



Innst. O. nr. 10

(2008–2009)

Innstilling til Odelstinget frå næringskomiteen

Ot.prp. nr. 70 (2007–2008)

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

Til Odelstinget

1. SAMANDRAG

1.1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

1.1.1 Ei styrking av sjøfolk sine arbeids- og levevilkår

I samband med framlegginga av St.prp. nr. 73 (2007–2008) 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 SJØFOLK SINE ARBEIDS- OG LEVEVILKÅR

Eit sentralt element i proposisjonen er forslaget om at det skal førast offentleg tilsyn med sjøfolk sine

arbeids- og levevilkår. Det offentlege har i ei årrekkje ført tilsyn med tryggleiken til skip og vern av det ytre miljøet. Forslaga til endring av sjømannslova inneber at det offentlege i framtida vil føre tilsyn med sjøfolk sine 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 SJØFOLK SINE 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 søkjer 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 sjøfolk sine 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 skipssikkerhetslova og sjømannslova.

SJØFOLK SIN 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 tilsynssty-

resmakta. For at klagehandsaminga skal vere reell, foreslår departementet å lovfeste ei plikt for reiarlaget til å undersøke klagene og etablere prosedyrar som skal sørgje for effektiv og rettferdig handsaming av klager.

Regjeringa tek sikte på at dei framlagde forslaga til lovendingar 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 pst. av verdsflåten i tonnasje har ratifisert konvensjonen.

1.2 Bakgrunn for lovforslaget og høyringa

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. Ministerrådet i EU 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 nærare omtale av konvensjonen finst i St.prp. nr. 73 (2007–2008) om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Lovforslaga blei sende på høyring frå Sjøfartsdirektoratet 20. juni 2007.

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.

1.3 Verkeområde

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 om-

fattar likevel ikkje alle personar om bord, jf. § 1 andre ledd. For utanlandske skip gjeld sjømannslova ikkje i dag. § 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.

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 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 sjøfolk sine 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 sørgje 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 høyringsinnspela frå 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.

1.4 Plikter og rettar

Konvensjonen definerer omgrepet "reiarlag" i artikkel II nr. 1 bokstav j. Definisjonen er svært lik definisjonen av "reiarlag" som følgjer av ISM-koden, som er vedteken av IMO, og ILO-konvensjon nr. 179. Definisjonen i ISM-koden danna også grunnla-

get for definisjonen av "reiarlag" i skipssikkerhetsloven § 4 – sjå Ot.prp. nr. 87 (2005–2006).

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. Reiarlagomgrepet i konvensjonen er dessutan knytt til drifta av skipet. Arbeidsgivaren er derimot verken definert eller uttrykkeleg 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. Lova sin § 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. Etter departementets oppfatning er ikkje dette noka heldig løysing. Ved innføringa av skipssikkerhetsloven blei det samtidig gjort ei grensdragning 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. Etersom 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. 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 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 til-

setjingsavtalen med sjømannen, og som går fram av denne.

Sjømannslova har inga generell føresegn om plikter, noko som heller ikkje var foreslått i høyringsbrevet. Etter departementets oppfatning er det nødvendig å ta inn ei føresegn som gjer pliktene i sjømannslova tydelege.

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 at reiarlaget har ei sjølvstendig plikt til å gjennomføre dei reglane som er fastsette gjennom sjømannslova og tilhøyrande forskrifter, at reiarlaget må leggje til rette for at krav i lova og forskriftene skal bli oppfylte, og at reiarlaget har plikt til å kontrollere at krava i lova og forskriftene blir oppfylte.

Ettersom reiarlaget kan vere eit anna selskap enn arbeidsgivaren, er det også naudsynt å klargjere pliktene til arbeidsgivaren. Mens plikta til å oppfylle skyldnadene etter lova vil falle på reiarlaget, bør det presiserast at arbeidsgivaren skal oppfylle alle dei rettane som spring ut av tilsetjingsforholdet. 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.

Forslaga til endringar i definisjon av reiarlagomgrepet og kva plikter reiarlaget og arbeidsgivaren har, må ein sjå i samanheng med reglane som gir sjømannen rett til sjøpant i skipet. Dei lovendringane som er foreslått, medfører at eit ISM-ansvarleg selskap (reiarlaget) kan kome i den situasjonen at selskapet får ansvar for hyre eller anna godtgjersle som etter tilsetjingsavtalen fell på arbeidsgivaren.

1.4.1 Sjøfolk sin rett til hjelp ved inngåing av tilsetjingsavtale og retten til å setje fram klage

Det er i dag inga lovføresegn om hjelp til sjøfolk ved inngåing av tilsetjingsavtale. Grunnen til det er at ein gjennom dagens mønstringsordning har offentlig kontroll av tilsetjingsavtalar ved tiltreding.

