

Høringsinstanser i henhold til liste

## Høring – forslag om endringer i diverse forskrifter som følge av 2022-endringene til MLC

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag om endringer i fire forskrifter for gjennomføring av endringer i [Maritime Labour Convention, 2006 \(MLC\)](#) på høring. Forskriftsforslagene er vedlagt høringsnotatet her. Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [sdir.no](#).

Høringsuttalelser kan sendes Sjøfartsdirektoratet **innen fredag 18. oktober 2024** til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no). Spørsmål om høringen kan rettes til seniorrådgiver Unn C. Lem [ucl@sdir.no](mailto:ucl@sdir.no) eller seniorrådgiver Kristine Breistrand [krb@sdir.no](mailto:krb@sdir.no).

### 1. Bakgrunnen for forslaget

#### 1.1 Innledning

Det vises til at Norge i 2022 vedtok endringer i MLC, som arbeidslivets parter ble enige om i den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) i [det fjerde møtet](#) i Special Tripartite Committee for MLC.

Konvensjonsendringene trer i kraft 23. desember 2024.

#### 1.2 MLC-endringene

Se MLC-endringene i originalversjon vedlagt høringsnotatet her, samt lenke til dokumentet her: [Amendments of 2022](#). Se også MLC-endringene i Sjøfartsdirektoratets norske uoffisielle oversettelse vedlagt.

Nedenfor er MLC-endringene kort oppsummert etter rekkefølgen i høringsnotatet her:

- Krav om hjemreise for sjøfolk og sikring av rettigheter for ny besetning (**standard A2.5.1**)
- Krav om mulighet for sosiale nettverk (**standard A3.1**)
- Anbefaling om tilgang til internett om bord på skip (**retningslinje B3.1.11**)
- Krav om gratis mat og drikkevann mv. (**standard A3.2**)
- Krav om øyeblikkelig helsehjelp på land og bistand til hjemsendelse ved dødsfall (**standard A4.1**)
- Anbefaling om mulighet til å forlate skip og få nødvendige forsyninger og hjelp (**retningslinje B4.1.3**)
- Anbefaling om internasjonalt samarbeid om hjemsendelse ved dødsfall (**retningslinje B4.1.4**)
- Krav om størrelsestilpasset personlig verneutstyr (**standard A4.3**)
- Informasjonskrav knyttet til arbeidsformidling for sjøfolk (**standard A1.4**)
- Krav om rapportering av dødsfall om bord på flaggstatens skip (**standard A4.3**)
- Endring som tillater at eieren av skipet er innehaver av bevis for økonomisk sikkerhet (**vedlegg A2-1**)
- Endring som tillater at eieren av skipet er innehaver av bevis for økonomisk sikkerhet (**vedlegg A4-1**)
- Anbefaling om internettilgang i havner og tilknyttede ankerplasser (**retningslinje B4.4.2**)
- Anbefaling om rapportering og innsamling av statistikk (**retningslinje B4.3.5**)



## 2. Gjennomføring av MLC-endringene i norsk rett

Ettersom Norge har vedtatt konvensjonsendringene av 2022, er det nødvendig å sørge for at de bindende endringene gjennomføres i norsk rett innen gjennomføringsfristen 23. desember 2024. Dette gjelder endringer i konvensjonens del A (standarder) fordi det ikke er gjort endringer i de andre bindende delene av konvensjonen (artiklene og reglene). Videre må det i behørig grad overveies å gjennomføre forpliktelsene på den måten det er gitt bestemmelser om i konvensjonens del B (retningslinjer).

For de fleste av MLC-endringene kan det konstateres rettsharmoni, det vil si at endringene allerede er gjennomført i norsk regelverk eller ved andre tiltak, mens det for andre endringer er nødvendig å endre norsk regelverk. Videre er det endringer som ikke egner seg for regelverksfastsettelse, eller som Norge har gjennomført ved andre tiltak.

Det foreslås å gjennomføre MLC-endringer i følgende forskrifter:

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

Av hensyn til et klart og brukervennlig regelverk er MLC gjennomført i norsk rett ved transformasjon, og denne metodikken videreføres ved gjennomføringen av de foreliggende MLC-endringene.

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

[Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet \(skipssikkerhetsloven\)](#) og [lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip \(skipsarbeidsloven\)](#) utgjør til sammen arbeidsmiljølovgivningen til sjøs. MLC er gjennomført i skipssikkerhetsloven. Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip, med unntak for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, og gjelder også for dem som har sitt arbeid om bord på disse skipene. Videre er MLC gjennomført i skipsarbeidsloven for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på norske skip, mens lovens kapittel 8 til 10 også gjelder for selvstendige arbeidstakere og andre som har sitt arbeid om bord.

