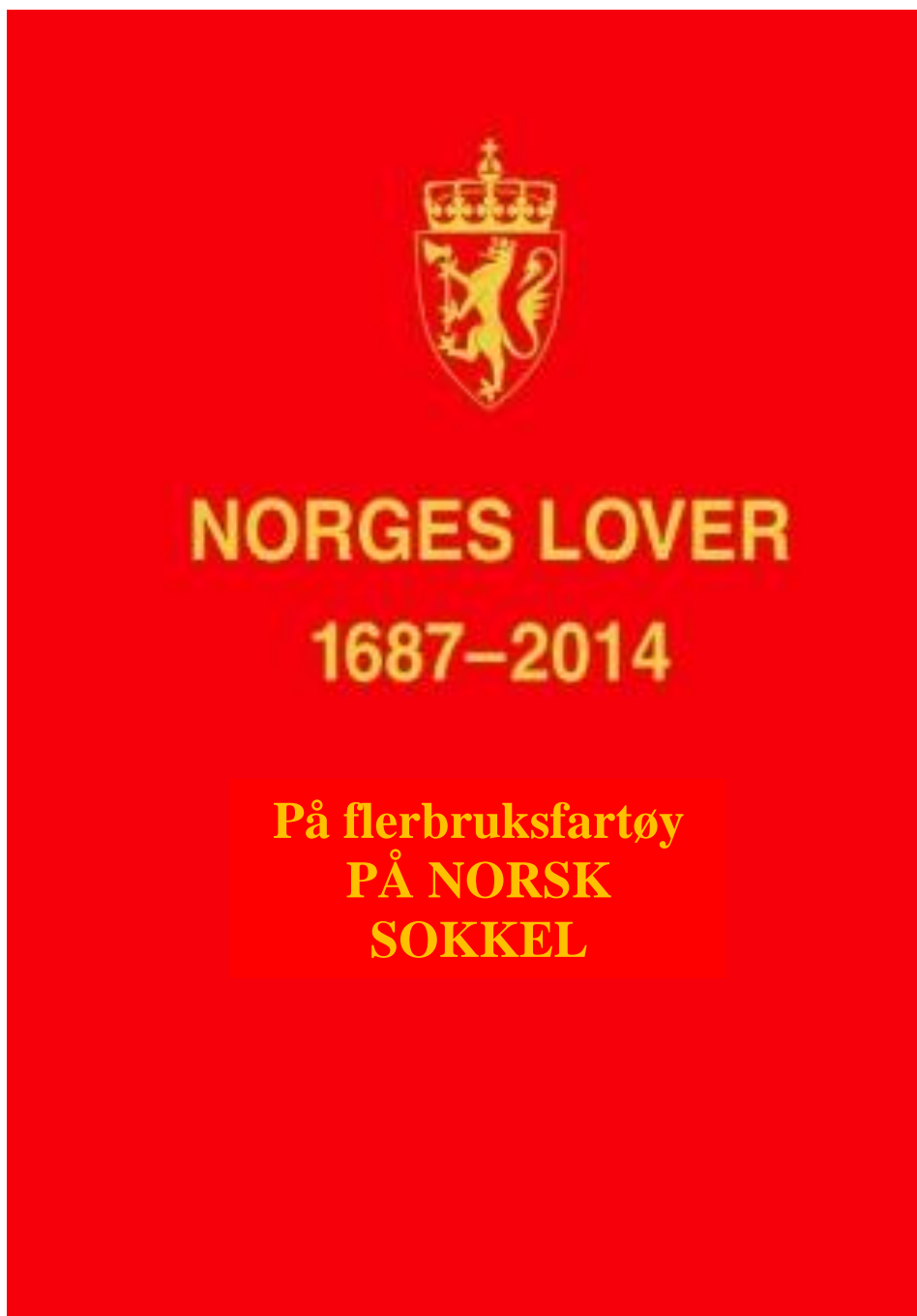


# Rapport til Petroleumstilsynet



  
SJØMANNSORGANISASJONENE I NORGE

Februar 2016

## Innhold

1. Sammendrag og innledning .....	4
1.1 Bakgrunn .....	5
1.2 Overordnede betraktninger .....	5
1.3 Definisjoner og typer flerbruksfartøy .....	5
2. Flerbruksfartøy – manglende bruk av norsk flagg og norsk lov .....	7
3. Sikkerhetsregler .....	9
3.1 Internasjonale regler .....	9
3.2 EUs sikkerhetsregler .....	10
3.2.1 Innledning .....	10
3.2.2 EUs arbeidsmiljøregler .....	10
3.2.3 Undersøkelse av sjøulykker .....	10
3.2.4 Security .....	10
3.2.5 Kontroll av flaggstater .....	11
3.2.6 Oppsummering .....	12
3.3 Regler for norske skip og innretninger .....	12
3.3.1 Generelt om skipssikkerhetsloven .....	12
3.3.2 Arbeidsmiljøregler .....	12
3.3.3 Skipssikkerhetslovens anvendelse på flyttbare innretninger .....	14
3.4 Tilsyn og sanksjoner mv. ....	15
3.4.1 Tilsyn .....	15
3.4.2 Sanksjoner .....	16
3.4.3 Undersøkelse av sjøulykker .....	16
4. Regelverk arbeids- og levevilkår .....	17
4.1 Internasjonale regler .....	17
4.2 EUs arbeidsrettslige regler .....	18
4.3 Regler for norske skip .....	19
4.3.1 Generelt om loven – sammenligning med arbeidsmiljøloven .....	19
4.3.2 Skipsarbeidslovens virkeområde .....	20
4.3.3 Sammenligning av skipsarbeidslovens regler og internasjonale minstestandarder .....	22
4.4. Tilsyn .....	25
5. Hvilket lands regler regulerer en individuell arbeidskontrakt på norsk sokkel? Lovvalg og verneting .....	27
5.1 Generelt .....	27
5.2 Verneting .....	27
5.3 Lovvalg .....	27
6. Anvendelse av Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven for flerbruksfartøy .....	30

6.1 Virkeområde.....	30
6.2 Petroleumstilsynets fortolkninger av regelverket for flerbruksfartøy.....	32
6.3 Krav til norsk språk i petroleumsaktivitet.....	36
6.4 Oppsummering.....	37
7. Handlingsrom for å gjøre gjeldende norske regler for fremmede skip.....	38
7.1 Generelt.....	38
7.2 Sokkelstatens kompetanse.....	38
7.3 Flaggstatens kompetanse.....	39
7.4 Kyststatens kompetanse .....	39
7.5 Handlingsrom og hjemmel finnes allerede .....	41
7.6 Andre sokkelstater stiller nasjonale krav .....	42
7.7 EØS-avtalen innebærer ingen begrensninger på handlingsrommet.....	43
7.8 Oppsummering.....	44
8. Lønnsvilkår .....	45
9. Hva kan og må gjøres for å forbedre situasjonen.....	46
Vedlegg 1: 55 skjevheter på norsk sokkel .....	48
Vedlegg 2: Arbeidsmiljødirektiver som gjelder for skip flagget i en EU stat: .....	50

## 1. Sammendrag og innledning

Stadig flere skip på norsk sokkel er registrert i andre land enn Norge. Såkalte flerbruksfartøy i særdeleshett, er ofte ikke norskregistrerte og bruker gjerne bekvemmelighetsflagg. I denne rapporten har vi sett på tilsynet av flerbruksfartøy og gjennomgått hvilke krav som gjelder mht. sikkerhet, arbeidsmiljø, arbeidstakeres rettigheter og lønn.

Rapporten dokumenterer betydelige forskjeller på alle disse områdene. Vi har påvist at en rekke krav til arbeidsmiljø som gjelder for norske og EU flaggede fartøy ikke gjelder for rederier som registrerer skipet i et bekvemmelighetsflagg utenfor EU. Videre er det enorme forskjeller på arbeidstakernes rettigheter på disse fartøyene. Verneregler vi har bygd opp gjennom 100 år som rett til fast ansettelse, oppsigelsesvern, medbestemmelsesrett, permisjonsregler, robuste sykelønn, diskrimineringsvern mv. blir tilsidesatt når rederen velger bekvemmelighetsflagg. For EU flaggede fartøy er de arbeidsrettslige rettighetene noe bedre, men det er fortsatt stor forskjell til det som gjelder for fartøy registrert i Norge. Se vedlagt tabell som viser 55 skjevheter på norsk sokkel.

For utenlandske flerbruksfartøy er verken regelverket eller tilsynet underlagt Petroleumstilsynet eller Sjøfartsdirektoratet, men derimot overlatt til flaggstaten. Som påvist i rapporten innebærer dette en lavere standard hva angår sikkerhet, arbeidsmiljø og arbeids- og levevilkår for de som jobber på slike fartøy. I tillegg innebærer det i realiteten at sikkerheten på mange flerbruksfartøy på norsk sokkel er overlatt til administrasjoner på øyer i Stillehavet eller Karribien. Når vi nå ser at norske arbeidstakere erstattes med utenlandske arbeidstakere på norsk sokkel, bl.a. på flerbruksfartøy, så stiller vi spørsmål ved om kravet til bruk av norsk språk i petroleumsvirksomhet fortsatt etterlevs på norsk sokkel og om Petroleumstilsynet fører effektiv kontroll med dette?

Høsten 2015 ble det avsagt en dom fra Hålogaland lagmannsrett som innebærer følgende. Når en norsk arbeidstaker bosatt i Norge, inngår en kontrakt med en norsk arbeidsgiver, men skipet er registrert på en karibisk øy, så gjelder *ikke* norsk lov. Denne urimeligheten og tilsidesettelsen av norsk lov i Norge har fått oppstå i fravær av regulering fra lovgivers side.

Samtidig er det betydelige forskjeller på lønnsnivå. Arbeidstakere som ikke jobber på norskregistrerte skip har bare nær halvparten av det norske lønnsnivået. Dette skaper naturlig nok et press på norske arbeidsplasser. Og det vanskeligjør å kunne bo i Norge og jobbe i norske farvann.

Samlet sett skaper dette sosial dumping på norsk sokkel, hvor det blir et ulikt sikkerhetsnivå og ulik behandling av arbeidstakere avhengig av hvilket flagg fartøyet fører. I tillegg innebærer denne situasjonen en ulik konkurranse på norsk sokkel, der rederier som velger norsk flagg og norske arbeidstakere står igjen som tapere i konkurransen.

Er det slik vi vil forvalte oljeformuen, som tilhører det norske folk? Det har alltid vært en klar forutsetning for oljeaktivitet i Norge at det skal skape ringvirkninger i form av norske arbeidsplasser. Likeså forventes det at virksomheten på norsk sokkel er underlagt norsk lov og kontroll. Dette prinsippet nedfelte Stortinget allerede i 1971 i de 10 oljebud, hvor første bud er «at nasjonal styring og kontroll må sikres for all virksomhet på den norske kontinentalsokkel». Det er allerede hjemmel for å gi norsk lov anvendelse på flerbruksfartøy på norsk sokkel. Det finnes et handlingsrom for å kunne anvende norsk lov i norske farvann. Det er dokumentert gjennom utredninger (bl.a. fra Prof.Ringbom). Dette handlingsrommet må norske myndigheter benytte.

I de fleste bekvemmelighetsflagg er trepartssamarbeid et ukjent fenomen. I mange av disse statene er det å være medlem i en fagforening i beste fall oppfattet som negativt. Med dette bakteppet er det ingen overraskelse at sokkelstater som Australia, USA og Canada fastsetter nasjonal lovgivning og klare vilkår for å operere på sokkelen. Dette må også gjøres i Norge.

## 1.1 Bakgrunn

Vi viser til arbeidsministerens brev til Petroleumstilsynet av oktober 2015 angående flerbruksfartøy, hvor statsråden ber om en «faktisk og rettslig beskrivelse av situasjonen, herunder Norges folkerettslige forpliktelser». Sjømannsorganisasjonene i Norge (Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund) vil gjennom denne rapporten gi våre betraktninger til situasjonen.

## 1.2 Overordnede betraktninger

*«Det skjer altså en utvikling hvor flere skip med fremmed flagg har kontrakter på norsk sokkel. De benytter sjøfolk med et lønnsnivå, sosiale ytelser og arbeidsrettigheter som ligger markant under det som følger av norsk lov og norske tariffavtaler. Det foregår med andre ord sosial dumping på norsk sokkel.»*

Sjømannsorganisasjonene i Norge har over tid sett en utvikling hvor flere operasjoner flyttes fra rigger til flerbruksfartøy. Samtidig seiler stadig færre skip med norsk flagg på norsk sokkel og i norske farvann for øvrig. De fleste flerbruksfartøy på norsk sokkel fører fremmed flagg. Det skjer altså en utvikling hvor flere skip med fremmed flagg har kontrakter på norsk sokkel. De benytter sjøfolk med et lønnsnivå, sosiale ytelser og arbeidsrettigheter som ligger markant under det som følger av norsk lov og norske tariffavtaler. Det foregår med andre ord social dumping på norsk sokkel. Aktører som benytter seg av norsk arbeidskraft og registrerer skipene i Norge, får en konkurranseulemppe. Det er også et ulikt nivå på sikkerhet. Det gjelder strengere krav til et norskregistrert flerbruksfartøy enn et fartøy registrert utenfor EU. Denne konkurranseulempen får utvikle seg av mange grunner. Noe av grunnen er nok at situasjonen fremstår som uoversiktlig med hensyn til hvilke rettigheter arbeidstakerne har, hvilke regler som gjelder og hvem som har ansvar for å føre tilsyn med reglene. Dette er kombinert med fravær av innsyn i rettigheter og tilsyn som fremmedflaggede flerbruksfartøy er underlagt. Den viktigste grunnen er likevel at norske myndigheter ikke har tatt tilstrekkelige grep for å sørge for likebehandling på norsk sokkel. Vi er derfor tilfreds med at arbeidsministeren også ser dette som problematisk og at Petroleumstilsynet nå gjør en skikkelig utredning av disse spørsmålene.

Utredningen bør ha som målsetting å basere seg på den politikken som har vært førende på norsk sokkel i over 40 år. Denne politikken er tuftet på prinsippene i de såkalte 10 «oljebud», dvs. prinsippklæringen for norsk oljepolitikk som daværende industrikomité la fram som Stortingsmelding av 14. juni 1971. Vi finner i denne sammenhengen særlig grunn til å minne om punkt 1 i erklæringen:

*«At nasjonal styring og kontroll må sikres for all virksomhet på den norske kontinentalsokkel.»*

## 1.3 Definisjoner og typer flerbruksfartøy

Det foreligger ingen norsk definisjon av begrepet «flerbruksfartøy». Det ligger i sakens natur at de innretninger det er tale om er fartøy som anvendes til ulike formål. Dels jobber de med petroleumsvirksomhet og dels andre formål (sjøfart). I Skipssikkerhetslovutvalgets utredning (jf. NOU 2005.14) punkt 7.1.3.2 ble begrepet skip beskrevet som følger:

*«Begrepet «skip» må i det store og hele oppfattes som en henvisning til det tradisjonelle skipsbegrepet, slik det kjennes fra sjøretten ellers. Det skal være snakk om en flytende innretning med flyteevne. Innretningen må være beregnet på og være i stand til å bevege seg på eller gjennom vannet. En undervannsbåt og en hydrofoil er derfor skip; det samme gjelder for spesialskip.»*

Vi finner det klart at et flerbruksfartøy ut fra denne beskrivelsen må anses som et «skip» i skipssikkerhetslovens forstand. Når skipsarbeidsloven ble utarbeidet ble det lagt til grunn det samme skipsbegrepet som i skipssikkerhetsloven, slik at et norskregistrert flerbruksfartøy også vil omfattes av skipsarbeidsloven.

*Multifunksjonsforsyningsfartøy* (Multi Purpose Supply Vessel eller Multi Purpose Offshore Vessel) er større og bedre utstyrte forsyningsfartøyer. Disse benyttes blant annet til installasjon av havbunnsutstyr.

*Flerfunksjonsskipene* (Multi Role Vessels) kan benyttes til forsyningstjenester, beredskapstjenester, ROV operasjoner og seismikk.

*Multifunksjonsboreskip* (Multi-Purpose Drilling Vessel) Er et allsidig borefartøy. Skipet kan segmentet bore, komplettere brønner og utføre komplette subsea decommissioning (P & A). Fartøyet er også designet for å utføre pre-boring av topphullseksjonene på dypt vann og brønnintervensjonsoperasjoner.

*Boreskip*, (Drill ship) er spesialbygd for å bore etter petroleum til havs. Boringen foregår gjennom en åpning (eng. moon pool) midt i skipet. Skipet er utstyrt med flere ankere og/eller system for dynamisk posisjonering, slik at det kan holde seg rett over brønnen tross strømmer, vind og annen ytre påvirkning. Boreskip har ofte større lasteevne enn tradisjonelle, halvt nedsenkbare borerigger, og brukes også til fleksibel produksjon av mindre petroleumfelt.

Det er således nødvendig å definere hva som er såkalt flerbruksskip, her vil bl.a. bemanningssertifikatet kunne være til hjelp da fartøytypen står der.

Felles for alle er at de har eget fremdriftsmaskineri som gjør at de kan forflytte seg raskt, 12 til 16 knop. De har også innredningsfasiliteter til annet personell enn den sikkerhetsbemanning som skal til for å flytte skipet fra A til B. De har også offshore kraner hvor en trenger egne bransjepålagte kurs for å føre disse . Helikopterdekk er vanlig. Skipene er bygget etter IMOs regelverk og kan opererer over hele verden.

IMOs Code Of Safety For Special Purpose Ships har disse definisjonene, jf. punkt 1.3.12:

- “Special purpose ship” means a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel.
- “Mobile offshore drilling unit (MODU) means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt. (SOLAS IX/1, MODU Code 2009 para 1.3.40)“

Denne type skip som kan operere på havbunn, bore, lagre og frakte kan benyttes til korte oppdrag (dager- uker – mnd.) på norsk sokkel.