Sjømannslova har føresegnar som gjeld sjømannen sin klagerett både om bord og i land gjennom § 20 (tvist om usakleg oppseiing) og § 50 (avgjerd av tvist mellom skipsfører og mannskap i utlandet). Skipssikkerhetsloven har også føresegnar 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.

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 bli avvikla. Forslaget

til endring i § 3 nr. 1 vil sikre sjøfolk sine behov for ekstern hjelp ved inngåing og endring av tilsetjingsavtale. Samstundes vil det gjennom tilsyn bli ført kontroll med at tilsetjingsavtalar er i samsvar med lova.

Forslaget til ny § 50 A om sjøfolk sin 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. Klagen vert å setje fram for reiarlaget, men det følgjer av konvensjonen at ein skal prøve å løyse tvistar på lågast mogleg nivå, og departementet legg til grunn at denne praksis vil bli etablert blant reiarlaga.

Det er opp til nasjonalstaten å avgjere om sjøfolk også skal kunne setje fram klage til tilsynsstyresmakta. 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 sjøfolk sine rettar ytterlegare og det 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.

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.

Sidan klage etter reglane i sjømannslova berre kan gjelde det ein meiner er brot på sjømannslova, er det også naudsynt å ta inn ei tilsvarande føresegn i skipssikkerhetsloven, ettersom vesentlege delar av konvensjonen er gjennomført der. Departementet gjer derfor framlegg om å ta inn ein ny § 72 med tilsvarande innhald som i sjømannslova § 50 A.

Departementet går inn for å 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 verneting. Forbodet i sjømannslova § 50 mot å bringe tvist inn for utanlandsk styresmakt blir såleis ikkje hindra av regel 5.2.2 i konvensjonen.

1.5 Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak

Eit sentralt element ved konvensjonen er at det skal først tilsyn med sjøfolk sine 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 avdekkje arbeidsforhold som ikkje gir sjøfolk det vernet konvensjonen set opp. ILO-konvensjon nr. 178 innførte rett 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 hamnestatskontroll.

Ein del høyringsinstansar har uttalt at sidan skipssikkerhetsloven allereie inneheld føresegner om tilsyn og sertifikat, er det ikkje nødvendig at sjømannslova også inneheld slike føresegner. Departementet meiner 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. 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 overlate 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 overlate tilsynet til andre enn klasifikasjonsselskap i overskodesleg framtid.

Departementet foreslår at det uttrykkeleg 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. Det er 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 først tilsyn kvart tredje år. I tillegg kjem eventuelle umelde tilsyn.

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 strekar under 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.

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. Ei føresegn om kontroll av utanlandske skip er foreslått i § 59 i utkastet. Føresegna tilsvarear skipssikkerhetsloven § 44.

På same måte som i føresegnar 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 verkøy for å handheve brot på konvensjonen, foreslår departementet at tilsynet skal kunne gi tvangsmulkt, trekkje tilbake sertifikat eller halde skipet tilbake ved brot på lova. Føresegnene som det er foreslått å ta inn, svarar – med visse modifikasjonar – til skipssikkerhetsloven §§ 49–52.

1.6 Endringar i reglar om trygde- og pensjonsrettar for sjøfolk

1.6.1 Endringar i folketrygdlova

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.

For å oppfylle skyldnadene i samsvar med konvensjonen blei det i høyringsbrevet foreslått ein ny § 2-7 a i 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.

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 innkrevjing av arbeidsgivaravgifta. For å oppfylle skyldnadene sine etter konvensjonen må Noreg derfor endre reglane 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. De-

partementet 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, sidan 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.

Departementet er samd med sjømannsorganisasjonane i at dette i dag dreier seg om ei svært lita gruppe. Departementet finn likevel at dei sjømenne som framleis er tilsette i hotell- og restaurantverksemd om bord på turistskip registrerte i norsk internasjonalt skipsregister, er tilfredsstillande dekte gjennom ein garanti reiarlag pliktar å sørgje for i samsvar med sjømannslova. Departementet meiner derfor at det ikkje bør gjerast endringar i folketrygdlova § 2-12 i samband med norsk ratifikasjon av konvensjonen.

Den frivillige medlemskapen vil etter ønske frå medlemmene kunne gi anten full trygdedekning etter lova eller berre omfatte sjukestønadsdelen av folketrygda. Totalt dreier det seg om rundt rekna 5 000 sjøfolk som er busette i Noreg, men som er i teneste på skip registrerte utanfor EØS-området.

1.6.2 Endringar i lov om pensjonstrygd for sjømenn

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 vert fremma 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, 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 fast-

setjing når vedkommande er medlem i folketrygda etter "andre bestemmelser i folketrygdloven".

