

Iflg. liste

Deres ref

Vår ref

Dato

21/143-

xx. oktober 2021

Høring - forslag om endringer i lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)

Nærings- og fiskeridepartementet sender med dette på høring forslag om endringer i lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)

Frist for å sende inn høringssvar er **[19. november 2021]**. Les og svar på høringen her: [regjeringen.no/idxxxxx.]

Høringer er åpne, og alle kan sende innspill til oss. Vi ber om at høringssvar sendes inn digitalt ved å bruke skjemaet for høringssvar på regjeringen.no.

1. Bakgrunnen for lovforslaget

1.1 Innledning

Norge vedtok i 2018 endringer til ILOs Maritime Labour Convention, 2006 (MLC), som gjelder sjøfolks arbeidsrettslige forhold under fangenskap som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip. MLC gjelder for norske lasteskip og passasjerskip som opererer i fartsområde 3 eller større fartsområder.

Konvensjonsendringene trådte i kraft 26. desember 2020. Deler av konvensjonsendringene er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 16. desember 2020.¹ Det er nå nødvendig å sørge for at endringene som krever endringer i skipsarbeidsloven gjennomføres i norsk rett.

¹ Forskrift om endring av forskrift 19. august 2013 nr. 1000 om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv.

1.2 MLC-endringene i norsk oversettelse

Offisiell versjon av MLC-endringene kan gjenfinnes på ILOs nettsider.² Følgende oversettelse er uoffisiell tekst utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet:

Standard A2.1 nr. 7 om arbeidsavtaler:

Hver medlemsstat skal kreve at en arbeidsavtale skal være gyldig mens en sjømann holdes i fangenskap på eller utenfor skipet som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran av skip, uavhengig av om gyldighetsperioden er utløpt, eller om en av partene har varslet om suspensjon eller opphør av avtalen. I forbindelse med dette nummeret gjelder følgende definisjoner:

- a) *piratvirksomhet* betyr det samme som "sjørøveri" i FNs havrettskonvensjon av 1982³,
- b) *væpnet ran mot skip* betyr ulovlige volds- eller tilbakeholdelseshandlinger eller plyndring, eller en trussel om dette, som ikke er piratvirksomhet, som utføres for personlige formål, og som er rettet mot et skip, personer eller gods om bord i skipet, innenfor et stats indre farvann, arkipelfarvann og sjøterritorium, eller enhver handling som tilskynder eller forsettlig letter en slik handling som er beskrevet over.

Standard A2.2 nr. 7 om lønn mv.:

Når en sjømann holdes i fangenskap på eller utenfor skipet som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip, skal lønn og andre rettigheter i henhold til arbeidsavtalen, den aktuelle tariffavtalen eller relevant nasjonalt regelverk, herunder ethvert beløp som skal oversendes i samsvar med nr. 4 i denne standarden, fortsatt utbetales under hele fangenskapet og fram til sjømannen blir løslatt og får reise hjem i henhold til standard A2.5.1 eller, dersom vedkommende dør i fangenskap, frem til dødsdato som fastsatt i henhold til gjeldende nasjonale lover og forskrifter. Begrepene piratvirksomhet og væpnet ran på skip skal ha samme betydning som i standard A2.1 punkt 7.

Retningslinje B2.5.1 nr. 8 om rett til hjemreise:

Retten til hjemreise kan falle bort dersom sjømannen ikke gjør krav på den innen rimelig tid som fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler, unntatt når vedkommende holdes i fangenskap på eller utenfor skipet som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip. Begrepene piratvirksomhet og væpnet ran på skip skal ha samme betydning som i standard A2.1 punkt 7.

