

# Veiledning for Norges implementering av konvensjonen om arbeid til sjøs (MLC), 2006

## Innhold

<i>Veiledning for Norges implementering av konvensjonen om arbeid til sjøs (MLC), 2006</i> .....	1
<b>1. Veien videre</b> .....	2
<b>1.1 Søknader om DMLC del I</b> .....	2
<b>1.2 Skip bygget før ikrafttreddelsen av MLC</b> .....	3
<b>2. Norsk tolkning av viktige definisjoner</b> .....	3
<b>2.1 Generelt virkeområde for MLC i Norge</b> .....	3
<b>2.2 Rederi</b> .....	4
<b>2.3 Sjømann</b> .....	4
<b>2.4 Anerkjente organisasjoner (RO-er)</b> .....	5
<b>3. ISM-koden</b> .....	5
<b>4. Økonomisk garanti</b> .....	5
<b>4.1 Garanti for lønn og hjemreise</b> .....	6
<b>4.2 Garanti for trygderettigheter på norske skip</b> .....	7
<b>4.3 Sjøpanterett</b> .....	7
<b>4.4 Arrest i skip</b> .....	8
<b>5. MLC-retningslinjer, del B av koden</b> .....	9
<b>6. Hvordan få MLC-sertifikat og DMLC</b> .....	10
<b>6.1 Beskrivelse av prosessen</b> .....	10
<b>6.2 Ytterligere retningslinjer om inspeksjonsprosessen</b> .....	10
6.2.1 Minstealder .....	11
6.2.2 Helseerklæring .....	11
6.2.3 Kvalifikasjoner for sjøfolk.....	12
6.2.4 Arbeidsavtaler.....	12
6.2.5 Bruk av lisensiert eller sertifisert eller regulert privat arbeidsformidling .....	13
6.2.6 Arbeids- og hviletid .....	14
6.2.7 Bemanning av skipet.....	15
6.2.8 Innredning.....	15
6.2.9 Rekreasjonstilbud om bord .....	16
6.2.10 Kost og forpleining .....	16
<b>6.3 Vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker</b> .....	17



6.2.12 Medisinsk behandling om bord .....	18
6.2.13 Klagebehandling om bord.....	19
6.2.14 Lønnsutbetaling .....	19
<b>6.3 Andre områder som skal inspiseres .....</b>	<b>19</b>
6.3.1 MLC-regel 2.4 Rett til ferie .....	20
6.3.2 MLC-regel 2.5 Hjemreise .....	20
6.3.3 MLC-regel 4.2 Rederiets ansvar .....	21
6.3.4 MLC-regel 4.5 Tryggedekning .....	21
6.3.5 MLC-standard A5.1.1 Generelle prinsipper .....	21

## 1. Veien videre

### 1.1 Søknader om DMLC del I

Sjøfartsdirektoratet startet arbeidet med å utarbeide Declarations of Maritime Labour Compliance Part I (DMLC del I) for enkeltskip 1. mars 2013. Sjøfartsdirektoratet utarbeider dette dokumentet på grunnlag av søknader mottatt fra rederier. Anerkjente organisasjoner (RO-er) utsteder MLC-sertifikat for skip med klasse.

Søknadsskjemaet skal inneholde opplysninger stipulert i DMLC del I, samt informasjon om unntak gitt av Sjøfartsdirektoratet til det aktuelle skipet med hensyn til kapittel 3 i MLC. Sistnevnte krav skal hovedsakelig muliggjøre en raskere behandling av søknadene.

Den norske DMLC del I og II er tilgjengelig på nettsidene til Sjøfartsdirektoratet.

Nye forskrifter og forskriftsendringer som gjennomfører MLC, trådte i kraft samtidig med selve konvensjonen. Dette gjelder følgende regler i MLC:

- Regel 1.4 – Arbeidsformidling:  
Forskrift 19. august 2013 nr. 999 om bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet på skip (ny forskrift)
- Regel 2.1 – Arbeidsavtaler:  
Forskrift 19. august 2013 nr. 1000 om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv.
- Regel 5.1.5 – Klageadgang om bord:  
Forskrift 19. august 2013 nr. 998 om klagerett for den som har sitt arbeid på skip (ny forskrift)
- Regel 3.1 – Innredning (forskriftsendring) og MLC-regel 3.2 – Mat og hygiene (forskriftsendring):  
Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip
- Kapittel 5 Etterlevelse og håndhevelse:  
Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikater for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll (nye forskrifter).

DMLC del I utstedt før ikrafttredelsen av MLC vil fortsatt være gyldig. De må imidlertid på et eller annet tidspunkt bli erstattet av en ny DMLC del I som inneholder henvisninger til de norske forskriftene som ennå ikke hadde blitt vedtatt før ikrafttredelsen av MLC. Rederier trenger ikke søke på nytt – Sjøfartsdirektoratet vil sende dem ut fortløpende.

## 1.2 Skip bygget før ikrafttreddelsen av MLC

Merk at norske skip bygget før ikrafttreddelsen av MLC enten ikke har dokumentasjon, eller har varierende dokumentasjon, på deres etterlevelse av ILO-konvensjon nr. 92 og 133. For skip som ikke er klasset, for eksempel, er den påkrevde inspeksjonen blitt utført i forbindelse med utstedelse av fartssertifikat, og for skip som går i internasjonal fart, i sammenheng med sikkerhets sertifikatet for konstruksjon av lasteskip. Ingen av nevnte ILO-konvensjonene har imidlertid et slikt krav.

Norge ratifiserte ILO-konvensjon nr. 92 i 1950 og ILO-konvensjon nr. 133 i 1975. Norske skip har følgelig hatt krav om å etterleve disse ILO-standardene i over 60 år. Havnestatskontroll har blitt utført i sammenheng med ILO-konvensjon nr. 147, så samsvarsnivået til norske skip bør være velkjent for havnestatskontrollmyndigheter.

Skip som har vært registrert i en annen flaggstat og som skal registreres i et norsk skipsregister, må påvise samsvar med blant annet norske krav til innredning. Dette gjøres ved hjelp av en inspeksjon som utføres på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Ingen ytterligere dokumentasjon er derfor nødvendig.

## 2. Norsk tolkning av viktige definisjoner

### 2.1 Generelt virkeområde for MLC i Norge

MLC får anvendelse for alle skip, uavhengig av tonnasje og hvorvidt det er statlig eller privat eid, som normalt benyttes i næringsvirksomhet.

Et skip er definert av SOLAS-konvensjonen, og fører de relevante sertifikatene påkrevd av nevnt konvensjon. Følgelig er flyttbare innretninger ikke omfattet, ettersom de ikke er sertifisert som skip.

MLC er hovedsakelig gjennomført i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) og lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven). Skipsarbeidsloven erstattet sjømannsloven 20. august 2013.

Norge anser "næringsvirksomhet" som å være en hvilken som helst innsats gjort med det hovedformål å generere inntekt, som inkluderer, men er ikke begrenset til, aktiviteter slik som handel, befraktning, sleping, berging, offshore forsyning/støtte, letearbeid/utvinning/foredling relatert til mineralressurser på havbunnen, underholdning, markedsføring, forskning, losji, transitt, osv.

Norge utvider ikke virkeområdet til MLC til å gjelde registrerte skip benyttet til fiske eller lignende, eller skip som seiler utelukkende på innlands vannveier eller i eller i umiddelbar nærhet av beskyttede farvann eller områder der havneforskrifter gjelder. I Norge tolkes "innlands vannveier eller i eller i umiddelbar nærhet av beskyttede farvann eller områder der havneforskrifter gjelder" til å bety fartsområde 1 og 2 i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Alle skip som MLC får anvendelse på, med bruttotonnasje 500<sup>1</sup> eller mer og som går i utenriksfart eller i fart fra en havn eller mellom havner i et annet land, må ha sertifikat for samsvar med 14 områder i MLC som er underlagt obligatoriske inspeksjoner.