1.7 Økonomiske og administrative konsekvensar

1.7.1 Økonomiske og administrative konsekvensar for det offentlege

Dei administrative konsekvensane av å ratifisere konvensjon om sjøfolk sine arbeids- og levevilkår blir venteleg ikkje store for det offentlege. Konvensjonen medfører ikkje store endringar i sjøfolk sine rettar og plikter for Noregs vedkommande. Endringane er hovudsakleg knytte til tilsyn av skip. Noreg som flaggstat vil få større skyldnader til å følgje opp sjøfolk sine arbeids- og levevilkår om bord, inkludert utferdig 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 tilfredsstillar 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.

1.7.2 Økonomiske og administrative konsekvensar for næringa

Reiarlag med norskregistrerte skip over 500 brutotonn i internasjonal fart vil få krav om eit Maritime Labour Certificate. For å få dette må reiarlaget 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 1 458. Dette fordeler seg på 681 skip som er delegerte til klassifikasjonsselskapa, og 777 som ikkje er delegerte, slik at Sjøfartsdirektoratet må gjere dei nødvendi-

ge inspeksjonane og utferdigane. Førstegangsutferdig 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 pr. skip. For ikkje-delegerte skip vil utgiftene komme på ca. kr 6 000 pr. skip. For delegerte skip vil dei godkjende klasseselskapa krevje inn betalinga for arbeidet sitt, mens ikkje-delegerte skip vil få fastsett eit gebyr til dekning av utgifter.

2. MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Gunvor Eldegard, Sigrun Eng, Steinar Gullvåg, Sigvald Oppebøen Hansen og Arne L. Haugen, frå Framstegspartiet, Hans Frode Kielland Asmyhr, Kåre Fostervold og Øyvind Korsberg, frå Høgre, Torbjørn Hansen og Elisabeth Røbeek Nørve, frå Sosialistisk Venstreparti, Inge Ryan, frå Kristeleg Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn, frå Senterpartiet, leiaren Ola Borten Moe, og frå Venstre, Leif Helge Kongshaug, viser til Ot.prp. nr. 70 (2007–2008), der Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om endringer i sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18, lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet, lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd og lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn.

Komiteen er på det rene med at i sammenheng med framlegginga av St.prp. nr. 73 (2007–2008) om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår, legger Regjeringen frem forslag til lov om endringer i ovennevnte lover.

Komiteen viser til at ILO-konvensjon nr. 186 innebærer en styrking av rettighetene til sjøfolk. I hovedtrekk vil norsk lovgivning sikre rettighetene som følger av konvensjonen, men det må som følge av konvensjonen gjøres tilpasninger i norsk lovgivning, i første rekke i sjømannsloven, for å sikre sjøfolk fullt ut de rettighetene konvensjonen setter opp.

Komiteen er kjent med at det som følge av konvensjonen skal føres offentlig tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. Tilsynsregimet er lagt opp til at skip over en viss størrelse skal ha et sertifikat som viser at tilsyn er utført og at arbeids- og levevilkårene om bord er funnet tilfredsstillende. Det er rederiet som gjennom endringer i sjømannsloven vil få et ansvar for å sikre sjøfolkenes rettigheter, om ikke arbeidsgiveren gjør opp for seg.

Komiteen er videre kjent med at Regjeringen foreslår å lovfeste sjøfolks rett til å klage dersom ikke

rettighetene i lov eller forskrift oppfylles. Rederiet pålegges å etablere prosedyrer for effektiv og rettferdig håndtering av klagen.

Komiteen har merket seg at konvensjonen er blitt utarbeidet i et nært samarbeid med næringen, og at den vil etablere et nytt globalt bindende regelverk som vil være et viktig bidrag til å begrense sosial dumping. Konvensjonen forventes å bli ratifisert av de fleste EU-statene. Lovendringene bør komme på plass så raskt som mulig for å ratifisere konvensjonen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har også merket seg at sjømannsloven gjelder for de som har arbeid på norske skip, men § 1 annet ledd gir Kongen makt til å gi forskrift om bruk av loven på utenlandske skip som er disponert av norsk rederi. Forslaget innebærer likevel anledning til å fravike visse forutsetninger i loven ved tariffavtale. En rekke sentrale bestemmelser er det likevel ikke anledning til å fravike. For å sikre fullgodt vern gjennom reglene foreslår Regjeringen som vilkår for fravik at likeverdige ordninger er etablert gjennom tariffavtale.

Flertallet konstaterer at konvensjonen innfører mer utdypende standarder for kontroll med utenlandske skip som anløper norske havner enn ILO-konvensjon nr. 147 om minstestandarder for handelsskip. Dette er for å sikre en bedre oppfølging av sjøfolks arbeids- og levevilkår på fremmede skip. Kyststatens oppgave er å avhjelpe flaggstaten ved tilsyn av utenlandske skip som anløper staten. Regjeringen foreslår å gjøre loven gjeldende på utenlandske skip i den utstrekning folkeretten gir anledning til det, for at loven skal reflektere ansvarsfordeling og interesse mellom kyststaten og flaggstaten på en bedre måte.