## 2. Flerbruksfartøy – manglende bruk av norsk flagg og norsk lov

*«Fartsområdeutvalget var opptatt av å styrke konkurranseevnen, sikre norsk sysselsetting og et sterkt norsk flagg på norsk sokkel, og dermed sørge for et sterkt innslag av norsk lov.»*

De senere år har en stadig større del av aktivitetene på norsk sokkel blitt flyttet fra innretninger til skip som flerbruksfartøy/konstruksjonsfartøy. Det har samtidig vært en nedgang i antall skip registrert i NOR innenfor alle typer offshorefartøy. Konsekvensen er at norsk lov i stadig mindre grad har regulert fartøyene. Flerbruksfartøy har en mindre andel norsk flagg enn andre fartøystyper på sokkelen.

Frem til nå har det vært et generelt forbud mot at skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) kunne operere på norsk sokkel og i norske farvann. Dette for å unngå konkurranse med skip registrert i det ordinære registeret (NOR).

Fartsområdeutvalget la i september 2014 frem en innstilling til næringsministeren hvor det ble foreslått en lemping på forbudet mot å tillate skip registrert i NIS å operere på norsk sokkel for såkalte konstruksjonsfartøy. Et samlet utvalg uttalte følgende om bakgrunnen, forståelsen og begrunnelsen for forslaget (s.44):

*«Utvalget er enig om følgende målsettinger for maritim aktivitet på norsk sokkel:*

- Styrke konkurranseevnen til norske rederier*
- Sikre norsk maritim kompetanse og sysselsetting*
- Bidra til ringvirkninger for øvrig nærings- og arbeidsliv*
- Opprettholde et sterkt norsk flagg på norsk sokkel*

*Med dette som utgangspunkt har utvalget sett på mulige løsninger for en begrenset åpning i fartsområdebegrensningene for segmentet konstruksjonsfartøy. Utvalget har merket seg at konstruksjons- og flerbruksfartøy i langt større grad enn den øvrige norskkontrollerte offshoreflåten, er registrert under fremmed flagg. Denne delen av flåten øker i antall, har en stor tonnasje og sysselsetter et stort antall arbeidstakere. Videre er det utvalgets inntrykk at rederier ved nybygg i stadig mindre grad velger å registrere slike fartøy i norsk register.*

*Med utgangspunkt i den aktuelle situasjonen innen segmentet konstruksjonsfartøy, har det gjennom særskilte drøftelser, vært fokusert på løsninger som sikrer grunnlaget for den norske erfaringsbaserte kompetansen innen dette segmentet gjennom et arbeidsmarked for norske sjøfolk, best mulig konkurransekraft for den norskkontrollerte konstruksjonsflåten, og flest mulig skip under norsk flagg.*

*Mange av disse fartøyene forflytter seg på ulike lands sokler. Utvalget mener at en begrenset åpning i fartsområdet offshore for registrering i NIS for denne fartøygruppen, kan medføre en ikke ubetydelig innflagging til NIS fra utenlandske flagg, med dertil økt norsk sysselsetting.*

*Unntaket er foreslått for konstruksjonsfartøyer. Fra utvalgets side sikter man i denne sammenhengen til et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger. I tillegg er det en forutsetning at fartøyet rent*

*faktisk utfører slike operasjoner. Dette for å gjøre det klart at det ikke er adgang til NIS-registrering for fartøy som driver annen virksomhet på norsk sokkel. Definisjonen av konstruksjonsfartøy utelukker ikke at fartøyet er konstruert til flere formål (såkalt flerbruksfartøy, multi-purpose ship), herunder frakt av last, men fartøyet kan da ikke registreres i NIS og benyttes på norsk sokkel med mindre lasten inngår som en del av konstruksjonsoppdraget.»*

Utvalget foreslo deretter følgende definisjon av begrepet (s.45):

*«Med konstruksjonsfartøy menes et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger.»*

Fartsområdeutvalget var opptatt av å styrke konkurranseevnen, sikre norsk sysselsetting og et sterkt norsk flagg på norsk sokkel, og derved sørge for et sterkt innslag av norsk lov. Regjeringen har varslet at endringene mht. fartsområder vil inntre med virkning fra 1. mars 2016. Flere rederier har varslet innflagging av konstruksjonsfartøy til NIS når det skjer. På bakgrunn av den endrede markedssituasjonen siden rapporten ble ferdig i september 2014, er det grunn til å anta at det blir færre skip enn hva man den gang trodde (utvalget kom for øvrig ikke med et konkret estimat).



### 3. Sikkerhetsregler

Vi vil i det følgende se nærmere på hvilke krav til sikkerhet og miljø som stilles til skip. Vi vil også for helhetens skyld kort omtale krav til innretninger. Det er oppstilt en rekke internasjonale krav til skip. I tillegg har den Europeiske Union (EU) fastsatt en rekke krav til arbeidsmiljø på skip. Disse kravene er primært gjennomført i norsk rett gjennom skipssikkerhetsloven.

#### 3.1 Internasjonale regler

Den Internasjonale skipsfartsorganisasjonen (IMO) har fastsatt et omfattende regelverk for skip gjennom en rekke konvensjoner, koder, rekommandasjoner mv. De aller fleste av IMOs konvensjoner har høy grad av ratifikasjoner (over 90% av verdens tonnasje) slik at man kan konkludere med at det foreligger en ensartet internasjonal sikkerhetsnorm. Det mest sentrale av IMOs sikkerhets- og miljøregelverk er:

SOLAS – The Safety of Life at Sea Convention – Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974. ISM-koden og ISPS-koden er forankret i SOLAS.

MARPOL 73/78 – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78.

STCW – The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978. Ble vesentlig endret i 2010 (Manila-amendments).

The Load Lines Convention – Den internasjonale lastelinjekonvensjonen, 1966

COLREG – The Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea - konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972.

IMO har videre vedtatt Code Of Safety For Special Purpose Ships, som i utgangspunktet kun er retningslinjer. Denne omhandler bygging av denne type skip. En særlig problemstilling som nå drøftes i IMO er hvordan man skal forholde seg til industripersonell (Industrial Personnel) om bord på slike fartøy. Etter IMOs regelverk er utgangspunktet at et skip som har mer enn 12 passasjerer er å anse som et passasjerskip.

IMO har også vedtatt regler om undersøkelse av sjøulykker. Reglene er basert på at flaggstaten foretar undersøkelser, men kyststaten har også en viss adgang til det.

IMO-konvensjonene angir såkalte minstestandarder. Det er imidlertid ikke noe som hindrer flaggstatene i å gi strengere bestemmelser. I Norge har man skipsfartspolitisk vært tilbakeholdne med å gi nasjonale særkrav, noe som senest kom til uttrykk i NIS-rapporten som ble utarbeidet til næringsministeren i januar 2015. Bakgrunnen for denne politikken er at rederier lett kan omgå norske særkrav ved å registrere skipene under fremmed flagg, og dermed oppnå ikke målsettingen om en høyere sikkerhetsstandard.

ILO har også fastsatt visse regler om sikkerhet, nærmere bestemt arbeidsmiljø. Kravene er inntatt i Maritime Labour Convention (MLC), 2006. Konvensjonen nedfeller bl.a. krav til arbeids- og hviletid, krav til innredningen om bord (oppholdsrom, lugarer etc.) og beskyttelse av

arbeidsmiljøet (jf. MLC regel 4.3). Sistnevnte regler er imidlertid kun av overordnet karakter hvor det fremgår at det skal tas «forholdsregler» for å beskytte seg mot risikoer, samt rapportere og undersøke arbeidsulykker. Mer detaljerte regler følger av retningslinjer.

## 3.2 EUs sikkerhetsregler

*«EU har langt på vei vært en pådriver for å styrke arbeidsmiljøet, sikkerhet, security og forebygge sjøulykker innenfor EØS. Problemet er at EUs regler kun gjelder for fartøy flagget i EØS. Det betyr at skip som fører bekvemmelighetsflagg ikke er forpliktet til å følge dem. Dermed oppstår to uheldige konsekvenser: Et vesentlig ulikt sikkerhetsnivå, og en ulik konkurranse til skade for EØS flaggede skip.»*

### 3.2.1 Innledning

IMO og ILOs regler er som nevnt bare minstestandarder. Den Europeiske Union har vedtatt en rekke sikkerhetsregler som til dels regulerer forhold som ikke er regulert internasjonalt, og til dels fastsatt regler som er strengere enn disse. Noen direktiver gjelder kun sjøfart, og stiller strengere krav enn IMOs regler, bl.a. for passasjerskip og bulkskip.

### 3.2.2 EUs arbeidsmiljøregler

I tillegg har EU vedtatt et stort antall arbeidsmiljødirektiver. Hovedregelsettet («mordirektivet») for mange av disse arbeidsmiljødirektivene er det horisontale rammedirektivet Directive 89/391 - OSH "Framework Directive". I medhold av dette har EU utviklet en rekke sikkerhetsregler som også gjelder til sjøs. Det dreier seg om et titalls direktiver. Men disse gjelder kun skip registrert i EU, herunder Norge, og ikke andre utenlandske skip. En oversikt over hvilke dette er fremgår av vedlegg til denne rapporten. Av vedlegget fremgår at det dreier seg om betydelige forskjeller på sikkerhetsstandarder om de er EU registrert eller ikke.

### 3.2.3 Undersøkelse av sjøulykker

EU var ikke tilfreds med IMOs regler om undersøkelse av sjøulykker og vedtok et mer omfattende og forpliktende direktiv 2009/18/EU. Direktivet går lengre mht. hvilke ulykker som skal undersøkes og legger opp til et tettere samarbeid mellom berørte stater (EU stater) i en sjøulykke, samt rapportering. Sjøulykker som undersøkes av EØS-stater rapporteres inn til European Maritime Safety Agency (EMSA) og offentliggjøres. På Havarikommisjonens sider er det offentliggjort rapporter fra samtlige ulykker organisasjonen har undersøkt. Dette i kontrast til IMOs regler som ikke krever offentliggjøring av rapporter. Den siste virkelig store sjøulykken vi hadde i Norge skjedde i 2009 utenfor Langesund med det Panamaregistrerte skipet «Full City». Mens Havarikommisjonen offentliggjorde sine undersøkelser, ble Panamas undersøkelse (i den grad disse ble foretatt), ikke offentliggjort. Manglene åpenhet om sikkerhetsundersøkelser er generelt en utfordring for de store bekvemmelighetsflaggene. Det oppstår på denne måte en uheldig mangel på transparens.

### 3.2.4 Security

Security er et tema som har fått stor oppmerksomhet de senere år. I kjølevannet av IMOs ISPS kode besluttet EU at IMOs regler var utilstrekkelige innenfor EØS og vedtok security regler som gjorde flere av IMOs retningslinjer bindende, samt utvidet virkeområdet. Reglene er fastsatt gjennom Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security. Det er med andre ord noe strengere security regler for skip registrert i EØS enn utenfor EØS.

### 3.2.5 Kontroll av flaggstater

*«The EU approach is that international standards must be rigorously upheld, but unfortunately quite a number of flag States are systematically ignoring or seriously failing to implement and enforce international safety standards.»*

- **Sitat, EU Kommisjonens hjemmeside (DG Move)**

Flaggstaten har ansvaret for å gjennomføre IMOs regelverk nasjonalt. Det er da også flaggstaten som fører tilsyn med at IMOs regler rent faktisk tilfredsstilles på skip i dens register.

Utfordringen består imidlertid i at det ikke foretas noen kontroll fra IMO om flaggstaten rent faktisk kontrollerer at konvensjonene er oppfylt. Riktignok har IMO startet et arbeid med dette, men dette er basert på frivillighet med en lang tidshorison. I ILO er systemet litt annerledes. Medlemsstatenes gjennomføring av ILO konvensjoner skal rapporteres til organisasjonen, som foretar en vurdering av denne og uttaler seg om den mener gjennomføringen er konvensjonsstridig. ILO har imidlertid ingen sanksjoner ved brudd på konvensjoner. Verken for IMOs eller ILOs vedkommende kan konvensjonsbrudd bringes inn for en domstol.

Situasjonen innenfor EØS er til sammenligning ganske annerledes og langt mer forpliktende. Her føres det kontroll med medlemsstatenes formelle implementering av EU reglene. Disse er underlagt kontroll fra henholdsvis EU-Kommisjonen og ESA. Dersom disse organene mener at en medlemsstat ikke har overholdt sine forpliktelser, kan det anlegges sak for EU domstolen/EFTA domstolen, som igjen kan avsi dom med pålegg om korrekt implementering. Dette har skjedd ved flere tilfeller. I tillegg fører European Maritime Safety Agency (EMSA) kontroll med medlemsstatenes reelle implementering av EU reglene, primært gjennom revisjoner av EUs flaggstater.

På EU Kommisjonens hjemmeside (DG Move) omtales flaggstatsprinsippets natur som høyst problematisk for ivaretagelse av sikkerhets- og miljøstandarder. Under overskriften «EU actions on safety and environment protection» gis denne beskrivelsen:

*“The EU approach is that international standards must be rigorously upheld, but unfortunately quite a number of flag States are systematically ignoring or seriously failing to implement and enforce international safety standards. As a result, although maritime safety is traditionally based on the role of flag states, the European Union considered it appropriate to complete the flag state approach by the port state approach where inspections by the states where ports are located are seen by many as the most effective tool to reduce substandard shipping in their waters. With the "Erika" and "Prestige" accidents off the European coasts, shortcomings of the European standards were highlighted. It was then decided to strengthen the existing legislations and complete them with new measures.”*

EU Kommisjonen sikter her til at miljøstandarder vedtatt av EU også har blitt gitt anvendelse for skip som ikke fører EU flagg, noe som er positivt. Dessverre har imidlertid denne formen for ekstra-territorial jurisdiksjon verken blitt anvendt på arbeidsmiljødirektiver eller rettigheter som skal beskytte arbeidstakerne.

### 3.2.6 Oppsummering

EU har langt på vei vært en pådriver for å styrke arbeidsmiljøet, sikkerhet, security og forebygge sjøulykker innenfor EØS. Problemet er at EUs regler kun gjelder for fartøy flagget i EØS. Det betyr at skip som fører bekvemmelighetsflagg ikke er forpliktet til å følge dem. Dermed oppstår to uheldige konsekvenser: Et vesentlig ulikt sikkerhetsnivå, og en ulik konkurranse til skade for EØS flaggede skip.

## 3.3 Regler for norske skip og innretninger

### 3.3.1 Generelt om skipssikkerhetsloven

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) gjelder for skip, herunder utenlandske med mindre noen annet er uttrykkelig fastsatt. I medhold av loven er omtrent fastsatt 100 forskrifter som gjennomfører IMO, ILO og EUs regler. I gjennomføringen har Norge stilt få nasjonale særkrav til IMOs minimumsstandarder. Knappt noen av forskriftene gjelder utenlandske skip, med unntak av havnestatskontrollforskriften. Loven gjelder altså i praksis norske skip og den gjelder «den som har sitt arbeid om bord». Dette omfatter samtlige, om man er arbeidstaker, selvstendig oppdragstaker, en del av den maritime besetningen eller har andre funksjoner om bord (f. eks. prosjektpersonell). Loven har hjemmel til å gis anvendelse for utenlandske fartøy på norsk kontinentalsokkel.

Loven oppstiller krav til sikkerhetsstyringssystem i kapittel 2.

I kapittel 3 er det fastsatt regler om teknisk og operativ sikkerhet, navigering, bemanning, kvalifikasjoner og helsekrav i.

Krav til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø fremgår av bestemmelsene i kapittel 4. Her fastsettes krav om tilrettelegging av arbeidet, sikkerhetsinnretninger, arbeids- og hviletid, innredning, sikkerhets- og miljøutvalg mv.

Kapittel 5 gjelder krav til vern om det ytre miljø og kapittel 6 sikkerhets- og terrorberedskap.

Skipssikkerhetsloven angir at rederiet (ISM-selskapet) har primæransvaret for å påse og sørge for at loven oppfylles. Visse plikter er imidlertid delegert til skipsføreren. Andre som har sitt arbeid om bord har medvirkningsplikter.

### 3.3.2 Arbeidsmiljøregler

Sjøfarsdirektoratet har implementert direktivene som nevnt i punkt 3.2.2 i Norge til sjøs, hvorav nærmere 20 direktiver er gjennomført i forskrift 1.1.2005 nr.8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Forskriften skal motvirke arbeidsulykker om bord, bl.a. den type hendelse som skjedde med det Bahamas registrerte supplyfartøyet i februar i fjor. Men forskriften gjelder bare norske skip. Det betyr at det blir ulikt sikkerhetsnivå på norsk sokkel: Noen følger internasjonale minstestandarder, mens andre følger de strengere europeiske standardene. Dette skaper ikke bare ulikt sikkerhetsnivå, men også ulik konkurranse. Forskriften er på nærmere 100 sider.

Virkeområdet for forskriften fremgår av § 1-2 og slår fast at den «gjelder for den som har sitt arbeid om bord på norsk skip...og for flyttbare innretninger så langt ikke annet følger av arbeidsmiljøloven og den til enhver tid gjeldende forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.». Den gjelder med andre ord ikke fremmedflaggede skip.

