



Nærings- og fiskeridepartementet

## Svar til høring: Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) viser til brev fra Nærings- og fiskeridepartementet datert 30 mai 2022 der vi ble invitert til å komme med innspill til ny lov.

FFFS vil først gi ros til departementet for at dere kommer med dette lovutkastet, dette er en svært etterlengtet lov. FFFS har tidligere etterlyst et sterkere vern for norske sjøfolk.

**2.2 Holmefjordutvalgets anbefalinger** og Stortingets anmodningsvedtak og utredning av mulighetene for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår 2.3.

FFFS vil henvise til side 7 og 8 i Høringsnotat (Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel)

FFFS vil trekke frem Holmefjordutvalget sin rapport datert 19 mars 2021. FFFS vil rose Holmefjordutvalget for å sette fokus på denne viktige loven, som sikter på å styrke sjøfolk i norske farvann og på sokkelen, det ser ut som at ikke utvalget har truffet med sine drøftinger for å utforme loven slik at den treffer alle sjøfolk, enten de er fast ansatt i et rederi eller er ansatt via et bemanningsbyrå. Forslag for å styrke norsk maritime kompetanse, sysselsetting og konkurransekraft

FFFS vil trekke frem Holmefjordutvalgets. **Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår.** Utvalget har i kapittel 7.1 i Høringsnotat: side 6. Høringsnotat. (Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel)

Beskrevet anbefalingen som gjelder kravet til norske lønns- og arbeidsvilkår i fire punkter. Overordnet anbefaler utvalget:

*Utvalget mener at kravene bør stilles i form av et nytt regelverk hvor det henvises til de til enhver tid tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Et samlet utvalg vil påpeke viktigheten av at et krav til norske lønns- og arbeidsvilkår utformes på en måte som sikrer at kontroll og håndheving er like effektiv overfor skip som drives fra utlandet som for skip som har hjemmebase i Norge.*



FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

EIDSVÅGBAKKEN 1  
5105 EIDSVÅG

TELEFON: 55 25 97 00  
TELEFAKS: 55 25 97 03

MOBIL: ~~908 97 073~~  
416 56 292

E-POST: info@fffs.no  
INTERNETT: www.fffs.no

KONTO: 9521 65 10284  
ORG.NR.: 982 818 354

- FFFS TAR SJØFOLK PÅ ALVOR -



**Holmefjordutvalget:** skriver at det viktig er viktig at norske arbeids- og lønnsvilkår er like viktig enten det gjelder skip som er i utlandet eller som har hjemmebase i Norge? Er det slik i dag at dette treffer alle sjøfolk og sikrer de vern jamfør Skipsarbeidsloven?

FFFS viser til sin erfaring er at ikke loven treffer, slik intensjonen med Skipsarbeidsloven var tiltenkt.

### 6.5. Bruk av vikarbyrå Side 83.

**FFFS vil henvise til et skriftlig spørsmål i Stortinget fra Stortingsrepresentant Per Olaf Lundteigen (SV) Skriftlig spørsmål fra Per Olaf Lundteigen (Sp) til arbeids- og sosialministeren 05.08.21 og svar fra Statsråd Iselin Nybø 13.08.21**  
<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=85594>