Flertallet viser også til at det er en forutsetning for å kunne sikre sjøfolk rettighetene som konvensjonen etablerer, at det i lovgivningen ikke hersker tvil om hvilket selskap som har dette ansvaret. Konvensjonen definerer rederibegrepet, og krever at dette selskapet er hovedansvarlig for å oppfylle konvensjonens forpliktelser. Rederibegrepet i konvensjonen er knyttet til driften av selskapet, og begrepet rederi defineres som det ISM-ansvarlige selskapet. Med dette blir rederibegrepet det samme i skipssikkerhetsloven og sjømannsloven. Regjeringen foreslår at denne forutsetningen tas inn som ny § 1 A.

Flertallet registrerer at pliktene i sjømannsloven blir tydeligere gjennom at rederiet får plikt til å sikre at loven og lovens forskrifter blir etterlevd, gjennom plikt til å gjennomføre de fastsatte reglene. Arbeidsgiveren plikter å oppfylle arbeidstakerens rettigheter med utspring i ansettelsesforholdet. På bakgrunn av dette foreslår Regjeringen at § 2 skal

inneholde hvilke plikter rederiet og arbeidsgiveren har, samt en fullmakt til departementet til å gi utfyllende forskrifter.

Flertallet har merket seg at konvensjonen legger bostedsprinsippet til grunn for hvor sjøfolk skal ha tilgang til trygdedekning, mens gjeldende norsk rett er basert på flaggstatsprinsippet. For å oppfylle konvensjonens forpliktelser, må Norge endre sine regler for trygde- og pensjonsrettigheter for sjøfolk, slik at det blir anledning til å tegne frivillig medlemskap i folketrygda for personer som er fast bosatt i Norge, og som arbeider på skip utenfor EØS-området. Dette frivillige medlemskapet vil kunne gi enten full trygdedekning etter loven eller bare omfatte sykkelønsdelen av folketrygden.

Flertallet konstaterer at det er anslått å være 1 458 konsesjonspliktige norske skip, og at første gangsutstedelse av Maritime Labour Certificate, sertifikatet for at skipet overholder konvensjonens krav til arbeids- og levekår, trolig vil pådra om lag 25 mill. kroner i utgifter for Sjøfartsdirektoratet. En nødvendig omlegging av folketrygdlovens medlemskapsbestemmelser tar sikte på å være kostnadsnøytral, og vil bare medføre en beskjeden administrativ merbelastning.

Flertallet støtter forslaget om endringer i sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18, lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet, lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd og lov 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn.

Generelle merknader

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag om å utsette ratifikasjon av IMO-konvensjon nr. 186 inn til flere av konkurrentlandene gjør det samme, fremmet i forbindelse med St.prp. nr. 73 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 38 (2007–2008). Disse medlemmer mener at det er uheldig for næringens konkurransebetingelser dersom Norge innfører særregler for skipsfarten.

Disse medlemmer viser til at det i proposisjonen legges til grunn at skipsikkerhetsloven og sjømannsloven skal gjøres anvendelige overfor utenlandske skip. Disse medlemmer er av den oppfatning at slike regler vil kunne være konvensjonsstridige da havnestatskontrollen overfor utenlandske skip fra land som har ratifisert konvensjonen skal være en kontroll med oppfyllelse av flaggstatens regler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det er mange år siden sjømannsloven fra 1975 har vært gjenstand for revisjon. Disse medlemmer mener det er behov for en gjennomgang av loven siden skipsfar-

ten de siste årene har gjennomgått grunnleggende endringer.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av sjømannsloven for å vurdere behovet for oppdatering av regelverket."

Virkeområdet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det fremmes forslag om å gjøre sjømannsloven § 1 anvendelig også for utenlandske arbeidstakere ansatt av utenlandsk arbeidsgiver på turistskip. Disse medlemmer viser til innspillene i høringsrunden rundt dette spørsmålet og mener at forslaget om en direkte anvendelse for utenlandske arbeidere mangler fleksibilitet, noe som gjør at dette blir en særnorsk regel som blir vanskelig å praktisere. Disse medlemmer viser også til at det er tvil om hvorvidt et slikt regelverk er tillatt etter konvensjonen overfor andre lands skip som er en del av konvensjonen. Disse medlemmer mener dette er en regel som er kompliserende for gjennomføringen av konvensjonen og gir tvil om oppgavefordelingen mellom flaggstat og havnestat.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn stemme imot utvidelsen av virkeområdet for loven i § 1 annet ledd.

Plikter og rettigheter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det foreslås en regel som forutsetter arbeidsgiveransvar for det ISM-registrerte selskap. Disse medlemmer minner om at i skipsfarten er det ganske vanlig at eier- og driftsfunksjonen ivaretas av ulike rettssubjekter. Disse medlemmer viser til at gjennomføring av en slik snever definisjon av "rederi" vil medføre at det ISM-ansvarlige selskap alltid vil ha ansvar for arbeidsgivers forpliktelser selv om arbeidstaker ikke har kontrakt med dette selskapet.