Forskriften oppstiller verneregler om bl.a.:

- Tilrettelegging og organisering av arbeidet (jf. § 2-3)
- Konsultasjon med de som har sitt arbeid om bord av alle sentrale spørsmål om helse, miljø og sikkerhet (jf. § 2-4)
- Informasjon til de som har sitt arbeid om bord om sikkerhets- og miljørisiko (§ 2-5)
- Opplæring i sikkerhets- og miljøarbeid av de som har sitt arbeid om bord (jf. § 2-6)
- Helsekontroll av alle som har sitt arbeid om bord (jf. § 2-7)
- Påbud om bruk av personlig verneutstyr (jf. § 3-3)
- Krav til CE-merking (Europeisk standard) for personlig verneutstyr (jf. § 3-4)
- Forhåndsinformasjon om risiko personlig verneutstyr skal beskytte mot (jf. § 3-5)
- Krav om at arbeidsutstyr skal være konstruert og innrettet slik at de som har sitt arbeid om bord ved bruk er vernet mot skade på liv eller helse (jf. § 4-1)
- Kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyr (jf. § 4-4)
- Informasjon om farer ved bruk av arbeidsutstyr (jf. § 4-6)
- Opplæring om bruk av arbeidsutstyr (jf. § 4-7)
- Krav til å velge verneombud (jf. § 5-1)
- Verneombudets oppgaver (jf. § 5-6)
- Verneombudets rett til midlertidig å stanse farlig arbeid (jf. § 5-7)
- Plikten til å opprette verne- og miljøutvalg (jf. § 5-8)
- Krav til å sette av nødvendig tid til verneombudet til verne- og miljøarbeid (jf. § 5-13)
- Rett for den som har sitt arbeid om bord til å planlegge og gjennomføre forebyggende sikkerhetstiltak (jf. § 6-1)
- Arbeidstakerens rett til å stanse farlig arbeid (jf. § 6-3)
- Tiltak for å unngå manuell håndtering av gjenstander (jf. § 7-3)
- Særlige beskyttelsesregler for arbeidstaker som er gravid, nylig har født og ammer (§§ 8-1 - 8-6)
- Rett til permisjon for gravide (jf. § 8-6)
- Krav til bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner (jf. § 9-1)
- Krav til instruks om gjennomføringen av rengjøring når det anvendes produkter som kan være helsefarlige (jf. § 9-1)
- Sikkerhetstiltak ved bruk av høytrykksutstyr, malersprøyter, sandblåsningsutstyr, spylearrangement m.m. (jf. § 9-2)

- Krav til sikring av maskineri m.m. Bevegelige deler på maskiner o.l., skal være forsynt med nødvendige verneinnretninger (jf. § 9-3)
- Særskilte krav til arbeid i høyden (jf. § 9-4)
- Forbud mot bruk av asbest og visse giftige og helsefarlige stoffer (jf. §§ 10-1 - 10-2)
- Bestemmelser om vern mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer (jf. §§ 11-1 - 11-11)
- Særregler for vern mot eksponering for kjemikalier (jf. §§ 12-1 - 12-11)
- Særregler for vern av de som har sitt arbeid om bord mot eksponering for biologiske faktorer (jf. §§ 13-1 - 13-6)
- Bestemmelser om vern mot mekaniske vibrasjoner (jf. §§ 14-1 - 14-14)
- Bestemmelser om vern mot støy (jf. §§ 15-1 - 15-29)
- Bestemmelser om vern mot kunstig optisk stråling (§§ 16-1 - 16-10)

Reglene ovenfor, som er helt sentrale i beskyttelse av arbeidsmiljøet, gjelder altså bare norske skip. De er igjen basert på EU regler som kun gjelder for EU registrerte fartøy.

### 3.3.3 Skipssikkerhetslovens anvendelse på flyttbare innretninger

Det fremgår av skipssikkerhetsloven § 1-2 at loven kan gis anvendelse for «boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet». I en forskrift til loven har Norge en særregel om at den må kunne gjøre 5 knop eller mer for å defineres som en flyttbar innretning.

Den nærmere anvendelse av loven for innretninger fremgår av forskrift 27.6.2007 nr. 706 om skipssikkerhetslovens virkeområde for flyttbare innretninger, som i § 1 fastslår:

«Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) gjelder for den maritime driften av norskregistrerte flyttbare innretninger. Med flyttbar innretning menes flyttbar plattform, herunder boeskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.

Skipssikkerhetslovens bestemmelser angående arbeidsmiljø og arbeids- og hviletid får anvendelse så langt ikke annet følger av lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) og forskrift 31. august 2001 nr. 1016 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten (rammeforskriften).

Ved motstrid mellom det maritime og petroleumsrettede regelverk, vil petroleumsregelverket gå foran.

For den maritime driften av utenlandskregistrerte flyttbare innretninger gjelder skipssikkerhetsloven § 14 og § 44 og kapittel fem, åtte, ni og ti.»

### 3.4 Tilsyn og sanksjoner mv.

*«Når flaggstaten har ansvaret for å kontrollere at skip i dets register oppfyller de internasjonale minstestandardene, så innebærer det i realiteten at sikkerheten på mange flerbruksfartøy på norsk sokkel er overlatt til administrasjoner på øyer i Stillehavet eller Karribien.»*

#### 3.4.1 Tilsyn

*«Det er således tankevekkende at et utenlandsk skip kan være svartelistet og utgjøre en høyrisiko, men i prinsippet ha full adgang til å operere på norsk sokkel pga. mangelfull regulering.»*

Tilsyn med skip er primært basert på flaggstatsprinsippet. Det påhviler således den stat hvor skipet er registrert å føre tilsyn med at skipet oppfyller internasjonale krav. Tilsyn med skip er av mange flaggstater, også i Norge, delvis overlatt til klassifikasjonsselskaper som DNV GL, Lloyds osv. Skipssikkerhetsloven kapittel 7 og 8 gjelder tilsyn og forvaltningstiltak.

Kontroll av fremmede skip skjer så godt som utelukkende gjennom havnestatskontroller hvor det foretas inspeksjoner av fremmede skip når de er i havn. Det foreligger flere internasjonale avtaler om havnestatskontroll. Norge deltar sammen med bl.a. andre europeiske stater i det såkalte Paris MoU. Dette har som hovedmålsetning å minske antallet «sub-standard» skip ved å etablere et harmonisert og effektivt kontrollsystem. Det kontrolleres at skipene tilfredsstiller de internasjonale krav til sikkerhet, miljø og terrorberedskap.

Kontrollen retter seg i prinsippet mot alle fartøy som anløper partenes havner, uavhengig av hvilken flaggstat det tilhører. En installasjon på sokkelen regnes også som en havn i mange sammenhenger, men havnestatskontrollen omfatter ikke skip som «anløper» installasjoner, noe som i seg selv er en svakhet.

En liste over skip som er blitt tilbakeholdt offentliggjøres månedlig og er for øvrig tilgjengelig for allmennheten på organisasjonens nettsider. Paris MoU utarbeider en white list, grey list og en black list. Skip på sistnevnte liste utgjør såkalt «high risk».

Følgende observasjon kan gjøres: Norsk regelverk er ikke til hinder for at et skip med hvilket som helst flagg anvendes på norsk sokkel. Det er således tankevekkende at et utenlandsk skip kan være svartelistet og utgjøre en høyrisiko, men i prinsippet ha full adgang til å operere på norsk sokkel pga. mangelfull regulering.

Når flaggstaten har ansvaret for å kontrollere at skip i dets register oppfyller de internasjonale minstestandardene, så innebærer det i realiteten at sikkerheten på mange flerbruksfartøy på norsk sokkel er overlatt til administrasjoner på øyer i Stillehavet eller Karribien. Sikkerheten er med andre ord til dels overlatt til flaggstater hvor EU Kommisjonen omtaler enkelte som «systematisk ignorerer eller vesentlig unnlater å gjennomføre og håndheve internasjonale sikkerhetsstandarder».

### 3.4.2 Sanksjoner

Norskregistrerte fartøy er underlagt et sanksjonsregimet i skipssikkerhetsloven ved brudd på loven. En nyskapning ved skipssikkerhetsloven var at mindre grove overtredelser blir sanksjonert med bøter i form av overtredelsesgebyr, jf. kapittel 9 i loven. Årlig gir Sjøfartsdirektoratet et titalls overtredelsesgebyrer, primært til rederier, men i enkelte tilfeller også mannskap. Vesentlige brudd på loven reageres med straff i henhold til kapittel 10, og årlig er det brudd som får reaksjon i form av straff, vanligvis bøter. Forut for illeggelse av overtredelsesgebyr foretas en vurdering av de subjektive og objektive kriteriene av Sjøfartsdirektoratet. Før noen straffes skjer en etterforskning fra politiets side. Ikke nok med det, ved alvorlige sjøulykker (der noen omkommer) foretar Havarikommisjonen en grundig undersøkelse dersom ulykken har skjedd med et norskregistrert fartøy.

Hva er situasjonen om det skjer brudd på sikkerhetsregler på et bekvemmelighetsflagget flerbruksfartøy på norsk sokkel? Hvis det skjer en sikkerhetsundersøkelse, vil rapporten ofte være unntatt offentlighet og ofte ikke rapportert til IMO. Ilegges det sanksjoner eller straff? Det vet vi ingenting om, men det bør ikke komme som en overraskelse på noen om sikkerhetsbrudd under et bekvemmelighetsflagg er gjenstand for mindre sanksjoner enn et norskregistrert fartøy. For det vi vet, er at bekvemmelighetsflagg benyttes for å unngå transparens, bebyrdende regler og kostnader.

### 3.4.3 Undersøkelse av sjøulykker

*«Havarikommisjonen vil således som utgangspunkt ikke undersøke en sjøulykke med et utenlandsk flerbruksfartøy på norsk sokkel.»*

Krav til undersøkelse av sjøulykker fremgår av sjøloven kapittel 18. I § 472 er det slått fast at Havarikommisjonen plikter å undersøke sjøulykker med norskregistrerte skip uansett hvor ulykken finner sted. Sjøulykker med et fremmedflagget skip skal undersøkes dersom ulykken fant sted innenfor territorialgrensen. Havarikommisjonen vil således som utgangspunkt ikke undersøke en sjøulykke med et utenlandsk flerbruksfartøy på norsk sokkel. Unntak gjelder om det skjer en kollisjon med en norsk innretning/fartøy.



## 4. Regelverk arbeids- og levevilkår

### 4.1 Internasjonale regler

International Labour Organization (ILO) har siden organisasjonen ble opprettet i 1919 utviklet egne regler for sjøfolk. En del av de maritime ILO konvensjonene fikk liten tilslutning og flere trådte av den grunn ikke trådt i kraft. Reglene har vært vanskelig tilgjengelige for brukerne pga. antallet konvensjoner, og har samtidig inneholdt materielle bestemmelser som en rekke stater har funnet det vanskelig å akseptere.

På denne bakgrunn besluttet ILO i 2001 å starte forhandlinger om en ny konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår. «The Maritime Labour Convention» (MLC) ble vedtatt 23. februar 2006. MLC reviderer og innarbeider 68 tidligere ILO-konvensjoner og rekommandasjoner. Den trådte i kraft 20. august 2013. I dag har den 70 ratifikasjoner som representerer ca. 80% av verdens tonnasje.

I utgangspunktet omfatter konvensjonen alle som har sitt arbeid om bord på skip. Den gjelder i prinsippet for alle skip.

Konvensjonen dekker de vesentligste sider ved arbeids- og levevilkår på skip. Dette omfatter minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser, lugarer og fritidsområder om bord, forpleining, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø og vern mot arbeidsulykker, velferdsanlegg i havner, trygdeordninger for medisinsk pleie og for ytelser ved sykdom og yrkesskade. Den viktigste nyskapningen i konvensjonen er tilsynssystemet.

Det er flaggstatene som har hovedansvaret for å gjennomføre bestemmelsene i konvensjonen.

MLC artikkel II nr. 2 gir konvensjonen vid anvendelse når det fastslås at den gjelder "alle sjøfolk", med mindre noe annet er særskilt fastsatt. Sjøfolk er definert som å tjenestegjøre i «enhver kapasitet om bord». Definisjon omfatter altså som utgangspunkt enhver som jobber om bord. Nr. 3 gir imidlertid flaggstaten adgang til å beslutte at visse kategorier personer ikke skal anses som sjøfolk. Dette skal gjøres etter konsultasjoner med partene i arbeidslivet.

ILO-resolusjon nr. VII, fastsatt samtidig med konvensjonen i 2006, gir veiledning om hvilke kriterier som bør legges til grunn for slike unntak. Personer som er ansatt av en annen arbeidsgiver enn rederiet, og som utfører arbeid som ikke er en del av skipets ordinære drift, er i resolusjonen fremhevet som personell som flaggstaten ikke behøver å definere som «sjøfolk» etter konvensjonen. Ved implementeringen av MLC ble det av flere stater gjort unntak for offshore prosjektpersonell. Dvs. at MLC helt eller delvis ikke får anvendelse for slike arbeidstakere i visse stater. Når en flaggstat gjør unntak for prosjektpersonell eller andre som ikke er engasjert i den maritime driften, får slike arbeidstakere et annerledes vern. Se omtale rett nedenfor om unntak gjort for sjøfolk på norske skip.

## 4.2 EUs arbeidsrettslige regler

*«The parties to this agreement recognise that contracts of an indefinite duration are, and will continue to be, the general form of employment relationship between employers and workers.»*

- Preamble til EU direktiv 99/70/EC

Den Europeiske Union har fastsatt en rekke direktiver som har som formål å gi arbeidstakere et bedre vern. Sentrale direktiver innenfor EU er følgende:

- Directive 91/383/EEC - fixed-duration or temporary employment relationship of 25 June 1991 supplementing the measures to encourage improvements in the safety and health at work of workers with a fixed-duration employment relationship or a temporary employment relationship
- Council Directive 98/59/EC of 20 July 1998 on the approximation of the laws of the Member States relating to collective redundancies
- Directive 2000/78/EC - equal treatment of 27 November 2000, establishing a general framework for equal treatment in employment and occupation
- Council Directive 2001/23/EC of 12 March 2001 on the approximation of the laws of the Member States relating to the safeguarding of employees' rights in the event of transfers of undertakings, businesses or parts of undertakings or businesses
- Directive 2002/14/EC - informing and consulting employees of 11 March 2002 establishing a general framework for informing and consulting employees in the European Community
- Directive 2006/54/EC - equal opportunities of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 on the implementation of the principle of equal opportunities and equal treatment of men and women in matters of employment and occupation
- Directive 2008/94/EC of the European Parliament and of the Council of 22 October 2008 on the protection of employees in the event of the insolvency of their employer (Codified version)
- Directive 2008/104/EC - temporary agency work of 19 November 2008 on temporary agency work

De nevnte direktiver er gjennomført i arbeidsmiljøloven, men kun noen i skipsarbeidsloven. Dette har sin bakgrunn i at enkelte av de ovennevnte horisontale direktivene til beskyttelse av arbeidstakere gjør unntak for skip/sjøfolk. I juli 2015 ble det imidlertid oppnådd enighet mellom Rådet og Parlamentet om oppheve dette unntaket for følgende direktiver, slik at sjøfolk også omfattes:

- Council Directive 98/59/EC (masseoppsigelse)
- Directive 2002/14/EC (informasjon og drøftelser med de ansatte)
- Directive 2008/94/EC (lønnsgaranti ved arbeidsgivers insolvens)
- Council Directive 2001/23/EC (virksomhetsoverdragelse)
- Directive 2009/38/EC (informasjon og drøftelser i konserner)

Endringene skal gjennomføres i løpet av 2017. Foreløpig er ikke endringene gjort til en del av EØS avtalen, men det vil formodentlig skje i 2016. For sjøfolk innebærer dette en likestilling av rettigheter med andre arbeidstakere på disse områdene. Når dette er implementert innebærer det at sjøfolk gjennom EUs arbeidsrettslige direktiver nyter godt av følgende rettigheter som går utover de internasjonale minstestandarder i Maritime Labour Convention:

- rettigheter ved masseoppsigelse
- rettigheter ved virksomhetsoverdragelse
- betinget rett til fast ansettelse (forbud mot gjentatte midlertidige ansettelser)
- lønnsrettigheter ved arbeidsgivers konkurs
- medbestemmelse på arbeidsplassen
- likebehandling i arbeidslivet
- vern mot diskriminering

Oversikten viser at EU har kommet et stykke på vei med å gi arbeidstakernes et arbeidsrettslig vern. Problemet er at EUs regler kun gjelder for fartøy flagget i en EØS stat. Det betyr at skip som fører bekvemmelighetsflagg ikke er forpliktet til å følge dem. På samme måte som illustrert flere steder ovenfor oppstår det nok en gang to uheldige konsekvenser: Et vesentlig ulikt arbeidsrettslig vern, og en ulik konkurranse til skade for EØS flaggede skip.

#### 4.3 Regler for norske skip

*«Dette viser at skipsarbeidsloven ikke har noe særlig dårligere vern enn arbeidsmiljøloven. Tvert imot har loven en rekke tilleggsregler tilpasset de særlige forholdene som gjelder til sjøs som i sum gir et sterkt vern for arbeidstakere på skip.»*

##### 4.3.1 Generelt om loven – sammenligning med arbeidsmiljøloven

Sjøfolk har helt siden den første sjømannsloven av 1923 vært regulert særskilt i Norge. Også internasjonalt har det vært et skille. ILO etablerte allerede ved opprettelsen i 1919 særlige regler for sjøfolk, og kun et fåtall av ILOs alminnelige konvensjoner gjelder for sjøfolk. Bakgrunnen for at skipsfarten helt siden 1923 har vært regulert gjennom en egen lovgivning (sjømannslovene) og ikke sammen andre arbeidstakere, skyldes som nevnt ovenfor de særegne forhold i denne næringen.

Når skipsarbeidsloven ble vedtatt i 2013 ble det foretatt en systematisk harmonisering med arbeidsmiljøloven. Situasjonen før 2013 var nemlig at sjøfolk gjennom sjømannsloven gradvis hadde fått svakere rettigheter enn andre arbeidstakere.

På de fleste punkter ble skipsarbeidsloven harmonisert med arbeidsmiljøloven, men ikke alle. De viktigste forskjellene er at arbeidsmiljølovens regler om innleie ikke gjelder, noe som skyldes den særegne organiseringen av skipsfart. Videre er oppsigelsesvernet ved virksomhetsoverdragelse ikke like sterkt som etter arbeidsmiljøloven. Dette vil imidlertid endre

seg som følge av at EUs virksomhetsdirektiv i 2015 ble besluttet å også skulle gjelde sjøfolk. En annen forskjell er at sjøfolk ikke har en ubetinget rett til å stå i stilling ved oppsigelse.

Gjennom skipsarbeidsloven ble enkelte av sjømannslovens bestemmelser som var gått ut på dato tatt ut, mens en rekke av de tidligere bestemmelsene som var særegne for skipsfart, ble videreført og videreutviklet i skipsarbeidsloven. Dette gjelder lovens kapittel 4 vedrørende lønn, kapittel 8 vedrørende rederiets og skipsførerens omsorgsplikter og kapittel 9 vedrørende skipstjenesten. Disse kapitlene inneholder bestemmelser som i liten grad finnes i arbeidsmiljøloven og gir således sjøfolk et sterkere vern.

