

**Mandatnotits
for
ILO's 94. Arbejdskonference**

(Søfartskonferencen)

Genève

7.- 23. februar 2006

*Instruktion for den danske
regeringsdelegation*

*Søfartsstyrelsen
Januar 2006*

Indhold

1. INDLEDNING	4
2. REGERINGSINSTRUKS TIL KONFERENCEN	4
3. BAGGRUND	<u>66</u>
a. Den Internationale Arbejdsorganisation	<u>66</u>
b. ILOs mandat	<u>77</u>
c. ILO-konventioner og henstillinger	<u>77</u>
d. Danmark og ILO, ratificerede konventioner og henstillinger	<u>88</u>
4. DELEGATIONEN	<u>88</u>
a. Regeringsdelegation	<u>88</u>
b. Arbejdstagerdelegation	<u>99</u>
c. Arbejdsgiverdelegation	<u>99</u>

Bilag: ILO-organisationsdiagram

1. INDLEDNING

Mandatnotitsen er udarbejdet til brug for regeringens delegation ved Den 94. Internationale Arbejdskonference (Søfartskonferencen), som afholdes den 7.–23. februar 2006 i Genève. Mandatnotitsen dækker drøftelsen af et udkast til en konsolideret konvention om søfarendes arbejds- og levevilkår samt eventuelle resolutioner i tilknytning hertil. Eventuelle nye emner eller spørgsmål, som måtte komme op under konferencen, og som vil berøre dansk lovgivning eller praksis, vil blive koordineret med de berørte ministerier.

2. REGERINGSINSTRUKS TIL KONFERENCEN

Indledning

Konventionsudkastet er en sammenskrivning og modernisering af 30 ILO konventioner med tilhørende rekommandationer på søfartsområdet og resultatet af godt 5 års arbejde i ILO's sædvanlige tripartære system (regeringer samt arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer). Konventionen skal erstatte stort set alle ILO-konventioner på søfartsområdet, der er vedtaget siden 1920.

Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) har forhandlet det nye konventionsudkast med bistand fra Beskæftigelsesministeriet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet og Socialministeriet. Herudover er søfartserhvervets organisationer inddraget i arbejdet og har været repræsenteret under forhandlingerne. Også regeringens faste ILO-Udvalg har et par gange modtaget en orientering om forhandlingerne.

Konventionsudkastets indhold

Udkastet indeholder et sæt af overordnede artikler med tilhørende reglementer, som indeholder de søfarendes grundrettigheder, og som stort set er en gengivelse af essensen i de konventioner, som inkorporeres i den nye konvention. Disse udbygges med mere detaljerede krav til opfyldelsen heraf i en kode A, som er bindende og en kode B, som supplerer denne med ikke bindende guidelines eller anbefalinger. Disse indeholder en stor del af de rekommandationer, som er tilknyttet de gamle konventioner.

Konventionens bindende del er udformet på en sådan måde, at kode A kan opfyldes gennem substantiel ækvivalens. Dette er et begreb, der i forvejen anvendes i ILO konvention nr. 147 om minimumsstandarder for handelsflåden, og som også kendes fra FN's søfartsorganisation, IMO. Formålet er at sikre fleksibilitet i gennemførelsen af konventionen, således at man kan opnå det ønskede resultat på flere måder. Begrebets indhold er i øvrigt nærmere beskrevet i konventionen.

Artiklerne

Specielt om indholdet af artiklerne kan bemærkes, at definitioner og anvendelsesområde medfører, at den nye konvention vil få et bredere anvendelsesområde end mange af de konventioner, der ligger til grund for konventionsudkastet. Der må af samme grund på konferencen forventes en drøftelse af de brede definitioner af begreberne "søfarende" og "skibsreder".

Herudover medtages visse fundamentale principper og rettigheder såsom retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. For de medlemslande, der har ratificeret de konventioner, hvor disse principper kommer fra, medfører den nye konvention ikke yderligere forpligtelser. For de andre lande,

som ikke har ratificeret de pågældende konventioner, medfører inddragelsen af teksten i den nye konsoliderede maritime konvention, at de pågældende lande skal respektere principperne på søfartsområdet, uanset at de ikke gælder for alle arbejdstagere.

Efter udkastet skal medlemsstater, der ratificerer konventionen sørge for, at regler om grundlæggende arbejdstagerforhold gennemføres i national lovgivning eller kollektive overenskomster i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen. Disse medlemsstater forpligter sig samtidig til, at skibe, der sejler under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under flag fra lande, der har ratificeret konventionen. Dette er en nyskabelse. Der findes endvidere særlige bestemmelser vedrørende medlemsstaternes implementering og håndhævelse, herunder bestemmelser om havnestatskontrol.

