

Kristiansand, 23. oktober 2017

Medlemsavtale vedrørende P&I forsikringer.

Vår medlemsavtale vedrørende P&I forsikringer er administrert av Fram Insurance Brokers AS (tidligere «Norse»). Dette er et samarbeid mellom Kystrederiene og Fram Insurance Brokers AS

Info om avtalen

P&I forsikringene under avtalen er plassert med Hydor (www.hydor.no).

Avtalen ble etablert for noen år tilbake med den hensikt å kunne tilby medlemmene konkurransedyktige priser på P&I forsikring, og i tillegg skape forutsigbarhet i forhold til forsikringspremien.

Forsikringsvolumet plassert under avtalen gjør også at enkeltmedlemmer er mindre sårbare for premiestigninger dersom de blir utsatt for skader. Det er også mulighet for bonus for medlemmer med lave skadetall.

Eksisterende avtaler

De medlemmene som allerede benytter seg av avtalen har allerede erfart at den lever opp til hensikten, og de vil motta fornyelsestilbud via Fram.

Nye avtaler

De kundene som ikke er dekket under avtalen i dag, og som ønsker et uforpliktende tilbud kan fylle ut vedlagte skjema og returnere dette som beskrevet på skjemaet.

Informasjon om MLC konvensjonens betydning i forhold til forsikring

MLC konvensjonen (Maritime Labour Convention) trådte i kraft 18.01.2017. I forhold til forsikring er det først og fremst sertifiseringskravet som får betydning for norske skip. Det er to bekreftelser som utstedes av P&I assurandøren som da bekrefter at rederiet har tatt ut en forsikring som tilfredsstillende de kravene som fremkommer i konvensjonen. Disse bekreftelsene må skrives ut og slås opp om bord på et synlig sted. Bekreftelsen vil da bekrefte at dere har dekning for hjemsendelse av besetning og lønnskrav i forbindelse med «abondment» m.v. Dokumentene utstedes av skipets P&I assurandør.

Kostnadmessig vil ikke dette medføre endringer for norske skip. I praksis vil ikke kravene, i forhold til forsikring, medføre endring i omfang av rettigheter.

Vi har til informasjon vedlagt eksempler på relevante sertifikater til dette skrevet.

Med vennlig hilsen

Bjørn Erling Steinsland

Direkte: +47 22 40 45 37

Mobil: +47 97 53 38 97

bes@framinsurance.com

Camilla Janner Lislevand

Direkte: +47 22 40 45 39

Mobil: +47 48 08 36 62

cl@framinsurance.com



Hydor AS
Rådhusgaten 25
0158 Oslo
Norway

+47 2241 5000
uw@hydor.no
hydor.no

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF SHIPOWNERS' LIABILITY AS REQUIRED UNDER REGULATION 4.2 STANDARD
A4.2.1 PARAGRAPH 1 (b) OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 AS AMENDED**

Name of ship:
Distinctive number of letters:
IMO Ship Identification Number:
Port of Registry:
Name and Principal Place of Business
of the Registered owner:

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' request for relief:

Hydor AS, telephone: +47 2240 3250, email: claims@hydor.no

Period of validity of the financial security: 18.01.2017 to 20.02.2018

THIS IS TO CERTIFY that there is in force a policy of insurance or other financial security in respect of the above-named ship while in the above ownership which meets the financial security requirements of Regulation 4.2, Standard A4.2.1 paragraph 1(b) of the Maritime Labour Convention 2006 as Amended, where it is in force and applicable

Provided always that the insurer or provider of financial security may cancel this Certificate in accordance with Standard A4.2.12 by giving at least 30 days' written notice to the competent authority of the flag state whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards events arising thereafter.