Sjømannslovens regel om at arbeidsgiver har full lønnsplikt under sykdom ble videreført (jf. sal. § 4-4), men perioden ble redusert til ett år. Det er ingen begrensning på 6G slik som i folketrygden. Løsningen ble vurdert som et kompromiss basert på arbeidstakersidens argument om at det til sjøs i mindre grad er utviklet tariffregulering av sykelønnsrettigheter som kommer i tillegg til trygdeytelsene for store grupper arbeidstakere. Begrensningene ble begrunnet med at arbeidsgiversiden til sjøs har en større økonomisk byrde enn arbeidsgivere på land. For eksempel dekker ikke folketrygden sykepenger inntil 250 dager etter arbeidsgiverperioden idet arbeidsgiversiden til sjøs har lønnsplikt så lenge ansettelsesforholdet består. Lønn ved skipsforlis (sal. § 4-5), rett til fri hjemreise (sal. § 4-6) og rederiets garantiplikt (sal. § 4-7) er andre eksempler på særlige regler i kapittel 4 som kun gjelder til sjøs. Etter kapittel 8 har rederiet omsorgsplikt for sjøfolk ved sykdom eller skade, og skal sørge for forsvarlig sykepleie, legehjelp, legemidler mv. (sal. § 8-1). Rederiet har også omsorgsplikter ved dødsfall og begravelse og for eiendeler som går tapt om bord. Pliktene er begrenset til forhold som oppstår i tjeneste.

Reglene i kapittel 9 om skipstjenesten oppstiller bl.a. rett til å ta med eiendeler om bord (sal. § 9-2), rett til å gå i land i fritiden (sal. § 9-3) og rett til å fratre tjenesten (sal. § 9-5).

En nyskaping i skipsarbeidsloven er retten til å klage til rederiet på forhold vedrørende skipstjenesten og arbeidsforholdet for øvrig, jf. sal. § 9-7, som supplerer reglene om ekstern varsling av kritikkverdige forhold i virksomheten. Etter bestemmelsen skal rederiet ha etablerte rutiner for klagebehandling og sjømannen kan også klage til Sjøfartsdirektoratet dersom klage til rederiet ikke fører frem. Hittil har svært få klager blitt oversendt direktoratet til avgjørelse.

Etter sal. § 2-4 første ledd har rederiet, der denne er en annen enn arbeidsgiver, en overordnet plikt til å påse at arbeidstakerens rettigheter etter arbeidsavtalen og skipsarbeidsloven ivaretas. Det følger av begrepet «påse» at rederiet ikke kan unndra seg ansvar ved å delegere dette til andre, for eksempel til managementselskapet. Videre har rederiet et solidaransvar for å oppfylle alle de økonomiske forpliktelsene som følger av kapittel 4 Lønn.

Dette viser at skipsarbeidsloven ikke har noe særlig dårligere vern enn arbeidsmiljøloven. Tvert imot har loven en rekke tilleggsregler tilpasset de særlige forholdene som gjelder til sjøs som i sum gir et sterkt vern for arbeidstakere på skip.

#### 4.3.2 Skipsarbeidslovens virkeområde

Loven gjelder for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på norsk skip. Kapittel 8 til 10 får også anvendelse for andre som har sitt arbeid om bord på norsk skip, eksempelvis selvstendig oppdragstaker, jf. § 1-2 første ledd. Flaggstatsprinsippet er således lagt til grunn for lovens

anvendelse. Den kan også gis virkning for fremmede skip, men det er bare gjort i forskrift om havnestatskontroll.

MLC gir som nevnt anledning til å unnta personer fra konvensjonen som det er tvil om skal anses som sjøfolk. På denne bakgrunn gir skipsarbeidsloven § 1-2 tredje ledd bokstav a departementet adgang til å unnta loven helt eller delvis for «personer som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift». For norske skips vedkommende ble det holdt konsultasjoner om unntak før loven trådte i kraft. Deretter fastsatte Sjøfartsdirektoratet fastsatt forskrift 19. august 2013 nr. 990 om skipsarbeidslovens virkeområde.

For arbeidstaker som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift er det i virkeområdeforskriften § 2 første ledd fastsatt at lovens regler om solidaransvar (jf. SAL § 2-4 tredje ledd) ikke gjelder. Sertifiseringen og tilsynet omfatter heller ikke slike personer. For øvrig gjelder resten av loven.

Hva som skal anses som å være arbeid som ikke er en del av skipets ordinære drift, kan være gjenstand for diskusjon. I Sjøfarsdirektoratets veiledning til forskriften (RSV 04-2013) er det slått fast at personer som står på skipets alarminstruksliste (Muster list) og dermed har oppgaver i en nødssituasjon, ikke omfattes av unntaket. Videre er det utarbeidet en liste i rundskrivet over yrkeskategorier som omfattes av begrepet ”prosjektpersonell i offshorevirksomhet”. Disse er dermed omfattet av unntaket i forskriften § 2 første ledd.

#### *4.3.2.1 Skipsarbeidslovens anvendelse for flyttbar innretning*

Skipsarbeidsloven § 3 bokstav d gir departementet adgang til i forskrift å bestemme hvorvidt og i hvilken utstrekning loven skal gjelde for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på annen innretning i sjøen enn skip. Dette er det gitt nærmere regler om i forskrift 26. juni 2007 nr. 706, hvor det fremgår:

«For arbeidstakere som har sitt arbeid på flyttbar innretning og som er omfattet av bemanningsoppgaven, gjelder skipsarbeidsloven med unntak av § 4-6 første ledd bokstav a. Bestemmelsene i skipsarbeidsloven § 4-1, § 4-2, § 4-3 og § 4-4 første og annet ledd kan fravikes ved tariffavtale eller skriftlig avtale mellom partene.

For arbeidstakere som ikke er omfattet av den flyttbare innretningens bemanningsoppgave gjelder skipsarbeidsloven § 4-6 første ledd bokstav e, § 8-1, § 8-2, § 8-5, § 9-2, § 9-3 og § 9-4.

For selvstendige oppdragstakere som har sitt arbeid på norsk flyttbar innretning gjelder skipsarbeidsloven kapittel 8, 9 og 10.

Med flyttbar innretning menes her innretninger som definert i forskrift 26. juni 2007 nr. 706 om skipssikkerhetslovens virkeområde for flyttbare innretninger.

Denne bestemmelsen gjelder når den flyttbare innretningen er under forflytning eller er i virksomhet på utenlandsk sokkel.»

Bestemmelsen viderefører rettstilstanden som var etter sjømannsloven. Det fremgår ikke uttrykkelig at innretningen skal være norsk. Henvisningen i virkeområdeforskriften § 3 fjerde ledd til forskrift 26. juni 2007 nr. 706 om hva som skal anses som en flyttbar innretning, avklarer at det er norskregistrerte flyttbare innretninger loven er gitt delvis anvendelse for.

### 4.3.3 Sammenligning av skipsarbeidslovens regler og internasjonale minstestandarder

*«Skipsarbeidsloven fastsetter et langt sterkere vern enn MLCs minimumskrav.»*

- Sitat, Skipsarbeidslovutvalget

Det er hevet over enhver tvil at arbeidstakere som omfattes av skipsarbeidsloven har rettigheter som går langt utover rettighetene som følger av de internasjonale minstestandarder som er nedfelt i Maritime Labour Convention (MLC). Det ovennevnte sitatet fra Skipsarbeidslovutvalget viser også dette. Utvalget uttaler også i NOU 2012: 18 s. 104:

«Situasjonen er dermed at sjøfolk etter norsk rett allerede har et arbeidsrettslig vern med et bredere nedslagsfelt og med sterkere materielle verneregler enn etter MLC.

MLCs krav representerer et minimumsvern. Ut over dette er det naturlig å sammenligne sjøfolks rettigheter med reguleringen av arbeidsforhold på land.»

Vi vil i det følgende se nærmere på de viktigste forskjellene.

#### 4.3.3.1 Stillingsvern

*«I internasjonal skipsfart er midlertidig ansettelse hovedregelen hvor de fleste sjøfolk går på kontrakter av 6-9 måneders varighet. Etter utløpet av kontrakten står sjømannen i praksis uten rettigheter overfor arbeidsgiver. Sjømannsorganisasjonene har sett flere eksempler på sjøfolk som har jobbet i 30 år for samme arbeidsgiver på midlertidige kontrakter, plutselig får beskjed om at vedkommende ikke er ønsket lenger uten begrunnelse.»*

En grunnleggende rettighet for norske arbeidstakere er retten til fast ansettelse. Fast ansettelse skaper trygge rammer skaper ansettelsesforholdet, forutsigbarhet for arbeidstaker og sikrer arbeidstaker rettigheter mellom arbeidsperioder. EUs rammedirektiv 99/70 bygger også på at fast ansettelse skal være hovedregelen og setter forbud mot gjentatte midlertidige kontrakter. I internasjonal skipsfart er midlertidig ansettelse derimot hovedregelen, hvor de fleste sjøfolk går på kontrakter av 6-9 måneders varighet. Etter utløpet av kontrakten står sjømannen i praksis uten rettigheter overfor arbeidsgiver. Sjømannsorganisasjonene har sett flere eksempler på sjøfolk som har jobbet i 30 år for samme arbeidsgiver på midlertidige kontrakter, plutselig får beskjed om at vedkommende ikke er ønsket lenger uten begrunnelse. Med denne situasjonen internasjonalt, ble det derfor ikke vedtatt regler i MLC om fast ansettelse. Konvensjonen krever bare at det skal inngås en skriftlig ansettelsesavtale, og overlater til flaggstaten å bestemme om kontrakter skal være fast eller midlertidig.

I forlengelsen av at arbeidsforhold er basert på fast ansettelse i Norge, har vi også utviklet en rekke andre stillingsvernsregler. Det kan avtales prøvetid (6 måneder), og arbeidstaker som har blitt sagt opp pga. virksomhetens forhold, har rett til fortrinnsrett ved ny ansettelse i ett år.

Fordi vi i Norge baserer oss på fast ansettelse, har vi også utviklet robuste rettigheter om opphør av arbeidsforhold. For det første har vi regler som skal sikre en god prosess. Før arbeidsgiver går til det skritt å si opp en arbeidstaker, skal det avholdes drøftelsesmøte (jf. SAL § 5-1). Etter en oppsigelse har arbeidstaker krav på et forhandlingsmøte (jf. SAL § 6-1). For det andre er det stilt

krav til oppsigelsesfrister i SAL § 5-2. MLC har på sin side ingen regler om oppsigelsesfrister. Formkrav til oppsigelse har vi i Norge også regler om (SAL § 5-3), men MLC har ingen slike regler. Kjernen i norske stillingsvernsregler går ut på at en arbeidstaker ikke kan sies opp uten at det foreligger en saklig grunn (jf. SAL § 5-6). Dette for å unngå at arbeidstaker blitt sagt opp uten grunn. I Norge har vi også krav på begrunnelse for oppsigelsen. MLC har ingen regler om saklig grunn til oppsigelse og ingen regler om begrunnelse. I praksis avslutter arbeidsgiver mange arbeidsforhold til sjøs uten nærmere begrunnelse. De er ikke forpliktet. Det er faktisk vanlig internasjonalt med klausuler i en midlertidig kontrakt om at den kan sies opp uten grunn av arbeidsgiver midt i kontraktsperioden mot en mindre kompensasjon.

Videre har vi i norsk lov særlige regler for masseoppsigelse basert på EUs regler, samt verneregler ved virksomhetsoverdragelse. Heller ikke slike regler finnes internasjonalt. Videre har vi i Norge et særskilt stillingsvern for visse situasjoner. Bl.a. at man ikke kan si opp et sykmeldt arbeidstaker (SAL § 5-7), eller si opp en arbeidstaker som er gravid eller i fødselspermisjon (jf. SAL § 5-8) eller som må i militærtjeneste (§ 5-9). Arbeidstaker kan heller ikke sies opp på grunn av alder før fylte 70 år (jf. SAL § 5-11). Ingen av disse reglene finnes internasjonalt.

#### 4.3.3.2 Varslingsregler

*«I internasjonal skipsfart er det ofte en kultur basert på frykt for å varsle. Dette både fordi det ikke er et vern mot varslere og fordi sjøfolk har et midlertidig ansettelsesforhold hvor en varsling av ubehageligheter lett blir er en sterk søknad til å ikke få en ny kontrakt.»*

De senere år har det vært rettet stor oppmerksomhet mot varsling av kritikkverdige forhold i virksomheten. På denne bakgrunn kom den inn regler i arbeidsmiljøloven i 2005, som ble fulgt opp med tilsvarende regler i skipsarbeidsloven i 2013, jf. §§ 2-5 og 2-6. Formålet med reglene er å stille opp saksbehandlingsregler for hvordan varsling kan skje og samtidig gi et vern mot oppsigelse og gjengjeldelse overfor en arbeidstaker som har varslet på riktig måte. MLC har i regel 5.2.1 en begrenset adgang til å fremme klage. Slike klager kan bare gjelde brudd på kravene i konvensjonen, og her ligger en vesensforskjell på de norske reglene. Etter norske regler gis et vern mot en arbeidstaker som varsler om kritikverdige forhold i virksomheten, (f.eks. korrupsjon, eller brudd på annen lovgivning,). Internasjonalt finnes ikke slikt vern. I internasjonal skipsfart er det ofte en kultur basert på frykt for å varsle. Dette både fordi det ikke er et vern mot varslere og fordi sjøfolk har et midlertidig ansettelsesforhold hvor en varsling av ubehageligheter lett blir er en sterk søknad til å ikke få en ny kontrakt.

#### 4.3.3.3 Lønn under sykdom

*«Rettigheter under sykdom viser således et hav av forskjell mellom norsk lov og internasjonale minstestandarder.»*

Lønn under sykdom er i Norge ansett som en fundamental rettighet. I MLC har arbeidstaker rett til inntil 16 ukers sykepenges dersom sykdommen/skaden har oppstått om bord. Etter 16 uker overtar nasjonale trygdeytelser, i den grad slike finnes. I de store landene i Asia som supplerer sjøfolk er trygdesystemene svært dårlig utbygd.

Etter skipsarbeidsloven har en arbeidstaker som blir syk, uansett om det skjer på jobb eller i fritiden, rett til full sykelønn i ett år. Det er ingen begrensning på 6 G slik som i folketrygdloven. Rettigheter under sykdom viser således et hav av forskjell mellom norsk lov og internasjonale minstestandarder.

#### 4.3.3.4 Permisjonsrettigheter

*«Det finnes med andre ord ingen internasjonale minstestandarder som gir arbeidstaker rett til å være borte fra arbeid. Det innebærer for eksempel at sjøfolk som blir gravid, ikke har rett til å fortsette hos rederiet etterpå.»*

Permisjonsreglene i Norge er godt utviklet. Gjennom flere tiår har vi utviklet regler om permisjon som skal sikre at arbeidstaker kan være fraværende i korte eller lengre perioder av ulike grunner, mens arbeidsforholdet fortsatt består. Følgende rettigheter til permisjon er nedfelt i skipsarbeidsloven:

- Permisjon ved svangerskapskontroll (jf. § 7-1)
- Svangerskapspermisjon (jf. § 7-2)
- Omsorgspermisjon (jf. § 7-3)
- Fødselspermisjon (jf. § 7-4)
- Foreldrepermisjon (jf. § 7-5)
- Permisjon ved barns og barnepassers sykdom (jf. § 7-8)
- Omsorgspermisjon for og pleie av nære pårørende (jf. § 7-9)
- Utdanningspermisjon (jf. § 7-10)
- Permisjon for utførelse av militærtjeneste mv. (jf. § 7-11)
- Permisjon for utførelse av offentlige verv (jf. § 7-12)

Til sammenligning har Maritime Labour Convention ingen regler om permisjon. Det finnes med andre ord ingen internasjonale minstestandarder som gir arbeidstaker rett til å være borte fra arbeid. Det innebærer for eksempel at sjøfolk som blir gravid, ikke har rett til å fortsette hos rederiet etterpå. Det er heller ikke krav internasjonalt til å særlig legge arbeidet til rette for gravide, slik vi har i EU og Norge. Sjømannsyrket er mannsdominert og det har vært en målsetting om å få flere kvinner til å jobbe til sjøs. Slike målsettinger blir imidlertid vanskelig å oppfylle uten at kvinner samtidig sikres fundamentale arbeidsrettslige rettigheter.

#### 4.3.3.5 Vern mot diskriminering

*«Dette viser at norsk regelverk som setter forbud mot en rekke former for diskriminering ikke gjelder for et fartøy med bekvemlighetsflagg på norsk sokkel.»*

Vern mot diskriminering i ulike former er et tema som har fått stadig større oppmerksomhet de senere år og hvor EU og Norge har utviklet stadig bedre rettigheter for å unngå diskriminering og trakassering på arbeidsplassen. Regler om positiv særbehandling for å oppnå likebehandling er også fastslått som et generelt prinsipp.



Etter flere lovendringer i 2013 har vi i Norge følgende fundamentale regler som skal hindre diskriminering:

- Skipsarbeidsloven kapittel 10: Forbud mot direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon eller alder for norske skip. (Tilsvarende regler finnes i arbeidsmiljøloven)
- Lov om likestilling mellom kjønnene (likestillingsloven)
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av etnisitet, religion og livssyn
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av seksuell orientering,
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

En viktig forutsetning for å kunne oppnå beskyttelse mot diskriminering er å etablere en klagerett. I Norge har arbeidstaker rett til å klage til Diskrimineringsombudet.

Alle de fire diskrimineringslovene har et likt stedlig virkeområde, med følgende ordlyd:

*«Loven gjelder i hele landet, herunder på Svalbard og Jan Mayen. Loven gjelder også på faste og flyttbare installasjoner i virksomhet på norsk kontinentalsokkel, på norske skip og norske luftfartøyer.»*

Dette viser at norsk regelverk som setter forbud mot en rekke former for diskriminering ikke gjelder for et fartøy med bekvemlighetsflagg på norsk sokkel.

Diskrimineringsreglene er utformet på basis av rådsdirektiv 2000/78/EF av 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om forbud mot diskriminering i arbeidslivet, samt direktiv 2000/43 (forbud mot diskriminering på bakgrunn av rase og etnisk opprinnelse).

Grunnleggende prinsipper finnes også i Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) og Den europeiske sosialpakt. Konvensjonen gjelder ikke for stater utenfor Europa.

