

MLC Nyhedsbrev nr. 6



Siden sidst

Henset til den korte tid mellem at der blev åbnet for udstedelse af DMLC Part I, til at konventionen træder i kraft om små 6 uger og alt det, der skal nås indimellem, skulle man mene, at der, ferieperioden til trods, hersker travlhed mange steder.

Det vi lejlighedsvis hører om processen tyder på, at den er godt i gang. Bortset fra ganske få skibe, som ikke regelmæssigt kommer i havn og som det derfor fysisk ikke er muligt at nå at inspicere, er vi ikke bekendt med, at danske rederier skulle have problemer med at få udstedt deres MLC certifikater til tiden.

Forholder det sig anderledes, hører vi gerne herom og hvorfor.

Samtidig skal vi benytte lejligheden til at ønske alle en god sommer.

Søfarende begrebet

Den personkreds, der med virkning fra den 20. august 2013 anses som søfarende, efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. fremgår af lovens § 1 stk. 1, og som omfatter "enhver person der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib". En ganske vidtrækkende afgrænsning, som i praksis har vist sig at give en hel del udfordringer, særligt for rederier der opererer skibe som medbringer personer eller lægger skib til aktiviteter, der udføres af personer, der ikke tidligere er blevet opfattet som søfarende, og hvor der er tvivl om, hvorvidt de fremover skal anses som søfarende eller ej. Sådanne tvivlsspørgsmål afgøres administrativt af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører.

På foranledning af Rederiforeningernes henvendelse til Søfartsstyrelsen med henblik på at få undtaget en række stillingskategorier fra søfarende begrebet (omtalt i sidste Nyhedsbrev nr. 5 af 12. juni), har Søfartsstyrelsen indledt en sådan høringsproces. Høringsskrivelsen på i alt 31 sider kan ses på MLC afsnittet på medlemsområdet.

Umiddelbart efter at høringsskrivelsen var udsendt, tog vi initiativ til et møde med de søfarendes organisationer, hvor der var lejlighed til nærmere at redegøre for baggrunden for og formålet med vores henvendelse. På mødet var der god forståelse for de rejste problemstillinger samt tilsagn fra alle parter om, at arbejde videre med en på mødet skitserede løsningsmodel, der i korthed går ud på, at alle om bord som minimum skal nyde, hvad der svarer til den konventionsbestemte beskyttelse, men at sømandslovens højere beskyttelse er forbeholdt de persongrupper, der tidligere har været omfattet af denne.



Da arbejdet hverken kan ventes afsluttet indenfor den angivne høringsfrist (24. juli 2013) eller konventionens ikrafttræden (20. august 2013) har vi efter aftale med de søfarendes organisationer bedt om udsættelse af høringsfristen og overfor Søfartsstyrelsen lagt op til, at de i notatet nævnte personkategorier indtil videre ikke henregnes til søfarende begrebet. Vi har også foreslået, at såfremt et dansk skib som følge heraf får anmærkninger i forbindelse med et MLC syn, så skal sådanne anmærkninger betragtes som ukontroversielle og uskadelige indtil der foreligger en endelig afklaring af spørgsmålet. Vi kender endnu ikke Søfartsstyrelsens reaktion herpå, men følger naturligvis sagen.

Som et konkret dansk eksempel på en sådan anmærkning og hensigtsmæssig opfølgingsplan, der i praksis synes at kunne "fungere" indtil der er fundet en løsning kan nævnes følgende formulering:

Deficiency: *The vessel is carrying in addition to the marine crew 49 subcontracted special personnel. For these people no arrangement have been made to be in full compliance with MLC (e.g. SEA missing, payslips not available, medicals, complaint procedure).*

Rectification: *Clarification from DMA if special personnel as mentioned above to be treated as "seafarers" outstanding but in progress. Rectification plan pending on decision of flag state administration.*

"Danish MLC Group" på LinkedIn

Der sker ganske enkelt for lidt, og ændrer det sig ikke går overvejelserne i retning af at introducere en moderator/provokatour, der forhåbentligt kan sætte lidt skub i gruppen. Er du endnu ikke medlem, kan du blive det ved at klikke på dette link [Danish MLC Group](#)

En til MLC afpasset hyrekontrakt

Et medlemsrederi har efter at været i kontakt med Søfartsstyrelsen oplyst, at den nuværende hyrekontrakt, der findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside er under opdatering og forventes tilgængelig fra medio august i en version, der lever op til kravene i den kommende bekendtgørelse om skriftlig kontrakt. Informationen er hermed videregivet.

