HØRINGSMATRISE

Til endringene i NIS-garantiforskriften (høring 31. oktober 2017 til 15. desember 2017)

Instans	§	Innspill	Vurdering
Samferdselsdepartementet		Ingen merknader	
DnvGL	§2	Bytte ut «skipet» med «den flyttbare innretningen»	Enig, og manuset rettes opp.
Justisdepartementet		Ingen merknader	
Kystrederiene		Positive til forslaget	
Skuld og Gard	§1	Lurer på om virkeområdet dekker MLC-definisjonen av «skip», og viser blant annet til supply skip ikke synes være dekket av begrepet «lasteskip».	Det er normal begrepsbruk i det tekniske sjøfartsregelverket å bruke lasteskip som samlebegrep på skip som ikke er passasjerskip eller fiske- og fangstfartøy. Tidligere var begrepet definert i forskriftene, men etterhvert som forståelsen av begrepet var blitt så innarbeidet, ble definisjonene ikke videreført i forskriftstekstene. Rederiene er godt kjent begrepene.
	Forholdet til NIS-garanti-forskriften	Noen ganger må også flyttbare innretninger ha MLC-garantier fordi kyststaten krever det. Da usteder P&I-klubben sertifikat selv om det ikke kreves etter flaggstatens regelverk. Ønsker derfor at NIS-garantiforskriften tar høyde for dette ved at virkeområdet feks innskrenkes i NIS-garantiforskriften	Sjøfartsdirektoratet ser at det kan være hensiktsmessig å se nærmere på problemstillingen som høringsinstansen omtaler. I motsetning til skip, er ikke flyttbare innretninger gjengs omfattet av regelverk som gjennomfører MLC. Vi må vurdere nærmere om det er hensiktsmessig å gjøre tilpasninger for denne gruppen, og vil komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.
Sjømannsforbundet	Generelt	Enig at det er overlapp mellom NIS-garantiforskriften og den nye MLC-garantiforskriften og at det derfor er fornuftig å tilpasse.	
		«Etter MLC Standard A.2.5.2 nr. 2 er det tre forhold som er definert som "abandonment". I bokstav c er et av alternativene at rederiet har brutt kontakten med sjømannen, herunder ved å ikke betale lønn i 2	MLCs krav om sikkerhet for arbeidstakernes hjemreise, lønn, underhold mv., gjennomføres i den nye forskriften om sikkerhetsstillelse for forlatte

		måneder. Det foreligger ingen kjent rettspraksis internasjonalt på forståelsen av dette vilkåret, men det er vår klare forståelse at om rederiet har unnlatt å betale 2 måneder hyre uavhengig av om det skulle vært kontakt i perioden mellom rederi og sjømann, så utløses sikkerhetsstillelsen etter MLC. Med en slik forståelse av MLC kan vi ikke se at det skulle være behov for å opprettholde NIS-forskriften slik den i dag lyder. Dersom direktoratet mot formodning skulle ha en annen forståelse av dette punkt i MLC, ber vi om tilbakemelding på det.»	arbeidstakerers rettigheter på norske skip, og NIS-garantiforskriften vil derfor ikke lenger gjelde for lasteskip og passasjerskip i utenriksfart. Disse arbeidstakernes rettigheter skal være like godt dekket i tilfelle rederiet går konkurs som de var under NIS-garantiforskriften. § 2 annet ledd angir når en arbeidstaker skal anses som forlatt. Sjøfartsdirektoratet er ikke uenig i at feks en telefonsamtale mellom rederiet og arbeidstakeren ikke avskjærer arbeidstakeren fra å henvende seg til sikkerhetsstilleren dersom rederiet i strid med lov eller arbeidskontrakten har latt være å utbetale lønn i minst to måneder.
		Forholdet til EØS.	Endringene i regelverket viderefører arbeidstakernes rettigheter i tilfelle det åpnes konkurs i rederiet, og vi har derfor ikke sett noen utfordringer i forhold til EØS-avtalen.
Norges Rederiforbund		Ingen merknader	
Utenriksdepartementet		Ingen merknader	

Høringsinnspill til forslaget om endring av forskrift om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip (fra høringen 11.november 2016 til 2. januar 2017)

Høringsinstans	Innspill	Sjøfartsdirektoratets vurdering
Gard/Skuld	§ 8: Kan ikke se at en forpliktelse til å gi skriftlig forhåndsvarsel til arbeidstakerne ved opphør av garanti følger av MLC. Peker også på at dette kravet ikke er tatt inn i forskrift om forlatte sjøfolk og at varslingskravene bør samsvare i de to forskrifter. Mener at det er upraktisk å ha	Plikten til forhåndsvarsel følger av Standard A4.2 punkt 9. MLC inneholder ikke tilsvarende plikt til varsling ved opphør av garanti for forlatte sjøfolk, og det er derfor heller ikke tatt inn bestemmelse om dette i forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakere. Vi har valgt å legge ansvaret på rederiet, da rederiet antas å vite hvem som arbeider om bord og således er nærmest til å gi slikt

	et slikt krav da det vil i hovedsak være to årsaker til at garantien opphører; a) Skipet endrer eier – garantien erstattes av en annen uten reell endring for arbeidstakeren, og b) Rederiet er i finansielle vansker og ikke kan forventes å gi noe varsel. Bør vurderes å legge til rette for at forsikringsselskapet varsler opphør til flaggstaten og at flaggstaten deretter kontakter rederiet og vurderer om det er nødvendig å ta steg for å informere besetningen. Dersom det anses nødvendig å ha krav til forhåndsvarsling, foreslås det å ta inn følgende formulering «med mindre garantien er erstattet av ny garanti». Det stilles spørsmål til hva som er tenkt å være den rettslige følgen av mangelfull varsling for hhv. Rederi og sikkerhetsstiller.	forhåndsvarsel. Når det gjelder konsekvenser av ikke-oppfyllelse, er dette en ordensbestemmelse.
	§ 7 (2) b) bør endres fra «skipets hjemsted» til «skipets flaggstat»	Appendix A4-1 angir «port of registry», og da er det "hjemsted" som er den rette betegnelsen. Forslaget tas derfor ikke til følge.
	§ 7 (2) i) bør korrekt og fullstendig henvisning tas inn til MLC Regulation 4.2. Standard A4.2.1 1 (b)	Enig, forslaget er tatt til følge.
	§ 7 (2) j) bør flyttes til første ledd og ikke stå som ett av punktene sertifikatet skal inneholde	Enig, forslaget er tatt til følge.
	Generelt bemerkes det at man bruker begrepet «garantist» i denne forskriften og «sikkerhetsstiller i forskrift om forlatte sjøfolk, bør samkjøre begrepsbruken	Begrepet «garantist» benyttes ellers i forskriften, og vi har derfor valgt å følge dette også i endringen. Vi vurderer at begrepet «sikkerhetsstillelse» som er benyttet i forskrift om forlatte sjøfolk er videre enn «garanti» og har derfor valgt «sikkerhetsstiller» i den nye forskriften fremfor å legge oss på trygderettighetsforskriftens begrepsbruk.