ILO har riktignok noen overordnede prinsipper om diskriminering gjennom konvensjon nr. 111 som vil gjelde for skip registrert utenfor EU på norsk sokkel dersom den aktuelle flaggstaten har ratifisert den. Men konvensjonen har et langt snevrere vern og langt mindre forpliktende regler og heller ikke bestemmelser om positiv særbehandling for å fremme likebehandling, slik EU direktivene har. Det vil heller ikke være mulig for den som føler seg diskriminert å ta saken inn for verken domstolen eller Sosialkomiteen i Strasbourg. Det er naturligvis heller ikke mulig å bringe saken inn for Likestillings- og diskrimineringsombudet i Norge. Manglende klage- og domstolskontroll svekker prinsippene betydelig.

#### 4.4. Tilsyn

*«Dette innebærer at prosjektpersonell på norske flerbruksfartøy, som de eneste arbeidstakere i Norge, ikke er underlagt tilsyn av norske myndigheter og heller ingen andre norske eller utenlandske myndigheter.»*

Maritime Labour Convention er basert på at flaggstaten fører tilsyn med skip i dets register. Etter en forutgående kontroll skal flaggstaten utstede et Maritime Labour Certificate. I likhet med IMOs

konvensjoner legger MLC opp til havnestatskontroll for fremmede skip. Skipsarbeidsloven følger samme systematikk. Sjøfartsdirektoratet, eller den det delegerer til, utsteder et sertifikat for norske skip. Forut for sertifikatutstedelsen skjer en kontroll av sentrale krav i konvensjonen. Fra sjømannsorganisasjonenes side mener man at tilsynet burde gå mer i dybden på arbeidsrettslige rettigheter som er forankret i arbeidsavtalen, som igjen viser til tariffavtale.

En nyskaping ved skipsarbeidsloven er tilsyns- og sertifiseringsreglene (jf. sal. kap. 12).

Sjømannsloven hadde ingen regler om tilsyn, slik det er i arbeidsmiljøloven § 18-1.

Skipsarbeidsloven tok steget videre og innførte, i tråd med Maritime Labour Convention, et krav om sertifisering av arbeids- og levevilkår på skip. Sjøfartsdirektoratet er tilsynsetaten til sjøs.

Ved vesentlige brudd på skipsarbeidsloven kan norskregistrerte skip holdes tilbake eller sertifikat trekkes tilbake. Tilsynet kan også ilegge overtredelsesgebyr.

Som nevnt ovenfor i punkt 4.3.2 har Norge benyttet seg av muligheten til å fravike MLC delvis for visse kategorier sjøfolk. I virkeområdeforskriften er det slått fast at sertifiseringen av skipet ikke omfatter personer som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift. Dette innebærer at prosjektpersonell på norske skip, som de eneste arbeidstakere til sjøs, ikke er underlagt tilsyn av norske myndigheter og heller ingen andre norske eller utenlandske myndigheter. Dette innebærer en forskjellsbehandling mht. skipets maritime besetning, og stiller disse arbeidstakerne i en dårligere stilling.

Hvordan rettsstillingen er for prosjektpersonell på fartøy registrert i andre stater vet vi ikke noe sikkert om. Det vi vet er at MLC gir adgang til å unnta slike arbeidstakere fra konvensjonen og at flere stater har gjort det.

## 5. Hvilket lands regler regulerer en individuell arbeidskontrakt på norsk sokkel? Lovvalg og verneting

*«En norsk arbeidstaker bosatt på Sola som arbeider for en norsk arbeidsgiver med hovedkontor i Stavanger, men tjenestegjør på et flerbruksfartøy registrert i Liberia (verdens nest største flaggstat), er i dag ikke underlagt arbeidsmiljøloven eller skipsarbeidsloven, men Liberias lov. Manglende regulering på norsk sokkel gjør at Norge har fraskrevet seg lovgiveransvaret for arbeidstakernes rettsstilling, og i stedet henvist dem til reglene i en borgerkrigherjet stat i et korrumpert regime i Afrika.»*

### 5.1 Generelt

I dette kapitlet vil vi rette fokus mot et tema som har blitt svært aktuelt den senere tid, nemlig lovvalg i transportavtaler. Sjøfarten har lenge vært en utpreget internasjonal næring. De senere år ser vi også at luftfarten blir mer internasjonalisert hvor arbeidstakernes rettigheter settes under press. Også innenfor vegtransport gjør samme utvikling seg gjeldende.

I sjøfartsforhold er det ikke uvanlig at arbeidstaker og arbeidsgiver er bosatt i et land, skipet er registrert i et annet land og arbeidet utføres i et tredje land. Hvilket lands regler regulerer da arbeidsforholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker? Og hvor kan arbeidstaker anlegge søksmål når arbeidsgiver bryter sine forpliktelser? Både spørsmålet om lovvalg og verneting reguleres av reglene om internasjonal privatrett. MLC gir ikke regler om dette. I sjøfartsforhold finnes ikke regler om internasjonal privatrett, det er således den enkelte stats regler som regulerer dette. Innenfor EU finnes derimot harmoniserte regler.

### 5.2 Verneting

Regler om verneting, altså hvor man kan anlegge søksmål, har vi innenfor EU harmoniserte regler om gjennom den såkalte Luganokonvensjonen. Denne er gjennomført i Norge i tvisteloven. Disse går i korthet ut på at en arbeidstaker kan anlegge søksmål mot arbeidsgiver om krav som reiser seg av individuelle arbeidsforhold, på arbeidsstedet eller det sted arbeidstakeren vanligvis utfører sitt arbeid. Er det ikke noe slikt sted, kan søksmål anlegges på det forretningssted arbeidstakeren ble ansatt. For arbeidstaker på norske skip inneholder skipsarbeidsloven § 6-5 en særregel som slår fast at tvist om arbeidsforholdet mens skipet er i utlandet ikke må bringes inn for utenlandsk myndighet, men bringes inn for norsk domstol.

### 5.3 Lovvalg

*«For alle som arbeider om bord på fremmedflaggede skip på sokkelen, det være seg den maritime delen av besetningen eller prosjektpersonell eller andre, er altså dagens rettstilstand at de er fratatt vesentlige rettigheter som gjelder for alle andre i Norge.»*

Selv om en sak kan bringes inn for norsk domstol, er det ikke gitt at saken vil følge norsk lov. Regler om verneting og lovvalg er i utgangspunktet to separate spørsmål. Innen EU er det en forordning som regulerer lovvalg (Roma I forordningen), men forordningen gjelder ikke for Norge pga. EØS avtalens virkeområde. Her til lands har vi ikke nedfelte lovbestemmelser om

lovvalg i arbeidsforhold.

Flaggstatsprinsippet vil være en relevant faktor for å avgjøre lovvalget. Videre er det i rettspraksis utviklet et prinsipp om hvilken stat saken er nærmest tilknyttet (Irma-Mignon formelen). At vi ikke har lovregler om dette er i seg selv uheldig og skaper uforutsigbarhet. For å ta et konkret eksempel: En norsk arbeidstaker, bosatt i Norge, tjenestegjør på norsk sokkel på et flerbruksfartøy registrert i Liberia. Får norsk lov anvendelse på arbeidsforholdet? Liberias lov? Og hvis arbeidsgiver er registrert i Singapore, er det i så fall Singapores lover som regulerer arbeidsavtalen?

I en dom avsagt av Hålogaland lagmannsrett i september 2015 behandler domstolen spørsmålet om såkalt lovvalg. De faktiske forhold var at en norsk sjømann bosatt i Norge inngikk en kontrakt med en norsk arbeidsgiver med hovedkontor i Nord-Norge om bord på et fartøy som fraktet last mellom norske havner. Skipet var registrert i Antigua Barbuda, en stat med 90 000 innbyggere, og av ITF klassifisert som Flag of Convenience (FOC). Bruk av bekvemmelighetsflagg er som kjent en metode som benyttes for å slippe unna regler som rederier oppfatter som bebyrdende. Lagmannsretten avsa dom for at norsk rett ikke regulerer avtaleforholdet og at det er rettsreglene i Antigua Barbuda som skal gjøre det. Retten la avgjørende vekt på flaggstatsprinsippet. Med andre ord, norsk rett ble av norsk domstol satt til side i en kontrakt som utelukkende har tilknytning til Norge. Dommen er anket.

Hvis man ser på norsk sokkel, ville situasjonen med Hålogalands avgjørelse blitt som følger. En norsk arbeidstaker bosatt på Sola som arbeider for en norsk arbeidsgiver med hovedkontor i Stavanger, men tjenestegjør på et flerbruksfartøy registrert i Liberia (verdens nest største flaggstat), er i dag ikke underlagt arbeidsmiljøloven eller skipsarbeidsloven, men Liberias lov. Manglende regulering på norsk sokkel gjør at Norge har fraskrevet seg lovgiveransvaret for arbeidstakernes rettsstilling, og i stedet henvist dem til reglene i en borgerkrigerhet stat i et korrupt regime i Afrika.

Som nevnt er en stadig lavere andel av skip som opererer på den norske delen av kontinentalsokkelen registrert i Norge. For flerbruksfartøy/konstruksjonsfartøy er andelen enda lavere hvor flertallet av disse fartøystypene er fremmedflagget. For alle som arbeider om bord på fremmedflaggede skip på sokkelen, det være seg den maritime delen av besetningen eller prosjektpersonell eller andre, er altså dagens rettstilstand at de er fratatt vesentlige rettigheter som gjelder for alle andre i Norge. Da gjelder ikke rettigheter som vi i Norge har utviklet gjennom 100 år og som skal gi gode og trygge rammer i arbeidslivet. Ut går dermed regler om fast ansettelse, stillingsvern, permisjonsrettigheter, vern mot diskriminering, sykepenger, og en rekke andre rettigheter som vi i dag anser som fundamentale og tar for gitt.

Etter vår oppfatning er flaggstatsprinsippet ikke egnet til å regulere arbeidsforhold i norske farvann og på norsk sokkel. Prinsippet går langt tilbake i tid, og må ses i sammenheng med at rederne tidligere registrerte skipene i den stat hvor de selv var hjemmehørende. Der var også sjøfolkene som regel hjemmehørende. Etter annen verdenskrig tok bruken av såkalte bekvemmelighetsflagg av. Mens seriøse flaggstater kjennetegnes av å kreve en link mellom rederens nasjonalitet og flagget, åpnet bekvemmelighetsflaggene opp for at enhver kunne registrere seg der. Derav også uttrykket åpent register. Til tross for Havrettskonvensjonens krav til genuine link mellom reder og flaggstat, har kravet i praksis blitt neglisjert.

De som argumenterer for at flaggstatsprinsippet gjelder, mener dette skaper forutberegnelighet i arbeidsforholdet fordi det da er klart hvilke regler som gjelder.

Dette mener vi er feil. Når en norsk arbeidsgiver velger å flagge skipene sine i Antigua Barbuda, kan det ikke komme som en overraskelse at verken arbeidsgiveren på Sortland eller sjømannen på Senja har noen som helst kunnskap om arbeidervernlovgivningen i Antigua Barbuda. Det er med andre ord satt i gang et spill hvor ingen av spillerne kjenner spillereglene. Det er også en kjensgjerning at skip ofte bytter flagg av ulike grunner. I den nevnte dommen fra Hålogaland hadde den samme arbeidstakeren jobbet for 7 ulike flagg den senere tid. Den samme sjømannen risikerer at neste tur han skal ut på så er det kanskje reglene i Marshall-øyene som gjelder eller Panama. I tillegg til at fundamentale rettigheter i Norge er satt til side, mangler altså arbeidsforholdet grunnleggende forutsigbarhet både for arbeidsgiver og arbeidstaker. Utviklingen er uakseptabel og den eskalerer for hvert skip som flagger ut fra NOR og i stedet velger bekvemmelighetsflagg.

The International Trade Union Confederation (ITUC) publiserte i 2014 en rapport med in indeks over arbeidsforhold for arbeidstakere. Verdens største flaggstat, Panama, er et av landene som får dårligst omtale (4, hvor 5 er verst), hvor forholdene av ITUC beskrives slik:

*”Unions in countries with the rating of 4 have reported systematic violations against workers. The government and/or companies are engaged in a serious effort to crush the collective voice of workers putting fundamental rights under continuous threat.”*

I tillegg til generelt dårlige vilkår for arbeidstakere, er Panama, Liberia, Kina og andre av de store bekvemmelighetsflaggene preget av brudd på menneskerettigheter, korrupsjon og manglende åpenhet. Er det ikke betenkelig at arbeidstakere på norsk sokkel henvises til slike staters rettsregler?

Innenfor EU, hvor Romaforordningen gjelder, er det altså nedfelt et prinsipp om at man i en individuell arbeidsavtale ikke kan sette til side de regler som ellers ville gjaldt om reglene i den stat arbeidet ble utført gjaldt.

I EU er dermed flaggstatsprinsippet satt til side, noe som er bekreftet av EU domstolen i flere avgjørelser. Prinsippet er også satt til side av nasjonale domstoler, senest i en nylig avsagt dom fra Helsinki court of appeal hvor domstolen fastslo at flaggstatsprinsippet i Havrettskonvensjonen ikke gjelder mellom private, og uansett må vike for EUs regler om lovvalg.

Det vil etter vår oppfatning være meget spesielt om Norge skulle ha avvikende prinsipper på et så viktig område. I så måte mener vi Hålogaland lagmannsrett ikke har tatt hensyn til samfunnsutviklingen og EØS lovgivningen med det resultat at norske arbeidstakere settes i en betydelig dårlige rettsstilling enn andre borgere innenfor EU. Dette viser ytterligere behovet for at lovgiver griper inn og demmer opp for denne utviklingen.

## 6. Anvendelse av Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven for flerbruksfartøy

*«For utenlandske flerbruksfartøy er verken regelverket eller tilsynet underlagt Petroleumstilsynet, Sjøfartsdirektoratet, men derimot overlatt til flaggstaten. Som påvist ovenfor innebærer dette en lavere standard både hva angår sikkerhet, arbeidsmiljø og arbeids- og levevilkår for de som jobber på slike fartøy. Det er liten tvil om at denne utviklingen går i stikk motsatt retning av arbeidsmiljølovens målsetting om at «det skal skje en utvikling på sikkerhets- og arbeidsmiljøområdet i takt med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet for øvrig.»*

### 6.1 Virkeområde

Arbeidsmiljøloven § 1-2 slår fast at loven gjelder for virksomhet som sysselsetter arbeidstaker, unntatt fra loven er bl.a. «sjøfart». Om sjøfartsvirksomheten er med fremmed flagg eller norsk flagg spiller ingen rolle. Som nevnt ovenfor i punkt 4 kompletterer arbeidsmiljøloven og skipsarbeidsloven for norskregistrerte skips vedkommende. For fremmedflaggede skip gjelder langt på vei norsk lov overhodet ikke.

Arbeidsmiljøloven § 1-3 første ledd presiserer lovens anvendelse overfor «petroleumsvirksomhet til havs». Her er det fastslått at loven gjelder for virksomhet i forbindelse med undersøkelse etter og utnyttelse av naturforekomster på havbunnen eller i dens undergrunn, i indre norske farvann, norsk sjøterritorium og den norske del av kontinentalsokkelen.

Av tredje ledd fremgår at departementet ved forskrift helt eller delvis kan unnta virksomhet som nevnt i første og andre ledd fra loven.

Departementet kan også gi forskrift om at loven helt eller delvis skal gjelde for virksomhet som nevnt i første ledd i områder utenfor den norske del av kontinentalsokkelen. Hjemmelen gjelder dersom det foretas undersøkelse eller utnyttelse av naturforekomster på havbunnen eller i dens undergrunn fra innretning registrert i norsk skipsregister eller det gjennomføres bemannede undervannsoperasjoner fra innretning eller fartøy registrert i norsk skipsregister. Departementet kan ved forskrift også fastsette at loven skal gjelde ved forflytning av innretning eller fartøy som nevnt.

I fjerde ledd er det bestemt at det i forskrift kan det også fastsettes særregler.

Dagens § 1-3 kom inn ved en lovendring i 1992 når arbeidsmiljøloven av 1977 ble endret. I forarbeidene til lovendringen, jf. Ot.prp.nr.60 (1991-1992) fremgår det:

*«Videre har norske myndigheter rett til å gripe inn og gi det norske arbeidsmiljølovregimet hel eller delvis anvendelse, såfremt arbeidsmiljøet ellers blir liggende på uakseptabelt nivå. Utvidelsen av arbeidsmiljøloven betyr tilsvarende innskrenking av sjøfartslovgivningen.»*

Lovendringen kom etter en utredning av Bull utvalget, som på sin side slo fast:

*«Dagens regelverk fører også til at norskregistrerte flyttbare innretninger i realiteten underkastes et strengere og mer kostbart arbeidsmiljøregime på norsk sokkel enn de*

*fleste tilsvarende utenlandske innretninger. Dette skyldes at Norge hittil har vært forsiktig med å hevde sin sokkelmyndighet overfor utenlandske flyttbare innretninger.»*

Petroleumsloven § 1-6 har følgende definisjoner:

- c) *petroleumsvirksomhet*: all virksomhet knyttet til undersjøiske petroleumsforekomster, herunder undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter, likevel ikke transport av petroleum i bulk med skip
- d) *innretning*: installasjon, anlegg og annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk. Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt.
- g) *utvinning*: produksjon av petroleum, herunder boring av utvinningsbrønner, injisering, assistert utvinning, behandling og lagring av petroleum for transport, og avskipning av petroleum for transport med skip, samt bygging, plassering, drift og bruk av innretning for utvinning.

Rammeforskriften § 3 bestemmer når maritimt regelverk skal anvendes for petroleumsvirksomheten til havs. Det er fastslått følgende:

«For flyttbare innretninger som er registrert i et nasjonalt skipsregister, og som følger et maritimt driftskonsept, kan relevante tekniske krav i Sjøfartsdirektoratets regelverk for flyttbare innretninger (rødboka) slik det lyder etter endringene i 2007 og senere endringer, og med utfyllende klasseregler som er gitt av Det norske Veritas, eller internasjonale flaggstatsregler med utfyllende klasseregler som gir samme sikkerhetsnivå, med de presiseringer og begrensninger som følger av innretningsforskriften § 1, legges til grunn i stedet for tekniske krav som er gitt i og i medhold av petroleumsloven. Det maritime regelverket som velges brukt skal legges til grunn i sin helhet.

Petroleumstilsynet kan fastsette tilleggskrav, når disse kravene kan begrunnes ut fra sikkerhetsmessige hensyn.»

