Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Nummer: RSR 13-2024

Dato: 19.12.2024

Saksnummer: 2024/26498-16

Endringer i fire forskrifter for gjennomføring av MLC-endringer av 2022

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i fire forskrifter for gjennomføring av endringer i Maritime Labour Convention, 2006 (MLC), som følger:

1. Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip
2. Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs
3. Forskrift 19. desember 2017 nr. 2293 om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip
4. Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip

2. Bakgrunnen for endringene

Endringene er fastsatt for å gjennomføre MLC-endringer av 2022, som arbeidslivets parter ble enige om i den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) i det fjerde møtet i Special Tripartite Committee for MLC. Konvensjonsendringene trer i kraft 23. desember 2024, og forskriftsendringene trer i kraft samtidig.

Sjøfartsdirektoratet vurderer det som nødvendig å gjennomføre endringene i MLC standard A1.4 nr. 5 (c)(vi) om arbeidsformidlingsvirksomhet, standard A4.3 om rapportering av dødsfall og vedlegg A2-1 og vedlegg A4-1 om bevis for økonomisk sikkerhet i norsk regelverk. Ettersom det er hjemmel i lov for gjennomføring av disse konvensjonsendringene, har Sjøfartsdirektoratet tatt endringene inn i gjeldende, relevante forskrifter som er listet opp under punkt 1 innledningsvis.

3. Høring

Forslagene til gjennomføring av MLC-endringene av 2022 med endringsforskrifter var på høring fra 3. juli til 18. oktober 2024.

Sjøfartsdirektoratet mottok svar fra 6 høringsinstanser, og 4 av høringsinstansene hadde ingen merknader til gjennomføringen av MLC-endringene.

Høringsinnspill til forslagene til endringsforskrifter er tatt inn i vedlagte høringsmatrise. Det ble ikke spilt inn konkrete ønsker om endringer av forskriftsforslagene.

Innspill som verken angår forslagene til forskriftsendringer eller gjennomføringen av MLC-endringene, er ikke tatt med i rundskrivet her. Direktoratet har imidlertid notert seg også disse innspillene, og vil vurdere hvordan de best kan hensyntas i videre arbeid med både internasjonalt og norsk regelverk for arbeids- og levevilkår til sjøs.

Videre hadde Norsk Sjømannsforbund og DNV AS innspill til gjennomføringen av MLC som ikke berører endringsforskriftene. Disse innspillene er oppsummert og vurdert av direktoratet i punkt 3.1 til 3.4 nedenfor, ettersom de ikke er tatt inn i høringsmatrisen til endringsforskriftene.

3.1 Innspill til regelverk om hjemreise

I høringsrunden kommenterer Norsk Sjømannsforbund at nytt nr. 9 i MLC standard A2.5.1 vil være viktig for sjøfolk, ikke minst i situasjoner som pandemi og sikkerhetspolitisk krise, men også i tilfeller hvor

sjøfolk er abandonert/forlatt. Forbundet påpeker at det kanskje vil være mest hensiktsmessig å vente med lovendringer til den varslede revisjonen av skipsarbeidsloven er i gang og i den forbindelse innarbeide konvensjonsendringen i skipsarbeidsloven § 4-6.

Direktoratet noterer seg innspillet, men har ingen kommentarer til eventuelt fremtidig lovarbeid på nåværende tidspunkt.

3.2 Innspill til regelverk om innredning og rekreasjonstilbud

I forbindelse med endringen i nr. 17 i MLC standard A3.1 om at mulighet for sosiale nettverk skal være inkludert i egnede rekreasjonstilbud, -bekvemmeligheter og -tjenester om bord, mener Norsk Sjømannsforbund at forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip må endres for å gjennomføre konvensjonen på korrekt måte. Dette fordi gjeldende forskrift fastslår at rederiet skal *vurdere der det lar seg gjøre* å sikre rimelig tilgang til internett og e-post, mens endringen i MLC ikke har forbehold om rederiets forpliktelse til å sørge for tilgang til sosiale nettverk.

Videre finner DNV AS det vanskelig å se at det eksisterende regelverket er dekkende for konvensjonskravet sett hen til ordlyden i ovennevnte forskrifts § 13 ellevte ledd bokstav g.

