etter ei nyttevurdering i samsvar med lov om pensjonstrygd for sjømenn § 1 nr. 2 første ledd bokstav d andre punktum, vil kunne vere aktuelt for alle medlemmer i folketrygda som arbeider på utanlandske skip, same kva som er grunnlaget for medlemskap i folketrygda. Departementet foreslår derfor at den nemnde føresegna i pensjonstrygdlova opnar for opptak etter nærmare fastsetjing når vedkommande er medlem i folketrygda etter «andre bestemmelsar i folketrygdloven», i staden for ei opprekning av dei mest aktuelle medlemskapsgrunnlag. Ordet «andre» viser her tilbake til første punktum i føresegna, som handlar om dei som er medlem etter folketrygdlova § 2–1 som busette i Noreg.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

7.1 Økonomiske og administrative konsekvensar for det offentlege

Dei administrative konsekvensane av å ratifisere konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår blir venteleg ikkje store for det offentlege. Konvensjonen medfører ikkje store endringar i sjøfolks rettar og plikter for Noregs vedkommande. Endringane er hovudsakleg knytte til tilsyn av skip. Noreg som flaggstat vil få større skyldnader til å følge opp sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord, inkludert utferding av sertifikat (Maritime Labour Certificate), umelde tilsyn og kontroll med framande skip som kjem til norske hamner. Men sertifiseringa vil i stor grad bli delegert til klassifikasjonsselskapa, og dette vil bli reflektert i klasseavtalane. Klassifikasjonsselskapa må vise at dei tilfredsstiller krava i konvensjonen, før dei kan godkjennast av norske styresmakter. Denne godkjenninga vil kunne gjennomførast som ein revisjon.

Dei økonomiske konsekvensane for Sjøfartsdirektoratet gjeld tilsyn med skip som ikkje er delegerte til klassifikasjonsselskapa. Det inneber truleg ei meirbelastning på ca. 3,5 årsverk og ein kostnad på til saman ca. kr 1 750 000, som inkluderer førstegangsutferdingar, umelde tilsyn og hamnestatskontroll. Departementet legg til grunn at desse kostnadene skal takast innanfor gjeldande budsjettammer.

Både innføringa av ein ny § 2–7 a i folketrygdlova og endringa i § 1 i pensjonstrygdlova er kostnadsnøytrale og vil berre medføre ei lita administrativ meirbelastning for det offentlege.

7.2 Økonomiske og administrative konsekvensar for næringa

Reiarlag med norskregistrerte skip over 500 bruttonn i internasjonal fart vil få krav om eit Maritime Labour Certificate. For å få dette må reiarlaget fylle ut eit såkalla Declaration of Maritime Labour Compliance, som skal gjere greie for dei tiltaka reiarlaget har vedteke å setje i verk for å gjennomføre konvensjonskrava om bord. Såleis ventar ein at reiarlaget må kunne dokumentere prosedyrar på 14 område, og inspektøren må kunne verifisere om desse prosedyrane leier til oppfylling av krava. Sertifikatet vil måtte fornyast kvart femte år, med ei mellomliggjande synfaring to til tre år etter utferdinga. For skip som ikkje treng eit slikt sertifikat, er det meininga å utvide det såkalla fartssertifikatet.

Talet på kontrollpliktige skip er vurdert til 1458. Dette fordeler seg på 681 skip som er delegerte til klassifikasjonsselskapa, og 777 som ikkje er delegerte, slik at Sjøfartsdirektoratet må gjere dei nødvendige inspeksjonane og utferdingane. Førstegangsutferding av Maritime Labour Certificate vil totalt gi utgifter på ca. kr 25 000 000, og av dette vil ca. kr 20 000 000 tilfalle delegerte skip. For delegerte skip er dette ca. kr 30 000 per skip. For ikkje-delegerte skip vil utgiftene komme på ca. kr 6 000 per skip. For delegerte skip vil dei godkjende classeselskapa krevje inn betalinga for arbeidet sitt, mens ikkje-delegerte skip vil få fastsett eit gebyr til dekning av utgifter.

8 Merknader til dei einskilde paragrafane

8.1 Merknader til forslag om endring i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18

Til § 1

Første ledd fører vidare noverande første ledd.

Andre ledd første punktum slår no fast at lova som hovudregel også omfattar arbeidstakarar tilsette av ein utanlandsk arbeidsgivar for å oppvarte passasjerar på turistskip, i motsetning til tidlegare, då berre visse føresegnar i lova gjaldt for denne gruppa sjøfolk. For denne gruppa sjøfolk kan likevel visse føresegnar i lova fråvikast ved tariffavtale. Vilkår for at fråvik kan gjerast i tariffavtale, er at det er fastsett ordningar som er likeverdige med føresegnene i lova. *Andre ledd andre punktum* er ei vidareføring av noverande andre ledd andre punktum.

Tredje ledd fører vidare noverande § 2 bokstav b nr. 1.

Fjerde ledd fører vidare noverande § 2 bokstav a.

Femte ledd fører vidare noverande fjerde ledd, men det er no departementet som kan gi forskrifter.