Dette betyr altså at flyttbare innretninger registrert i et tredjeland omfattes av Sjøfartsdirektoratets regelverk. Flerbruksfartøy ikke omtalt.

I rammeforskriften § 4 er det gitt bestemmelser om arbeidsmiljølovens anvendelse i petroleumsvirksomhet til havs i henhold til arbeidsmiljøloven § 1-3 tredje ledd.

Arbeidsmiljøloven og denne forskriften gjelder for bemannede undervannsoperasjoner i petroleumsvirksomhet som blir utført fra fartøy eller innretninger, dersom det ikke er gitt særskilte regler.

Unntatt fra arbeidsmiljøloven og bestemmelser i denne forskriften som er fastsatt i medhold av arbeidsmiljøloven er:

- a) forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy, seismiske eller geologiske undersøkelser med fartøy og annen sammenlignbar aktivitet, som regnes som sjøfart,
- b) fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter i petroleumsvirksomheten, dersom ikke noe annet blir fastsatt særskilt av Arbeidsdepartementet ved forskrift eller enkeltvedtak.

Fartøyene som er nevnt i bokstav b er i det store og hele det som vi oppfatter å være et flerbruksfartøy. For slike fartøy gjelder arbeidsmiljøloven ikke, men det er hjemmel for å gi norsk lov anvendelse på disse. Det er verd å merke seg at denne definisjonen langt på vei sammenfaller med Fartsområdeutvalgets forståelse av begrepet «konstruksjonsfartøy», som har følgende definisjon.

*«Med konstruksjonsfartøy menes et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger.»*

## 6.2 Petroleumstilsynets fortolkninger av regelverket for flerbruksfartøy

I en fortolkning fra 2003 om hvilket regelverk som gjelder for brønnintervensjonsfartøy, har Ptil gitt følgende svar:

*«Hvilket regelverk som gjelder for brønnintervensjonsfartøy, vil avhenge av om enheten må anses som innretning eller fartøy ut fra regelverket for petroleumsvirksomheten. Dette avhenger av den aktiviteten enheten skal drive med.»*

*I veiledningen til rammeforskriften § 2 gis det informasjon om dette under "Petroleumsvirksomhet til havs". Her framgår det blant annet at aktiviteter som enkle pumpeaktiviteter uten brønnstyring, installasjon eller demontering på sikrede og forlatte brønner samt vedlikeholdsarbeid på brønnrammer eller brønnehoder uten penetrering av brønnens barrierer, regnes som aktivitet som utføres fra fartøy. Det vises også til merknaden til petroleumsløven § 1-6 der det er nærmere omtalt hva som regnes som fartøy og innretning.*

*I merknadene sies det blant annet at dersom en flyttbar enhet driver sentrale petroleumsvirksomheter eller på annen måte er i direkte kontakt med brønn- eller prosesseringsanlegg, for eksempel driver brønnstimulering, slambehandling, vanninjeksjon eller benytter utstyr som knyttes direkte til en brønn, anses den som en innretning.»*

I en annen fortolkning av Ptil er det nærmere redegjort for regelverk for flerbruksfartøy (understrekingene i fortolkningsdokumentet er våre):

*«28/3/2003 HVA ER FLERBRUKSENHETER – HVILKET REGELVERK GJELDER?»*

### 1. Innledning

Hensikten med dette dokumentet er å beskrive hovedprinsippene for håndheving av sokkelregelverket på sikkerhets- og arbeidsmiljøområdet for flerbruksenheter (multi-serviceenheter) som opererer på norsk sokkel.

### 2. Hva er flerbruksenheter?

Flerbruksenheter er flyttbare innretninger eller fartøy som kan brukes til å utføre ulike typer aktiviteter hver for seg eller samtidig. Eksempler på slike aktiviteter er

- brønnintervensjon,
- pumpeaktiviteter,
- brønnstimulering,



- brønntesting,
- prosessering eller lagring av produkter,
- geologiske/geotekniske undersøkelser,
- installering av havbunnsanlegg/-komponenter,
- utskiftninger/vedlikehold av havbunnsanlegg,
- verkstedlignende arbeid i form av ferdigstillelse av konstruksjons- eller modifikasjonsarbeider offshore,
- løfteoperasjoner,
- bemannede undervannsoperasjoner,
- flotellvirksomhet.

### 3. Hvilket regelverk gjelder?

#### 3.1 Generelt

Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter gjelder for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Regelverkets anvendelse er avhengig av hvilken type aktivitet som utføres. Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven har imidlertid ikke sammenfallende regler for når lovene gjelder.

Petroleumsloven gjelder for petroleumsvirksomhet, jf. petroleumsloven § 1-4 om virkeområde og § 1-6 om definisjoner. Dersom en flerbruksenhet blir ansett å være en innretning i petroleumslovens forstand (jf. petroleumsloven § 1-6 bokstav d), gjelder petroleumsloven fullt ut for all aktivitet som utføres om bord i innretningen. Forsynings- eller hjelpefartøy anses ikke å være innretninger i petroleumslovens forstand, og petroleumsloven gjelder bare for den funksjonen enhetene utfører i petroleumsvirksomheten.

Arbeidsmiljøloven (oppdatering: nye aml) gjelder for petroleumsvirksomhet (jf. arbeidsmiljøloven § 2 om hva loven omfatter: oppdatering nye aml § 1-2, rammeforskriften § 2 om virkeområde med mer og petroleumsloven § 1-6 om definisjoner). Arbeidsmiljøloven gjelder imidlertid ikke for forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy, seismiske eller geologiske undersøkelser med fartøy og annen sammenlignbar aktivitet. Dette regnes som sjøfart.

Arbeidsmiljøloven gjelder heller ikke for fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter i petroleumsvirksomheten, dersom ikke noe annet blir fastsatt særskilt av Arbeids- og administrasjonsdepartementet ved forskrift eller enkeltvedtak.

Arbeidsmiljøloven gjelder imidlertid for bemannede undervannsoperasjoner i petroleumsvirksomhet som blir utført fra fartøy eller innretninger, dersom det ikke er gitt særskilte regler.

I hvilken utstrekning flerbruksenheter som skifter mellom ulike typer aktivitet vil være underlagt petroleumsloven og arbeidsmiljøloven, vil altså være avhengig av hvilken aktivitet enheten til enhver tid utfører.

## 3.2 Styringssystem

For de funksjonene som er petroleumsvirksomhet, forutsettes det at det er etablert styringssystem i henhold til styringsforskriften.

For en flerbruksenhet som på grunnlag av funksjonen den utfører på et gitt tidspunkt blir kategorisert som en innretning, kan den ansvarlige legge til grunn IMOs resolusjon A.741 International Safety Management Code (ISM-koden) for den delen av styringssystemet som er tilknyttet maritime driftsforhold, se veiledningen til rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten og §13 om plikt til å etablere, følge opp og videreutvikle styringssystem.

## 4. Håndhevingspraksis

### 4.1 Grunnleggende prinsipper

Utgangspunktet for myndighetenes håndheving av det nye HMS-regelverket, er at aktivitet som var ansett som forsvarlig og som oppfylte regelverket for petroleumsvirksomheten 31. desember 2001, også antas å være forsvarlig etter at det nye HMS-regelverket trådte i kraft. Det framgår som en forutsetning ved fastsettelsen av det nye HMS-regelverket at det ikke skulle foretas skjerpinger som krevde teknisk oppgradering av innretninger og fartøy, med mindre dette ble vurdert som særlig nødvendig på spesielle områder. Slike områder er konsekvensvurdert i den økonomisk/administrative konsekvensanalysen som ligger til grunn for regelverket.

Enheter som allerede er bygget og har vært i bruk på norsk sokkel, skal derfor i utgangspunktet ikke behøve gjøre tekniske oppgraderinger som direkte følge av endringer i HMS-regelverket. Flerbruksenheter må imidlertid forholde seg til kravene i de nye forskriftene ved søknad om nytt samtykke, jf. rammeforskriften § 63 om ikrafttredelse og oppheving av forskrifter.

Petroleumsloven (§ 9-1 om sikkerhet) og arbeidsmiljøloven (§ 1 om målsetning: oppdatering nye aml § 1-1) har dessuten nedfelt en intensjon om at det skal skje en utvikling på sikkerhets- og arbeidsmiljøområdet i takt med den teknologiske (og sosiale) utviklingen i samfunnet for øvrig.

Dersom en flerbruksenhet blir kategorisert som en innretning på grunnlag av den funksjonen den utfører på et gitt tidspunkt, vil sokkelregelverket gjelde fullt ut også for andre aktiviteter på innretningen, selv om disse aktivitetene i seg selv ikke anses som petroleumaktivitet. En flerbruksenhet som blir kategorisert som en innretning, er underlagt samme regelverk som flyttbare innretninger. Dette innebærer at maritimt regelverk kan anvendes slik det fremgår av rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten. Se nærmere om dette under fortolkningen om dette.

For flyttbare innretninger er dessuten deler av Sjøfartsdirektoratets forskrifter adoptert for maritime anlegg. Dette gjelder

innretningsforskriften § 38 om ballastsystem,

innretningsforskriften § 63 om stabilitet,

innretningsforskriften § 64 om forankring, fortøyning og posisjonering,

innretningsforskriften § 65 om dreieskive (turret).

Dersom en flerbruksenhet utfører ulike aktiviteter samtidig, skal dette ikke medføre redusert sikkerhetsnivå for den enkelte aktivitet, jf. aktivitetsforskriften § 26 om samtidige aktiviteter. Ved samtidige aktiviteter forutsettes det derfor at det er foretatt en særskilt vurdering for å dokumentere at dette ikke medfører ikke-akseptabel økning av risiko. I vurderingen av løsning skal det imidlertid i rimelig grad tas hensyn til at konseptet skal tjene flere driftsformål på en praktisk måte.

## 4.2 Konkrete eksempler

### 4.2.1 Brønnintervensjon

Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter gjelder for hele innretningen, når den utfører aktiviteter knyttet til brønnstyring og brønnintervensjoner.

### 4.2.2 Geotekniske undersøkelser

Ved virksomhet som omfatter grunn boring med prøvetaking og geoteknisk undersøkelse inntil 200 m under havbunnen (uten forventede forekomster av hydrokarboner). Petroleumsloven gjelder for bore- og prøvetakingsaktivitetene inkl. kompetanse for å gjennomføre disse, samt boreutrustning, posisjonering og sikringssystemer. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke.

### 4.2.3 Aktiviteter i form av ferdigstillelse, reparasjonsarbeider, vedlikeholdsarbeid m.m.

Det er presisert i veiledningen til rammeforskriften § 2 om virkeområde med mer at enkle pumpeaktiviteter uten brønnstyring, installasjon eller demontering på sikrede og forlatte brønner, samt vedlikeholdsarbeid på brønnrammer eller brønnhoder uten penetrering av brønnens barrierer, regnes som aktiviteter utført fra fartøy. Det vil si at petroleumsloven med tilhørende forskrifter kun kommer til anvendelse for den funksjon fartøyet utfører i petroleumsvirksomheten, jf. kapittel 3.1 i dette notatet. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke.

### 4.2.4 Bemannede undervannsoperasjoner

Petroleumsloven gjelder for bemannede undervannsoperasjoner. Ifølge veiledningen til aktivitetsforskriften § 84 om bemannede undervannsoperasjoner bør standarden NORSOK U-100N kapittel 4, 5.3, 8.1 og 8.5.2-8.5.10 brukes under utføring av bemannede undervannsoperasjoner. Arbeidsmiljøloven gjelder for personellet som deltar i bemannede undervannsoperasjoner, og for de delene av fartøyet som er knyttet til disse aktivitetene.

### 4.2.5 Løfteoperasjoner

Løfteoperasjoner som gjennomføres fra et kranfartøy i tilknytning til petroleumsvirksomhet vil omfattes av regelverket gitt i medhold av petroleumsloven. Det er kun funksjoner av betydning for selve løfteoperasjonen som omfattes av petroleumsloven med tilhørende forskrifter, dvs. bl.a. løftekapasitet og andre tekniske forhold ved kranen, operasjonelle forhold ved løfteoperasjonen, samt bevegelgeskarakteristikk/posisjonering av kranfartøyet. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke.

#### 4.2.6 Flotell

Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven gjelder fullt ut for hele innretningen og alle aktiviteter som utføres. Dette gjelder uavhengig av om flotellet er koplet til en annen innretning med gangbro eller ikke.

Dersom flerbruksenheten utfører en aktivitet som ikke reguleres av arbeidsmiljøloven, f.eks. løfteoperasjoner, vil enheten likevel anses som flotell dersom boligkvarteret om bord benyttes av arbeidstakere på en innretning som driver petroleumsvirksomhet (forutsatt at flotellaktiviteten utgjør en ikke ubetydelig del av enhetens aktivitet).

For innretninger gjelder regelverket for petroleumsvirksomheten, deriblant bestemmelsene i innretningsforskriften og aktivitetsforskriften. Det kan imidlertid framgå klart av sammenhengen at et krav ikke er aktuelt, for eksempel fordi det bare kan gjelde boreinnretninger (f. eks. innretningsforskriften kapittel VIII om bore- og brønnsystemer). For flyttbare innretninger som er registrert i et nasjonalt skipsregister, og som følger et maritimt driftskonsept, er det i rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs åpnet for at en kan velge å bruke relevante tekniske krav i maritimt regelverk i stedet for tekniske krav i regelverket for petroleumsvirksomheten (innretningsforskriften), innenfor de rammene § 3 oppstiller.

For fartøy som sådan får ikke regelverket for petroleumsvirksomheten anvendelse. Her gjelder flaggstatsregelverket. I den grad fartøyet utfører "petroleumsaktivitet", for eksempel aktivitet som nevnt ovenfor (enkle pumpeaktiviteter etc.), gjelder regelverket for petroleumsvirksomheten på vanlig måte for denne aktiviteten. Det gjelder for eksempel kravet i aktivitetsforskriften § 90 om posisjonering.»

### 6.3 Krav til norsk språk i petroleumsaktivitet

*«Når vi nå ser at norske arbeidstakere erstattes med utenlandske arbeidstakere på norsk sokkel, bl.a. på flerbruksfartøy, så stiller vi spørsmål om:*

- Blir språkkravet fortsatt etterlevd på norsk sokkel?*
- I hvilken grad fanger Petroleumstilsynet opp den utviklingen som skjer og de sikkerhetsrisikoer dette kan innebære?*
- Hva gjør Petroleumstilsynet mht. tilsyn av dette kravet?»*

Det er en kjensgjerning at mangelfull kommunikasjon, misforståelser på bakgrunn av språk mv. gir en økt risiko. På denne bakgrunn har Petroleumstilsynet fastsatt forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften). Forskriften, som gjelder for petroleumsvirksomhet, har i §14 følgende bestemmelse om bruk av norsk språk:

*”Norsk språk skal brukes i størst mulig grad i virksomheten. Andre språk kan brukes dersom det er nødvendig eller hensiktsmessig for å gjennomføre virksomheten, og det ikke går på bekostning av sikkerheten.”*

Siden skip med fart på norsk sokkel inngår i «virksomheten» når de befinner seg på sokkelen, må pliktsubjektene etter forskriften, dvs. først og fremst operatørene, sørge for at forskriftens språkkrav følges om bord under virksomhet på norsk sokkel. Det har derfor vært vanlig at

operatøren eller andre oppdragsgivere i kommersielle kontrakter med rederier stiller krav om at mannskapet skal beherske skandinavisk språk og engelsk.

Det foreligger en veiledning fra Petroleumstilsynet om dette. Vi viser til 7/2/2003 Norsk språk når mange utlendinger om bord. I denne fortolkningen uttaler tilsynet:

«I petroleumsforskriften § 76 (tidligere § 64) er således utgangspunktet at det skal brukes norsk språk, selv om det ikke er et absolutt krav. I rammeforskriften § 14 er det heller ikke et absolutt krav, men på bakgrunn av språkets betydning for sikkerheten, skal det imidlertid mer til for ikke å bruke norsk språk. Dette har også kommet til uttrykk i bestemmelsen, som presiserer at andre språk bare kan brukes når det ikke går på bekostning av sikkerheten.

Utgangspunktet er altså bruk av norsk språk, både etter petroleumsforskriften § 76 (tidligere § 64) og rammeforskriften § 14. Imidlertid kan det, som det fremgår av merknadene til den tidligere petroleumsforskriften § 37, være nødvendig med bruk av andre språk i tillegg til norsk språk. Det vises til at utenlandsk personell fremdeles utgjør et viktig innslag i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og at en betydelig del av denne virksomheten er lokalisert over eller i nærheten av internasjonale grenselinjer. Hensynet til sikkerheten nødvendiggjør i stor grad at operasjonsmanualer, arbeidsinstrukser og beredskapsplaner er på norsk. Imidlertid kan hensynet til de engelsktalendes sikkerhet tilsi at de nevnte dokumenter i tillegg må være på engelsk.»

Når vi nå ser at norske arbeidstakere erstattes med utenlandske arbeidstakere på norsk sokkel, bl.a. på flerbruksfartøy, så stiller vi spørsmål om:

- Blir språkkravet fortsatt etterlevd på norsk sokkel?
- I hvilken grad fanger Petroleumstilsynet opp den utviklingen som skjer og de sikkerhetsrisikoer dette kan innebære?
- Hva gjør Petroleumstilsynet mht. tilsyn av dette kravet?

## 6.4 Oppsummering

Petroleumstilsynets fortolkning av regelverket innebærer at petroleumsløven i stor utstrekning får anvendelse på flerbruksfartøy. Derimot får arbeidsmiljøloven kun i begrenset omfang anvendelse for slike fartøy. For norske flerbruksfartøy gjelder skipsarbeidsloven. Som påpekt tidligere er det imidlertid et problem at flerbruksfartøyene på norsk sokkel i liten grad er norskregistrerte. De fleste fører bekvemmelighetsflagg. For utenlandske flerbruksfartøy er verken regelverket eller tilsynet underlagt Petroleumstilsynet, Sjøfartsdirektoratet, men derimot overlatt til flaggstaten. Som påvist ovenfor innebærer dette en lavere standard både hva angår sikkerhet, arbeidsmiljø og arbeids- og levevilkår for de som jobber på slike fartøy. Det er liten tvil om at denne utviklingen går i stikk motsatt retning av arbeidsmiljølovens målsetting om at «det skal skje en utvikling på sikkerhets- og arbeidsmiljøområdet i takt med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet for øvrig.»

