



Sjøfartsdirektoratet
Att: Haakon Storhaug

E-post: Haakon.Storhaug@sjofartdir.no ; unn.c.lem@sjofartdir.no

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
31. januar 2011

EM
EM007191

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Høring - Utkast til norsk Declaration for Maritime Labour Compliance (DMLC) del I

Det vises til direktoratets e-post av 9. desember 2010 med anmodning om kommentarer til direktoratets utkast til norsk DMLC del I, ett frivillig/midlertidig forslag og ett forslag til endelig versjon som vil gjelde når ILOs MLC måtte tre i kraft. Vi viser også til møtet i direktoratet med Haakon Storhaug og Unn Lem 7. januar og direktoratets samtykke til forlenget frist med kommentarer til slutten av januar 2011.

Forbundet tillater seg å gi kommentarer på norsk, selv om de dokumenter det skal gis kommentarer til, er utformet på engelsk.

Forslag om adgang til frivillig sertifisering

Norges Rederiforbund er enig i at de rederier som måtte ønske dette, bør gis anledning til å få gjennomført sertifisering på frivillig basis, slik at en senere oppgradering til full MLC-sertifisering kan skje raskt og enkelt. Mange av forbundets medlemmer er allerede i gang med drøftelser med klassen (særlig Det Norske Veritas) om hvorledes kontroll og sertifisering i henhold til MLC best kan gjennomføres for rederiets norske skip.

Forbundet oppfatter at den frivillige sertifiseringen utelukkende vil omfatte de områder som er nevnt i direktoratets sjekkliste for ISM-kontroll med ILO-konvensjon 178/1996. Det vil således dreie seg om en mer begrenset sertifisering.

Vi er kjent med at enkelte store flaggstater som har ratifisert ILOs MLC, også har innført adgang til sertifisering før konvensjonen trer i kraft. Denne praksis skal ha avdekket behov for endringer av flaggstatenes nye regler for sertifisering for å legge til rette for bedre og enklere prosedyrer, ikke minst i tilknytning til DMLC part II. Forbundet forutsetter at norske myndigheter også vil benytte en frivillig sertifiseringsperiode til å avklare behovet for justeringer av norske regler.

Forslag til lov og forskriftsendringer for gjennomføring av full MLC sertifisering

Forbundet har oppfattet at en fullstendig MLC-sertifisering vil kreve en del lov- og/eller forskriftsendringer. Det vil blant annet bli fastsatt forskrifter for rekrutterings- og formidlingstjenester og innført et nytt kapittel i besiktigelsesforskriften.

Forbundet vil be om at direktoratet og/eller Nærings- og handelsdepartementet snarest mulig utarbeider forslag til de regler som må på plass for en full oppfølging av MLC. Det er ønskelig at en høring av slike regler blir grundig, og at høringen kan gjennomføres med gode frister for høringsinstansene.

Sertifisering begrenset til MLC-standarder

Direktoratets utkast til DMLC del I (frivillig og endelig) har for hvert av de 14 punkter henvisninger til de norske lover og forskrifter som er relevante. Lov- og forskriftstekstene er ikke referert og det er heller ikke gitt noen konkret beskrivelse eller fortolkning av tekstene. Men der norsk hjemmel for en bestemt MLC-standard har mer omfattende krav enn MLC, er de norske tilleggskravene inntatt med full tekst i utkastet til DMLC del I.

Forbundet oppfatter at hensikten med dette systemet er å markere at det er MLCs regler og tekster som er basis for sertifiseringen. I den utstrekning det er uklart hva MLC-teksten krever, synes direktoratet å forutsette at rederiene og klassen skal støtte seg til de retningslinjer som ILO har utarbeidet for flaggstatskontroll høsten 2009.

Forbundet erkjenner at direktoratet må ha hatt et omfattende arbeid med å avklare om og hvor norske standarder er mer omfattende enn MLC-standarder. Det antas at det først ved praktisering av regelverket vil kunne oppdages om det bør foretas justeringer. Dette gjelder for øvrig også generelt for hele sertifiserings- og kontrollordningen under MLC at praktisering av reglene kan bli utfordrende.

Fordi MLCs regler og retningslinjer er fleksible, og fordi en del MLC-standarder ikke har et særlig strengt presisjonsnivå, antas at det vil kunne være behov for avklaringer, der direktoratet og departementet må bistå. Slik avklaring kan for øvrig også være nødvendig for de norske tilleggskravene.

Forbundet er opptatt av at slik avklaring ikke overlates til classeselskapene. Disse vil kunne stille mer omfattende krav til prosedyrer og dokumentasjon for oppfyllelse når kravene uklare eller upresise, for å avverge kritikk fra flaggstaten (norske myndigheter) om hvorledes de utfører sine sertifiserings- og kontrolloppgaver. Forbundet oppfatter at også klassen er opptatt av at flaggstaten bidrar her.