Alle skip som MLC får anvendelse på, men som ikke må være sertifisert (med bruttotonnasje under 500, som ikke går i utenriksfart eller i fart fra en havn eller mellom havner i et annet land), skal likevel

---

<sup>1</sup> Merk at skip med godkjent nasjonal bruttotonnasje under 500, som angitt i merknadsrubrikken i Internasjonalt målebrev (1969), ikke er underlagt krav om sertifikat.

gjennomgå en full inspeksjon opp mot de samme reglene som for sertifiserte skip, der det er hensiktsmessig.

## 2.2 Rederi

I MLC betyr "rederi" ISM-selskapet. Norge benytter seg dessuten av muligheten gitt ved retningslinje B5.1.3 nr. 2 til å bruke rammeverket til ISM-koden til å gjennomføre MLC. Dette følger av et vedtak fra 1999 i forbindelse med ratifiseringen av ILO-konvensjon nr. 178 om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, 1996.

Dette vedtaket har visse følger. Det innebærer at omfanget av ISM-selskapets forpliktelser utvides noe. Definisjonen av begrepet "rederi" finnes i skipssikkerhetsloven § 4, hvis tekst gjengis nedenfor:

### **Skipssikkerhetsloven § 4**

*«Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.*

*Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat som nevnt i første ledd, eller sikkerhetsstyringssertifikatet er blitt ugyldig eller er trukket tilbake, regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier. Dersom skipets eier i tilfellet som nevnt i første punktum har innsendt dokumentasjon i henhold til § 5 med samtykke fra den driftsansvarlige eller byggeansvarlige, skal vedkommende anses som rederi etter denne loven.*

*Annet ledd gjelder tilsvarende dersom den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, ikke eksisterer.»*

## 2.3 Sjømann

MLC krever, på grunn av kapittel 5, mer presisering med hensyn til hvilke personellkategorier som kravene i konvensjonen gjelder for.

MLC anerkjenner i artikkel II, nr. 3 at det kan være tvil om hvorvidt en bestemt kategori eller bestemte kategorier av personer som utfører arbeid om bord et skip dekket av MLC, skal anses som sjøfolk i forbindelse med MLC. Hvis det finnes personellkategorier som det kan finnes tvil om, skal spørsmålet avgjøres av den kompetente myndighet i hver medlemsstat etter samråd med de berørte rederi- og sjømannsorganisasjoner.

Skipsarbeidsloven har ingen definisjon på termen "sjømann". Loven dekker i prinsippet alle som har sitt arbeid om bord på norske skip. Alle bestemmelser gjelder imidlertid ikke alle arbeidere. Det er viktig å legge merke til at det kun er "sjøfolk" i betydningen ifølge MLC som dekkes av § 2-4 tredje ledd, hvis tekst gjengis nedenfor:

### **Skipsarbeidsloven § 2-4 tredje ledd**

*«Rederiet er solidarisk ansvarlig med arbeidsgiveren for utbetaling av lønn, feriepenger og de økonomiske krav arbeidstaker som har sitt arbeid på skipet har etter bestemmelsene i lovens kapittel 4 eller i forskrifter gitt i medhold av dette kapitlet.»*

Rederier må konsultere forskrift 19. august 2013 nr. 990 om skipsarbeidslovens virkeområde samt rundskriv RSV 04-2013 "Skipsarbeidslovens virkeområde" for å avgjøre om en person som arbeider om bord på et norsk skip, er å anse som en sjømann.

Personell som verken er bosatt i Norge eller er norske statsborgere og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip, var frem til ankomsten av MLC unntatt fra diverse

bestemmelser i den nå opphevede sjømannsloven, men slike personer er ikke unntatt fra skipsarbeidsloven.

Det er ikke mulig å søke om noen unntak fra verken skipsarbeidsloven eller skipssikkerhetsloven når det gjelder personell om bord.

## 2.4 Anerkjente organisasjoner (RO-er)

Norge har delegert, under separate, men ellers lignende og likestilte skriftlige avtaler, inspeksjons- og sertifiseringsfunksjoner i henhold til MLC til følgende anerkjente organisasjoner (RO-er):

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- DNV GL
- Lloyd's Register
- RINA
- ClassNK

RO-en valgt av rederiet for å utføre ISM-revisjoner vil utføre inspeksjonene påkrevd for utstedelse av MLC-sertifikatet.

RO-en må overholde kravene i standard A5.1.2 og retningslinje B5.1.2 i MLC. Dokumentasjon på slik etterlevelse skal legges frem for Sjøfartsdirektoratet.

## 3. ISM-koden

ISM-koden og sikkerhetsstyringssystemet danner grunnlaget for gjennomføringen av MLC om bord på norske skip. I dette henseende gjennomfører Norge retningslinje B5.1.3 nr. 2 i MLC. Tiltakene iverksatt for å sikre løpende etterlevelse, jf. standard A5.1.3 nr. 10 (b), skal derfor være en del av skipets sikkerhetsstyringssystem. Grunnen til dette er at Norge definerer termen "rederi" som ISM-selskapet. Det hindrer også dobbeltarbeid. Dette er en fortsettelse av tilnæringsmåten vedtatt når Norge ratifiserte ILO-konvensjon nr. 178.

Når rederiet utarbeider Declaration of Maritime Labour Compliance Part II (DMLC del II), skal det refereres til de relevante prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet.

## 4. Økonomisk garanti

*Merk at denne delen av retningslinjene kan være ufullstendig og skal ikke anses som en offisiell tolkning av nasjonale lover og regler av norske myndigheter.*

Flere bestemmelser i MLC har krav til økonomisk garanti. Det skal bemerkes at mens MLC bruker betegnelsen "financial security" (tilsvarende "økonomisk garanti" på norsk), jf. regel 2.5.2, standard A4.2 nr. 1 (b) i MLC, bruker norsk lovgivning betegnelsen "garanti".

For skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) finnes det en spesialordning som krever at det stilles en garanti ved registrering av skipet.

## 4.1 Garanti for lønn og hjemreise

Dette kravet gjelder hvis det finnes sjøfolk om bord som ikke er dekket av norske trygdeordninger eller EØS-avtalens trygdeforordning. Formålet er å beskytte de ansatte hvis arbeidsgiver går konkurs.

### Godkjente garantister

Jf. forskrift av 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Forskriften anses som tilstrekkelig for å oppfylle kravet i MLC-regel 2.5 nr. 2. Ingen ytterligere dokumentasjon kreves fra rederiene.

### Beløp

- NOK 500 000,-
- Lavere rater gjelder hvis samlet besetning ikke overskrider 10. De berørte arbeidstaker- og arbeidsgiverforeningene må komme til enighet om dette:
  - a) mellom 1 og 5 ansatte: NOK 250 000,-
  - b) samlet besetning fra 6 til 10 ansatte: NOK 350 000,-
- For turistskip (skipstype 5B) og kombinerte passasjer- og stykkgodsskip (skipstype 5F) skal garantien utgjøre minst NOK 2 000 000,- per skip.

### Garantister

Garantien skal stilles av et forsikringselskap som har fått lisens for å bedrive slike aktiviteter i Norge. Ta kontakt med [Finanstilsynet](#) for å få en liste over godkjente foretak.

