Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sammendrag av eksterne høringssvar til MLC-forskriftene

Høringssvar til forslag til ny forskrift om klagerett for den som har sitt arbeid på skip			
Det er mottatt 6 høringsuttalelser. Av disse hadde Direktoratet for arbeidstilsynet, Samferdselsdepartementet og Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat ingen merknader.			
§	**Høringsinstans**	**Merknader**	**Sjøfartsdirektoratets kommentarer**
	Det Norske Veritas AS	Ref. side 9 i høringsbrevet: «Begrepet den Sjøfartsdirektoratet bemyndiger vil i praksis være et av de 7 anerkjente klassifikasjonsselskapene i Norge. Begrunnelsen for denne regelen er at det anses naturlig at klassifikasjonsselskapene kan motta klager i forbindelse med sin tilsynsvirksomhet. Det vises også til avklaring om dette spørsmålet i brev fra Nærings -og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 3.november 2008.» Videre: «Bestemmelsene om rett til å fremsette klage gir altså ikke tilsynsmyndigheten hjemmel til å treffe vedtak som reaksjon på en klage». Vi er enige i at klasseselskapene som tilsynsmyndighet vil måtte forvente å motta klager i forbindelse med inspeksjoner som gjøres om bord. Klasseselskapene har imidlertid ikke rett til å treffe vedtak, og kan i våre øyne derfor ikke behandle klager. Dersom klagen relaterer seg til omfanget av inspeksjonen (de 14 områdene), vil det som en naturlig	Klassifikasjonsselskapenes rolle klargjøres i regelverksrundskrivet til forskriften. I mangel på objektive bevis er det naturlig at klassifikasjonsselskapene oversender klagen til Sjøfartsdirektoratet. Dersom klagen gjelder privatrettslige forhold, vil Sjøfartsdirektoratet gi veiledning om hvordan den som har sitt arbeid om bord kan gå videre med klagen.

		del av inspeksjonen søkes objektive bevis som kan underbygge klagen. I mangel av objektive bevis, vil DNV normalt oversende klagen til flaggstaten, som anbefalt i prosedyre utarbeidet av IACS selskapene i fellesskap.»	
4	NHO Sjøfart	Det argumenteres for at forskriftens § 4 om klageprosedyrer innebærer mye byråkrati, og at bestemmelsen inneholder punkter som er unaturlig for innenriks fart. Skip i innenriks fart ønskes som en følge unntatt fra denne bestemmelsen, eller i det minste flere av punktene i bestemmelsen.	Det er ikke hjemmel for å unnta skip i innenriks fart fra regelen om etablering av prosedyrer i skipsarbeidsloven § 9-7 annet ledd. For øvrig gjelder MLC for fartsområde 3 og utover. Det ville derfor ha vært et brudd på konvensjonen å unnta skip i innenriks fart utover fartsområde 1 og 2, og selv om det skulle ha vært mulighet for å unnta fartsområde 1 og 2 fra kravet i skipsarbeidsloven § 9-7 annet ledd, ville det ha vært lite hensiktsmessig å skille mellom fartsområde 1 og 2 og de øvrige fartsområdene som omfattes av begrepet «innenriks fart».
	Norges Rederiforbund	«Skipsarbeidsloven § 9-7 fastsetter at rederiet i nødvendig utstrekning skal konsultere arbeidsgiver eventuelt overlate til denne å behandle klagen, selv om det praktiske etter vår vurdering ville vært om klagen ble rette til arbeidsgiver i første omgang. Etter vår oppfatning vil det være naturlig om arbeidsgivers rolle også ble reflektert i forskriftens § 3, og vi viser i den forbindelse til vår uttalelse i vårt høringssvar i 2012 knyttet til situasjonen der ISM-rederiet ikke er arbeidsgiveren til de ansatte om bord. I praksis vil de forhold det kan tenkes å blir klaget over, ofte angå arbeidsgiver, og det	Tas til følge. Arbeidsgivers rolle reflekteres i § 3 første ledd og beskrives nærmere i regelverksrundskrivet. Se også kommentarene til § 9-7 første ledd annet punktum i Prop. 115 L s. 221.

		vil være naturlig at arbeidstakeren henvender seg til denne. Forskriften bør derfor ta inn over seg i hvilken utstrekning arbeidsgiver f.eks. konsultere ISM-rederiet. I saker der det er åpenbart at saken kan løses av arbeidsgiver, må det være uproblematisk at ISM-rederiet ikke blir involvert.»	