Gjennomføring av flaggstatskontroll – sertifisering

Forbundet har deltatt i en del drøftelser med klassen (DNV) og rederiene om hvor og hvorledes sertifiseringen og kontrollen skal foregå. Det er enighet om at så langt det er praktisk mulig bør dette skje på rederiets kontor. For mange av de 14 punktene vil det være enklere å fremskaffe relevante opplysninger og dokumentasjon der, og det vil dessuten spare skipenes besetning for arbeid i en travel hverdag. Noen forhold kan måtte kontrolleres ved skipsbesøk, og det vil også være nødvendig å sikre at skipet har tilstrekkelig dokumentasjon om bord for en eventuell havnestatskontroll.

Det kan muligens være vanskelig å gi retningslinjer for hva som kan skje på rederikontoret og hva som skal skje om bord før man har praksis med MLC-ordningen. Men det anmodes at direktoratet medvirker til at man her får gode ordninger.

Oppfyllelse av MLC-standardene

Høringene av utkastene til DMLC del I berører i utgangspunkt ikke DMLC del II. Del I angir utlukkende hvilke krav som skal oppfylles, ikke hvorledes kravene skal oppfylles eller hvilken dokumentasjon og prosedyrer som vil være tilstrekkelige. Dette er i utgangspunkt overlatt til klasseselskapene og rederiene å finne ut av. Det er imidlertid en slik sammenheng mellom del I og del II at det er behov for direktoratets og departementets bistand også i relasjon til del II.

Forbundet har etterlyst mulighet for utforming av en standardisert DMLC del II. Dette er avvist både av direktoratet og klassen (DNV) under henvisning til at rederiene for mange av de 14 sertifiseringspunktene har på plass ordninger gjennom ISM-koden som det vil kunne refereres til også i DMLC del II. Det er direktoratets og klassens erfaring at rederienes opplegg her er svært forskjellige. Dette vanskelig gjør en standardisering.

Men ISM-kodesystemet kan neppe benyttes som dokumentasjon for oppfyllelse for alle de 14 punktene, og her kan det muligens være et visst rom for standardisering av de svar som skal gis i del II.

Som direktoratet vil være klar over, har klassen allerede igangsatt såkalte "gap analyser" for å avdekke om det hos det enkelte rederi og for enkelte skip, er behov for nye ordninger for å oppfylle MLC-kravene og for å kunne dokumentere at kravene er oppfylt.

Dette har vist at det foreligger mulighet for å innfortolke og medta en utrolig mengde detaljer, som vil innebærer at DMLC del II ordningen blir meget omfattende, arbeidskrevende og kostbar. Det foreligger derfor risiko for at man kan få et opplegg som vil lite konkurransedyktig sammenliknet med de systemer som måtte bli etablert i andre skipsregistre.

Forbundet anser det derfor viktig at direktoratet og departementet følger med i klassens arbeid og avklarer konflikter mellom rederiene og klassen med hensyn til hva som er tilstrekkelig oppfyllelse av MLC-kravene og de norske tilleggskrav. Rederiene må ikke være henvist til å godta klassens fortolkninger, men må kunne kreve at myndighetene overprøver om klassens forståelse er korrekt når denne synes tvilsomt eller uhensiktsmessig.

Andre bemerkninger til utkastene

Innledningen pkt b

Det antas begrepet "national provisions" bør endres i den norske DMLC part I til "Norwegian provisions"

Engelsk tekst

Direktoratets hjemmeside har informasjon fra "Skipskontrollens regelverk" – dvs. relevante lover og forskrifter i engelsk tekst. Dessverre gir ikke dette opplegget den samme mulighet som Lovdata til å angi "link" direkte til en bestemt lov eller forskriftsbestemmelse slik rederiene måtte ønske gjøre i sin DMLC part II.

Definisjon av sjømann

MLC forutsetter at de skal gjennomføres en konsultasjon med sosialpartene. Saken har vært drøftet i møter med Direktorat og departementet, men parallelt med andre spørsmål knyttet til konvensjonen og uten at det er truffet en konkret og endelig beslutning. Det er viktig at denne definisjonen er helt klar fordi den har en stor betydning for omfanget av MLCs sertifisering og kontrollprosesser. Forbundet er kjent med at de fleste flaggstater har gjennomført denne type drøftelser, og tillater seg å etterlyse at dette også gjøres i norsk sammenheng.

Definisjon av skip

Her er det også behov for en norsk avklaring, ikke minst fordi ILO Office i oppfølgingsmøtet i fjor høst har skapt uklarhet mht. om offshore entreprenørfartøyer er omfattet av konvensjonen. Siden forbundet også er organisasjon for offshore entreprenørfartøyer, mener vi det er nødvendig at det treffes en klar beslutning om at disse fartøyer ikke skal betraktes som omfatte av MLC.

