



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 136 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i skipsarbeidsloven (rederiets garantiplikt)

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 22. mai 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger med dette frem forslag til endringer i lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) § 4-7.

Det ble vedtatt endringer til ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår – Maritime Labour Convention (MLC) 11. juni 2014. Konvensjonsendringene trådte i kraft 18. januar 2017 og innebærer nye krav om økonomisk sikkerhet for forlatte sjøfolk og økonomisk sikkerhet ved død eller langvarig uførhet. Endringene må gjennomføres i norsk rett og i den forbindelse er det behov for endringer i skipsarbeidsloven § 4-7.

Skipsarbeidsloven § 4-7 gir generelle bestemmelser om rederiets plikt til å stille garanti for bestemte ytelser, samt hjemmel for at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om blant annet innhold og omfang av garantiene.

Skipsarbeidsloven § 4-7 gir tilstrekkelig hjemmel til å fastsette forskriftsendringer for å gjennomføre MLC-endringene for så vidt gjelder arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning. For å kunne fastsette nærmere regler i forskrift om garanti utenfor insolvenstilfeller for skipsarbeidstakere som er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygde-

forordning, er det nødvendig å endre skipsarbeidsloven § 4-7.

Forslag til ny forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip og forslag til endringsforskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip ble sendt på høring 14. november 2016, med frist for kommentarer 2. januar 2017.

Departementet bemerker at gjennomføringsfristen for konvensjonsendringene ikke er overholdt og at dette er uheldig. Endringene er imidlertid godt kjent i næringen og rederienes forsikringsselskaper har allerede utarbeidet løsningsalternativer som tar høyde for endringene.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Om MLC-endringene

2.1.1 Økonomisk sikkerhet for forlatte sjøfolk

Endringene i MLC består blant annet av krav til økonomisk sikkerhet for sjøfolk som har blitt forlatt av rederiet («abandonment»). Dette følger av vedtatte endringer til MLC av 11. juni 2014 standard A2.5.2 – Økonomisk sikkerhet. Etter MLC standard A2.5.2, anses en sjømann å være forlatt når rederiet i strid med konvensjonen eller arbeidsavtale unnlater å dekke sjømannens hjemreisekost-

nader, har forlatt sjømannen uten nødvendig underhold og støtte eller på annen måte ensidig har brutt forbindelsen med sjømannen, herunder ved å unnlate å utbetale avtalt lønn i minst to måneder.

Dette innebærer at det i tillegg til gjeldende krav i MLC om rederiets plikt til å sikre hjemreise med underhold i de tilfellene som er listet opp i MLC standard A2.5 om hjemreise, skal stilles sikkerhet for sjøfolk som har blitt urettmessig forlatt av rederiet. En typisk situasjon er at skipet forlattes i en havn eller ankret utenfor havneområdet, mens sjøfolkene verken har proviant eller for eksempel olje for å sikre elektrisitet om bord. Derimot anses ikke sjøfolk som forlatt hvis lønn er mottatt, men det er uenighet mellom arbeidsgiveren og den ansatte om for eksempel overtidsbetaling eller annen supplerende godtgjørelse. Når en sjømann har mottatt lønn, vil domstolen måtte avgjøre en eventuell uoverensstemmelse om hvilke supplerende ytelser sjømannen har rett til.

Sikkerhetsstillelsen for forlatte sjøfolk skal dekke grunnleggende behov inntil de er kommet hjem, minst fire måneders utestående lønn og andre påregnelige kostnader, herunder hjemreisekostnader. Etter MLC kan sikkerhetsstillelsen for eksempel være i form av en forsikring eller en garantiordning, som sikrer at det er tilstrekkelige midler til rådighet og som hurtig kan yte bistand til forlatte sjøfolk. Hvis sikkerhetsordningen etableres i annen regi enn et forsikringsselskap, skal den etableres slik at den er uavhengig av rederiet, eller av arbeidsgiveren, hvis denne er en annen enn rederiet.

Det skal være dokumentasjon tilgjengelig om bord, som viser at slik sikkerhet er stilt. Sjøfolkene skal også kunne rette krav om utbetaling direkte til sikkerhetsstilleren. Disse endringene medfører ingen utvidelse av rederiets materielle forpliktelser overfor sjøfolkene, men innebærer blant annet at det skal etableres et økonomisk sikkerhetssystem som skal sikre betaling av utestående lønnskrav mv. for alle sjøfolk som er omfattet av MLC. Kravet om økonomisk sikkerhet for forlatte sjøfolk skal inngå i MLC-sertifikatet og vil være gjenstand for kontroll både av flaggstaten og i forbindelse med havnestatskontroll.