Ved søknad kan [Nærings- og fiskeridepartementet](#), seksjon for sjøsikkerhet og regelverk, godta at andre, helt eller delvis stiller garantien. Garantister må være godkjent av Nærings- og fiskeridepartementet. Per i dag har følgende fått en slik godkjenning:

- Bank of Ireland
- BNBank ASA (tidl. Glitnir Bank)
- Chase Manhattan Bank Plc., London
- Den Danske Bank
- DNB NOR Bank ASA
- Eik Banki Føroya P/F
- Finansbanken ASA
- Fokus Bank ASA
- Fraktesfartøyenes Rederiforening
- Föreningsbanken AB, Sverige
- Føroya Banki, Færøyene
- Føroya Sparikassi, Færøyene
- Gjensidige Bank AS
- Narvik Sparebank
- Nedship Bank (Nordic)
- Nettet Sparebank
- Nordbanken, Göteborg
- Nordea Bank Finland Plc
- Nordea Bank Norge ASA
- Nordea Bank Sverige AB
- Norges Rederiforbund
- Royal Bank of Scotland
- Skandinaviska Enskilda Banken, Sverige

- Skipskredittforeningen
- Skudenes & Aakra Sparebank
- Sparebank 1 Nord-Norge
- Sparebank 1 SMN
- Sparebank 1 SR-Bank
- Sparebanken Møre
- Sparebanken NOR
- Sparebanken Pluss
- Sparebanken Rana
- Sparebanken Sogn og Fjordane
- Sparebanken Sør, Arendal
- Sparebanken Sør, Tvedestrand
- Sparebanken Vest
- Svenska Handelsbanken
- Swedbank
- The Fuji Bank Ltd., Japan
- Totens Sparebank
- Uni Storebrand

## 4.2 Garanti for trygderettigheter på norske skip

Norge har vedtatt regelverk som beskytter sjøfolk som ikke er dekket av folketrygden. Kapittel 2 i forskrift av 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip gjelder for arbeidstakere som ikke er omfattet av den norske trygdeordningen. De er ansatt enten om bord på skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) eller i tjeneste hos utenlandsk arbeidsgiver som driver næringsvirksomhet om bord på skip i utenriksfart som er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR). Kapitlet gjelder erstatning ved arbeidsuførhet som følge av yrkesskade og erstatning til etterlatt ektefelle og barn.

Kapittel 3 i forskriften vedrører garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte på turistskip registrert i NIS. Kapitlet krever rederiets plikt til å stille garanti for sykepleie, lønn ved sykdom, erstatning ved yrkesskade og arbeidsuførhet og alderspensjon.

## 4.3 Sjøpanterett

De relevante bestemmelsene finnes i lov 24. juni 1994 nr. 30 om sjøfarten (sjøloven), hvis tekst er gjengitt nedenfor. For å oppsummere, har sjøfolk og også andre personer ansatt om bord første prioritet med hensyn til hyre og annen godtgjørelse.

### *Sjøloven § 51 – Fordringer som gir sjøpanterett*

*Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett i skipet for så vidt gjelder krav på:*

- 1) hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre som er ansatt om bord, i anledning av deres tjeneste på skipet;*
- 2) havne-, kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter;*
- 3) erstatning for tap av liv eller skade på person oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet;*
- 4) erstatning for tap av eller skade på eiendom oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet, såfremt kravet ikke kan grunnes på avtale;*
- 5) bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til felleshavari.*

*Sjøpanterett oppstår også om kravet retter seg mot skipets eier, befrakter, disponent eller noen som rederen har overdratt sine funksjoner til.*

*Fordring som nevnt i første ledd nr. 3 og 4 gir ikke sjøpanterett dersom skaden skyldes de farlige egenskaper ved atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall.*

*Fordringer som nevnt i første ledd nr. 3 og 4 gir ikke sjøpanterett dersom skaden skyldes forurensning som oppstår mens skip av den type som er nevnt i § 4 første ledd brukes til undersøkelse etter eller utnytting av undersjøiske naturforekomster.*

#### **Sjøloven § 52 – Prioritet**

*Sjøpanterett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet.*

*Sjøpanteretter dekkes i den rekkefølge som § 51 nevner dem, og de som går inn under samme nummer, har innbyrdes lik rett. De sjøpanteretter som er nevnt i nr 5, skal likevel gå foran alle andre sjøpanteretter som er oppstått tidligere, og i det innbyrdes forhold mellom sjøpanteretter som nevnt i nr. 5 skal de yngre gå foran de eldre.*

## **4.4 Arrest i skip**

Norge har ratifisert Den internasjonale konvensjon om arrest i sjøgående skip, 1952. Disse reglene er gjennomført i sjølovens kapittel 4. Relevant i denne henseende er § 92 som gjør det mulig å ta arrest i et skip for å sikre et sjørettslig krav med hensyn til hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre ansatte om bord, i anledning deres tjeneste på skipet.



## 5. MLC-retningslinjer, del B av koden

Norge vil generelt gjennomføre del B av koden. Det finnes imidlertid noen *unntak* som er spesifisert i tabellen nedenfor.

Retningslinje	Forklaring
B2.2.3	Det finnes ingen minstelønn i Norge
B2.2.4	Det finnes ingen minstelønn i Norge
B2.3.1.1 (b) (c)	Ikke egnet for forskrift
B2.4.2.3	Ikke egnet for forskrift
B2.4.3.1	Ikke oppgave for den kompetente myndigheten i Norge
B2.4.4.1	Ikke praksis i Norge
B2.5.1.3 (d)	Norge vil ikke gjennomføre denne, fordi standarden vedtatt av flyselskap er 20 kg
B2.8.1 (b)	Norge bruker ikke registre for promotering av arbeid
B2.8.2	Norge bruker ikke registre eller lister for å regulere sysselsetting av sjøfolk
B3.1.11.4 (a) (c) (i)	Disse vil ikke bli påkrevd på norske skip
B4.1.4.1	Norge vil vurdere internasjonalt samarbeid fra sak til sak
B4.2.3	Ikke hensiktsmessig for Norge
B4.4.2.6 og 7	Ikke oppgaver utført av norske myndigheter
B4.4.5.3	Ikke oppgaver utført av norske myndigheter
B4.5.5	Norge vil ikke gjennomføre denne retningslinjen, ettersom den ikke samsvarer med hovedprinsippet i standard A4.5, nr. 3.
B4.5.7	Norge vil ikke gjennomføre denne retningslinjen, ettersom den medfører en plikt for flaggstaten til å sikre at avgifter relatert til folketrygden oppfylles, noe som ikke samsvarer med prinsippet i standard A4.5, nr. 3.

## 6. Hvordan få MLC-sertifikat og DMLC

### 6.1 Beskrivelse av prosessen

MLC-sertifikat kan kun utstedes etter en inspeksjon om bord. I det følgende beskrives trinnene som er inkludert i MLC-sertifiseringen av norske skip.

1. Rederiet sender søknad til Sjøfartsdirektoratet om DMLC del I for det aktuelle skipet.  
*Rederiene må sende søknad til Sjøfartsdirektoratet for at DMLC del I skal utarbeides. Som en del av søknaden må rederiet dokumentere eventuelle unntak gitt av Sjøfartsdirektoratet med hensyn til kapittel 3.*
2. Rederiet utarbeider DMLC del II for å sikre løpende etterlevelse av kravene i DMLC del I.  
*Rederiet skal utarbeide DMLC del II for at RO-en skal kunne gjennomgå tiltakene. Dette kan gjøres på rederiets kontor for å sikre at egnede tiltak for løpende etterlevelse er på plass før inspeksjonen om bord. Prosedyrer som skal inkluderes i DMLC del II, skal være relatert til forskriftene oppført i DMLC del I. Prosedyrene skal være en del av det eksisterende ISM-systemet.*
3. RO går gjennom DMLC del II før inspeksjonen om bord.  
*RO-en skal verifisere at tiltakene beskrevet i del II er relevante i forhold til forskriftene angitt i DMLC del I, og at de fører til løpende etterlevelse. Denne gjennomgangen kan utføres på land.*
4. Rederiet sender begjæring om inspeksjon om bord til RO.  
*Rederiet og RO-en skal fastsette et tidspunkt for inspeksjonen om bord som passer for begge parter.*
5. Ved gjennomført inspeksjon, skal RO-en:
  - i. utstede en inspeksjonsrapport
  - ii. signere DMLC del II
  - iii. utstede DLMC
  - iv. utstede MLC-sertifikatet

### 6.2 Ytterligere retningslinjer om inspeksjonsprosessen

"Guidelines for Flag State Inspection" publisert av Det internasjonale arbeidsbyrå (ILO) skal brukes av inspektører samt rederier. Denne publikasjonen utgjør det grunnleggende rammeverket for MLC-inspeksjoner om bord på skip under norsk flagg, og angir hvilke regler og standarder som er en del av inspeksjonene i samsvar med MLC.

