

NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Samlet aktuelt notat vedr. Rådsmøde (Søtransport) den 5. december 2005.

8. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 - KOM(2005) 210 2
9. Udkast til rådskonklusioner om beskæftigelse 6

8. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 - KOM(2005) 210

Der er tale om et revideret notat i forhold til revideret notat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 19. august 2005. Ændringerne er fremhævet.

Resumé

Det europæiske søfartssikkerhedsagentur (herefter agenturet) varetager blandt andet opgaver inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening. Forslaget vil tilvejebringe en flerårig finansiel budgetramme for bekæmpelse af olieforurening finansieret over fællesskabsbudgettet i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 med 154 mio. EUR som finansielt referencebeløb. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden som led i EU-budgetforhandlingerne. Bevillingen er primært begrundet i en foreslået etablering af et EU-beredskab af oprensningsskibe.

Forslaget vil med den foreslåede udgiftsramme indebære merudgifter på EU-budgettet på 154 mio. EUR i perioden 2007-13. Heraf betaler Danmark omkring to procent. Den økonomiske ramme skal vurderes på grundlag af en samlet aftale om de finansielle perspektiver. Afhængigt af placeringen og størrelsen af et operativt EU-beredskab kan der være afledte mindre udgifter i forhold til det nationale danske beredskab og overvågningsindsats med videre.

Forslaget er sat på dagsordenen på Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2005 med henblik på en delvis fælles tilgang, idet man for så vidt angår finansieringen afventer forhandlingerne om de finansielle perspektiver.

Forslaget kræver ingen lovændringer.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. maj 2005 fremlagt et forslag til en forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe samt ændring af forordning 1406/2002 om etablering af søfartssikkerhedsagenturet. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Ulykkerne ERIKA og PRESTIGE i 1999 og 2001 viste ifølge Kommissionen, at de enkelte medlemsstater ikke rådede over tilstrækkeligt oliebekæmpelsesudstyr, som hurtigt og effektivt kunne sættes ind ved større olie-

udslip. Dette har påvist et behov for, at der stilles supplerende midler til rådighed.

På denne baggrund har det europæiske søfartssikkerhedsagentur i 2004 vedtaget en handlingsplan for beredskab og bekæmpelse af olieforurening, der skal danne rammen for agenturets tiltag inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening.

Agenturets tiltag inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening omfatter *i overensstemmelse med handlingsplanen for beredskab og bekæmpelse af olieforurening*:

- Operativ bistand, hvor agenturet efter anmodning fra en medlemsstat stiller supplerende oliebekæmpelsesmidler, såsom miljøskibe og udstyr, til rådighed for medlemsstatens oliebekæmpelsesaktiviteter ved forurening fra skibe.
- Indsamling, analyse og formidling af information, bedste praksis, teknikker og innovation inden for bekæmpelse af olieforurening.
- Samarbejde og koordinering i form af teknisk og videnskabelig bistand til Kommissionen i forbindelse med aktiviteter inden for rammerne af relevante regionale aftaler mellem kyststater om at yde gensidig bistand i tilfælde af forureningsulykker til søs.

Kommissionen vurderer, at udviklingen og udvidelsen af forureningsbekæmpende aktiviteter i overensstemmelse med handlingsplanen forudsætter langsigtede investeringer og tilstrækkelig finansiel sikkerhed. Det vil derfor være vanskeligt at gennemføre ovennævnte tiltag uden en passende budgetmæssig fleksibilitet. Øget finansiel sikkerhed vil yderligere kunne mindske agenturets udgifter, når der skal forhandles om længerevarende kontrakter.

Forordningsforslaget vil tilvejebringe en flerårig finansiel budgetramme finansieret over fællesskabsbudgettet i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013. Det foreslås, at der i denne periode øremærkes 154 mio. EUR som finansielt referencebeløb. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for det finansielle overslag som led i EU budgetforhandlingen.

Der vil løbende blive ført tilsyn med det faktiske behov med henblik på tilpasning af de årlige finansielle forpligtelser. Agenturets bestyrelse kan foreslå ændringer af agenturets budget.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen udtaler sig ikke om nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da koordinerede EU tiltag på området kan skabe en merværdi. Forslaget medfører alene en ændring i budgetperioden, der får som konsekvens, at EMSA kan stille et supplerende forureningsbekæmpelsesberedskab til rådighed. Der er ikke tale om, at EU overtager opgaven vedrørende forureningsbekæmpelsen.

4. Gældende dansk ret

Der er ikke danske regler på området.

5. Høring

Forslaget har været sendt i skriftlig høring i EF-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

HTS Handel Transport og Serviceerhvervene støtter forslaget. Samtidig finder HTS det afgørende, at EU-beredskabet afpasses og koordineres med de respektive nationale beredskaber med henblik på dels at sikre en effektiv indsats i tilfælde af en ulykke, dels at visse EU-medlemsstater ikke begrænser bevillingerne til deres egne oliebekæmpelsesberedskaber som følge heraf. Endelig skal koordinationen sikre, at de samlede investerede midler udnyttes bedst muligt både nationalt og på EU-niveau.