*Har sjøfolk ansatt i bemanningsbyrå dårligere vern ved sykdom etter gjeldende lovverk og tariffavtaler enn om vedkommende var ansatt i rederiet som eier eller har driftsansvaret for båten? Statsråd Nybø svarer: sitat: Iselin Nybø: Lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) har to pliktsubjekt; arbeidsgiver og rederi. Arbeidsgiver er i skipsarbeidsloven § 2-1 den som har ansatt arbeidstaker for arbeid om bord på skip. Det kommer frem av § 2-2 at det er arbeidsgiveren som primært er ansvarlig for å sørge for at lovens krav overholdes sitat slutt. Statsråd Nybø viser til at det er rederiet som er ansvarlig for sykdom og skade på sjøfolk som er innleid via bemanningsbyrå. Hun viser videre i sitt svar fra skipsarbeidsloven at rettighetene skal være ivaretatt av rederiet. Jamfør skipsarbeidstakerloven §4.4 lønn ved sykdom og Skipsarbeidsloven § 2-4 tredje ledd at arbeidstakere kan gå direkte på rederiet ved brudd på Skipsarbeidsloven, Statsråden henviser videre til Skipsarbeidsloven §3-9 ved innleie av sjøfolk gjennom bemanningsbyrå, hun skriver at det er særregler ved sjøfolk som tjenestegjør på båter som er under norsk internasjonalt skipsregister, der gjelder NIS loven §6 fastsetter arbeids- og lønnsvilkår i tariffavtalen som en norsk følger ved tjeneste på NIS registrert båt. Nybø viser til at Skipsarbeidsloven kapittel 2 eller §4-4 kan fravikes.*

### **Skriftlig spørsmål om sjøfolk ansatt i bemanningsbyrå**

FFFS mener at Stortingsrepresentant Per Olaf Lundteigen sitt spørsmål berører den problematikken, som også partssammensatte utvalg sine spørsmål til Nærings- og fiskeri departementet berører. Har sjøfolk ansatt i bemanningsbyrå de samme rettighetene som en fast ansatt i et rederi har? Spørsmål fire og fem stiller spørsmål om sjøfolk i bemanningsbyrå sine rettigheter på NOR og NIS registrerte båter. **Da EØS sitt vikarbyrådirektiv ikke er innlemmet i skiparbeidsloven.**

### 5.2 Havrett og alminnelig folkerett. Side 26 i høringsnotatet.

FFFS viser til Utenriksdepartementets vurdering av EØS-rettslige spørsmål fra partssammensatt maritimt utvalg

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-11-ud-brev.pdf>



FFFS henviser til rapporten på side 4, 2.4 Spørsmål 4 til Nærings- og fiskeridepartementet 25.11.2020.

*Norske sjøfolk har faste ansettelsesavtaler og er ansatt i rederiets virksomhet. På norsk sokkel og på utenlandsk sokkel opererer regelmessig skip som er registrert med bekvemmelighetsflagg (de fleste utenfor EØS) hvor sjøfolkene ikke har faste ansettelsesavtaler og hvor sjøfolkene er ansatt i vikarbyråer (ofte i tredjeland, Manila, Singapore etc). Vikarbyrådirektivet gjør ikke unntak for skipsfart, men er likevel ikke gjennomført verken for norske skip eller gitt anvendelse for utenlandske skip i norske farvann. Med hvilken begrunnelse kan vikarbyrådirektivet unntas norskregistrerte skip? Kan Norge gi direktivet anvendelse for utenlandsk registrerte fartøy som opererer i norske farvann/på norsk sokkel? Hvis svaret på sistnevnte er nei, og fartøyet utelukkende opererer innenfor EØS, slik mange skip registrert i tredjeland (Bahamas, Liberia) etc. gjør, hvilken stat har da ansvar for å gi EUs bindende regler som f.eks. vikarbyrådirektivet anvendelse når skipet er i EØS-farvann?*

FFFS vil med dette stille spørsmålet:

**Har man i dag et tilfredsstillende vern i Skipsarbeidsloven, ang. norske sjøfolk som er innleid gjennom bemanningsbyrå?**