MLC er til dels gjennomført i norsk regelverk med et videre virkeområde enn det som følger av konvensjonen, der det er blitt ansett å være hensiktsmessig etter konkrete vurderinger. Dette gjelder for det første hvilke skip og fartsområder som er omfattet av regelverket. For det andre gjelder MLC for sjøfolk («seafarers»), mens norsk regelverk som gjennomfører MLC i hovedsak også gjelder for andre som har sitt arbeid om bord. Se Norges definisjon av «sjøfolk» etter MLC i [veiledningsrundskriv 4-2024 om skipsarbeidslovens virkeområde](#): «Personer som er ansatt av en annen arbeidsgiver enn rederiet, og som utfører arbeid som ikke er en del av skipets ordinære drift, anses ikke som sjøfolk etter MLC.»

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

Se punkt 2.1 for beskrivelse av MLC-endringer som allerede er gjennomført i norsk rett (rettsharmoni), punkt 2.2 for beskrivelse av gjennomføring av MLC-endringer i gjeldende forskrifter, og punkt 2.3 for beskrivelse av andre tiltak for gjennomføring av MLC-endringer.

## 2.1 Konstatering av rettsharmoni

Sjøfartsdirektoratet har konstatert rettsharmoni for MLC-endringene som det er redegjort for i punkt 2.1.1 til 2.1.8 nedenfor. Nærmere forklaring følger under redegjørelsen for hver enkelt MLC-endring.

### 2.1.1 MLC standard A2.5.1 – Hjemreise

For det første innebærer nytt nr. 9 i konvensjonens standard A2.5.1 at medlemsstatene til konvensjonen skal legge til rette for («facilitate») omgående hjemreise for sjøfolk. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering egner ikke bestemmelsen seg for lov- eller forskriftsregulering som sådan fordi det ikke anses hensiktsmessig å regulere statens forpliktelser i denne sammenhengen. Som flaggstat har imidlertid Norge fastsatt plikter både for arbeidsgivere og rederier. Se skipsarbeidsloven § 4-6 om arbeidstakers rett til fri hjemreise og § 4-7 om krav til rederiets garantiplikt, med forskrifter. Videre gjennomfører Sjøfartsdirektoratet havnestatskontroller etter MLC, og i den forbindelse følger direktoratet opp at konvensjonens bindende krav oppfylles på utenlandske skip, jf. [forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll](#). Forskriften er hjemlet i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven.

For det andre innebærer konvensjonsendringen at havnestaten, flaggstaten og arbeidskraftforsyningsstaten skal samarbeide om å sikre at ny besetning får rettighetene som følger av konvensjonen. Med «ny besetning» menes her sjøfolk som har overtatt jobben til sjøfolk som har blitt forlatt («abandoned») på medlemsstatens territorium eller skip. Selv om denne MLC-bestemmelsen som sådan ikke egner seg for lov- eller forskriftsregulering, som nevnt ovenfor, har Norge sørget for å fastsette regelverk som gir sjøfolk rettigheter etter MLC, blant annet i skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven, med forskrifter. Videre følger altså Sjøfartsdirektoratet opp alle bindende krav i konvensjonen på utenlandske skip i forbindelse med havnestatskontroller i Norge.

Sjøfartsdirektoratet vurderer også løpende hvordan samarbeid med andre medlemsstater best mulig kan fremmes og forbedres, blant annet gjennom samarbeid i [Paris MoU](#).

### 2.1.2 MLC standard A3.1 – Innredning og rekreasjonstilbud

Endringen i nr. 17 i konvensjonens standard A3.1 innebærer krav om at mulighet for sosiale nettverk («social connectivity») skal være inkludert i egnede rekreasjonstilbud, -bequemmeligheter og -tjenester om bord.

For norske skip vurderer Sjøfartsdirektoratet det slik at endringen er gjennomført i [forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip](#) § 13 om oppholdsrom, kontor og rekreasjonstilbud. Forskriften gjelder for dem som har sitt arbeid om bord på norske passasjerskip og lasteskip, samt lektere som på grunn av sin operasjon har personell om bord som utfører oppgaver utover operasjoner knyttet til fortøyning eller klargjøring til slep, jf. forskriftens § 1 om virkeområde. Forskriften er hjemlet i skipssikkerhetsloven.