I reglerne om ratifikation, ikrafttræden og ophævelse udestår alene spørgsmålet om kravet til, hvor mange lande, der skal ratificere konventionen, for at den kan træde i kraft.

Der indføres endvidere særlige regler om ændring af konventionen og kode A og B, som ligner de tacit-procedurer (stiltiende acceptprocedure/ændringsprocedure uden en diplomatkonference), som kendes fra konventioner vedtaget i FN's Internationale Maritime organisation (IMO). I princippet vedtages ændringerne af en komite bestående af de ratificerende lande og repræsentanter fra de søfarende og rederne. Af hensyn til ILO's forfatning skal ændringerne formelt vedtages på den næstfølgende årskonference med to tredjedels flertal af samtlige tilstedeværende, herunder også de ikke-ratificerende lande. Et ratificerende land vil blive bundet af ændringen, medmindre det pågældende land særskilt tager afstand herfra, inden for en nærmere angivet frist.

Konventionsudkastets mere detaljerede krav er opdelt i 5 hovedområder (titles).

2 hovedområder drejer sig dels om ansættelsesforhold, herunder mindstealder for søfarende, lægeundersøgelse m.v., dels om indretning af skibene, beboelse om bord, velfærd om bord og kost. Der er ingen væsentlige udestående spørgsmål på disse områder.

Et hovedområde omhandler vilkårene for søfarendes ansættelsesforhold, rettigheder ved forlis m.v. samt, som noget nyt i forhold til tidligere regulering, skibes bemanning og endelig søfarendes mulighed for beskæftigelse til søs.

På dette område har spørgsmålene om reguleringen af hviletid for skibsførere, der ikke er vagtgående, dansk bevågenhed, idet man fra dansk side ønsker mere fleksible regler for disse skibsførere end de detaljerede hviletidsregler, der gælder for øvrige søfarende og for vagtgående skibsførere. En tilsvarende fleksibilitet findes i de gældende danske regler.

Et yderligere hovedområde omhandler sikkerhed, sundhed og social sikring for søfarende. Den langsigtede sociale sikring for søfarende baseres på et bopælskriterium. Der vil dog samtidig være mulighed for at fravige konventionen ved bilaterale eller multilaterale aftaler. Der er indsat en tekst, der medfører, at hovedreglen er et flagstatsprincip for EU-borgere, jf. EU-forordning 1408/71 om vandrende arbejdstagere, så det er muligt at opretholde den gældende retstilstand inden for EU. Det er fra de søfarendes side accepteret, at den langsigtede sociale sikring i konventionen bygger på et bopælsprincip, selvom de søfarende havde foretrukket et flagstatskriterium. Generelt har regeringsrepræsentanterne dog afvist et sådant flagstatskriterium, idet man ikke har ønsket at påtage sig sådanne vidtgående forpligtelser for søfarende, der ikke har bopæl i de pågældende lande.

Det sidste hovedområde vedrører gennemførelse (compliance) og håndhævelse og omfatter flagstatens forpligtelser, havnestatens forpligtelser og bopælslandets forpligtelser. Som noget nyt indføres et certifikatkrav, balancen mellem flagstatens og havnestatens kontrol fastsættes, og der fastsættes særlige klageprocedurer, herunder for klagehåndtering om bord på skibet.

EU-landene

På initiativ fra Rådet har konventionsudkastet været drøftet mellem EU's medlemslande med henblik på fælles initiativer på visse områder. De foreløbige drøftelser viser, at det eneste væsentlige fælles initiativ fra EU-landene vil være en præcisering af definitionen af begrebet "skibsredere".

Dansk holdning

Danmark har under forhandlingerne haft en ledende rolle og har i det forberedende arbejde haft formandskabet for flere arbejdsgrupper.

Det foreliggende konventionsudkast må anses for at udgøre et fornuftigt grundlag for de afsluttende drøftelser på søfartskonferencen i februar 2006 med henblik på at få vedtaget den konsoliderede konvention. Det afspejler samtidig resultatet af arbejdet i ILO's tripartære system. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at de 3 parter på konferencen fortsat ønsker at drøfte både mere principielle spørgsmål og visse særlige detaljspørgsmål. Konventionsteksten vil i øvrigt blive drøftet på EU-plan.

Man vil fra dansk side på konferencen arbejde for et resultat, der bedst muligt vil være foreneligt med dansk lovgivning, samtidig med, at det bliver muligt for de fleste lande at ratificere, således at konventionen vil sikre sammenlignelige konkurrencevilkår på internationalt niveau for danske kvalitetsredere.

Reguleringen af hviletid for skibsførere, der ikke er vagtgående, har fra arbejdets start haft dansk bevågenhed. Hviletidsreglerne er i dag reguleret i EU-lovgivningen. Inden for rammerne af EU-lovgivningen bør Danmark arbejde for mere fleksible regler for disse skibsførere end de detaljerede hviletidsregler, der gælder for øvrige søfarende og for vagtgående skibsførere. En tilsvarende fleksibilitet findes i de gældende danske regler.