Date: 16.01.2017

This certificate is issued by Hydor AS for and
on behalf of Brit Syndicate 2987
55 Bishopsgate
London EC2N 3AS
United Kingdom



Hydor AS
Rådhusgaten 25
0158 Oslo
Norway

+47 2241 5000
uw@hydor.no
hydor.no

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF SEAFARER REPATRIATION COSTS AND LIABILITIES AS REQUIRED UNDER
REGULATION 2.5.2, STANDARD A2.5.2 OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, AS AMENDED**

Name of ship:
Distinctive number of letters:
IMO Ship Identification Number:
Port of Registry:
Name and Principal Place of Business
of the Registered owner:

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' request for relief:

Hydor AS, telephone: +47 2240 3250, email: claims@hydor.no

Period of validity of the financial security: _____ to _____

THIS IS TO CERTIFY that there is in force a policy of insurance or other financial security in respect of the above-named ship while in the above ownership which meets the financial security requirements of Regulation 2.5.2, Standard A2.5.2 of the Maritime Labour Convention 2006 as Amended, where it is in force and applicable.

Provided always that the insurer or provider of financial security may cancel this Certificate in accordance with Standard A2.5.2.11 by giving at least 30 days' written notice to the competent authority of the flag State whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards events arising thereafter.

Date: 16.01.2017

This certificate is issued by Hydor AS for and
on behalf of Brit Syndicate 2987
55 Bishopsgate
London EC2N 3AS
United Kingdom

Nedenfor fremgår en oversatt versjon av det skrevet som de forskjellige P&I klubbene har oversendt til sine Medlemmer for å belyse MLC konvensjonens betydning for rederinæringen, i forhold til forsikring. For de av rederiene som har forsikret P&I via Hydor vil «Medlem» referere til rederi. IG referer seg til «International Group» som da er felles organisasjonen til alle de 13 P&I klubbene (f.eks Skuld og Gard).

De av rederiene som har dekket P&I via Hydor har MLC inkludert i sin forsikring på samme måte som via en P&I klubb. Fremstillingen nedenfor vil derfor også være relevant for dem.

MLC konvensjonen (Maritime Labour Convention)

VIKTIG: Ikrafttredelsen av endringene til MLC reiser flere komplekse og nye spørsmål. Disse vanlige spørsmålene er ment å gi veiledning for å hjelpe medlemmer og klubber vedrørende endringene som trådte i kraft 18. januar 2017. Selv om det er gjort en innsats for å gi klarhet, forblir det usikkerhet om noen aspekter av de økonomiske sikkerhetskravene. Det kan også være forskjeller rundt hvordan enkelte stater implementerer og håndhever endringene. Ytterligere oppdateringer vil bli gitt når det er nødvendig. Disse vanlige spørsmålene bør ikke betraktes som endelig juridisk rådgivning, og medlemmene bør også konsultere sine flaggstatsmyndigheter.

SERTIFISERING

1 Hvilken sertifisering er nødvendig?

Fra 18. januar 2017 vil alle skip som er underlagt MLC, være pålagt å ha synlig om bord to sertifikater som bekrefter at det er sikret økonomisk sikkerhet for

- a) Reders erstatningsansvar for hjemreise, viktige behov som mat, innkvartering og medisinsk behandling og opp til fire måneders utestående kontraktsmessig lønn og rettigheter i tilfelle oppsigelse (regel 2.5, standard A2.5.2 punkt 9) og
- b) kontraktuelle forpliktelser vedrørende betalinger for død eller langtidssykdom på grunn av yrkesskade, sykdom eller farer som er angitt i arbeidsavtalen eller kollektivavtalen (forskrift 4.2, standard A4.2 nr. 1 bokstav b).

2. Hvilke skip trenger sertifikater?

Skip vil kreve MLC-sertifikater hvis de er

- registrert i en stat hvor MLC er i kraft, eller
- seiler til en havn i en jurisdiksjon der MLC er i kraft

Detaljer om stater hvor MLC er i kraft, finnes i MLC Database:

<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm> vedlikeholdt av Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO).

MLC-sertifikater kreves ikke av skip registrert i stater som ikke er part i MLC, og som ikke vil seile til stater som er part i MLC.

3. Vil alle stater anvende kravene til økonomisk sikkerhet?

Endringene gjelder i alle stater som er part i MLC. Det er imidlertid forstått (selv om det ikke er bekreftet) at noen av disse statene ikke vil være klare til å gjennomføre endringene.