Sjette ledd opnar for kontroll av framande skip, i samsvar med føresegnene i konvensjonen. Det geografiske verkeområde for føresegna tilsvare skipssikkerhetsloven § 3, men med eit omvendt verkeområde, sidan sjømannslova berre gjeld utanlandske skip dersom det uttrykkeleg går fram av ei forskrift. Det er inga plikt etter konvensjonen til å føre kontroll med utanlandske skip, men det er høve til det. Heimelen i skipssikkerhetsloven § 3 tredje ledd om å gjere lova gjeldande på det opne havet, er ikkje teken inn.

Til § 1 A

Føresegna er ny. *Første ledd* definerer kven som er meint med «reiarlaget». Føresegna viser til definisjonen i skipssikkerhetsloven § 4. Formålet med denne tilvisinga er at det selskapet som er å rekne som reiarlaget etter skipssikkerhetsloven, automatisk også skal reknast som reiarlaget i sjømannslova. Sjå elles Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) om lov om skipstryggleik, s. 107–108.

Føresegna inneber at det selskapet som er ført

opp på tryggleiksstyringssertifikatet, også blir ført opp på det sertifikatet som skal utferdast i samsvar med konvensjonen. For skip som ikkje har krav til tryggleiksstyringssertifikat, og der den driftsansvarlege har sendt inn opplysningar i samsvar med skipssikkerhetsloven § 5, skal vedkommande selskap reknast som reiarlag etter sjømannslova. Har den registrerte eigaren ikkje overlate drifta til nokon etter skipssikkerhetsloven, blir følgeleg eigaren også å rekne som reiarlag etter sjømannslova. Om tryggleiksstyringssertifikatet blir trekt tilbake eller ugyldig, eller om den som er opplyst å vere driftsansvarleg selskap ikkje eksisterer, følgjer det av skipssikkerhetsloven at eigaren blir å rekne som reiarlag. Eigaren vil då bli rekna som reiarlag også etter sjømannslova, sjølv om sertifikatet som blir utferda etter konvensjonen, formelt skulle vere gyldig. Om tryggleiksstyringssertifikatet blir ugyldig eller trekt tilbake, medfører det samtidig at skipet ikkje kan segle og vil bli halde tilbake i hamna av tilsynsstyresmakta.

Andre ledd gir departementet høve til å vedta ei forskrift om innsending av opplysningar til den styresmakta som departementet fastset. Departementet har vurdert, men førebels ikkje funne det føremålstenleg, å ta inn ei føresegn tilsvarende skipssikkerhetsloven § 5 første ledd første og andre punktum. I tillegg til at skipssikkerhetsloven § 5 gjennomfører ei føresegn i ISM-koden (jf. regel 3 punkt 1) som ikkje har nokon parallell i konvensjonen, har § 5 rettsverknad for når den driftsansvarlege formelt skal reknast som reiarlag. Det går fram av motiva for føresegna, jf. Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) om lov om skipstryggleik, s. 108–109, at den driftsansvarlege blir å rekne som reiarlag anten når det blir utferda tryggleiksstyringssertifikat, for skip der det er stilt krav til det, eller når den driftsansvarlege har motteke stadfesting frå styresmaktene på at dei innsende opplysningane er mottekne og fullstendige. Det siste gjeld skip der det ikkje er krav til tryggleiksstyringssertifikat. Systematikken i lovutkastet er at den som etter skipssikkerhetsloven § 4 er å rekne som reiarlag, automatisk blir det også etter sjømannslova. Førebels vurderer departementet det slik at det derfor ikkje er føremålstenleg å ta inn ei tilsvarende føresegn som skipssikkerhetsloven § 5 i sjømannslova. Dersom departemen-

tet ved den praktiske gjennomføringa av konvensjonen, blant anna tilpassingar i forskriftsverket, kjem til at det er nødvendig å krevje at den driftsansvarlege sender inn opplysningar til styresmaktene om at vedkommande har teke på seg ansvaret for å oppfylle skyldnadene i sjømannslova, gir andre ledd nødvendig heimel til å komme med nærmare forskrift om det.

Til § 2

Første ledd handlar om dei pliktene reiarlaget har etter lova. Føresegna inneber for det første at reiarlaget har ei sjølvstendig plikt til å *gjennomføre* dei reglane som er fastsette gjennom sjømannslova og tilhøyrande forskrifter. Reiarlaget må for eksempel sørge for at det blir utarbeid ein skriftleg tilsetjingsavtale som gir sjømannen rettar minst på det nivået som er fastsett i sjømannslova. For det andre inneber føresegna i første ledd at reiarlaget må *legge til rette* for at krav i lova og forskriftene skal bli oppfylte. Det vil blant anna seie at reiarlaget gjennom sine rutinar og system må leggje til rette for at sjøfolk får dei rettane dei har krav på, for eksempel at hyre skal betalast ut i tide og i samsvar med tariffen, jf. §§ 21 og 22, at det skal dragast omsorg for sjøfolk ved sjukdom eller skade, jf. § 27, at det skal leggjast til rette for at sjøfolk kan gå i land ved hamnelege, jf. § 44, osv. For det tredje inneber første ledd at reiarlaget har plikt til å *kontrollere* at krava i lova og forskriftene blir oppfylte. Det kan for eksempel dreie seg om å kontrollere at rutinane i reiarlaget er følgde ved inngåing av tilsetjingsavtale, å kontrollere at oppseiingsvernet som er stilt opp i sjømannslova kapittel 2 andre avsnitt, blir respektert ved avgang, eller at vedtak som er gjorde av ein norsk utanriksstasjon i tvistar mellom mannskap og skipsførar, blir følgde om bord, jf. § 50. Tilvisinga til tilsetjingsavtalen er ei presisering av at dei pliktene reiarlaget har teke på seg gjennom avtalen, også skal etterlevast. Det nærmare innhaldet i tilsetjingsavtalen er regulert av forskrift 3. februar 1986 nr. 230, som i hovudsak er i samsvar med konvensjonens regel 2.1. Sentrale forhold som skal regulerast i tilsetjingsavtalen, er kva stilling sjømannen blir tilsett i, nærmare vilkår om hyre og eventuell anna godtgjersle, rett til heimreise, kor lenge avtalen varer osv.