Sjøfartsdirektoratet vil i denne forbindelse understreke at det er flere krav i forskriftens § 13 som legger til rette for sosiale nettverk («social connectivity»). Direktoratet vil også gjøre oppmerksom på rapporten fra det fjerde møtet i Special Tripartite Committee for MLC, som det er vist til under bakgrunnen for endringene ovenfor, hvor det fremgår at «social connectivity» ikke nødvendigvis innebærer løpende og full tilgang til internett: Final report of the fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) | International Labour Organization. På den annen side er det tatt inn en *anbefaling* i nytt nr. 8 i konvensjonens retningslinje B3.1.11 om at «rederiene bør, så langt det er mulig, gi sjøfolk om bord på skipene sine tilgang til internett, med eventuelle kostnader for bruk på et rimelig nivå». Direktoratet mener derfor fortsatt at gjeldende § 13 i forskriften oppfyller kravet til gjennomføring av endringen i nr. 17 i MLC standard A3.1 om sosiale nettverk.

3.3 Innspill til regelverk om medisinsk behandling om bord og i land

Norsk Sjømannsforbund mener at nytt nr. 5 i MLC standard A4.1 om havnestatens plikt til å sikre at sjøfolk som har behov for øyeblikkelig helsehjelp omgående får forlate skipet og får tilgang til passende medisinsk behandling på land, er en rettighet av stor betydning for sjøfolks som bør nedfelles i lovgivningen.

Sjøfartsdirektoratet er fortsatt av den oppfatning at denne konvensjonsbestemmelsen ikke egner seg for lov- eller forskriftsregulering som sådan fordi det ikke anses hensiktsmessig å regulere statens forpliktelser i denne sammenhengen. Sjøfartsdirektoratet forstår det slik at det er normal prosedyre å ta imot sjøfolk til øyeblikkelig medisinsk behandling hos lege og på sykehus i Norge, som innebærer at konvensjonskravet oppfylles av Norge som havnestat. For øvrig er det ikke krav til å gjennomføre kravet i nytt nr. 5 i MLC standard A4.1 i lov eller forskrift.

3.4 Innspill til endring av Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC)

I høringsrunden har DNV AS innspill til behov for endringer i erklæringen om arbeids- og levevilkår del 1.

Erklæringen om arbeids- og levevilkår er en del av MLC-sertifikatet for skip, jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 14. På engelsk kalles erklæringen «Declaration of Maritime Labour Compliance». Forkortelsen er «DMLC», og den er delt i to deler som kalles «DMLC del 1» og «DMLC del 2» på norsk, og «DMLC Part I» og «DMLC Part II» på engelsk.

Sjøfartsdirektoratet oppfatter DNV AS dithen at DMLC del 1 bør endres som følge av konvensjonsendringene, sett hen til konvensjonens ordlyd og intensjon, jf. MLC standard A5.1.3 nr. 10. Sjøfartsdirektoratets står fast ved at informasjonen i den gjeldende DMLC del 1 for norske skip er tilstrekkelig, og at denne er i henhold til MLC standard A5.1.3 nr. 10 bokstav a, som ikke krever forklaringstekst i tillegg til regelverksreferanser dersom det ikke er nødvendig. Det er ikke er nødvendig å endre DMLC del 1 som følge av foreliggende forskriftsendringer fordi det kun er gjort endringer i regelverk som allerede er oppført i DMLC del 1, og fordi direktoratet mener at det ikke er nødvendig med ytterligere forklaringstekst i DMLC del 1 under de relevante sertifiseringspunktene. Med andre ord vurderes gjeldende DMLC del 1 å gi rederiene mulighet til enkelt å sette seg inn i kravene som er listet opp der ved å slå opp i relevant regelverk og, for de sertifiseringspunktene hvor direktoratet har funnet det nødvendig eller hensiktsmessig, se hen til relevant tilleggsinformasjon i DMLC del 1 ved utarbeidelsen av DMLC del 2. Det er heller ikke ønskelig å endre DMLC del 1 unødig av praktiske hensyn, spesielt sett hen til at endringer i DMLC del 1 vil medføre administrative byrder for rederier med norske skip som omfattes av sertifiseringskravet.

