

Tanja Simanainen

ILO:N MERITYÖTÄ KOSKEVA YLEISSOPIMUS
– SOPIMUSPROSESSI, VALVONTA JA VAIKUTUKSET

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2010

ILO:N MERITYÖTÄ KOSKEVA YLEISSOPIMUS – SOPIMUSPROSESSI, VALVONTA JA VAIKUTUKSET

Simanainen, Tanja
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Marraskuu 2010
Ohjaaja: Sandell, Peter
Sivumäärä: 45
Liitteitä: 3

Asiasanat: merityö, työsuojelu, työolot, ILO, MLC, alusten sertifiointi, merityösopimuslaki, merimieslaki, merityölainsäädäntö

Opinnäytetyön aiheena on ILO:n merityötä koskeva yleissopimus (MLC 2006), jota pidetään globaalisti tärkeänä merenkulkijoiden työolojen ja työsuojelun kannalta. Sopimuksen odotetaan tulevan voimaan vuoden 2012 alussa. Olen havainnut, että monilla merenkulkijoilla ei ole tietoa lähiaikoina voimaan tulevasta kansainvälisestä sopimuksesta. Tarkoituksena on tuoda merenkulkijoiden tietoisuuteen uusi sopimus. Selvityskysymyksiksi määriteltiin seuraavat asiat: miten sopimusprosessi on edennyt, miten valvonta toteutetaan ja mitä arvioituja vaikutuksia sopimus tuo mukanaan.

Selvitys toteutettiin toukokuun ja marraskuun välisenä aikana vuonna 2010. Selvityksessä hyödynnettiin verkossa olevaa ajankohtaista kirjallista aineistoa sekä asiantuntijahaastatteluja. Työssä on käytetty pääasiassa Geneven sopimusprosessin aikana tuotettua kansainvälistä aineistoa sekä Suomen ratifiointivaiheessa tuottamaa aineistoa. Lisäksi tietoja on täydennetty asiantuntijahaastattelujen ja sähköpostitiedustelujen avulla.

Selvityksen tuloksena laadittiin yhteenveto sopimusprosessin päävaiheista sekä monitasoisesta kansainvälisestä valvontajärjestelmästä, jonka avulla valvonta toteutetaan. Lisäksi arvioitiin sopimuksen tuomia vaikutuksia ja samalla tuotiin tietoisuuteen valvonnan kohteena olevat asiat, joihin aluksilla on syytä varautua. Todettiin, että Suomessa valvontaa koskevat käytännön järjestelyt ovat vielä kesken ja tämän takia selvitys rajattiin käsittelemään asioita kansainvälisestä näkökulmasta. Esimerkkinä ratifiointiprosessista on kuitenkin käytetty Suomen tilannetta.

Suomen kannalta oleellista on huomioida, että merimieslaki kumotaan kansainvälisen sopimuksen ratifiointiasteelle saattamisen takia. Tilalle on tehty hallituksen esitys merityösopimuslaista 1.10.2010, jossa huomioidaan vaadittavat muutokset. Merityölainsäädäntö uudistuu Suomessa niin, että Suomen tasolla tullaan soveltamaan merityösopimuslakia ja merityösopimuslain viittauksia muihin lakeihin, EU-tasolla EU-direktiiviä 2009/13/EY ja kansainvälisellä tasolla ILO:n merityötä koskevaa yleissopimusta. Sopimuksen toteutumista valvovat alimmalla tasolla merenkulkijat itse, seuraavalla tasolla varustamot ja alusten päälliköt, tarkastuspuolella lippuvaltioiden valtuuttamat tarkastajat (luokituslaitokset) ja Port State Control –järjestelmä. Ylimmällä tasolla sopimusta hallinnoi ILO.

MARITIME LABOUR CONVENTION
– CONVENTION PROCESS, MONITORING AND OUTCOME

Simanainen, Tanja
Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in Maritime Management
November 2010
Supervisor: Sandell, Peter
Number of pages: 45
Appendices: 3

Key words: seafarer's labour issues, occupational safety, ILO, MLC, certification, maritime labour legislation

The topic of this thesis is the Maritime Labour Convention 2006, which is globally important for seafarers' labour issues and for their occupational safety. The convention is expected to enter into force in the beginning of 2012. Many seafarers do not seem to be familiar with the new convention. Thus, the purpose of this thesis was to provide information on the MLC 2006. This study focuses on the following topics: main phases when developing the MLC 2006, compliance with the convention and outcomes and the international impact of the convention.

The study was conducted in May-November 2010. Material consists of the written material found in the Internet and the interviews made with the specialists. The main sources of material were the reports from the process of the convention in Geneva and the reports on the ratification process in Finland.

This study provides information both on the convention process itself as well as on monitoring and verification of compliance with the treaty. Furthermore, the outcome of the convention was assessed. This study shows that the arrangements in Finland concerning the monitoring and the compliance with the convention are still unfinished. That is why the study deals with the problems from the international perspective. However, the examples concerning the ratification process are from Finland.

In Finland it is essential to notice that there will be changes concerning the maritime labour legislation. The new national maritime labour legislation will include the requirements of the Maritime Labour Convention 2006. Furthermore, EU-directive 2009/13/EY will enter into force at the same time as the Maritime Labour Convention 2006 will enter into force internationally. The compliance with the regulations of the convention will be monitored by many parties involved: seafarers themselves, masters and owners, flag state inspectors and port state inspectors and at the highest level by the International Labour Organisation.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO	5
2 TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT	7
2.1 Sopimustaustaa	7
2.2 ILO ja yhteistyö muiden organisaatioiden kanssa.....	9
2.3 Sopimuksen rakenne.....	10
2.4 Sopimuksen tämänhetkinen tila.....	11
3 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS	13
4 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN	15
4.1 Menetelmät	15
4.2 Aineistot	16
4.3 Aineiston analysointi	17
5 TULOKSET	19
5.1 Yleistä.....	19
5.2 Sopimusprosessi Genevessä ja ratifiointiprosessi Suomessa	20
5.3 Valvonta ja sertifiointiprosessi	22
5.3.1 Valvonnan eri tasot	22
5.3.2 Satamavaltion tarkastukset	24
5.3.3 Lippuvaltion tarkastukset.....	25
5.3.4 Lippuvaltion tarkastusprosessi.....	27
5.3.5 Sertifiointiprosessi	28
5.4 Arvioidut vaikutukset kansainvälisellä tasolla	30
5.4.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	30
5.4.2 Valvonnan kohteena olevat säännöt	33
5.5 Suhde Suomen lainsäädäntöön	36
5.6 Tulosten havainnollistaminen.....	36
5.6.1 Sopimusprosessikaavio.....	37
5.6.2 Valvontakaavio	40
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	41
6.1 Tulosten tarkastelu	41
6.2 Luotettavuus/arviointia.....	42
6.3 Kiitokset	43
LÄHTEET	44
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aiheena on kansainvälisen työjärjestön ILO:n (International Labour Organisation) merityötä koskeva yleissopimus, joka on hyväksytty vuonna 2006. Sopimuksen, jota joskus kutsutaan myös nimellä ”superkonventio”, tarkoituksena on luoda perusteet laadukkaalle merenkulun harjoittamiselle varmistamalla kaikille merenkulkijoille työtä ja työsuojelua koskevat vähimmäisnormit. Sopimuksesta tulee kansainvälisen merenkulun sopimusten ”neljäs tukipilari”. Se täydentää IMO:n (International Maritime Organisation) konventioita, joita ovat SOLAS (the International Convention for the Safety of Life at Sea), STCW (the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping) ja MARPOL (the International Convention of Prevention of Pollution of Ships). Sopimus tulee voimaan, kun vähintään 30 jäsenvaltiota, joiden alukset edustavat vähintään 33 prosenttia maailman laivojen bruttovetoisuudesta, on ratifioinut sen.

Merityötä koskevaan yleissopimukseen on yhdistetty aikaisemmat merityötä koskevat ILO:n konventiot. Yleissopimus on näin ollen yhtenäinen sopimus, joka kokoaa merenkulkijoiden työtä koskevat vähimmäisvaatimukset ja toimii oikeudellisena välineenä. Uusia sääntöjä, joita aikaisemmat ILO konventiot eivät sisällä, on tullut pääasiassa työturvallisuuden ja terveydenhuollon alueilla. Niitä käsittelemme myöhemmin ”Arvioidut vaikutukset kansainvälisellä tasolla” -luvun yhteydessä. Uusi yleissopimus on helposti päivitettävissä ja ymmärrettävässä muodossa oleva kokonaisuus, joka takaa merenkulkijoille työsuojeluun liittyvät vähimmäisvaatimukset. Edellä mainitulla oletetaan olevan vaikutus alusturvallisuuteen ja ympäristölle. Sopimus tuo mukanaan myös aluksilta vaadittavan uuden sertifikaatin. Alusten sertifiointiprosessista vastaavat lippuvaltioiden valtuuttamat luokituslaitokset, jotka sertifioidut kaikkien bruttovetoisuudeltaan yli 500gt olevien alusten työ- ja elinolot.

Olen havainnut, että monilla merenkulkijoilla ei ole vielä tietoa lähivuosina voimaantulevasta ILO:n merityötä koskevasta yleissopimuksesta. Opinnäytetyön

tarkoituksena on tuoda merenkulkijoiden tietoisuuteen uusi kansainvälinen yleissopimus, jota pidetään globaalisti tärkeänä merenkulkijoiden työolojen kannalta. Tavoitteena on tehdä selvitys sopimusprosessin etenemisestä sekä valvonnan ja alusten sertifiointiprosessin toteuttamisesta. Lisäksi tavoitteena on arvioida kansainvälisen sopimuksen mukanaan tuomia vaikutuksia kansainvälisellä tasolla. Termi ”arvioidut vaikutukset kansainvälisellä tasolla” on määritelty niin, että sillä tarkoitetaan kaikkia valtioita yhteisesti koskevia muutoksia ja odotettavissa olevia vaikutuksia. Tutkimuskysymyksiksi on asetettu seuraavat asiat: 1. miten ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen MLC 2006 sopimusprosessi on edennyt, 2. miten valvonta toteutetaan ja 3. minkälaisia arvioituja vaikutuksia sopimus tuo mukanaan. Selvityksessä kartoitetaan tietoa sopimusprosessin etenemisestä ja valvonnan toteuttamisesta ja samalla tuodaan tietoisuuteen valvonnan kohteena olevat asiat, joihin aluksilla on syytä varautua. Työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen näkemykset on jätetty pois, koska Suomen merityölainsäädäntö on ollut aikaisemmin pääasialliselta sisällöltään sopimuksen mukainen. Sen sijaan jatkotutkimusaiheena voisi tutkia sopimuksen voimaantulon jälkeen työmarkkinaosapuolten näkemyksiä sopimuksen sisällöstä ja sopimuksen todellisia vaikutuksia.

Tutkimusmenetelminä on käytetty verkossa olevan kirjallisen aineiston analysointia ja asiantuntijahaastatteluja. Sopimusprosessiin liittyvistä asioista on haastateltu sopimuksen valmistelussa mukana olevaa vanhempaa hallitussihteeriä työ- ja elinkeinoministeriöstä. Alusten sertifiointiprosessiin liittyvistä käytännöistä on haastateltu asiantuntijaa luokituslaitos DNV:ltä. Täydentävää tietoa sopimusprosessista on hankittu sähköpostitiedustelulla asiantuntijalta Suomen Varustamot ry:ltä. Haastateltavat henkilöt ovat vielä toistaiseksi harvoja kyseisen asian asiantuntijoita Suomessa. Myös kirjallinen aineisto on ollut selvityksen aikana vielä toistaiseksi vähäistä, pääasiassa ILO:n julkaisemaa verkkoaineistoa.

2 TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT

2.1 Sopimustaustaa

Merenkulkijoiden työolosuhteilla on merkitys yksilötason lisäksi myös koko merenkulkualan laatuun ja turvallisuuteen. Merenkulun työolosuhteet poikkeavat muiden alojen työolosuhteista huomattavasti. Tämä johtuu pääasiassa suljetusta ympäristöstä, jossa merenkulkijat työskentelevät joskus pitkienkin merimatkojen ajan ilman ”kosketusta” muuhun yhteiskuntaan. Monet merenkulkijat työskentelevät useita kuukausia kaukana kotimaastaan globalisoituneessa kulttuurissa. Laivaympäristö hankaloittaa työsuojelun valvontaa. Otetaanko työntekijöiden oikeuksia huomioon suljetussa ympäristössä? Voidaanko kaikille aluksille asettaa vähimmäistyösuojelumääräykset? Miten onnistutaan toteuttamaan toimiva valvontajärjestelmä?

ILO:n ensimmäinen kansainvälisen työkonferenssin merenkulun istunto pidettiin vuonna 1920. Tämän jälkeen tuloksena on ollut n. 70 merityötä koskevaa instrumenttia (konventioita ja suosituksia). Merenkulun sektorilla keskustelua kansainvälisistä merityötä koskevista asioista ja kansainvälisten merityötä koskevien normien uudistamistarpeesta on edistänyt vuonna 1920 perustettu Yhdistynyt merityökomitea JMC (Joint Maritime Commission), joka käsittää myös varustamoiden ja merenkulkijoiden edustajat. JMC on ollut jatkuvasti mukana merenkulun ILO standardien kehittämisessä ja antaa tietoa merenkulun kysymyksissä ILO:n päättävälle hallinnolle (Governing Body). (ILO:n [www-sivut](http://www.ilo.org) 2010a.)