² «Amendments of 2018 to the MLC, 2006», under overskriften «Amendments» på ILOs nettside: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186

³ Artikkel 101: "Sjørøveri omfatter enhver av de følgende handlinger:

- a) ulovlige volds- eller tilbakeholdelseshandlinger eller plyndring som utføres for personlige formål av mannskap eller passasjerer på et privat skip eller luftfartøy, og som er rettet mot: i) et annet skip eller luftfartøy på det åpne hav, eller personer eller gods om bord i skipet eller luftfartøyet, ii) et skip eller luftfartøy, personer eller gods som befinner seg på et sted utenfor noen stats jurisdiksjon,
- b) frivillig medvirkning til driften av et skip eller luftfartøy, med kjennskap til forhold som gjør det til et sjørøverskip eller -luftfartøy, c) enhver handling som tilskynder eller forsettlig letter en slik handling som er beskrevet i bokstav a) og b).

1.3 Behov for endringer i norsk regelverk

1.3.1 MLC standard A2. nr. 7 om arbeidsavtaler

Nærings- og fiskeridepartementet mener at konvensjonsendringen som følger av MLC standard A2.1 nr. 7 krever lovendring. Dette skyldes at konvensjonen gir sjøfolk et nytt arbeidsrettslig vern ved å fastslå at arbeidsavtalen skal være gyldig under fangenskap som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip.

Departementet foreslår at dette blir klargjort i norsk rett ved at det tas inn en ny bestemmelse i skipsarbeidsloven. Den foreslåtte bestemmelsen skal fastslå at arbeidsavtalen fortsatt skal gjelde hvis en arbeidstaker som har sitt arbeid på norsk skip holdes i fangenskap på eller utenfor skipet som en følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skipet. Dette gjelder selv om arbeidsavtalens gyldighetsperiode er utløpt, og selv om oppsigelse av arbeidsavtalen skulle bli meddelt i forkant av, eller under, fangenskapet.

Lovendringen innebærer at arbeidsforholdet ikke kan bringes til opphør før arbeidstakeren er blitt løslatt og har fått fri hjemreise. Som en konsekvens vil lønn og andre rettigheter i henhold til arbeidsavtalen fortsette å løpe under fangenskapet. Se mer om lovforslaget under avsnitt 2 nedenfor.

1.3.2 MLC standard A2.2 nr. 7 om lønn mv.

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført detaljene i MLC standard A2.2 nr. 7 om lønn mv. ved forskrift. Endringsforskriften trådte i kraft 16. desember 2020.

Forskriftsendringen ble fastsatt på grunn av hensynet til et brukervennlig regelverk, og innebærer at konvensjonens detaljer om utbetaling av lønn i MLC standard A2.2 nr. 7 nå følger av forskrift 19. august 2013 nr. 1000 om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv. § 4 annet ledd. Forskriften er hjemlet i skipsarbeidsloven § 4-2 fjerde ledd. Videre har direktoratet i samme forskriftsbestemmelse fastsatt retten til fri hjemreise ved løslatelse fra fangenskap i MLC standard A2.2 nr. 7. Denne forskriftsendringen har hjemmel i skipsarbeidsloven § 4-6 tredje ledd.

Ny § 4 annet ledd lyder:

Hvis arbeidstakeren blir tatt til fange som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip, gjelder følgende:

- a. Lønn skal fortsatt utbetales til arbeidstakeren under fangenskapet. Det samme gjelder utbetalinger til utpekte personer i samsvar med skipsarbeidsloven § 4-2 tredje ledd.*
- b. Når arbeidsavtalen ikke opphører ved løslatelse fra fangenskapet, skal lønn fortsatt utbetales inntil arbeidsforholdet eventuelt bringes til opphør etter hjemreisen. Hvis arbeidsavtalen har en utløpsdato som er passert under fangenskapet eller før hjemreise, skal lønn utbetales frem til arbeidstakeren har fått hjemreise.*

c. *Dør arbeidstakeren i fangenskapet, skal lønn utbetales frem til arbeidstakerens dødsdato.*

d. *Arbeidstakeren har etter løslatelsen rett til fri hjemreise med underhold til bosted*

Se for øvrig Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSR 16-2020 – «Endring av forskrift om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv. som følge av MLC-endringer av 2018».

