

Dato: 24.2.2015

Arkiv:

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Labour Organization, Geneve

Formann: Naim Nazha (Canada)

Møtedato: 8.2. til 10.2.2016

Referent: HST

Referat fra: ILO Special Tripartite Committee, 2. sesjon

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Hvordan endringsforslag til MLC, 2006 bør håndteres i fremtiden
- Endringsforslag fremmet av sjømannsrepresentantene
- Endringsforslag fremmet av rederirepresentantene

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum /arbeidsgruppe
Seniorrådgiver Unn C. Lem Seniorrådgiver Hilde Flåten	Sjøfartsdirektoratet	
Kjetil Kåsamoen	Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) DNV GL	

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i NFDs lokaler 12. januar.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

Forhandlingene

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendaen for møtet var som følger:

1. Consideration of proposals for amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)
2. Consideration of any request for consultation under Article VII of the MLC, 2006
3. Exchange of information related to implementation
4. Any other business

Agendapunkt 1 Consideration of proposals for amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)

Det var kommet inn tre forslag til endringer av MLC, 2006 som ble sirkulert på forhånd i tråd med konvensjonens krav.

- Endring til Standard A 2.2 om beskyttelse av sjøfolks lønn under fangenskap som følge av piratangrep, fra sjømannsrepresentantene;
- Endring av Standard A 4.3 om krav om policy for å bekjempe trakassering, fra sjømannsrepresentantene;
- Endring av Standard A 5.1.3 for å muliggjøre forlengelse av Maritime Labour Certificate under visse omstendigheter i en begrenset tid, fra rederirepresentantene.

Endring til Standard A 2.2

Norsk posisjon til dette forslaget var å støtte prinsippet om beskyttelse av lønn under fangenskap. Videre støttet ikke Norge ordlyden i forslaget slik det forelå, men at vi skulle gi uttrykk for at forslaget bør utredes og konkretiseres før det vedtas.

Det viste seg at dette forslaget var det minst modne av de tre. Sjømannsrepresentantene endret selv på sitt eget forslag umiddelbart for å utvide omfanget av situasjoner som da ville dekkes av en eventuell ny regel. Blant myndighetsrepresentantene viste det seg også å være stor uenighet i ambisjonsnivå.

Danmark hadde allerede gjennomført en lovendring for beskytte kidnappede sjøfolk etter to konkrete tilfeller med danske skip. Den russiske føderasjonen derimot ønsket en meget vidt favnende regel som ville beskytte sjøfolk som hadde blitt utsatt for kriminell/ulovlig handling og ute av stand til å si opp sitt arbeidsforhold. Det kom 4 endringsforslag i tillegg til sjøfolkenes eget under møtet.

Rederirepresentantene foreslo å stryke forslaget, men isteden å vedta en resolusjon for å sette saken på ILOs agenda for å kunne jobbe videre med saken.

Konklusjonen ble derfor kun at STC 2 godtok at MLC ikke godt nok beskytter sjøfolks lønn under visse omstendigheter, men kunne ikke ta noen beslutning basert på de fremlagte forslagene. En arbeidsgruppe skal nedsettes for å jobbe videre med problematikken slik den opprinnelig ble skissert for STC, nemlig sjøfolk under fangenskap som resultat av piratangrep eller væpnet ran (armed robbery).

Forslaget viste imidlertid en svakhet ved prosessen med å foreslå, behandle og vedta endringer til MLC-koden. Denne kan endres ved *tacit acceptance* (stilltiende aksept), en metode som er basert på tilsvarende bestemmelser i SOLAS, MARPOL med flere. Dette betyr at en endring vil tre i kraft på et tidspunkt partene er blitt enige om, normalt to år etter vedtaket. Problemet i ILO er at man ikke har utviklet nødvendige krav og retningslinjer for hva slags informasjon om behovet for forslag, konsekvenser av forslagene med mer. I tillegg trengs det formelt sett bare én sesjon av STC for å behandle og vedta endringer. Dette er verken i tråd med IMOs praksis som MLC er basert på, eller ILOs vanlige prosess som for øvrig er svært grundig og krevende. Norge tok til orde for at STC måtte prioritere dette slik at lignende situasjoner ikke oppstår i fremtiden. Da MLC dekker 80% av verdensflåten vil alle endringer potensielt være meget ressurskrevende å gjennomføre, både i lovgivning og om bord, samt endring av skipsdokumentasjon så som *Maritime Labour Certificate* og ansettelsesavtaler. Det betyr at endringer til konvensjonen må være grundig behandlet før vedtak, slik at alle involverte parter er klar over hva man faktisk er i ferd med å vedta. Norge fikk stor støtte i myndighetsgruppen for dette, og forståelse fra partene i arbeidslivet. Det ble derfor enighet om at en arbeidsgruppe skulle se på denne problematikken og den skulle bli ferdig i god tid før neste møte slik at forslagstillere kan benytte de nye retningslinjene.

