

# MLC Nyhedsbrev nr. 8



## Ved målstregen

I morgen, den 20. august 2013, træder MLC i kraft, og dermed også den ganske omfattende række af nye og ændrede regler, som har været under forberedelse de seneste par år. Ændringer som, allerede inden de formelt er trådt i kraft, er indarbejdet i de foranstaltninger, rederierne har truffet for at leve op til MLC, som den med virkning fra i morgen er blevet gennemført i de danske maritime regler.

Udover de af Søfartsstyrelsen løbende udstedte bekendtgørelser, hvoraf de sidste to skud på stammen sædvanen tro er omtalt i slutningen af dette nyhedsbrev, er der særlig grund til at henlede opmærksomheden på de i 2010 gennemførte ændringer af det dengang hed "sømandsloven", men som siden januar i år betegnes som "lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v."

Der vil i forbindelse med ikrafttrædelsen af ændringerne blive udstedt en ny lovebekendtgørelse, det vil sige en sammenskrivning af den oprindelige lov og senere ændringslove. Så snart lovebekendtgørelsen er tilgængelig vil den, ligesom de udstedte bekendtgørelser, være tilgængelig på MLC (regel)afsnittet på medlemsområdet, som der sidst i nyhedsbrevet er indsat et link til.

En af de mere synlige nyskabelser for skibe i international fart er kravet om, at skibet skal være i besiddelse af et gyldigt MLC Certifikat. Arbejdet hermed har stået på gennem lang tid, og forhåbentligt er alle kommet godt og sikkert i mål. Er alt så klappet og klart, alle spørgsmål besvaret og alle udfordringer løst?

Absolut ikke. Der udestår talrige spørgsmål, og der kommer løbende nye til. Både nationalt og internationalt. Allerede gennem nogen tid, og senest i Nyhedsbrev nr. 6 af 5. juli, har vi omtalt de særlige udfordringer, der knytter sig til et meget bredt dansk "søfarende begreb". En udfordring vi fra dansk side bestemt ikke står alene med, men deler med mange andre flagstater. Internationalt diskuterer man også definition af rederbegrebet i relation til MLC og hvilke typer af skibe, der er omfattet af konventionen. Der er ikke meget der tyder på, at disse diskussioner kan afsluttes lige med det samme, og i en periode kan det derfor være nødvendigt at indrette sig på, at der hersker en vis usikkerhed og forskellighed med hensyn til hvordan tingene anskues.

## "Danish MLC Group" på LinkedIn

Der er ikke startet nye diskussioner, men henover sommeren har der været udvekslet en række kommentarer i relation til klageproceduren og hvordan man løser kravet om, at der skal angives kontaktoplysninger til den ansvarlige myndighed i den søfarendes bopælsland, hvis disse bor udenfor Danmark. I erkendelse af hvor vanskeligt det kan være at indhente og holde sådanne oplysninger opdateret, blev der i MLC manualen anvist en løsning, der forudsatte at disse oplysninger blev gjort officielt tilgængelige på eller via



Søfartsstyrelsens hjemmeside. Selv om løsningen er blevet udfordret i forbindelse med MLC synet, synes den efterfølgende diskussionen på LinkedIn at indikere, at løsningen heldigvis er gangbar.

### **Krav om engelsk oversættelse af danske overenskomster**

Emnet har været omtalt adskillige gange, men dukker stadig op, da manglende oversættelse - uagtet der efter vores opfattelse ikke er belæg herfor - tilsyneladende giver anledning til observationer. Konventionens krav om engelske oversættelser begrænser sig til de overenskomstelementer der er genstand for havnestatskontrol, det vil sige de 14 punkter der fremgår af overensstemmelseserklæringerne, og som vi i Danmark hverken har tradition for eller anledning til at regulere særskilt i overenskomsterne, da der typisk er tale om lovregulerede områder (mindstealder, arbejdsmiljø, kost, lønudbetaling etc.). At Rederiforeningerne er tilbageholdende med at imødekomme flere rederiers anmodninger om at oversætte vore danske overenskomster skyldes primært, at de oversatte overenskomster i et inspektionsregime vil være en evig kilde til fejl og misforståelser. I relation til erhvervelsen af danske MLC certifikater er det lykkedes at komme nogenlunde igennem uden oversættelser, men "lakmusprøven" bliver, om det også holder i relation til den havnestatskontrol danske skibe fra i morgen kan risikere at løbe ind i. For at styrke rederiernes position forsøger vi hos de danske overenskomstparter at indhente "To whom it may concern" erklæringer, der bekræfter, at overenskomsterne ikke har et indhold der kræver oversættelse. Tanken er, at rederierne i den udstrækning det måtte være nødvendigt kan fremvise sådanne erklæringer som første "forsvarsmur".