Spørsmål om behov for lovendring

I forbindelse med forskriftshøringen, ble det reist spørsmål om gjennomføringen av MLC standard A2.2 nr. 7 krever lovendring, og om det er tilstrekkelig forskriftshjemmel i skipsarbeidsloven for den delen av forskriftsendringen som gjelder arbeidsgivers fortsatte lønnsplikt under fangenskap. Spørsmålet er nærmere bestemt om arbeidsgivers lønnsplikt under fangenskap allerede følger av skipsarbeidsloven, fordi lønn i utgangspunktet er vederlag for arbeidstakers personlige arbeidsytelse.

Nærmere om skipsarbeidslovens regulering av arbeidsgivers lønnsplikt etter gjeldende rett
Skipsarbeidsloven § 2-2 annet ledd og § 4-1 første ledd danner sammen med arbeidsavtalen grunnlaget for arbeidsgivers lønnsplikt. Videre følger nærmere regler om lønnsutbetaling av skipsarbeidsloven § 4-2.

Skipsarbeidsloven § 4-1 første ledd bestemmer at lønn løper fra og med den dagen som er fastsatt i arbeidsavtalen, men senest fra den dagen arbeidstaker tiltrer tjenesten. Det følger av forarbeidene⁴ at det var ansett unødvendig å videreføre bestemmelsen i sjømannsloven § 21 annet ledd, som regulerte hvor lenge hyren løper. I sjømannsloven § 21 annet ledd var det klargjort at «hyren løper til og med den dag ansettelsesforholdet opphører, med mindre annet er fastsatt i tariffavtale». Selv om sjømannsloven § 21 annet ledd ikke er videreført i skipsarbeidsloven § 3-1, må innholdet etter departementets mening i utgangspunktet regnes som gjeldende rett. I tillegg står det på samme side i forarbeidene at lønn er vederlag for arbeidstakers personlige arbeidsytelse og at lønnsplikten kan falle bort midlertidig ved fravær fra arbeidet. Forarbeidene nevner i tillegg at det i alminnelighet må anses forutsatt i arbeidsavtalen at lønnen kan avkortes ved ulegitimert fravær.

Det følger av skipsarbeidsloven § 4-2 første ledd at utbetaling av lønn fortsatt skal skje minst én gang i måneden, og det følger av § 4-2 annet ledd at et eventuelt krav om fast månedlig overføring av tilgodehavende til husstandsmedlemmer eller andre fortsatt skal oppfylles av arbeidsgiveren. I § 4-2 fjerde ledd er det gitt hjemmel til å gi forskrift med nærmere krav til gjennomføring av kravene i bestemmelsen.

Departementets vurdering

Etter departementets mening vil oppsigelsesforbudet i forslaget til ny § 3-1 a annet ledd, innebære at lønnsplikten består under fangenskapet selv om arbeidstakeren ikke har mulighet til å utføre arbeid. Det vil si at arbeidstaker anses for å ha gyldig arbeidsfravær med

⁴ Prop. 115 L (2012-2013) s. 194

rett til lønn under fangenskapet. Det presiseres også i bestemmelsen at en tidsbegrenset arbeidsavtale fortsatt vil gjelde selv om den skulle utløpe under fangenskapet.

Departementets konklusjon før den foreliggende høring er gjennomført, er at det ikke er nødvendig med en særskilt lovbestemmelse for gjennomføring av konvensjonsendringen som følger av MLC standard A2.2 nr. 7, forutsatt at forslaget til ny § 3-1 a i skipsarbeidsloven vedtas. Departementet viser i denne forbindelse også til dansk rett, som anses for å være sammenlignbar hva angår arbeidsgivers lønnsplikt etter norsk rett. Se nærmere om Danmarks utredning under avsnitt 4.1 nedenfor. Se likevel også omtale av svensk rett, som ser ut til å gå i motsatt retning.

Likeledes er det etter departementets syn ikke behov for presisering av forskriftshjemmelen i skipsarbeidsloven § 4-2 fjerde ledd. Skipsarbeidsloven § 4-2 fjerde ledd vil med den foreslåtte § 3-1 a gi tilstrekkelig hjemmel til ovennevnte forskriftsendring. Dette følger av at selve plikten til lønnsbetaling under fangenskap vil kunne utledes av regelen om at arbeidsavtalen skal fortsette å gjelde under hele fangenskapet. Forskriftsbestemmelsen vil dermed ikke endre, men kun utfylle, gjeldende rett.