Det er dansk holdning, at lønspørgsmål er et flagstatsanliggende, og at en havnestats eventuelle kontrol af løn alene skal vedrøre entydige og letkonstaterbare forhold om bord, som f.eks., dokumentation for udbetaling af løn gennem fremlæggelse af lønbilag.

Hvad angår det særlige udestående spørgsmål om hvor mange lande, der skal ratificere konventionen for at den kan træde i kraft samt fastsættelsen af den endelige tonnagestørrelse m.v., ønsker Danmark fortsat en konvention med en bred tilslutning. Det vil umiddelbart kræve, at flere end EU-landene skal ratificere for at få konventionen i kraft.

Det kan allerede på nuværende tidspunkt konstateres, at konventionens gennemførelse i Danmark vil kræve ændringer i søfartslovgivningen, men det nærmere omfang heraf kan først afklares, når den endelige og vedtagne konventionstekst foreligger.

3. BAGGRUND

a. Den Internationale Arbejdsorganisation

Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) oprettedes i 1919 med det formål at fremme social retfærdighed og arbejde for en forbedring af arbejdsforholdene verden over. ILO er en særorganisation under FN, og organisationen talte i marts 2005 178 medlemslande. ILO opererer med en unik trepartsstruktur, hvor repræsentanter for arbejdstagere og arbejdsgivere fungerer på lige fod med regeringer.

Hvert år i juni afholdes Den Internationale Arbejdskonference med deltagelse af alle ILO's medlemslande, og med ca. 10 års mellemrum holdes der en særlig søfartskonference. Arbejdskonferencen er ILO's øverste organ. Hver delegation til den årlige arbejdskonference og til søfartskonferencerne består af repræsentanter for regeringen, arbejdstagerne og arbejdsgiverne. En særlig komite ("credentialkomiteen") sikrer, at der reelt er tale om uafhængige partsrepræsentanter.

ILO ledes af en generalsekretær, der vælges af Styrelsesrådet for 5 år ad gangen. Den nuværende generalsekretær er chileneren Juan Somavia, der i 2003 blev genvalgt til en 2. periode i stillingen (2004-2008). Generalsekretæren varetager sammen med Sekretariatet den daglige ledelse af ILO og rapporterer hvert år til Arbejdskonferencen.

Styrelsesrådet består af 56 medlemmer (28 regeringsrepræsentanter (medlemslande), 14 arbejdstagerrepræsentanter og 14 arbejdsgiverrepræsentanter) og mødes tre gange årligt (marts, juni og november). Styrelsesrådet har til opgave at fastlægge ILO's overordnede politik, at vedtage dagsordenen for den årlige Arbejdskonference, herunder også for Søfartskonferencerne, at fastlægge ILO's budget samt at vælge generalsekretæren. Der er tradition for et nordisk rotationsprincip i Styrelsesrådet; Danmark var således medlem fra 1999-2002, og Norge har været medlem fra 2002-2005.

b. ILO's mandat

Den Internationale Arbejdskonference har til opgave, at:

- Vedtage internationale arbejdsstandarder i form af konventioner og henstillinger.
- Overvåge anvendelsen og implementeringen i medlemslandene af de vedtagne konventioner og henstillinger. Dette foregår i praksis ved, at medlemslandene hvert år rapporterer til ILO.
- Gennemgå den globale rapport, der (siden 1998) hvert år laves af ILO's Sekretariat om fundamentale arbejdstagerrettigheder.
- Fungere som et diskussionsforum for sociale og arbejdsmæssige spørgsmål. I de senere år har Konferencen bl.a. diskuteret emner som globalisering, anstændigt arbejde (decent work), fremme af beskæftigelse og social retfærdighed i en global økonomi.
- Vedtage retningslinier for ILO's generelle politik og aktiviteter i fremtiden.
- Vedtage ILO's arbejdsprogram og budget (hvert andet år). ILO's arbejde finansieres af medlemslandene.

ILO formulerer således internationale arbejdsstandarder i form af konventioner og henstillinger – og det er herefter op til medlemsstaterne selv at ratificere konventionerne. Bestemmelserne om arbejdsforhold har oftest karakter af minimumsstandarder.

c. ILO-konventioner og henstillinger

Siden oprettelsen i 1919 har ILO vedtaget 185 konventioner om en bred vifte af emner samt 195 henstillinger. 8 konventioner har status af *grundlæggende ILO-konventioner om principper og rettigheder på arbejdsmarkedet*:

- Konvention nr. 29 om tvangsarbejde (1930).