4. Hjemmelsspørsmål og virkeområde

For Norge gjelder MLC for norske lasteskip og passasjerskip i fartsområde 3 eller større fartsområder (såkalte norske konvensjonsskip). Norge forholder seg imidlertid også til utenlandske skip som havnestat, og Sjøfartsdirektoratet kontrollerer om utenlandske konvensjonsskip i norske havner oppfyller konvensjonens bindende deler (artiklene, reglene og standardene i del A).

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) og lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) utgjør til sammen arbeidsmiljølovgivningen til sjøs, og gir tilstrekkelige hjemler til fastsettelse av foreliggende endringsforskrifter.

MLC er blant annet gjennomført i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. Skipssikkerhetsloven får anvendelse for norske og utenlandske skip, med unntak for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet. Skipsarbeidsloven gjelder for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på norske skip, mens lovens kapittel 8 til 10 også gjelder for selvstendige arbeidstakere og andre som har sitt arbeid om bord.

Forskriftene som nå endres, har ulike virkeområder. Med unntak av forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, omfatter imidlertid forskriftene kun norske skip.

For gjeldende forskrifter vil det naturlige utgangspunktet ofte være at forskriftenes virkeområder også skal gjelde for nye krav som tas inn i forskriftene. Virkeområdebestemmelsene i forskriftene hvor MLC-endringene er gjennomført, er videre enn MLCs virkeområde med hensyn til norske skip. Med unntak av forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, vil forskriftenes virkeområder også gjelde for MLC-endringene. Dette fordi det ikke anses å være grunnlag for en annen vurdering når forskriftsendringene innebærer mindre utvidelser eller presiseringer av gjeldende regelverk.

Hva angår forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, som omfatter både norske og utenlandske skip, avgrenses det mot krav om rapportering av dødsfall på utenlandske skip. Dette fordi kravet slik det står i MLC kun retter seg mot flaggstatens skip. Videre er det bestemt at kravet skal gjelde for norske skip med unntak av fritidsbåter, mens forskriften gjelder for alle norske skip. Se nærmere om dette under redegjørelsen av forskriftsendringene i punkt 5.2 nedenfor.

5. Nærmere om endringsforskriftene

5.1 Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip

Endringen i standard A1.4 nr. 5 (c)(vi) innebærer at det stilles krav til at arbeidsformidlingsvirksomheten sørger for at deres ansatte, før eller underveis i ansettelsesprosessen, informeres om rettighetene de har med hensyn til den forsikring eller tilsvarende egnet tiltak som arbeidsformidlingsvirksomheten allerede er forpliktet til å ha etter konvensjonen, jf. gjeldende nr. 5 (c)(vi).
MLC-endringen er gjennomført i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3 om arbeidsgivers plikter. Forskriften gjelder arbeidstakeres rettigheter ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på norske skip, jf. forskriftens § 1, og retter seg mot arbeidsgiver som benytter seg av arbeidsformidlingsvirksomhet ved formidling av arbeidstakere til norske skip, jf. § 3 om arbeidsgivers plikter. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 3-9 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet.

Ettersom MLC-endringen innebærer et informasjonskrav som er knyttet til en rettighet som allerede fulgte av forskriften, er forskriftens virkeområde videreført også for den nye bestemmelsen.

Det følger av gjeldende § 3 første ledd bokstav k at arbeidsgiver skal ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten som benyttes, har prosedyrer som viser at den har et beskyttelsessystem (forsikring eller tilsvarende egnet tiltak) som skal kompensere arbeidstakerne for økonomiske tap de måtte lide som følge av at arbeidsformidlingsvirksomheten selv eller arbeidsgiver ikke oppfyller sine forpliktelser i henhold til arbeidsavtalen.

Denne forskriftsbestemmelsen endres slik at arbeidsgiver i tillegg til gjeldende krav skal ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten har prosedyrer som gir arbeidstaker rett til informasjon om virksomhetens beskyttelsessystem før eller underveis i ansettelsesprosessen.

5.2 Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

5.2.1 Generelt

Standard A4.3 nytt nr. 5 (a) innebærer at flaggstaten årlig skal rapportere *alle* dødsfall blant sjøfolk som har sitt arbeid om bord på deres skip til ILO. Det vil si at også dødsfall som ikke er omfattet av gjeldende norsk regelverk om rapportering av ulykker m.m. blir omfattet av den nye rapporteringsplikten. Formålet med dette kravet er blant annet at ILO skal publisere informasjonen i et globalt register som skal vise trender i internasjonal skipsfart. Videre er det presisert i retningslinje B4.3.5 nytt nr. 5 at dødsfalldataene bør inkludere, men ikke være begrenset til, informasjon om: klassifisering av dødsfall, skipstype og bruttotonnasje, dødssted (til sjøs, i havn, ved ankerplass), og kjønn, alder, stilling og skipsavdeling.