1.3.3 MLC retningslinje B2.5.1

Det er også vedtatt endringer til MLC retningslinje B2.5.1 om rett til hjemreise. I motsetning til MLCs artikler, regler og standarder, er ikke retningslinjene bindende. Det skal imidlertid tas behørig hensyn til MLCs retningslinjer ved gjennomføring av konvensjonens tilhørende standarder. Endringen i retningslinje B2.5.1 gjør det klart at retten til hjemreise bør bestå under fangenskapet, selv om retten til hjemreise ikke skulle være påberopt «innen rimelig tid» slik det er definert etter nasjonal lovgivning eller tariffavtaler. I skipsarbeidsloven § 4-6 er det ikke satt en slik grense for når hjemreiserett kan kreves. Etter departementets syn vil det derfor ikke være nødvendig å gjøre endringer i skipsarbeidsloven for å ta hensyn til denne retningslinjen.

2. Nærmere om lovforslaget

2.1 Forslag til ny § 3-1 a i skipsarbeidsloven

Departementet foreslår at følgende bestemmelse tas inn i skipsarbeidsloven:

§ 3-1 a Arbeidsavtalens gyldighet ved fangenskap som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran

Arbeidsavtalen skal fortsatt gjelde hvis arbeidstakeren holdes i fangenskap på eller utenfor skipet som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skipet. Dette gjelder også hvis arbeidsavtalens gyldighetsperiode er utløpt, eller hvis oppsigelse av arbeidsavtalen er meddelt i forkant av eller under fangenskapet.

Arbeidsforholdet kan ikke bringes til opphør før arbeidstakeren er blitt løslatt og har fått fri hjemreise.

2.2 Kommentarer til lovforslaget

Utkastet til ny § 3-1 a gir arbeidstakeren et sterkere oppsigelsesvern, fordi arbeidsforholdet ikke kan bringes til opphør under fangenskapet. I tillegg innebærer bestemmelsen at en tidsbegrenset arbeidsavtale fortsatt vil gjelde selv om den skulle utløpe under fangenskapet. Arbeidsavtalen skal fortsette å gjelde enten det er arbeidsgiver eller arbeidstaker som har levert eller sendt varsel om oppsigelse av arbeidsavtalen.

Med «fri hjemreise» menes fri hjemreise etter skipsarbeidsloven § 4-6, med eventuelle presiseringer som måtte følge av arbeidsavtalen eller relevant tariffavtale. Det følger av Prop. 115 L (2012-2013) at fri hjemreise innebærer at arbeidsgiver skal sørge for reise fra «fratredelseshavn» og til arbeidstakers bosted, og dekke utgiftene til reise og nødvendig underhold under reisen. Ved løslatelse fra fangenskap vil stedet for løslatelsen anses å være «fratredelseshavn».

Det følger av skipsarbeidsloven § 1-2 første ledd at loven gjelder for norske skip. MLC har et snevrere virkeområde enn skipsarbeidsloven ved at skip i fartsområde 1 og 2 ikke omfattes. Departementet foreslår likevel at virkeområdet for MLC-endringene bør tilsvare hele skipsarbeidslovens virkeområde. Hensynet bak begrensningen av særnorske krav for skip veier ikke særlig tungt når det gjelder arbeidstakers rett til opprettholdelse av arbeidsavtalen i forbindelse med fangenskap som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip.

Risikoen for piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip vil stort sett begrense seg til skip som går i risikoområder i utenriksfart. Konsekvensen for rederier og arbeidsgivere med arbeidstakere på norske skip forventes å være liten sett hen til den lave risikoen for angrep i fartsområde 1 og 2. Hvis risikobildet skulle endre seg slik at det blir økt fare for piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip fartsområde 1 og 2, vil det dessuten være ønskelig å gi alle arbeidstakere på norske skip et motsvarende arbeidsrettslig vern uavhengig av fartsområde. Videre antas det å gi en god signaleffekt å inkludere alle arbeidstakere som har sitt arbeid på norske skip, selv om det etter dagens risikobilde ikke vil være behov for at skip i fartsområde 1 og 2 omfattes av skipsarbeidsloven ny § 3-1 a.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser

3.1 Privat virksomhet

Det er svært få ansatte på norske skip som har blitt tatt til fange i forbindelse med piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip. Hvis denne trenden fortsetter, vil den økonomiske belastningen for rederier og andre arbeidsgivere fortsatt være liten.