Endring til Standard A4.3

Forslaget fra sjøfolkene ville innebære krav om en policy om bord for å redusere og eliminere trakassering og mobbing om bord.

Norsk posisjon var å støtte intensjonen i forslaget om å eliminere trakassering og mobbing på skip, men at det ikke støttes å innta den nye bestemmelsen i Standard A4.3. Standard A4.3 er en del av sertifiseringen. Å kreve planer og policyer for å eliminere trakassering og mobbing på skip kan skape uklarhet i forhold til forpliktelsen til myndighetene/flaggstat. Vi som flaggstatsadministrasjon vil dessuten ikke ha kapasitet til å vurdere slike planer og policy.

Heller ikke dette forslaget ble fulgt av noen behovsbeskrivelse eller utredning av konsekvenser for administrasjoner og skip. Dermed var det mye uenighet mellom myndigheter og de sosiale partene hva forslaget ville innebære av forpliktelser. Imidlertid ble det ikke noen uttømmende diskusjon på grunn av tidsmangel. Det kom 6 endringsforslag under møtet. Rederisiden foreslo også her å stryke forslaget og heller vedta en resolusjon på linje med beskyttelse av lønn. EU-landene foreslo å flytte forslaget til B-koden, men å inkludere eksplisitt referanse til trakassering og mobbing i A-koden.

Det var klart at mye skjedde i korridorene, basert på de signaler som kom fra plenum om problemene med forslagene til sjømannsrepresentantene. Til slutt kom det til et kompromiss som omfattet begge forslagene til sjømannssiden. Kompromisset var todelt, med en reell utsettelse av forslaget om beskyttelse av lønn (se ovenfor) men at møtet godtok at trakassering og mobbing eksplisitt blir nevnt i MLC i B-koden som ikke er bindende, med en henvisning til retningslinjene som partene i arbeidslivet har utarbeidet i samarbeid, dvs ICS (International Chamber of Shipping) og ITF. I tillegg er det nok enighet om at man tolker MLC regel 4.3 dithen at det allerede er et forbud mot mobbing og trakassering.

Endring til Standard A5.1.3

Rederisiden hadde identifisert et problem for skip under flaggstater som kun selv utsteder *Maritime Labour Certificate*, og ikke har delegert denne oppgaven til en RO. Det kan i visse tilfeller føre til en forsinkelse med å utstede et nytt sertifikat slik at skipet ikke har gyldig sertifikat om bord. Forslaget var basert på SOLAS regel 1/14.

Norsk posisjon var i hovedsak å støtte forslaget fordi det ville harmonisere med IMO-praksis i sertifiseringen av skip.

Selv om forslaget var basert på SOLAS og fikk generell støtte, ble det en del diskusjon rundt detaljene. Spesielt var man bekymret for antall forlengelser (det må kun være én forlengelse), samt at forlengelsen kommer i fratrett fra perioden for det nye sertifikatet. Dette for å sikre at ingen sertifikater overstiger 5-års gyldighet. For Norge er ikke dette noe problem da RO'ene har fått delegert myndighet til å utstede sertifikat. Norge støttet generelt disse endringene som ivaretar de ovenfor nevnte hensynene. I tillegg fikk vi stoppet et forslag fra EU-landene om at sertifikat må plasseres om bord, hvilket kunne ha hindret innføring av elektroniske sertifikat, noe vi fikk støtte av de store flaggstatene. Vi fikk også en diskusjon rundt begrepet «original», som for øvrig er blitt strøket fra relevante retningslinjer i IMO da dette er et uttrykk som har skapt mange problemer i havnestatskontroll fordi det er uklart og åpent for mange ulike fortolkninger. Man ble derfor enig om å bruke «existing certificate» for å sikre at dette ikke må fortolkes i fremtiden, og som for øvrig er kjent terminologi i IMO.

Møtet vedtok til slutt en endret versjon av det opprinnelige forslag, som et nytt punkt i MLC standard A5.1.3.

Møtet vedtok ingen bestemt ikrafttredelsesdato, slik man gjorde det under STC 1. Således må dette ivaretas av ILOs Generalforsamling (ILC) når den får seg saken forelagt, etter behandling av ILOs Governing Body.

Agendapunkt 2 Consideration of any request for consultation under Article VII of the MLC, 2006

Det var ingen saker under dette agendapunktet.

Agendapunkt 3 Exchange of information related to implementation

En representant fra ILOs Ekspertkomité orienterte om gjennomgangen av de første rapportene fra medlemslandene om gjennomføringen av MLC. Dette inkluderer Norge. Imidlertid ble ingen særskilte land nevnt, men generelt ble kvaliteten på rapportene så langt karakterisert som god. Det er spørsmål som vil bli stilt medlemslandene individuelt, så som unntak a personell fra sjømannsbegrepet og lignende.

Agendapunkt 4 Any other business

Det var ingen saker under dette agendapunktet.

Julie Carlton fra UK ble valgt til ny leder av STC ettersom Naim Nazha takket nei til gjenvalg.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
24.2.2016