- Konvention nr. 87 om organiseringsfrihed (1948).
- Konvention nr. 98 om kollektiv forhandling (1949).
- Konvention nr. 100 om ligeløn (1951).
- Konvention nr. 105 om afskaffelse af tvangsarbejde (1957).
- Konvention nr. 111 om diskrimination i ansættelse (1958).
- Konvention nr. 138 om minimumsalder (1973).
- Konvention nr. 182 om de værste former for børnearbejde (1999).

På søfartsområdet er der siden 1920 vedtaget 42 søfartskonventioner og 29 henstillinger. De omfatter emner som forhyring, minimumsalder, arbejds- og hviletid, sikkerhed, sundhed og velfærd, arbejdstilsyn og social sikkerhed.

ILO's konventioner er ligesom andre FN-konventioner kun bindende for de medlemslande, der vælger at ratificere dem. Når et medlemsland har ratificeret en ILO-konvention, skal der hvert år rapporteres til ILO om anvendelse af konventionen. ILO's henstillinger er ikke juridisk bindende for medlemslandene, men fungerer som retningslinier for national handling.

d. Danmark og ILO, ratificerede konventioner og henstillinger

Danmark har været medlem af ILO siden oprettelsen i 1919. Til dato har Danmark ratificeret 69 af ILO's i alt 185 konventioner. På søfartsområdet er der i alt vedtaget 42 konventioner, og heraf har Danmark i dag ratificeret 15. Danmark betalte i 2005 ca. 2,4 mio. US\$¹ i medlemsbidrag til ILO. Derudover yder Danmark et frivilligt årligt bidrag på ca. 3,5 mio. US\$ til ILO.

På søfartsområdet foregår drøftelserne af emnerne på søfartskonferencer direkte mellem Søfartsstyrelsen og søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Konferencerne holdes med ca. 10 års mellemrum. Afhængig af dagsordenens emner koordineres der på EU-niveau i Rådets arbejdsgruppe for transport. Det bemærkes, at de årlige arbejdskonferencers dagsordenspunkter drøftes nationalt med arbejdsmarkedets parter (i det faste ILO-udvalg, der mødes mindst 3 gange årligt). Dansk Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, LO, FTF og AC er repræsenteret i ILO-udvalget.

I forhold til EU er ILO repræsenteret ved et "Liaison Office" i Bruxelles, og repræsentanter for EU-kommissionen deltager som observatører i de internationale arbejdskonference. Desuden vil det aktuelle EU-formandskab sørge for en omfattende koordination af EU-landenes holdninger i Genève.

4. DELEGATIONEN

a. Regeringsdelegation

Leder af den danske regeringsdelegation er sekretariatschef Birgit Sølling Olsen, Søfartsstyrelsen, der deltager i hele konferencen.

¹ GB.292/PFA/1/2: Programme and budget for 2004-05. Danmarks medlemsbidrag er på ca. 2,55 mio. CHF; den angivne vekslingskurs CHF/US\$ i budgettet for 2006-07 er 134.

Rådgiver og stedfortrædende regeringsrepræsentant:

Kontorchef Jan Gabrielsen, Søfartsstyrelsen, deltager som rådgiver og stedfortrædende regeringsrepræsentant i hele konferencen.

Rådgivere (regeringssiden):

Overskibsinspektør Arne Ulstrup, Søfartsstyrelsen, deltager i hele konferencen.

Fuldmægtig Jørgen Løje Hansen, Søfartsstyrelsen, deltager i hele konferencen.

Sekretariatschef Morten Winter, Søfartens Arbejds miljøråd, deltager i en kort periode i slutningen af konferencen.

b. Arbejdstagerdelegation

Arbejdstagerdelegat: Forhandlingssekretær Henrik Berlau, Fagligt Fælles Forbund, deltager i hele konferencen.

Rådgiver og stedfortrædende arbejdstagerdelegat:

Faglig sekretær Gert Christensen, Sømændenes Forbund i Danmark, deltager i hele konferencen.

Rådgivere (arbejdstagersiden):

Formand Jens Fage-Petersen, Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening, deltager i en del af konferencen..

Juridisk konsulent Pernille Sædam Frandsen, Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening, deltager i en del af konferencen.

Formand A. Ole Philipsen, CO-Søfart, deltager i konferencen i en kort periode.

c. Arbejdsgiverdelegation

Arbejdsgiverdelegat: Forretningsfører Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for Mindre Skibe, deltager i hele konferencen.

Rådgiver og stedfortrædende arbejdsgiverdelegat:

Underdirektør Pia Voss, Danmarks Rederiforening, deltager i konferencen i en kort periode.

Rådgiver (arbejdsgiversiden):

Direktør Gunnar Sørensen, Rederiforeningen af 1895, deltager i en del af konferencen.