Uuteen sopimukseen on sisällytetty seuraavia aikaisempia sopimuksia:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976
(No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).
(ILO:n www-sivut 2010b.)

Uuden sopimuksen päämääränä on taata kansainvälisesti kunnolliset työolosuhteet maailman 1,2 miljoonalle merenkulkijalle. Yleissopimuksen tarvetta on perusteltu sillä, että merenkulku nähdään globaalina alana, joka vaatii kansainvälistä sääätelyä. Suurin osa maailman kuljetuksista, 90 prosenttia maailman kaupan kokonaismäärästä suoritetaan merikuljetuksina. ILO:n päätös edistää uuden merityötä koskevan yleissopimuksen luomista on tulos vuonna 2001 syntyneestä kansainvälisten merenkulkija- ja varustamo-organisaatioiden yhteispäätöksestä, jota myös hallitukset ovat myöhemmin tukeneet. Nämä organisaatiot osoittivat merenkulun olevan ”maailman ensimmäinen aidosti globaali ala, joka vaatii kansainvälistä sääätelyä”. Tarvittiin sopimus, joka toimisi olemassa olevien IMO konventioiden rinnalla ja eliminoisi standardeja noudattamattomat alukset. (ILO:n www-sivut 2010a.)

Varustamoiden kannalta sopimus on tärkeä turvallisen ja laadukkaan merenkulun harjoittamisen takaamiseksi. Olennaista on myös, etteivät ratifioimattomat valtiot saa kilpailuetua sopimuksen noudattamatta jättämisellä. Asia on ratkaistu Port State Control -järjestelmän avulla, jota käsittelemme tarkemmin myöhemmin. Aikaisempien ILO:n sopimusten ongelmana on ollut niiden vaikea ratifiointi valtioiden kannalta, johtuen liian yksityiskohtaisista säännöistä. Säännöt ovat olleet myös vaikeasti päivitettävissä ja ajan tasalla pidettävissä. Uuden sopimuksen on tarkoitus olla helposti ratifioitava valtioiden kannalta. Valtioiden kannalta hyötynä on myös aikaisempien n.70 kansainvälisen oikeudellisen instrumentin yhdistäminen yhdeksi kokonaisuudeksi. (ILO:n www-sivut 2010a.)

2.2 ILO ja yhteistyö muiden organisaatioiden kanssa

Kansainvälinen työjärjestö ILO on perustettu vuonna 1919. Se on sitoutunut edistämään työntekijöiden mahdollisuuksia ihmisarvonmukaiseen ja tuottavaan työelämään, jonka olosuhteisiin kuuluvat vapaus, oikeudenmukaisuus, turvallisuus ja ihmiskunnioitus. ILO:n päämääränä on edistää oikeuksia työelämässä, parantaa sosiaalista suojelua ja vahvistaa keskustelua työelämään liittyvissä kysymyksissä. ILO:n kolmikantaperiaate tuo kuuluviin työntekijöiden, työnantajien ja hallitusten edustajien äänet. Tällä varmistetaan sopimusten ja standardien oikeudenmukaisuus kaikkia osapuolia kohtaan. Edelliseen perustuen myös merityötä koskevassa

yleissopimuksen luomisessa on otettu huomioon hallitusten, varustamoiden ja merenkulkijoiden edustajat. (ILO:n www-sivut 2010a.)

ILO:n erityistä koskevan yleissopimuksen kehittämistyössä on ollut mukana monia eri yhteistyökumppaneita. Erilaiset organisaatiot ovat toimineet oman alansa neuvonantajina. Yhteistyössä toimineita organisaatioita ovat mm. ITF (the International Transport Workers` Federation), ISF (the International Shipping Federation), IMO (the International Maritime Organisation), WHO (the World Health Organisation), IMHA (the International Maritime Health Association) ja ICSW (the International Committee of Seafarers` Welfare). (ILO:n www-sivut 2010a.)

2.3 Sopimuksen rakenne

“Uuden sopimuksen tulee perustua olemassa oleviin ILO standardeihin, mutta IMO:n sopimuksia tulee tarkastella inspiraation lähteenä” (ILO:n www-sivut 2010c). Konventiossa yhdistyy kolme erilaista toisiinsa yhdistyvää osaa, joita ovat säännöt, artiklat ja koodi. Säännöt ja artiklat asettavat perusoikeudet ja periaatteet jäsenille, jotka ratifioivat sopimuksen. Koodi sisältää yksityiskohtaiset tiedot sääntöjen toimeenpanemisesta, ja yhdistää pakollisen osan A ja ohjeistavan osan B. ILO:n erityistä koskeva yleissopimus sisältää viisi lukua, jotka käsittelevät työsuhteen ehtoja, asumista ja virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa, terveyden suojelua ja sosiaaliturvaa sekä yleissopimuksen valvontaa ja täytäntöönpanoa. Sopimukseen kuuluu ohjeisto, joka sisältää eri asiakokonaisuuksiin liittyvät sitovat säännöt ja niiden täytäntöönpanotapaa sitovat ohjaavat normit (osa A), sekä ei-sitovat suositukset (osa B). Sopimuksen yleinen osa sisältää artiklat I-XVI. Nämä koskevat yleisiä velvoitteita, määritelmiä, soveltamisalaa, perusoikeuksia kuten järjestäytymisvapautta, lapsityön poistamista, syrjinnän kieltoa, työsuhteeseen liittyviä oikeuksia, sopimuksen soveltamista, ohjeiston osia A ja B, järjestöjen kuulemista ja yleissopimukseen liittyviä tietoja. (Edilex www-sivut 2010a.)

Konvention rakenteella on kolme perustarkoitusta. Ensimmäisenä tarkoituksena on asettaa sääntöjen ja artikloiden kautta perusoikeudet ja periaatteet. Toisena

tarkoituksena on sallia, koodin kautta, jäsenille huomattava määrä joustavuutta kyseisten periaatteiden toimeenpanemisessa. Kolmantena tarkoituksena on varmistaa luvun 5 kautta, että oikeuksia ja periaatteita noudatetaan kunnolla. Konvention joustavuus on otettu huomioon kahdella eri tavalla. Pakollinen A osa on muotoiltu yleisellä tasolla niin, että se jättää jäsenille enemmän tulkinnan varaa B osan ohjeistuksen soveltamisessa. Toinen mahdollisuus on soveltaa käytäntöjä niin, että ne ovat oleellisesti vastaavanlaisia kuin mitä A osa vaatii (Artikla VI, paragraph 3 ja 4). Tässä tapauksessa merkinnät vastaavanlaisen toimintatavan käytöstä on sisällytettävä DMLC-todistukseen (Declaration of Maritime Labour Certificate). (ILO:n www sivut 2010a.)

2.4 Sopimuksen tämänhetkinen tila

”ILO:n merityötä koskeva yleissopimus tulee voimaan, kun vähintään 30 jäsenvaltiota, joiden alukset edustavat vähintään 33 prosenttia maailman laivojen bruttovetoisuudesta, on ratifioinut sen” (ILO:n www-sivut 2010a). Tällä hetkellä (heinäkuu 2010) sopimuksen ratifioineita valtioita ovat Liberia (7.6.2006), Marshall Islands (25.9.2007), Bahama (11.2.2008), Norja (10.2.2009), Panama (6.2.2009), Bosnia ja Herzegovina (18.1.2010), Espanja (4.2.2010), Kroatia (12.2.2010), Bulgaria (12.4.2010) ja Kanada (15.6.2010). Toinen sopimuksen voimaantulo vaatimuksista on jo toteutunut (vähintään 33 prosenttia maailman laivojen bruttovetoisuudesta). Nyt odotetaan toisen vaatimuksen täyttymistä. Kuten edellisistä päivämääristä on havaittavissa, suuret, kauppamerenkulkua harjoittavat valtiot ovat ratifioineet sopimuksen nopeasti. Valtiot suosivat toisistaan poikkeavia toimintakäytäntöjä. Osa ratifioi sopimuksen heti ja valmistelelee vasta sen jälkeen kansallista lainsäädäntöä, kun taas toinen osa haluaa päivittää kansallisen lainsäädännön ennen sopimuksen ratifiointia. Suomi kuuluu jälkimmäiseen ryhmään. (Det Norske Veritas. Asiantuntijahaastattelu Espoossa. 1.7.2010.)

Uuden sopimuksen odotetaan tulevan voimaan kahden vuoden sisällä, koska Euroopan unioni on valtuuttanut jäsenensä ratifioimaan uuden yleissopimuksen vuoden 2010 loppuun mennessä. ”Yleissopimus kuuluu osittain Euroopan yhteisöjen yksinomaiseen toimivaltaan, minkä vuoksi sen ratifioiminen edellyttää yhteisön

antamaa valtuutusta. Tästä johtuen neuvosto on antanut päätöksen, jolla jäsenvaltiot on valtuutettu ratifioimaan yleissopimus ja tallentamaan ratifiointiasiakirjansa ILO:n työtoimiston pääjohtajalle 31. päivään joulukuuta 2010 mennessä.” (Finlex www-sivut 2010a.)

Tällä hetkellä (syyskuu 2010) EU -valtiot ovat vielä eri vaiheissa ratifiointiprosessissa (Edilex www-sivut 2010b). Merimieslaki (423/1978) tuli Suomessa voimaan 1.heinäkuuta 1978. Lain keskeinen sisältö on suurelta osin peräisin vuoden 1955 merimieslaista (341/1955). Suomessa merimieslain kokonaisuudistus on aloitettu vuonna 2008, koska ILO:n merityötä koskeva yleissopimus edellyttää muutoksia nykyiseen lainsäädäntöön. Tuloksena on uusi merityösopimuslaki, joka tulee korvaamaan vanhan merimieslain. Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen merityösopimuslaista syysistuntokaudella 2010. (Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut 2010a.)

Euroopan Unionin tasolla ILO:n merityötä koskevasta yleissopimuksesta on tehty työmarkkinaosapuolten keskinäinen sopimus, jossa osapuolina on ollut ECSA (European Community Shipowners` Associations) ja ETF (European Transport Workers` Federation). Sopimus astuu voimaan samaan aikaan ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen kanssa. Tämä sopimus saatetaan voimaan yhteisön tasolla neuvoston direktiivillä 2009/13/EY. Myös direktiivin määräysten toimeenpano edellyttää Suomen lainsäädännön muuttamista, koska EU:n direktiivi tulee koskemaan kaikkia jäsenvaltioita. (Työ- ja Elinkeinoministeriön www-sivut 2010a.)

3 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS

Opinnäytetyön tarkoituksena on tuoda merenkulkijoiden tietoisuuteen uusi ILO:n merityötä koskeva yleissopimus, MLC 2006. Sopimus tulee koskemaan kaikkia merenkulkualalla työskenteleviä jollakin tavoin. Merenkulkijoita sopimus tulee koskettamaan heidän omien oikeuksiensa näkökulmasta ja merenkulun hallintoa lainsäädännöllisestä näkökulmasta. Alusten päälliköille sopimus tuo lisätyötä tarkastusprosessien myötä, koska sopimus tuo mukanaan lisää tarkastuskäytäntöjä ja byrokratiaa, varustamoille sopimus tuo vastuun sen noudattamisesta. Lisäksi sopimus tulee koskettamaan jossain määrin telakoita asuintilamääräysten vuoksi. Olen havainnut, että merenkulkijoilla on vielä vähän tietoa uudesta yleissopimuksesta. Kirjallinen aineisto on myös vähäistä ja rajoittuu tällä hetkellä lähinnä ILO:n verkkosivuilla julkaistuu tietoon. Olemassa oleva tieto on pääasiassa englanninkielistä.

Tämän opinnäytetyön päätarkoituksena on tuottaa suomenkielistä informaatiota merenkulkijoille lähitulevaisuudessa voimaantulevasta sopimuksesta. Lisäksi opinnäytetyö toimii sopimuksen tarkoitusta ja sopimuksen perustaa avaavana tietopakettina, jonka tarkoitus on helpottaa aluksen päällystää ymmärtämään sopimuksen merkitystä ja sitä kautta helpottaa sopimuksen tulkintaa. Mikä tahansa uusi voimaantuleva tai käyttöönotettava asia, esimerkiksi kansainvälinen sopimus on helpompi omaksua, jos asiasta saa jonkinlaisen pohjustuksen tai tietoperustan. Opinnäytetyötä tehdessäni myös päällikköinä työskentelevät merenkulkijat ovat todenneet yhteenvedon helpottavan uuden asian omaksumista.

Tavoitteena on tehdä selvitys ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen sopimusprosessista ja valvonnan toteuttamisesta sekä arvioida sopimuksen tuomia vaikutuksia ja samalla tuoda tietoisuuteen valvontaa koskevat pääkohdat, joihin aluksilla on syytä varautua. Sopimusprosessista löytyy vähän kirjallista aineistoa ja tarkoituksena onkin ollut lähestyä sopimusprosessin vaiheita asiantuntijahaastattelujen avulla. Myöskään valvonnasta ei ole koottu selvitystä,

jossa huomioidaan monitasoinen valvontajärjestelmä eri näkökulmista. Kyseessä on vähän kartoitettu alue, joten selvityksessä on käytetty kvalitatiivisia tutkimusmenetelmiä. Päälystössä työskentelevän merenkulkijan on olennaista ymmärtää kansainvälisen sopimuksen sopimusprosessin etenemisen perusteet ja syventyä valvontaan ottaen huomioon monet kansainväliset sopimukset (esimerkiksi STCW, MARPOL, SOLAS), joita merenkulussa sovelletaan.

