

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

10. oktober 2008
/jlh

Forslag til Rådets direktiv 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, og om ændring af direktiv 1999/63/EF - KOM(2008)422

Resumé

Direktivforslaget har til formål at gennemføre den aftale om ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF, der er indgået mellem organisationerne ECSA og ETF, som repræsenterer henholdsvis arbejdsgivere og arbejdstagere i søfartssektoren. Aftalen bygger på dele af ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.

Forslaget vil kræve ændringer af lov om sikkerhed til søs og af sømandsloven samt af nogle bekendtgørelser udstedt i medfør af de to love. Forslaget skønnes ikke at ville have væsentlige statsfinansielle konsekvenser men vil have visse økonomiske konsekvenser for rederierhvervet.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget har til formål at gennemføre den aftale om ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, der den 19. maj 2008 blev indgået mellem Sammenslutningen af Skibsredere i Det Europæiske Fællesskab, ECSA, og Forbundet af Transportarbejderfagforeninger i Den Europæiske Union, ETF. Der er tale om en aftale mellem de sociale parter, der bl.a. har hjemmel i traktatens artikel 139.

Forslaget ændrer samtidig Rådets direktiv 1999/63/EF om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, der bygger på ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe. ILO-konvention nr. 180 indgår nu i den samlede ILO-konvention for de søfarende fra 2006.

Der er tale om et minimumsdirektiv. Det fremgår af forslaget, at gennemførelsen af direktivet ikke må føre til en sænkning af en medlemsstats generelle beskyttelsesniveau på de områder direktivet omfatter. Dette generelle krav følger af ILO's statut, artikel 19.

Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 blev vedtaget på FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) søfartskonference den 23. februar 2006.

Konventionen har til formål at skabe et enkelt sammenhængende instrument, der omfatter alle moderne normer for internationalt arbejde til søs. I konventionen har man således samlet ca. 30 ILO-konventioner for de søfarende, eller næsten alle ILO-konventioner og -henstillinger for søfarende siden 1919 i et konsolideret dokument, der skal danne grundlag for den første alment gældende kodeks for søfarendes arbejdsforhold.

Rådet vedtog den 7. juni 2007 en beslutning om bemyndigelse af medlemsstaterne til at ratificere konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 på fællesskabets vegne, helst inden den 31. december 2010.

Med direktivforslaget gøres arbejdsmarkedets parters aftale bindende for medlemsstaterne, der pålægges at sikre dets efterlevelse, evt. gennem kollektive overenskomster. Forslaget medtager den bindende del af konventionen, men området for kontrol berøres ikke, idet dette henlægges under medlemsstaternes afgørelse.

Forslaget vedrører områder, der i dag er dækket af andre direktiver, f.eks. det allerede nævnte direktiv 1999/63/EF om arbejdstid eller hviletid for søfarende, der udmønter den tidligere aftale mellem ECSA og ETF om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende. Forslaget medfører følgende ændringer i 1999-direktivet:

- Indførelse af nye definitioner af søfarende og skibsreder
- Mere detaljerede regler om lægeundersøgelse og om unges arbejde i handelsskibe
- Justering af feriereglerne for søfarende

Derudover tilføjes en supplerende forskrift for søfartssektoren på det område, der er reguleret ved direktiv 94/33/EF om beskyttelse af unge på arbejdspladsen, og endelig vil reguleringen i direktiv 91/533/EF om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet blive berørt.

Konventionen giver for visse regler de nationale myndigheder mulighed for at gennemføre den internationale regulering på anden måde end der er angivet i konventionen. Det forudsætter imidlertid, at beskyttelsesniveauet for den internationale regulering fastholdes i den nationale regulering, samt at denne fuldt medvirker til, at den internationale regulerings generelle mål og formål opnås.

Forslaget finder anvendelse for søfarende om bord på handelsskibe, der er registreret i en medlemsstat eller fører en medlemsstats flag. Forslagets definitioner af begreberne "søfarende" og "reder" er bredere end de tilsvarende definitioner i den gældende danske søfartslovgivning.

Parternes aftale er inddelt i hovedområder, der indholdsmæssigt svarer til ILO-konventionens afsnit.