"MLC synet"

På en af de mange (internationale) MLC LinkedIn grupper kunne man fornylig se et link til et ICS-Class nyhedsbrev hvori man på baggrund af de i perioden fra marts til juni 2013, gennemførte MLC inspektioner på Panama registrerede skibe kunne opstille følgende "top 10" over observerede MLC 2006 "deficiencies".

5. juli 2013



- 1-Name & Address of "Shipowner"
- 2-Medical Certificates issued by medical personnel not recognized by the Panama Maritime Authority (*Standard A1.2.4 and MMC-261*)
- 3-SRPS without License or Certificate to operate (*Standard A1.4.2; A1.4.3*)
- 4-Seafarers Employment Agreement (SEA) not signed between seafarer and shipowner
- 5-Manning agreement between the shipowner and the representative of the shipowner (where the SEA is signed by a representative of the shipowner) not available on-board
- 6- Seafarers Employment Agreement (SEA) not available in English language
- 7-Records of daily hours of rest for use on board the ship not properly completed
- 8-Documented evidence of shipowners' financial security to assure compensation in case of seafarer's death or long-term disability due to an occupational injury, illness or hazard not found on-board.
- 9-Documented evidence of shipowners' financial security for repatriation of seafarers not found on-board
- 10-Complaint procedures not found on-board and personnel not familiarized with these procedures

Det kunne være interessant at vide, hvordan den tilsvarende danske "top 10" tog sig ud. Baseret på medlemsforespørgsler er der grund til at tro, at den som nr. 6 på ICS-Class listen rangerende (ansættelseskontrakt forefindes ikke på engelsk) vil tage en topplacering på den danske liste. Dette i stærk konkurrence med en observation om at overenskomsterne ikke foreligger i engelsk oversættelse. *Som tidligere nævnt er det kun kontraktstandard, og ikke den enkelte kontrakt, og kun de dele af overenskomsten, der er genstand for havnestatskontrol, der i givet fald skal foreligge i en engelsk oversættelse.* Det seneste vi har hørt om er, at et dansk skib har fået en observation fordi den af Rederiforeningen udsendte overenskomst ikke var forsynet med forhandlingsparternes underskrifter. I langt de fleste tilfælde findes der slet ikke en sådan formelt underskrevet version. Når man genforhandler overenskomster underskriver man ofte kun et forhandlingsprotokollat, hvis indhold man efterfølgende og administrativt overfører til overenskomsten, som parterne overfor hinanden indestår for afspejler det aftalte. Hvad bliver det næste – vil de også bede om foreningernes vedtægter og have sikkerhed for at overenskomsten er godkendt af de foreningernes kompetente forsamlinger?

MLC – også et tema på ICS generalforsamling

International Chamber of Shipping (ICS) er en forening af nationale rederiforeninger der repræsenterer mere end 80 % af verdenstonnagen, og som også Danmarks Rederiforening er medlem af. ICS har i tilknytning til deres, i forrige måned i Oslo, afholdte generalforsamling bl.a. tilkendegivet følgende om MLC:

5. juli 2013



ILO Maritime Labour Convention

ICS members welcomed the entry into force of the ILO Maritime Labour Convention (MLC) in August this year, but stressed the importance of shipping companies being ready to demonstrate compliance. However, there is concern that smooth implementation of the MLC may be hampered by the large number of nations that have still yet to ratify the Convention, as well as the lack of guidance from some flag states on detailed national provisions as the MLC requires.

“We agreed that it is vital that shipping companies prepare a Declaration of Maritime Labour Compliance, Part II, for each of their ships as soon as possible. ICS welcomes the recent agreement by the Paris MOU on Port State Control that full PSC enforcement should not begin until August 2014, in line with a Resolution passed by the ILO in 2006” said the ICS Chairman Mr. Marooka. “But some national authorities may still decide to take a different approach towards PSC enforcement. It is therefore most important that companies are as prepared as they can be by August if they want to avoid possible problems.” ICS agreed to issue further guidance to its members on preparations for PSC enforcement very shortly, in addition to that already contained in its widely used ‘ISF Guidelines on the Application of the ILO MLC’.

Nye bekendtgørelser

Siden sidste nyhedsbrev (udgivet den 5. juni) har Søfartsstyrelsen udstedt følgende nye bekendtgørelse som følge af MLC.

Nr. 909 af 28. juni 2013 om anvendelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold på udenlandske skibe.

Med bekendtgørelsen udmøntes MLC konventionens ”no more favorable treatment clause” som indebærer, at også skibe fra ikke ratificerende stater vil skulle leve op til konventionens bestemmelser.