Høringssvar til forslag til ny forskrift om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv.			
Det er mottatt 6 høringsuttalelser. Av disse hadde Direktoratet for arbeidstilsynet, Samferdselsdepartementet og Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat ingen merknader.			
§	**Høringsinstans**	**Merknader**	**Sjøfartsdirektoratets kommentarer**
2	Det Norske Veritas AS	«I henhold til MLC A2.1 para 4: "……..Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars: (b) the shipowner's name and address;" I forskriften er det kun krav til å oppgi arbeidsgivers navn og adresse (b). Arbeidsgiver plikter å informere sjømannen (arbeidstaker) om hvem rederiet er enten ved avtaleinngåelse, eller så snart arbeidsgiveren vet hvem rederiet er. Som nevnt over er det i konvensjonens Standard A2.1 para 4 c) et klart krav om at selve arbeidsavtalen skal identifisere reder. Konvensjonens Standard A2.1 para 1 åpner imidlertid for at avtalen kan signeres av en annen enn reder (arbeidsgiver) dersom annen enn reder. Fra et inspeksjonsperspektiv vil det vanskeliggjøre verifiseringen av arbeidsavtaler i de tilfeller en arbeidsavtale er signert av	Forskriftsforslagets § 2 annet ledd, som bestemmer at arbeidstakeren og arbeidsgiveren skal undertegne arbeidsavtalen, er en løsning som i det vesentlige er likeverdig med MLCs krav til undertegning av arbeidsavtalen. Løsningen er vesentlig likeverdig fordi det anses tilstrekkelig at arbeidsgiver undertegner arbeidsavtalen også når arbeidsgiver er en annen enn rederiet, mens MLC standard A2.1 nr. 1 bokstav a bestemmer at rederiet, slik rederiet er definert i MLC, skal undertegne arbeidsavtalen. Forskriftsbestemmelsen er vurdert å være i det vesentlige likeverdig med regelen i MLC fordi det følger av skipsarbeidsloven § 2-4 første ledd at rederiet har plikt til å påse at arbeidsgiver etterlever sine forpliktelser gitt i eller i medhold av skipsarbeidsloven og

		arbeidsgiver annen enn reder og hvor det ikke er en identifiserbar «link» mellom arbeidsgiver og reder.»	at arbeidsavtalen blir overholdt. Sjøfartsdirektoratet opplyser om dette i besiktelseserklæringens del I under punktet «Substantial Equivalences» hva angår sjømannsloven, men denne informasjonen vil bli endret til skipsarbeidsloven så snart som mulig. Dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, skal arbeidsgiveren i forbindelse med inngåelsen av arbeidsavtalen skriftlig informere arbeidstakeren om hvem rederiet er. Er det ved avtaleinngåelsen ikke klart hvem rederiet er, skal arbeidsgiveren informere arbeidstakeren skriftlig så snart arbeidsgiveren vet hvem rederiet er. Dette følger av skipsarbeidsloven § 2-2 tredje ledd annet punktum og forskrift om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv. § 2 tredje ledd. Videre følger det av skipsarbeidsloven § 2-4 at rederiet plikter å påse at arbeidsgiver oppfyller arbeidsavtalens bestemmelser, og det er opplyst om dette i boks 11 i formular for arbeidsavtale. Norsk regelverk anses å oppfylle kravene i MLC.
3	Fiskebåtredernes Forbund (Fiskebat)	Ettersom unntaksbestemmelsen for arbeidstakere på fiske- og fangstfartøy ikke er foreslått videreført hva angår bruken av Sjøfartsdirektoratets formular for arbeidsavtale, ber Fiskebåtredernes Forbund om at formularet endres for å tilpasse dette fiskerinæringens særskilte behov.	På bakgrunn av høringssvaret anser Sjøfartsdirektoratet at det vil være mest hensiktsmessig å videreføre unntaksbestemmelsen for fiske- og fangstfartøy hva angår bruken av Sjøfartsdirektoratets formular for arbeidsavtale pga. næringens behov for særskilt tilpasning av avtalen.

			Innholdet i arbeidsavtalen skal fortsatt minst inneholde punktene som er listet opp i forskriftens § 2.
3	Norges Fiskarlag	Slutter seg til høringssvaret fra Fiskebåt.	Samme kommentar som til Fiskebåt.

Høringssvar til forslag til ny forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip			
Det er mottatt 4 høringsuttalelser. Av disse hadde Direktoratet for arbeidstilsynet, Samferdselsdepartementet og Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat ingen merknader.			
§	**Høringsinstans**	**Merknader**	**Sjøfartsdirektoratets kommentarer**
3	Det Norske Veritas AS	«Med ref. til § 3, siste ledd har vi følgende spørsmål: Hva slags dokumentasjon ser man for seg at arbeidsgiver skal fremlegge ved inspeksjon? Er det tilstrekkelig for arbeidsgiver å dokumentere at arbeidsformidlingen som benyttes, drives i Norge eller et annet land som har ratifisert MLC, 2006 eller ILO C179? Hva slags dokumentasjonskrav stilles dersom arbeidsgiver benytter arbeidsformidling i et land som ikke har ratifisert MLC, 2006 eller ILO C179?»	Dersom arbeidsgiver har benyttet seg av arbeidsformidlingsvirksomhet som drives i Norge eller i et land som har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, er det tilstrekkelig at arbeidsgiver har en bekreftelse på at arbeidsformidlingsvirksomheten drives i et slikt land, jf. forskriftens § 3 annet ledd. Dersom arbeidsgiver har benyttet seg av arbeidsformidlingsvirksomhet som drives i et land som verken har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, er det tilstrekkelig at arbeidsgiver ved inspeksjon legger frem en bekreftelse fra arbeidsformidlingsvirksomheten på at denne har prosedyrer som oppfyller kravene i forskriftens § 3 første ledd, jf. forskriftens § 3 første ledd.