For å sikre at Sjøfartsdirektoratet mottar informasjon om alle dødsfall etter standard A4.3 nytt nr. 5 (a), har direktoratet fastsatt endringer i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs §§ 1 og 6. For ordens skyld nevnes det her at en mindre endring i innledende tekst til standard A4.3 nr. 5 fra «competent authority» til «each member» ikke har praktisk betydning for Norge som medlemsstat.

Forskriften gjelder for norske skip, samt utenlandske skip med begrensninger, jf. § 1 om forskriftens virkeområde. Merk at det er bestemt at forskriften ikke gjelder for «militære fartøyer, unntatt som nevnt i første ledd bokstav d, samt ved sjøulykker som ikke bare involverer militære fartøy», jf. § 1 fjerde ledd. Når det nye kravet til rapportering av dødsfall følgelig ikke vil gjelde for militære fartøy, er dette i samsvar med MLC artikkel II nr. 4. Der står det at konvensjonen ikke gjelder for krigsskip eller hjelpefartøyer i marinen.

Forskriften er hjemlet i sjøloven, skipssikkerhetsloven og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven). Forskriftsendringen er hjemlet i skipssikkerhetsloven § 47 om rederiets melde- og rapporteringsplikt.

Direktoratet har begrenset kravet om rapportering av dødsfall til norske skip som omfattes av forskriften, med unntak av fritidsbåter. Se § 6 nytt tredje ledd i forskriften, jf. § 1 første ledd ny bokstav g.

Avgrensningen mot utenlandske skip beror på at kravet om rapportering av dødsfall i standard A4.3 nytt nr. 5 (a) retter seg mot flaggstaten.

Begrunnelsen for avgrensningen mot fritidsbåter, er for det første at disse skipene ikke er omfattet av MLC. Se definisjonen av fritidsbåt i forskriftens § 2 bokstav f: «Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.» For det andre mener direktoratet å ha forholdsvis god informasjon om dødsfall om bord på fritidsbåter basert på rapporter som mottas fra politiet, på tross av at de som mister livet ved bruk av fritidsbåter ofte er alene om bord.

Videre har direktoratet presisert dødssted slik at det er dødsfall som inntreffer om bord på eller i forbindelse med skipets drift som skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet. I denne forbindelse vil direktoratet bemerke at gjeldende forskrift også omfatter hendelser som inntreffer ved driften av skip, noe som innebærer at ikke bare hendelser om bord på skipet er omfattet av gjeldende rapporteringskrav. Direktoratet ønsker imidlertid å tydeliggjøre dette i forskriftsendringen om rapportering av dødsfall etter § 6 nytt tredje ledd. Presiseringen innebærer at i tillegg til dødsfall om bord på skipet, skal rederiet påse at dødsfall rapporteres når det inntreffer i forbindelse med skipets drift til sjøs, i havn, ved ankerplass eller andre steder hvor skipet befinner seg. Se for øvrig MLC retningslinje B4.3.5 nytt nr. 5 om presisering av dødssted.

Formålet med forskriftsendringen er i utgangspunktet at Sjøfartsdirektoratet ved hjelp av den innrapporterte informasjonen skal kunne sende en årlig rapport til ILO om alle dødsfall i tilknytning til norske skip som er omfattet av MLC. Rapporteringsplikten begrenses imidlertid ikke til personer som regnes som sjøfolk etter MLC, og alle norske skip som brukes i næringsvirksomhet inkluderes i rapporteringsordningen, altså slik at kravet ikke begrenses til norske konvensjonsskip. Dette er en videreføring av forskriftens saklige virkeområde for norske skip. Ved å innhente denne informasjonen vil direktoratet kunne bidra til bedre forebygging og oppfølging av dødsfall som inntreffer om bord på skip eller i forbindelse med skipenes drift. Et større datagrunnlag kan også føre til mer forskning på området. I denne forbindelse vises det til direktoratets arbeid med Norges nullvisjon for næringene til havs, som Stortinget vedtok i 2022. Nullvisjonen har som mål at ingen skal miste livet eller bli hardt skadd når de ferdes til sjøs.