Andre ledd regulerer dei tilfella der reiarlaget og arbeidsgivaren ikkje er same selskap. Ved revisjonen av sjømannslova i 1985 blei lova endra slik at reiarlag og arbeidsgivar kunne vere to ulike rettssubjekt. Etter revisjonen blei systematikken i lova at reiarlaget ikkje var ansvarleg dersom arbeidsgivaren ikkje oppfylte dei rettane sjømannen hadde

krav på etter lov og forskrift. Lovutkastet legg framleis opp til at reiarverksemda kan organiserast slik at arbeidsgivaren og reiarlaget er ulike selskap, men sjøfolks rettar blir sikra på ein betre måte ved ei slik reiarlagsorganisering.

Andre ledd første punktum slår fast at reiarlaget framleis har plikt til å sikre at lov og forskrift blir oppfylte, sjølv om tilsetjingsavtalen er gjort med ein annan arbeidsgivar enn reiarlaget. Reiarlaget vil såleis framleis ha ei sjølvstendig plikt til å rette seg etter reglane og forskriftene i sjømannslova, noko som kan innebere eit økonomisk ansvar overfor sjømannen. Vidare medfører systematikken i lova at reiarlaget også må leggje til rette for og føre ein viss kontroll med at arbeidsgivaren sørger for at sjømannen får oppfylt dei lov- og forskriftsbestemte rettane sine. For eksempel bør reiarlaget kontrollere at arbeidsgivaren har inngått ein skriftleg tilsetjingsavtale i tråd med føresegnene i sjømannslova. Reiarlaget har dessutan eigeninteresse av å føre ein viss kontroll med at arbeidsgivaren følgjer lova: Gjennom flagg- eller hamnestatskontroll vil styresmaktene føre tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, noko som i ytste konsekvens kan medføre at skipet blir halde tilbake ved alvorlege brot på sjømannslova. Konvensjonen og systematikken i lova er at tilsynsstyresmakta fastset eventuelle tvangstiltak overfor reiarlaget. Ein må elles sjå føresegna i samanheng med lovutkastet § 50 A, som gir sjømannen rett til å setje fram klage til reiarlaget ved moglege brot på lova.

Andre ledd andre punktum slår først fast at dersom reiarlaget og arbeidsgivaren er ulike selskap, er arbeidsgivaren likevel ansvarleg overfor sjømannen. Tilsetjingsavtalen er gjort mellom arbeidsgivaren og sjømannen, og det sjølvstendige ansvaret arbeidsgivaren har for å oppfylle kontraktskyldnadene sine overfor sjømannen, blir ikkje redusert sjølv om reiarlaget etter første ledd har fått plikt til å sikre at lova blir etterlevd. Føresegna set ikkje opp noka prioriteringsrekkefølge når det gjeld kven sjømannen skal gå til om kontrakten eller lovbestemte rettar ikkje blir oppfylte. Departementet legg til grunn at normalsituasjonen vil vere at sjømannen i første omgang tek kontakt med arbeidsgivaren, for eksempel dersom hyra ikkje blir utbetalt til riktig tid, men lovutkastet er ikkje til hinder for at sjømannen går direkte til reiarlaget. Siste del av andre punktum – at det ansvaret arbeidsgivaren har overfor sjømannen, ikkje har følgjer for reiarlagets plikter etter første ledd – er strengt teke overflødig saman med andre ledd første punktum. Departementet har likevel funne det klargjerande å ta inn ei slik presisering for å unngå at det skal oppstå tvil om kva for plikter reiarlaget har når tilsetjings-

avtalen er gjort med ein annan arbeidsgivar enn reiarlaget.

Dersom reiarlaget gjennom det lovpålagde solidaritetsansvaret med arbeidsgivaren i andre ledd har måtta innfri økonomiske skyldnader overfor sjømannen som etter tilsetjingsavtalen fell på arbeidsgivaren, følgjer det av alminneleg kontraktrett at reiarlaget vil kunne søkje regress hos arbeidsgivaren. Departementet legg likevel til grunn at det normalt vil vere eit kontraktforhold mellom reiarlaget og arbeidsgivaren som også vil regulere regress nærmare. Sjå elles merknadene til § 54 A om at reiarlaget kan tre inn i sjømannens rettar.

Tredje ledd gir departementet heimel til å gi forskrifter til første og andre ledd.

