



MLC – konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår

Konvensjonen (som kan leses både på norsk og engelsk [her](#)) **trer i kraft 20.8.2013.**

Den 20. august 2012 ble Filippinene den 30. staten som ratifiserte konvensjonen, og da begynte 12 måneders løpetiden å rulle for Norge. Den **20. august 2013** skal MLC være gjennomført på norske skip, og kravet til MLC-sertifikat for alle norske skip på 500 bruttotonn eller mer i utenriksfart skal i utgangspunktet være på plass. De 30 landene som har ratifisert konvensjonen representerer ca. 60% av verdensflåten.

Norge ratifiserte [MLC](#) i februar 2009, og var med det en av de første nasjonene i verden som ratifiserte. Siden da har [Sjøfartsdirektoratet](#) gjennomført opplæring av egne inspektører, og hatt flere konsultasjonsmøter med partene, bla. [DNMF](#) og med Norges anerkjente klasseinstitusjoner (RO). Direktoratet har også utarbeidet nødvendige dokumenter som skal benyttes i sertifiseringsprosessen. Videre er det utarbeidet 2 nye forskrifter og foretatt endringer i 5 forskrifter for å tilpasse norsk regelverk til kravene i MLC.

Fra 01. mars 2013 vil Sjøfartsdirektoratet starte sin behandling av søknader evt. anmodninger om DMLC I.

DMLC I er reders egenerklæring på at skipet er i overensstemmelse med forutsetninger i MLC 2006 konvensjonen. Eventuell unntak skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Disse godkjente unntak skal følge med egenerklæringen som bilag.

I Norge gjennomføres konvensjonen hovedsakelig med hjemmel i skipssikkerhetsloven og sjømannsloven - skipsarbeiderloven. De viktigste avklaringene mellom rederiorganisasjonene og sjømanns organisasjonene er hvilket selskap som skal anses som rederi og hvem som er sjømann.

Rederi

Skipssikkerhetsloven styrer dette spørsmålet, slik at det er [ISM](#) -selskapet som er rederiet. De fleste andre land har også valgt denne løsningen. For Norge er det en videreføring i forhold til [ILO 178](#) om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. Ansvar for rederiet blir styrket i og med at det vil bli innført solidaransvar. Dette innebærer at dersom arbeidsgiver ikke klarer å oppfylle sine økonomiske forpliktelser overfor sjøfolkene om bord, kan disse rette krav direkte på rederiet. Samtidig får rederiet et tilsvarende krav på arbeidsgiver.

Sjømann

Sjømann er den som utgjør en del av driftsorganisasjonen om bord. Dette omfatter flere personer enn sikkerhetsbemanningen, som for eksempel rengjøringspersonale, forpleiningspersonale og artister (om enn ikke artister som bare er med for én tur). Spesielt unntatt blir personell om bord på OSV som er en del av prosjektorganisasjoner. Unntaket for denne gruppen gjelder bare sjømannsloven/ skipsarbeiderloven. [Skipssikkerhetsloven](#) vil gjelde fullt ut.

Forholdet til ISM

ISM danner grunnlaget for gjennomføringen av MLC på norske skip. Det er også grunnlaget for ILO 178 inspeksjonene som har vært gjennomført i noen år. En integrering med ISM er det mest rasjonelle og effektive og bygger på eksisterende systemer. Dersom rederiet har prosedyrer i sitt sikkerhetsstyringssystem som gjennomfører MLC-forpliktelser, trengs det ikke nye prosedyrer. For eksempel krever [ASH-forskriften](#) allerede at tiltak for å sikre arbeidsmiljøet om bord skal være innarbeidet i ISM -systemet.

Sertifisering av skip

Skip over 500 bruttotonn i utenriks fart skal ha sertifikat. Rederier som skal ha sine skip sertifisert må søke Sjøfartsdirektoratet om et «Declaration of Maritime Labour Compliance Part I». Dette dokumentet beskriver hvilket norsk regelverk som gjennomfører MLC og hvilke unntak som er innvilget for det enkelte skipet. Rederiet skal på sin side utarbeide «Part II» av det samme dokumentet og skal angi prosedyrer som er iverksatt i forhold til de fjorten kontrollpunktene. Deretter tar rederiet kontakt med det klasseselskapet som har utstedt ISM -sertifikatene for å gå gjennom dokumentasjonen og avtale inspeksjon om bord. SDir. ser for seg at prosedyren for utstedelse av «DMLC Part I» vil være noenlunde lik den for bunkerssertifikatet.