Disse medlemmer mener at en slik snever definisjon vil være i strid med ILO-konvensjonens intensjon som er fleksibel og tar hensyn til strukturen i moderne skipsfart.

Disse medlemmer mener det er konvensjonens definisjon av "rederi" som skal legges til grunn, noe som også vil bli lagt til grunn innenfor EU.

Disse medlemmer vil på bakgrunn av dette stemme imot Regjeringens forslag til ny § 1 A, og viser til forslag om ny § 1 A i egen merknad under overskriften "Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak".

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Rederiforbundet på den ene side i brev av 17. oktober 2008 gir uttrykk for at konvensjonen slår fast at pliktene etter konvensjonen skal ivaretas av ett rettssubjekt, altså rederi, samtidig som konvensjonen eksplisitt tar høyde for praksis i moderne skipsfart ved å gi en bred definisjon av begrepet "rederi" for konvensjonens virkeområde. Regjeringen gir på den annen side i brev av 3. november 2008 til næringskomiteen (vedlagt) uttrykk for at dersom man velger en løsning der det er mulig for et annet selskap enn ISM-ansvarlig etter skipssikkerhetsloven å fremstå som rederi etter sjømannsloven, vil ikke ett og samme selskap ivareta konvensjonens forpliktelser slik den krever. Disse medlemmer har merket seg at departement har oppfattet at flere stater har vist sin interesse for den norske modellen. Disse medlemmer vil likevel understreke at dersom det skulle vise seg at dette blir en særnorsk regel, og at regelen får en uheldig konkurransevridende effekt, bør Regjeringen se på regelen på nytt.

Tilsyn, sertifisering og forvaltningstiltak

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre mener forslaget på dette punkt virker noe uklart og viser til at Regjeringen ønsker å forskriftsregulere tilsynsreglene. Disse medlemmer er skeptiske til utstrakt bruk av fullmaktslovgivning og mener at regelverket for tilsyn er av så stor viktighet at hovedreglene her bør følge av lov. Disse medlemmer mener det bør følge av loven hvem som skal være tilsynsmyndighet, for å skape nødvendig forutsigbarhet for næringen.

Disse medlemmer mener videre at det er uheldig med den uklarheten som ligger i forslaget med hensyn til klagebehandling, og viser i denne sammenheng til innspill i høringsprosessen.

Disse medlemmer mener at forslaget til § 59 om tilsyn med utenlandske skip fremstår som uklart og at dette skaper manglende forutsigbarhet. Disse medlemmer mener regelen må presiseres til å gjelde kontroll med at konvensjonens standarder er oppfylte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag til endring i sjømannsloven:

"Ny § 1 A første ledd skal lyde:

Med rederiet i denne loven menes 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 rederen, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som re-

dere er pålagt i henhold til denne loven uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederens vegne."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer på denne bakgrunn følgende forslag til endringer i sjømannsloven:

"Ny § 50 A første ledd skal lyde:

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 Sjøfartsdirektoratet. Departement kan fastsette nærmere regler om klage."

"Ny § 59 første ledd skal lyde:

Det kan foretas tilsyn av sjømanns arbeids- og levevilkår på utenlandske skip innenfor grensene av folkeretten med at de standarder som er fastsatt i ILO-konvensjon 186/2006 er oppfylt."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag til endring i sjømannsloven:

"Vedtaket V skal lyde:

Lova tek til å gjelde frå den tid Kongen fastset."

3. FORSLAG FRÅ MINDRETALL

Forslag frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre:

Forslag 1

I sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endringer:

Ny § 50 A første ledd skal lyde:

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 Sjøfartsdirektoratet. Departement kan fastsette nærmere regler om klage.

Ny § 59 første ledd skal lyde:

Det kan foretas tilsyn av sjømanns arbeids- og levevilkår på utenlandske skip innenfor grensene av folkeretten med at de standarder som er fastsatt i ILO-konvensjon 186/2006 er oppfylt.

Forslag frå Framstegspartiet og Høgre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av sjømannsloven for å vurdere behovet for oppdatering av regelverket.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 3

I sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endring:

Ny § 1 A første ledd skal lyde:

Med rederiet i denne loven menes 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 rederen, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som redere er pålagt i henhold til denne loven uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederens vegne.

Vedtaket V skal lyde:

Lova tek til å gjelde frå den tid Kongen fastset.

4. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteens innstilling fremmes av samtlige av komiteens medlemmer, unntatt ny § 1 A første ledd som fremmes av en samlet komité unntatt medlemmene frå Framstegspartiet, ny § 50 A første ledd som fremmes av en samlet komité unntatt medlemmene frå Høgre og Venstre, ny § 59 første ledd som fremmes av en samlet komité unntatt medlemmene frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre og V som fremmes av en samlet komité unntatt medlemmene frå Framstegspartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

endringar 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 utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip 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 omfattes 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 statsborger i land som omfattes av EØS-avtalen, helt eller 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 arbeid 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 Svalbard og Jan Mayen
- b) i Norges økonomiske sone
- c) på norsk kontinentalsokkel.

Ny § 1 A skal lyde:

§ 1 A Rederiet

Med rederiet i denne loven menes den som i henhold 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 medhold av skipssikkerhetsloven § 5, skal bekrefte overfor den myndigheten departementet bestemmer, at vedkommende 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 ka-

pittel 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, sertifikatudstedelse 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 bestemmelser 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:

- det foreligger brudd på bestemmelser i loven eller forskrifter gitt i medhold av den, som tilsynsmyndigheten ser som alvorlig brudd, eller
- 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 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 arbeid 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

- gi full tryggedekning etter loven, eller
- 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 fol-

ketrygdloven og pensjonstrygden bestemmer at vedkommende også skal omfattes av loven her etter regler fastsatt av styret.

V

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

Oslo, i næringskomiteen, den 13. november 2008

Ola Borten Moe

leiar og ordførar

Vedlegg 1

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 3. november 2008

Ot. prp nr 70 (2007-2008) om gjennomføring av ILO konvensjon nr 186

1. Bakgrunn

Jeg viser til brev av 30. oktober 2008 hvor komiteens medlemmer fra Høyre ber om lovteknisk bistand til å utforme forslag til endringer i definisjonen av rederi i § 1 A og § 50 A i sjømannsloven (sjømannens rett til å klage).

2. Alternativ lovtekst til § 1 A

Når det gjelder definisjonen av rederi kan et alternativ være å innta den definisjonen som følger av ILO konvensjon nr. 186, med noen mindre modifikasjoner. Bestemmelsen ville da lyde:

§ 1 A Rederiet

Med rederiet i denne loven menes 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 rederiene er pålagt i henhold til denne loven, uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederiets vegne.

3. Alternativ lovtekst til § 50 A

Dersom det er ønskelig å slå fast uttrykkelig i loven at Sjøfartsdirektoratet og ikke klassifikasjonsselskapene skal være rette organ for fremsettelse av klage, bør det foretas en endring av § 50 A første ledd. Bestemmelsen kan da lyde:

§ 50 A første ledd

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 Sjøfartsdirektoratet. Departement kan fastsette nærmere regler om klage.

Ettersom klager skal fremsettes og behandles om bord eller av rederiet, vil fremsettelse av klage til tilsynsmyndigheten innebære en to-instans behandling som ikke gjør det hensiktsmessig at saken i tillegg

kan påankes for departementet. Se omtalen av dette i proposisjonen på s. 19 venstre spalte.

4. Merknader til det alternative forslaget til § 1 A

Den foreslåtte definisjonen under punkt 2 i § 1 A vil innebære at det er mulig for et annet selskap enn ISM-ansvarlig etter skipssikkerhetsloven å fremstå som rederi etter sjømannsloven, og oppført på skipets sertifikater som skal utstedes etter konvensjonen.

Problemet med en slik løsning er at dersom eieren velger at to ulike selskaper skal være ansvarlig for henholdsvis sikkerhetsmessige forhold (skipssikkerhetsloven) og de arbeidsrettslige forholdene (sjømannsloven), vil ikke *ett og samme selskap* ivareta konvensjonens forpliktelser, slik den krever. Dette er nærmere redegjort for på s. 16 venstre spalte i proposisjonen.

Det fremgår også på samme side i proposisjonen at konvensjonen innebærer at rederiet er ansvarlig for oppfyllelse av sjømannens rettigheter, også i de tilfeller hvor arbeidsgiver er en annen enn rederiet. Det vises her til uttrykket "uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederiets vegne" i artikkel 2 nr. 1 bokstav j. Dette innebærer, som Norges Rederiforbund riktig påpeker, en endring i forhold gjeldende rett hvor rederiet ikke er ansvarlig dersom arbeidsgiver ikke oppfyller sine forpliktelser. Det fremgår også i spesialmerknadene til § 2 på s. 28 høyre spalte at loven ikke oppstiller noen prioritetsrekkefølge, men at departementet legger til grunn at normalsituasjonen vil være at sjømannen i første omgang forholder seg til arbeidsgiver dersom for eksempel hyre uteblir.

Departementet minner også om at lovutkastets systematikk er oppbygget slik at dersom ISM-ansvarlig selskap må foreta utlegg overfor sjømannen som etter ansettelsesavtalen faller på arbeidsgiver, kan disse utleggene tilbakesøkes i en regressomgang. Alternativt kan ISM-selskapet tre inn i sjømannens sjøpantekrav overfor skipets eier etter lovutkastet § 54 A.