Til § 3

Føresegna i *første ledd tredje punktum* gir sjømannen rett til hjelp ved inngåing eller endring av tilsetjingsavtale. Sjømannen står fritt til å velje kven han eller ho ønskjer hjelp frå. Føresegna tilsvarende lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. 17. juni 2005 nr. 62 § 14–5 første ledd andre punktum.

Lovutkastet § 2 inneber at det ikkje er nødvendig å føre vidare noverande tredje punktum. Det følgjer av pliktføresegna i § 2 at reiarlaget skal sikre at føresegnene i lova blir oppfylte, blant anna at det blir inngått ein skriftleg tilsetjingsavtale. Dersom arbeidsgivaren er ein annan enn reiarlaget, er det også reiarlagets plikt å sjå til at arbeidsgivaren har sytt for å inngå ein skriftleg tilsetjingsavtale.

Til § 50 A

Føresegna er ny. *Første ledd første punktum* set opp ein rett for sjømannen til å klage til reiarlaget på forhold som gjeld avrekninga, skipstenesta eller tilsetjingsforholdet elles. Dei nemnde punkta omfattar i realiteten dei fleste forhold som kjem inn under sjømannslova. Det er også foreslått ei tilsvarende føresegn i skipssikkerhetsloven § 72 for dei områda av konvensjonen som er gjennomførte der.

Første ledd andre punktum set først opp ei plikt for reiarlaget til å syte for at klager over brot på lova blir tilstrekkeleg undersøkte. Første punktum pålegg samtidig reiarlaget å etablere prosedyrar som skal sikre ei rettferdig, effektiv og rask klagehandsaming om bord. Slike prosedyrar kan gjerne etablerast som ein del av tryggleiksstyringssystemet. Gjennom prosedyrane må reiarlaget sikre at påstandar om brot på lova blir undersøkte, med omsyn til faktiske så vel som juridiske forhold.

Klager bør samordnast med avviksbehandlings-systemet som omfattast av tryggleiksstyringssyste-

met. Etter ISM-koden regel 9 skal avvik behandlast, analyserast og nødvendige korrigerande tiltak setjast i verk.

Klagehandsaminga må skje raskt. I dette ligg at slike saker må få prioritet og så snart nødvendige undersøkingar er gjorde, må det komme ei avgjerd om korleis klaga skal følgjast opp. Prosedyrane i reiarlaget bør også innehalde høve til å fremme klaga til reiarlagsadministrasjonen dersom handsaminga av klaga om bord ikkje har ført fram. Prosedyrane i reiarlaget skal ikkje vere til hinder for at sjømannen kan få hjelp i prosessen, for eksempel av ein tillitsvald. Vidare er det ein viktig føresetnad at sjøfolk som set fram klager, ikkje blir utsette for represalier, og at det blir brukt mot vedkommande i andre samanhengar.

Retten til å setje fram klage gjeld overfor reiarlaget. Dersom arbeidsgivaren ikkje er reiarlaget, vil arbeidsgivaren såleis ikkje vere adressat for klaga, men det er ein føresetnad at reiarlaget i slike tilfelle i nødvendig grad konsulterer arbeidsgivaren. Føresegna er likevel ikkje til hinder for at sjømannen i spørsmål om hyre og godtgjersle først tek opp saka med arbeidsgivaren.

Sjømannen har også rett til å setje fram klage til tilsynsstyresmakta etter *første ledd tredje punktum*. Utfyllande føresegner om klage vil bli gitt i forskrift, og det kan blant anna fastsetjast reglar om at klaga først skal vere handsama om bord eller av reiarlagsadministrasjonen før det kan fremmast klage for tilsynsstyresmakta. Forskrifta må også ta stilling til om klage skal setjast fram for Sjøfartsdirektoratet i alle tilfelle, også dersom tilsynet for det aktuelle skipet er delegert til klassifikasjonsselskapa.

Andre ledd fastset at retten til å klage ikkje hindrar sjømannen i å søkje oppreising etter norsk lovgiving.

Til § 54 A

Etter sjølova § 51 første ledd nr. 1 har ein sjømann som ikkje får utbetalt hyre eller anna godtgjersle, sjøpanterett i skipet. Utkastet § 2 inneber at reiarlaget (det ISM-ansvarlege selskapet) kan komme i den situasjonen at selskapet må gjere opp skyldnader overfor sjømannen som arbeidsgivaren etter tilsetjingsavtalen har ansvaret for. Mens reiarlaget kan krevje slike utlegg refunderte av arbeidsgivaren, gir fråsegna i § 54 A reiarlaget rett til å tre inn i sjømannens rettar, under dette sjøpanteretten, jf. sjølova § 51 første ledd nr. 1. Departementet legg elles til grunn at det vil vere avtalar mellom skips-eigande selskap / ISM-ansvarleg selskap / arbeidsgivar som regulerer forholda mellom dei.

Det understrekast at føresegna ikkje tek frå sjø-

mannen den retten han har etter sjølova § 51 første ledd nr. 1. Sjømannen kan altså velje å gjere gjeldande sjøpantekravet i staden for å krevje at reiarlaget, som definert i utkastet § 1 A, oppfyller dei skyldnadene som i utgangspunktet fell på arbeidsgivaren.