**Svar fra Arbeids- og sosialdepartementet som har ansvaret for vikarbyrå i Norge:**

*Ved gjennomføringen av direktiv 2008/104/EF om vikararbeid (vikarbyrådirektivet) i norsk rett ble det ikke ansett nødvendig å foreta særskilte lovendringer på sjøfartens område, basert på en forutsetning om at ansatte om bord på NOR- og NIS-skip er ansatt på faste tariffavtaler som ikke skiller mellom innleide og fast ansatte. Videre ble direktivet ikke ansett å ha særlig praktisk betydning ved siden av konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC 2006), som ble ansett å sikre sjøfolks rettigheter uavhengig av ansettelsesforholdets natur eller geografiske tilknytning (se Prop. 74 L (2011-2012) punkt 4.2.1). Arbeids- og sosialdepartementet har lagt til grunn at vikarbyrådirektivet ikke anses «å ha sjøfarten som sitt naturlige virkeområde» 3. Arbeids- og sosialdepartementet er ansvarlig departement på arbeidsrettens område, og er derfor nærmest til å vurdere vikarbyrådirektivets virkeområde.*

FFFS synes det er uklart, hvorfor er ikke vikarbyrådirektiv er innlemmet i skipsarbeidsloven? Vi synes at likebehandlingsprinsippet må gjelde for alle sjøfolk på norsk sokkel og i norske farvann, uavhengig om sjøfolkene er norske eller seiler på NOR- Flagget eller på NIS-flagget. FFFS er glad for at regjeringen vil styrke rettighetene til sjøfolk i Norge, men da synes vi at en sterk beskyttelse ved hjemmel i norsk arbeids- og lønnsvilkår må på plass. Like viktig er det at loven følges opp ved kontroller av sjøfartsdirektoratet ved brudd på skipsarbeidsloven.

**Kommentar fra FFFS. Skipsarbeidsloven jamfør Arbeidsmiljøloven:**

FFFS: Hvorfor har ikke norske sjøfolk det samme vernet som en arbeidstaker, har under beskyttelse av arbeidsmiljøloven på land? Arbeidstilsynet følger opp varsel på brudd på arbeidsmiljøloven, men har sjøfolk det samme vernet under sjøfartsdirektoratet?



FFFS vil trekke frem skriftlig spørsmål fra Stortingsrepresentant Mimir Kristjánsson (R) til arbeids- og inkluderingsministere. **Hvordan vil statsråden følge opp denne saken, og vil ministeren gjennomgå Arbeidstilsynets bruk av overtredelsesgebyr?**

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=90000>

FFFS vil kommentere Utenriksdepartementets vurdering av EØS-rettslige spørsmål fra partssammensatt maritimt utvalg.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7091ab39955f41c09f5b8d2af1902fef/vedlegg-11-ud-brev.pdf>

### Svar fra Nærings og Fiskeridepartementet;

*Tar med deler av spørsmålet: EUs rådsdirektiv 1999/70/EF om fixed term work innebærer at det på EØS-området som hovedregel skal inngås faste ansettelsesavtaler. For norskregistrerte skip er det i skipsarbeidsloven § 3-4 oppstilt en hovedregel om fast ansettelse. Midlertidig ansettelse krever en særlig begrunnelse. Tilsvarende regler finnes i arbeidsmiljøloven. Midlertidig ansettelse skaper utrygge arbeidsvilkår og gir dårligere beskyttelse for arbeidstakere. Norge har valgt å implementere direktivet kun for norskregistrerte skip, og ikke gitt det anvendelse for skip registrert i andre land. Kan Norge gi direktivet anvendelse for skip registrert i tredjeland eller EØS stater når skipet befinner seg i norske norsk havn eller driver kabotasje mellom norske havner? Hvis nei, hvilken stat har da ansvaret for å gjøre direktivet gjeldende slik at arbeidstakere som arbeider på skip registrert i tredjeland har den samme beskyttelse som arbeidstakere på skip registrert i en EØS-stat? Sitat slutt.*

## 6. Beskrivelse av norske lønns- og arbeidsvilkår.

### 6.5 Bruk av vikarbyrå side 83.

**Vedlegg 1.** Kommentarer til skipsarbeidsloven fra med definisjoner mellom skipsarbeidsloven og arbeidsmiljøloven.

## 8. Håndheving Side 102

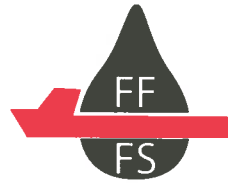
### 8.1 Innledning

FFFS: Sjøfartsdirektoratet fører i dag kontroll med skip og vil være tilsynsmyndighet etter loven. Tilsyn med lønns- og arbeidsvilkår kan gjøres som tillegg til eller i forbindelse med at Sjøfartsdirektoratet på annet grunnlag er på tilsyn.