### **Nye bekendtgørelser**

Siden sidste nyhedsbrev (udgivet den 19. juli) har Søfartsstyrelsen udstedt følgende nye bekendtgørelser som følge af MLC.

#### Nr. 999 af 12. august 2013 om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere

*Med bekendtgørelsen stilles der krav om, at læger der foretager undersøgelser uden for Danmark skal være behørigt kvalificeret til at foretage lægeundersøgelse af søfarende i det land, hvor den pågældende har sin praksis, eller sagt på en anden måde, kunne optræde/være godkendt som søfartslæge i det pågældende land. Bekendtgørelsen træder i kraft den 20. august 2013. Beviser udstedt i henhold til den hidtidige bekendtgørelse bevarer deres gyldighed.*

#### Nr. 1012 af 16. august 2013 om ferie for søfarende

*Bekendtgørelsen fastslår, at den til enhver tid gældende ferielov finder anvendelse for søfarende lønmodtagere, og at forpligtelsen til at yde løn under ferie eller feriegodtgørelse tillige påhviler rederen, i de tilfælde hvor arbejdsgiveren er en anden end rederen. Det er*

19. august 2013



fortsat ved kollektiv overenskomst muligt at aftale, at ferien kan afholdes i det efter optjeningsåret følgende kalenderår (altså allerede fra 1. januar og ikke først fra 1. maj), ligesom lastskibe i international fart er undtaget fra ferielovens krav om, at hovedferien skal placeres i perioden fra 1. maj til 30. september.

Udover det på MLC (regel)afsnittet tilgængelige materiale, kan der for så vidt angår engelske oversættelser af de danske regler henvises til Søfartsstyrelsens hjemmeside, hvor man kan i kronologisk orden kan finde de samme "Acts", "Orders" og "Technical Regulations".

[Shipowners.dk](#) | [Adminmenu](#)



## Danmarks Rederiforening

The Danish Shipowners' Association

---

BesejlingsrestriktionerOverenskomstforholdPolitikMedlemsbreve m.v.Udvalg og arbejdsgrupperPersonoversigtVedtægter mv.Skemaer

UdvalgsoversigtRederiforeningens udvalg og arbejdsgrupperForhandlingsudvalgetUddannelsesudvalgetMLCSTCWForhandlingsudvalget (BIRE)

### Regelgrundlaget

**MARITIME LABOUR CONVENTION**

Maritime Labour Convention er et internationalt regelværk, der først og fremmest henvender sig til de enkelte suveræne lande, som kan have meget forskellige traditioner med hensyn til, hvordan reguleringen gennemføres nationalt. Konventionen kan findes [her](#).

**MLC OG EU-RETEN**

MLC regulerer til dels forhold, der er underlagt EU's kompetence, hvilket indebærer, at dele af konventionen for dansk og de øvrige EU landes vedkommende er blevet gennemført via europæiske regler. Gennem en aftale mellem de europæiske rederiforeninger og de europæiske søfartsorganisationer, er det lykkedes at opnå en hensigtsmæssig EU retlig implementering af de dele af konventionen, hvor Danmark ikke længere har reguleringskompetencen. Rådets Direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, findes [her](#).

**MLC OG DANSK LOVGIVNING**

Konventionen medfører især nye krav til de lande, som driver skibsfart, og som ikke lever op til de normale kvalitetskrav. Dansk søfartslovgivning lever i vidt omfang allerede op til konventionens krav, men det har dog været nødvendigt at gennemføre visse ændringer. Loven, der bl.a. gennemfører disse ændringer, kan ses [her](#).

**NYE OG ÆNDRERE BEKENDTGØRELSER SOM FØLGE AF MLC**

Søfartsstyrelsen har indledt udstedelsen af de mere en 20 nye og ændrede bekendtgørelser som følge af den nationale gennemførelse af MLC. Bekendtgørelserne, der alle forventes at ville træde i kraft den 20. august 2013 vil i takt med udstedelsen kunne ses [her](#). Rederiforeningen vil på et senere tidspunkt give en samlet information om ændringer og nyskabelser.

---

Danmarks Rederiforening | Amaliegade 33 | DK-1256 København K | T: 45 3311 4088 | E: [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk) | [Print](#)☰

<https://www.shipowners.dk/default.aspx?site=member&func=webcontent.view&id=738946>