4 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN

4.1 Menetelmät

Opinnäytetyön alkuvaiheessa perehdyttiin yleisellä tasolla ILO:n verkkosivujen kirjalliseen aineistoon, erityistä koskevaan yleissopimukseen ja sen taustoihin. Kartoitusta ohjaavat tutkimuskysymykset aukesivat samalla, kun sopimuksen taustatietoihin perehdyttiin. Taustatietoihin perehtyminen ja asetetut kysymykset ohjasivat menetelmävalintoihin. Tutkimuskysymysten aihealueet ovat uusia vähän tunnettuja alueita, joista on olemassa vähän kirjallista aineistoa. Tämän takia opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valittiin olemassa olevan kirjallisen aineiston analysointi, jota täydennettiin haastatteluaineiston sekä asiantuntijahaastattelujen kautta saadun materiaalin analysoinnilla.

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2001, 195). Kysymysten aihepiirit valittiin etukäteen, mutta keskustelu eteni muuten vapaasti. Tämän menetelmän avulla haastattelutilanne eteni keskustelun tavoin. Etuna oli, että aineiston keruuta voitiin säädellä joustavasti tilanteen edellyttämällä tavalla ja näin ollen saada asiaan liittyen juuri sitä tietoa, jota kyseisellä haastateltavalla oli. Etuna oli myös se, että keskustelun edetessä oli mahdollisuus tehdä tarkentavia kysymyksiä ja selventää aikaisempaa tietoa asiasta. Toisaalta valmiit teemakysymykset johtivat osittain siihen, että haastateltavalta oli vaikeaa saada muuta asiaan liittyvää, ehkä olennaistakin tietoa, jota hänellä mahdollisesti oli.

Oma havainnointi työelämässä työsuojeluasioihin liittyen on lisännyt kiinnostusta työsuojeluasioihin ja on osittain vaikuttanut tämän opinnäytetyön toteutumiseen. Havainnointi työelämässä on osoittanut työsuojeluasioiden esille tuomisen tärkeyden. Todellista tietoa suljetun ympäristön työsuojeluasioista voi saada vain ryhmän jäsenenä, merenkulkijana työskentelevä osallistuva havainnoija. Ulkopuolinen tarkastaja voi tarkastella arkistoituja raportteja ja tarkastuksen hetkellistä tilannetta.

Opinnäytetyössä on käytetty kvalitatiivista lähestymistapaa (Hirsjärvi ym. 2001, 155). Konventiota, sen valvontaa ja sopimusprosessia pyritään selvittämään kokonaisvaltaisesti. Tästä seuraa, että aineiston hankinnassa on käytetty laadullisia metodeja, teemahaastatteluja ja kirjallisen aineiston analysointia. Haastattelujen määrää ei päätetty etukäteen, vaan haastatteluja oli tarkoitus jatkaa niin paljon, kuin Suomessa kyseisen asian asiantuntijoita riittää ja niin kauan kuin haastattelut tuovat uutta tietoa tutkimuskysymysten kannalta. Asiantuntijoiden vähäinen määrä asetti kuitenkin nopeasti rajat haastattelujen määrälle. Tarkoitus oli aluksi haastatella ministeriöiden virkamiehiä, jotka ovat olleet mukana lainvalmistelussa ja lisäksi merenkulun sektorin asiantuntijoita, jotka ovat olleet mukana sopimukseen liittyvissä asioissa. Valtionhallinnon puolella ongelmaksi muodostui viranomaisten välinen vastuunjako, joka oli epäselvä. Näin ollen sopivia asiantuntijoita oli vaikea löytää.

4.2 Aineistot

Opinnäytetyön perusaineistona käytettiin ILO:n verkkosivujen ajankohtaista kirjallista aineistoa. Tärkeimpinä lähteinä tämän opinnäytetyön kannalta ILO:n verkkosivujen aineistosta on konventioteksti, valmisteluraportit, uutiset ja muu ajankohtainen tieto. ILO on julkaissut myös ohjeet satamavaltiolle ja lippuvaltiolle valvontaa koskevissa asioissa (ILO Flag State Guidelines, ILO Port State Guidelines). Ohjeet on hyväksytty syyskuussa 2008 kolmikantaisen asiantuntijaryhmän kokouksessa, jossa osallistujia oli lähes 300 eri puolilta maailmaa. Näitä ohjeita käytettiin valvonta-asioiden pääasiallisena lähdemateriaalina. Aineistoa täydennettiin haastattelujen avulla. Kun selvityksen aikana osoittautui, että kyseisen aiheen asiantuntijoita on vaikea löytää Suomesta, hankittiin täydentävää aineistoa myös sähköpostitiedustelujen avulla. Ensimmäinen haastattelu toteutettiin Espoossa 1.7.2010 Det Norske Veritasilla. Haastattelussa käytiin läpi pääasiassa sertifiointiprosessia, sopimusta yleisellä tasolla ja lippuvaltioiden tarkastuskäytäntöjä sekä asioita, joihin varustamoiden tulee valmistautua ennen sopimuksen voimaantuloa.

Lisäksi opinnäytetyössä on käytetty lähdetietona Det Norske Veritasilta saatua materiaalia, kuten sopimuksen voimaantuloon varautumisen tarkistuslistoja varustamoille ja viranomaisille (Self Assessment Tool for The Maritime Labour Convention 2006, Self Assessment Tool for Shipowners, Self Assessment Tool for Government). Toinen haastattelu toteutettiin Helsingissä työ- ja elinkeinoministeriössä 19.8.2010. Haastattelussa käytiin läpi pääasiassa Suomessa tapahtuvaa ratifiointiprosessia. Lisäksi haastattelussa käytiin ratifiointiin liittyvien asioiden ajankohtaista tilannetta. Ratifiointiprosessiin on haettu täydentävää selvitystä myös ulkoasiainministeriön kansainvälisten sopimusten oppaasta (Valtiosopimusopas 2009, Kansainvälisten ja EU-sopimusten valmistelua ja voimaansaattamista koskevat ohjeet). Opinnäytetyössä on käytetty Edilex- ja Finlex-lakitietopalveluiden kirjallista aineistoa koskien konventiota. Finlexin aineistosta selvityksessä on käytetty myös hallituksen esitystä merityösopimuslaiksi. Työ- ja elinkeinoministeriön verkkosivuilta on seurattu merityösopimuslain kehittymistilannetta.

4.3 Aineiston analysointi

Alkuvaiheessa aineistoon tutustuttiin yleisellä tasolla. Tässä vaiheessa perehdyttiin englanninkieliseen aineistoon ja valikoitiin valvonnan ja sopimusprosessin kannalta opinnäytetyössä hyödynnettävää aineistoa. Aineisto järjesteltiin jatkokäyttöä varten. Tämän jälkeen perehdyttiin tarkemmin olemassa olevaan aineistoon, minkä jälkeen lähdettiin selvittämään muita sopivia tiedonlähteitä. Seuraavassa vaiheessa tietoja täydennettiin haastattelujen avulla ja täsmennettiin aikaisemmin saatua tietoa. Haastatteluvaiheessa todettiin, että täydentävää lisäaineistoa tullaan tarvitsemaan ja päätettiin jatkaa selvitystä sähköpostitiedustelujen avulla. Kolmannessa vaiheessa aineistoa järjesteltiin analysointia varten. Haastatteluaineistot litteroitiin. Tämä helpotti tarpeellisen aineiston valikointia ja päätelmien tekoa. Neljännessä vaiheessa aloitettiin aineiston varsinainen analysointi. Tässä vaiheessa perusaineiston pohjalta kuvailtiin taustoja ja lähtökohtaisia tietoja. Tulosten määrittelyvaiheessa yhdisteltiin haastattelujen kautta saatuja täydentäviä tietoja perusaineistoon. Täydentävää aineistoa hankittiin selvityksen aikana ottaen huomioon taloudelliset asiat ja selvityksen kannalta mahdollinen ajankäyttömahdollisuus. Lisäaineiston avulla

tuloksia täsmennettiin selvityksen aikana. Aineistojen tiedot luokiteltiin sopiviksi kokonaisuuksiksi, minkä avulla tutkimusongelmiin saatiin selitys.

5 TULOKSET

5.1 Yleistä

Haastattelupyyntöjen (STM, LVM, TEM, Trafi ja AVI:n työsuojelun vastuualue) ja toteutettujen haastattelujen (DNV ja TEM) sekä tiedustelujen (Suomen Varustamot ry) tuloksena osoittautui, että Suomessa valtion käytännön järjestelyt koskien yleissopimuksen valvontaa ovat vielä kesken, eikä järjestelyistä olla tietoisia (syyskuu 2010). Tiedonsaanti viranomaisten puolelta oli vaikeaa. Haastattelupyyntöjen aikana osoittautui, että viranomaisten välinen vastuunjako valvonta-asioissa oli epäselvä. Asiaa valmistelevat ministeriöt: liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö eivät vielä tässä vaiheessa kyenneet määrittämään vastuunjakoja esimerkiksi valvonta-asioissa ja asiantuntijahenkilöitä oli vaikea löytää. Liikenteen turvallisuusvirastosta, Trafista ja aluehallintovirastojen työsuojelun vastuualueelta olisin odottanut löytyvän tämän aihealueen asiantuntijatietoa. Näistä johtuen esimerkiksi valvonta-asioita koskevat tulokset ovat opinnäytetyössä pääasiassa kansainvälisellä tasolla määriteltyjä ja pohjautuvat ILO:n ohjeistukseen valvonnan toteuttamisesta.

Yksityiskohtaista tietoa valvonnan järjestelyistä Suomessa ei vielä löydy. Kuitenkin merityösopimuslain luonnoksessa on viittaus työsuojeluhallinnon vastuusta merityösopimuslain valvonta-asioissa: ”22 pykälä. Valvonta. Pykälän 1 momentin mukaan tämän lain noudattamista valvoisivat työsuojeluviranomaiset, joiden toimintaa valtakunnallisella tasolla johtaa sosiaali- ja terveysministeriö. Paikallistasolla lain valvonnasta vastaavat viiden elinkeino-, liikenne-, ja ympäristöviraston työsuojelun vastuualueen työsuojeluviranomaiset.” (Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut 2010b.)

Samalla tavalla opinnäytetyössäni arvioidut vaikutukset on määritelty pääasiassa kansainvälisellä tasolla. Yleissopimuksen odotetaan tulevan voimaan noin vuoden päästä. Suomen valtiohallinnon ja merenkulun hallinnon erityisesti valvontaa

koskevat käytännön järjestelyt ovat tämän selvityksen perusteella toistaiseksi vielä vaiheessa (syyskuu 2010).

5.2 Sopimusprosessi Genevessä ja ratifiointiprosessi Suomessa

MLC 2006 hyväksyttiin kansainvälisen työkonferenssin 94:ssä merenkulun istunnossa (94th Maritime Session of the International Labour Conference, ILC) 23. helmikuuta 2006. Sopimuksen hyväksyi 106:n eri jäsenmaan 314 osallistujaa ilman yhtään erimielistä ääntä. Alun perin Geneven prosessi lähti liikkeelle JMC:n (Joint Maritime Commission) merenkulkijoiden ja laivanvarustajien edustajien ehdotuksesta luoda yhtenäiset kansainväliset vähimmäisnormit merityötä varten vuonna 2001. Sopimuksen tekstin on kehittänyt ILO:n päättävän hallinnon (Governing Body) perustama korkean tason kolmikantatyöryhmä (High-Level Tripartite Working Group), joka on kokoontunut neljä kertaa vuosina 2001-2004 ja merenkulun työstandardiryhmä (Subgroup on Maritime Labour Standards), joka on kokoontunut vuosina 2002 ja 2003. (ILO:n www-sivut 2010d.)

Myöhemmin, vuonna 2004 sopimusta on edelleen kehittänyt PTMC (Preparatory Technical Maritime Conference) ja vuonna 2005 kolmikantainen kokousryhmä (Tripartite Intersessional Meeting). Sopimuksen viimeistely on laadittu kansainvälisen työkonferenssin 94:ssä merenkulun istunnossa (94th Maritime Session of the ILC). MLC 2006 on tulos kansainvälisestä kolmikantaisesta konsultointiprosessista. Myös Suomi on ollut mukana Genevessä sopimusprosessin aikana. (ILO:n www-sivut 2010d.)

Kuten jo aikaisemmin totesin, ILO:n merityötä koskeva yleissopimus hyväksyttiin vuonna 2006. Lisäksi EU tasolla samasta sopimuksesta on tehty EU-direktiivi 2009/13/EY. Tästä on seurannut se, että Euroopan Unioni on valtuuttanut jäsenensä ratifioimaan ILO:n merityötä koskeva yleissopimus 31.12.2010 mennessä. Suomessa kansainvälisten sopimusten tekovalta kuuluu perustuslain mukaan lähtökohtaisesti tasavallan presidentille yhteistoiminnassa valtioneuvoston kanssa. Eduskunta kuitenkin hyväksyy sellaiset sopimukset, jotka sisältävät lainsäädännön alaan

kuuluvia määräyksiä tai ovat muuten merkitykseltään huomattavia tai vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen.

Kansainvälisten sopimusten voimaan saattaminen perustuu Suomessa dualistiseen järjestelmään, jolla tarkoitetaan sitä, että sopimuksen voimaantulo valtiosisäisesti vaatii sopimukseen sitoutumisen ja erillisen toimenpiteen, voimaansaattamissäädöksen. Perustuslaissa tehdään sen vuoksi ero sitoutumisen ja voimaansaattamisen välillä. Kansainväliseen sopimukseen sitoudutaan ratifioimalla tai hyväksymällä sopimus. Tällöin valtio sitoutuu noudattamaan sopimusta. Sopimuksen voimaansaattamisen tarkoituksena on Suomen oikeusjärjestelmässä saattaa velvoite osaksi valtiosisäistä oikeutta ja siten tuomioistuimissa ja muissa viranomaisissa sovellettavaksi. (Ulkoasiainministeriön www-sivut 2010.)