Denne delen må leses i forbindelse med DMLC del I for norske skip, som angir lovene og forskriftene som gjennomfører de relevante reglene og standardene fra MLC. Inspeksjoner skal fastslå etterlevelse av de nasjonale kravene som gjennomfører MLC.

Inspeksjoner skal utføres i henhold til ILO-publikasjonen "Guidelines for Flag State Inspections". Punktene angitt nedenfor er gjengitt fra delen "How to check the basic requirements" i ILO-publikasjonen.

MLC-inspektører skal utføre inspeksjoner om bord av alle områdene oppført i disse retningslinjene. Det er opp til inspektøren å avgjøre omfanget av inspeksjonen innenfor hvert område i henhold til sin egen profesjonelle vurdering.

*Listen gitt under hvert område er kun indikativ for omfanget av en inspeksjon, det vil sjelden være nødvendig å gå gjennom alle de oppførte punktene. Inspeksjoner bør ikke gå utover de oppførte punktene uten klarering fra Sjøfartsdirektoratet.*

## 6.2.1 Minstealder

### Inspeksjon

- *Kontroller mannskapslisten, eller pass eller andre offisielle dokumenter som bekrefter sjøfolkenes fødselsdato.*
- *Kontroller arbeidsplan med hensyn til sjøfolk under 18 år for å sjekke arbeidets varighet og karakter.*
- *Kontroller at arbeidsoppgaver om bord som kan sette sikkerheten til sjøfolk under 18 år i fare, er blitt identifisert.*
- *Kontroller nylige skademeldinger og rapporter fra verneutvalget for å sjekke om sjøfolk under 18 år var involvert.*
- *Bekreft informasjon ved hjelp av intervjuer, i enerom, med et representativt antall sjøfolk.*

### Veiledning for DMLC del II

Ingen personer under 16 år er ansatt om bord.

Alternativ 1: Ingen sjøfolk om bord er under 18 år.

Alternativ 2: Alle sjøfolk om bord på dette skipet under 18 år er omfattet av den spesifikke sikkerhetsprosedyren tilveiebrakt i skipets ISM-system med mindre unntak er tillatt i det relevante regelverket. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

## 6.2.2 Helseerklæring

### Inspeksjon

- *Kontroller mannskapslisten.*
- *Kontroller at det foreligger gyldige helseerklæringer som bekrefter at sjøfolkene er helsemessig skikket til å utføre sine oppgaver.<sup>2</sup>*
- *Kontroller (ved å gjennomgå arbeidsplaner og intervjuer i enerom) at helsemessige begrensninger for arbeid for enkeltpersoner respekteres, og at sjøfolk ikke utpekes til eller utfører arbeid som er i strid med disse begrensningene.*
- *I hastesaker der Sjøfartsdirektoratet har tillatt en sjømann å arbeide uten en gyldig eller med en utgått helseerklæring, skal autorisasjonen eller tillatelsen kontrolleres for å sikre at den fortsatt er gyldig. En ny helseerklæring skal legges frem i den neste anløpshavnen der helseundersøkelsen kan utføres, men senest seks uker etter at sjømannen har tiltrådt tjeneste.*
- *I tilfeller der en helseerklæring har gått ut på dato mens vedkommende befinner seg til sjøs, må erklæring innhentes innen maksimalt tre måneder.*
- *Kontroller at helseerklæringene til sjøfolk på skip som normalt går i utenriksfart, er på engelsk.*
- *Kontroller at helseerklæringen er utstedt av en kompetent og kvalifisert lege.*

### Veiledning for DMLC del II

Prosedyrer for å sikre at helseundersøkelser utføres og at sertifisering foreligger, finnes i skipets ISM-system. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

---

<sup>2</sup> Merk at en separat erklæring om fargesyn ikke er påkrevd på norske skip.

Alle sjøfolk om bord på skipet skal ha en gyldig helseerklæring for hele tidsperioden som de er bedt om å arbeide om bord. Helseerklæringen er utstedt av en lege bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet for utstedelse av slike erklæringer. Den offisielle norske helseerklæringen har et unikt nummer for å forhindre forfalskning. En helseerklæring utstedt i samsvar med kravene til helseerklæring i enhver EØS-medlemsstat, godtas om bord på norske skip når helseerklæringen er utstedt i sjømannens hjemland eller boland.

### 6.2.3 Kvalifikasjoner for sjøfolk

#### Inspeksjon

- *Kontroller bemanningsoppgaven for å verifisere sjøfolkenes påkrevde kvalifikasjoner.*
- *Kontroller sertifikater og påtegninger for STCW-personell som bekrefter sjøfolkenes kompetanse med hensyn til deres plikter (kontroll mannskapslisten for å avklare plikter).*
  - *Norske sjøfolk må inneha et gyldig norsk STCW-sertifikat.*
  - *Utenlandske sjøfolk må inneha enten en norsk STCW-påtegning eller et Certificate of Receipt of Application (CRA). CRA er ikke lenger gyldig hvis det er over 3 måneder siden det ble utstedt.*
- *Kontroller skriftlige bevis (fra et rederi, eller, hvis relevant for den aktuelle stillingen, fra en nasjonal myndighet eller lignende) som bekrefter at sjøfolkene har de kvalifikasjonene som kreves i henhold til nasjonal lovgivning for de som utfører andre plikter om bord på skipet.*
- *Kontroller at det finnes bevis på at alle sjøfolk har fullført opplæring i personlig sikkerhet om bord.*
- *Kontroller en kopi av det aktuelle opplæringsmaterialet som er tilgjengelig for mannskapet.*
- *Bekreft opplæring ved hjelp av intervjuer, i enerom, med et representativt antall sjøfolk.*

#### Veiledning for DMLC del II

Et system for verifisering og inspeksjon av sjøfolkenes kvalifikasjoner er gitt i skipets ISM-system, kontroller skipets ISM-prosedyrer. Det skal bemerkes at Norge ikke vil kreve kvalifikasjoner utover kvalifikasjonskravene i MLC og STCW, og er følgelig i tråd med MLC-regel 1.3, nr. 3.

### 6.2.4 Arbeidsavtaler

#### Inspeksjon

Den nåværende arbeidsavtalen godkjent av Sjøfartsdirektoratet trenger ikke erstattes før ansettelsesforhold fornyes. Det skal bemerkes at arbeidsavtalen kan være signert av arbeidsgiver. Dette er en vesentlig likeverdig løsning i henhold til MLC-artikkel VI, nr. 3. Se Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSR 6-2013 tredje avsnitt, eller DMLC del I, Vesentlige likeverdige løsninger, for en mer detaljert forklaring.