Regjeringen har hatt et ønske om at Norge skal være tidlig ute med ratifikasjon for på den måten å bidra til at sjøfolk får en bindende global reform av arbeids- og levevilkårene sine. Konvensjonen er hittil ratifisert av Liberia, Marshall Islands og Bahamas, men departementet er ikke kjent med at noen europeiske stater har fremsatt lovforslag for lovgivende organer til gjennomføring av konvensjonen. Ut fra den informasjon departementet har om implemente-

ringsarbeidet som pågår i øvrige europeiske stater, har departementet ingen indikasjoner på at de fremsatte lovforslagene" vil avvike sterkt fra øvrige land", slik Norges Rederiforbund gir uttrykk for i sitt brev. Tvert i mot, har flere stater vist interesse for den norske modellen.

5. Merknader til det alternative forslaget til § 50 A

Det alternative lovforslaget i § 50 A vil innebære at Sjøfartsdirektoratet vil være rette instans for fremsettelse av klage fra en sjømann, uavhengig av om tilsynet utføres av direktoratet eller er delegert til et av de anerkjente klassifikasjonsselskapene. I spesialmerknaden til bestemmelsen på s. 29 høyre spalte fremgår det at forskriftsverket vil regulere om klager skal settes frem til direktoratet også i de tilfeller hvor tilsynet er delegert til et klassifikasjonsselskap.

Etter departementets oppfatning vil det i utgangspunktet være mest naturlig om klager fremsettes for direktoratet også i de tilfeller hvor tilsynet er delegert til et klassifikasjonsselskap. Når departementet i lovforslaget ikke tok skrittet fullt ut og foreslo dette lovfestet, var det for ikke å legge for sterke føringer på forskriftsarbeidet som skal iverksettes på dette området. For eksempel kan det tenkes at det fremsettes en muntlig klage i forbindelse med en pågående inspeksjon som utføres av et klassifikasjonsselskap som kan være naturlig å vurdere på stedet som et naturlig ledd i den pågående inspeksjonen.

Departementet mener derfor det vil gi en større fleksibilitet i det kommende forskriftsarbeidet om organet som klager skal fremsettes for, ikke utpekes direkte av loven.

Vedlegg 2

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 10. november 2008

Ot. prp nr 70 (2007-2008) om gjennomføring av ILO konvensjon nr 186

Jeg viser til brev av 7. november 2008 hvor komiteens medlemmer fra Høyre stiller tre spørsmål angående forslag til gjennomføring av ILO konvensjon nr. 186. Spørsmålene knytter seg til § 1 (virkeområdet).

1. Kan det herske tvil om det utvidede virkeområdet er i tråd med konvensjonen?

Etter gjeldende rett får ikke sjømannsloven anvendelse for utenlandske skip. Det foreligger imidlertid en unntaksadgang i § 1 annet ledd bokstav b nr. 2, men denne adgangen har så vidt jeg kjenner til ikke blitt benyttet.

I høringsbrevet datert 20. juni 2007 foreslo Sjøfartsdirektoratet at hele sjømannsloven i utgangspunktet ble gitt direkte anvendelse for utenlandske skip. På bakgrunn av høringsuttalelser fra Norges Rederiforbund og Arbeids- og inkluderingsdepartementet foreslo regjeringen gjennom Ot. prp. nr. 70 (2007-2008) å endre virkeområdet for utenlandske skip. I stedet for at loven ble gitt direkte anvendelse, ble det i § 1 nytt sjette ledd foreslått at loven kan få anvendelse for utenlandske skip "med de begrensninger som følger av folkeretten ...".

Med andre ord er det for det første ikke lagt opp til en systematikk hvor loven får direkte anvendelse for utenlandske skip. For det andre stenger loven for

å gi den anvendelse for utenlandske skip dersom folkeretten ikke gir adgang til det. ILO konvensjon nr. 186 vil, når den trer i kraft, være en del av folkeretten. Departementet har på denne bakgrunn vanskelig for å se at lovens virkeområde kan være i strid med konvensjonen.

Departementet vil i denne forbindelse påpeke at Norges Rederiforbund i sitt brev til komiteen datert 17. oktober 2008, baserer seg på en uriktig forståelse av lovforslaget når de uttaler at "Nærings- og handelsdepartementet foreslår at skipssikkerhetsloven og sjømannslovens regelverk skal gjøres direkte anvendelig overfor utenlandske skip som befinner seg i norsk havn, norske farvann" etc. De etterfølgende uttalelsene fra Rederiforbundet om at lovutkastet strider mot folkeretten, må således ses i lys av den uriktige lovforståelsen.