Ratifiointiprosessi on pääpiirteittäin edennyt Suomessa seuraavanlaisesti. ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen johdosta on tehty hallituksen esitys eduskunnalle, HE 91/2008. Tässä vaiheessa on todettu, ettei Suomen lainsäädäntö vastaa sopimusta. Lainsäädännön vaatimien muutosten takia on esitetty, ettei sopimusta ratifioitaisi vielä tässä vaiheessa. Seuraavassa vaiheessa poistetaan esteet ratifioinnilta eli lainsäädännön muutoksia työstetään ministeriöiden työryhmissä. Lainsäädännön muutoksia on työstetty työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa. Mukana ovat olleet sosiaali- ja terveysministeriö, joka työstää työsuojeluun liittyvää lainsäädäntöä, liikenne- ja viestintäministeriö, jonka vastuualueena on alusturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö ja työ- ja elinkeinoministeriö, jolle kuuluvat työsuhteen ehtojen määrittelyt. Lisäksi mukana ovat työntekijä- ja työnantajajärjestöt. Tilalle esitetään uutta merityösopimuslakia, joka tulee korvaamaan vanhan, päivittämättömän merimieslain. (Työ- ja elinkeinoministeriö TEM. Haastattelu Helsingissä. 19.8.2010.)

Merityösopimuslaista on tehty esitys eduskunnalle syysistuntokaudella 2010 (1.10.2010). Tämän jälkeen odotetaan ratifiointi- ja voimaansaattamis päätöstä Suomessa. ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen odotetaan tulevan voimaan vuosi sen jälkeen kun EU-valtiot ovat ratifioineet sopimuksen. Lopputuloksena Suomessa tulee olemaan merityötä koskeva hierarkkinen lainsäädäntö, jossa

kansainvälisellä tasolla sovelletaan ILO:n merityötä koskevaa yleissopimusta 2006, EU-tasolla sovelletaan EU-direktiiviä 2009/13/EY ja Suomen tasolla uutta merityösopimuslakia ja merityösopimuslaissa viitattuja lakeja. Näiden johdosta vanha merimieslaki kumotaan (ks. Sopimusprosessikaavio, sivu 37).

5.3 Valvonta ja sertifiointiprosessi

Kuten jo aikaisemmin totesin, merenkulkijan kannalta ajateltuna sopimuksen toteutuminen laivaympäristössä asettaa erityisvaatimuksia valvonnalle. Tarkastukset ovat mahdollisia lähinnä aluksen ollessa satamassa. Pitkien merimatkojen aikana esimerkiksi ulkopuolista työturvallisuuden valvontaa on mahdotonta toteuttaa. Asenteet vaikuttavat voimakkaasti laivoilla tapahtuvaan työsuojeluun, oli kyse sitten työturvallisuudesta tai työsuhteasioista. Lisäksi olen havainnut useilla suomalaisten alusten päälliköillä olevan puutteellista tietoa merityölainsäädännöstä. Toisaalta yhteiskunnallisella tasolla ajateltuna muodostuu kysymys, miten sopimuksen valvonta onnistutaan toteuttamaan kansainvälisesti. Tämä kysymys on päätetty ratkaista monitasoisen valvontajärjestelmän avulla. On syytä todeta, että konventio tulee koskemaan kaikkia aluksia lukuun ottamatta kalastusaluksia, sota-aluksia, perinnealuksia ja sisävesillä liikennöiviä aluksia. Aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 200gt, voidaan soveltaa tiettyjä poikkeuksia, esimerkiksi asuintiloihin liittyviä määräyksiä. Alukset, joiden bruttovetoisuus on yli 500gt, kuuluvat sertifiointijärjestelmän alaisuuteen.

5.3.1 Valvonnan eri tasot

Sopimuksen valvonta toteutetaan eri tasoilla (ks. Valvonnan tasot -kaavio, sivu 40). Valvonta lähtee liikkeelle henkilötasolta, jolla tarkoitetaan sitä, että työntekijöitä informoidaan heidän oikeuksistaan ja valitusmahdollisuuksistaan konvention mukaisesti. Uusi sopimus sisältää määräyksiä, joilla pyritään takaamaan työntekijöiden informointi. Esimerkiksi DMLC (Declaration of Maritime Labour Compliance) on säilytettävä aluksessa näkyvällä paikalla työntekijöiden saatavilla, samoin tarkastajien tekemät raportit havaituista puutteista tai vioista. Mikäli

sopimuksen sääntöjä ei noudateta, on työntekijällä oikeus tehdä valitusilmoitus sekä merellä että maissa.

Toisella tasolla toimivat varustamot, jotka operoivat aluksilla, joiden bruttovetoisuus on yli 500gt, kansainvälisillä merimatkoilla. Heidän tehtävänä on kehittää suunnitelmat, joilla varmistetaan, että kansallisia lakeja ja sääntöjä noudatetaan. Alusten päälliköt, varustamon edustajina, puolestaan varmistavat, että varustamoiden suunnitelmat toteutuvat käytännössä. Heidän tehtävänä on huolehtia, että varustamon suunnitelmat toteutuvat aluksella ja konvention mukaisia sääntöjä noudatetaan. Lisäksi päälliköiden tulee huolehtia tarvittavien asiakirjojen arkistoinnista todisteena sovittujen käytäntöjen noudattamisesta.

Kolmannen tason valvonnan suorittavat lippuvaltio ja satamavaltion Port State Control -järjestelmä. Lippuvaltio vastaa viime kädessä aluksistaan, mutta voi delegoida tarkastukset ja alusten sertifiointin tunnustetulle organisaatiolle, kuten luokituslaitokselle, joka suorittaa tehtävät lippuvaltion valtuuttamana. Valtion on varmistuttava säännöllisillä tarkastuksilla ja valvonnalla siitä, että sen lipun alla purjehtivat alukset noudattavat konvention mukaisia vaatimuksia. Tunnustettu organisaatio raportoi tarkastuksista eteenpäin lippuvaltiolle.

Lippuvaltioiden tulee suorittaa säännöllisiä laatuarviointeja. Laatuarvioinnissa tarkastus- ja sertifiointijärjestelmien tiedot sekä laatuajärjestelmän menetelmien tiedot raportoidaan eteenpäin ILO:lle, joka muodostaa neljännen kansainvälisen valvontatason. Raportit lähetetään erityiskomiteaan (Committee of Eminent Experts), joka tarkastaa raportista sopimusvaltioiden tilanteen koskien voimaantullutta uutta sopimusta. Samalla otetaan huomioon myös työntekijöiden ja työnantajien järjestöjen huomautukset. Tästä seuraava raportti välitetään kansainvälisen työkonferenssin vuosittaiseen istuntoon, jossa käsittelyä jatkaa seuraava komitea (Tripartite Committee). Käsittelyä jatketaan yleiseltä tasolta yksittäisiin tapauksiin ottaen huomioon hallitusten, työntekijöiden ja varustamoiden edustajat kolmikantaperiaatteen mukaisesti.

5.3.2 Satamavaltion tarkastukset

Port State Control -järjestelmä valvoo valtiossa vierailevia ulkomaisia aluksia ja kansainvälisten sopimusten noudattamista. Sen tarkoitus on eliminoida ”standardeja noudattamattomat” alukset. Port State Control -järjestelmässä on odotettavissa muutoksia. Uusi the ”New Inspection Regime” (NIR) tulee korvaamaan vanhan järjestelmän astuessaan voimaan 1.1.2011. NIR tuo huomattavan muutoksen merenkulun alalla, koska se perustuu riskin perusteella kohdistettaviin tarkastuksiin. Sen tarkoitus on vähentää tarkastusten aiheuttamaa kuormitusta ja keskittyä ”korkean riskin” aluksiin, joihin kohdistetaan tarkemmat ja säännöllisemmät tarkastukset. NIR antaa mahdollisuuden keskittää resurssit aluksiin, joissa todennäköisesti on odotettavissa ongelmia. (DNV:n CD-ROM.)

Suurin osa päällystöstä, joka työskentelee aluksilla, joilla asiat ovat pääsääntöisesti kunnossa, suhtautuvat varmasti positiivisesti tarkastusrasitteen keventymiseen. Toisaalta uusi järjestelmä estää kuitenkin tavan, jolla vanha järjestelmä ”pakotti” alukset, joilla asiat ovat pääsääntöisesti kunnossa, olemaan tarkkoina määräysten kanssa. Uusi järjestelmä toimii yhteistyössä lippuvaltioiden tai tunnustettujen organisaatioiden kanssa alustietojen keräämisessä. NIR järjestelmään yhdistetään uusi tietojärjestelmä ”THETIS”, joka tulee korvaamaan nykyisen SIRENaC järjestelmän. (DNV:n CD-ROM.)

Mikäli rikkomuksia löydetään satamavaltion tarkastuksen aikana, niistä tehdään poikkeama, joka on korjattava tietyssä ajassa. Kuitenkin viranomaisilla on myös oikeus pysäyttää tai viivästyttää alusta, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Tarkastukset kohdistetaan myös aluksiin, joiden lippuvaltiot eivät ole ratifioineet sopimusta. Tällä tavalla estetään suosivampi kohtelu aluksia kohtaan, joiden lippuvaltiot eivät ole ratifioineet sopimusta. Kyseisiin aluksiin voidaan kohdistaa myös tavallista yksityiskohtaisempi tarkastus. (ILO:n www-sivut 2010e.)

Satamavaltion tarkastukset käsittelevät ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen osan A sääntöjä, artikloja ja standardeja. Jäsenien on kuitenkin huomioitava myös osan B ohjeistus. Erilaisten järjestelyjen käyttö osan A vaatimusten saavuttamiseksi on sallittua, mikäli osan B ohjeistus on huomioitu. Tämä vaatii merkinnän

perusteluineen DMLC:n yhteydessä. Pääasiassa tarkastuksissa käsitellään 14 aluetta, joita ovat vähimmäisikä, merimieslääkärintodistus, merenkulkijoiden pätevyudet, sertifioidun tai säädetyn yksityisen rekryointipalvelun käyttö, työ- ja lepoajat, aluksen miehitystaso, asumistilat, vapaa-ajan vietto mahdollisuudet, ruokailut, laivaterveydenhuolto, laivalla tapahtuvat valitusmenettelyt, tapaturmien ennaltaehkäisy, palkkojen maksu ja työsopimukset. On huomioitava, että itse konventio sisältää myös muita määräyksiä, esimerkiksi sääntöjä, jotka koskevat sosiaaliturvaa. Tarkastuksissa ei kuitenkaan käsitellä muita alueita. (ILO:n www-sivut 2010e.)

Satamavaltio, jolla on riittävät perusteet uskoa, että riittäviä oikeuskäytäntöjä ei harjoiteta aluksessa, joka vierailee valtiossa, voi raportoida tiedoista lippuvaltiolle. Saadessaan raportin lippuvaltion tulee tutkia tilanne ja ryhtyä mahdollisiin parannustoimenpiteisiin. Port State Control -tarkastukset ovat valtioille harkinnanvaraisia. Mikäli valtio päättää suorittaa tarkastuksia, on niiden perustuttava tehokkaaseen Port State Control tarkasus- ja valvontajärjestelmään (Sääntö 5.2.1, paragraph 4). Tällöin on varmistettava, että satamavaltiolla on käytössään riittävä määrä päteviä virkailijoita suorittamassa Port State Control -tarkastuksia. Monissa tapauksissa tämä tarkoittaa henkilökuntaa, joka on jo pätevöitynyttä olemassa olevien Port State Control -järjestelyiden yhteydessä, jotka on kehitetty IMO konventioiden yhteydessä. Kuitenkin joissakin valtioissa tarkastukset voi suorittaa myös valtuutettu virkailija, merityötarkastaja, joka ei ole muissa tarkoituksissa pätevöitynyt Port State Control –virkailija. (ILO:n www-sivut 2010e.)

5.3.3 Lippuvaltion tarkastukset

Valtion vastuulla on, että valtion lipun alla liikennöivillä aluksilla meripalvelua suorittavien merenkulkijoiden vähimmäisoikeudet varmistetaan. ”Jokaisen valtion tulee harjoittaa riittäviä oikeuskäytäntöjä ja valvontaa sosiaalisissa asioissa kyseisen valtion lipun alla liikennöiviä aluksia kohtaan.” Tämä sääntö esiintyy myös aikaisemmissa sopimuksissa, kuten the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 ja Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976. Sääntöön kiteytyy olennaisesti lippuvaltion rooli valvontakäytännöissä. Toisin sanoen valtion

on toteutettava tehokas tarkastus- ja sertifiointijärjestelmä lipun alla purjehtiville aluksille. Tämä edellyttää konvention vaatimien kansallisten dokumenttien laatimista, pätevän tarkastajahenkilökunnan kouluttamista, sääntöjen kehittämistä tarkastajien aseman takaamiseksi, ohjeita tarkastajien tehtävistä, identifiointikortteja tarkastajille, vastuutietoisuutta raportoinnista, tarkastusjärjestelmän delegointia tunnustetulle organisaatiolle, vastausjärjestelmän kehittämistä valituksille ja informaatiopyynnöille.

