

# MLC Nyhedsbrev nr. 12



## Siden sidst

Det er nu mere end 3 måneder siden MLC trådte i kraft, og på den hjemlige front er det generelle indtryk, at det er gået ret gnidningsfrit. Mange af de spørgsmål, der er opstået i løbet af processen, har relativt nemt ladet sig besvare.

At konventionsteksten (og også den europæiske aftale om konventionens gennemførelse i EU retten) skal findes om bord er indiskutabelt, fordi det følger udtrykkeligt af konventionen. At kravet kan forekomme irrelevant, og i bedste fald kun af mere monumental betydning, er så en helt anden sag. Nu hvor konventionen er gennemført, og kravene afspejlet i de danske regler, er konventionens indhold nemlig set med danske øjne i bund og grund temmelig uinteressant. Danske skibe skal forholde sig til de danske regler og ikke andet.

I praksis kan denne tilgang været svær at fastholde og for rederier, der driver skibe under flere forskellige flag, kan den forekomme både nonchalant og virkelighedsfjern. Fristelsen til at opfatte konventionen og de dertil knyttede anvisninger som udtryk for et mere universelt regelsæt, uden skelen til de nationale gennemførelsesregler, kan være svær at modstå. Men den tilgang er formentlig kun holdbar, hvis man (som "flerflagsrederi") vælger at komponere "sit eget" universelle regelsæt, der kan rumme alle de nationale regler, der er gældende for de skibe der med forskellige flag indgår i ens flåde. Udover at det kan være bekosteligt at gå efter højeste fællesnævner, er det også "regelteknisk" en svær balancegang.

## Hygiejnekursus

Foranlediget af en konkret henvendelse, har Rederiforeningen rettet henvendelse til Søfartsstyrelsen for at få afklaret hvilke af de personer, der i passagerskibene er beskæftiget med håndtering af fødevarer, der skal gennemgå det i bekendtgørelse nr. 383 af 15. april 2013 krævede hygiejnekursus. Af Søfartsstyrelsen svar, der er helt i overensstemmelse med konventions formål om at sikre de søfarendes arbejds- og levevilkår, fremgår, at det kun er de personer, der er beskæftiget med at håndtere besætningens fødevarer, der skal gennemgå kurset. Hygiejnekravet gælder således ikke for den del af besætningen, der udelukkende håndterer fødevarer til passagerer. Søfartsstyrelsen anfører videre, at hvis man ikke kan skelne mellem hvem der håndterer fødevarer til besætningen og til passagerne, f.eks. hvis der tørnes om arbejdsfunktioner, eller hvis besætningen "spiser med" i passagerområderne, eller det er den samme mad der serveres, vil kravet om hygiejnekursus gælde for dem alle.

## "Danish MLC Group" på LinkedIn

Enkelte nye medlemmer er kommet til, men ingen nye opslag siden sidst.



## Søfarende begrebet

På et møde med de faglige organisationer den 8. november kom vi et stykke længere i den fælles forståelse af de udfordringer, der knytter sig til afgrænsningen af søfarende begrebet. Også den mulige løsning på denne udfordring kom vi på mødet et skridt nærmere, og som Rederiforeningen påtog sig at beskrive i et notat. Med afsæt i notatet afholdes et nyt møde med de faglige organisationer, hvorefter der forhåbentligt kan afgives et fælles svar på det høringsnotat Søfartsstyrelsens udsendte den af 3. juli 2013. Nye læsere kan se høringsnotatet på MLC afsnittet på hjemmesiden. Vi benytter lejligheden til at erindre om, at Søfartsstyrelsen har bekræftet, at i den periode, der går indtil endelig afklaring foreligger, betragtes de personer, hvis status der er tvivl om, ikke som søfarende.

## Skolepraktikanter

Foranlediget af en konkret henvendelse, har Søfartsstyrelsen endnu engang bekræftet, at erhvervspraktikanter, typisk 9. klasse elever, ikke omfattes af søfarende begrebet.

## Kontrakter – Filippinske

Efter sigende accepterer de filippinske myndigheder (der skal godkende alle udmønstringer af filippinske borgere) kun POEA Standard Employment Contract (SEC) som the "one and only" ansættelsesaftale. Dette kan være problematisk, eftersom anvendelsen af denne standard ikke nødvendigvis lever op til de krav, der for danske skibe er fastsat i bekendtgørelsen om arbejdsgiverens pligt til at indgå skriftlig kontrakt med den søfarende.

POEA SEC kontraktkomplekset består af en forside, hvor man anfører, hvad der er aftalt om den forestående tjeneste, og som parterne underskriver, hvortil kommer 40 fortrykte sider med standardvilkår, der indholdsmæssigt og kort fortalt nærmest svarer til den filippinske udgave af den danske lov om søfarendes ansættelsesforhold "plus det løse".

Er der i POEA ansættelsesaftalens forside henvist til en af Rederiforeningerne indgået overenskomst, som er gældende for ansættelsesforholdet, vil langt de fleste krav være opfyldt ved overenskomstens angivelser af hvilken lovgivning der er gældende for ansættelsesforholdet, rettigheder med hensyn til ferie etc. At der kan være forskel på, hvad der er anført herom i overenskomsten og i POEA SEC, er der for så vidt ikke noget nyt i, det er en af de kendte udfordringer ved at operere i et internationalt miljø under samtidig påvirkning af flere forskellige lovgivninger. Vi skal samtidig erindre om, at overenskomsten skal være tilgængelig om bord i papir eller elektronisk udgave.



## Paris MoU

Fra ISF/ICS har vi modtaget følgende information, der hermed videregives til orientering.

*Paris MoU have now issued a second monthly report regarding their detentions for October 2013.*

*In total 70 vessels were detained in October and 19 of these (27%) were for MLC related deficiencies identified by member states that can currently conduct MLC inspections. However it should also be noted that further cases were identified by States that have ratified the Convention but have yet to be able to formally conduct MLC inspections thus it is anticipated that the number of quoted MLC detentions is likely to increase as a total percentage of all cases in coming months.*

*In Summary:-*

- *14 Cases of ISM deficiencies were noted of which 5 detentions were exclusively for ISM concerns.*
- *Rest Hours, Safe manning and Wages were also cited as the other most common concerns.*
- *The flag state with the most registered Detentions was Panama with 6 vessels detained."*

Ingen danske skibe er blandt de 19 MLC relaterede tilbageholdelser, men der er 3 EU flagede fordelt på et maltesisk og to cypriske.

## Nye bekendtgørelser

Der er ikke siden sidste nyhedsbrev (udsendt 28. oktober) udstedt nye bekendtgørelser som følge af MLC. Derimod har Søfartsstyrelsen udstedt bekendtgørelse nr. 1279 af 7. november 2013 om uddannelse i maritim sikring i skibe. Bekendtgørelsen gennemfører de skærpede krav til uddannelse og træning i maritim sikring om bord på skibe som følge af ændringerne i bl.a. STCW konventionen. Når bekendtgørelsen alligevel nævnes her skyldes det, at de nye uddannelses- og beviskrav giver anledning til justeringer af det i MLC manualen (side 127) trykte eksempel på en kvalifikationsmatrix, der medtager kompetencer som Ship Security Officer og ISPS Safety Awareness. Ville vi lave matrixen i dag, ville der være tre linjer: en (uændret) Ship Security Officerer, en linje for "Certificate of proficiency for designated security duties" og en linje for "Certificate of proficiency – Security Awareness training".

Bekendtgørelsen m.v. kan ses på det særlige STCW afsnit på medlemsområdet.

28. november 2013