I forskriftens § 13 tiende ledd er det blant annet bestemt at på skip som ble kjølsturket eller som var på et tilsvarende byggetrinn da MLC trådte i kraft for Norge den 20. august 2013, skal rederiet foreta løpende vurderinger av rekreasjonstilbud for å sikre at de er i samsvar med tekniske, driftsmessige og andre endringer i skipsfartsnæringen som kan medføre endrede behov for dem som har sitt arbeid om bord, jf. bokstav b. I § 13 ellefte ledd er det blant annet bestemt at det for disse skipene skal vurderes å gi dem som har sitt arbeid om bord, rimelig adgang til gratis telekommunikasjon mellom skip og land, samt e-post og internetttilkobling der det er tilgjengelig, eventuelt med brukeravgifter på et rimelig nivå, jf. bokstav g.

### 2.1.3 MLC retningslinje B3.1.11 – Rekreasjonstilbud, post og besøksordninger om bord

Endringen i nr. 4 (j) og nytt nr. 8 konvensjonens retningslinje B3.1.11 innebærer samlet sett en klargjøring av at rederier, så langt det er praktisk mulig, bør tilby sjøfolkene på sine skip tilgang til internett, enten gratis eller med brukeravgifter på et rimelig nivå. Retningslinjen anses ivaretatt ved forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip § 13 om oppholdsrom, kontor og rekreasjonstilbud.

#### **2.1.4 MLC standard A3.2 – Kost og forpleining**

I nr. 2 (a) og (b) i konvensjonens standard A3.2 er det tatt inn et tilleggskrav om at mat og drikkevann skal være gratis for sjøfolk i deres tjenesteperiode om bord på skip. For norske skip er kravet til gratis mat og drikke i tjenesteperioden regulert i skipssikkerhetsloven § 26 første ledd, hvor det er bestemt at de som har sitt arbeid om bord «skal få god og tilstrekkelig kost i samsvar med [...] matloven [...] og forskrifter gitt i medhold av loven». I [lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. \(matloven\)](#) § 2 første ledd første punktum, er det presisert at lovens krav blant annet omfatter næringsmidler, herunder drikkevann.

I nr. 7 (a) i standard A3.2 er det tatt inn et tilleggskrav om at løpende inspeksjoner av mat og drikkevann om bord på skip skal omfatte kvantitet, næringsverdi, kvalitet og variasjon. For norske skip er dette kravet gjennomført i forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip § 45 fjerde ledd, hvor det er bestemt at det skal foretas løpende inspeksjoner av forsyning og håndtering av mat og drikke til bruk for dem som har sitt arbeid om bord. Se for øvrig § 45 første ledd, hvor det fremkommer at maten og drikken som er gjenstand for inspeksjon skal være helsemessig forsvarlig og sammensatt i samsvar med normene for kosthold fastsatt av [Nasjonalt råd for ernæring](#), som er oppnevnt av og tilknyttet Helsedirektoratet.

#### **2.1.5 MLC standard A4.1 – Medisinsk behandling om bord og i land**

Nytt nr. 5 i konvensjonens standard A4.1 omhandler havnestatens plikt til å sikre at sjøfolk som har behov for øyeblikkelig helsehjelp, omgående får forlate skipet og får tilgang til passende medisinsk behandling på land.

Sjøfartsdirektoratet forstår det slik at det er normal prosedyre å ta imot sjøfolk til øyeblikkelig medisinsk behandling hos lege eller på sykehus i Norge, som innebærer at konvensjonskravet oppfylles av Norge som havnestat. Se i denne forbindelse omtalen av ny retningslinje B4.1.3 i punkt 2.1.6 nedenfor. Etter direktoratets mening egner imidlertid ikke bestemmelsen seg for lov- eller forskriftsregulering som sådan fordi det ikke anses hensiktsmessig å regulere statens forpliktelser i denne sammenhengen.

Nytt nr. 6 i konvensjonens standard A4.1 omhandler statens forpliktelse til å legge til rette for rederiets hjemsendelse av sjøfolk som er omkommet om bord på skipet, enten dødsfallet inntraff i medlemsstatens territorium, eller skipet er ankommet medlemsstatens territorialfarvann rett etter at dødsfallet inntraff i internasjonalt farvann. Det skal også tas hensyn til ønskene til den avdøde eller avdødes pårørende når det gjelder hvordan hjemsendelse skal foregå.

Direktoratet mener at kravet om bistand til rederiet ikke egner seg for lov- eller forskriftsregulering, men at det er ivarettatt gjennom ulike løsninger som beskrives nedenfor i bokstav a til d. Løsningene vil være ulike avhengig av de involverte skipenes flagg og sjøfolkenes statsborgerskap.

Se bokstav a om norske skip, bokstav b om utenlandske skip, bokstav c om generelt regelverk ved dødsfall, og bokstav d om [lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten \(sjøloven\)](#).