Det rapporteres for øvrig fra andre land at skip i innenriksfart ikke vil anses å omfattes av konvensjonen. Det antas visstnok at nasjonalstatens bestemmelser av betydning for MLCs virkeområde ikke vil bli påklaget eller bli gjenstand for noen overprøving i ILO-systemet. Det innebærer at det vil være viktig at norske myndigheter skaffer seg opplysninger om hvorledes andre ILO-stater håndterer disse MLC-reglene slik at den "level playing field" som har vært forutsatt, vil gjelde også for norsk register.

Pkt 1 Minstealder

Den ansattes pass, arbeidsplan og hviletidsskjema må normalt være tilstrekkelig dokumentasjon for MLC-oppfyllelse.

Pkt 2 Helsesertifikat

Den ansattes helsesertifikat vil angi om MLC-kravene er oppfylt. Rutiner (ISM system) for å påse at helsesertifikatet alltid er gyldig, er nødvendig. Dette må være tilstrekkelig for MLC-oppfyllelse.

Pkt 3 Kvalifikasjoner/sertifikater

Forbundet oppfatter at ved avvikling av dagens ordning for maritim kontroll, vil NAV og utenriksstasjonene stadig ha oppgaver knyttet til kontrollsertifikater og endorsement.

Kontroll med andre kvalifikasjoner vil være rederiets ansvar, herunder oppfyllelse av bestemmelser om sikkerhetskurs og sikkerhetsopplæring i henhold til STCW og norske sertifikat- og sikkerhetsregler.

Dokumentasjon som viser at offentlig kontroll er utført samt dokumentasjon for sikkerhetskurs og sikkerhetsopplæring må sammen med mulige ISM-prosedyrer, være tilstrekkelig for oppfyllelse av MLC.

Pkt 4 Ansettelse

Direktoratet vil utforme ett nytt ansettelsesavtaleskjema som både angir hvem som er arbeidsgiver og hvem som er ansvarlig rederi. Det vurderes å innføre en ordning med 3-partssignatur (den ansatte, arbeidsgiver og ansvarlig rederi).

Forbundet anser det viktig at det erkjennes, og legges til rette for at det selskap som vil fremstå som ansvarlig rederi i DMLC part II og i sertifikatet, vil kunne være et annet selskap enn det selskap som er arbeidsgiver for de ansatte, og at det også erkjennes at arbeidsgiver kan være forskjellig for ulike grupper av sjømenn (for eksempel maritimt og ikke maritimt personell). Det forutsettes at denne organisasjonsformen ikke vil medvirke til at det vil være nødvendig at arbeidsgivere som ikke er identiske med ansvarlig rederi, må ha lisens eller lignende slik det stilles krav om for bemanningsselskaper, jfr. pkt 5 nedenfor. Dette bør avklares om det her vil gjelde særlige dokumentasjonskrav i DMLC del II.

Siden offentlig kontroll hos NAV og utenriksstasjonene skal begrenses, er det uklart om ordning med utstedelse av sjømannsbok (fartsbok) av norsk myndighet vil bli opprettholdt. MLCs Standard A 2.1(e) forutsetter et system med sjømannsbok og registrering av fartstid, men det er uklart om dette fortsatt skal skje i offentlig regi. Det forutsettes imidlertid at myndighetene fastsetter regler for sjømannsbok/fartsbok slik at det er klart hvorledes dette kravet skal dokumenteres i DMLC del II.

Reglene om at den ansatte skal ha rett til bistand fra en tillitsvalgt eller rådgiver ved undertegnelsen av ansettelsesavtalen, kan forsinke ansettelsesprosessen. Rederiets/arbeidsgivers ansvar må kunne begrenses til å ha prosedyrer som gir den ansatte en rimelig anledning/mulighet til å skaffe seg bistand. De ansatte må selv ha ansvaret for å skaffe seg slik bistand.

Gjeldende forskrifter om hyreoppgjøret er foreldet. Forskriften gir direktoratet fullmakt til å utforme et skjema, men fullmakten er ikke benyttet. Rederiene har i dag egne PC-opplegg, hvor de opplysninger som forskriften krever, er medtatt. Kopi av hyreoppgjøret sendes normalt til den privatadresse den ansatte har oppgitt i ansettelsesavtalen, og lønnen innsettes på den ansattes bankkonto.

Oversendelse av det månedlige hyreoppgjøret til skipene for hver enkelt ansatt om bord, vil ikke kunne gjennomføres uten tillatelse fra Datatilsynet for å avverge konflikt med personregisterloven. Dette vil være svært komplisert. Det må være tilstrekkelig at hyreoppgjør og lønnsutbetalingssystemer, fremlegges for sertifisering og kontroll på rederiets kontor, og at havnestatskontrollører har mulighet for å få slike opplysninger direkte fra rederikontoret når de anmoder om dette.