Forskriftsendringen innebærer at rederier med norske skip som brukes i næringsvirksomhet skal påse at alle dødsfall som inntreffer om bord eller i forbindelse med driften av deres skip rapporteres til Sjøfartsdirektoratet etter prosedyren for rapportering som følger av gjeldende § 6 i forskriften. Det vil si at skipsføreren eller rederiet skal rapportere dødsfallene til Sjøfartsdirektoratet ved å sende inn rapporteringsskjema innen 72 timer etter hendelsen.

For å forenkle rapporteringsprosessen når det nye kravet om rapportering av dødsfall trer i kraft, legges det opp til rapportering til Sjøfartsdirektoratet ved bruk av et fastsatt skjema. I stedet for å fastsette et separat skjema, endrer direktoratet gjeldende skjema for rapportering av ulykker og nestenulykker. Ettersom det gjeldende rapporteringsskjemaet heter «KS-0197 Rapport om sjøulykke, arbeidsulykke og nestenulykke», vil også skjemaets navn endres for å inkludere rapportering av alle dødsfall uansett dødsårsak.

Kravet om rapportering av dødsfall til ILO reguleres ikke i forskriften fordi rapporteringen vil påligge Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet sørger imidlertid for at kravet blir tatt inn i relevante prosedyrer.

5.2.2 Kommentarer til enkelte bestemmelser

Til § 6 nytt tredje ledd

Merk at det i § 6 nytt tredje ledd presiseres at *alle dødsfall* skal rapporteres. Dette er i samsvar med formuleringen i MLC standard A4.3 nytt nr. 5 (a), der det står at flaggstaten skal rapportere «all deaths» til ILO. Videre er det presisert at rapporteringen skal skje uansett dødsårsak.

Forskriftsendringen innebærer også at *alle personer* som er omfattet av forskriften skal være omfattet av det nye rapporteringskravet. Det vil si at alle som har sitt arbeid om bord, herunder selvstendige oppdragstakere og arbeidstakere som er innleid av underleverandører, og passasjerer omfattes av rapporteringen, såfremt dødsfallene inntreffer om bord eller i forbindelse med driften av norske skip, med unntak av fritidsbåter.

Den gjeldende rapporteringsplikten etter § 6 første ledd, som også kan innebære rapportering av dødsfall, omfatter fortsatt både norske og utenlandske skip, jf. § 1 annet ledd bokstav b.

5.3 Forskrift 19. desember 2017 nr. 2293 om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip

Konvensjonens vedlegg A2-I har krav til innhold i beviset for økonomisk sikkerhet for dekning av forlatte sjøfolks rettigheter. Se standard A2.5.2 nr. 7, der det står at «The certificate or other documentary evidence of financial security shall contain the information required in Appendix A2-I It shall be in English or accompanied by an English translation.».

MLC-endringen innebærer at bokstav g i vedlegg A2-I om bevis på økonomisk sikkerhet endres fra «name of the shipowner» til «name of the shipowner, or of the registered owner if different from the shipowner».

Direktoratet har gjennomført endringen i forskrift 19. desember 2017 nr. 2293 om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip § 6 om dokumentasjon på sikkerhetsstillelse.

Forskriften gjelder for norsk lasteskip og passasjerskip i utenriksfart, jf. forskriftens § 1 om virkeområde. Rederiet plikter å sørge for sikkerhetsstillelse etter forskriften, jf. forskriftens § 2. Som dokumentasjon på at plikten til å stille sikkerhet er oppfylt, skal sertifikat eller annet skriftlig bevis utstedt av sikkerhetsstilleren finnes om bord, jf. § 6 første ledd. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 4-7 om rederiets garantiplikt.

Ettersom MLC-endringen kun innebærer en endring som vil tillate eieren av skipet å være innehaver av beviset for sikkerhetsstillelse etter forskriften, dersom eieren er en annen enn rederiet, er det ikke nødvendig å endre forskriftens virkeområde som følge av forskriftsendringen.