Käytännön näkökulmasta valtion velvollisuuksia ovat lippuvaltion tai tunnustetun organisaation tarkastajien nimittäminen, tarkastukset ja valvonta, MLC ja DMLC todistusten myöntäminen, uusiminen ja purkaminen, vastaaminen merenkulkijoiden valituksiin, vastaaminen satamavaltion viranomaisille alustietoja koskeissa kysymyksissä ja ryhtyminen toimenpiteisiin mikäli alukset eivät noudata konvention vaatimuksia. DMLC ja MLC dokumenttien lisäksi muita konvention vaatimia dokumentteja ovat standardisoitu taulukko aluksen työjärjestelystä (Standard A2.3, paragraphs 10 and 11), standardisoitu merimieslääkärin todistus (Standard A1.2, paragraph 2), laivan lääkintäraportit (Standard A4.1, paragraph 2) ja merkinnänpitojärjestely tarkastusraportteja varten (Standard A5.1.4, paragraph 13). (ILO:n www-sivut 2010f.)

Sopimuksen ratifioineen valtion ”koordinoiva viranomainen” on vastuussa tarkastusjärjestelmästä koskien merenkulkijoiden vähimmäisoikeuksia. Kuitenkin se voi valtuuttaa jonkin pätevän ja itsenäisen organisaation suorittamaan merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevat tarkastukset. Tästä seuraa, että lippuvaltion on spesifioitava tunnustetun organisaation rooli ja sen valtuuksien rajat. Myös merenkulkijoiden tulisi olla tietoisia tunnustetun organisaation roolista mahdollisten valituskäytäntöjen takia. ”Mikäli jäsenvaltio saa valituksen, jota se ei totea selvästi vääräksi, tai saa todisteita siitä, että sen lipun alla purjehtiva alus ei noudata konvention mukaisia vaatimuksia tai aluksella ei noudateta DMLC:n mukaisia käytäntöjä, on jäsenvaltion ryhdyttävä toimenpiteisiin tutkiakseen asia ja varmistuakseen virheellisen toiminnan korjaamisesta” (Standard A5.1.4, paragraph 5). Joissakin tapauksissa tunnustettu organisaatio voidaan valtuuttaa tutkimaan asia, mutta vastuu säilyy lippuvaltiolla.

Lippuvaltion määräämä organisaatio, esimerkiksi luokituslaitos tarkastaa varustamojen tekemät suunnitelmat koskien merenkulkijoiden työ- ja elinoloja ja varmistaa, että niitä noudatetaan. Lisäksi organisaatio suorittaa säännöllisesti tarkastukset aluksen työolosuhteista ja varmistaa, että lakeja ja sääntöjä noudatetaan. Organisaatio raportoi tarkastuksista lippuvaltion viranomaiselle. Pätevän viranomaisen on julkaistava vuosittainen raportti tarkastuksista. Laatiessaan raporttia lippuvaltion on huomioitava konvention ohjeistus B5.1.4, paragraph 10. (ILO:n www-sivut 2010f.)

Lippuvaltion vastuulla on varmistaa, että kansallisia lakeja, sääntöjä ja sopimuksen standardeja noudatetaan myös pienemmillä aluksilla, joita sertifiointijärjestelmä ei kata. Konvention vaatimukset koskevat kaikkia laivoja huolimatta tyypistä tai koosta tai siitä, kuuluuko alus sertifiointijärjestelmään vai ei. Sopimusta ei kuitenkaan sovelleta kalastus- ja sota-aluksiin, eikä perinnealuksiin. Valtioilla, jotka tuottavat työvoimaa on myös olennainen rooli valvontaprosessissa. Heidän tulee ylläpitää valvontaa koskien työsopimuksia, sopimusehtoja ja miehitystoimistoja, jotka heidän alueillaan toimivat. Miehitystoimistot vastaavat yhdessä varustamojen kanssa työsopimusten ja sopimusehtojen rikkomuksista, huolimatta kotipaikastaan. Aluksella, jossa merenkulkija työskentelee, on oltava dokumentit merenkulkijan palkkojenmaksuun ja työsuhteeseen liittyen, vaikka merenkulkijan työnantaja on käytännössä miehitystoimisto. (ILO:n www-sivut 2010f.)

5.3.4 Lippuvaltion tarkastusprosessi

Merityötä koskeva tarkastus voidaan jakaa kahteen osaan, joista toinen käsittelee fyysisiä asioita kuten asuintiloja ja keittiötiloja ja toinen muita työelementtejä kuten palkkoja, työsopimuksia, merimieslääkärintodistuksia, työ- ja lepoaikoja ja vähimmäisikää. Työsuojelua koskevat asiat voidaan yhdistää molempiin osiin, koska niihin liittyy sekä fyysisiä asioita, kuten suojavarusteet että yleisiä työkäytäntöjä. Tästä seuraa, että tarkastajan tulee käyttää erilaisia tarkastusmetodeja kuten dokumenttien tarkastus, visuaalinen havainnointi ja yksittäisten merenkulkijoiden haastattelemisen. (ILO:n www-sivut 2010f.)

Uudet alukset tulisi tarkastaa ennen niiden käyttöönottoa saatavilla olevan informaation perusteella. Tässä tapauksessa myönnetään IMLC (Interim Maritime Labour Certificate), mikäli merenkulkijat eivät ole vielä saapuneet alukselle (Standard A5.1.3, paragraphs 5-8). Ennen MLC:n ja siihen liitetyn DMLC:n myöntämistä on suoritettava täysi tarkastus. Välitarkastus suoritetaan toisen ja kolmannen vuoden välillä, jotta varmistutaan konvention vaatimusten jatkuvasta noudattamisesta. Välitarkastus vastaa sertifikaatin uusintatarkastusta. Uusintatarkastuksessa, joka suoritetaan viiden vuoden välein, tarkistetaan kaikki vaatimukset ja se on tehtävä kolmen kuukauden sisällä ennen sertifikaatin voimassaolon päättymistä. MLC:n voimassaolo päättyy, mikäli alus vaihtaa lippua, omistajaa tai sen rakenteeseen tehdään olennaisia muutoksia. (ILO:n www-sivut 2010f.)

Aluksiin, jotka ovat olleet olemassa ennen sopimuksen voimaantuloa, ei sovelleta konvention vaatimuksia aluksen rakenteesta. Kyseisiin aluksiin voidaan kuitenkin soveltaa aikaisempia konventioita kuten esimerkiksi Accommodation of Crews Convention, 1949 (Nr.92). Kaikki muut konvention vaatimukset koskevat myös aikaisemmin rakennettuja aluksia. Riippumatta siitä, onko alus sertifioitu vai ei, on tarkastajan tehtävä tarkastuksesta raportti (Standard A5.1.4, paragraph 12), josta tarvitaan kolme kopiota. Yksi kopioista on annettava aluksen päällikölle, toinen asetetaan aluksen ilmoitustaululle merenkulkijoiden tiedotteeksi ja kolmas säilytetään lippuvaltion tai tunnustetun organisaation arkistoissa. Lisäksi, merenkulkijoiden sitä pyytäessä, on yksi kopio lähetettävä heidän edustajilleen. (ILO:n www-sivut 2010f.)

5.3.5 Sertifiointiprosessi

Sertifiointiprosessi kuuluu yhtenä osana valvontajärjestelmään. Merityösertifiointiprosessissa on tarkoitus sertifioida kaikki kansainvälisen liikenteen alukset, joiden bruttovetoisuus on yli 500gt. Lippuvaltio vastaa viime kädessä tarkastuksista ja sertifioinnista. Luokituslaitokset voivat toimia tunnustettuina organisaatioina, jotka voivat tulevaisuudessa myöntää merityösertifikaatin. Sertifiointiprosessi tulee olemaan samanlainen kuin ISM-sertifiointi. Sertifikaatti on

voimassa viisi vuotta ja prosessi sisältää väliaikaisen tarkastuksen sekä alku- ja välitarkastuksen.

Sertifiointiprosessissa on kolme päävaihetta. DMLC:n ensimmäisen ja toisen osan laatiminen ja 14 alueen huomioiminen, joita ovat vähimmäisikä, merimieslääkärintodistus, merenkulkijoiden pätevyudet, sertifioidun tai säädetyn yksityisen rekryointipalvelun käyttö, työ- ja lepoajat, aluksen miehitystaso, asumistilat, vapaa-ajan vietto mahdollisuudet, ruokailut, laivaterveydenhuolto, laivalla tapahtuvat valitusmenettelyt, tapaturmien ennaltaehkäisy, palkkojen maksu ja työsopimukset. Näiden jälkeen voidaan myöntää MLC sertifikaatti. Alukset, joita ei sertifioida on tarkastettava vähintään kolmen vuoden välein, toisin kuin sertifioidut alukset, joiden sertifikaatit uusitaan vähintään viiden vuoden välein. (ILO:n www-sivut 2010f.)

Aluksilta vaaditaan tulevaisuudessa luokituslaitoksen myöntämä MLC-sertifikaatti, Maritime Labour Certificate (ks. liite 1), joka osoittaa aluksen työ- ja elinolojen vastaavan sitä kansallista lainsäädäntöä, jolla yleissopimus on pantu täytäntöön. MLC-sertifikaatti vaaditaan kaikilta aluksilta, jotka liikennöivät kansainvälisesti ja joiden bruttovetoisuus on yli 500gt. Lisäksi vaaditaan merityöehtojen noudattamista koskeva ilmoitus, Declaration of Maritime Labour Compliance (ks. liitteet 2 ja 3), jossa luetellaan ne kansallisen lain ja määräysten mukaiset toimenpiteet, joihin laivanvarustaja on sitoutunut varmistaa merenkulkijoiden työ- ja elinolojen säilymisen. DMLC on säilytettävä aluksella näkyvällä paikalla, merenkulkijoiden ja tarkastajien saatavilla (Standard A5.1.3, paragraph 12). DMLC sisältää kaksi osaa. Ensimmäisen osan täyttää lippuvaltio. Ensimmäisen osan tarkoitus on kertoa, millä keinolla lippuvaltio varmistaa sopimuksen noudattamisen aluksillaan. Käytännössä se tarkoittaa viittausta jokaiseen 14 pääalueen kansalliseen sääntöön ja voimassa olevien kansallisten lakien määrittelyä. Toisen osan valmistelee laivayhtiö asettamalla toimenpiteet, joita se aikoo käyttää varmistuakseen siitä, että lippuvaltion vaatimuksia noudatetaan laivalla 14 tarkastettavalla alueella. Tässä osassa määritellään siis keinot varmistua sopimuksen noudattamisesta aluksilla varustamon näkökulmasta. (ILO:n www-sivut 2010f.)

Mikäli alus on vaihtanut lippua tai omistajaa tai se on juuri valmistunut telakasta ja sen käytännön järjestelyt ovat jokseenkin kesken, on vaihtoehtona MLC:n sijaan myöntää IMLC (Interim Maritime Labour Certificate), joka on voimassa 6 kuukautta. Väliaikaiseen sertifikaattiin ei tarvitse olla liitettynä DMLC ilmoitusta. Seuraava tarkastus on tehtävä, ennen IMLC:n voimassaoloajan päättymistä, jotta MLC sertifikaatti voidaan myöntää. Peräkkäistä IMLC todistusta ei voida myöntää samasta lippuvaltiosta samalle laivan omistajalle. Dokumentit säilytetään laivalla ja niiden olemassaolo helpottaa Port State Control –tarkastusprosessia laivan saapuessa ulkomaiseen satamaan. (ILO:n www-sivut 2010f.)

5.4 Arvioidut vaikutukset kansainvälisellä tasolla

5.4.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Merityötä koskeva yleissopimus tuo uudenlaisen välineen merenkulkijoiden työsuojeluun kansainvälisellä tasolla. Suurin osa merionnettomuuksista, 80 prosenttia johtuu inhimillisistä tekijöistä. Merityötä koskeva yleissopimus tulee toimimaan yhtenä välineenä meriturvallisuuden parantamisessa. Sopimusprosessin aikana on ongelmia herättänyt kysymys siitä, ketkä ovat velvollisia noudattamaan sopimusta. Erityisesti ongelmia on aiheuttanut kysymys kuka on merimies, kuka on laivanvarustaja ja myös kysymys, mitä aluksia sopimus koskee (Sähköpostitiedustelu. Suomen Varustamot ry. 4.10.2010).

Yleissopimuksessa on otettu huomioon varustamoiden tasavertainen kilpailuedellytys. Maita, jotka ratifioivat sopimuksen, ei aseteta huonompaan kilpailuasemaan verrattuna niihin maihin, jotka eivät ratifioi sopimusta. Oikeudenmukaisuus taataan seuraavanlaisesti. Ne maat, jotka eivät ratifioi sopimusta eivät saa myöskään erilaista kohtelua sopimusasioissa. Näin estetään epäreilun kilpailuedun saaminen. Tämä ilmenee konvention artikla V:ssä, paragraph 7. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että alusten Port State Control -tarkastukset

suoritetaan huolimatta siitä, onko aluksen lippuvaltio ratifioinut sopimuksen. (ILO:n www-sivut 2010a.)

Merenkulkualalle ennustetaan etenkin meripäällystön kasvavaa työvoimapulaa. Englantilainen merenkulkualan konsulttifirma Drewry ennustaa 43 000 meripäällystyöntekijän vajetta maailman kauppalaivastoon vuodelle 2013. (Mepan uutissähke. Päällystöpula pahenee. Vastaanotettu laivalla 21.5.2010.) Sopimus toimii myös välineenä merenkulkijan ammatin kansainvälisen arvostuksen lisäämisessä. Mitä tarkempaa säätelyä tuotetaan koskien merityötä, sitä paremmin johdetulta ja turvallisemmalta merenkulku vaikuttaa. Tämä vaikuttaa mahdollisesti lisäämällä alan arvostusta ja alalle hakeutumista. Vaikka sopimus ei Suomen tasolla suuria muutoksia merityölainsäädäntöön, pidetään ammattiliitossa sopimusta askeleena eteenpäin. ”ILO:n solmima sopimus oli suuri läpimurto merenkulkijoiden aseman parantamiseksi maailmanlaajuisesti”, Pekka Partanen, toiminnanjohtaja Laivanpäällystöliitosta painottaa (STTK:n www-sivut 2010).