##### **a. Norske skip**

Etter skipsarbeidsloven § 8-1 har rederiet omsorgsplikt for alle som har sitt arbeid om bord på norske skip ved sykdom og skade, og skipsføreren plikter å medvirke til gjennomføringen av omsorgsplikten.

Ved dødsfall følger det av skipsarbeidsloven § 8-2 første ledd at rederiet skal sørge for underretning til nærmeste pårørende, og for begravelse eller hjemsendelse av båren, dersom den som har sitt arbeid om bord dør mens vedkommende a) er i tjeneste om bord, b) har rett til sykepleie etter § 8-1, eller c) er under reise for rederiets eller arbeidsgiverens regning. Skipsføreren skal medvirke til gjennomføringen av omsorgsplikten etter § 8-2 første ledd.

Av lovens § 8-3 følger det at omkostninger som rederiet eller skipsføreren pådrar seg ved gjennomføring av sine plikter etter §§ 8-1 og 8-2, kan rederiet kreve dekket av arbeidsgiver. Arbeidsgiver kan kreve dekning av

omkostningene hos folketrygden eller hos tilsvarende offentlig ordning i arbeidstakers hjemland så langt dette følger av de relevante reglene.

#### **b. Utenlandske skip**

For utenlandske skip vil det etter MLC tilligge flaggstaten å fastsette regelverk som oppfyller konvensjonens krav, men det legges til grunn at den norske stat, innenfor rimelighetens grenser, vil bistå ved alle dødsfall som inntreffer i Norge eller rett før ankomst til Norge.

#### **c. Generelt regelverk ved dødsfall**

Ved dødsfall i utlandet gjelder også det generelle regelverket om bistand til norske statsborgere. Se [lov 13. februar nr. 9 om utenriktjenesten \(utenriktjenesteloven\)](#) § 1 første ledd nummer 3.

For personer som er omfattet av [lov 28. februar 1997 nr. 19 \(folketrygdloven\)](#), gjelder i tillegg kapittel 7 om stønad ved gravferd samt tilhørende forskrifter.

#### **d. Særskilt om sjøloven**

Videre følger det av sjøloven § 142 om hjemsending av sjømenn m.m. at «[s]jømenn som det påhviler konsulen å sørge for at blir sendt hjem, plikter skipsføreren å ta med til bestemmelsesstedet eller en havn som skipet anløper under reisen, likevel bare i slikt antall og på slike vilkår som Kongen fastsetter. Uten godtgjørelse plikter skipsføreren, når det ikke volder ulempe, å ta med askeurner og etterlatte personlige eiendeler til sjømenn som ved sin død var norske statsborgere eller hadde sitt bosted i Norge. Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde utenlandske sjømenn (deres askeurner og eiendeler) som ikke går inn under første ledd.»

### **2.1.6 MLC retningslinje B4.1.3 – Helsetjeneste i land**

Nye nr. 4 og 5 i konvensjonens retningslinje B4.1.3 er ikke bindende og egner seg ikke for lov- eller forskriftsregulering.

Nytt nr. 4 omhandler en anbefaling til havnestaten om å sikre at sjøfolk ikke blir forhindret fra å forlate skipet med den begrunnelse at hensynet til folkehelsen krever dette, og å sikre at nødvendige forsyninger til sjøfolk ikke blir forhindret. Endringen innebærer at havnestater som ikke vil tilby helsehjelp til sjøfolk med bakgrunn i at de ønsker å beskytte sin befolkning mot smittsomme sykdommer, eller grunnet annen belastning som følge av behov for helsehjelp i havnestaten, får en oppfordring til å endre sin praksis.

Nytt nr. 5 gir en anbefaling til havnestaten om å gi øyeblikkelig helsehjelp til sjøfolk, og definerer hva som menes med dette.

Basert på erfaring fra blant annet koronapandemien er det ikke nødvendig å iverksette nye tiltak for å sikre at sjøfolk som kommer til Norge får forlate skipet i tilstrekkelig grad. Videre er det uproblematisk for skip i norske havner å få nødvendige forsyninger om bord. Sjøfolk blir heller ikke nektet å forlate skipet ved behov for øyeblikkelig helsehjelp i Norge. Se mer om hvordan nytt nr. 5 til standard A4.1 anses å være gjennomført for Norge i punkt 2.1.5 ovenfor.