1. *hovedområde* i aftalen indeholder generelle regler om søfarendes mindstealder, periodisk lægeundersøgelse samt uddannelse og kvalifikationer.

2. *hovedområde* indeholder detaljerede regler om søfarendes ansættelses-aftaler, herunder aftalens indhold og opsigelsesvarsel, søfarendes ret til gratis hjemsendelse, herunder i særlige tilfælde for enten flagstatens eller havnestatens regning, rettigheder ved forlis samt søfarendes karriereudvikling.

3. *hovedområde* vedrører kost og forplejning, krav til dem, der skal tilberede kosten, samt krav til fritidsfaciliteter om bord. Det fastslås bl.a., at den søfarende har ret til gratis kost.

4. *hovedområde* omhandler forhold, der har betydning for den søfarendes helbred og sundhedsmæssige beskyttelse, herunder lægebehandling m.v. om bord og i land, skibsrederens forpligtelser ved søfarendes sygdom m.v., beskyttelse af sundhed og sikkerhed om bord, sikring mod skader og velfærdstiltag i land.

5. *hovedområde* omhandler klagehåndtering om bord på skibene.

Medlemsstaterne pålægges ved implementeringen at fastsætte straffebestemmelser, der er effektive, afspejler overtrædelsens grovhed og som er tilstrækkelige til at virke afskrækkende.

Det følger af forslaget, at direktivet træder i kraft samme dato som konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006. Efter konventionen vil dette ske 12 måneder efter, at mindst 30 medlemsstater, der repræsenterer 33 pct. af verdensbruttotonnagen af skibe, har ratificeret den. For tiden har 2 lande ratificeret.

2. **Europa-Parlamentets holdning**

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

3. **Nærhedsprincippet**

Kommissionen henviser til, at arbejdsmarkedets parter på EU-plan har anmodet om, at aftalen om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 bliver til EU-ret. Forslaget indebærer endvidere udtrykkelige ændringer af eksisterende EU-lovgivning, som har til formål at ajourføre denne i overensstemmelse med konventionen. Denne målsætning kan ikke opfyldes via national lovgivning.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. Gældende dansk ret

Direktivforslaget vedrører områder, der i dansk ret reguleres af en række love, herunder sømandsloven og lov om sikkerhed til søs med tilhørende bekendtgørelser.

5. Høring

Forslaget er sendt i høring hos søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Der vil blive fremsendt et supplerende notat om resultatet af høringen.

6. Andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget, da direktivforslaget endnu ikke har været forhandlet med medlemslandene.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark har en positiv holdning til direktivforslaget. Danmark stemte i lighed med de andre EU-lande for ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006, der blev vedtaget enstemmigt på søfartskonferencen.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil først og fremmest kræve ændringer af lov om sikkerhed til søs og af sømandsloven samt af nogle bekendtgørelser udstedt i medfør af de to love.

Statens udgifter vil primært vedrøre de kontrolforanstaltninger m.v., der er en direkte følge af ILO-konventionen af 2006. Kun en af disse kontrolforanstaltninger er medtaget i direktivforslaget. Det drejer sig om bestemmelserne om klageprocedurer om bord, hvor der gives mulighed for at klage til eksterne myndigheder. Udgangspunktet er dog, at klager skal søges løst om bord på det lavest mulige niveau.

Statens udgifter som flagstat eller havnestat til at hjemsende efterladte søfarende til deres hjemland vil afhænge af, i hvilket omfang en sådan situation opstår. Evt. nye statslige udgifter til hjemrejse som følge af direktivforslaget vil blive søgt dækket hos den pågældende reder eller hos flagstaten for det pågældende skib. Forslaget skønnes i øvrigt ikke at ville have væsentlige statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil have visse økonomiske konsekvenser for rederierhvervet som følge af udvidelsen af begrebet "søfarende" til at omfatte alle ansatte om bord, en udvidelse af reglerne om søfarendes ret til gratis hjemsendelse, ret til gratis kost om bord samt den udvidede sikring af de søfarende ved sygdom og tilskadekomst.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke umiddelbart at have administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det kan dog ikke udelukkes, at kravet om særlige procedureregler for klagehåndtering om bord vedrørende overtrædelse af konventionens bestemmelser kan medføre flere klager fra de søfarende.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.