#### Veiledning for DMLC del II

Et system for etablering av arbeidsavtaler kan være gitt i skipets ISM-system. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

Etterfølgende prosedyre skal følges, med mindre andre eller lignende prosedyrer allerede er godkjent av flaggstaten eller RO-en under ISM-systemet:

- Alle sjøfolk på skipet har en arbeidsavtale utarbeidet på skjemaet opprettet av Sjøfartsdirektoratet eller annet lignende skjema godkjent av Sjøfartsdirektoratet, også på engelsk. Dette skjemaet inneholder bokser for all informasjon som kreves i henhold til norsk rett. Sjøfolkene har, før signering av arbeidsavtalen, fått mulighet til å gå gjennom avtalen og søke råd om dens innhold. Skipsføreren kan få oversendt kopier av arbeidsavtalene fra arbeidsgivers kontor i land på forespørsel.

- De relevante tariffavtalene for sjøfolk som er ansatt på dette skipet, er tilgjengelige om bord, også på engelsk. Utdrag av relevant norsk regelverk, satt sammen av Sjøfartsdirektoratet, kan gjøres tilgjengelig på forespørsel og kan være tilgjengelig i form av en kopi av siste engelske versjon av Sjøfartsdirektoratets bok med utdrag. Overholdelse av lovgivning om trygdesystem vil under norsk rett kontrolleres av skattekontor, skattefot og administrator av sjømannspensjonen.<sup>3</sup> Dokumentasjon av private forsikringsordninger inkludert et innmeldingssertifikat fra P&I-foreningen vil være tilgjengelig på land på ISM-selskapets eller arbeidsgiverens kontor.
- Alle sjøfolk vil på forespørsel få en fartsoppgave for tjeneste på norske skip fra Sjøfartsdirektoratet, et NAV-kontor eller en norsk utenriksstasjon.
- Ansettelsesforholdet vil opphøre når avtaleperioden utløper, eller når en skriftlig melding har blitt gitt av sjømannen eller av arbeidsgiveren i henhold til bestemmelsene i skipsarbeidsloven eller den aktuelle tariffavtalen.

### 6.2.5 Bruk av lisensiert eller sertifisert eller regulert privat arbeidsformidling

Arbeidsgivere som bruker en arbeidsformidlingstjeneste med virksomhet i et land som verken har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, skal sørge for at de har dokumentasjon som viser at arbeidsformidlingsvirksomhetens prosedyrer bekrefter at tjenesten er i samsvar med MLC-regel 1.4.

Kravet etter første ledd anses som oppfylt når arbeidsgiveren har skriftlig bevis på at følgende type arbeidsformidlingsvirksomhet er brukt:

- a) arbeidsformidlingsvirksomhet med virksomhet i Norge; eller
- b) arbeidsformidlingsvirksomhet med virksomhet i et land som har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179.

Hvis inspektøren er overbevist om at det finnes samsvar med enten regel 1.4. i MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, skal han eller hun angi dette i inspeksjonsrapporten. Ingen ytterligere inspeksjon er nødvendig når rederiet søker om utstedelse av MLC-sertifikatet.

#### **Inspeksjon**

• *Kontroller dokumentasjon eller annen informasjon som gjør det mulig for inspektøren å forvise seg om følgende:*

##### *1. Direkte hyre*

*Sjøfolk ble rekruttert og hyret av rederiet. Hvis dette er tilfellet, skal dette noteres, og ingen videre tiltak er nødvendig.*

##### *2. Rekruttert via en offentlig virksomhet (dvs. NAV)*

*Sjøfolk ble hyret via en offentlig arbeidsformidlingsvirksomhet enten i flaggstaten eller i en annen stat som MLC eller ILO-konvensjon nr. 179 gjelder for. Hvis dette er tilfellet, skal dette noteres, og ingen videre tiltak er nødvendig.*

##### *3. Rekruttert via en privat virksomhet (eller en virksomhet drevet av en sjømannsorganisasjon) i et land som har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179:*

*A. Hvis sjøfolkene ble hyret via en privat arbeidsformidlingsvirksomhet for sjøfolk i Norge, kontroller om det foreligger skriftlig bevis som bekrefter at den aktuelle virksomheten opererer i henhold til nasjonale lover eller forskrifter eller andre tiltak som gjennomfører kravene fra MLC.*

*B. Hvis sjøfolkene ble hyret via en privat arbeidsformidlingsvirksomhet i en annen stat som har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, er det ikke nødvendig å gjøre noe med mindre*

<sup>3</sup> Du finner informasjon om sjømannspensjonen på følgende link: <http://www.pts.no/>.

*inspektøren har mottatt en tydelig indikasjon på at grunnleggende rettigheter er blitt brutt (slik som å belaste sjøfolk for bruk av tjenester).*

4. Hvis sjøfolkene ble hyret via en arbeidsformidlingsvirksomhet basert i en land som verken har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, kontroller om det finnes dokumentasjon som viser at rederiet har, så langt som praktisk mulig, verifisert gjennom et skikkelig system at tjenesten drives i samsvar med MLC. Dette systemet kan for eksempel ta hensyn til informasjon innhentet av flaggstaten, samt eventuelle revisjoner eller sertifiseringer relatert til kvaliteten på tjenester med virksomhet i land som ikke har ratifisert MLC. Andre bevis som rederier kan legge frem, kan være sjekklister opp mot MLC-kravene eller en RO-revisjon av en arbeidsformidlingsvirksomhet basert i et land som ikke har ratifisert MLC.<sup>4</sup>

• Kontroller, ved hjelp av intervjuer i enerom med et representativt antall sjøfolk, at de ikke har betalt et gebyr eller andre avgifter til en arbeidsformidlingsvirksomhet og at de har blitt informert om sine rettigheter og plikter.

### **Veiledning for DMLC del II**

Når arbeidsformidling er utført av enten arbeidsgiver eller på vegne av arbeidsgiver, er ISM-selskapet ansvarlig for å påse at disse aktivitetene utøves i samsvar med norsk rett, og dokumentasjon på samsvar vil være tilgjengelig på ISM-selskapets kontor om bord.

Når arbeidsformidlingsaktiviteter utføres i et land som verken har ratifisert MLC eller ILO-konvensjon nr. 179, må de operere i samsvar med et standardisert sertifiseringssystem som kan fremlegges for inspeksjon om bord på kort varsel.

Representantene og agentene er klar over at ingen sjøfolk skal pålegges å betale et gebyr eller lignende for å dekke arbeidsformidlingstjenester gitt av arbeidsgiverens representanter eller agenter.

ISM-selskapet har forsikret seg om at det foreligger økonomisk garanti som sikrer sjøfolkene kompensasjon for eventuelle økonomiske tap de kan pådra seg som et resultat av konkurs av en arbeidsformidlingsvirksomhet eller i henhold til arbeidsavtalen. Se skipsarbeidsloven, de norske kravene til registrering i skipsregisteret NIS og lov 14. desember 1973 nr. 61 om statsgaranti for lønnskrav ved konkurs m.v.

## **6.2.6 Arbeids- og hviletid**

### **Inspeksjon**

- Kontroller at det finnes et godkjent standardisert skjema over arbeidsordninger om bord, som beskriver de nasjonale kravene til minimum hviletid samt arbeidsplanen til sjøs og i havn, hengt opp på et lett tilgjengelig sted på skipet.
- Kontroller arbeidsordningene som er oppført i skjemaet.
- Kontroller dokumenter (arbeidsavtalen eller den aktuelle tariffavtalen og andre dokumenter, slik som dagbøkene fra broen og motorrommet) for å bekrefte samsvar med de grunnleggende kravene til minimum hviletid.
- Kontroller at det finnes et skjema over arbeidsordninger eller -planer.
- Kontroller at det finnes oppdaterte arbeids- eller hvilejournaler, som påkrevd i henhold til norsk lov, for hver sjømann som gjør tjeneste om bord.
- Kontroller om det forekommer tretthet blant sjøfolkene, muligens signalisert ved arbeidstider som konsekvent ligger i det øvre området og ved andre medvirkende faktorer, slik som avbrutte hvileperioder. Hvis det finnes sjøfolk som utviser symptomer slik som mangel på konsentrasjon, irrelevante og inkonsekvente svar på spørsmål, gjespning og trege reaksjonstider, kan videre undersøkelser vurderes.