Videre stiller vi spørsmålsteget ved om kravet til norsk språk i virksomheten overholdes og hvorvidt det føres et effektivt tilsyn med dette kravet.

## 7. Handlingsrom for å gjøre gjeldende norske regler for fremmede skip

*«På norsk sokkel har vi over tid latt det skje en utvikling hvor stadig flere områder ikke reguleres av norsk lov, og hvor stadig flere arbeidstakere ikke omfattes av norsk verne Lovgivning.»*

### 7.1 Generelt

Den negative utviklingen som er i ferd med å skje mht. dårligere arbeidsrettslig vern og sikkerhet har sitt utspring i at lovverket på norsk sokkel ikke har fulgt med. På norsk sokkel har vi over tid latt det skje en utvikling hvor stadig flere områder ikke reguleres av norsk lov, og hvor stadig flere arbeidstakere ikke omfattes av norsk verne Lovgivning. I brevet fra arbeidsministeren er Petroleumstilsynet bedt om å klargjøre handlingsrommet for at norsk lov kan gjelde på sokkelen i større grad. Det dreier seg her om en klargjøring av flaggstatens, kyststatens og sokkelstatens kompetanse. I det følgende vil vi se litt nærmere på denne problemstillingen.

### 7.2 Sokkelstatens kompetanse

*«Stortinget har således lagt til grunn en vid lovgivningskompetanse på norsk kontinentalsokkel.»*

Sokkelstatskonvensjonen som ble vedtatt i Geneve I 1958 slår fast:

«Article 1

1. The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources.

Article 5

1. The exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources must not result in any unjustifiable interference with navigation...

2. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 6 of this article, the coastal State is entitled to construct and maintain or operate on the continental shelf installations and other devices necessary for its exploration and the exploitation of its natural resources, and to establish safety zones around such installations and devices and to take in those zones measures necessary for their protection.”

Prinsippet ble senere nedfelt i Havrettskonvensjonen artikkel 77, som fastslår:

*“The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources.”*

Petroleumsløven har med basis i folkeretten gitt den samme eksklusivitet for norsk sokkels vedkommendes i petroleumsløven, som bestemmer i § 1-1:

*«Den norske stat har eiendomsrett til undersjøiske petroleumforekomster og eksklusiv rett til ressursforvaltning.»*

Forholdet til folkeretten har vært behandlet av Stortinget tidligere. I Ot.prp.nr.72 (1982-1983) Lov om petroleumsvirksomhet punkt 4.1.2 uttales det:

*«Etter konvensjonens artikkel 77 har en kyststat suverene rettigheter over kontinentalsokkelen for så vidt angår undersøkelse etter og utnyttelse av mineraler og andre ikke levende naturforekomster på havbunnen og i undergrunnen og nærmere angitte levende organismer som er i konstant fysisk kontakt med havbunnen eller som befinner seg i undergrunnen.*

*Uttrykket «suverene rettigheter» har i den folkerettslige teori vært fortolket både i vid og snever forstand. Etter en snever fortolkning vil lovgivningskompetansen være begrenset til virksomhet som direkte angår utforskning og utnyttelse. Den vil videre være begrenset til de regler som er nødvendige for denne virksomheten. Etter en vid fortolkning vil det ikke foreligge noen begrensning i arten av lovgivningskompetanse, slik at kyststaten kan regulere alle sider ved virksomheten. Kyststaten vil således ha lovgivningskompetanse i den utstrekning en innretning kan anses for å være benyttet i forbindelse med undersøkelse etter og utnyttelse av naturforekomster.*

*Denne vide fortolkningen er lagt til grunn i Ot.prp.nr.50 (1976-1977) hvor spørsmålet om omfanget av norsk jurisdiksjon på kontinentalsokkelen er nærmere drøftet og i utredning nr. XIII fra Sjølovkomiteen i NOU 1976:59 hvor bl.a. forholdet mellom kontinentalsokkelstatens og flaggstatens jurisdiksjon er drøftet i forbindelse med flyttbare plattformer.»*

Stortinget har således lagt til grunn en vid lovgivningskompetanse på norsk kontinentalsokkel.

### 7.3 Flaggstatens kompetanse

*«Det er således ikke tvilsom at flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon på det åpne hav. Situasjonen er derimot en helt annen når skipet er i jurisdiksjonsområder til andre stater...»*

Havrettskonvensjonen artikkel 92 fastslår at et skip kun skal seile under ett flagg og at skipet “shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas». Det er således ikke tvilsom at flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon på det åpne hav. Situasjonen er derimot en helt annen når skipet er i jurisdiksjonsområder til andre stater, det være seg på kontinentalsokkelen eller på i indre farvann. På sjøterritoriet gjelder en rett til uskyldig gjennomfart. Denne går vi ikke nærmere inn på i det følgende ettersom temaet ikke er relevant i denne sammenhengen.

### 7.4 Kyststatens kompetanse

*“It is far from self-evident that some far away open register is a better state to regulate employment conditions of seafarers, with whom it has no links and who spend all their time in Norway.”*

*- Sitat, professor Henrik Ringbom*

Innenfor sjøterritoriet og i havn har havnestaten (port state) langt på vei en eksklusiv jurisdiksjon. Et fremmed skip har etter folkeretten sågar ikke en gang rett til å anløpe kyststatens havner. Svært få kyststater benytter seg derimot av en slik rett. Mer vanlig er å stille vilkår for å anløpe kyststatens havner.

Sjømannsorganisasjonene er av den klare oppfatning at Norge har et handlingsrom for å kunne gi norsk lov anvendelse for flerbruksfartøy når et slikt fartøy går på kontrakt på norsk sokkel. Riktignok kan slike krav ikke medføre en «unjustifiable interference with navigation» slik Sokkelstatskonvensjonen viser til, men det er heller ikke poenget vårt å regulere skip som passerer gjennom kontinentalsokkelen uten å ha oppdrag der.

Professor Henrik Ringbom har i en artikkel i *Simply* 2015 skrevet en artikkel om handlingsrommet for en kyststat til å stille lønns- og arbeidsvilkår («employment conditions») for fremmedflaggede skip på norsk sokkel. Ringboms konklusjon er, ikke overraskende, at det finnes et slik handlingsrom. Ringbom kommenterer i sin artikkel også flaggstatens regler som utilstrekkelige når det ikke er en “genuine link” mellom reder og flaggstat og uttaler:

*«Finally, the flag state’s quest for exclusive jurisdiction over employment matters can also be expected to weaken if the link between that state and the seafarers on board is faint. It is far from self-evident that some far away open register is a better state to regulate employment conditions of seafarers, with whom it has no links and who spend all their time in Norway.»*

Videre gjør Ringbom det klart at et skip som ikke har noen tilknytning til norsk sokkel ikke kan være gjenstand for kyststatens regulering og at det krever en viss forbindelse med kyststaten for at sistnevnte kan utøve jurisdiksjon. Dette er vi enige i og vi har heller ikke forfektet noe annet syn. Men har et skip en kontrakt på norsk sokkel, så er det tilstrekkelig tilknytning. Ringbom uttaler om dette:

*“Equal treatment of seafarers’ employment conditions is certainly a genuine and legitimate concern to begin with, seeking to eliminate discrimination between ships and to prevent social dumping. The reasonableness of the port state’s claim to jurisdiction depends on the proximity of the shipping service in question and the extent of the requirement. While it is probably difficult to justify that a ship which only occasionally calls at a Norwegian port would require foreign ships to apply national conditions over a longer time-frame, the situation may be quite different if the ship in question regularly operates to the port in question.*

*In conclusion, the coastal state’s jurisdiction to place employment conditions on ships serving installations on its continental shelf or EEZ is somewhat weaker, but not radically different from that of a port state. In the end, it is the connection between the requirement and the interests of that state which is decisive for the legality of the requirement. The closer the link between Norway and the regulated services, the stronger the argument will be as to the genuine interests of Norway in regulating this matter.”*

Ringboms syn deles i to omfattende rapporter som EU Kommisjonen fikk utarbeidet i 2009, nemlig NILOS rapporten og ECORYS rapporten. I sistnevnte rapport s. 167 slås det med bred penn fast at flaggstatsprinsippet ikke er til hinder for at EUs arbeidsrettslige regler kan gis anvendelse på fremmedflaggede skip:

*“The application of Community employment conditions on all ships active in regular intra EU maritime services, regardless of the flag, would effectively imply port State control over flag State control. Such port State jurisdiction is compatible with the LOS Convention [Havrettskonvensjonen], other marine, OECD and ILO instruments and the Rome Convention...”*



I punkt 5 ovenfor har vi redegjort for EUs regler om lovvalg som er nedfelt i den såkalte Roma I forordningen. EU har lagt til grunn at flaggstatsprinsippet ikke gjelder når man skal avgjøre hvilke regler som regulerer en individuell arbeidsavtale, men fastslått at reglene i den staten hvor arbeidet utføres ikke kan fravikes. Med andre ord, flaggstatsprinsippet har betydelige begrensninger på jurisdiksjonsområder til en EU stat. EU retten bekrefter det selvsagte, nemlig at flaggstaten ikke har eksklusiv jurisdiksjon når skipet opererer på en medlemsstats territorium. Ringbom skriver også om dette i sin artikkel og uttaler:

*“More generally, therefore, international private law in this field, by calling for an evaluation of the circumstances in the individual case, negates the idea that flag states’ legislation will always govern issues relating to the employment conditions of ships.”*

Kyststatens bruk av sanksjoner overfor skip som ikke følger krav til norske lønns- og arbeidsvilkår er noe begrenset, men Ringbom peker på at kyststaten kan nekte slik skip anløp til havn, og uttaler på generell basis:

*“If the employment conditions were to be enforced by exclusively means of denying access to Norwegian ports of ships which fail to meet the required employment standards, its acceptability in jurisdictional terms would be easier. Such a measure could, and probably needed to, be coupled with an accompanying requirement for ships to make a notification with regard to its compliance prior to the entry to the Norwegian port. It is possible to apply this form of enforcement in a prospective way as well, by imposing a prohibition of a non-complying ship in the port to access Norwegian ports for the future, either for a certain time or until compliance can be shown.”*

## 7.5 Handlingsrom og hjemmel finnes allerede

*«Det foreligger allerede i dag hjemmel for å gi norske lønns- og arbeidsvilkår anvendelse på flerbruksfartøy uansett flagg. Med andre ord er det også et handlingsrom.»*

Det finnes allerede i dag lovhjemler som for norske lønns- og arbeidsvilkår på fremmedflaggede fartøy. Bl.a. fremgår dette uttrykkelig av allmenngjøringsloven § 1 som fastslår:

*«Departementet kan bestemme at loven skal omfatte petroleumsvirksomhet som foregår under norsk flagg på et annet lands kontinentalsokke, samt fartøy under fremmed flagg som driver konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktivitet på norsk sokkel.»*

Videre er det hjemmel i rammeforskriften § 4 til å gi arbeidsmiljøloven anvendelse § 4 hvor det fremgår at Arbeidsdepartementet kan gi loven anvendelse i forskrift for fremmedflaggede flerbruksfartøy.

Dette illustrerer tydelig at lovgiver har vurdert det slik at det er et handlingsrom for å kunne gi norsk lov anvendelse for fremmedflaggede flerbruksfartøy på norsk sokkel.

Lovgiver har også utnyttet dette handlingsrommet på andre områder innen skipsfart. Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter, som er gitt med hjemmel i lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser § 7, er vedtatt av Arbeids- og sosialdepartementet. Forskriften har som formål å bidra til at ansatte i virksomheter som utfører tjenester for offentlige oppdragsgivere, ikke har dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler (jf. § 1). Forskriften er generell og

omfatter også alle former for transport. Forskriften gjelder statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer (jf. § 3) ved tildeling av tjenstekontrakter som overstiger 1 mill. kr (for statlige myndigheter) og 1,55 mill. kr (for andre offentlige oppdragsgivere), jf. § 4. Det følger av forskriften § 5 at oppdragsgiver i sine kontrakter skal stille krav om at ansatte hos leverandører og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har lønns- og arbeidsvilkår i samsvar med allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler. Kravet gjelder uansett flagg.

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) oppstiller i § 7 et krav til "løyve" for å transportere passasjerer i fast rute med fartøy over 8 meter. I § 8 femte ledd er det oppstilt krav om at den "som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke". Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører. Kravet gjelder uansett flagg.

## 7.6 Andre sokkelstater stiller nasjonale krav

*«Bekvemmelighetsflagg som Panama, Hong Kong, Liberia, Antigua Barbuda er kjent for helt andre ting enn å sette arbeidstakernes rettigheter i fokus. I de fleste bekvemmelighetsflagg er trepartssamarbeid et ukjent fenomen, i mange av disse statene er det å være medlem i en fagforening i beste fall negativt. Mange av bekvemmelighetsstatene sliter med høy korrupsjon, brudd på menneskerettigheter og dårlige vilkår for arbeidstakere. Med dette bakteppet er det ingen overraskelse at mange sokkelstater fastsetter nasjonal lovgivning og klare vilkår for å operere på sokkelen.»*

Det er vel kjent at en rekke sokkelstater har iverksatt tiltak for å sikre likebehandling på sine sokler. Både USA, Canada, Australia, Brasil, Indonesia m.fl. har tiltak som bruk av nasjonalt flagg, bruk av sokkelstatens sjøfolk, sokkelstatens lønnsnivå etc. Flere av disse tiltakene har kommet i moderne tid. Det har således skjedd en dreining i folkeretten hvor sokkelstaten har tatt sterkere grep i sitt jurisdiksjonsområde til fortregning for flaggstatsprinsippet. Bekvemmelighetsflagg som Panama, Hong Kong, Liberia, Antigua Barbuda er kjent for helt andre ting enn å sette arbeidstakernes rettigheter i fokus. I de fleste bekvemmelighetsflagg er trepartssamarbeid et ukjent fenomen, i mange av disse statene er det å være medlem i en fagforening i beste fall negativt. Mange av bekvemmelighetsstatene sliter med høy korrupsjon, brudd på menneskerettigheter og dårlige vilkår for arbeidstakere. Med dette bakteppet er det ingen overraskelse at mange sokkelstater fastsetter nasjonal lovgivning og klare vilkår for å operere på sokkelen.

Det er ikke Sjømannsorganisasjonenes ønske ikke at Norge skal iverksette tiltak som oppfattes som proteksjonistiske, det har vi ingen tradisjon for i Norge. Men vi mener det må stilles et fundamentalt krav om at alle aktører som opptrer på norsk sokkel følger norsk lov og i særdeleshet norske lønns- og arbeidsvilkår og sikkerhetsstandarder. Det er ingen tvang å ta oppdrag på norsk sokkel. Kan ikke rederier innordne seg etter norske regler i arbeidet med å utvinne det norske folks oljeressurser, får man heller se seg om etter oppdrag andre steder.

## 7.7 EØS-avtalen innebærer ingen begrensninger på handlingsrommet

*«Dette innebærer at EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav.»*

- EØS meldingen 2012-2013

Teoretisk sett kunne EØS avtalen utgjort en viss beskrankning på å anvende norsk lov på norsk sokkel. Dette mener vi den ikke gjør. Avtalens virkeområde er nedfelt i artikkel 126 i EØS avtalen som lyder:

*“The Agreement shall apply to the territories to which the Treaty establishing the European Economic Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty, and to the territories of Iceland, the Principality of Liechtenstein and the Kingdom of Norway.”*

Det er ubestridt at uttrykket “territorium” i Havrettskonvensjonen gjelder territorialgrensen (12 nautiske mil). Slik må også EØS avtalen forstås.

I St. Meld. nr 5 (2012–2013) EØS-meldingen, punkt 5.3 er dette syn også forfektet, hvor regjeringen omtaler EØS-avtalens geografiske virkeområde slik:

*«EØS-avtalens geografiske virkeområde er fastsatt i artikkel 126. EØS-avtalen kommer til anvendelse på Kongeriket Norges territorium. Svalbard er unntatt fra EØS-avtalen. Norge legger til grunn at begrepet territorium skal forstås i henhold til fast praksis i folkeretten. Dette innebærer at EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav. Det geografiske virkeområdet til EØS-avtalen anses ikke som et rettslig hinder dersom Norge etter en konkret vurdering ønsker å påta seg spesifikke EØS-forpliktelser utenfor territoriet.*

*En sterk saklig eller økonomisk sammenheng mellom de deler av en konkret aktivitet som skjer innenfor og utenfor territoriet, kan tilsi at Norge i en gitt situasjon velger å innlemme i EØS-avtalen rettsakter med et virkeområde som omfatter økonomisk sone eller kontinentalsokkelen. I slike tilfeller har det vært en klar forutsetning fra norsk side at utvidet geografisk anvendelse av enkelte rettsakter ikke endrer den prinsipielle forståelsen av EØS-avtalens geografiske virkeområde. I andre tilfeller kan Norge på nasjonalt grunnlag velge å ha tilsvarende regler utenfor territoriet som det en EØS-rettsakt fastsetter innenfor territoriet.*

*Regjeringen legger til grunn at EØS-forpliktelsene kun kommer til anvendelse på territoriet. Dersom det i spesielle tilfeller er aktuelt å gi regelverket utvidet geografisk anvendelse i norsk økonomisk sone eller på kontinentalsokkelen, er det Regjeringens forutsetning at dette ikke endrer utgangspunktet om at EØS-avtalens geografiske virkeområde er begrenset til Norges territorium.»*

Det synet som Stoltenberg II regjeringen la til grunn i EØS meldingen har vært forfektet av ulike norske regjeringer siden EØS avtalens inngåelse. Lignende syn er lagt til grunn tidligere, se bl.a. uttalelser fra Innst. O. nr. 51 (2000-2001):

«Ut fra et rimelighets- og rettferdighetssynspunkt finner Regjeringen det naturlig at arbeidstakere på sokkelen gis en fullverdig dekning i folketrygdloven på linje med arbeidstakere

på land. Det er Regjeringens syn at EØS-avtalen ikke omfatter norsk kontinentalsokkel, og derfor at forordning nr. 1408/71 ikke gjelder der. Dette innebærer at en endret rettsstilling for sokkelarbeidere må etableres ved endringer i intern rett, dvs. ved endringer i norsk trygdelovgivning.»