### **2.1.7 MLC retningslinje B4.1.4 – Medisinsk bistand til andre skip og internasjonalt samarbeid**

I avsnitt 1(k) i konvensjonens retningslinje B1.4.1 er det tatt inn en endring om at det bør tas hensyn til avdødes ønsker om hjemsendelse i forbindelse med medlemsstatenes mulige internasjonale samarbeid. Bestemmelsen er ikke bindende og egner seg ikke for lov- eller forskriftsendring fordi den omhandler medlemstatenes mulige samarbeid. Se for øvrig punkt 2.1.5 ovenfor, der det beskrives hvordan nytt nr. 6 i konvensjonens standard A4.1 anses å være gjennomført i gjeldende norsk regelverk.

### 2.1.8 MLC standard A4.3 – Vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker

Nytt nr. 1(b) i konvensjonens standard A4.3 stiller krav om at personlig verneutstyret skal være størrelsestilpasset.

I norsk rett er krav om bruk av personlig tilpasset verneutstyr gjennomført i [forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip](#) kapittel 3 om personlig verneutstyr. Se krav om bruk av personlig verneutstyr i forskriftens § 3-1 annet ledd, hvor det er bestemt at personlig verneutstyr skal brukes når det ikke lar seg gjøre å unngå eller begrense risikoen i tilstrekkelig grad ved felles vernetiltak av teknisk art eller ved tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet. Se videre § 3-3 første ledd bokstav d, hvor det er bestemt at alt personlig verneutstyr skal passe dem som har sitt arbeid om bord, om nødvendig etter tilpasning.

### 2.2 Behov for endringer i norsk regelverk

Sjøfartsdirektoratet mener at det er nødvendig å gjennomføre noen av MLC-endringene i norsk regelverk. Det gjelder endringer i standard A1.4 nr. 5 (c)(vi) om arbeidsformidlingsvirksomhet, standard A4.3 om rapportering av dødsfall samt vedlegg A2-1 og vedlegg A4-1 om endring av bevis for økonomisk sikkerhet. Se punkt 2.2.1 til 2.2.4 nedenfor.

Ettersom det er hjemmel i lov for gjennomføring av disse MLC-endringene og gjeldende forskrifter omhandler relaterte bestemmelser, foreslår Sjøfartsdirektoratet å ta konvensjonsendringene inn i gjeldende forskrifter. Se referanser til lovhjemler under redegjørelsen av forskriftsendringene nedenfor.

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

Hva angår forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, som omfatter både norske og utenlandske skip, foreslås det imidlertid å avgrense kravet om rapportering av dødsfall mot utenlandske skip. Dette fordi kravet slik det står i MLC kun retter seg mot flaggstatens skip. Videre foreslås det at kravet skal gjelde for norske skip med unntak av fritidsbåter, mens forskriften gjelder for alle norske skip. Se nærmere om dette under redegjørelsen av forskriftsendringene i punkt 2.2.2 nedenfor.

#### 2.2.1 Forslag til gjennomføring av MLC standard A1.4 – Rekruttering og formidling – i forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip

Endringen i standard A1.4 nr. 5 (c)(vi) innebærer at det stilles krav til at arbeidsformidlingsvirksomheten sørger for at deres ansatte, før eller underveis i ansettelsesprosessen, informeres om rettighetene de har med hensyn til den forsikring eller tilsvarende egnet tiltak som arbeidsformidlingsvirksomheten allerede er forpliktet til å ha etter konvensjonen, jf. gjeldende nr. 5 (c)(vi).

MLC-endringen foreslås gjennomført i forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip § 3 om arbeidsgivers plikter. Forskriften gjelder arbeidstakeres rettigheter ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på norske skip, jf. forskriftens § 1, og retter seg mot arbeidsgiver som benytter seg av arbeidsformidlingsvirksomhet ved formidling av arbeidstakere til norske skip,

jf. § 3 om arbeidsgivers plikter. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 3-9 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet.

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

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

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

#### Endringsforslag til § 3 første ledd bokstav k:

k. har et beskyttelsessystem, i form av forsikring eller tilsvarende egnet tiltak, som *arbeidstaker får informasjon om før eller underveis i ansettelsesprosessen*. Beskyttelsessystemet skal kompensere arbeidstakerne for økonomiske tap de måtte lide som følge av at arbeidsformidlingsvirksomheten selv eller arbeidsgiver ikke oppfyller sine forpliktelser i henhold til arbeidsavtalen.

#### **2.2.2 Forslag til gjennomføring av MLC standard A4.3 – Vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker – i forskrift om melde- og rapporteringsforskrift ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs**

For ordens skyld nevnes det her at en mindre endring i innledende tekst til standard A4.3 nr. 5 fra «competent authority» til «each member» ikke har praktisk betydning for Norge som medlemsstat.