Alternativet om at registrert eier kan være innehaver av sikkerhetsstillelsen er tatt inn i forskriftens § 6 annet ledd bokstav g.

5.4 Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip

Konvensjonens vedlegg A4-I har krav til innhold i beviset for økonomisk sikkerhet for dekning av utgifter knyttet til sjøfolks sykdom, skade eller dødsfall. Se standard A4.2.1 nr. 14, der det står at «The certificate or other documentary evidence of financial security shall contain the information required in Appendix A4-I. It shall be in English or accompanied by an English translation.».

MLC-endringen innebærer at bokstav g i konvensjonens vedlegg A4-I om bevis på økonomisk sikkerhet endres fra «name of the shipowner» til «name of the shipowner, or of the registered owner if different from the shipowner».

Direktoratet har å gjennomført endringen i forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip § 7 om dokumentasjon av nødvendig garanti.

Forskriften gjelder for visse grupper av arbeidstakere på norske skip, som ikke er omfattet av norske trygdeordninger, jf. forskriftens § 1 om virkeområde. Rederiet plikter å sørge for sikkerhetsstillelse etter forskriften, jf. forskriftens §§ 3 og 5. Som dokumentasjon på at plikten til å stille sikkerhet er oppfylt, skal sertifikat eller annet skriftlig bevis utstedt av garantisten finnes om bord, jf. § 7 annet ledd. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 4-7 om rederiets garantiplikt.

Ettersom MLC-endringen kun innebærer en endring som vil tillate eieren av skipet å være innehaver av beviset for garanti etter forskriften, dersom eieren er en annen enn rederiet, er det ikke nødvendig å endre forskriftens virkeområde som følge av forskriftsendringen.

Alternativet om at registrert eier kan være innehaver av garantien er tatt inn i forskriftens § 7 tredje ledd bokstav g.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Direktoratet vurderer det slik at konsekvensene av forskriftsendringene vil være begrenset og derfor ikke vil påvirke de generelle rammebetingelsene for norsk skipsfart. Samlet sett mener direktoratet at nytteverdien av forskriftsendringene vil bli betydelig større enn ulempene, spesielt med tanke på nullvisjonen.

6.1 Privat virksomhet

6.1.1 Arbeidsgivere med ansatte om bord på norske skip

Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3 første ledd pålegger arbeidsgiver plikter ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet ved formidling av arbeidstakere til norske skip.

Endringen i § 3 første ledd bokstav k innebærer ikke at arbeidsgivers plikt til å gjennomføre dokumentasjonskontroll endres. Arbeidsgiver skal fortsatt sørge for å ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten har oppdaterte prosedyrer, og disse prosedyrene skal nå også sikre at arbeidstakerne får informasjon om virksomhetens eksisterende beskyttelsessystem (forsikring eller tilsvarende egnet tiltak).

6.1.2 Rederier med norske skip

a. Forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip

Dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, har rederiet blant annet plikt til å påse at bestemmelser gitt i eller i medhold av skipsarbeidsloven blir overholdt overfor arbeidstakere som har sitt arbeid på norske skip, jf. skipsarbeidsloven § 2-4 første ledd. Dette gjelder også arbeidsgivers oppfyllelse av skipsarbeidsloven § 3-9 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet og forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3.

Rederiets byrder i denne forbindelse anses ikke å bli merkbart større som følge av at arbeidsgivers dokumentasjonsplikt blir noe utvidet etter endringen i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3 bokstav k.

b. Forskrift om melde- og rapporteringsforskrift ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Det nye kravet til rapportering av alle dødsfall som inntreffer om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip, med unntak av fritidsbåter, vil medføre en ekstra rapporteringsplikt for rederier med norske skip, jf. § 6 nytt tredje ledd i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs. (For ordens skyld nevnes det her at skipsfører også er pålagt rapporteringsansvar, men at det legges til grunn at rederiet har det overordnede ansvaret for at rapporteringen skjer, jf. skipssikkerhetsloven § 6 om rederiets alminnelige plikter.)

