



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

23. april 2012

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, KOM(2012) 129

Dette notat oversendes også til Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg.

1. Resumé

Kommissionen har forelagt et forslag til direktiv med henblik på at tilpasse den eksisterende havnestatskontrolordning i overensstemmelse med FN's konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC).

Direktivforslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

2. Baggrund

Forslaget er oversendt til Rådet den 23. marts 2012 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer afgørelse ved kvalificeret flertal.

I 2006 vedtog FN's Arbejdsorganisation, ILO, en omfattende konvention om de søfarendes arbejdsforhold, ILO konvention 186, som i det daglige benævnes MLC konventionen (Maritime Labour Convention).

I 2008 indgik European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) en aftale om MLC. Aftalen blev efterfølgende gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem ECSA og ETF om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF om gennemførelse af partsaftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende.

Parternes aftale vedrørte alene hovedparten af de materielle dele af konventionens kapitler I til IV, som omhandler de søfarendes arbejdsforhold (fx mindste alder, lægeundersøgelse, generelle bestemmelser om uddannelse, ansættelseskontrakter, hviletid, indretning af skibene, beboelse om bord, velfærd og kost samt forhold, der har betydning for den søfarendes helbred). Konventionens kapitel V, som vedrører gennemførelsesforpligtelser og håndhævelse, herunder

havnestatskontrol af udenlandske skibe, er således ikke dækket af direktiv 2009/13/EF.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at gennemføre de nødvendige tilpasninger i EU-retten med henblik på at sikre, at medlemsstaternes havnestatskontrol sker i overensstemmelse med MLC konventionens bestemmelser herom. Herved sikres, at konventionens regler skal gælde for skibe, som anløber havne i EU, uanset hvilket flag, de måtte føre.

I forslagets artikel 1 findes stort set alle de foreslåede ændringer, der skal bringe EU's havnestatskontroldirektiv 2009/16/EF i overensstemmelse med MLC konventionens krav.

En række af de foreslåede ændringer er nødvendige konsekvensændringer, således som fx at tilføje MLC konventionen på listen over internationale konventioner, hvis overholdelse tilses ved havnestatskontrol.

I direktivets artikel 3 foreslås som noget nyt en bestemmelse om, at anvendelsen og/eller fortolkningen af EU's havnestatskontroldirektiv under ingen omstændigheder må anvendes som tilstrækkelig begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne i henhold til EU's sociallovgivning.

Endvidere foreslås direktivets bilag I ændret. Bilag I indeholder grundlaget for at udvælge skibe til havnestatskontrol, hvilket sker ved, at skibet tildeles en inspektionsprioritet efter nærmere angivne kriterier. Forslaget indebærer, at et skib, som ikke i forvejen er tilkendt nogen inspektionsprioritet, og som fører flag fra et land, der ikke har ratificeret en eller flere af de konventioner, der er nævnt i direktivet, herunder MLC konventionen, kan få tilkendt en inspektionsprioritet, der betyder, at skibet kan, men ikke skal, inspiceres. Endvidere foreslås tilføjet yderligere et forhold, som kan medføre samme konsekvens for et skib uden inspektionsprioritet. Dette forhold vedrører situationer, hvor et skib ikke har dokumenteret, at der er fulgt op på en handlingsplan om at rette op på konstaterede fejl, som i henhold til MLC konventionen er aftalt med havnestaten.

Herudover foreslås det nuværende klagesystem udbygget med en procedure, der er tilpasset klageproceduren i MLC konventionen. Herefter skal en havnestat, der har modtaget en klage fra en søfarende over en problemstilling, som ikke er blevet løst om bord på skibet i henhold til MLC konventionen, underrette flagstaten med henblik på at modtage vejledning m.v. Derfor foreslås specifikke bestemmelser herom indsat som ny artikel 18a. I denne forbindelse foreslås Kommissionen tillagt gennemførelsesbeføjelser bl.a. med henblik på at indføre et harmoniseret elektronisk indberetningssystem af havnestatens behandling af modtagne klager.

Der er desuden ændringer, som skyldes, at EU's havnestatskontrol direktiv 2009/16/EF ændres første gang efter Lissabon Traktatens ikrafttræden, og som indebærer, at de nye regler om delegerede beføjelser og gennemførelsesbestemmelser skal indføres. Hvor den tidligere forskriftprocedure med kontrol var gældende foreslås den erstattet af den nye undersøgelsesprocedure. I et enkelt tilfælde vedrørende offentliggørelse af en liste over rederier med lav præstation, det vil sige rederier, der har haft mange fejl ved havnestatskontrol, foreslås dog den såkaldte rådgivningsprocedure. Herudover foreslås Kommissionen tillagt beføjelse til at udstede delegerede retsakter til ajourføring af et teknisk bilag.

Artikel 2 indeholder de nationale gennemførelsesbestemmelser. I artikel 3 foreslås direktivets ikrafttrædelsestidspunkt som den dato, hvor MLC konventionen træder i kraft.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at harmoniserede regler om håndhævelse i EU vil bidrage til at sikre lige vilkår med det formål at undgå konkurrencefordrejninger i det indre marked på bekostning af søfartssikkerheden samt sikre arbejds- og leveforhold på et højt niveau for alle søfarende uanset nationalitet. Erfaringerne fra havnestatskontrol på EU-plan har fx vist, at bedre overvågning af skibe, der anløber EU-havne, kan sikres mere effektivt ved at samle ressourcer og udveksle information.