Til § 55

Første ledd slår fast at skip over ein viss storleik skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår. Sertifikat vil bli ferda ut til dei skipa konvensjonen krev sertifikat for, det vil seie skip med ein bruttotonnasje på over 500 i utanriksfart. For andre skip er det tenkt at arbeids- og levevilkåra er omfatta av fartssertifikatet. Ordlyden i føresegna utelukkar likevel ikkje at det på eit seinare tidspunkt blir ferda ut eit arbeids- og levevilkårssertifikat for andre grupper skip enn dei som er omfatta av konvensjonskravet. Det går fram av første ledd at sertifikatet er dokumentasjon på at skipet på «tidspunktet for utstedelsen» oppfylte krav som er fastsette i eller i medhald av lova. Omgrepet vil også omfatte påteikningar som er gjorde på sertifikatet i samband med mellomliggjande synfaring. Sertifikatet er ikkje å rekne som dokumentasjon på at alt til kvar tid er i orden. Det kan ha skjedd endringer etter utferdinga av sertifikatet som vil medføre at forhold som var kontrollerte, ikkje lenger er i orden.

Andre ledd første punktum slår fast at sertifikata skal ferdast ut av «tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer». Departementet har altså høve til å vedta at for eksempel klassifikasjonsselskapa skal ferde ut sertifikata. Dette vil vere regulert gjennom avtale. Føresegna må sjåast i samanheng med skipssikkerhetsloven § 25 første ledd, som også inneheld ein heimel til å gi nærmare reglar om sertifikat for arbeids- og levevilkår. Det er likevel berre eitt sertifikat som skal ferdast ut etter konvensjonen, men det vil altså bli heimla i to lover. Vidare følgjer det av føresegna at sertifikatet skal vere tilgjengelig om bord, noko som er eit alminnelig krav for alle typar sertifikat.

Andre ledd andre punktum fastset at sertifikatet kan setje særlege vilkår for at sertifikatet skal vere gyldig, for eksempel at mellomliggjande synfaring er utført slik konvensjonen krev.

Tredje ledd gir departementet heimel til å gi forskrifter om sertifikat. Føresegna i bokstav c gir heimel for å setje opp nærmare reglar om den erklæringa som konvensjonen krev skal vere vedlagd sertifikatet, og som er ein føresetnad for at sertifikatet er gyldig. Erklæringa er samansett av éin del som styresmaktene fyller ut, og éin del som inne-

held vedtak om tiltak reiarlaget har gjort for å oppfylle konvensjonen.

Til § 56

Føresegna er ny. Ho er identisk med skipssikkerhetsloven § 41 og skal forståast på same måte.

Til § 57

Føresegna er ny. Ho er lik skipssikkerhetsloven § 43 i innhald, men tematisk avgrensa til å gjelde tilsyn med arbeids- og levevilkår. Føresegna skal forståast på same måte som skipssikkerhetsloven § 43.

Til § 58

Føresegna er ny. Ho tilsvare skipssikkerhetsloven §§ 45 og 46 og skal forståast på same måte. *Første ledd* tilsvare skipssikkerhetsloven § 45 første ledd, med unntak av bokstav b, som det ikkje er naturleg å ta inn i sjømannslova. *Andre ledd* tilsvare skipssikkerhetsloven § 45 andre ledd. Medverknadsplikta i andre ledd omfattar mellom anna arbeidsgivaren, der det er ein annan enn reiarlaget.

Tredje ledd tilsvare skipssikkerhetsloven § 45 tredje ledd.

Fjerde ledd tilsvare skipssikkerhetsloven § 46. Mens første til tredje ledd gjeld medverknadsplikt overfor tilsynet, og gjeld både ved flaggstatskontroll og ved hamnestatskontroll som blir utført i Norge, dreier fjerde ledd seg om norske skips bistandsplikt overfor utanlandsk og internasjonal styresmakt. Fjerde ledd er særleg aktuelt når norske skip blir gjenstand for hamnestatskontroll i utlandet.

Femte ledd gir heimel for departementet til å gi utfyllande forskrifter.

Til § 59

Føresegna er ny. I innhald er ho lik skipssikkerhetsloven § 44, men tematisk er ho avgrensa til å gjelde tilsyn med arbeids- og levevilkår. Føresegna skal forståast på same måte som skipssikkerhetsloven § 44. Føresegna tek særleg sikte på hamnestatskontroll. Konvensjonen set opp ein rett, men inga plikt, til å utføre hamnestatskontroll med framande skip i hamn. Paragraf 59 er tilsvarende formulert med sikte på å gi høve, men ikkje plikt, til å føre tilsyn med utanlandske skip. Med uttrykket «innenfor grensene av folkeretten» er det i første rekkje sikta til konvensjonen. Vedlegg A5.III til konvensjonen set opp ei liste på 14 punkt som hamnestatskontrollen kan omfatte. Velferdstiltak og trygderet-

tar er område som vedlegget ikkje omfattar, og såleis forhold som det ikkje kan førast kontroll med overfor framande skip. Det er berre forhold i A-koden (bindande standarder) som kan kontrollerast.

Til § 60

Føreseгна er ny. Ho viser til skipssikkerhetsloven § 48 og fastset at ho gjeld tilsvarande.

Til § 61

Føreseгна er ny. Ho tilsvarer skipssikkerhetsloven § 49 og skal forståast på same måte.

