

MLC Nyhedsbrev nr. 5



MLC Seminar i Søfartsstyrelsen

På Søfartsstyrelsens MLC seminar, der blev afholdt den 10. juni, var der anledning til at gøre status over et arbejde, der har stået på i mere end et årti, og som nu hastigt nærmer sig sin afslutning. Som det for øjeblikket tager sig ud, og bedømt ud fra de præsentationer der på seminaret blev givet af henholdsvis ILO Special Advisor on MLC 2006, Mr. Dominick Devlin, Formand Ole Philipsen og Vicedirektør Pia E. Voss, må det konkluderes, at de forventninger såvel ILO, de søfarende og redersiden har haft til MLC på mange området ser ud til at være blevet indfriet.

Overskibsinspektør Martin John fra Søfartsstyrelsens afdeling for SKIBE, der er samlingspunktet i relation til MLC, oplyste, at ca. 100 danske skibe har allerede fået udstedt deres MLC certifikat og godt yderligere 300 skibe menes på vej. I hvert fald har Søfartsstyrelsen i alt udstedt tæt ved 400 af de DMLC Part I dokumenter, der sammen med rederiets Part II danner grundlaget for MLC synet og udstedelsen af MLC certifikatet.

Fra dansk side sigtes efter, at alle (certifikatpligtige) danske skibe har fået udstedt deres MLC certifikat inden den 20. august 2013. For at undgå "panik før lukketid", opfordres rederierne til at sætte fart på processen. Det vil sige at få søgt om de udestående DMLC Part I dokumenter og aftalt tid med Søfartsstyrelsen eller klassifikationsselskabet for afholdelse af syn. Selv om der er generel opbakning til at efterkomme ILO Resolution XVII, der slutter af med følgende anmodning:

Requests further that, during a period of one year following the initial entry into force of the Convention, Members (both flag and port States) give due consideration to allowing ships to continue to operate without the certificate and declaration referred to, provided that their inspectors have no evidence that the ships do not conform to the requirements of the Convention

påpegede han, at det på ingen måde er at opfatte som et ekstra år at løbe på. Kravene skal efterleves allerede fra den 20. august i år, og det eneste man vil se lempeligt på er, at man ikke nødvendigvis har nået at få certifikat herfor i hus.

Der blev fra Søfartsstyrelsens side taget godt imod redersidens opfordring til at informere om status for certificeringen og udveksle erfaringer. Sidstnævnte kunne eksempelvis ske ved på FAQ siden at gengive henvendelser og forespørgsler af almen interesse, og som samtidig kunne medvirke til at udbrede forståelsen af den danske tankegang i relation til implementeringen af MLC.

Søfartsstyrelsen gav endvidere tilsagn om, at man også på dette nye synsområde (MLC) vil bakke op om og bistå de rederier, der måtte opleve urimelig behandling ude i verden. Ligeledes vil Søfartsstyrelsen gerne orienteres, hvis rederierne mødes med krav, der ikke harmonerer med den danske MLC tankegang, eller hvis rederiet på grund af



kapacitetsproblemer blandt de synende inspektører ikke kan få gennemført deres MLC syn indenfor tidsfristen.

Opfordringerne er hermed gentaget/videregivet.

På regelsiden er det især de tilrettede tekniske forskrifter, der kan forventes udsendt i den kommende tid. Af øvrige udeståender fremhævedes bekendtgørelsen om rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed. En pligt man i Danmark har fundet en smidig løsning på, og som i al sin enkelthed går ud på, at pligten anses dækket af allerede eksisterende ordninger.

EU implementeringen af MLC er et selvstændigt kapitel, der, hvad rettighedsdelen angår, er implementeret via en social aftale mellem den europæiske rederiforening ECSA og pendanten på lønmodtagerside ETF, som efterfølgende er ophøjet til et direktiv. Hvad håndhævelsesdelen angår, implementeres MLC i EU retten via ændringer i henholdsvis flagstats- og havnestatsdirektiverne. Af særlig betydning for rederiernes arbejde med at leve op til konventionen bemærkes, at Europa Parlamentet har bevirket, at foruden selve konventionen skal også den sociale aftale mellem ECSA og ETF være tilgængelig om bord på skibe, der fører EU flag. Aftalen kan, som så meget andet MLC relevant materiale ses og hentes på MLC afsnittet på medlemsområdet (i underafnittet regelgrundlaget).