Maritime Labour Certificate vil ha en gyldighet på 5 år, med en mellombesiktelse etter 2 til 3 år etter utstedelse. Det kan utstedes et interimssertifikat for en periode på seks måneder.

Skip som ikke trenger sertifikat

MLC krever at alle skip skal ha en inspeksjon minst hvert tredje år. Forskjellen mellom skip som skal ha sertifikat og de som ikke skal ha det, er at sistnevnte ikke trenger å ha prosedyrer på plass. Det blir kun en inspeksjon om bord.

De fjorten kontrollpunktene: inspeksjon og prosedyrer

| | |
|------------------|----------------------------------|
| Standard A1.1: | Minstealder |
| Standard A1.2: | Helseerklæring |
| Standard A1.3: | Kvalifikasjoner |
| Standard A2.1: | Ansettelsesavtaler |
| Standard A1.4: | Bemanningsagenter |
| Standard A2.3: | Arbeidstid eller hviletid |
| Standard A2.7: | Bemanningsagenter |
| Standard A3.1: | Innredning |
| Standard A3.1: | Velferdstilbud om bord |
| Standard A3.2: | Kost og forpleining |
| Standard A4.3: | Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse |
| Standard A4.1: | Helsetjeneste om bord |
| Standard A5.1.5: | Klageadgang om bord |
| Standard A2.2: | Lønnsutbetaling |

I tillegg vil det føres tilsyn med følgende om bord: kun inspeksjon

| | |
|------------------|------------------------------------------|
| Standard A2.5: | Hjemsendelse |
| Standard A2.4: | Ferie |
| Standard A4.2: | Reders ansvar |
| Standard A5.1.1: | MLC konvensjonsteksten skal være om bord |

Havnestatskontroll

De fjorten punktene er i utgangspunktet også de som havnestatskontrollen skal begrense seg til. [ParisMOU](#) har utarbeidet en instruks for MLC.

Klager fra sjøfolk.

En sjømann klager til en havnestatskontrollør. Kontrolløren skal da vurdere om klagen gjelder ett av de fjorten punktene eller ikke. Om så, gjennomføres havnestatskontrollen på vanlig måte, med tilbakeholdelse i de mest alvorlige tilfellene. Havnestatskontrolløren kan velge ikke å holde tilbake om han aksepterer en «Rectification Action Plan» fra skipsfører.

Gjelder klagen andre forhold om bord, skal havnestatskontrolløren sjekke om klageprosedyren om bord har blitt fulgt, og eventuelt bistå med å finne en løsning. Hvis det ikke er mulig å finne en løsning skal ikke skipet holdes tilbake, men flaggstat og ILO skal informeres. Havnestatskontroll med MLC vil ikke være særlig intens til å begynne med da mange skip ikke vil ha fått sertifikatet sitt innen MLC trer i kraft. ILO har vedtatt en resolusjon som gir en «grace»-periode på opptil 1 år etter konvensjonen trer i kraft.

Forskrifter som endres

- [Forskrift om ansettelsesforhold og hyreoppgjørsskiema.](#)
- [Forskrift om innredning og om forpleiningstjenesten på skip.](#)
- [Forskrift om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.](#)
- [Forskrift om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. \(havnestatskontroll forskriften\).](#)
- [Forskrift om sjømannslovens virkeområde](#)

Nye forskrifter

- Forskrift om klageadgang om bord
- Forskrift om formidling og utleie av sjøfolk

Både nye forskrifter og endrede forskrifter vil tre i kraft samtidig med MLC.

Tiden frem til MLC trer i kraft

Direktoratet vil oppfordre rederier til å begynne prosessen med å tilpasse seg konvensjonens krav og norsk regelverk som gjennomfører den. I forhold til at regelverket ikke vil tre i kraft før MLC gjør det, er dette en ekstra utfordring. I tillegg vil det komme en ny sjømannslov («skipsarbeidsloven») i løpet av juli 2013. Imidlertid vil det være slik at om skip tilfredsstiller kravene i konvensjonen, vil de få et sertifikat. Norsk regelverk avviker ikke i særlig grad fra MLC. Det er ikke lagt opp til noen overgangsordning. Enkelte flaggstater har lagt opp til midlertidige sertifikater og lignende men det tror vi vil skape merarbeid for alle parter. I tillegg er det ikke hjemmel for midlertidige sertifikater i MLC.