Rederiene bør forutsette at de økonomiske sikkerhetskravene gjelder, med mindre de har klar bekreftelse fra deres flaggstat og myndighetene i enhver MLC-havnestat om at det ikke kreves økonomiske sikkerhets sertifikater.

4. For hvilke kategorier av skip gjelder MLC?

MLC-definisjonen av et skip er svært bred: "et skip utenom et som navigerer utelukkende i innlandsvann eller farvann innenfor eller nært til skjermet vann eller områder der havneforskrifter gjelder".

MLC gjelder skip «som normalt er engasjert i kommersielle aktiviteter, bortsett fra fartøy som driver fiske eller lignende».

MLC-stater er i stand til å fastslå at MLC ikke gjelder for bestemte kategorier av skip, inkludert skip på mindre enn 200GT som ikke er engasjert i internasjonale reiser. Partene er forpliktet til å varsle ILO om slike bestemmelser som er registrert i ILO-databasen mot den enkelte stat som "Nasjonale bestemmelser".

5. Hvilken form tar sertifikatene?

MLC angir relevant informasjon som må oppgis på sertifikatene, men gir ikke en foreskrevet formular. Ordlyden av sertifikatene er utviklet av den internasjonale gruppen (IG) og deles med en uformell korrespondensgruppe (CG) av stater som har hatt mulighet til å kommentere. Ordlyden ligner på "Blue Cards" utstedt av P&I klubbene under International Maritime Organization (IMO) Conventions.

6. Hvem er sertifikatene utstedt til?

De sendes til Medlemmer i PDF-format og vil kunne verifiseres på skipssøk fasiliteter på P&I klubbens nettsider. Medlemmene er ansvarlige for å skrive ut sertifikatene og sørge for at de henges opp på et iøynefallende sted om bord der de vil være tilgjengelige for besetningen.

Sertifikater utstedes ikke av flaggstater (i motsetning til «Blue Cards» og sertifiseringsprosedyren i IMO-konvensjonene). Noen flaggstater kan imidlertid kreve at eiere i deres registre skal gi den kompetente myndighet kopi av sertifikater.

7. Vil skip med flagg i en stat som ikke er part i MLC, kreve sertifikater hvis de seiler til havner der MLC er i kraft?

Staters parter til MLC er pålagt å implementere det på en måte som sikrer at skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert MLC, ikke mottar en mer gunstig behandling. Stater er også forpliktet til å ha effektiv havnestatskontroll for å sikre at skip som kommer inn i havnene, oppfyller kravene i MLC konvensjonen.

8. Kan P&I klubben stole på eventuelle forsikringsutelukkelse?

Det har blitt akseptert at visse begrensede utelukkelse kan påberopes. Disse er omtalt i MLC Extension Clause og relaterer seg til krig, kjernekraft, biokjemi og cyber risiko og sanksjoner.

FORSIKRING

9. Er risikoen dekket av P&I vilkårene?

Ansvarsfraskrivelse på grunn av yrkesskade faller normalt innenfor rammen av standard besetningsdekning under P&I vilkårene. Hjemsendelse og ubetalt lønn vil bli dekket under P&I vilkårene i noen tilfeller, inkludert når det oppstår et forlis. Imidlertid faller hjemsendelse og forsinket lønn utenfor P&I vilkårenes omfang når det oppstår på grunn av rederes økonomiske mislighold.

10. Hvordan er lønn og hjemreise kostnader i henhold til Standard 2.5.2 dekket, hvis det ikke er omfattet av P&I vilkårene?

MLC Extension Clause sier at P&I klubbene vil utskrive og betale krav fra sjøfolk i henhold til sertifikatene. Klausulen forplikter medlemmene til å tilbakebetale sin dekning dersom de kravene som klubben har betalt til sjøfolk faller utenfor dekningsområdet som følger av P&I vilkårene. Dette er basert på at klubbene vil gjøre tiltak for å minimere risikoen for å bære den økonomiske konsekvensen av at rederne forlater sitt mannskap.

11. Hvorfor er begrensningen på dekningen "per flåte"?

Det er sannsynlig at oppgivelse skyldes insolvens og vil påvirke en flåte i stedet for bare et enkelt skip i en flåte. Reassurandører krever at dekningen gjelder per flåte, uansett hvordan flåten er delt mellom P&I klubbene.