3.2 Arbeidstakere på norske skip

Det anses viktig for sjøfolk i risikogruppen for angrep å ha en klar regulering av sine rettigheter og mulighet til å håndheve disse rettighetene. Uttalelser fra den internasjonale sjømannsgruppen under det tredje møtet i Special Tripartite Committee for MLC, tilsier at sjømannsorganisasjonene ønsker endringer i nasjonalt regelverk. For dem er det også viktig

at sjøfolkenes rettigheter blir fastsatt i detalj for å unngå at problemer oppstår i praksis. Se [rapporten](#) fra møtet.

3.3 Arbeidsgivere med ansatte på norske skip

Et rederi som ansetter arbeidstakere for arbeid på norsk skip, vil også være arbeidsgiver i skipsarbeidslovens forstand, jf. skipsarbeidsloven § 2-1. Andre arbeidsgivere enn rederier kan være bemanningsselskaper som ansetter og leier ut sjøfolk til norskflaggede skip. I den grad arbeidsgivere ikke har betalt lønn til ansatte under fangenskap tidligere, kan klargjøringen av denne plikten eventuelt innebære en økonomisk konsekvens for dem. Det vises i den forbindelse til punkt 3.4 nedenfor.

3.4 Rederier med norske skip

Hvis arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, har rederiet plikt til å påse at bestemmelser gitt i eller i medhold av skipsarbeidsloven eller i arbeidsavtalen blir overholdt overfor arbeidstaker som har sitt arbeid på skipet, jf. skipsarbeidsloven § 2-4 første ledd. I tillegg har rederiet et økonomisk solidaransvar etter lovens § 2-4 fjerde ledd. Hvis rederiet har dekket arbeidstakers krav på lønn mv., trer rederiet inn i arbeidstakers rettigheter i tilknytning til slike krav, jf. skipsarbeidsloven § 4-8.

Konvensjonsendringene er ikke en del av MLC-sertifiseringen av skip. Dette innebærer at vedleggene, som er en integrert del av MLC-sertifikatet, ikke skal endres i forbindelse med at de nye kravene trer i kraft. Dette ble avklart under forhandlingene av konvensjonsendringene i [det tredje møtet](#) i Special Tripartite Committee for MLC. Således vil unødige administrative byrder unngås både for rederier med MLC-sertifiserte skip og det offentlige.

3.5 Offentlig virksomhet

Det antas at næringen kun vil ha et begrenset veiledningsbehov med hensyn til lovendringene.

4. Dansk og svensk rett

4.1 Danmark

Danmark gjorde endringer i sitt regelverk før MLC-endringene av 2018 ble vedtatt. På Sjøfartsdirektoratets forespørsel, har Danmark ved Sjøfartsstyrelsen uttalt at de danske lovendringene av 2013 anses å oppfylle kravene i MLC-endringene av 2018. Formålet med de danske lovendringene av 2013 var å gi bedre sikkerhet for sjøfolk og deres nærmeste pårørende i forbindelse med overfall, herunder hvor sjøfolk blir tatt som gissel. Relevant lovtekst og kommentarer fra [lovforarbeidene](#) er gjengitt nedenfor.

[Sømandsloven § 10 a stk. 2 og 3](#): «Stk. 2 Hvis en søfarende tages som gidsel i forbindelse med sørøveri, kan Sjøfartsstyrelsen, så længe den søfarende holdes som gidsel, yde tilskud til rimeligt underhold af den søfarendes ægtefælle og børn under 18 år, over for hvem den søfarende har forsørgerpligt, såfremt disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse.