Vi skal benytte lejligheden til at takke Søfartsstyrelsen for et godt seminar og ser frem til, at der tilflyder en række nye og gavnlige informationer på Søfartsstyrelsens MLC afsnit på hjemmesiden. For nemheds skyld er herunder indsat et link til indgangssiden www.dma.dk/SHIPS/MLC/Sider/default.aspx, og vi kan kun anbefale, at man benytter lejligheden til at markere den som favorit/bogmærke.

”Danish MLC Group” på LinkedIn

Der kommer stadig enkelte nye medlemmer til, ligesom det siden sidst er blevet til et enkelt nyt opslag med efterlysning af en kontraktformulering. Er du endnu ikke medlem, kan du blive det ved at klikke på dette link [Danish MLC Group](#) og udfordre denne uges vigtigste meningsdanner om at blive den næste uges.

Denne uges vigtigste meningsdanner

[Palle Broberg Jensen](#) Standard formulering til kontrakt ordlyd i forhold til andre arbejdsgivere om bord.



Stop med at følge

Dette medlem har bidraget til nogle af de mest aktive diskussioner i gruppen. Hvorfor ikke deltage i samtalen?



Tvivlsomme søfarende

Vi har fra 8 rederier modtaget bidrag til afdækningen af de i forrige nyhedsbrev (nr. 3 af 7. maj 2013) omtalte personkategorier, hvis status som søfarende, der synes at kunne herske tvivl om. For nogle af de derved identificerede grupper synes tvivlen større end for andre, men for alle gælder, at tvivlen i sig selv kan være en udfordring, der bør findes løsninger på. Vi har overfor Søfartsstyrelsen skriftligt redegjort for problemstillingen, herunder fremsat ønsker om at undtage enkelte stillingskategorier, og afventer nu deres reaktion herpå. Spørgsmålet om at undtage enkelte kategorier blev også kort berørt på førnævnte MLC Seminar, og på CO-Søfarts hjemmeside, hvor arrangementet også er omtalt, kan man i relation til dette specifikke spørgsmål bl.a. læse:

"Jeg skal straks her gøre det klart, at set fra vores synspunkt, er det et kardinalpunkt, at alle, der arbejder på et skib, uanset om de er damefrisører på et passagerskib eller er vindmølleteknikere på et vindmølleprojektskib, så er de søfarende og skal have den beskyttelse og sikkerhed, som MLC og sømandslovgivningen giver, understregede Ole Philipsen."

Vi vender tilbage, når der er nyt i sagen.

Påtegningsbevis som skibskokke

Søfartsstyrelsen har oplyst, at de i løbet af meget kort tid forventer at have de sidste detaljer på plads for at kunne påbegynde den egentlige behandling af ansøgninger og udstede påtegningsbevis til udenlandske skibskokke, herunder også udpegnings af personer der kan udføre operative interviews.

Det kan dog oplyses, at hvis rederierne ønsker at udpege hovmestre eller personer med tilsvarende kvalifikationer til at udføre operative interviews efter bekendtgørelsen, kan de allerede nu tage kontakt til Søfartsstyrelsen og aftale nærmere. Henvendelse kan ske til safemanning@dma.dk.

Nye bekendtgørelser

Siden sidste nyhedsbrev (udgivet den 24. maj) har Søfartsstyrelsen udstedt følgende nye bekendtgørelse som følge af MLC.

Nr. 593 – om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr

Bekendtgørelsen, der inklusiv bilaget er på i alt 641 sider, kan i sin helhed ses på Retsinformation.

Selve bekendtgørelsen samt bilagets kapital XIII om Søfarendes arbejds- og levevilkår, der fastlægger reglerne om MLC synet og certifikaternes gyldighed (i alt 9 sider), kan ligesom de tidligere udstedte MLC implementerende bekendtgørelser ses på MLC afsnittet på medlemsområdet.