Ettersom Sjøfartsdirektoratet legger opp til at direktoratets rapporteringsskjema om sjøulykke, arbeidsulykke og nestenulykke, med innarbeidede endringer, skal brukes ved rapportering av alle dødsfall, anses byrden ved rapporteringskravet å være svært liten sammenlignet med den påregnede nytteverdien. Som tidligere nevnt mener direktoratet at rapporteringen kan bidra til å forebygge dødsfall om bord, og direktoratet opplever også at det er høy grad av støtte til arbeidet med nullvisjonen i skipsfartsnæringen.

c. Forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip og forskrift om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip

Som følge av endringene i konvensjonens vedlegg A2-I og vedlegg A4-I om bevis på økonomisk sikkerhet, må rederier som omfattes av forskriftene om sikkerhetsstillelse og garanti sørge for at dokumentasjon på sikkerhetsstillelse/garanti, *om nødvendig*, endres i samsvar med konvensjonens oppdaterte vedlegg. Det vil si at teksten i dokumentene for sikkerhetsstillelse/garanti i forskriftene klart skal gjenspeile om det er rederiet eller registrert eier av skipet som er innehaver av dokumentene.

Forskriftsendringene vil gi større avtalefrihet mellom rederiet og registrert eier av skipet, når rederiet ikke også er eier, fordi eieren av skipet med dette kan stå som innehaver av sikkerhetsstillelsen/garantien i stedet for rederiet. Ettersom rederiet fortsatt vil være ansvarlig for at sikkerhetsstillelsen/garantien foreligger, vil imidlertid rederiets administrasjonskostnader i utgangspunktet være tilnærmet like uavhengig av om det er rederiet eller eieren av skipet som står som innehaver av dokumentene.

d. Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC)

Det vil ikke være nødvendig å endre erklæringen om arbeids- og levevilkår del 1 når MLC-endringene og tilknyttede forskriftsendringer trer i kraft.

Grunnen til at det ikke er nødvendig å endre DMLC del 1, er at endringsforskriftene kun gjelder regelverk som allerede er oppført der.

Rederiet må imidlertid sørge for at DMLC del 2, samt prosedyrene som det refereres til i DMLC del 2, oppdateres i henhold til DMLC del 1. Det vil si at også rederiets prosedyrer må kvalitetssikres opp mot nye krav som følger av endringer i regelverk som allerede er listet opp i DMLC del 1, altså selv om referansene til regelverket ikke endres i DMLC del 1.

6.2 De som har sitt arbeid om bord på skip

Sjøfartsdirektoratet mener at konvensjonsendringene vil bidra til stadig forbedring av arbeids- og levevilkår for dem som har sitt arbeid på skip – både med og uten norsk flagg.

Når arbeidsformidlingsvirksomheten pålegges å informere arbeidstakerne om forsikringsordning eller tilsvarende egnet tiltak før eller under ansettelsesprosessen, vil det gi dem et bedre grunnlag for å vurdere ulike tilbydere av arbeidsformidling opp mot hverandre, jf. endringen i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3 første ledd bokstav k. Dette vil kunne bidra til positiv konkurranse mellom arbeidsformidlingsvirksomhetene.

Det er Sjøfartsdirektoratets oppfatning at plikten til å rapportere alle dødsfall om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip som brukes i næringsvirksomhet, vil bidra til økt fokus på forebygging av alle årsaker til dødsfall om bord. Videre mener direktoratet at dette vil bidra til tettere oppfølging av dem som har sitt arbeid om bord, med hensyn til deres helse og psykososiale forhold.

6.3 Offentlig virksomhet

Samlet sett vil gjennomføringen av MLC-endringene innebære liten grad av ressursbruk for det offentlige.

For Sjøfartsdirektoratet medfører gjennomføringen blant annet forskriftsarbeid og opplæring av personell som skal følge opp forskriftsendringene.

Nytt krav om rapportering av dødsfall i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs § 6 nytt tredje ledd, vil innebære ressursbruk for Sjøfartsdirektoratet knyttet til endring av rapporteringsskjema, samt utvidet mottak og behandling av rapporter om dødsfall. Videre må direktoratet sørge for ny årlig rapportering av dødsfall til ILO.

Det antas at skipsfartsnæringens veiledningsbehov med hensyn til forskriftsendringene ikke vil være stort.

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
regelverk og internasjonalt arbeid

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

Vedlegg:

1. Endringsforskrifter til:
- Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip.
- Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs.
- Forskrift 19. desember 2017 nr. 2293 om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip.
- Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip.

2. Høringsmatrise til endringsforskriftene.