Stk. 3 Der afsættes en særlig pulje til de i stk. 1 og 2 nævnte tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove.»

Sømandsloven § 19 a: «Søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri, kan ikke opsiges. Ansættelsesforholdet ophører ikke, selv om skibet går tabt i forbindelse med sørøveri eller rederen ikke længere kan disponere over det.

Stk. 2 Gidslerne har ved frigivelsen ret til fri rejse med underhold til egen bopæl for rederens regning.»

Kommentarer fra de danske lovforarbeidene:

Med betegnelsen «sørøveri» (piratvirksomhet) i lovteksten, menes handlinger mot et skip og dets besetning som foretas på det åpne hav, jf. FNs havrettskonvensjon av 1982 artikkel 101, og tilsvarende væpnede ran av særlig farlig karakter på skip som befinner seg i et annet lands sjøterritorium eller havn.

Til Sømandsloven § 10 a

Etter § 10 a er det en mulighet for at det offentlige kan yte tilskudd til rimelig underhold av de pårørende som sjøfolk i fangenskap har forsørgelsesplikt overfor, såfremt de pårørendes underhold ikke er sikret f.eks. via overførsel av lønn, eller såfremt de pårørende ikke selv har et økonomisk grunnlag for å sikre familien mens familiens forsørger sitter som gissel.

Bestemmelsen vurderes umiddelbart å være mest relevant for personer fra andre land enn Danmark, som ikke er sikret adgang til sosiale ytelser når familien er uten midler.⁵

Til Sømandsloven § 19 a:

Som en konsekvens av forbudet mot oppsigelse, skal lønnen fortsette å løpe under fangenskapet. En sjømann i en gisselsituasjon kan ikke anses for uberettiget å ha unndratt seg sin tjeneste.⁶ Bestemmelsen innebærer ikke et krav om at det skal være tegnet såkalt «kidnap and ransom»-forsikring. Det påpekes også at et slikt krav vil kunne føre til vanskeligheter med å oppnå forsikring.⁷

Bestemmelsen innebærer at rederiet avskjæres fra å si opp sjøfolk som holdes som gisler i forbindelse med piratvirksomhet eller væpnet overfall på skipet. Bestemmelsen tar ikke sikte på å utvide det offentliges tilsynsforpliktelser, og eventuelle uoverensstemmelser vil måtte løses av partene i «det faglige system» eller av domstolene.⁸

4.2 Sverige

Sverige har vedtatt endringer i nasjonal lovgivning for gjennomføring av MLC-endringene av 2018. Relevant lovtekst med tilhørende kommentarer fra [lovforarbeidene](#) er gjengitt nedenfor.

⁵ Folketingstidende A, 2012-13, Lovforslag L 154 s. Bilag 2 og 3 til lovforslagets bemærkninger s. 33

⁶ Folketingstidende A, 2012-13, Lovforslag L 154 s. Bilag 2 og 3 til lovforslagets bemærkninger s. 119

⁷ Folketingstidende A, 2012-13, Lovforslag L 154 s. Bilag 2 og 3 til lovforslagets bemærkninger s. 120

⁸ Folketingstidende A, 2012-13, Lovforslag L 154 s. Bilag 2 og 3 til lovforslagets bemærkninger s. 33

[Sjömanslag \(1973:282\)](#) 13 a §: «Om en sjöman som är anställd på ett fartyg som omfattas av 2006 års sjöarbetskonvention hålls fången till följd av vad som enligt konventionen utgör sjöröveri eller väpnat rån mot fartyget gäller under fångenskapen att

- anställningsavtalet ska fortsätta att gälla även om den dag då avtalet annars skulle ha upphört passerats,
- avtalet inte får sägas upp eller anställningen frånträdas eller avbrytas, och
- sjömannen har rätt att behålla sin lön och andra anställningsförmåner.»