### 8.2 Tilsyn med skip.

*Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann.*





### 8.3 Tilsyn med arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet fører i dag, med hjemmel i skipsarbeidsloven, tilsyn med at arbeidstakere som har sitt arbeid på skip har arbeidskontrakt som innfrir lovens krav, får utbetalt lønn minst en gang i måneden og får skriftlig lønnsoppgave.

Hva angår arbeidsvilkår ut over lønnsytelser føres det tilsyn med de lovfestede arbeidsvilkår etter skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven, herunder krav til arbeidsog hviletid, arbeidsmiljø, arbeidsavtaler, rett til landlov og hjemreise. Inspeksjoner utføres i henhold til ILO-publikasjonen "Guidelines for Flag State Inspections", og MLCinspektører utfører inspeksjoner om bord av alle områdene oppført i disse retningslinjene.

**Vedlegg 2.** Følger sjøfartsdirektoratet opp sin kontrollmyndighet aktivt?

FFFS legger ved tre eksempler på innmelding av skade og sykdom til sjøfartsdirektoratet.

Eksempel sak 1. Klemeskade på offshorebåt i Norge.

**Vedlegg 3.** Bekymringsmelding-RE: Skade om bord.

Eksempel sak 2. Sykdom på båt i utenriksfart.

**Vedlegg 4.** Bekymringsmelding - på sykehus 06.07.2020. Mangelfull oppfølging fra rederi

**Vedlegg 5.** Svar på bekymringsmelding - blitt syk og behandlet på sykehus i utlandet.

**En skade til sjøs skal meldes inn innen 72 timer til sjøfartsdirektoratet.**

[https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-risiko-og-sikkerhet/meld-inn-ulykker/melding-og-rapportering-av-ulykker-og-hendelser/#N%C3%A5r\\_skal\\_man\\_melde\\_fra?](https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-risiko-og-sikkerhet/meld-inn-ulykker/melding-og-rapportering-av-ulykker-og-hendelser/#N%C3%A5r_skal_man_melde_fra?)

I [Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs](#) fremkommer at skipsfører eller rederi skal sende inn melding og/eller rapport ved ulykker, samt ved yrkessykdommer. Slik det fremgår i tidslinjen du har skrevet, fremgår det ikke noe som tilsier at dette er arbeidsrelatert eller at det ble påført om bord som følge av en ulykke. Det er dermed ikke noe som tilsier at denne hendelsen skal meldes til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet har heller ikke noe register på sykdom hos skipsarbeidstakere som baserer seg på innrapporterte meldinger eller rapporter.

For å se mer om dette kan vurderes til å være yrkesskade eller yrkessykdom finner du på NAV.no, gjerne via denne lenken; <https://www.nav.no/no/person/arbeid/yrkesskade-og-yrkessykdom>.

**Oppsummering av innmelding til sjøfartsdirektoratet.**

FFFS kjenner ikke til at Arbeidstilsynet henviser til NAV når en arbeidsulykke blir rapportert inn fra arbeidstakere på land. Vi har tatt med to eksempler fra sjøfartsdirektoratet.

**Hvorfor gjør sjøfartsdirektoratet dette?**

**Hvorfor har ikke norske sjøfolk det samme vernet som arbeidstakere på land har?**



**FFFS henviser** til lovkommentar til skipsarbeidsloven fra med definisjoner mellom skipsarbeidsloven og arbeidsmiljøloven.

Norsk lovkommentar: Ved Jens Edvin A. Skoghøy. Noter er sist hovedrevidert 02.11.2021. (Note 7) ledd 3 og 4.