Toisaalta monet pitkään alalla työskennelleet kokevat lisääntyvän byrokratian ”haittana” omassa työssään. Kirjalliset työt aluksilla lisääntyvät uusien säädösten ja määräysten johdosta samaan aikaan kun satamassa oloajat lyhenevät ja työtahti kiristyy. Vaikka laman aikana on havaittu liikenteen hidastumista ja ekonomisen nopeuden suosimista, on työtahdin kiristyminen ja liikenteen lisääntyminen kuitenkin pääsuuntana. Merenkulkijat kokevat lisääntyvän ylityön uhkana työhyvinvoinnille. Osa päällystöstä on sitä mieltä, että kansainväliset sopimukset tuovat mukanaan ylimääräistä paperityötä päällystölle ja näin ollen lisää ylitöitä. Käytännön toteutusta pidetään huonona.

Merenkulkijan työpaikka voi sijaita missä päin maailmaa tahansa. Vaikka sopimus on pääasiallisesti Suomen lainsäädännön mukainen, on sillä laajempi yhteiskunnallinen vaikutus merenkulkijoiden työsuojeluun ja merityön arvostukseen yleisesti. ILO:n päämääränä on myös edistää naismerenkulkijoiden tasa-arvoista etenemistä alalla. Naismerenkulkijoiden määrä koko maailman merenkulkijoista on vielä pieni, noin kolmen prosentin luokkaa. Sopimusprosessin aikana on huomautettu, että kansainvälisellä tasolla on tarkoitus lisätä naisten kiinnostusta meriammattia kohtaan ja ammattiin hakeutuvien naisten määrän kasvaminen

tulevaisuudessa voi olla osittain ratkaisuna ennustettavissa olevaan työvoimapulaan. ILO:n sopimuksen pohjalta myös Suomen on muutettava lainsäädäntöään tasa-arvoisempaan suuntaan. ”Merimieslain 5. pykälän 1 momentissa asetetaan miehille ja naisille erilaisia ikärajoja edellytykseksi alukselle työhön pääsemiseksi. Näistä sukupuoleen perustuvista erilaisista ikärajoista ehdotetaan luovuttavaksi säätämällä kaikille yhteinen ikäraja. Muutos edistää sukupuolten välistä tasa-arvoa.”(Finlex www-sivut 2010b.)

Suomalaisen merenkulkijan näkökulmasta ajateltuna ILO:n merityötä koskeva yleissopimus ei tuo kovin paljon muutoksia työlainsäädäntöön. Koska merityösopimuslaki vastaa sisällöltään pääasiassa merimieslakia, myös taloudelliset vaikutukset kansantaloudelle ja yrityksille jäävät pieniksi. Muutokset ovat pääasiassa yksityiskohtaisia ja muodollisia asioita. Sopimuksen tuomat uudet käytännöt ja muutosten kautta uudistuva lainsäädäntö tuovat kuitenkin mukanaan asioita, joita varustamoiden on alettava työstämään ennen sopimuksen voimaantuloa. Merenkulkualalla työskentelevien henkilöiden tulisi myös tuntea uudet käytännöt, joita sopimus tuo mukanaan. Lisäksi on otettava huomioon, että kaikki valtiot eivät harjoita riittäviä oikeuskäytäntöjä ja valvontaa aluksiaan kohtaan. Näin ollen sopimuksella on laajempi yhteiskunnallinen ja kansainvälinen merkitys. Yksi sopimuksen periaatteista on, ettei se aseta liian tiukkoja vaatimuksia, jotta se voi saavuttaa laajan ratifiointitason koko maailmassa.

Uusia asioita merityötä koskeva yleissopimus tuo esimerkiksi työturvallisuuden ja työterveyden alueilla. Näitä asioita ei ole huomioitu aiemmissa ILO konventioissa. Konventiossa on otettu huomioon perustyöturvallisuuteen liittyviä asioita, kuten melun ja värinän aiheuttamat haitat ja niiden estäminen. Lisäksi merityötä koskeva yleissopimus vaatii, että aluksilla suoritetaan työturvallisuusasioissa riskinarviointia (Sääntö 4.3, paragraph 3). Myös ISM-koodi on vaatinut aikaisemmin työturvallisuusriskien arviointia, mutta tarkkaa valvontaa ei ole aikaisemmin suoritettu. Monissa valtioissa tämä tuo mukanaan uusia toimintakäytäntöjä varustamoille. (Haastattelu, DNV:n asiantuntija 1.7.2010.)

5.4.2 Valvonnan kohteena olevat säännöt

Konventiossa on 14 ”pääaluetta”, joihin tarkastukset tullaan kohdistamaan. Vaikka konventio sisältää myös muita määräyksiä, esimerkiksi merenkulkijoiden sosiaaliturvaa koskien, voidaan ajatella, että näiden alueiden huomioiminen on olennaista varustamoiden ja varustamon edustajana, päällikön työn kannalta. Kyseisten alueiden pääpiirteet tulisi olla kunnossa koskien kaikkia aluksia kansainvälisesti. Port State Control –tarkastusten osalta aluksilla on tärkeää huomioida, että muodolliset asiat koskien vaadittavia dokumentteja ovat kunnossa. Tarvittavien dokumenttien on löydettävä englanninkielisinä, ja osan dokumenteista on oltava miehistön nähtävillä. Myös Suomen merityösopimuslakiehdotus vaatii lain, työehtosopimuksen, DMLC:n ja MLC:n olevan englanninkielisinä ja miehistön nähtävillä. Työehtosopimuksen käännettämisestä vastaisi tarvittaessa työnantaja. Seuraavaksi käsitellän vähimmäisvaatimukset, jotka konventio tulee vaatimaan kaikilta aluksilta.

Vähimmäisikää koskeva määräys muuttaa jonkin verran aikaisemmin Suomessa voimassa ollutta lainsäädäntöä. Konventio vaatii, että kukaan alle 16-vuotias ei saa työskennellä aluksella ja että alle 18-vuotias ei saa tehdä työtä, joka voi vaarantaa hänen turvallisuuden tai terveyden. Alle 18-vuotias ei saa myöskään tehdä yötyötä, ellei lippuvaltion viranomaisen anna lupaa poikkeuskäytäntöön koulutusohjelman vaatimusten perusteella. Tämän säännön perusteella päällystön on varmistettava, etteivät alaikäiset harjoittelijat tee aluksella mitään turvallisuutensa tai terveytensä vaarantavaa työtä. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 1.1.)

Kaikilta työntekijöiltä on löydettävä englanninkielinen merimieslääkärin myöntämä merimieslääkärintodistus, jonka voimassaoloaika on maksimissaan kaksi vuotta ja alle 18-vuotiailla maksimissaan vuoden. Todistuksen on oltava pätevän merimieslääkärin myöntämä. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 1.2.)

Merenkulkijoilla tulee olla koulutus tehtäviinsä ja perusturvallisuuskoulutus. Tämä sääntö voi aiheuttaa tulkintaongelmia esimerkiksi matkustajalaivoilla työskentelevien henkilöiden pätevyyksien kanssa. Konventiossa merenkulkijoilla tarkoitetaan kaikkia

henkilöitä, jotka ovat töissä aluksella. Ongelmaksi voi muodostua muiden kuin ”perusmerenkulkijoiden” koulutusvaatimukset omiin tehtäviinsä. (DNV:n CD-ROM Sääntö 1.3.)

Uutena asiana vaaditaan myös, että vaadittavien dokumenttien on oltava englanninkielisiä. Esimerkiksi työsopimusten tulee olla englanninkielisiä. Työntekijöillä tulee olla mahdollisuus etsiä tietoa ja tutustua sopimuksen ehtoihin ennen allekirjoittamista. Sekä merenkulkijalla että varustamolla on oltava alkuperäinen työsopimus. Mikäli varustamo käyttää miehistysoimistoa alueelta, jossa konventiota ei sovelleta, on sen varmistettava, että toimiston palvelut ovat konvention vaatimusten mukaisia. (DNV:n CD-ROM. Säännöt 2.1 ja 1.4.)

Maksimityöajat eivät saa ylittää 14 tuntia 24 tunnin jakson aikana, eivätkä 72 tuntia 7 päivän jakson aikana. Lepoaikoja ei saa jakaa enempään kuin kahteen jaksoon, joista toisen on oltava vähintään kuusi tuntia eikä peräkkäisten lepoaikojen väli saa ylittää 14 tuntia. Lepoajat koskevat myös päälliköitä. Pelastusharjoitukset on pidettävä niin, että lepoaikoihin aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä. Mikäli konehuonehälytykset keskeyttävät lepoajan, on se kompensoitava lepoajalla. Aluksella on oltava standardisoitu taulukko, jossa ilmoitetaan työaikataulut merellä ja satamassa sekä maksimityöajat ja minimilepoajat. Työ- ja lepoajoista voidaan poiketa tilanteessa, jossa aluksen turvallisuus on uhattuna. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 2.3.)

Aluksilla on oltava riittävä määrä miehistöä turvalliseen navigointiin vähimmäismiehitysvaatimusten mukaisesti. Vähimmäismiehitysdokumentin on oltava pätevän viranomaisen myöntämä, ja sen on oltava konvention määräysten mukainen. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 2.7.)

Sopimuksen asuintilamääräykset koskevat aluksia, jotka rakennetaan sopimuksen voimaantulon jälkeen. Aikaisemmin rakennettuihin aluksiin sovelletaan ILO C 92 -määräyksiä. Asuintilamääräykset koskevat pääasiassa huoneiden ja asuintilojen kokoa, lämmitystä ja ilmastointia, melua ja tärinää, saniteettitiloja, valaistusta ja sairaanhoitotiloja. Aluksella on suoritettava säännöllisiä tarkastuksia merenkulkijoiden asuintilojen kuntotilasta ja puhtaudesta. Näistä tarkastuksista

vastaa aluksen päällikkö. Uudet asuintilamääräykset, lähinnä kokoon liittyvät määräykset tulevat jossain määrin aiheuttamaan ongelmia superjahtiteollisuudelle. PYA (Professional Yachtsmen`s Association) on tehnyt kvantitatiivista tutkimusta MLC:n asuintilamääräysten vaikutuksista jahdeille. Tässä opinnäytetyössä ei kuitenkaan käsitellä tarkemmin MLC:n vaikutuksia jahtiteollisuudelle.

Aluksella olevan ruoan ja juomaveden tulee olla hyvälaatuista ja määrältään riittävää. Kokkina työskentelevän, ruoan valmistuksesta vastaavan henkilön on oltava pätevä ja koulutettu tehtävänsä. Mikäli lippuvaltio sallii poikkeustapauksen, on siitä oltava tarvittavat dokumentit. Kuitenkaan alle 10 hengen miehistön laivoissa ruoanvalmistuksesta vastaavan henkilön ei tarvitse olla täysin pätevä, mikäli pätevä viranomainen ei sitä vaadi. Alle 18-vuotias ei saa työskennellä aluksen kokkina. Lisäksi aluksella on tehtävä säännöllisiä tarkastuksia ruoanvalmistus- ja varastotiloista. Tarkastusten suorittamisesta vastaa aluksen päällikkö. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 3.2.)

Aluksilla on käytettävä menetelmiä työsuojelun ja terveyden edistämiseksi. Tähän on sisällyttävä riskinarviointia, jota aikaisemmin jo käsiteltiin monille valtioille uutena asiana. Tähän kuuluu kansainvälisten menetelmien käyttöä työsuojelun ja terveyden edistämisessä sekä työtapaturmien ennalta ehkäisyä ja raportointia. Lisäksi aluksilla, joilla työskentelee viisi tai useampia henkilöitä, pitää olla perustettuna työsuojelukomitea, joka osallistuu aluksen työsuojelukokouksiin. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 4.3.)

Sääntö 4.1. käsittelee sairastapauksia ja aluksen vastuuta taata merenkulkijoille mahdollisuudet sairauden ja terveydenhuoltoon. Määräykset käsittelevät lääkkeitä, lääkinnällisiä välineitä ja ohjekirjoja, joita laivalla on oltava saatavilla, merenkulkijoiden oikeutta käydä satamassa pätevän lääkärin vastaanotolla, standardin mukaisen lääkintäraportin käyttöä, lääkinnästä vastaavan henkilön pätevyysvaatimuksia, joiden on oltava STCW:n mukaisia sekä mahdollisuutta jatkuvasti saatavilla olevaan pätevään konsultointiapuun.

Jokaisella aluksella on oltava menetelmät merenkulkijoiden tekemien valitusten käsittelemistä varten konvention mukaisten vaatimusten rikkomistapauksissa.

Valituksen tekemisestä ei saa aiheutua ongelmia työntekijälle. Ensisijaisesti valitukset tehdään aluksen päällikölle, mutta mikäli merenkulkija kokee asian tarpeelliseksi, voi valituksen tehdä myös satamavaltion tai lippuvaltion tarkastajille. Jokaisella merenkulkijalla on oltava kopio valitusmenettelyistä, joita laivalla sovelletaan. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 5.1.5.)