12. Hva er dekningen under gjenforsikringen?

Dekningen er USD 10 millioner per flåte. Hvis en flåte er medlem i en enkelt klubb, vil klubben ta de første USD 10 millioner. Hvis en flåte er delt mellom flere klubber, vil hver klubb ha en andel på USD 10 millioner beregnet pro rata. Klubber må samarbeide dersom en begivenhet gir opphav til krav som kan overstige USD 10 millioner på flåtebasis.

13. Kan sertifikater gis når P&I polisen ikke dekker crew risks?

Utgangspunktet skal være at forsikringsselskapene som gir eierne P&I dekning for besetningsrisiko, også bør gi eiere MLC-sertifikater. Hvis disse forsikringsselskapene er uvillige eller ikke i stand til å utstede MLC-sertifikater, kan medlemmene henvende seg til deres P&I klubb for å utstede dem. Ved vurderingen av slik anmodning må P&I klubben ta hensyn til at hvis den utsteder sertifikater, godtar de ansvar for forpliktelser som er dekket av et annet forsikringsselskap.

14. Er utbetalinger til mannskap under MLC-sertifikater betinget av egenandeler?

Nei. Ved utbetalinger til sjøfolk under sertifikater trekkes det ikke egenandeler. Imidlertid er dekningen som tilbys av P&I klubben til eieren fortsatt gjenstand for eventuelle egenandeler, så etter at betaling gjøres til sjøfolk blir beløpet av eventuelle egenandeler krevd fra den forsikrede eieren.

CREW MANAGERS

15. Hva er stillingen for en reder hvor crew manageres ikke har utbetalt lønn?

Noen rederier outsourcer crew management til en crew manager. Hvis en crew manager blir insolvent og ikke betaler sjøfolks lønn, er rederen fortsatt ansvarlig for å betale mannskapet. Hvis P&I klubben er pålagt å utbetale krav fra sjøfolk, har den rett til å søke refusjon fra medlemmet. Hvis rederen også er insolvent, vil tapet forbli hos P&I klubben.

STATSORDNINGER

16. Kan MLC-dekning leveres av en P&I klubb når besetningsrisikoen er delvis dekket av en statlig ordning?

Ja. MLC erkjenner at økonomisk sikkerhet kan ytes i form av trygdeordninger eller et nasjonalt fond eller lignende arrangement. Klubbens økonomiske sikkerhet vil dekke forpliktelser som oppstår under sertifikatene som ikke er inkludert i statens ordning.

LØNN

17. Hva er ansvaret for lønn?

Sikkerheten som kreves i henhold til Regel 2.5.2, gjelder for opp til fire måneders skyldige avtalte lønn og rettigheter. Et krav kan oppstå der rederen ensidig har kuttet båndet til sjømannen, herunder manglende betaling av kontrakts baserte lønninger i en periode på minst to måneder, som beskrevet i Standard 2.5.2.2 (c).

18. Hva menes med "lønn"?

Sikkerhet er nødvendig for "utestående lønn og andre rettigheter som skyldes fra rederen til sjømannen i henhold til deres arbeidsavtale, den relevante kollektive forhandlingsavtalen eller flaggstatens nasjonale lovgivning, begrenset til fire måneder av slike utestående lønn og fire måneder av slike eventuelle utestående rettigheter. "

MLC inneholder definisjoner av "grunnlønn eller lønn" og "konsolidert lønn" i retningslinje B.2.2, men ingen av disse vilkårene brukes i sammenheng med økonomisk sikkerhet. Begrepet "rettighet" indikerer at sjømannen må ha en rettslig rett til å tilbakebetale beløpene som kreves. Finansiell sikkerhet vil svare på lønn og andre gjenstander som overtid hvor disse er lovfestet, men ikke ellers.