*Om et norskeiet skip er registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS), er det fremdeles å anse som norsk, jf. lov [12. juni 1987 nr. 48](#) om norsk internasjonalt skipsregister [§ 1](#) nr. 1 (NIS-loven eller NISl.). Skipsarbeidsloven gjelder derfor i utgangspunktet også for slike skip. Etter NIS-loven [§ 8](#) første ledd kan det imidlertid for skip som er registrert i norsk internasjonalt skipsregister, ved bestemmelse i tariffavtale gjøres avvik fra flere av lovens bestemmelser. .*

Her henviser Skoghøy til Norsk lov skal gjelde på NIS registerets skip og det står også i kommentar til skipsarbeidsloven at den skal være tilnærmet lik arbeidsmiljøloven.

**FFFS lurer på, hvorfor har sjøfolk ansatt på NIS båter et dårligere vern enn sjøfolk ansatt på NOR båter?**

**Skal ikke alle sjøfolk ha det samme vernet ifølge norsk lov?**

Dette virker uklart for FFFS. FFFS håper at den nye loven, vil gi sjøfolk på norsk sokkel det samme vernet, avhengig om de er ansatt på NOR eller NIS registrerte fartøy.

## Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel.



### Kapittel 1. Innledende bestemmelser

#### § 1 Formål

FFFS støtter formålet med loven.

#### §2. Virkeområdet

FFFS er enig i lovens virkeområde.

#### § 3 Definisjoner

FFFS er enig i lovens definisjoner.

### Kapittel 2. Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip

#### § 4 Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip

FFFS støtter krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip.

#### § 5 Skip i kystfart

For lasteskip som går på kysten, er FFFS enig i ordlyden i første ledd som Regjeringen har foreslått.

FFFS er uenig i andre ledd. Skal det innføres en ny lov som styrker norske lønns- og arbeidsvilkår på kysten, skal det ikke gis unntak i forskrift.

#### § 6 Skip i cruisevirksomhet

For cruiseskip som går på kysten, er FFFS enig i ordlyden i første ledd som Regjeringen har foreslått.

FFFS er uenig i tredje ledd. Skal det innføres en ny lov som styrker norske lønns- og arbeidsvilkår på kysten, skal det ikke kunne gis unntak i forskrift.

Norske lønns og arbeidsvilkår skal gjelde fra dag en, til skipet forlater norsk territorialfarvann.

#### § 7 Skip som yter andre tjenester i norske farvann

Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som inngår i oppføring, drift eller bruk av innretninger og anlegg på norsk kontinentalsokkel eller i norsk økonomisk sone, skal ha norske lønns og arbeidsvilkår. Her er FFFS enig.

#### § 8 Skip på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone

FFFS er enig i ordlyden i første ledd som Regjeringen har foreslått.

FFFS er uenig i andre ledd. Skal det innføres en ny lov som styrker norske lønns- og arbeidsvilkår på kysten, skal det ikke gis unntak i forskrift. FFFS det skal ikke gis dispensasjon, og norske lønns- og arbeidsvilkår skal gis fra dag en.



## § 9 Arbeidsgiverens, rederiets, rettighetshaverens og operatørens plikter og ansvar

FFFS enig i ordlyden som Regjeringen har foreslått.

## Kapittel 3. Tilsyn og sanksjoner

### § 10 Tilsyn

FFFS enig i ordlyden som Regjeringen har foreslått.

### §11 Fagforeningers adgang til å undersøke

Regjeringen har foreslått. Representanter fra fagforeninger som har inngått tariffavtale som nevnt i § 4. osv.

FFFS er uenig i første ledd.

Regjeringens forslag strider mot lov om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett (menneskerettsloven). Den strider mot Art 8, Art 11 og Art 20. Forslaget strider også mot ILO som er FN-sambandet internasjonale særorganisasjon for arbeidslivet. I tillegg strider den også imot Grunnloven §101, arbeidsmiljøloven og skiparbeidsloven.