2.1.2 Økonomisk sikkerhet ved død eller langvarig uførhet

Videre innebærer MLC-endringene at det skal stilles sikkerhet for sjøfolkenes rettigheter i forbindelse med død eller langvarig uførhet og at det skal finnes dokumentasjon på denne sikkerheten

om bord. Dette følger av vedtatte endringer til MLC av 11. juni 2014 standard A4.2.1 nr. 8 til 14 – Rederes ansvar og standard A4.2.2 – Behandling av kontraktsmessige krav.

Kravet om økonomisk sikkerhet ved død eller langvarig uførhet skal inngå i MLC-sertifikatet.

2.2 Nasjonal gjennomføring av endringene i MLC

2.2.1 Økonomisk sikkerhet for forlatte sjøfolk

Det er behov for endringer i norsk regelverk fordi gjeldende krav til økonomisk sikkerhet ikke omfatter sjøfolk som har blitt forlatt. Videre er kravet til økonomisk sikkerhet etter MLC ikke knyttet opp mot konkursåpning i rederiet, i motsetning til norsk regelverk om økonomisk sikkerhet for sjøfolks rettigheter. MLC-endringene går dermed lenger enn dagens regelverk.

For skipsarbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger eller EØS-avtalens trygdeforordning, er det etter skipsarbeidsloven § 4-7 plikt til å stille garanti for bestemte ytelser. Det er videre hjemmel til å fastsette nærmere forskrifter blant annet om omfang og innhold av garantiene, herunder garantistens og statens regresskrav. Det er gitt to forskrifter med hjemmel i denne bestemmelsen – forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister, og forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip. Skipsarbeidsloven § 4-7 gir tilstrekkelig hjemmel til å fastsette endringer i disse forskriftene for å gjennomføre MLC-endringene for så vidt gjelder arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning.

For skipsarbeidstakere som er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning, er det etter gjeldende regler ikke krav om at rederiet skal sørge for slik garanti. Bakgrunnen for dette er nettopp at disse arbeidstakerne er sikret gjennom nevnte trygdeordninger. Forfalt lønn og hjemreisekostnader er for eksempel dekket av statens lønnsgarantiordning. Lønnsgarantiordningen gjelder imidlertid bare når det er åpnet konkurs i rederiet, jf. lønnsgarantiloven § 1. For å kunne fastsette nærmere regler i forskrift om garanti utenfor insolvenssituasjoner, er det nødvendig å endre skipsarbeidsloven § 4-7 om rederiets garantiplikt.

2.2.2 Økonomisk sikkerhet ved død eller langvarig uførhet

Når det gjelder langvarig uførhet og død, anses gjeldende lover (lov om yrkesskadeforsikring, lov om yrkesskadetrygd og folketrygdloven) å dekke kravene som følger av MLC-endringene for så vidt gjelder personer som er omfattet av disse. Ved gjennomføringen av MLC vil utgangspunktet være at det er rederiets plikter som skal reguleres for at Norge skal oppfylle sine internasjonale forpliktelser, mens det etter ovennevnte lover er arbeidsgivers plikter som er regulert. Det anses likevel å være tilstrekkelig for gjennomføringen av MLCs krav til en økonomisk sikkerhetsordning for død og langvarig uførhet når arbeidsgiveren etter yrkesskadeforsikringsloven § 3 har plikt til å tegne forsikring som dekker død og langvarig uførhet. Begrunnelsen er at norsk lovgivning gir en sikkerhet for arbeidstakerne som er likeverdig sammenlignet med den sikkerheten som følger av rederiets plikt til å tegne forsikring etter MLC standard A4.2.1. Blant annet gjelder yrkesskadeforsikringen etter yrkesskadeforsikringsloven direkte til fordel for skadelidte, jf. yrkesskadeforsikringsloven § 5 første ledd.