## 7.8 Oppsummering

*«En rekke sokkelstater har stilt krav om nasjonal lovgivning på sin sokkel. Dette gjelder bl.a. USA, Canada, Australia, Brasil og Indonesia. Hvis det virkelig skulle være slik at norske myndigheter mener at slike krav er folkerettsstridige, ville en naturlig oppfølging være å ta dette opp visa diplomatiske kanaler. Det har til vår kunnskap aldri vært gjort.»*

Det foreligger et handlingsrom etter folkeretten til å gjøre gjeldende norsk arbeidervernlovgivning på norsk sokkel. Hjemmel finnes allerede i allmenngjøringsloven og rammeforskriften, i tillegg har norske myndigheter i to andre regelsett stilt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for fremmedflaggede skip i norske farvann. Dette lovverket er godkjent av ESA.

Etter folkeretten har flaggstaten kun eksklusiv jurisdiksjon over sine fartøy på det åpne hav. I jurisdiksjonsområder til en kyststat må flaggstatsprinsippet vike for kyststatens interesser. En rekke sokkelstater har stilt krav om nasjonal lovgivning på sin sokkel. Dette gjelder bl.a. USA, Canada, Australia, Brasil og Indonesia. Hvis det virkelig skulle være slik at norske myndigheter mener at slike krav er folkerettsstridige, ville en naturlig oppfølging være å ta dette opp visa diplomatiske kanaler. Det har til vår kunnskap aldri vært gjort.

EØS retten vil ikke komme inn som en begrensning for norsk handlingsrom på norsk sokkel. Det fremgår av EØS avtalens virkeområde at den ikke gjelder på sokkelen. Dette er også fastslått av norske myndigheter gang på gang, bl.a. i EØS-meldingen til Stortinget i 2012.

Det er også en kjensgjerning at folkeretten er i utvikling. Flaggstatsprinsippet ble utviklet på en tid det var en forbindelse mellom rederen og flaggstaten. Denne linken er fraværende når redere velger å registrere skipene sine i åpne register hvor de ikke har noen som helst forbindelse. Flaggstatsprinsippet er således antikvarisk som reguleringsform i Norge og vil bare medføre at sikkerheten svekkes og ikke minst at arbeidstakere fratras rettigheter de ellers ville hatt. EU retten har tatt hensyn til dette når lovvalgsregler er utviklet som – dersom de gjaldt i Norge – klart ville gitt norsk lov anvendelse for en norsk arbeidstaker som jobber på norsk sokkel.

## 8. Lønnsvilkår

*«Vi mener det er nødvendig at rammevilkårene legges til rette slik at det er mulig å bo og jobbe i Norge. Den utviklingen vi nå står overfor, kombinert med en manglende regulering på norsk sokkel, gjør at dette blir stadig vanskeligere. Å hindre konkurransevridding er en målsetting som i henhold til allmenngjøringsloven er legitim for å allmenngjøre et tariffområde.»*

Norge har et høyt kostnadsnivå og dermed et lønnsnivå tilpasset denne realiteten.

For sjøfolk som jobber på NOR skip er det inngått tariffavtaler mellom arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner som sikrer norsk lønnsnivå. Slik er det derimot ikke om man jobber på et utenlandsk fartøy på norsk sokkel. For disse fastsettes i all hovedsak lønnsnivå ut fra internasjonale standarder som utgjør et langt lavere lønnsnivå enn det norske, i ofte halvparten. En annen forskjell er arbeidsordninger. På NOR skip jobber man i et 1:1 system, typisk 4 eller 5 uker på og 4 eller 5 uker fri.

Arbeidstiden mens man er om bord er høy sammenlignet med ordinære arbeidstakere på land, med estimert timeverk på 2182. Lønnen er beregnet slik at sjømannen får betalt både i arbeidsperioder og friperioder. Internasjonalt er det annerledes. Da er sjøfolk ansatt på midlertidige kontrakter av 6-9 måneders varighet. De står om bord hele denne perioden. Når kontrakten er og sjømannen reiser hjem står han uten rettigheter og uten betaling for perioden hjemme om vedkommende reiser ut på et nytt oppdrag senere.

Det er opplagt at lønnskostnadene ved å bruke NOR flagg og bekvemmelighetsflagg er betydelige. I ECORYS rapporten som ble utarbeidet til EU Kommisjonen i 2009 viser også at kostnadsnivå på mannskaper den nest viktigste grunnen (etter tilgang til kompetanse) på at europeiske redere velger å benytte utenlandske sjøfolk.

Vi mener det er nødvendig at rammevilkårene legges til rette slik at det er mulig å bo og jobbe i Norge. Den utviklingen vi nå står overfor, kombinert med en manglende regulering på norsk sokkel, gjør at dette blir stadig vanskeligere. Å hindre konkurransevridding er en målsetting som i henhold til allmenngjøringsloven er legitim for å allmenngjøre et tariffområde, i dette tilfelle sjøfolk. Dette vil samtidig sikre gi beskyttelse til utenlandske sjøfolk.

## 9. Hva kan og må gjøres for å forbedre situasjonen

*«Samlet sett skaper dette sosial dumping på norsk sokkel, hvor det blir et ulikt sikkerhetsnivå og ulik behandling av arbeidstakere avhengig av hvilket flagg fartøyet fører. I tillegg innebærer denne situasjonen en ulik konkurranse på norsk sokkel, der rederier som velger norsk flagg og norske arbeidstakere står igjen som tapere i konkurransen. Det er denne skjevheten Sjømannsorganisasjonene mener norske myndigheter må ta tak i og utjevne.»*

Som påpekt ovenfor har det over tid skjedd en utvikling på norsk sokkel hvor stadig flere aktiviteter flyttes fra innretninger, som har vært regulert av norsk lov, over på skip. Samtidig er det en utvikling hvor stadig færre skip på norsk sokkel er registrert i Norge. De fleste flerbruksfartøy på norsk sokkel har i dag bekvemmelighetsflagg.

Vi har påvist at det er betydelige forskjeller mht. sikkerhet, arbeids- og levevilkår på flerbruksfartøy, avhengig av om man velger norsk flagg, EU flagg eller bekvemmelighetsflagg utenfor EU. Dette betyr sikkerheten blir ujevn, hvor redere som velger bekvemmelighetsflagg utenfor EU får en fordel av svakere krav til sikkerhet. Lønnsnivået mellom NOR fartøy og andre fartøy er også betydelig. For en norsk arbeidstaker bosatt i Norge vil det rett og slett ikke være mulig å jobbe på andre betingelser enn norsk lønn.

Det betyr også at norske redere som velger å flagge skip i NOR og dermed følger norsk lovs høye vernnivå for arbeidstakere, må betale en høyere pris enn de redere som velger bekvemmelighetsflagg utenfor EU. De internasjonale minstestandardene som gjelder er på et betydelig lavere nivå enn vi har i Norge og sikrer ikke fundamentale rettigheter som andre arbeidstakere har i Norge.

Samlet sett skaper dette sosial dumping på norsk sokkel, hvor det blir et ulikt sikkerhetsnivå og ulik behandling av arbeidstakere avhengig av hvilket flagg fartøyet fører. I tillegg innebærer denne situasjonen en ulik konkurranse på norsk sokkel, der rederier som velger norsk flagg og norske arbeidstakere står igjen som tapere i konkurransen. Det er denne skjevheten Sjømannsorganisasjonene mener norske myndigheter må ta tak i og utjevne.

Når det gjelder allmenngjøring så minner vi om at det etter allmenngjøringsloven er adgang til å gjøre norske vilkår gjeldende for konstruksjonsfartøy uansett flagg. Dette er en lovhjemmel som bør være aktuell å benytte. En svakhet ved loven er at den ellers er begrenset til NOR fartøy, noe som må endres. Vi minner også om at allmenngjøringsloven har følgende formål, jf. § 1:

*« å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.»*

Et fullgodt alternativ kan være at norske operatører pålegges å kreve at alle arbeidstakere som skal oppfylle kontrakten på norsk sokkel skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. En tilsvarende løsning er benyttet i yrkestransportloven § 8 femte ledd (ifm. med passasjerskip i rute uansett flagg) og forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter § 5 (herunder transportavtaler og uavhengig av flagg).

Av forskriften følger det at oppdragsgiver i sine kontrakter skal stille krav om at ansatte hos leverandører og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har norske lønns- og arbeidsvilkår. Det er som kjent Arbeids- og sosialdepartementet som har fastsatt forskriften.

Videre foreligger hjemmel til å gi arbeidsmiljøloven anvendelse for flerbruksfartøy i rammeforskriften. Sjømannsorganisasjonene mener denne hjemmelen burde utvides til å kunne gjøre skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven gjeldende for flerbruksfartøy uansett flagg. Dette regelverket er skreddersydd for skip og sjøfolk, og har et høyt sikkerhetsnivå og arbeidsrettslig vern. Skipssikkerhetsloven har hjemmel til å gis anvendelse på sokkelen, men skipsarbeidsloven mangler slik hjemmel.

## Vedlegg 1: 55 skjevheter på norsk sokkel

I tabellen nedenfor har vi, på bakgrunn av funnene som nevnt i dokumentet, satt inn en oversikt over hvor ulike standarder som gjelder avhengig av hvor skipet er registrert. Listen kunne vært gjort enda mer detaljert og lengre og er således ingen uttømmende oversikt, men viser 55 ulikheter.

Normer	NOR - flagg	EU - flagg	Bekvemmelighets- flagg
<b>Lønnsvilkår</b>			
Norsk lønnsnivå	✓	✗	✗
Rett til lønn ved sykdom utover 16 uker	✓	✗	✗
Rett til lønn ved sykdom som oppstår i fritiden	✓	✗	✗
Lønnsgaranti ved arbeidsgivers konkurs	✓	✓	✗
<b>Arbeidsvilkår</b>			
Turnusordning med jobb/fritid	✓	✗	✗
Rett til fast ansettelse	✓	Betinget rett	✗
Rettigheter mellom arbeidsoppdrag	✓	✗	✗
Krav til saklig grunn til oppsigelse	✓	✗	✗
Krav til begrunnelse ved oppsigelse	✓	✗	✗
Drøftingsrett før oppsigelse	✓	✗	✗
Forhandlingsrett etter oppsigelse	✓	✗	✗
Oppsigelsesvern ved sykdom	✓	✗	✗
Rettigheter ved virksomhetsoverdragelse	✓	✓	✗
Rettigheter ved masseoppsigelse	✓	✓	✗
Fortrinnsrett ved ny ansettelse	✓	✗	✗
Likebehandling i arbeidslivet	✓	✓	✗
Medbestemmelse på arbeidsplassen	✓	✓	✗
Rettigheter ved varsling om kritikkverdige forhold	✓	✗	✗
<b>Diskrimineringsvern/likebehandling</b>			
Diskriminering pga. politisk syn, organisering mv.	✓	✓	✗
Diskriminering pga. etnisitet, religion, opprinnelse	✓	✓	✗
Diskriminering pga. kjønn	✓	✓	✗
Diskriminering pga. seksuell orientering	✓	✓	✗
Diskriminering pga. funksjonshemming	✓	✓	✗
<b>Permisjonsrettigheter</b>			
Permisjon ved svangerskapskontroll	✓	✗	✗
Svangerskapspermisjon (6 mnd i graviditeten)	✓	✗	✗
Omsorgspermisjon for far ved fødsel (14 dager)	✓	✗	✗
Fødselspermisjon (6 uker til mor)	✓	✓	✗
Foreldrepermisjon (12 mnd)	✓	✗	✗
Permisjon for utførelse av militærtjeneste mv	✓	✗	✗



<b>Arbeidsmiljø</b>			
Tilrettelegging og organisering av arbeidet	✓	✓	✗
Konsultasjon med de som har sitt arbeid om bord av alle sentrale spørsmål om helse, miljø og sikkerhet	✓	✓	✗
Informasjon til de som har sitt arbeid om bord om sikkerhets- og miljørisiko	✓	✓	✗
Opplæring i sikkerhets- og miljøarbeid av de som har sitt arbeid om bord	✓	✓	✗
Helsekontroll av alle som har sitt arbeid om bord	✓	✓	✗
Påbud om bruk av personlig verneutstyr	✓	✓	✗
Krav til CE-merking for personlig verneutstyr	✓	✓	✗
Kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyr	✓	✓	✗
Informasjon om farer ved bruk av arbeidsutstyr	✓	✓	✗
Opplæring om bruk av arbeidsutstyr	✓	✓	✗
Krav til å velge verneombud	✓	✓	✗
Verneombudets rett til midlertidig å stanse farlig arbeid	✓	✓	✗
Plikten til å opprette verne- og miljøutvalg	✓	✓	✗
Krav til å sette av nødvendig tid til verneombudet til verne- og miljøarbeid	✓	✓	✗
Arbeidstakerens rett til å stanse farlig arbeid	✓	✓	✗
Tiltak for å unngå manuell håndtering av gjenstander	✓	✓	✗
Krav til bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner	✓	✓	✗
Særskilte krav til arbeid i høyden	✓	✓	✗
Bestemmelser om vern mot eksponering for kjemikalier	✓	✓	✗
Bestemmelser om vern mot eksponering for biologiske faktorer	✓	✓	✗
Bestemmelser om vern mot mekaniske vibrasjoner	✓	✓	✗
Bestemmelser om vern mot støy	✓	✓	✗
Bestemmelser om vern mot kunstig optisk stråling	✓	✓	✗
<b>Tilsyn og kontroll</b>			
Norsk tilsyn på flerbruksfartøy	✓	✗	✗
Tilsyn med prosjektmannskap på flerbruksfartøy	✗		✗
Statens havarikomm. undersøker ulykke på sokkelen	✓	✗	✗

## Vedlegg 2: Arbeidsmiljødirektiver som gjelder for skip flagget i en EU stat:

Følgende direktiver oppstiller sentrale krav til arbeidsmiljøet. De gjelder for norske og EU flaggede skip, men ikke for andre utenlandske skip.

- Directive 2009/104/EC – use of work equipment of 16 September 2009 concerning the minimum safety and health requirements for the use of work equipment by workers at work (second individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 99/92/EC - risks from explosive atmospheres of 16 December 1999 on the minimum requirements for improving the safety and health protection of workers potentially at risk from explosive atmospheres (15th individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC).
- Directive 92/58/EEC - safety and/or health signs of 24 June 1992 on the minimum requirements for the provision of safety and/or health signs at work (ninth individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 89/656/EEC - use of personal protective equipment of 30 November 1989 on the minimum health and safety requirements for the use by workers of personal protective equipment at the workplace (third individual directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 89/654/EEC - workplace requirements of 30 November 1989 concerning the minimum safety and health requirements for the workplace (first individual directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 2010/35/EU - transportable pressure equipment of 16 June 2010 on transportable pressure equipment and repealing Council Directives 76/767/EEC, 84/525/EEC, 84/526/EEC, 84/527/EEC and 1999/36/EC
- Directive 2009/142/EC - appliances burning gaseous fuels of the European Parliament and of the Council of 30 November 2009 relating to appliances burning gaseous fuels.
- Directive 2009/105/EC - simple pressure vessels of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to simple pressure vessels
- Directive 2006/95/EC - electrical equipment of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the harmonisation of the laws of Member States relating to electrical equipment designed for use within certain voltage limits
- Directive 2006/42/EC - new machinery directive of 17 May 2006 on machinery.
- Directive 2001/95 EC - product safety of 3 December 2001 on general product safety.
- Directive 97/23/EC - pressure equipment of 29 May 1997 on the approximation of the laws of the Member States concerning pressure equipment.
- Directive 94/9/EC - protective systems - potentially explosive atmospheres of 23 March 1994 on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres.

- Directive 89/686/EEC - personal protective equipment of 21 December 1989 on the approximation of the laws of the Member States relating to personal protective equipment.
- Directive 2009/161/EU - indicative occupational exposure limit values of 17 December 2009 establishing a third list of indicative occupational exposure limit values in implementation of Council Directive 98/24/EC and amending Commission Directive 2000/39/EC (Text with EEA relevance)
- Directive 2009/148/EC - exposure to asbestos at work of 30 November 2009 on the protection of workers from the risks related to exposure to asbestos at work (Text with EEA relevance)
- Directive 2006/15/EC - indicative occupational exposure limit values of 7 February 2006 establishing a second list of indicative occupational exposure limit values in implementation of Council Directive 98/24/EC and amending Directives 91/322/EEC and 2000/39/EC
- Directive 2004/37/EC - carcinogens or mutagens at work of 29 April 2004 on the protection of workers from the risks related to exposure to carcinogens or mutagens at work (Sixth individual Directive within the meaning of Article 16(1) Directive 89/391/EEC)
- Directive 2000/39/EC - indicative occupational exposure limit values of 8 June 2000 establishing a first list of indicative occupational exposure limit values in implementation of Council Directive 98/24/EC on the protection of the health and safety of workers from the risks related to chemical agents at work.
- Directive 98/24/EC - risks related to chemical agents at work of 7 April 1998 on the protection of the health and safety of workers from the risks related to chemical agents at work (fourteenth individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 2013/35/EU - electromagnetic fields of 26 June 2013 on the minimum health and safety requirements regarding the exposure of workers to the risks arising from physical agents (electromagnetic fields) (20th individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC) and repealing Directive 2004/40/EC
- Directive 2006/25/EC - artificial optical radiation of 5 April 2006 on the minimum health and safety requirements regarding the exposure of the workers to risks arising from physical agents (artificial optical radiation, 19th individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC).
- Directive 2003/10/EC – noise of 6 February 2003 on the minimum health and safety requirements regarding the exposure of workers to the risks arising from physical agents (noise) (Seventeenth individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC).
- Directive 2002/44/EC – vibration of 25 June 2002 on the minimum health and safety requirements regarding the exposure of workers to the risks arising from physical agents (vibration) (sixteenth individual Directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC)
- Directive 2000/54/EC - biological agents at work of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on the protection of workers from risks related to exposure to biological agents at work (seventh individual directive within the meaning of Article 16(1) of Directive 89/391/EEC)

- Directive 94/33/EC - young workers of 22 June 1994 on the protection of young people at work
- Directive 92/85/EEC - pregnant workers of 19 October 1992 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health at work of pregnant workers and workers who have recently given birth or are breastfeeding (tenth individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)