Til § 62

Føreseгна er ny. Ho tilsvarer skipssikkerhetsloven § 50 og skal forståast på same måte.

Til § 63

Føreseгна er ny. Ho tilsvarer skipssikkerhetsloven § 51 og skal forståast på same måte. Departementet presiserer likevel at tilbaketrekking av sertifikatet for arbeids- og levevilkår først og fremst bør vere aktuelt i dei tilfella skipet blir halde tilbake etter § 64.

Til § 64

Føreseгна er ny. Med unntak av første ledd bokstav a, tilsvarer ho skipssikkerhetsloven § 52. I bokstav a er det presisert at skipet kan haldast tilbake dersom tilsynsstyresmakta meiner at det ligg føre alvorlege brot på føreseгner i lova eller forskrifter gitt i medhald av den. Det vil vere ei skjønsmessig vurdering kva som ligg i omgrepet «alvorlege brot». Det vil likevel omfatte både einskildbrot på konvensjonen som er så vesentlege at sjøfolks arbeids- og levevilkår på ein vesentleg måte er tilsidesette, og gjentekne brot på lova eller forskrifter gitt i medhald av lova, noko som også går uttrykkjeleg fram av konvensjonen. Dersom vilkåret i bokstav a er oppfylt, treng ikkje tilsynsstyresmakta å ha gitt eit pålegg etter § 61 tidlegare. Elles skal føreseгна forståast på same måte som skipssikkerhetsloven § 52.

Til § 65

Føreseгна er ny og fører vidare noverande § 55.

8.2 Merknader til forslag om endring i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet

Til § 72

Føreseгна tilsvarer utkast til sjømannslov § 50 A, men gir sjømannen rett til å setje fram klage etter dei føreseгnene i skipssikkerhetsloven som er omfatta av konvensjonen. Føreseгна har ikkje ein tilsvarande plikt som sjømannslova § 50 A til å erklære prosedyrar. Det følgjer imidlertid av skipssikkerhetslovens og ISM-kodens systematikk at slike prosedyrar skal utarbeides. Føreseгна skal elles forståast på same måte som sjømannslova § 50 A.

8.3 Merknader til endringer i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd

Til § 2–7 a

Føreseгна er ny. Siktemålet med føreseгна er å gi personar som er fast busette i Noreg, og som arbeider på skip registrerte utanfor EØS-området, høve til å teikne frivillig medlemskap i folketrygda.

8.4 Merknader til endringer lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn

Til § 1 nr. 2 første ledd d andre punktum

Føreseгна er foreslått utforma slik at ho opnar for å godkjenne medlemskap i pensjonstrygda for sjømenn for alle som er medlemmer i folketrygda, men som arbeider på skip registrerte i utlandet. Dette vil først og fremst vere aktuelt for personar som er pliktig medlem i folketrygda etter folketrygdlova § 2–2 på grunn av arbeid på sokkelen, eller som er frivillige medlemmer etter folketrygdlova § 2–8 eller forslaget til ny § 2–7 a i lova.

Om lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.
(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

Nærings- og handelsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under
eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18
mv.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv. i sam-
svar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.

I

I sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 vert det gjort
følgjande endringar:

§ 1 skal lyde:

Loven gjelder for den som har sitt arbeid på
norsk skip, og som ikke bare arbeider om bord
mens skipet ligger i havn.

For personer som verken er bosatt i Norge eller
er norske statsborgere og som er ansatt av uten-
landsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på tu-
ristskip *kan bestemmelsene i § 3 om skriftlig avtale,*
§§ 4, 18 og 27, kapittel II A og kapittel II B, §§ 39,
43, 45 og 49 fravikes dersom likeverdige ordninger er
etablert ved tariffavtale. Statsborgere i land som om-
fattes av EØS-avtalen, skal regnes likt med norske
statsborgere.

Kongen kan gi forskrift om at denne loven helt
eller delvis skal gjelde for den som har sitt arbeid på
annen innretning i sjøen enn skip.

Kongen kan gi forskrift om at de bestemmelser
i loven som bare gjelder for sjømann som er norsk
statsborger, har sitt bosted i Norge, eller er stats-
borger i land som omfattes av EØS-avtalen, helt el-
ler delvis også skal gjelde for annen sjømann.

Departementet kan gi forskrift om at denne lov
helt eller delvis ikke skal få anvendelse for visse
personer eller grupper av personer som har sitt ar-
beid ombord og/eller for dem som har sitt arbeid
på visse skip eller grupper av skip.

Med de begrensninger som følger av folkeretten,
kan departementet bestemme at loven får anvendelse
på utenlandsk skip når disse befinner seg

a) *i Norges territorialfarvann, herunder ved Sval-*
bard og Jan Mayen

b) *i Norges økonomiske sone*

b) *på norsk kontinentalsokkel.*

Ny § 1 A skal lyde:

§ 1 A Rederiet

Med rederiet i denne loven menes den som i hen-
hold til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven) § 4 er å anse som rederi.

Departementet kan gi forskrift om at den som er
driftsansvarlig i henhold til opplysninger gitt i med-
hold av skipssikkerhetsloven § 5, skal bekrefte overfor
den myndigheten departementet bestemmer, at ved-
kommende også har påtatt seg de forpliktelsene som
påhviler rederiet etter denne loven.