<sup>4</sup> Et sertifikat utstedt til arbeidsformidlingsvirksomheten av én av de seks RO-ene oppført ovenfor vil anses som godkjent dokumentasjon med hensyn til MLC-sertifikatet.

### Veiledning for DMLC del II

Et system for registrering og verifisering av sjøfolkenes hviletider er gitt i skipets ISM-system. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

Etterlevelse av disse bestemmelsene skal sikres av skipets ISM-system og skjemaer for registrering av arbeids- og hviletid samt for arbeidsordninger om bord. Skjemaene eller systemene skal også finnes på engelsk.

## 6.2.7 Bemanning av skipet

### Inspeksjon

- Kontroller bemanningsoppgaven eller tilsvarende dokument.
- Kontroller mannskaplisten for antallet, kategorien (slik som kokker og de som er ansvarlige for matlaging og de som er ansvarlige for medisinsk behandling) og kvalifikasjonene til sjøfolk som arbeider om bord.
- Kontroller skjemaet over arbeidsordninger om bord for å bekrefte at kravene til sikkerhetsbemanning oppfylles.
- Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte at kravene oppfylles.

### Veiledning for DMLC del II

En bemanningsoppgave for skipet utstedes av Sjøfartsdirektoratet. Dette dokumentet er tilgjengelig om bord på skipet.

## 6.2.8 Innredning

### Inspeksjon

- Kontroller skipets byggeplan som viser dimensjoner og som identifiserer hva hvert rom eller annet område skal brukes til.
- Kontroller mannskaplisten i forhold til antall soverom og køyer.
- Utfør en visuell observasjon av sjøfolkenes innredning og rekreasjonstilbud om bord, med særlig oppmerksomhet rettet mot følgende krav i MLC:
  - generelle krav (standard A3.1, nr. 6),
  - størrelsen på lugarer og annen innredning (standard A3.1, nr. 9 og 10),
  - oppvarming og ventilasjon (standard A3.1, nr. 7),
  - støy og vibrasjon og andre omgivelsesfaktorer (standard A3.1, nr. 6(h)),
  - sanitæranlegg og relaterte installasjoner (standard A3.1, nr. 11 og 13),
  - belysning (standard A3.1, nr. 8),
  - sykerom (standard A3.1, nr. 12),
  - rekreasjonsrom (standard A3.1, nr. 14 og 17),
  - krav til helse og sikkerhet på arbeidsplassen samt forebygging av ulykker på skip, i lys av de spesifikke behovene til sjøfolk som både bor og arbeider på skip (standard A3.1, nr. 2(a) og 6(h)).
- Kontroller fortegnelsene om bord for å bekrefte at regelmessige inspeksjoner er utført av, eller bemyndiget av, skipsføreren, samt at andre inspeksjoner eller handlinger fastsatt i rederiets godkjente tiltak funnet i DMLC del II, er blitt utført.
- Kontroller at det tas forholdsregler på skipet for å overvåke støy- og vibrasjonsnivåer i sjøfolkenes arbeids- og oppholdsrom.

### Veiledning for DMLC del II

Et skip som har blitt bygget i henhold til norsk rett og klassereglene til en RO, og som har fått utstedt en samsvarserklæring fra RO-en, vil i prinsippet være i samsvar med norske regler for skipsinnredning. Samsvar for uklassede fartøy attesteres av et fartssertifikat.

Et klasset skip som har fått sikkerhetsattest fra RO-en, vil i prinsippet være i samsvar med norske regler for skipsinnredning.

Inspeksjonene bør hovedsakelig fokusere på standarden på innredningen, dvs. hvorvidt, i inspektørens profesjonelle mening, sjøfolkens innredning på et bestemt skip er av en tilfredsstillende standard med hensyn til renslighet og orden, at sanitæranlegg fungerer slik de skal, osv. En visuell observasjon er derfor avgjørende.

## 6.2.9 Rekreasjonstilbud om bord

### Inspeksjoner er dekket i punkt 6.2.8 i disse retningslinjene – Innredning

Et klasset skip som har fått samsvarserklæring fra en RO, vil ha på plass de rekreasjonstilbud om bord som er påkrevd etter norsk rett. For tiden er kravene i tråd med artikkel 7 i ILO-konvensjon nr. 133 om mannskapsinnredning om bord (tilleggsbestemmelse), 1970. Disse kravene er fortsatt rettskraftige etter ikrafttreddelsen av MLC. Rederier skal vurdere retningslinje B3.1.11 med hensyn til rekreasjonstilbud, men disse retningslinjene er ikke et krav.

Relevante dokumenter som bekrefter at inspeksjonen er gjennomført av Sjøfartsdirektoratet eller RO-en, skal være tilgjengelige om bord på skipet. Se MLC-standard A5.1.4 nr. 12. Det vises også til den etablerte ISM-prosedyren for skipet.

## 6.2.10 Kost og forpleining

### Inspeksjon

- *Kontroller dokumenter (se regel 1.1 om minstealder) for å bekrefte at skipskokkene er 18 år eller eldre og at skipkokkene er opplært, kvalifisert og kompetente for deres stillinger i henhold til nasjonale krav. I tilfeller der en fullt kvalifisert kokk ikke er påkrevd, kontroller at sjøfolkene som bearbeider mat i byssa, er opplært og har fått instruksjon i næringsmiddelhygiene og personlig hygiene samt i håndtering og lagring av næringsmidler om bord på skip.*
- *Kontroller fortegnelser om bord for å bekrefte at regelmessige og dokumenterte inspeksjoner av følgende er blitt utført:*
  - *forsyninger av mat og drikkevann,*
  - *arealer brukt til håndtering og lagring av mat,*
  - *bysser og annet utstyr brukt til matlaging og servering av måltider.*
- *Visuell observasjon av forpleiningsområder, inkludert bysser og lagerrom, for å kontrollere at de er hygieniske og egnet for sitt formål.*
- *Kontroller at næringsmidler og drikkevann er av egnet kvalitet (for eksempel ikke gått ut på dato), og kontroller mengde og næringsverdi ved å*
  - *kontrollere kvaliteten på drikkevannet og finne ut hvordan kvaliteten overvåkes,*
  - *gå gjennom menyplaner sammen med en visuell observasjon av matforsyninger og lagringsområder for å sikre at maten som tilbys, er variert.*
- *Kontroller, ved å intervju i enerom et representativt antall sjøfolk, at de ikke belastes for mat og at de har tilgang til drikkevann, og at mat og drikkevann er av egnet kvalitet og i egnet mengde.*

### Veiledning for DMMLC del II

Følgende skal inkluderes:

- Detaljer om lasting, lagring og behandling av drikkevann.
- Prosedyrer for lagring, preparering og servering av mat.
- Sjøfolk skal ikke belastes for maten.
- Rederier sikrer at maten er tilfredsstillende med hensyn til mengde, ernæringsverdi, kvalitet og utvalg for hele mannskapet og driften av skipet.



- Hvordan sjøfolks religiøse og kulturelle skikker tas hensyn til.
- Kvalifikasjonene og opplæringen til kokken og andre forpleiningsmedarbeidere.
- Detaljer om hvem som utfører inspeksjonene av byssa, mathåndteringen og lagerområdene, og hvordan disse inspeksjonene registreres.