Palkkojen maksun on tapahduttava vähintään kuukauden välein. Merenkulkijoiden on saatava kuukausittainen laskelma maksetuista palkoista ja palkkojen lisistä. Vuosilomat tulee maksaa konvention vähimmäisvaatimusten mukaisesti. Lisäksi varustamoiden on tarjottava merenkulkijoille keino lähettää osa palkasta heidän perheilleen. (DNV:n CD-ROM. Sääntö 2.2.)

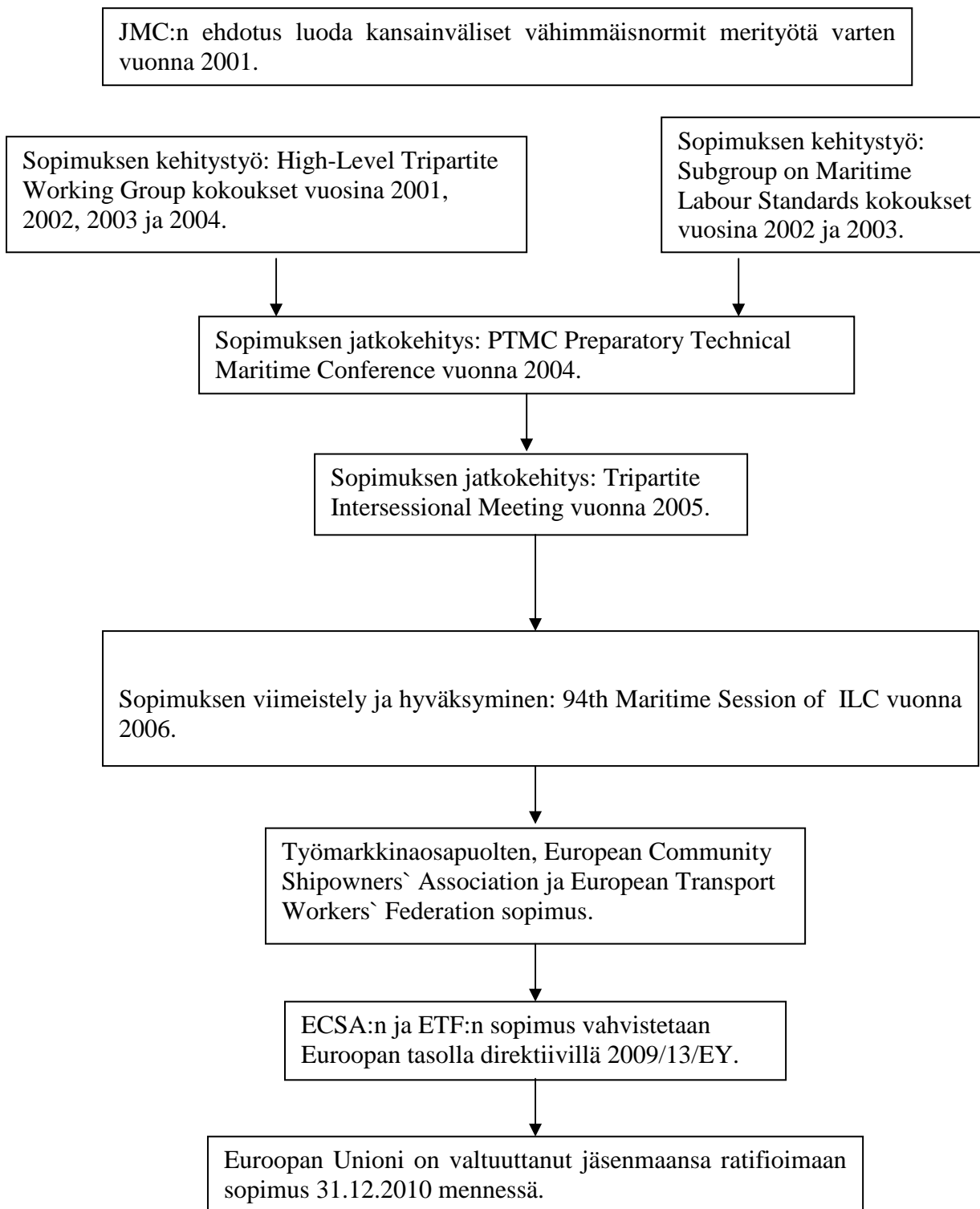
5.5 Suhde Suomen lainsäädäntöön

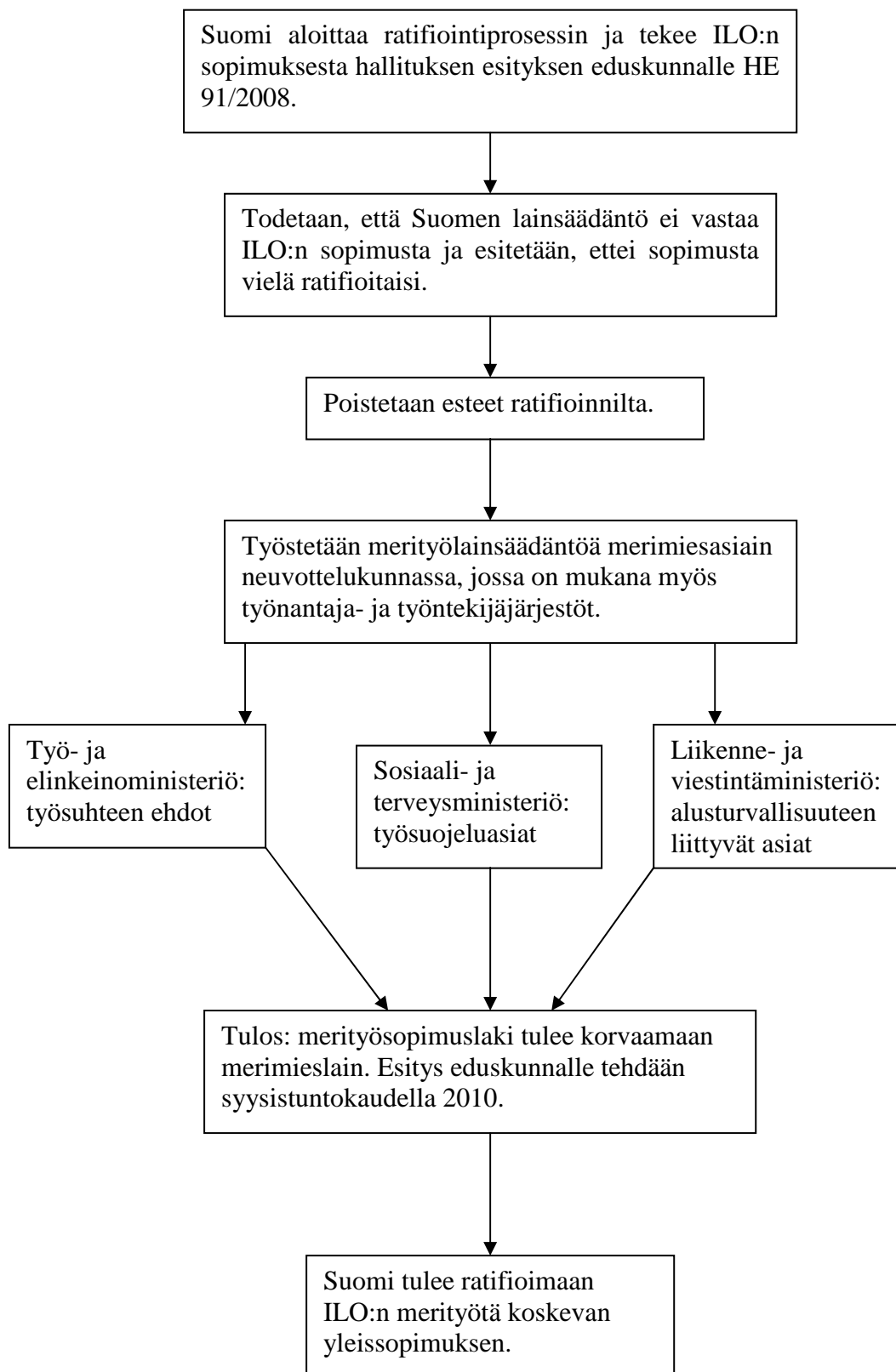
Vaikka Suomen lainsäädäntö on pääasiassa sopimuksen mukainen, edellyttää ILO:n merityötä koskeva yleissopimus muutoksia lainsäädäntöön. Myös EU direktiivi 2009/13/EC työmarkkinaosapuolten (ECSA ja ETF) sopimus ILO:n merityötä koskevasta yleissopimuksesta edellyttää Suomen lainsäädännön muuttamista. Uusi merityösopimuslaki tulee korvaamaan aikaisemman merimieslain. Lain valmistelua on tehty työ- ja elinkeinoministeriössä merimiesasiain neuvottelukunnassa. Edustettuina ovat edellä mainitun ministeriön lisäksi työntekijä- ja työnantajajärjestöt, sosiaali- ja terveysministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Eroja vanhaan merimieslakiin on lain jäsentelyssä, uudessa kirjoitustavassa ja joissakin säännöksissä. Merimieslain kokonaisuudistus on ajankohtaista. Vanhan, vielä voimassaolevan merimieslain kirjoitustapa ja osa säännöksistä ovat päivittämättömiä. Merityösopimuslaista on tehty esitys eduskunnalle syysistuntokaudella 2010. ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen etuna on sen helppo päivitettävyyys. (Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut 2010a.)

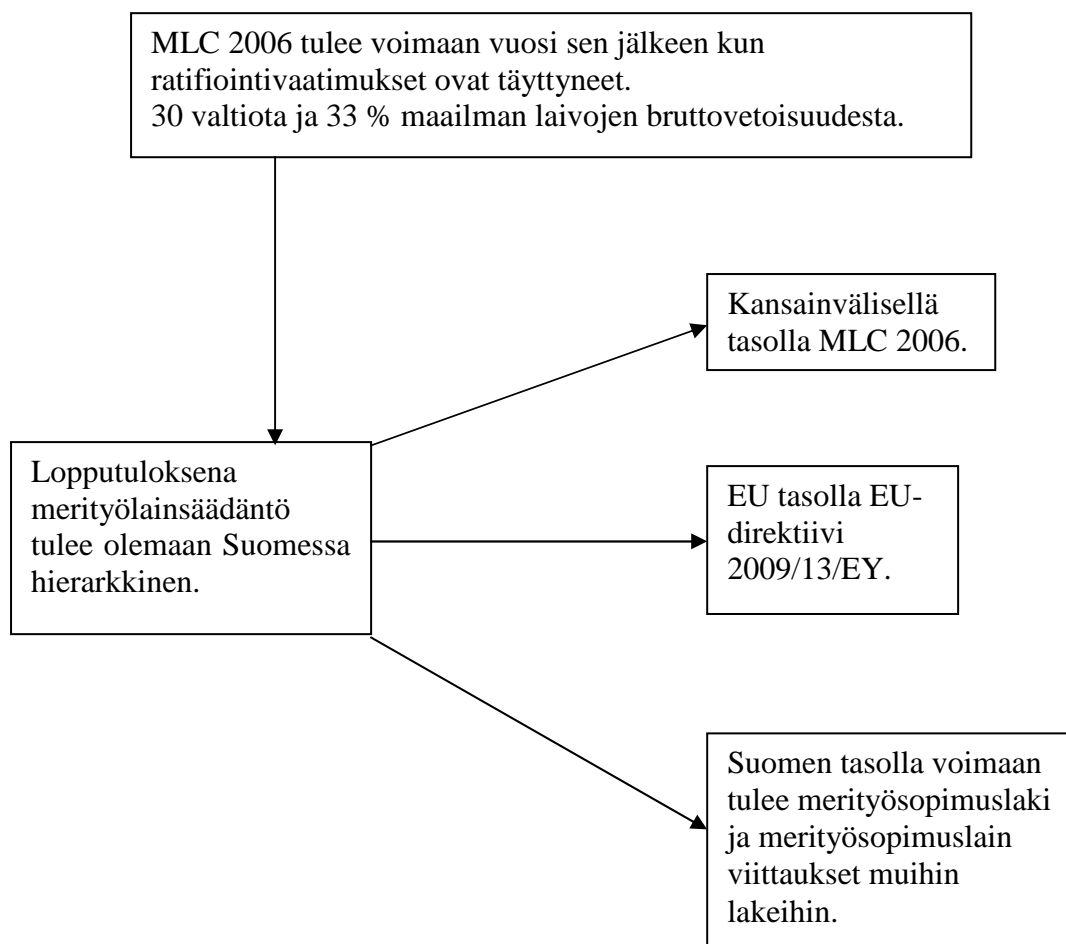
5.6 Tulosten havainnollistaminen

Seuraavien kaavioiden tarkoituksena on havainnollistaa visuaalisesti sopimusprosessin päävaiheet sekä valvonnan eri osapuolet.