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

For å sikre at Sjøfartsdirektoratet mottar informasjon om alle dødsfall etter standard A4.3 nytt nr. 5 (a), foreslår direktoratet endringer i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs §§ 1 og 6.

Forskriften gjelder for norske skip, samt utenlandske skip med begrensninger, jf. § 1 om forskriftens virkeområde. Merk at det er bestemt at forskriften ikke gjelder for «militære fartøyer, unntatt som nevnt i første ledd bokstav d, samt ved sjøulykker som ikke bare involverer militære fartøy», jf. § 1 fjerde ledd. Når det nye kravet til rapportering av dødsfall følgelig ikke vil gjelde for militære fartøy, er dette i samsvar med MLC artikkel II nr. 4. Der står det at konvensjonen ikke gjelder for krigsskip eller hjelpefartøyer i marinen. Forskriften er hjemlet i sjøloven, skipssikkerhetsloven og [lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter \(småbåtloven\)](#). Forskriftsforslaget er hjemlet i skipssikkerhetsloven § 47 om rederiets melde- og rapporteringsplikt.

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

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

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

Videre foreslår direktoratet en presisering av dødssted, slik at det er dødsfall som inntreffer om bord på eller i forbindelse med skipets drift som skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet. I denne forbindelse vil direktoratet bemerke at forskriften omfatter hendelser som inntreffer ved driften av skip, noe som innebærer at ikke bare hendelser om bord på skipet er omfattet av gjeldende rapporteringskrav. Direktoratet ønsker å tydeliggjøre dette i forskriftsforslaget om rapportering av dødsfall. Presiseringen innebærer at i tillegg til dødsfall om bord på skipet, skal rederiet påse at dødsfall rapporteres når det inntreffer i forbindelse med skipets drift til sjøs, i havn, ved ankerplass eller andre steder hvor skipet befinner seg. Se for øvrig konvensjonens retningslinje B4.3.5 nytt nr. 5 om presisering av dødssted i punkt 2.3.2 nedenfor.

Det er de som har sitt arbeid om bord på skip som er omfattet av forskriften, slik at rapporteringsplikten ikke begrenses til dem som regnes som sjøfolk etter MLC. Dette er en videreføring av forskriftens og skipssikkerhetslovens saklige virkeområde.

Formålet med forskriftsforslaget er i utgangspunktet at Sjøfartsdirektoratet ved hjelp av den innrapporterte informasjonen skal kunne sende en årlig rapport til ILO om alle dødsfall i tilknytning til norske skip som er omfattet av MLC. Ved å innhente denne informasjonen vil imidlertid direktoratet også kunne bidra til bedre forebygging og oppfølging av dødsfall som inntreffer om bord på skip eller i forbindelse med skipenes drift. Derfor ønsker direktoratet at alle norske skip som brukes i næringsvirksomhet skal være inkludert i rapporteringsordningen, altså at kravet ikke begrenses til lasteskip og passasjerskip i fartsområde 3 eller større fartsområder (norske konvensjonsskip).

Begrunnelsen for å inkludere alle norske skip som brukes i næringsvirksomhet i det nye rapporteringskravet, er først og fremst at dette vil bidra til økt kunnskap, bedre forebygging og grundigere oppfølging av dødsfall knyttet til skipenes drift. Et større datagrunnlag kan også føre til mer forskning på området. I denne forbindelse vises det til direktoratets arbeid med Norges nullvisjon for næringene til havs, som Stortinget vedtok i 2022. Nullvisjonen har som mål at ingen skal miste livet eller bli hardt skadd når de ferdes til sjøs.

Nullvisjonen tar utgangspunkt i ulykker som fører til dødsfall og alvorlige skader om bord på skip. Sjøfartsdirektoratet jobber for tiden med å utarbeide «Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet». Tiltakene som følger av handlingsplanen, vil være hovedvirkemidlene i arbeidet med nullvisjonen. Ved å registrere alle dødsfall om bord på norske skip som brukes i næringsvirksomhet, uansett dødsårsak, vil direktoratet kunne avdekke trender og sammenhenger som det hittil har vært utfordrende å avdekke. Denne informasjonen vil være nyttig for å identifisere aktuelle fokusområder i det videre arbeidet med nullvisjonen. Se også omtale av nullvisjonen her: [Bakgrunn - Sjøfartsdirektoratet](#).