§ 2 skal lyde:

§ 2 Rederiets og arbeidsgivers plikter

Rederiet skal sikre at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven oppfylles, herunder når det gjelder de forhold som er regulert av ansettelsesavtalen.

Første ledd gjelder også dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet. I slike tilfeller er arbeidsgiveren likevel ansvarlig overfor sjømannen i henhold til ansettelsesavtalen, jf. § 3, og bestemmelser i denne loven som regulerer ansettelsesforholdet, uten at det berører rederiets plikter etter første ledd.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om pliktene i første og annet ledd.

§ 3 nr. 1 første ledd tredje punktum skal lyde:

Sjømannen har rett til å la seg bistå av en tillitsvalgt eller en annen representant ved utarbeidelsen av og endringer i ansettelsesavtalen.

Overskrifta i kapittel IV skal lyde:

Tvister og klage

Ny § 50 A skal lyde:

§ 50 A Sjømannens rett til å klage

Sjømannen har rett til å klage til rederiet på avregningen, skipstjenesten, eller ansettelsesforholdet for øvrig. Rederiet plikter å sørge for at klager over brudd på loven blir tilstrekkelig undersøkt, og skal etablere prosedyrer om bord for rettferdig, effektiv og rask behandling av klager. Sjømannen kan også klage til tilsynsmyndigheten. Departementet kan fastsette nærmere regler om klage.

Klageretten etter denne paragraf er ikke til hinder for den retten en sjømann har til å søke oppreisning i henhold til norsk lovgivning. Dette omfatter domstoler i Norge, norsk utenriksstasjon eller domstol i utlandet etter lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister.

Ny § 54 A skal lyde:

§ 54 A Rederiets inntreden i sjømannens rettigheter

Hvis rederiet har erstattet sjømannens fordringer på hyre og annen godtgjørelse i anledning dennes tjeneste på skipet, trer rederiet inn i sjømannens rettigheter etter slike fordringer, herunder sjøpanterett i skipet, jf. sjøloven § 51.

Noverande § 54 A blir ny § 54 B. Overskrifta i ny

§ 54 B skal lyde:

§ 54 B Register over sjømenn

Nytt kapittel VI skal lyde:

Kapittel VI Tilsyn og sertifisering

Ny § 55 skal lyde:

§ 55 Sertifikat for arbeids- og levevilkår

Skip over en viss størrelse skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår som dokumentasjon på at skipet på tidspunktet for utstedelsen tilfredsstiller kravene til arbeids- og levevilkår som er fastsatt i eller i medhold av denne loven.

Sertifikatet utstedes av tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer og skal til enhver tid være tilgjengelig om bord. Sertifikatet kan inneholde særskilte vilkår.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om krav til sertifikater, herunder om

- a) hvilke skip som skal være utstyrt med sertifikat,*
- b) utstedelse, gyldighet og vilkår*
- c) erklæring om samsvar med ILO konvensjon 186*
- d) adgang til å fravike kravene i første og annet ledd*
- e) anerkjennelse av utenlandske sertifikater.*

Ny § 56 skal lyde:

§ 56 Tilsynsmyndighet

Kongen fastsetter hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Departementet kan inngå avtale med ett eller flere klassifikasjonsselskaper om at tilsynsmyndighet kan overlates til vedkommende institusjon. Avtalen skal regulere omfanget av og vilkårene for slik overlatelse.

Departementet kan gi forskrift eller inngå avtale om at tilsynsmyndighet i enkelttilfeller kan overlates til private, eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter.

Ny § 57 skal lyde:

§ 57 Tilsyn med norske skip

Det skal føres tilsyn med sjømenns arbeids- og levevilkår på norske skip.

Departementet kan i forskrift bestemme at tilsyn ikke skal finne sted helt eller delvis, med mindre Norges folkerettslige forpliktelser er til hinder for slikt unntak.

Tilsynet skal ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.

Rederiet har plikt til å be om tilsyn av sjømenns arbeids- og levevilkår på norske skip når dette er nødvendig for å oppfylle krav i eller i medhold av denne loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om

- a) hyppighet, innhold og omfang av tilsynet, herunder besiktelse,*
- b) den praktiske gjennomføringen av tilsynet, herunder besiktelse,*

c) *rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn, herunder besiktelse.*

Ny § 58 skal lyde:

§ 58 *Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet*

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, skal medvirke til tilsynet etter dette kapittel og skal gi alle opplysninger som er nødvendige for utøvelsen av tilsynet.

Plikt til slik medvirkning som nevnt i første ledd påhviler også andre, så langt slik medvirkning ikke kommer i strid med deres taushetsplikt i henhold til lov eller avtale.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha adgang til skipet og rederikontorer.

Rederiet og skipsføreren skal yte bistand til utenlandske tilsynsmyndigheter på en slik måte og i et slikt omfang som følger av Norges folkerettslige forpliktelser.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om innholdet, omfanget og gjennomføringen av medvirkningen og om tilsynets adgang til skipet og rederikontorer.