Relaterte sider og dokumenter

[Flytskiema MLC](#)

[Gjennomføringen av MLC, 2006 i Norge](#)

[Recognized Organizations \(ROs\) MLC](#)

[ILO - Preparation for entry into force of MLC 2006.pdf](#)

[ILO flag state guidelines.pdf](#)

[MLC 2006 – presentasjon.pdf](#)



[ILO konvensjonene på Norsk](#)

Ratifisering av MLC - Status (03.09.2012)

Liberia 07:06:2006 - Marshall Islands 25:09:2007 - Bahamas 11:02:2008
Panama 06:02:2009 - Norway 10:02:2009 - Bosn. and Herz. 18:01:2010
Spain 04:02:2010 - Croatia 12:02:2010 - Bulgaria 12:04:2010
Canada 15:06:2010 - Saint Vincent and the Grenadines 09:11:2010
Switzerland 21:02:2011 - Gabon 12:05:2011 - Benin 13:06:2011
Singapore 15:06:2011 - Denmark 23:06:2011 - Antigua & Barb. 11:08:2011
Latvia 12:08:2011 - Luxembourg 20:09:2011 - Kiribati 24:10:2011
Nederland 13:12:2011 - Australia 21:12:2011 - Tuvalu 16:02:2012
Saint Kitt and Nevis 21:02:2012 - Togo 14:03:2012 - Polen 03:05:2012
Palau 29:05:2012 - Sverige 12:06:2012 - Kypros 20:07:2012
Filippinene 20:08:2012 - Russland 20:08:2012

Kapittel 1 MINSTEKRAV TIL SJØFOLK SOM SKAL ARBEIDE PÅ SKIP

A1.1 Minstealder Hovedregel 16 år

Sjøfolk under 18 skal ikke ha arbeid som er risiko for helse og sikkerhet

Nattarbeid for sjøfolk under 18 er ikke tillatt med mindre det er en del av opplæringsprogram

A1.2 Helseerklæring Sjøfolk skal være medisinsk skikket til å utføre sine arbeidsoppgaver

De skal ha en helseerklæring utstedt av en lege To års gyldighet om sjømannen er over 18

Ett års gyldighet for de under 18

A1.3 Opplæring og kvalifikasjoner Sjøfolk skal ikke arbeide på et skip med mindre de er opplært eller sertifisert som kompetente eller på annet vis kvalifisert til å utføre sin oppgaver.

Sjøfolk skal ikke tillates å arbeide på et skip med mindre de har fullført opplæring i personlig sikkerhet om bord.

A1.4 Rekruttering og formidling Rederier kan bare bruke bemanningsagenter som tilfredsstillt kravene i MLC

Sjøfolk skal ikke betale for å finne jobb

Kapittel 2 ANSETTELSESVILKÅR

A2.1 Ansettelsesavtaler Alle sjøfolk har rett til en ansettelsesavtale

MLC sier hva ansettelsesavtalen skal inneholde

Sjømannen har rett til å be om råd før avtalen inngås

Alle sjøfolk har rett på en fartsoppgave

A2.2 Lønn skal utbetales med maks en måneds mellomrom

Sjøfolk skal ha en månedlig oversikt over tilgodehavende og utbetalte beløp

Eventuelle avgifter så som ved overføringer til familien skal være rimelige

A2.3 Arbeidstid og hviletid Hviletid skal være minst 10 timer i et døgn og 77 timer i en syv-dagers periode

Hviletid skal ikke deles i mer enn to, hvorav den ene skal være på 6 timer

Standard arbeidsdag 8 timer

Hviletid kan avbrytes dersom det er nødvendig for skipets sikkerhet

Vaktgående personell er dekket av STCW

A2.4 Rett til ferie Sjøfolk har rett til betalt ferie

2,5 kalenderdager pr måned

A2.5 Hjemreise Sjøfolk har rett på hjemreise uten kostnad dersom ansettelsesavtalen utløper mens de er utenriks, når ansettelsesavtalen for sjøfolk sies opp: av rederiet, eller av sjømannen med gyldig grunn, og dessuten når sjøfolkene ikke lenger er i stand til å utføre sine arbeidsoppgaver etter ansettelsesavtalen eller ikke kan forventes å utføre dem under de rådende forhold.

Krav til økonomisk garanti fra rederiet

Kost, losji og reiseutgifter skal dekkes

A2.6 Reders ansvar ved skipsforlis Sjøfolk har rett til tilstrekkelig kompensasjon for skade, tap eller arbeidsledighet som følge av at skipet forliser.