Der er ikke indkommet yderligere bemærkninger fra andre organisationer.

6. Andre landes holdninger

Der er generel opbakning til forslaget fra medlemslandenes side, dog således, at man med hensyn til det foreslåede budget, afventer forhandlingerne vedrørende aftalen om EU's finansielle perspektiver 2007-13, således at den endelige vedtagelse af forordningen bringes inden for rammerne af de finansielle perspektiver.

Herudover er der enighed om, at forslaget ikke overflødiggør medlemsstaternes selvstændige ansvar samt det regionale element i forureningsbekæmpelsen.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan generelt støtte et styrket samarbejde og teknisk udvikling inden for olieforureningsbekæmpelse. I forhold til elementer i og dimensionering af et operativt EU olieberedskab, herunder leje af oprensningsskibe, lægger Danmark vægt på, at der er klar EU-merværdi i forhold til de natio-

nale beredskaber, samt at olie- og redskabet kommer Østersøen og de danske stræder til gode.

Den økonomiske ramme vil *således* skulle vurderes på grundlag af en samlet aftale om EU's finansielle perspektiver 2007-13.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring og vil umiddelbart finde anvendelse i dansk ret.

Forslaget vil med den foreslåede udgiftsramme indebære merudgifter på EU-budgettet på 154 mio. EUR i perioden 2007-13, hvoraf Danmark betaler omkring to procent. Den økonomiske ramme skal vurderes på grundlag af en samlet aftale om de finansielle perspektiver. Afhængigt af placeringen og størrelsen af et operativt EU-beredskab kan der være afledte mindre udgifter i forhold til det nationale danske beredskab og overvågningsindsats med videre.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser, dog vil agenturets oliebekæmpelsesaktiviteter kunne bidrage til at forebygge og bekæmpe olieforurening i Østersøen.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2005 og revideret notat er oversendt den 19. august 2005.

9. Udkast til rådskonklusioner om beskæftigelse

Resumé

Formandskabets udkast til rådskonklusioner har til formål at sikre, at de maritime sektorer i EU-landene fortsat har mulighed for at rekruttere et tilstrækkeligt antal europæiske søfarende. Konklusionerne indeholder en række opfordringer til initiativer, som skal gennemføres af medlemsstaterne, EU-Kommissionen og de sociale partnere. De spænder fra uddannelsestiltag til tiltag til fremme af sikkerhed, de søfarendes vilkår og skibsfartens image.

Udkastet til rådskonklusioner er overordnet set i overensstemmelse med den danske strategi for rekruttering, uddannelse og beskæftigelse af søfarende samt den danske målsætning om at fremme kvalitetskibsfart.

Rådskonklusionerne forventes vedtaget på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 5. december 2005.

Rådskonklusionerne skønnes ikke i sig selv at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Det engelske formandskab har valgt at prioritere rekruttering, uddannelse og beskæftigelse af europæiske søfarende højt og har til hensigt, at der på rådsmødet for transport den 5. december 2005 skal vedtages rådskonklusioner herom. Emnerne blev senest drøftet i EU-sammenhæng på et uformelt rådsmøde i juni 2003 under det græske formandskab. Her blev der opnået enighed om et sæt rådskonklusioner med en række generelt formulerede initiativer til at forbedre skibsfartens image og rekrutteringen til de maritime uddannelser.

Det engelske formandskab har udarbejdet et udkast til rådskonklusioner, som dels skal ses som en opfølgning på rådskonklusionerne fra det græske formandskab, og dels indeholder en række nye politiske målsætninger.

Rådskonklusionernes overordnede mål er at sikre, at de maritime sektorer i EU-landene fortsat har mulighed for at rekruttere et tilstrækkeligt antal europæiske søfarende. Man ønsker at imødegå det fald i antallet af søfarende, der har været i en del europæiske lande i de senere år. For de landbaserede dele af de maritime sektorer vedkommende fokuseres der særligt på, at disse skal kunne rekruttere et tilstrækkeligt antal maritime officerer med erfaring fra beskæftigelse til søs til de jobs, hvor en sådan erfaring er nødvendig. Det slås fast i rådskonklusionerne, at hvis dette ikke lykkes, kan det på sigt føre til tab af maritim viden i EU-landene og i sidste ende til manglende – og i værste fald – negativ vækst i EU-landenes maritime sektorer.

For at nå det overordnede mål indeholder rådskonklusionerne en række initiativer som medlemsstaterne, EU-Kommissionen og de maritime sektors sociale partnere opfordres til at arbejde videre med. Medlemsstaterne opfordres for eksempel til at fremme kvalitetsskibsfart gennem rettidig og korrekt implementering af international regulering på det maritime område. Endvidere opfordres medlemsstaterne til at fremme den maritime sektors image for derved at tiltrække flere til de maritime uddannelser. Herudover gives støtte til vedtagelsen af den nye konsoliderede ILO-konvention (International Labour Organisation) på søfartsområdet, der forventes vedtaget på en konference i ILO i februar 2006.

Kommissionen opfordres blandt andet til at forbedre mulighederne for partnerskaber og samarbejder mellem maritime uddannelsesinstitutioner og til fortsat at følge og analysere udviklingen i rekruttering og træning af søfarende i medlemsstaterne.