**FFFS forslår at paragrafen skal begynne med.**

Representanter fra alle fagforeninger som er tilknyttet tariffområdet for sjøfart, skal ha adgang til å gå om bord på skip som ligger i havn, undersøke om forholdene tilfredsstiller lovens krav, og rapportere til tilsynsmyndigheten.

Resterende i forslaget er FFFS enig i.

### § 13 Forvaltningstiltak

FFFS er enig i Regjeringen forslag.

### § 14 Overtredelsesgebyr

**FFFS påpeker at det er klart, at sjøfartsdirektoratet skal gi bøter, til rederier som bryter loven. Slik arbeidstilsynet praktiserer på land.**

**Under overtredelser gebyrer henviser vi til skriftlig spørsmål fra: Mimir Kristjánsson (R):** Hvordan vil statsråden følge opp denne saken, og vil ministeren gjennomgå Arbeidstilsynets bruk av overtredelsesgebyr?

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=90000>

Bakgrunn for spørsmålet var at det var avdekket i saken i Aftenposten om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen til en hytte-entreprenør og selskapet hadde fått millionbot av arbeidstilsynet.





FFFS påpeker at det er rimelig at bøter som gis på land, skal være tilsvarende på til sjøs. Her mener vi også det er rederiet som bør få boten, ikke kapteinen. Det er ikke urimelig å gi et rederi en million kroner i bot slik som Representanten Kristjánsson viser til i sitt spørsmål. Vi håper at Regjeringen vil se på forvaltningspraksis fra arbeidstilsynet når det gjelder å gi straff.

#### § 15 Inndrivelse av overtredelsesgebyr

FFFS påpeker at fartøyet skal tas i arrest, til rederiet har stilt ansvarlig garanti for at gebyr eller boten blir betalt. Sjøfartdirektoratet må følge opp og sørge for at dette blir utført.

#### § 16 Straff

FFFS mener at økonomisk straff skal brukes, og det er rederiet som må straffes i større grad, enn hva det blir gjort i dag. Da det er ofte en kaptein som blir syndebukk og får en bot. Vi mener at det må gis bøter i millionklassen hvis loven brytes.

FFFS er enig i Regjeringen forslag.

### Kapittel 4. Øvrige bestemmelser

#### § 17 Ikrafttredelse

FFFS er enig i Regjeringen forslag.

**Vi i FFFS ønsker regjeringen lykke til med arbeidet med den nye loven. Og håper at sjøfolk får det vernet de har krav på.**

Med vennlig hilsen

Eidsvåg 30.08.2022

  
Thomas Hellevang.  
Viseformann

  
Harald Prytz  
Formann

# Vedlegg 1

## Kommentar til skipsarbeidsloven fra med definisjoner mellom skipsarbeidsloven og arbeidsmiljøloven.

### Norsk lovkommentar:

Ved Jens Edvin A. Skoghøy. Noten er sist hovedrevidert 02.11.2021. (Note 7) ledd 3 og 4. Om et norskeiet skip er registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS), er det fremdeles å anse som norsk, jf. lov [12. juni 1987 nr. 48](#) om norsk internasjonalt skipsregister [§ 1](#) nr. 1 (NIS-loven eller NISl.). Skipsarbeidsloven gjelder derfor i utgangspunktet også for slike skip. Etter NIS-loven [§ 8](#) første ledd kan det imidlertid for skip som er registrert i norsk internasjonalt skipsregister, ved bestemmelse i tariffavtale gjøres avvik fra flere av lovens bestemmelser.