Rederiene må kunne begrense sine prosedyrer til redegjørelse for hvorledes de foretar utbetaling av lønn, samt hvorledes de vil informere flaggstats- og havnestatskontrollører som måtte kreve ytterligere opplysninger.

MLCs regler om oppsigelse og frister for å gi oppsigelse, er i overensstemmelse med norske regler. Norske regler forutsetter at tidsbegrensede ansettelsesforhold kan avsluttes når tidsperioden er omme, uten forutgående oppsigelse. Det er heller ikke

nødvendig med oppsigelse når den ansatte fratrer pga. sykdom eller skade. Den tidsbegrensede kontrakten opphører da ved fratredelse som syk/skadet.

Innenfor denne standarden kan det være nyttig å få angitt av direktoratet og departementet hva som vil være tilstrekke dokumentasjon og prosedyre for oppfyllelse av MLC-krav for oppsigelse.

5. Rekrutterings og bemanningstjenester

Rederier og/eller arbeidsgivere som har representanter som tar seg av rekruttering, ansettelse og andre arbeidsgiverfunksjoner på vegne av rederiet/arbeidsgiver, omfattes ikke av MLC eller norske regler for arbeidsformidling eller arbeidsutleie. Det vil være rederiets/arbeidsgivers ansvar at slike representanter oppfyller de oppgaver de har i henhold til MLC og norske regler. Dette gjelder også representanter med bosted/kontor i utlandet.

Den internasjonale rederiorganisasjonen BIMCO har utarbeidet to standard managementavtaler der det sondres mellom ordninger der manager handler "on behalf of owners" og når manager handler for egen regning. Disse standarder benyttes både for intern manager i rederiforetaket og for managers som ikke er en del av rederiforetaket.

I de drøftelser som har vært ført med norske myndigheter om disse spørsmål, har forbundet hatt inntrykk av at det for selskaper som ikke er en del av rederiforetaket, alltid vil kunne bli avkrevet lisens, selv der selskapet utelukkende handler på vegne av rederiet (fullmektig- /representantansvar). Forbundet ber om det ses nærmere på dette spørsmål, slik at det blir klart når det vil være nødvendig at et selskap har lisens som rekrutterings-/bemanningsselskap.

Det forutsettes at det for oppfyllelse av MLC-krav for denne standarden vil være tilstrekkelig at rederiene redegjør for om de benytter representanter eller agenter som handler for egen regning og risiko. I sistenevnte tilfelle må det fremlegges dokumentasjon for at agenten er tilbørlig godkjent.

6. Arbeids- og hviletid

IMO/ILOs guidelines for registrering av hviletid og for arbeidsplan og de skjemaer som skal benyttes i denne sammenheng, må være tilstrekkelig for dokumentasjon av oppfyllelse av MLC.

7. Bemanningsregler

Bemanningsoppgave fra direktoratet og sertifikatkontrollene hos NAV og utenriksstasjonene må være den vesentlige dokumentasjonen for oppfyllelse av denne standarden. Usikkerhet om oppfyllelse må kunne avklares i kontakt med direktoratet.

8. Innredning

Dokumentasjon for oppfyllelse av krav må kunne skje ved henvisning til alt eksisterende IMS-prosedyrer og teknisk (IMO) sertifisering av skipet.

Her vil det være behov for en vurdering av særordninger når det gjelder lugarer for reisereparatører og kadetter. Det oppfattes at andre flaggstater vil innføre særregler her (substantially equivalence).

For punktene

9. Velferdstiltak om bord
10. Kost mv
11. Helse, sikkerhet, forbygging av ulykker mv
12. Medisinsk pleie om bord

må antas at det kan utformes redegjørelser med henvisning til ISM kode opplegg.

13. Klagesystem om bord

Forbundet har i alle sine NIS tariffavtaler for utenlandske mannskaper bestemmelser om "grievance procedures" som i det vesentlige er sammenfallende med MLCs regler. For ansatte på NOR-skip gjelder hovedavtaleregler som går betydelig lengre enn ILO-kravene mht. rett til å klage.

Det antas at tariffavtalesystemet må kunne utnyttes her, slik at det for oppfyllelse av denne standarden kan være tilstrekkelig å henvise til de tariffavtaler de ansatte er omfattet av. Forbundet vil engasjere seg i dette.

14. Utbetaling av lønn

Som angitt under punkt 4 om ansettelse, vil det være hensiktsmessig at dokumentasjon og redegjørelse for prosedyrer for denne standarden foretas på rederikontoret, eller i alle fall skjer ved bistand fra rederikontoret.

Med hilsen
Norges Rederiforbund


Edith Midelfart

Kopi: Nærings- og handelsdepartementet