Endelig opfordres de sociale partnere (heriblandt rederne og deres organisationer) blandt andet til at styrke deres rekrutterings- og uddannelsesindsats for derved at tiltrække flere til de maritime uddannelser. Der er desuden en opfordring til at drøfte beskæftigelsesmulighederne for søfarende fra EU-lande, herunder på landenes passagerskibe i fart mellem EU-landenes havne.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Rådskonklusionerne skønnes generelt at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, herunder den måde hvorpå de enkelte opfordringer retter sig til henholdsvis medlemsstaterne, EU-Kommissionen og de sociale partnere.

4. Gældende dansk ret

Rekruttering, uddannelse og beskæftigelse af søfarende er reguleret i lov om maritime uddannelser (lov nr. 226 af 4. april 2002), lov om skibes besætning (lov nr. 15 af 13. januar 1997), sømandsloven (lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005), og lov om Dansk Internationalt Skibsregister (lovbekendtgørelse nr. 273 af 11. april 1997).

5. Høring

Rådskonklusionerne har været sendt i høring hos medlemmerne af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. Der indkom tre høringssvar.

Danske Havne har meddelt, at de ikke havde bemærkninger.

Fagligt Fælles Forbund (3F) kan tilslutte sig rådskonklusionernes formål om at øge rekrutteringen og beskæftigelsen af europæiske søfarende. 3F henviser i øvrigt til Det Europæiske Transportarbejderforbunds skrivelse af 12. september 2005 om samme emne til det britiske formandskab.

Endvidere gentager 3F forbundets modstand mod DIS-loven, og herunder dens bestemmelser om overenskomster. Dette sker blandt andet under henvisning til, at visse af lovens bestemmelser - efter 3F's mening - er hæmmende for beskæftigelsen af danske menige søfarende, samt at de strider mod indholdet af den nye konsoliderede ILO-konvention. Endelig nævner 3F, at DIS-loven bør ændres blandt andet som følge af de nævnte forhold.

Danmarks Rederiforening finder det positivt, at Rådet har taget initiativ til at skabe fokus på uddannelse og rekruttering af kvalificeret arbejdskraft til den maritime industri, herunder ønsket om at medvirke til at forbedre erhvervets generelle image og dermed medvirke til at tiltrække unge til erhvervet. Rederiforeningen påpeger dog, at aktiviteterne bør tage udgangspunkt i lokalt funderede rekrutteringsstrategier for at bevare og udvikle de forskellige lokale/regionale maritime klynger.

Danmarks Rederiforening mener, at man skal lægge afgørende vægt på, at teksten i konklusionen om industriens sikring af den maritime beskæftigelse og vilkår ikke skal foregribe bestemte løsninger, som kan skade konkurrencen. Mere generelt bør drøftelse af sådanne spørgsmål overlades til arbejdsmarkedets parter.

Rederiforeningen finder det ikke dokumenteret, at det samlede antal europæiske søfarende er for nedadgående, særlig ikke efter de seneste udvidelser af Den Europæiske Union.

Det vurderes positivt, at medlemslandene arbejder for at tilvejebringe videndeling af "good practice" samt udveksling/mobilitet mellem de maritime uddannelsesinstitutioner. Tilsvarende gælder medlemslandenes bestræbelser på at identificere tilbageværende barrierer for søfarendes mobilitet mellem medlemslandene.

6. Andre landes holdninger

Rådskonklusionerne har været drøftet på tre møder i Rådets arbejdsgruppe og blev drøftet i Coreper den 9. november 2005. Sagen vil herefter komme på Transportrådsmødet den 5. december 2005, hvor det forventes, at rådskonklusionerne kan vedtages.

Der er således blandt medlemslandene generel støtte til det overordnede formål med og hovedlinjerne i udkastet til rådskonklusioner. Der kan dog eventuelt vil kunne blive en drøftelse på rådsmødet af opfordringen til de sociale parter om at drøfte beskæftigelsesmulighederne for søfarende fra EU-lande, herunder på landenes passagerskibe i fart mellem EU-landenes havne.

7. Foreløbig dansk holdning

Udkastet til rådskonklusioner er overordnet set i overensstemmelse med den danske strategi for rekruttering, uddannelse og beskæftigelse af søfarende samt den danske målsætning om at fremme kvalitetsskibsfart. For eksempel er rådskonklusionerne og flere af de initiativer, der foreslås heri, i god tråd med formålet med og indholdet af den politiske aftale om en reform af de maritime uddannelser, som regeringen indgik med et bredt flertal af Folketingets partier i juni 2004.

Fra dansk side har man generelt indtaget den holdning, at rådskonklusionerne skal sikre vækst, de nødvendige kompetencer for de maritime industrier og kvalitetsskibsfart.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Rådskonklusionerne skønnes ikke i sig selv at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundøkonomiske konsekvenser

Rådskonklusionernes generelle budskab er i sig selv en støtte til den maritime industri og fremme af maritime kompetencer, men har ikke i sig selv en samfundsmæssig betydning.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.