SJØFOLK

19. Må sjøfolk jobbe ombord for å kreve erstatning under MLC-sertifikater?

Ubetalte lønninger faller under "Regel 2.5 - Hjemsendelse" og Standard A.2.5.2 refererer til økonomisk sikkerhet i tilfelle oppsigelse. Et krav på lønn under finansiell sikkerhet er derfor kun tilgjengelig for sjøfolk som jobber ombord.

Forskrift 4.2 gjelder kontraktsansvar som gjelder dødsfald eller varige men for sjøfolk på grunn av yrkesskade, sykdom eller farer som oppstår i løpet av ansettelsen og til den dato de blir hjemsendt. Sikkerheten svarer til krav som oppstår som følge av hendelser som oppstår mens mannskapet tjener ombord på skipet eller blir hjemsendt.

20. Hvilken kategori av sjøfolk kan kreve under dekningen?

MLC-definisjonen er veldig enkel: "enhver person som er ansatt eller engasjert eller arbeider i en hvilken som helst kapasitet ombord på et skip som denne konvensjon gjelder for." Generelt er MLC ment å beskytte personer med hoved arbeidsplassen på skip. Det vil normalt inkludere hotellpersonalet på passasjerskip og kadetter. I tvilstilfeller kan MLC-statene avgjøre om bestemte kategorier av personer skal betraktes som sjøfolk for MLC-formål. Stater er forpliktet til å varsle ILO om slike bestemmelser som er registrert i ILO-databasen <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm> mot den enkelte stat som "Nasjonale bestemmelser".

AVSLUTNING / OPPSIGELSE

21. Kan ansvar under MLC-sertifikater avsluttes?

Ja. MLC tillater oppsigelse av den økonomiske sikkerheten i minst 30 dager med varsel fra utstederen til den kompetente myndighet i flaggstaten.

INFORMASJON

22. Hvilken informasjon skal gis i MLC-sertifikater?

Navn, full adresse og nettside til leverandør av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet.

Detaljer vil bli satt inn med P&I klubbens eller lederens hovedkontor.

Kontakt detaljer for personer eller enheter som er ansvarlige for å håndtere sjøfolkets anmodning om hjelp

P&I klubber vil gi et telefonnummer og en e-postadresse som gir sjøfolk umiddelbar tilgang.

Navn på reder

P&I Klubben vil sette inn navnet på den registrerte eieren av skipet.

Gyldighetsperioden for den økonomiske sikkerheten

REDERS P&I FORSIKRING

Detaljer reder / forsikringstaker og eier:

	Reder / forsikringstaker:	Eier 1:	Eier 2:
Selskapets navn:			
Adresse:			
Postnummer:			
Sted:			
Telefon:			
E-mail:			
Web side:			

Detaljer skip:

Navn:				
IMO no:				
Kallesignal:				
Hjemmehavn:				
Bruttotonn (BT):				
Skipstype:				
Byggeår:				
Flagg:				
Klasseselskap:				
Eier:				
Medforsikret:				
Egenskap medforsikret:				
Panthaver:				

Bemanning:

Totalt antall mannskap:				
Nasjonalitet:				
Mannskapskontrakt (vedlegg 1)				

Last / fartsområde:

Fartsområde:	
Type last:	
Type certepartier:	

Kollisjonsansvar :

	P&I	Kasko
I dag dekket under (sett kryss):		

Eksisterende dekning:

Nåværende P&I assurandør:	
5-års skadestatistikk P&I (vedlegg nr 2).	

Legg gjerne med kopi av eksisterende P&I polise slik at eventuelle særskilte avtaler kan tas hensyn til (vedlegg nr 3).

Vi bekrefter herved at ovennevnte opplysninger er korrekte i henhold til de informasjoner vi har pr. dato for signering og ber om et tilbud basert på disse opplysninger.

Sted og dato:

Søker:

Signatur:

Navn og tittel:

Vedlegg:

1. Mannskapskontrakt
2. Skadestatistikk
3. Kopi av nåværende P&I polise

Skjema inkludert vedlegg sendes via e-mail til:

bes@framinsurance.com eller jan-tore.oian@norseib.com

Telefon:

Bjørn Erling Steinsland: 22 40 45 37 / 97 53 38 97

Jan-Tore Øian: 22 40 45 34 / 45 27 09 32