**Arbeidsmiljøloven** gjelder ikke for «sjøfart, fangst og fiske, herunder bearbeiding av fangsten om bord i skip», se **arbeidsmiljøloven** [§ 1-2](#) annet ledd bokstav a. Sjøfart omfatter ikke bare alt arbeid om bord som har med driften av selve skipet å gjøre, men også annet arbeid som ut fra den type skip det er tale om, normalt utføres om bord, sml. Fougner m.fl., s. 35-36. I rettspraksis er det lagt til grunn at bruk av båt i forbindelse med drift av fiskeoppdrettsanlegg ikke kan anses som sjøfart, se [Rt. 1989 s. 624](#). Selv om dykking foregår fra skip, faller også dykkervirksomhet som utgangspunkt utenfor begrepet «sjøfart», se [Rt. 2007 s. 1458](#). Skal dykking komme inn under sjøfartsbegrepet, må de som utfører virksomheten, ha særskilt tilknytning til skipet, f.eks. tilhøre skipets mannskap. Sitat slutt.

**FFFS henviser til meningen med loven** ut fra Lovkommentaren Jens Edvin A. Skoghøy, det som er uklart for FFFS er om norske og utenlandske sjøfolk på NIS fartøy i på norsk sokkel har dette vernet i dag, under dagens skipsarbeids lov?

FFFS viser også til Stortings-representant Per Olaf Lundteigen sitt spørsmål til Næringsministeren:

**FFFS:** Har sjøfolk ansatt i bemanningsbyrå de samme rettighetene som en fast ansatt i et rederi har?

FFFS erfarer gjennom flere saker at dette vernet er mangelfullt i dag under skipsarbeidstakerloven.

FFFS mener at norske sjøfolk må få det samme vernet under skipsarbeidsloven som arbeidstakere har på land under arbeidsmiljøloven enten sjøfolkene jobber under NOR-flagg eller NIS-flagg, sjøfolkene må videre ha det samme vernet fastsatt i norsk lov, enten de er fast ansatt i et rederi eller jobber gjennom et bemanningsbyrå. Slik at ikke rederier kan fraskrive seg sitt ansvar ved skade og ulykker om bord på skipet, fordi sjømannen er innleid gjennom et bemanningsbyrå.

FFFS håper at Nærings- og Fiskeridepartement tar med seg dette i sitt videre arbeid med loven.

## Vedlegg 2

**FFFS: Følger sjøfartsdirektoratet opp sin kontrollmyndighet aktivt?**

**Skipsarbeidsloven jamfør Arbeidsmiljøloven: Her er det uklart for FFFS for sjøfolk om norske sjøfolk har det samme vernet som en arbeidstaker har under beskyttelse av arbeidsmiljøloven på land?** Arbeidstilsynet følger opp varsel på brudd på arbeidsmiljøloven på land.

**Har sjøfolk det samme vernet under sjøfartsdirektoratet?**

Jamfør Skipsarbeidstakerloven §1-1, ved lovens ordlyd: å gi grunnlag for at arbeidsgiver og arbeidstakerne selv kan ivareta og utvikle arbeidsmiljøet i virksomheten i samarbeid med arbeidslivets parter og med nødvendig veiledning og kontroll fra offentlig myndighet sitat slutt.

**Her er det uklart for FFFS om norske sjøfolk har det samme vernet som en arbeidstaker har under beskyttelse av arbeidsmiljøloven på land?** Arbeidstilsynet følger opp varsel på brudd på arbeidsmiljøloven på land har sjøfolk det samme vernet under sjøfartsdirektoratet?

**Følger sjøfartdirektoratet opp bekymringsmeldinger som blir sendt inn av norske sjøfolk, på brudd på skipsarbeidsloven på samme måte som arbeidstilsynet gjør?**

FFFS vil vise til sjøfartsdirektoratet sin side for innmelding av ulykker, vi har ikke kunnet finne noen rapporter eller dokumenter som gir noe tall for hvor mange slike saker som meldes inn og videre behandling av disse varslene i sjøfartsdirektoratet.

Vi håper at Nærings- og Fiskeridepartementet vil se nærmere på dette spørsmålet, når de skal behandle lovforslaget om: loven om norske lønns og arbeidsvilkår i norske farvann.