Ny § 59 skal lyde:

§ 59 *Tilsynet med utenlandske skip*

Det kan foretas tilsyn av sjømenns arbeids- og levevilkår på utenlandske skip innenfor grensene av folkeretten.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om slikt tilsyn, herunder om:

- a) *hyppigheten, innholdet og omfanget av tilsynet*
- b) *den praktiske gjennomføringen av tilsynet.*

Ny § 60 skal lyde:

§ 60 *Gebyrer*

Tilsynsmyndighetens utgifter ved tilsyn, sertifikatutstedelse og lignende kan kreves dekket av rederiet eller av den som ber om vedkommende tjeneste gjennom gebyr. Skipssikkerhetsloven § 48 om gebyrer gjelder tilsvarende. Departementet kan gi nærmere forskrift om gebyrer og innkrevingen av disse.

Nytt kapittel VII skal lyde:

Kapittel VII *Forvaltningstiltak*

§ 61 *Pålegg om tiltak*

Er krav som følger av lov eller forskrift ikke etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.

Er pålegg ikke etterkommet innen den fastsatte tidsfristen, kan det iverksettes tiltak som nevnt i § 62 til § 64.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere be-

stemmelser om rederiets plikt til å gjennomføre tiltak etter første ledd.

§ 62 *Tvangsmulkt*

Hvis rederiet ikke har etterkommet et pålegg etter § 61 innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. I vedtaket om tvangsmulkt skal det settes en ny tidsfrist for å oppfylle pålegget etter § 61, slik at tvangsmulkten begynner å løpe først når pålegget ikke er oppfylt innen denne nye fristen.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og arbeidsmiljøhensyn eller rettigheter som pålegget skal ivareta og kostnadene ved å oppfylle pålegget. Tvangsmulkten tilfaller statskassen. Tilsynsmyndigheten kan, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet.

§ 63 *Tilbaketrekking av sertifikater*

Hvis rederiet ikke etterkommer pålegg etter § 61 eller betaler gebyrer i henhold til § 60 innen den fastsatte tidsfristen, kan tilsynsmyndigheten trekke tilbake relevante sertifikater.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tilbaketrekking av sertifikater.

§ 64 *Tvangstiltak overfor skip*

Tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, innenfor de grensene som følger av folkeretten, såfremt:

- a) *det foreligger brudd på bestemmelser i loven eller forskrifter gitt i medhold av den, som tilsynsmyndighetens ser som alvorlig brudd, eller*
- b) *rederiet eller noen i dets tjeneste hindrer tilsynsmyndigheten i å gå om bord i skipet for å foreta tilsyn eller ikke etterkommer påbud etter § 58, eller*
- c) *skipet ikke har nødvendige sertifikater om bord.*

Vedtak etter første ledd skal inneholde eventuelle pålegg som skipet må etterkomme for at forbud, pålegg eller andre tiltak som nevnt i første ledd, kan oppheves eller endres. Dersom tilsynsmyndigheten har gitt pålegg som nevnt i første punktum, og dette ikke etterkommes, kan tilsynsmyndigheten om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederiets regning og risiko.

Departementet kan gi nærmere forskrift om vedtak som nevnt i første ledd, herunder om de påleggene

Om lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 mv.
(gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår)

som skipet må etterkomme og om vilkårene for bruken av tvang samt om gjennomføringen av pålegg for rederiets regning og risiko.

Nytt kapittel VIII skal lyde:

Kapittel VIII Avsluttende bestemmelser

I nytt kapittel VIII blir noverande § 55 ny § 65.

II

I lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet skal ny § 72 lyde:

§ 72 Sjømannens rett til å fremsette klage

Den som har sitt arbeid om bord har rett til å klage til rederiet dersom han eller hun mener at det foreligger et brudd på bestemmelsene i §§ 15 første ledd, 16, 17, 18 og kapittel 4. Klage kan også fremsettes for tilsynsmyndigheten. Departementet kan fastsette nærmere regler om klage.

Noverande §§ 72, 73 og 74 blir nye §§ 73, 74 og 75.

III

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd skal ny § 2–7 a lyde:

§ 2–7 Frivillig medlemskap for personer bosatt i Norge og som er i arbeid på skip registrert i utlandet

En person som er bosatt i Norge, og som er i ar-

beid på et skip registrert i en stat utenfor EØS-området, har etter søknad rett til å bli tatt opp som frivillig medlem i trygden.

Medlemskapet kan

- a) gi full tryggedekning etter loven, eller*
- b) omfatte stønad ved helsetjenester etter kapittel 5, sykepenger etter kapittel 8, stønad ved barns og andre nære pårørendes sykdom etter kapittel 9 og ytelser ved svangerskap, fødsel og adopsjon etter kapittel 14.*

Frivillig medlemskap gjelder tidligst fra det tidspunkt Arbeids- og velferdsetaten mottok søknaden. Vedkommende kan likevel tas opp som medlem fra et tidligere tidspunkt, dersom de øvrige vilkårene for rett til en ytelse fra folketrygden ennå ikke er oppfylt, og det anses rimelig.

IV

I lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn skal § 1 nr. 2 første ledd bokstav d andre punktum lyde:

Det samme gjelder når arbeidstaker som går inn under nr. 1 er trygdet etter *andre bestemmelser i folketrygdloven* og pensjonstrygden bestemmer at vedkommende også skal omfattes av loven her etter regler fastsatt av styret.

V

Loven tek til å gjelde frå den tid Kongen fastset. Kongen kan setje i kraft ulike paragrafar til ulik tid.



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, Juni 2008