## 6.2.11 Vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker

For skip som er pålagt å ha et sikkerhetsstyringssystem, skal rederiet sørge for at kravene i den norske forskriften om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse oppfylles gjennom sikkerhetsstyringssystemet. Følgelig bør dette området være tilstrekkelig dekket gjennom ISM-revisjoner.

Avhengig av omfanget og dybden av tidligere ISM-revisjoner, kan inspektøren gjennomføre ytterligere inspeksjoner. Listen gitt nedenfor er kun indikativ for omfanget av en inspeksjon, det vil sjelden være nødvendig å gå gjennom alle punktene oppført i "Guidelines for Flag State Inspections".

### Inspeksjon

- *Kontroller relevante dokumenter, slik som rapporter om arbeidsulykker om bord og rapporter om risikovurderinger utført i forbindelse med helse og sikkerhet på arbeidsplassen.*
- *Kontroller at det foreligger dokumenter som beviser medlemskap og møter i verneutvalg (f.eks. protokoller og møtereferater fra møtene, osv.) dersom skipet har åtte sjøfolk eller flere.<sup>5</sup>*
- *Kontroller dokumenter relatert til skipets pågående policy og program for helse og sikkerhet om bord, for å bekrefte at:*
  - *det er tilgjengelig for sjøfolkene,*
  - *det er konsekvent med nasjonale bestemmelser,*
  - *det inkluderer risikovurderinger, opplæring og instruksjon for sjøfolk,*
  - *det tar spesielt hensyn til helsen og sikkerheten til unge sjøfolk,*
  - *det tas tilstrekkelige forebyggende forholdsregler,*
  - *egnet personlig verneutstyr brukes og vedlikeholdes på en korrekt måte.*
- *Kontroller at relevante skilt relatert til helse og sikkerhet på arbeidsplassen samt forebygging av ulykker, i tillegg til offisielle instruksjoner med hensyn til spesielle farer på skipene, er hengt opp på skipet på steder som gjør sjøfolkene oppmerksomme på disse (standard A4.3, nr. 7).*
- *Kontroller at egnet personlig verneutstyr er tilgjengelig for bruk for sjøfolkene.*
- *Kontroller at det foreligger en rapporteringsprosedyre for arbeidsulykker.*
- *Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte at det finnes programmer og praksiser om bord relatert til helse og sikkerhet på arbeidsplassen.*
- *Kontroller at, med hensyn til helse og sikkerhet på arbeidsplassen, det tas spesielle hensyn til eventuelle nasjonale krav som dekker:*
  - *de strukturelle elementene til skipet, inkludert atkomst og risikoer relatert til asbest,*
  - *maskineri,*
  - *virkningene av den ekstremt lave eller høye temperaturen på enhver overflate som sjøfolk kan komme i kontakt med,*
  - *virkningene av støy på arbeidsplassen og i innredning om bord,*
  - *virkningene av vibrasjon på arbeidsplassen og i innredning om bord,*
  - *virkningene av omgivelsesfaktorer (annet enn støy og vibrasjon) på arbeidsplassen og i innredning om bord, inkludert tobakksrøyk,*
  - *spesielle sikkerhetstiltak på og under dekk,*
  - *laste- og losseutstyr,*
  - *forebyggende brannvern og brannsløkking,*
  - *ankere, kjettinger og liner,*
  - *farlig last og ballast,*

<sup>5</sup> Det finnes vesentlig likeverdige regler for norske skip som innebærer at det kun er krav om verneutvalg når åtte eller flere sjøfolk jobber om bord på skipet. Se DMLC del I, Vesentlig likeverdige løsninger.

- *personlig verneutstyr for sjøfolk,*
- *arbeid i lukkede rom,*
- *fysiske og mentale virkninger av tretthet,*
- *virkningene av narkotika- og alkoholavhengighet,*
- *beskyttelse mot og forebygging av HIV/AIDS samt beredskap i forbindelse med kriser og ulykker.*

### **Veiledning for DMLC del II**

Et skip som har fått utstedt et sikkerhetsstyrings sertifikat, vil ha på plass et helse- og sikkerhetssystem og et skadeforebyggingssystem i henhold til norsk regelverk.

Relevante dokumenter som bekrefter at inspeksjonen og kontrollen er utført av flaggstaten eller RO-en, vil være tilgjengelig både på ISM-selskapets kontor på land og om bord på skipet, jf. MLC-standard A5.1.4 nr. 12. Det vises også til de etablerte ISM-prosedyrene for skipet. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

## **6.2.12 Medisinsk behandling om bord**

### **Inspeksjon**

- *Kontroller dokumenter (slik som arbeidsavtaler) for å bekrefte at medisinsk behandling og helseverntjenester tilbys gratis i den grad det kreves av nasjonal lovgivning og praksis, mens sjøfolk er om bord på skipet eller ligger til land i en utenlandsk havn (se standard A4.1, nr. 1(d)).*
- *Kontroller dokumenter (slik som arbeidsavtaler) for å bekrefte at sjøfolk gis rett til rask tilgang til en kvalifisert lege eller tannlege når skipet anløper en havn, når dette er praktisk mulig (se standard A4.1, nr. 1(c)).*
- *Kontroller fortegnelser og utstyr for å bekrefte at generelle bestemmelser om helsevern og medisinsk behandling på arbeidsplassen overholdes (standard A4.1, nr. 1(a)).*
- *Foreta visuell inspeksjon for å bekrefte at skipet er utstyrt med tilstrekkelig medisinsk materiell inkludert medisinsk utstyr, inkludert enten den nyeste utgaven av International Medical Guide for Ships eller annen egnet medisinsk veiledning.*
- *Kontroller dokumenter (slik som bemanningsoppgaven og mannskapslisten) for å bekrefte at en kvalifisert lege arbeider om bord på skip som har 100 eller flere personer som arbeider om bord, og som normalt brukes til reiser som varer mer enn tre dager.*
- *Kontroller at, der skip ikke er pålagt å ha en lege om bord, de har minst én sjømann om bord (som er opplært og kvalifisert i henhold til kravene i STCW) som skal ha ansvar for medisinsk behandling eller har kompetanse til å gi medisinsk førstehjelpsbehandling som en del av sine vanlige plikter.*
- *Kontroller at det finnes sykerapportskjemaer om bord på skipet.*
- *Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte at de har tilgang til gratis medisinsk behandling om bord og gis tillatelse til å oppsøke lege og tannlege når skipet anløper en havn, der dette er praktisk mulig.*
- *Kontroller at det foreligger prosedyrer for radio- eller satellittkommunikasjon for medisinsk bistand.*

### **Veiledning for DMLC del II**

Relevante dokumenter som bekrefter at inspeksjonen er utført av flaggstaten eller en RO, vil være tilgjengelige både på ISM-selskapets kontor på land og om bord på skipet. Det vises også til den etablerte ISM-prosedyren for skipet. Kontroller skipets ISM-prosedyrer.

Skipets offiserer har sertifikatene som er nødvendige for å ha ansvar for disse pliktene og for å sikre at skipet har det obligatoriske medisinske utstyret og at dette utstyret lagres som pålagt.

## 6.2.13 Klagebehandling om bord

### Inspeksjon

- Kontroller dokumentet som beskriver prosedyrene for klagebehandling om bord, for å bekrefte at prosedyrene fungerer på skipet, og rett spesiell oppmerksomhet mot retten til representasjon og mot de påkrevde vernetiltakene mot trakassering.
- Kontroller at sjøfolkene har fått utdelt en kopi av prosedyrene for klagebehandling om bord på skipets arbeidsspråk.
- Kontroller et dokument som beskriver prosedyrene for klagebehandling om bord for å bekrefte at sjøfolk kan klage direkte til skipsføreren eller til en ekstern myndighet.
- Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte at sjøfolkene har fått utdelt en kopi av prosedyrene og at de har mulighet til å klage direkte til skipsføreren eller til en ekstern myndighet, og at det ikke forekommer trakassering.

