

MLC Nyhedsbrev nr. 14



”Søfarende begrebet”

Vi har i tidligere Nyhedsbreve løbende redegjort for de udfordringer, der i praksis knytter sig til den nuværende meget brede definition af søfarende. I det seneste MLC Nyhedsbrev, udsendt den 3. november 2014, orienterede vi om det lovforslag, der ville give Søfartsstyrelsen mulighed for at gennemføre den af Rederiforeningen og de danske maritime faglige organisationer udarbejdede løsningsmodel. Lovforslaget blev vedtaget den 26. maj 2015, og Søfartsstyrelsen har nu udsendt den bekendtgørelse, der gennemfører modellen i ekstern høring.

Bekendtgørelsesudkastet med titlen ”Bekendtgørelse om minimumsrettigheder” kan med tilhørende baggrundsnotat i sin helhed ses på ”Høringsportalen”:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/59435>

Rederiforeningens tidligere høringsvar samt relevante dele af den forudgående medlemskonsultation i relation til ”søfarende begrebet” kan ses på MLC afsnittet på medlemsområdet <https://www.shipowners.dk/medlemsinfo/mlc/medlemsorientering-om-mlc/>

Indholdet af udkast til bekendtgørelse

Den foreslåede løsning opererer med tre kategorier af personer, der udfører arbejde på et skib. Der er den kategori, som uden for enhver diskussion **er søfarende (bilag 2, pkt. 1, i bekendtgørelsen)**, typisk skibets almindelige besætning. Så er den kategori der uden for enhver diskussion **ikke er søfarende (bilag 2, pkt. 2, i bekendtgørelsen)**, typisk lodser og andre, der leverer tjenesteydelser til skibet. Og så er den kategori af personer, der befinder sig derimellem **men ikke umiddelbart er søfarende men heller ikke passagerer (bilag 1)**. Nærmere betegnet personer, der ikke med sikkerhed kan siges at være søfarende, men som på den anden side heller ikke med sikkerhed kan siges ikke at være søfarende i MLC konventionens forstand.

I bekendtgørelsesudkastet er de forskellige kategorier forsøgt afgrænset i to paragraffer med tilhørende bilag, idet man her – som en del af løsningen – kun opererer med to af de ovennævnte tre kategorier. Ved at give kategorien ”**de måske søfarende**” de minimumsrettigheder, der følger af bekendtgørelsen, er der nemlig enighed om, at de kan betragtes som **ikke søfarende**. I mangel på bedre, benævnes de i det følgende ”visse kategorier af personer på skibe” og det er udelukkende dem bekendtgørelsen vedrører. Kategorien er nærmere beskrevet ved hjælp af stillingsbetegnelser i bilag 1. Egentlig er det unødvendigt at medtage bilag 2, der angiver hvem bekendtgørelsen ikke gælder for, men som hjælpebilag kan det være gavnligt nok.



Det skal bemærkes, at listerne i bilag 1 og 2 ikke er udtømmende. Derudover er der mulighed for at justere i bilagene, uden at dette kræver en egentlig ændring af bekendtgørelsen.

Forslag til bemærkninger til Søfartsstyrelsen

Af bekendtgørelsesudkastets § 11 følger, at "visse kategorier af personer på skibe" skal være i besiddelse af gyldigt sundhedsbevis, med mindre de kun undtagelsesvist og kun i kortere perioder udfører arbejde fra et skib. Rederiforeningen vil i sit svar til Søfartsstyrelsen anføre, at § 11 stk. 2 ikke bør begrænse undtagelsen til de i bilag 1. pkt. 2 nævnte personer, da også mange af de i bilag 1 pkt. 1 oplyste stillingsbetegnelser undtagelsesvist og kortvarigt udfører opgaver om bord.

Af bekendtgørelsesudkastets § 12 følger, at for de "visse kategorier af personer på skibe" skal have gennemført grundlæggende sikkerheds- og sikringsmæssig (om bord) instruktion, der i stk. 2 for de i bilag 1. pkt. 1 nævnte personer dog udvides til et krav om gennemført grundlæggende sikkerhedskursus. Rederiforeningen vil i sit svar til Søfartsstyrelsen anføre, at kravet om gennemført grundlæggende sikkerhedskursus kun bør gælde for fragtskibe, og kun såfremt der udover skibets besætning medtages mere end 12 personer, der ikke har gennemført kurset.

Transport af møllemontører på Crew Transport Vessels (CTV) fartøjer har været drøftet i Rederiforeningens Offshoreudvalg – og det blev her fremført, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis de kom ind under bilag 1 – idet de i forvejen har en sikkerhedstræning og har en ansættelsesaftale med en virksomhed i land. Hvis sådanne møllemontører stod under bilag 2, kunne de risikere at blive betragtet som passagerer – og at der derfor ville blive stillet krav om, at de kun måtte transporteres på passagerskibe. Søfartsstyrelsen har endvidere givet udtryk for, at en placering i bilag 1 vil være mest hensigtsmæssig i forhold til de fremadrettede bestræbelser på at indføre en international "industrial personnel" standard.

Såfremt der blandt medlemmerne måtte være ønske om eller behov for, at Rederiforeningen fremfører yderligere synspunkter overfor Søfartsstyrelsen, hører vi gerne og senest den 13. maj herom.

Afslutningsvist bemærkes, at det for Rederiforeningen i hele forløbet har været afgørende, at de udfordringer definitionen af søfarende har budt på blev løst på en nem og pragmatisk måde, og det er vore opfattelse, at dette i det store hele er lykkedes med det foreliggende bekendtgørelsesudkast. Forud for bekendtgørelsens ikrafttræden (1. juli 2016) vil Rederiforeningen udarbejde forslag til udformningen af de opslag om bord, hvormed rederiets oplysningsforpligtelser kan anses for opfyldt, og som også kan anvendes til at orientere eksterne arbejdsgivere, om deres af bekendtgørelsen flydende forpligtelser.