

MLC Nyhedsbrev nr. 3



Siden sidst

På nuværende tidspunkt har Søfartsstyrelsen udstedt Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I til flere hundrede danske skibe, og det forlyder, at det første danske MLC certifikat allerede er udstedt. Vi ønsker tillykke og lægger gerne spaltepads til eventuelle førstehåndsindtryk af forløbet.

Tvivlsomme søfarende

Under overskriften "langt flere søfarende end sømænd" tog vi i sidste nyhedsbrev hul på spørgsmålet om, hvem der kan anses som søfarende efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Reaktionen lod ikke vente længe på sig, og tilsyneladende er det især specialskibsrederier, som ofte medbringer personer eller lægger skib til aktiviteter der udføres af personer, der normalt ikke opfattes som søfarende, at problemet er størst.

Er der tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen, efter høring af erhvervets parter. Med henblik på at få afklaret, om der allerede nu kan identificeres persongrupper, der ikke vil skulle omfattes af søfarende begrebet, har vi bedt en række rederier om nærmere at beskrive de persongrupper, hvis status der hersker tvivl om.

Ønsker man, uden at være blandt de modtagende rederier, at besvare henvendelsen, er man velkommen til at hente den på MLC afsnittet på medlemsområdet hvor den findes i mappen medlemsorientering. Svarfristen er den 24. maj.

Når vi - ved månedens udgang - har indsamlet de modtagne besvarelser, vil vi tage skridt til at forsøge at få afklaret eventuelle tvivlsspørgsmål. Søfartsstyrelsen har tidligere tilkendegivet, at erhvervspraktikanter ikke er at betragte som søfarende, og vi vil ved samme lejlighed få klarlagt om eller i hvilken udstrækning det samme gælder for virksomheds- eller bachelorpraktikanter på SU.

Tvivlsomme skibe

MLC gælder for alle skibe, uden at konventionen dog definerer, hvad der menes med et skib. Udover at konstatere, at bl.a. fiskeskibe, dhows og junkere ikke er omfattet af konventionen, giver konventionen de enkelte medlemsstater mulighed for, i tvivlstilfælde og efter høring af erhvervets parter, at beslutte, at konventionen ikke gælder for et skib eller en kategori af skibe. Helt på samme måde som der lægges op til at afklare tvivl om en person er søfarende.

ILO fremhæver i deres FAQ, citeret herunder, to forhold, der i den forbindelse gør sig gældende. Dels om fartøjet anses som et skib i den nationale lovgivning, dels hvor



enheden opererer. Mange flydende enheder betragtes i nogle regelsammenhænge som et skib, men ikke i andre.

B12. Does the MLC, 2006 apply to offshore resource extraction or similar vessels?

The question whether the MLC, 2006 applies to offshore resource extraction or similar vessels (e.g., MODUs and dredgers) or vessels that are not self-propelled will depend on two factors: whether the vessel is considered —a ship under the relevant national law and the location of its activities. The Convention leaves, to be decided by reference to the relevant national law or practice and court decisions, the more general question of whether, or the circumstances in which, a particular waterborne vessel would be considered a ship. If the vessel is considered a ship, it would then be necessary to see whether it should be a ship covered by the MLC, 2006. This would depend upon whether or not it navigates exclusively in inland waters or waters within or closely adjacent to sheltered waters or areas where port regulations apply.

Hvorvidt og i hvilken udstrækning f.eks. danske FPSO'er, MODU'er, flydekraner etc. er at betragte som skibe i relation til MLC er givetvis også et af de spørgsmål, vi kommer til at høre mere om.

“MythBusters”

Rigtig mange er involveret i skibenes MLC certificering, og der bliver givet rigtig mange gode råd, men også nogle hvorom man tænker - kan det nu også passe. Eksempelvis er flere blevet anbefalet at anskaffe sig et "Crew Accommodation Compliance" certifikat. Et certifikat der skal dokumentere, at skibet på bygningstidspunktet levede op til de dagældende krav. Om det er et godt råd eller en myte, skal jeg hermed overlade og opfordre andre til at vurdere.

Foruden råd, bliver der også uddelt anmærkninger. Et rederi har for nylig oplevet, at klassifikationsselskabet har givet følgende anmærkning i MLC synsrapporten: *"Are the measures to ensure that in case a collective bargaining agreement forms part of the seafarer's employment agreement, a copy of this must be available on board and in English. **Some Danish CBA's are not yet in English.**"*

Af § 5 stk. 3 i bekendtgørelsen nr. 238 af 7. marts 2013 om arbejdsgiverens pligt til at indgå skriftlig kontrakt med den søfarende om ansættelsesvilkårene fremgår, at det kun er de dele af den kollektive overenskomst, der er genstand for en havnestatsinspektion, der skal foreligge på engelsk. Og de "genstande" (de 14 punkter) er der ikke i Danmark tradition for at overenskomstregulere.



”Danish MLC Group” på LinkedIn

Aktivitetsniveauet på ”Danish MLC Group” lever ikke op til forventningerne, og vi så gerne et par friske indlæg eller debatter, der kan øge interessen og tiltrække nye medlemmer. Gruppen kan også benyttes til at kommentere eller anspore til nye emner, der kan tages op i Nyhedsbrevet. Er du endnu ikke medlem kan du blive det ved at klikke på dette link [Danish MLC Group](#).

Nye bekendtgørelser

Siden sidste nyhedsbrev (udgivet den 16. april) har Søfartsstyrelsen udstedt følgende nye bekendtgørelse som følge af MLC.

Nr. 383 – om hygiejnekompeterer for søfarende der håndterer fødevarer om bord på skib
Bekendtgørelsen fastsætter kravene til dokumentation af hygiejnekompeterer for personer, der håndterer fødevarer om bord, uden at være i besiddelse af bevis som skibskok. Kompetencerne kan enten erhverves ved gennemgang af en af Fødevarestyrelsen fastsat uddannelse, eller ved minimum 7 dages oplæring om bord af en kompetent person. Kurser gennemført i udlandet skal godkendes af Søfartsstyrelsen. Bekendtgørelsen træder i kraft den 20. august 2013, og senest et år efter skal alle personer der håndterer fødevarer om bord på danske skibe leve op til kravene.

Bekendtgørelsen kan ligesom de tidligere udstedte MLC implementerende bekendtgørelser ses på MLC afsnittet på medlemsområdet.