For å forenkle rapporteringsprosessen når det nye kravet om rapportering av dødsfall trer i kraft, legges det opp til rapportering til Sjøfartsdirektoratet ved bruk av et fastsatt skjema. I stedet for å fastsette et separat skjema, vil direktoratet endre gjeldende skjema for rapportering av ulykker og nestenulykker ved å tilføye nye felt for registrering av dødsfall og beskrivelse av dødsårsak. Ettersom det gjeldende rapporterings skjemaet heter [KS-0197 Rapport om sjøulykke, arbeidsulykke og nestenulykke](#), vil det også være nødvendig å endre skjemaets navn. Skjemaet er ikke endelig fastsatt, men sett hen til utkast til rapporterings skjema som er utarbeidet av ILO, vil kategoriene for dødsfall som ikke skyldes ulykke mest sannsynlig kategoriseres som sykdom, person over bord, yrkesskade, selvmord, annet og under etterforskning / ukjent.



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

Ettersom forskriftsendringen omfatter flere norske skip enn dem som er omfattet av MLC, kan det argumenteres for at den foreslåtte måten å gjennomføre konvensjonskravet på innebærer et norsk særkrav. Etter direktoratets vurdering anses imidlertid kravet om rapportering av alle dødsfall om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip som brukes i næringsvirksomhet å ha begrensede konsekvenser for norsk sjøfart.

Det foreslås ikke å forskriftsregulere kravet om rapportering av dødsfall til ILO fordi dette vil påligge Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet vil imidlertid sørge for at kravet blir tatt inn i relevante prosedyrer.

Endringsforslag til § 1 første ledd ny bokstav g:

*g. alle dødsfall som inntreffer om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip, med unntak av fritidsbåter.*

Endringsforslag til § 6, overskriften:

Rapportering av dødsfall, sjøulykker, andre hendelser og yrkessykdommer

Endringsforslag til § 6 tredje ledd:

*Alle dødsfall som inntreffer om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip, med unntak av fritidsbåter, skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema innen 72 timer etter at dødsfallet inntraff. Kravet til rapportering gjelder uansett dødsårsak.*

Kommentarer til forskriftsforslaget

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

Videre er det presisert i § 6 tredje ledd at rapporteringen skal skje uansett dødsårsak.

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

**2.2.3 Forslag til gjennomføring av endringer i MLC vedlegg A2-1 – Bevis for økonomisk sikkerhet – i forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakeres rettigheter på norske skip**

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

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

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

Forskriften gjelder for norsk lasteskip og passasjerskip i utenriksfart, jf. forskriftens § 1 om virkeområde. Rederiet plikter å sørge for sikkerhetsstillelse etter forskriften, jf. forskriftens § 2. Som dokumentasjon på at

plikten til å stille sikkerhet er oppfylt, skal sertifikat eller annet skriftlig bevis utstedt av sikkerhetsstilleren finnes om bord, jf. § 6. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 4-7 om rederiets garantiplikt.

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

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

Endringsforslag til § 6 annet ledd bokstav g:

*g. navn på rederiet eller på den registrerte eieren av skipet dersom dette er en annen enn rederiet*

#### **2.2.4 Forslag til gjennomføring av endringer i MLC vedlegg A4-1 – Bevis for økonomisk sikkerhet – i forskrift om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip**

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

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

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

Forskriften gjelder for visse grupper av arbeidstakere på norske skip, som ikke er omfattet av norske trygdeordninger, jf. forskriftens § 1 om virkeområde. Rederiet plikter å sørge for sikkerhetsstillelse etter forskriften, jf. forskriftens §§ 3 og 5. Som dokumentasjon på at plikten til å stille sikkerhet er oppfylt, skal sertifikat eller annet skriftlig bevis utstedt av garantisten finnes om bord, jf. § 6. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 4-7 om rederiets garantiplikt.

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

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

Endringsforslag til § 7 tredje ledd bokstav g:

*g. navn på rederiet eller på den registrerte eieren av skipet dersom dette er en annen enn rederiet*

#### **2.3 Annen gjennomføring av MLC-endringer**

Nedenfor beskrives MLC-endringer som etter Sjøfartsdirektoratets mening ikke egner seg for regelverksfastsettelse, eller som foreslås ivaretatt ved andre tiltak og derfor ikke nødvendiggjør regelverksendringer.

##### **2.3.1 MLC retningslinje B4.4.2 – Velferdstilbud og velferdstjenester i havner**

Nytt nr. 5 til retningslinje B4.4.2 innebærer en anbefaling til havnestaten om å tilby sjøfolk om bord på skip i dens havner og tilknyttede ankerplasser tilgang til internett, og at tilbudet bør være rimelig om ikke gratis.