### Veiledning for DMLC del II

ISM-selskapet har utpekt en person om bord som skal håndtere klager fra sjøfolk. Sjøfolkene vil informeres om hvem som håndterer klager, og hvordan de kan kontakte denne personen og levere en klage. Reglene om klagebehandling fastsatt i skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven skal følges. Personen utpekt til å håndtere klager skal prøve å sikre at man finner løsninger på lavest mulig nivå, men sjøfolkene vil ha rett til å sende inn en klage til ISM-selskapet på land samt til Sjøfartsdirektoratet.

## 6.2.14 Lønnsutbetaling

### Inspeksjon

- Kontroller arbeidsavtalen og dokumentasjon, slik som lønnsjournalene, for å bekrefte at lønn utbetales med maksimum én måneds mellomrom, som angitt i deres arbeidsavtale eller relevante tariffavtaler.
- Kontroller relevante dokumenter som viser gebyrer og valutakurser som gjelder enhver remittering utført på sjøfolkenes forespørsel til deres familier eller andre personer han/hun forsørger eller juridisk begunstigede personer.
- Kontroller relevante dokumenter for å bekrefte utbetaling av lønn inkludert kravet om at en månedlig rapport (slik som en lønsslipp) gis til sjøfolkene. Kopier av individuelle rapporter bør være tilgjengelige for inspektører på forespørsel.
- Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte samsvar med kravene om lønnsutbetaling.

### Veiledning for DMLC del II

Sjømannen vil ha rett til lønnsutbetaling i henhold til norsk rett og ytterligere bestemmelser fastsatt i arbeidsavtalen eller den relevante tariffavtalen. Sjømannen vil motta månedlig lønnsutbetaling med et lønnsoppgjørsskjema som angir hvordan betalingen ble kalkulert og fradragene som ble utført. Betalingen vil gjøres til en bankkonto spesifisert av sjømannen. En kopi av lønnsoppgjørsskjemaet vil være tilgjengelig på forespørsel fra flaggstaten og havnestaten på selskapets kontor. Om bord på skipet skal en kopi av arbeidsavtalen og den relevante tariffavtalen være tilgjengelig, og lønnsoppgjørsskjemaet kan være tilgjengelig minst på kort varsel avhengig av alternativene som er tilgjengelige via skipets elektroniske datasystem.

## 6.3 Andre områder som skal inspiseres

Følgende områder er ikke en del av sertifiseringen av skip, men er en del av inspeksjoner om bord. Det relevante regelverket har derfor blitt fremhevet. Det bør legges merke til, hvis arbeidsavtalen viser til en tariffavtale, at det generelt bør antas at skipet er i samsvar med MLC med mindre det finnes bevis på det motsatte. Slike bevis kan for eksempel innhentes ved å intervju sjøfolk.

### 6.3.1 MLC-regel 2.4 Rett til ferie

#### Norsk regelverk

- Lov 21. april 1988 nr. 21 om ferie
- Forskrift 22. desember 1989 nr. 1285 om ferie for arbeidstakere på skip

Inspeksjonen er begrenset til å kontrollere arbeidsavtalen. Ingen separat dokumentasjon kreves av rederiet. Dersom det vises til en tariffavtale i arbeidsavtalen, skal inspektøren kontrollere de relevante klausulene i den tariffavtalen for å forsikre seg om at betingelsene om bord er i samsvar med tariffavtalen.

#### Inspeksjon

- *Kontroller arbeidsavtalen og den relevante tariffavtalen for å bekrefte at sjøfolk innvilges påkrevd årlig ferie med lønn.*
- *Kontroller at arbeidsavtaler og lønnspapirer bekrefter at dette kravet oppfylles.*
- *Intervju i enerom et representativt antall sjøfolk for å bekrefte at de mottar årlig lønnet ferie og gis en passende mengde landlov av rederiet.*

#### Veiledning for DMLC del II

Arbeidsavtalen vil ha referanse til den norske forskriften og de aktuelle tariffavtalen som fastsetter retten til ferie.

### 6.3.2 MLC-regel 2.5 Hjemreise

#### Norsk regelverk

- Skipsarbeidsloven § 4-6
- Forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Disse reglene gir grunnleggende rettigheter og de relevante tariffavtalene gir ytterligere rettigheter.

Inspeksjonen er begrenset til å kontrollere arbeidsavtalen. Dersom det vises til en tariffavtale i arbeidsavtalen, skal inspektøren kontrollere de relevante klausulene i den aktuelle tariffavtalen. Ingen separat og/eller ytterligere dokumentasjon kreves av rederiet.

#### Inspeksjon

- *Kontroller relevant dokumentasjon som bekrefter at rederiet har stilt en økonomisk garanti.<sup>6</sup>*
- *Kontroller at en kopi av de nasjonale bestemmelsene eller arbeidsavtalen eller den aktuelle tariffavtalen angående hjemreise er tilgjengelig (på et egnet språk) for sjøfolkene.*
- *Kontroller at det er samsvar med nasjonale bestemmelser som sier at sjøfolk under 18 år skal sendes hjem etter en fastsatt periode hvis det er tydelig at de ikke er egnet for en karriere til sjøs (retningslinje B2.5.2, nr. 3).*

#### Veiledning for DMLC del II

Arbeidsavtalen vil ha referanse til den norske forskriften og den aktuelle tariffavtalen som fastsetter retten til hjemreise.

---

<sup>6</sup> Vær oppmerksom på at det ikke kreves separat dokumentasjon for norske skip, jf. skipsarbeidsloven § 4-6 og forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

### 6.3.3 MLC-regel 4.2 Rederiets ansvar

#### Norsk regelverk

- Skipsarbeidsloven § 4-7
- Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip
- Forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

#### Inspeksjon

- *Kontroller arbeidsavtalen og den aktuelle tariffavtalen for å verifisere at sjøfolk har dekningen som kreves etter nasjonalt regelverk som gjennomfører MLC.*
- *Kontroller dokumenter som bekrefter at rederiet har stilt en økonomisk garanti for å sikre kompensasjon som påkrevd.*
- *Kontroller at det finnes prosedyrer om bord med hensyn til eiendeler som etterlates om bord av syke, skadde eller avdøde sjøfolk.*

Vær oppmerksom på at tariffavtaler som gjelder NIS-registrerte skip, krever P & I-dekning for rederier for ulike typer krav fra sjøfolk slik som kompensasjon for død eller uførhet. Inspektøren bør kontrollere om krav som stammer fra norsk regelverk og aktuelle tariffavtaler overholdes om bord. Rederiet bør for eksempel fremlegge bevis på medlemskap ("Certificate of Entry") i en P & I-forening og at sjøfolk om bord på skipet er dekket av denne forsikringspolisen. Det bør legges merke til at slik dokumentasjon er *prima facie*-indikasjon på samsvar. Ingen separat og/eller ytterligere dokumentasjon kreves av rederiet.

#### Veiledning for DMLC del II

Arbeidsavtalen vil ha referanse til de norske reglene og de aktuelle tariffavtalen som fastsetter retten til helsevern og trygdeytelser.

### 6.3.4 MLC-regel 4.5 Trygdedekning

Selv om denne regelen er oppført i ILO-retningslinjene for flaggstatinspeksjoner som en del av punktene som skal inspiseres av flaggstaten, er den i Norge ikke en del av MLC-inspeksjonene. Ansvaret for å kontrollere samsvar med denne regelen ligger hos Skatteetaten og NAV.

### 6.3.5 MLC-standard A5.1.1 Generelle prinsipper

#### Inspeksjon

- *Kontroller at det finnes en kopi av MLC om bord.*