Spørsmålet om hvilke bestemmelser i loven som vil bli gitt anvendelse for utenlandske skip, vil departementet eller Sjøfartsdirektoratet komme tilbake til i forbindelse med utarbeidelse av forskrifter til detaljert gjennomføring av konvensjonen. I proposisjonen på s. 11 høyre spalte har imidlertid departementet indikert at det er bestemmelsene i §§ 3, 21, 22, 27 og 28 som i første rekke vil være aktuelt å gjøre gjeldende for utenlandske skip.

Havnestatskontroll er stikkprøver på om flaggstaten oppfyller sine internasjonale forpliktelser. ILO konvensjon nr. 186 gir en havnestat rett til, men ikke plikt til, å kontrollere at utenlandske skip oppfyller

konvensjonen. Gjennom en internasjonal avtale om havnestatskontroll av fremmede skip som Norge har bundet seg til, Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) og EU direktiver, vil det bli stilt krav om at Norge kontrollerer at forholdene om bord på utenlandske skip er i samsvar med konvensjonen. For skip som er registrert i stater som ikke har ratifisert ILO konvensjon nr. 186, skal det gis såkalt "no more favourable treatment". Hensikten er at det ikke skal lønne seg å la være å oppfylle konvensjonen. Det vil i den forbindelse også kunne være aktuelt å nekte et skip med vesentlige mangler i henhold til konvensjonen, anløp til norsk havn.

Norges Rederiforbund har i sitt brev også påpekt at kontrollen må skje i henhold til konvensjonen og ikke i henhold til sjømannslovens regler. Sjømannsloven § 1 gir hjemmel for gjennomføring av konvensjonens regler ved forskrift. Departementet vil gjennom fastsettelse av forskrift om havnestatskontroll legge opp til kontroll av utenlandske skip i henhold til konvensjonens forpliktelser, slik Rederiforbundet påpeker. Dette er for øvrig nøyaktig den samme systematikk som gjelder for all annen kontroll som foretas av utenlandske skip gjennom det internasjonale samarbeidet på området. Den praksis som følges i Norge med hensyn til folkerettens anvendelse, forutsetter imidlertid at folkerettslige forpliktelser gjennomføres i norsk rett, i dette tilfellet sjømannsloven.

2. *Er det fare for at regelen vil komplisere gjennomføringen av konvensjonen og gir det tvil om oppgavefordelingen mellom flaggstat og havnestat?*

Hensikten med bestemmelsen i § 1 sjette ledd er å gi departementet fullmakt til å kunne gi nærmere regler om utenlandske skip innenfor grensene av folkeretten, og at det i henhold til § 59 kan utføres kontroll med utenlandske skip.

Etter departementets oppfatning er det ingen grunner som tilsier at utkastet til § 1 i sjømannsloven vil komplisere gjennomføringen av konvensjonen, eller at det kan reises tvil om oppgavefordelingen mellom flaggstat og havnestat.

Departementet vil også understreke at de bindende forpliktelser om oppgavefordeling som konvensjonen trekker opp mellom flaggstat og havnestat, også vil bli lagt til grunn ved norsk gjennomføring og praktisering av konvensjonen.

3. *Vil regelen bli en særnorsk regel som vil bli vanskelig å praktisere?*

Den kontrollen som Norge gjennom en årrekke har foretatt av utenlandske skip på andre områder, først og fremst sikkerhet og miljø, har vært basert på og praktisert i henhold til internasjonale forpliktelser og ulike EU direktiver. Departementet har verken gjennom proposisjonen eller i andre sammenhenger gitt uttrykk for at det ved gjennomføringen av konvensjonen i norsk rett skulle legges opp til en praktisering overfor utenlandske skip som skal stå i en særstilling internasjonalt. Tvert i mot har det vært en klar holdning både i departementet og i direktoratet at Norge skal legge opp til en kontroll av utenlandske skip i henhold til de internasjonale forpliktelsene. I den forbindelse utarbeidet ILO i september 2008 retningslinjer for kontroll av utenlandske skip, hvor Norge deltok aktivt i forhandlingene. Disse retningslinjene vil igjen danne en ramme for arbeidet i Paris MoU og EU om havnestatskontroll av utenlandske skip. Som nevnt er Norge bundet av forpliktelser under Paris MoU og EUs rettsakter som er inkludert i EØS-avtalen.

Norge vil være blant de første stater som ratifiserer konvensjonen og ligger tidsmessig helt i første rekke blant de europeiske statene. Det gjenstår derfor å se hvilken ordlyd for eksempel de øvrige europeiske stater vil velge i sine gjennomføringslovgivninger. Hovedpoenget er imidlertid ikke den eksakte ordlyden i de ulike staters gjennomføringslovgivning, men at kontroll med utenlandske skip gjennom en årrekke har vært gjenstand for et internasjonalt forpliktende samarbeid, hvor også Norge har deltatt. Gjennomføringen av ILO konvensjon nr. 186 vil bare medføre en utvidelse av dette samarbeidet.