Bestemmelsen er ikke bindende og egner seg ikke for lov- eller forskriftsregulering som sådan, da det ikke anses hensiktsmessig å regulere statens forpliktelser i denne sammenhengen. Likevel har Sjøfartsdirektoratet informert Nærings- og fiskeridepartementet og Kystverket spesielt om den nye retningslinjen. Dette ble gjort med henvisning til muligheten for å vurdere pålegg til eiere av havner og tilknyttede ankerplasser om å tilby sjøfolk tilgang til internett, med hjemmel i [lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\)](#). Bakgrunnen for dette er direktoratets informasjon om at det er få havner i Norge som i dag har dette tilbudet.

### **2.3.2 Forslag til gjennomføring av retningslinje B4.3.5 – Rapportering og innsamling av statistikk**

Nytt nr. 4 til retningslinje B4.3.5 innebærer en anbefaling til flaggstaten om bruk av et bestemt format for rapportering av dødsfall etter standard A4.3 nytt nr. 5 (a), og klassifisering av dødsfall, som skal spesifiseres av ILO. Formatet for rapportering av dødsfall er foreløpig ikke fastsatt. Bestemmelsen er ikke bindende og egner seg ikke for lov- eller forskriftsregulering som sådan. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid ta hensyn til anbefalingen ved rapportering av dødsfall til ILO.

Nytt nr. 5 innebærer en anbefaling om minst å inkludere informasjon om klassifisering av dødsfall, skipstype og bruttotonnasje, dødssted (til sjøs, i havn, ved ankerplass), og kjønn, alder, stilling og skipsavdeling. Bestemmelsen er ikke bindende og egner seg ikke for lov- eller forskriftsregulering som sådan, men Sjøfartsdirektoratet vil se hen til anbefalingen i forbindelse med rapportering av dødsfall til ILO.

Se for øvrig forslag til regelverk om krav til rapportering av dødsfall til Sjøfartsdirektoratet under beskrivelsen av forslag til gjennomføring av standard A4.3 i punkt 2.2.2 ovenfor.

## **3. Administrative og økonomiske konsekvenser**

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

### **3.1 Privat virksomhet**

#### **3.1.1 Arbeidsgivere med ansatte om bord på norske skip**

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

Forslaget til endring i § 3 første ledd bokstav k innebærer ikke at arbeidsgivers plikt til å gjennomføre dokumentasjonskontroll endres. Forslaget innebærer imidlertid at arbeidsgiver må sørge for å ha dokumentasjon på at arbeidsformidlingsvirksomheten har oppdaterte prosedyrer. Disse prosedyrene skal sikre at arbeidstakerne får informasjon om virksomhetens eksisterende beskyttelsessystem (forsikring eller tilsvarende egnet tiltak).

#### **3.1.2 Rederier med norske skip**

##### **a. Forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip**

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

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

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

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

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

#### **c. Forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakers rettigheter på norske skip og forskrift om garanti for trykderettigheter for arbeidstakere på norske skip**

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

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

#### **d. Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC)**

Det vil ikke være nødvendig å endre erklæringen om arbeids- og levevilkår del 1 når MLC-endringene og tilknyttede forskriftsendringer trer i kraft. Erklæringen er en del av MLC-sertifikatet for skip, jf. [forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger](#) § 14. På engelsk kalles erklæringen «Declaration of Maritime Labour Compliance», og forkortelsen er «DMLC».

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

Rederiet må imidlertid sørge for at prosedyrene som det refereres til i DMLC del 2 oppdateres i henhold til DMLC del 1.

#### **3.2 De som har sitt arbeid om bord på skip**

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

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

Det er Sjøfartsdirektoratets oppfatning at plikten til å rapportere alle dødsfall om bord på eller i forbindelse med driften av norske skip som brukes i næringsvirksomhet, vil bidra til økt fokus på forebygging av alle årsaker

til dødsfall om bord. Videre mener direktoratet at dette vil bidra til tettere oppfølging av dem som har sitt arbeid om bord, med hensyn til deres helse og psykososiale forhold.

### **3.3 Offentlig virksomhet**

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

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

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

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

Med hilsen

Alf Tore Sørheim  
konstituert sjøfartsdirektør

Henrikke Roald  
fungerende avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid

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

#### **Vedlegg:**

1. Forslag til endring i forskrift om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip
2. Forslag til endring i forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs
3. Forslag til endring i forskrift om sikkerhetsstillelse for forlatte arbeidstakers rettigheter på norske skip
4. Forslag til endring i forskrift om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip
5. MLC-endingene i engelsk originalversjon – «Amendments of 2022»
6. MLC-endingene i Sjøfartsdirektoratets norske uoffisielle oversettelse
7. Høringsliste

C.c.

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Postboks 8090 Dep

0032

OSLO