A2.7 Bemanning Skip skal være tilstrekkelig bemannet

Ved fastsettelse av bemanningsnivå skal den kompetente myndighet ta hensyn til alle krav i regel 3.2 og standard A3.2 angående kost og forpleining, samt hviletidsbestemmelsene

A2.8 Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk Hver medlemsstat skal ha en nasjonal politikk for å fremme sysselsetting i skipsfartssektoren og

for å stimulere til karriere- og kompetanseutvikling og økte sysselsettingsmulighetene for sjøfolk bosatt på dens territorium.

Målet med politikken skal være å hjelpe sjøfolk til å styrke sin kompetanse, sine kvalifikasjoner og sine sysselsettingsmuligheter.

Kapittel 3 INNREDNING, REKREASJONSTILBUD, KOST OG FORPLEINING

A3.1 Innredning og rekreasjonstilbud

Den kompetente myndighet skal spesielt legge vekt på å sikre gjennomføring av kravene i denne konvensjon angående: størrelsen på lugarer og annen innredning, oppvarming og ventilasjon, støy og vibrasjon og andre omgivelsesfaktorer, sanitæranlegg, belysning og sykerom.

A3.2 Kost og forpleining å sikre at sjøfolk får mat og drikkevann av god kvalitet under kontrollerte hygieniske forhold forsyningene av mat og drikkevarer skal være av egnet omfang, ernæringsverdi, kvalitet og variasjon sett ut fra antall sjøfolk om bord, deres religiøse behov og kulturelle skikker i tilknytning til mat og sjøreisens art og varighet, forpleiningsavdelingen skal være slik organisert og utstyrt at sjøfolkene kan forsynes med tilstrekkelige, varierte og næringsrike måltider tilberedt og servert under hygieniske forhold, og forpleiningspersonell skal være godt opplært for sine stillinger.

Kapittel 4 HELSEVERN, MEDISINSK BEHANDLING, VELFERD OG SOSIALTRYGD

A4.1 – Medisinsk behandling om bord og i land Sjøfolk har rett til rask tilgang til lege og nødvendig tannlegearbeid om bord Helsevern og medisinsk behandling skal ikke koste sjøfolk noe Rederiene skal la sjøfolk besøke lege/tannlege i havn

A4.2 Rederiers ansvar ved sykdom, skade og død rederier er ansvarlige for å dekke kostnadene for sjøfolk som arbeider på deres skip med hensyn til sykdom og skade rederier skal yte økonomisk garanti for å sikre kompensasjon ved død eller langvarig uførhet hos sjøfolk på grunn av yrkesskade, yrkessykdom eller yrkesrisiko, som fastsatt i nasjonal lovgivning, sjøfolkenes ansettelsesavtale eller tariffavtale, rederier skal være ansvarlige for å dekke utgiftene til medisinsk behandling, iberegnet medisinsk behandling og anskaffelse av de nødvendige medisiner og behandlingsapparater, samt kost og losji borte fra hjemmet inntil den syke eller skadde sjømannen er frisk eller til sykdommen eller uførheten er erklært varig, og rederier skal være ansvarlige for å dekke begravellesomkostningene ved død som inntreffer om bord eller i land i ansettelsestiden.

A4.3 Vern om helse og sikkerhet, forebygging av ulykker Det skal være ASH-policy på hvert skip

Det skal tas tiltak som verner mot arbeidsulykker, skader og sykdommer

Hindre eksponering mot farlige stoffer

Risiko evaluering skal foretas

Verne- og miljøutvalg skal settes opp om bord

A4.4 Tilgang til landbaserte velferdstilbud Hver medlemsstat skal fremme utviklingen av velferdstilbud i passende havner i landet, og skal etter samråd med de berørte rederi- og sjømannsorganisasjoner bestemme hvilke havner som skal anses som passende.

A4.5 Tryggedekning Sjøfolk har rett på trygdeytelser i samme utstrekning som landbaserte arbeidstakere

Delegering av myndighet

A5.1.2 Bemyndigelse av godkjente organisasjoner I Norge: klaseselskapene
Opptrer på vegne av kompetent myndighet for å sertifisere skip

Klassen må kunne dokumentere kompetanse og kapasitet før delegering

Sertifikat

A5.1.3 Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og "declaration of maritime labour compliance" Kun for skip på 500 BT og over i internasjonal fart

14 områder sertifiseres

Kun om bord

Maritime Labour Certificate

Gyldighet 5 år

Samme inspeksjonsintervaller som ISM

Mellombesiktelse etter 2-3 år

Interimssertifikat er mulig

Ikke gyldig uten Declaration of Maritime Labour Compliance del I og II

Sertifikat ikke lenger gyldig

a) dersom de aktuelle inspeksjoner ikke er gjennomført innen de frister som er fastsatt

b) dersom sertifikatet ikke er godkjent (endorsed)

c) når et skip skifter flagg,

d) når et rederi ikke lenger påtar seg ansvaret for driften av et skip, og

e) når det er gjort vesentlige endringer i konstruksjonen eller utstyret som faller inn under kapittel 3.