Danmark og en række EU-medlemsstater har allerede ratificeret MLC konventionen, som indeholder havnestatskontrolbestemmelser. Det antages, at samtlige EU-medlemsstater i nær fremtid vil have ratificeret konventionen. Der er i forvejen harmoniserede havnestatskontrolbestemmelser gennem EU's havnestatsdirektiv. Således er der i stort omfang tale om gennemførelse af internationale standarder, som medlemsstater er eller vil blive forpligtede til at gennemføre.

6. Gældende dansk ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1131 af 28. september 2010 om teknisk forskrift om havnestatskontrol af skibe samt bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne.

Direktivforslaget vil medføre ændringer i bekendtgørelse 1131 af 28. september 2010.

Der vil ikke være behov for lovændringer for at gennemføre direktivet.

7. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget, som vedrører ændring af havnestatskontrolinspektion, vurderes kun at medføre et beskedent antal inspektioner.

Imidlertid vil en inspektion af et skib, som fører flag fra et land, der ikke har ratificeret en eller flere af de konventioner, der er nævnt i direktivet, herunder MLC konventionen, være mere omfangsrigt og derved mere resourcekrævende. Der kan derfor i en periode, særligt indtil MLC konventionen har opnået bred tilslutning, opstå mindre statsfinansielle konsekvenser som følge af de mere krævende inspektioner.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

10. Høring

Forslaget er sendt til høring i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål. Der er kun modtaget svar fra Danske Havne, der meddeler, at organisationen ingen bemærkninger har til forslaget. Herudover har Miljøstyrelsen og Erhvervsstyrelsen ligeledes meddelt, at de ingen bemærkninger har.

Rederiforeningerne tilkendegav under mødet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål generelt, at man fandt overførslen af kompetence til EU uklar og vanskelig at overskue de konkrete konsekvenser af. Endvidere pegedes på, at direktivets art. 13 om havnestatskontrollens indledende gennemgang af skibets generelle tilstand, herunder navnlig i forhold til hygiejne og opholdsrum, strider imod MLC konventionen, som ikke giver mulighed for en konkret undersøgelse, men alene certifikatkontrol. Endelig bemærkedes i forhold til den foreslåede nye bestemmelse i direktivets art. 18a vedrørende klageprocedure, at den valgte ordlyd synes at skabe tvivl om, hvorvidt det ligger inden for havnestatskontrollens kompetence at udføre den angivne form for kontrol, når de tilsvarende bestemmelser i MLC konventionen tages i betragtning. Med hensyn til sidstnævnte var synspunktet, at dette tillige kunne skabe grundlag for uklarheder i relation til et værnetingsafgrænsningsspørgsmål.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har fået en generel positiv modtagelse blandt de andre lande. Dog mødte forslaget om at ændre et skibs inspektionsstatus, hvis det førte flag fra et land, som ikke har ratificeret en eller flere af de i direktivet nævnte internationale konventioner, herunder MLC, modstand fra en række lande. Herudover gav de foreslåede ændringer vedrørende delegerede beføjelser og gennemførelsesbestemmelser anledning til en række bemærkninger.

12. Regeringens foreløbige generelle holdning

Overordnet stiller regeringen sig positiv over for forslaget. Der er behov for at tilpasse havnestatskontroldirektivet, således at der i EU kan udføres en ensartet og effektiv havnestatskontrol i henhold til MLC konventionen, når den træder i kraft.

Danmark deltager sammen med 21 EU-kyststater i et samarbejde om havnestatskontrol, det såkaldte Paris memorandum om havnestatskontrol (Paris MoU) fra 1982. I dette samarbejde deltager herudover Rusland, Canada, Island, Norge og Kroatien. Paris MoU har et inspektionssystem, som tager udgangspunkt i de internationale konventioner, og hvorledes disse gennemføres. Derved dækkes meget langt de krav, der følger af EU's havnestatskontroldirektiv 2009/16/EF.

Det har endnu ikke været drøftet i Paris MoU sammenhæng, hvorledes man skal prioritere havnestatskontrollen for de skibe, der fører flag fra lande, der ikke har ratificeret en eller flere internationale konventioner, herunder MLC.

Udgangspunktet er, at skibe, som fører flag fra et land, der ikke har ratificeret fx MLC, ikke skal stilles gunstigere end skibe med flag fra lande, som har ratificeret konventionen. Når et sådant skib inspiceres, gennemføres derfor en mere detaljeret inspektion.

Umiddelbart synes forslaget vedrørende ændring af inspektionsstatus rimeligt, men der er behov for en afklaring af de tekniske detaljer, således at allerede inspicerede skibe får samme behandling som andre skibe.

Forslagets artikel 3 omhandler håndteringen af EU's sociallovgivning. Ansvar herfor er primært flagstatens, og forslaget synes derfor nærmere at høre under det andet direktivforslag, som Kommissionen har forelagt vedrørende gennemførelsen af MLC konventionen, som omhandler flagstatens ansvar KOM(2012) 134.

I forhold til den foreslåede nye bestemmelse i direktivets art. 18a vedrørende klageprocedure, forekommer den valgte ordlyd at skabe tvivl om, hvorvidt det ligger inden for havnestatskontrollens kompetence at udføre den angivne form for kontrol, når de tilsvarende bestemmelser i MLC konventionen tages i betragtning. Årsagen til den tvivl synes at skyldes, at kun dele af den samlede klageprocedure fra MLC konventionen er medtaget i direk-

tivforslaget. Herudover kunne dette tillige skabe grundlag for uklarheder i relation til et værnetingsafgrænsningsspørgsmål.

Endelig synes der i forhold til det nuværende havnestatskontroldirektiv at være behov for visse tekniske tilpasninger, så det kommende direktiv bedre reflekterer MLC konventionen, fx for så vidt angår inspektion af opholdsrum.

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.