2.2.3 Krav om dokumentasjon

MLC krever at det skal være dokumentasjon på sikkerhetsstillelsen om bord. For arbeidstakere som er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning foreslås det at kravet tas inn i skipsarbeidsloven § 4-7. For arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning, følger tilsvarende dekning av forskrift (18. februar 2005 nr. 145) om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip. Det vil være nødvendig å endre denne forskriften for å gjennomføre MLCs krav til hva som kreves av dokumentasjon på den økonomiske sikkerheten, samt MLCs krav om at dokumentasjonen skal være tilgjengelig om bord.

2.3 Høring av forslag om endringer i skipsarbeidsloven

Forslag om endringer i skipsarbeidsloven § 4-7 ble sendt på høring 28. september 2016 med frist for kommentarer 11. november 2016. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og sosialdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet

Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Det norske maskinistforbund
DNV GL
Fellesforbundet For Sjøfolk
Gard
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge LO
NHO Sjøfart
Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)
Nordisk institutt for sjørett
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Skuld

Følgende høringsinstanser hadde merknader:

Fiskebåt
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge LO
NHO Sjøfart
Norges Rederiforbund
Pelagisk Forening
Samferdselsdepartementet
Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat
(Sjømannsorganisasjonene)

Følgende høringsinstanser kom med høringssvar der de ikke hadde merknader:

Arbeids- og sosialdepartementet
Fellesforbundet For Sjøfolk
Justis- og beredskapsdepartementet
Utenriksdepartementet

3 Rederiets garantiplikt for ytelser og krav knyttet til arbeidsforholdet

3.1 Høringsnotatets forslag til endringer

I høringsnotatet foreslo Nærings- og fiskeridepartementet å endre skipsarbeidsloven § 4-7 slik at rederiet skal sørge for at det blir stilt garanti for bestemte ytelser for arbeidstaker som er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning.

Videre foreslo departementet å endre skipsarbeidsloven § 4-7 slik at rederiet skal sørge for at dokumentasjon på yrkesskadeforsikring for arbeidstakere som er omfattet av yrkesskadeforsikringsloven er tilgjengelig om bord.

3.2 Høringsinstansenes syn

Forslaget til endringer i skipsarbeidsloven § 4-7 er hovedsakelig godt mottatt av de høringsinstanser som har avgitt uttalelser og det gis støtte til å endre bestemmelsen i tråd med MLC-endringene. Ettersom den nærmere gjennomføringen av konvensjonens bestemmelser vil skje i forskrift, gir flere uttrykk for at de vil komme nærmere tilbake med kommentarer når forskriftsendringene sendes på høring.

Fiskebåt viser til at MLC-konvensjonen ikke gjelder for fiskefartøy. Dette følger direkte av konvensjonen og er også lagt til grunn i forarbeidene til skipssikkerhetsloven. *Fiskebåt* legger derfor til grunn at fiskefartøy ikke skal omfattes av de nye kravene. Slik forslaget til nytt tredje og fjerde ledd er utformet vil imidlertid fiskefartøy bli omfattet. *Fiskebåt* ber derfor om at det inntas en presisering i § 4-7 om at bestemmelsen ikke får anvendelse for fiske- og fangstfartøy.

LO er positive til at departementet vil gjennomføre endringene i MLC 2006. Endringene representerer en viktig styrking av sjøfolks rettigheter.

Pelagisk forening mener at enkelte av situasjonene høringsforslaget skal avhjelpe er lite problematisk i norsk fiskeri. For eksempel er det langt fra vanlig at fiskere blir urettmessig forlatt av rederier. Reglene bør derfor utformes slik at rederier får minst mulig administrasjon og utgifter.

Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat (Sjømannsorganisasjonene) viser til forslagets tredje ledd og anser dette for å være dekkende for utfyllende bestemmelser i forskrifter mht. økonomisk sikkerhet jf. MLC A2.5.2.

Om forslagets fjerde ledd uttaler *Sjømannsorganisasjonene*:

«Når det gjelder fullmaktsbestemmelsen i utkastet fjerde ledd om sikkerhetsstillelse ved død/invaliditet mv. så er det i høringsbrevet vist til at gjeldende lovgivning dekker MLC-kravene. Det er bl.a. vist til yrkesskadeforsikringsloven. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om yrkesskadeforsikringsloven dekker situasjoner hvor arbeidsgiver er utenlandsk, jf. denne lovens virkeområde § 1. Det er som kjent en del sjøfolk på norske skip med utenlandsk arbeidsgiver.»