Midlertidig sertifikat

Gyldighet 6 måneder

a) til nye skip ved levering,

b) når et skip endrer flagg, eller

c) når et rederi overtar ansvaret for driften av et skip som er nytt for vedkommende rederi.

kan bare utstedes når det er verifisert at: skipet, så langt det er rimelig og gjennomførbart, er inspisert med henblikk på de forhold som er oppført i vedlegg A5-I; poster under bokstav b),

c) og d) i dette nr. må være verifisert, rederiet har vist skipet har tilstrekkelige prosedyrer for å etterleve denne konvensjon, skipsføreren er kjent med kravene i denne konvensjon og ansvaret for gjennomføring, og relevant informasjon er forelagt den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon med henblikk på å utferdige declaration of maritime labour compliance.

Declaration of Maritime Labour Compliance part I

Formål: å vise hvilken lovgivning som gjennomfører MLC på de 14 områdene Åpenhet er nytt prinsipp sette opp listen over forhold som skal inspiseres i samsvar med nr. 1 i denne standard, identifisere de nasjonale kravene som innbefatter bestemmelsene i denne konvensjon ved å henvise til de relevante nasjonale lovbestemmelser, og, i den utstrekning det er nødvendig, ved å gi presise opplysninger om hovedinnholdet i de nasjonale kravene henvise til kravene til vedkommende skipstype i henhold til nasjonal lovgivning iv) notere eventuelle bestemmelser som i det vesentlige er likeverdige og som er vedtatt i henhold til artikkel VI nr. 3, og

v) entydig angi eventuelle unntak gitt av den kompetente myndighet som fastsatt i kapittel 3

Declaration of Maritime Labour Compliance part II

del II skal utarbeides av rederiet, og skal angi de tiltak som er besluttet for å sikre løpende etterlevelse av de nasjonale kravene mellom inspeksjonene og de tiltak som foreslås for å sikre kontinuerlig forbedring.

MLC gir anledning til å bruke ISM

Inspeksjoner for alle skip uansett størrelse

Inspeksjon minst hvert tredje år

Kompetent myndighet skal ha tilstrekkelig antall kvalifiserte inspektører

Inspektører skal ha nødvendig myndighet

Klager som ikke er åpenbart grunnløse skal undersøkes

Det skal lages rapport etter hver inspeksjon

Når en inspeksjon utføres eller når tiltak iverksettes, skal alle rimelige anstrengelser gjøres for å unngå at et skip blir utilbørlig tilbakeholdt eller forsinket.

Klagebehandling om bord

Konflikter bør løses på det lavest mulige nivået

Krav: alle skip skal ha en prosedyre for klagebehandling om bord

MLC gir retningslinjer for hva prosedyren bør inneholde

Havnestatskontroll

Gjelder kun kravene i konvensjonen Artikler, regler, standarder i A-koden

Maritime Labour Certificate er "prima facie evidence" I samsvar med dette skal havnestatsinspeksjonen begrenses til en gjennomgang av sertifikatet og Declaration of Maritime Labour Compliance unntatt under de omstendigheter som er angitt i koden,

Tilbakeholdelse

Dersom skipet etter en mer inngående inspeksjon ved en bemyndiget tjenestemann blir funnet ikke å være i samsvar med kravene i denne konvensjon, og:

a) forholdene om bord klart er til fare for sjøfolkenes trygghet, helse eller sikkerhet, eller

b) det manglende samsvaret utgjør et alvorlig eller gjentatt brudd på kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet), Kan skipet holdes tilbake

Opplæring

[ITE](#)

[SEAGULL](#)

[DNV](#)

[VIDEOTEL](#)



Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) (engelsk: *International Labour Organization*) er et byrå i de [Forente Nasjoner](#) som tar seg av arbeidssaker. De har hovedkvarter i [Genève](#), [Sveits](#). Grunnlagt i [1919](#) gjennom [Versailles-traktaten](#) og var fram til slutten av [andre verdenskrigen](#) del av [Folkeforbundet](#). Den arbeider i dag etter [Philadelphia-erklæringen](#) som ble vedtatt i [1944](#). Organisasjonen vant [Nobels fredspris](#) i [1969](#)

[ILO informasjon - Norge](#)