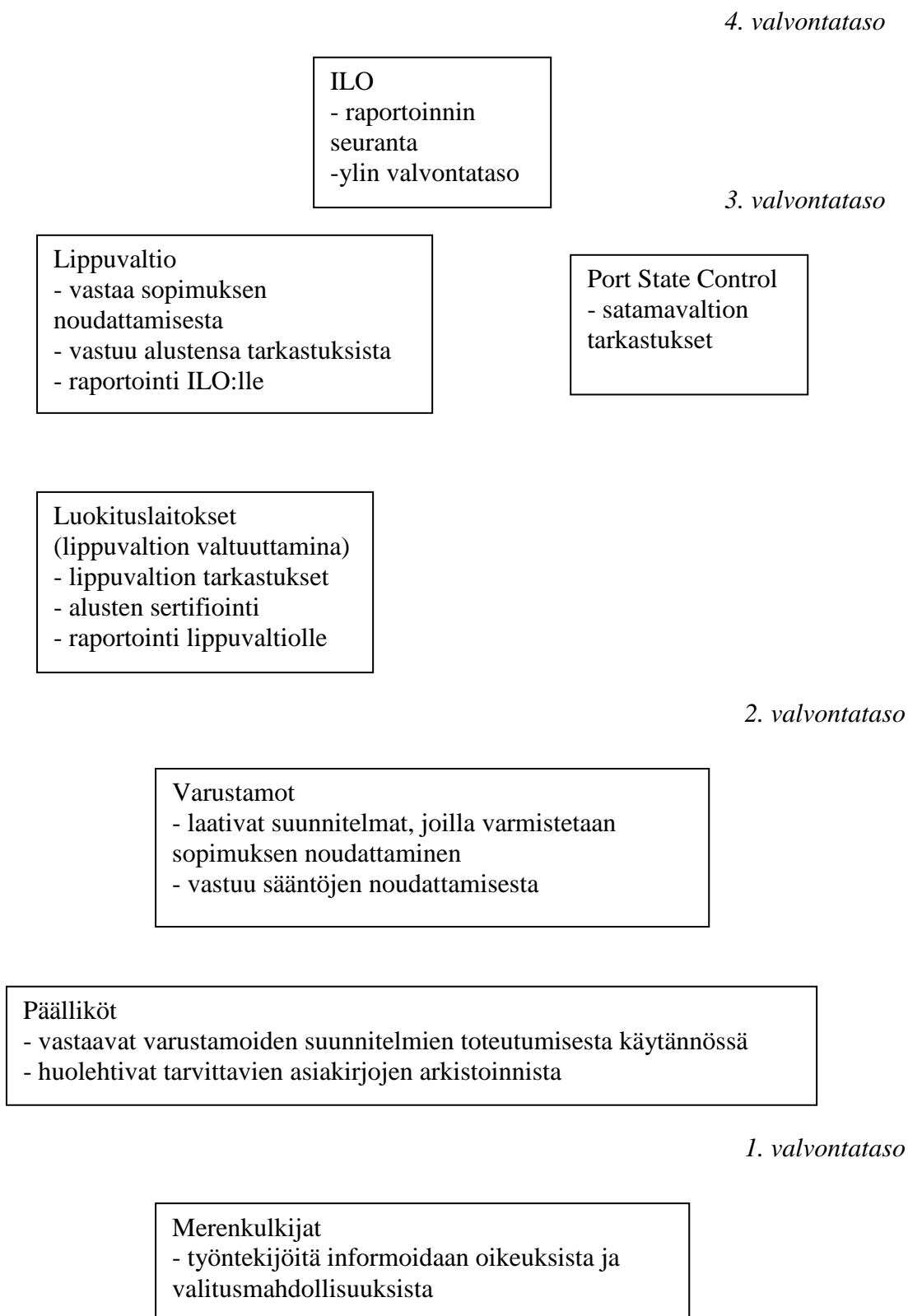
5.6.1 Sopimusprosessikaavio







5.6.2 Valvontakaavio



6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

6.1 Tulosten tarkastelu

Selvitysprosessin aikana koottiin tulokset ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen sopimusprosessin etenemisestä ja valvonnan toteuttamisesta. Selvityksen aikana osoittautui, että Suomessa käytännön järjestelyt koskien valvonta-asioita ovat vielä kesken ja tämän takia tiedonhankinta oli vaikeaa. Toisaalta ratifiointiprosessi etenee tällä hetkellä Suomessa (syyskuu 2010). Työ- ja elinkeinoministeriössä merimiesasiain neuvottelukunnassa työstetään merityösopimuslakia, joka tulee korvaamaan merimieslain. Merityösopimuslaki tulee korvaamaan merimieslain ja tällä tavoin ILO:n merityötä koskeva yleissopimus saatetaan voimaan Suomessa.

Tässä kohdassa on myös oleellista huomioida, että ILO:n merityötä koskeva yleissopimus asettaa vain vähimmäisvaatimukset koskien merenkulkijoiden työoloja ja valtiot voivat säätää kansallisella tasolla lakeja, jotka ovat työntekijöiden kannalta parempia. Toinen huomioon otettava asia on, että Suomen lainsäädäntö on ollut jo aikaisemmin pääasiallisesti ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen mukainen. Näin ollen merityösopimuslaki on sisällöltään suurelta osin merimieslain mukainen ja muutokset Suomessa ovat melko yksityiskohtaisia. Tästä seuraten, en ole lähtenyt opinnäytetyössäni analysoimaan merimieslain ja merityösopimuslain välisiä eroja, vaan oleellista on esitellä merenkulkijoille yleissopimuksen tuoma muutostilanne merityölainsäädännössä. Yksityiskohtaisia tietoja jokainen voi tarkastella itse tarkemmin. Selvityksen tuloksena sopimusprosessi tulee johtamaan siihen, että Suomessa merityölainsäädännössä kansallisella tasolla sovelletaan merityösopimuslakia, Euroopan tasolla EU-direktiiviä 2009/13/EY ja kansainvälisellä tasolla ILO:n merityötä koskevaa yleissopimusta.

Selvityksen perusteella monitasoinen valvontajärjestelmä tulee koskemaan monia osapuolia kuten merenkulkijoita, alusten päälliköitä, varustamoja, luokituslaitoksia, lippuvaltion viranomaisia, Port State Control –tarkastajia ja ILO:n hallintoa. Tästä

syystä myös päälliköiden on oltava tietoisia omista velvollisuuksistaan ja sopimuksen mukanaan tuomista muutoksista. Valvonta-asiat on koottu selvityksessä kansainvälisen ohjeiston pohjalta, koska Suomen järjestelyt ovat vielä kesken. ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen mukanaan tuomia vaikutuksia on arvioitu osittain yleisellä yhteiskunnallisella tasolla ja osittain vaikutuksia on arvioitu lippuvaltioiden ja satamavaltioiden tarkastuksissa huomioitavien 14 pääalueen pohjalta. Samalla on tuotu tietoisuuteen valvonnan kohteena olevat pääasiat, joihin aluksilla on syytä varautua. Koska tarkastusjärjestelmä tulee olemaan melko raskas, voidaan ajatella tarkastettavien alueiden parantavan merenkulkijoiden työoloja, myös aluksilla, joiden valtiot eivät aikaisemmin ole harjoittaneet tehokasta lainsäädäntöä merenkulkijoiden työoloja koskien.

6.2 Luotettavuus/arviointia

Opinnäytetyö määrittyi lopulliseen muotoonsa tutkimustulosten analysointivaiheessa. Tiedonsaanti osoittautui vaikeaksi ja tämän takia alkuperäisiä kysymyksiä jouduttiin tarkastelemaan pääasiassa kansainvälisestä näkökulmasta. Yksi selvityksen ongelmista oli se, että haastattelun kohteeksi ei saatu sellaista henkilöä, joka olisi ollut mukana koko sopimusprosessin ajan Genevestä alkaen. Toisin sanoen monet asiantuntijat eivät olleet halukkaita antamaan haastattelua tai he eivät pitäneet itseään niin asiantuntijoina kyseisen asian suhteen, että olisivat kyenneet vastaamaan opinnäytetyössäni käsittelemiini kysymyksiin. Suomen valvontajärjestelyihin liittyvää tietoa olisin odottanut löytyvän Liikenteenturvallisuusvirastosta Trafista tai aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueelta.

Opinnäytetyön selvitystietojen luotettavuutta on ylläpidetty käyttämällä lähteinä ajantasaista verkkomateriaalia. Lisäksi epäselväksi jääneitä tietoja on tarkennettu ja täsmennetty Det Norske Veritasin ja työ- ja elinkeinoministeriön asiantuntijahaastattelujen avulla. Näin ollen kahdesti saatu sama tulos osoittaa selvitystulosten luotettavuutta. Opinnäytetyön päätarkoituksena on esitellä merenkulkijoille uutta sopimusta, jonka odotetaan tulevan voimaan noin vuoden päästä. Koska sopimus ei ole vielä voimassa ei toisaalta voida olettaakaan

järjestelyistä ja vaikutuksista löytyvän suoraa tietoa. Voidaan vain arvioida ja kartoittaa olemassa olevaa tietoa.

Opinnäytetyötä voidaan hyödyntää jatkossa MLC 2006 -perehtymismateriaalina, koska valvonta-asioiden sopimusprosessin selvityksen lisäksi se sisältää kattavaa perustietoa uudesta voimaantulevasta sopimuksesta. Työtä voivat hyödyntää merenkulkualalla työskentelevät henkilöt. Jatkotutkimusaiheena voisi sopimuksen voimaantulon jälkeen tarkastella sopimuksen toteutumista käytännössä, todellisia vaikutuksia ja työmarkkinaosapuolten näkemyksiä. Opinnäytetyön julkaisuajankohta on myös olennainen, koska sopimus tulee voimaan noin vuoden päästä. Merenkulkijat voivat hyödyntää tätä opinnäytetyömateriaalia tutustuessaan MLC 2006 sopimukseen ja merityösopimuslakiin.

6.3 Kiitokset

Lopuksi haluan lausua erityiskiitokset Det Norske Veritasille haastattelusta ja aineistoista, jotka ovat vaikuttaneet tämän opinnäytetyön toteutumiseen. Lisäksi kiitän työ- ja elinkeinoministeriötä haastattelusta ja kaikkia niitä henkilöitä, jotka ovat edesauttaneet tämän opinnäytetyön toteutumista.

LÄHTEET

Edilex www-sivut. Viitattu 15.5.2010. www.edilex.fi

Edilex www-sivut. Viitattu 15.6.2010. www.edilex.fi

Finlex-lakitietopalvelu www-sivut. Viitattu 1.6.2010. www.finlex.fi

Finlex-lakitietopalvelu www-sivut. Hallituksen esitys eduskunnalle merityösopimuslaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi, HE 174/2010. Viitattu 14.10.2010. www.finlex.fi

International Labour Organisation www-sivut. Viitattu 10.5.2010. www.ilo.org

International Labour Organisation www-sivut. Text of Convention. Viitattu 29.5.2010. www.ilo.org

International Labour Organisation www-sivut. Preparatory reports, first meeting STWGMLS 2002/1. Viitattu 11.5.2010. www.ilo.org

International Labour Organisation www-sivut. Preparatory Tripartite MLC, 2006 Committee, background paper. Viitattu 16.9.2010. www.ilo.org

International Labour Organisation www-sivut. ILO Port State Guidelines. Viitattu 1.8.2010. www.ilo.org

International Labour Organisation www-sivut. ILO Flag State Guidelines. Viitattu 1.8.2010. www.ilo.org

Det Norske Veritasin CD-ROM. The Maritime Labour Convention 2006. Released March 2010

Professional Yachtmen`s Association www-sivut. Viitattu 1.9.2010. www.pya.org

Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut. Viitattu 2.7.2010. www.tem.fi

Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut. Hallituksen esitys Eduskunnalle merityösopimuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (luonnos). Viitattu 1.10.2010. www.tem.fi

Ulkoasiainministeriön www-sivut. Valtiosopimusopas 2009, Kansainvälisten ja EU-sopimusten valmistelua ja voimaansaattamista koskevat ohjeet. Viitattu 23.8.2010. formin.finland.fi

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2001. Tutki ja kirjoita. 6.-7. uud. p. Vantaa: Tummavuoren kirjapaino Oy.

Merimiespalvelutoimisto. Mepan uutissähke. Päällystöpula pahenee. Vastaanottaja: master.borden@bore.eu. Vastaanotettu laivalla 21.5.2010. Viitattu 15.6.2010

STTK toimihenkilökeskusjärjestön uutiset. Laivanpäällystöliitto, toiminnanjohtaja Pekka Partanen: Merityösopimuslain uudistus on askel oikeaan suuntaan. 5.10.2010. www.sttk.fi

Kostiainen, K.2010. Asiantuntija, Suomen Varustamot ry. Sähköpostitiedustelu. 4.10.2010

Schalin, C.E. 2010. Principal Surveyor, Det Norske Veritas. Espoo. Haastattelu. 1.7.2010

Siitonen, S. 2010. Vanhempi hallitussihteeri, työ- ja elinkeinoministeriö. Helsinki. Haastattelu. 19.8.2010

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....
 (full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)
 by
 (full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
 Distinctive number or letters
 Port of registry
 Date of registry
 Gross tonnage¹
 IMO number
 Type of ship
 Name and address of the shipowner²

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.
² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:
 1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
 2. That the seafarers’ working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country’s national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.
 This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.
 This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.
 Completion date of the inspection on which this Certificate is based was
 Issued at on
 Signature of the duly authorized official issuing the Certificate
 (Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers’ working and living conditions

specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection: Signed

(to be completed between the second (Signature of authorized official)
and third anniversary dates)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection: Signed

(if required) (Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection: Signed

(if required) (Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection: Signed

(if required) (Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship’s Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship: **Name of ship, IMO number, Gross tonnage**

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
- 4. Seafarers’ employment agreements (Regulation 2.1)
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
- 8. Accommodation (Regulation 3.1)
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:
 Title:
 Signature:
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

No equivalency has been granted.

Name:

Title:
Signature:
Place:
Date:
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in
Title 3 of the Convention are noted:

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:
Title:

Signature:
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment
and placement service (Regulation 1.4)
.....
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

.....

Company address:

.....

Name of the authorized signatory:

.....

Title:

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

.....

.....

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.