3.3 Departementets vurderinger av høringsinnspillene

Høringsinstansene er hovedsakelig enige i departementets lovforslag. Det har likevel kommet enkelte innvendinger til forslaget som tilsier at lovutkastet bør justeres.

Fiskebåt ber i sitt høringsinnspill om at det inntas en presisering i § 4-7 om at bestemmelsen ikke får anvendelse for fiske- og fangstfartøy.

Departementet viser til at MLC-konvensjonen ikke gjelder for arbeidstakere på fiskefartøy og det har heller ikke vært departementets hensikt at forslaget skal gjelde for arbeidstakere på fiskefartøy. Departementet påpeker at den nærmere gjennomføringen av konvensjonens bestemmelser vil skje i forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip og ny forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip. Ingen av forskriftene kommer til anvendelse for arbeidstakere på fiskefartøy jf. forskriftenes virkeområdebestemmelser.

Departementet er likevel enig i at det bør presiseres i lovforslaget at bestemmelsen ikke får anvendelse for arbeidstakere på fiskefartøy. Etter departementets mening vil regelverket bli mer oversiktlig og lettere tilgjengelig dersom unntaket reguleres direkte i lovteksten. På denne bakgrunn vil departementet endre lovforslaget i tråd med høringssvaret fra *Fiskebåt*.

Sjømannsorganisasjonene viser til lovforslagets fjerde ledd om sikkerhetsstillelse ved død/invaliditet og stiller spørsmål ved om arbeidstakere på norske skip med utenlandsk arbeidsgiver er dekket av yrkesskadeforsikringsloven jf. denne lovens virkeområde § 1.

Det følger av yrkesskadeforsikringsloven § 1 at loven gjelder ved personskade påført arbeidstakere hos «arbeidsgivere i riket». I medhold av § 1 annet ledd er det ved forskrift 13. oktober 1989 nr. 1041 gitt nærmere regler om virkeområdet. Det følger av forskriften I (3) første og annet punktum:

«Yrkesskadeforsikringsloven kommer til anvendelse på arbeidstakere ansatt på skip, boreplattformer og andre flyttbare innretninger registrert i norsk ordinært skipsregister og norsk internasjonalt skipsregister. For arbeidstakere som er ansatt på skip, boreplattformer og andre flyttbare innretninger som er registrert i utenlandsk skipsregister, gjelder loven hvis arbeidstakeren er ansatt hos arbeidsgiver i riket.»

Departementets forståelse av forskriften I (3) er at første punktum og annet punktum må ses i sammenheng og at yrkesskadeforsikringsloven gjelder for arbeidstakere ansatt på skip i NOR og NIS selv om arbeidstaker er ansatt hos utenlandsk arbeidsgiver.

Departementet fastholder derfor vurderingene i høringsbrevet knyttet til MLC-endringene om økonomisk sikkerhet ved død eller langvarig

uførhet, og viser for øvrig til proposisjonens pkt. 2.2.2 for en nærmere gjennomgang.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Nærings- og fiskeridepartementet antar at en utvidelse av dagens garantiplikt vil medføre økonomiske konsekvenser for rederiene. Sikkerhetsstillernes eksponering øker som følge av endringene, og de merkostnader dette medfører vil bli belastet

rederiene. Kostnadene forventes ikke å bli vesentlige. Endringsforslaget innebærer også noen mindre administrative byrder for rederiene og sikkerhetsstillerne som følge av at dokumentasjon på garanti skal utstedes og være tilgjengelig om bord.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i skipsarbeidsloven (rederiets garantiplikt).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i skipsarbeidsloven (rederiets garantiplikt) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i skipsarbeidsloven (rederiets garantiplikt)

I

I lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip gjøres følgende endringer:

§ 4-7 tredje, fjerde og femte ledd skal lyde:

(3) Rederiet skal også sørge for at det for arbeidstaker som er omfattet av norske trygdeordninger eller av EØS-avtalens trygdeforordning, og som arbeider om bord på skip registrert i NOR eller NIS, blir stilt garanti for bestemte ytelser som ikke dekkes av lønnsgarantiordningen.

(4) Rederiet skal også sørge for at dokumentasjon for obligatorisk forsikring etter yrkesskade-forsikringsloven er tilgjengelig om bord.

(5) Denne bestemmelsen får ikke anvendelse for arbeidstaker på fiske- og fangstfartøy.

Nåværende § 4-7 tredje ledd blir nytt sjette ledd.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