Kommentarer fra de svenske lovforarbeidene:

Lovbestemmelsen gjelder uavhengig av om sjømannen holdes fanget på skipet eller et annet sted.⁹ Første og annet ledd gjennomfører MLC standard A2.1 nr. 7.¹⁰ Tredje ledd gjennomfører MLC standard A2.2 nr. 7.¹¹

Første ledd innebærer at en tidsbegrenset arbeidsavtale for en sjømann som holdes fanget fortsetter å gjelde selv om ansettelsestiden utløper.¹²

Av annet ledd fremgår det at under fangenskapet kan ikke arbeidsavtalen sies opp eller ansettelsen trekkes tilbake eller avbrytes. Det innebærer at de muligheter til å avslutte en ansettelse som er angitt i Lag (1982:80) om anstillingsskydd 4 § ikke får anvendelse under fangenskapet. Bestemmelsen beskytter arbeidsavtalen i seg selv, dvs. at verken arbeidsgiveren eller arbeidstakeren kan avslutte avtalen så lenge fangenskapet består.

Av tredje ledd fremgår det at under fangenskapet har sjømannen rett til å beholde sin lønn og andre ansettelsesrettigheter. Retten til lønn er absolutt i et slikt tilfelle, selv om sjømannen er forhindret fra å utføre arbeid eller stå til arbeidsgiverens disposisjon på grunn av fangenskapet.

Lovbestemmelsen innebærer at en sjømanns ansettelsesavtale kan komme til å forlenges hvis sjømannen holdes fanget som en følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skipet, og at et rederi kan måtte utbetale lønn til en sjømann i en lengre periode enn det som opprinnelig var tiltenkt etter arbeidsavtalen.¹³

Ordlyden i standard A2.1 nr. 7 peker på at arbeidsavtalen ikke skal kunne avbrytes under sjømannens fangenskap, uansett hvilke muligheter som finnes i nasjonal rett når det gjelder opphør av arbeidsavtalen. Videre forutsettes det at når en arbeidsavtale løper, skal lønn utbetales i henhold til avtalen. Hvis ikke vil det foreligge et avtalebrudd. Noen absolutt rett til lønn og andre rettigheter foreligger dog ikke etter svensk rett, selv om det finnes en gyldig arbeidsavtale. Normalt kreves det at arbeidstakeren utfører arbeid eller står til arbeidsgiverens disposisjon for å få utbetalt lønn. Sjøfolk skal ikke behøve å risikere å bli uten lønn eller ansettelsesrettigheter under fangenskap, selv om de ikke kan utføre arbeid for

⁹ Prop. 2019/20:85 s. 11

¹⁰ Prop. 2019/20:85 s. 12

¹¹ Prop. 2019/20:85 s. 12

¹² Prop. 2019/20:85 s. 12

¹³ Prop. 2019/20:85 s. 10

arbeidsgiveren. Retten til lønn og ansettelsesrettigheter er derfor også angitt i lovteksten. Definisjonen av piratvirksomhet og væpnet ran mot fartøy er ikke tatt med i loven. Bestemmelsene skal tolkes i samsvar med MLC og dens formål.¹⁴

Sverige har erfart at det har forekommet at rederier har nektet å utbetale lønn til sjøfolk i fangenskap som følge av piratvirksomhet eller væpnet ran mot skipet. Disse rederiene har begrunnet nektelsen av utbetaling med at sjøfolkene ikke har rett til lønn fordi de ikke utfører arbeid under fangenskapet, og at rederiene ikke er ansvarlige for piratvirksomhet eller ran.¹⁵

Virkeområdet for bestemmelsen er begrenset til MLCs virkeområde. Da lovforslaget ble skrevet i 2019, var det 75 svenske fartøy med MLC-sertifikat. En svært liten del av disse skipene trafikkerer normalt de deler av verden der det historisk sett har forekommet piratvirksomhet eller væpnet ran mot skip. Innvirkning på rederier med svenske skip anses derfor å være svært liten. En følge av at ansettelsesavtalen består, er også at personen kan anses å fortsatt være omfattet av svensk arbeidsbasert sosialforsikring.¹⁶

Med hilsen

Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør

Beate Fiskerstrand
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

¹⁴ Prop. 2019/20:85 s. 9

¹⁵ Prop. 2019/20:85 s. 6-7

¹⁶ Prop. 2019/20:85 s. 10