Kilde: <https://www.sdir.no/ulykke>

## Vedlegg 3

Fra: Sjøfartsdirektoratet.  
Sendt: torsdag 28. juli 2022, 13:01  
Til:  
Emne: Bekymringsmelding-RE: Skade om bord.

Sdir sak nr.: 2022.xxx  
Bekymringsmelding 27.7.2022 - RE: Skade om bord

Hel,

Viser til din mail, og vedlegg til denne.

Eg kan ikkje ta frå deg di oppleving av det som skjedde og forholdet ditt til rederiet etter ulykka, men utfrå det eg finn ut i våre datasystem, så har rederiet rapportert til Sjøfartsdirektoratet slik dei skal gjere. Det er beklageleg at du så har opplevd å ikkje bli ivaretatt vidare.

Du skriv i mail at skade ikkje blei innmeldt før januar 2020. I vedlegg som du har lagt ved di melding, ligg skjema til Folketrygden (NAV), dette er datert den 27.0919. NAV er rette mottakar av skjema, og dei som kan bekrefte om dette er sendt inn denne dato.

Eg har ikkje tilgjengeleg logg som viser når Sjøfartsdirektoratet fekk melding om ulykka du var i, men kan utfrå vårt Ulykkessystem sjå at eg registrerte hendinga den x.xx.2019, som er få dagar etter ulykka og mottak av ulykkesrapport.

Legg med utklipp av historikk frå vårt ulykkesssystem:

Ulykkessystemet viser kvar gong me er inne og gjer endringar, eller legg til noko. Som du ser av utklipp over, så var me inne på ulykka i vår database og oppdaterte med dei opplysningane me treng der, på tidspunkt etter at me hadde motteke ny informasjon. Etter ei tid og når me har fått den informasjonen me treng, som for eksempel beskriving av hendinga, årsak, tiltak, ol., så lukkar me ulykkene me registrerer. Dette blei her gjort xx.xx.2019.

Med vennleg helsing



Seksjon for risikostyring og analyse

Sentralbord: 52 74 50 00



 Den foretrukne  
maritime administrasjonen

## Vedlegg 4

Fra: Sjøfartsdirektoratet.

Dato: tir. 1. jun. 2021 kl. 08:16

Emne: Bekymringsmelding - på sykehus 06.07.2020. Mangelfull oppfølging fra rederi

Til: NN

Hei,

Beklager sent svar.

Var din sykemelding arbeidsrelatert? Jeg finner ingen arbeidsulykke registrert på nevnte fartøy i våre systemer.

Med vennlig hilsen



MS//NOR



Inspeksjon, revisjon og beredskap

Postboks 2222  
5509 Haugesund, Norge  
Telefon: 52 74 50 00

[www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)



## Vedlegg 5

Fra: Sjøfartsdirektoratet.

Dato: fre. 4. jun. 2021 kl. 14:14

Emne: SV: Svar på bekymringsmelding - blitt syk og behandlet på sykehus i utlandet.

Til:

Hei igjen

Sjøfartsdirektoratet er ikke kompetent myndighet til å kunne vurdere om ditt sykdomstilfelle havner inn under folketrygdloven eller yrkessykdomsforskriften.

Slik vi ser det er det heller ikke avgjørende for din sak om det var meldt inn til oss at en person var blitt syk om bord. Som nevnt tidligere har ikke Sjøfartsdirektoratet et register for å registrere sykdom hos skipsarbeidstakere basert på rapporter og meldinger inn til oss.

For ytterligere avklaringer antar vi dermed at Nav og tidligere arbeidsgiver er mest nærliggende, farbar vei å gå.

Vi anser dermed saken som ferdig, og har den registrert i vårt arkivsystem som sak 2021/70412.

Med hilsen



Seksjon for risikostyring og analyse

Sentralbord: 52 74 50 00



 **Den foretrukne  
maritime administrasjonen**