



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

23. april 2012

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om flagstatens ansvar for håndtægelsen af Rådets direktiv 2009/13/EF 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(2012) 134

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

1. Resumé

Kommissionen har forelagt et forslag til direktiv med henblik på at indføre håndtægelsesbestemmelser vedrørende den aftale, som de europæiske sociale parter har indgået om FN's konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), der er gennemført ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009.

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 (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 MLC 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 flagstatens ansvar med hensyn til gennemførelse og håndhævelse af konventionen på egne skibe, er således ikke dækket af direktiv 2009/13/EF. Direktiv 2009/13/EF stiller dog generelt krav om, at passende sanktioner indføres i forbindelse med manglende overholdelse af parternes aftale.

3. Formål og indhold

Efter forslagets artikel 1 er formålet at sikre, at EU-flagstaterne opfylder deres ansvar i forbindelse med gennemførelse og håndhævelse af direktiv 2009/13/EF.

Artikel 2 omhandler definitionen af skib og reder baseret på konventionens definition og den definition, der anvendes i direktiv 2009/13/EF, for at undgå uoverensstemmelser mellem standarderne og gennemførelsesforanstaltningerne.

Ved artikel 3 fastlægges flagstatens forpligtelse til at indføre inspektionsmekanismer og til at sikre, at flagstatens skibe overholder direktiv 2009/13/EF.

Artikel 4 omhandler erhvervs kvalifikationer og uafhængighed for personale med ansvar for at kontrollere, at bestemmelser, der er omhandlet i direktiv 2009/13/EF, overholdes korrekt om bord på fartøjer, der fører de berørte medlemsstaters flag.

Artikel 5 omhandler klager om bord på skibe, der fører EU-medlemsstaters flag, og fastlægger de principper og procedurer, der skal følges af flagstaternes kompetente personale.

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.

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

6. Gældende dansk ret

MLC er i dansk ret gennemført ved lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 med senere ændringer. Bestemmelserne træder først i kraft med konventionens ikrafttræden, hvilket forventes at ske ultimo 2013. Herudover har en række administrative forskrifter, som omhandler detaljegennemførelsen af konventionen, været i høring hos erhvervet. Disse forskrifter forventes kundgjort i forbindelse med meddelelsen om, at konventionen har opnået den tilstrækkelige tilslutning til at kunne træde i kraft.

7. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Konventionen indeholder en generel undtagelsesbestemmelse, hvorefter flagstaten – efter høring af arbejdsmarkedets parter – kan undtage mindre skibe i national fart fra bestemmelser i konventionen. Denne undtagelsesbestemmelse er dog ikke medtaget i nærværende forslag.

Undtagelsesbestemmelsen blev heller ikke medtaget i den aftale, som de europæiske arbejdsmarkedsparter har indgået om de materielle krav i MLC, og som efterfølgende blev gennemført ved direktiv 2009/13/EF. Derfor vil MLC gælde for alle skibe, som fører flag fra et EU-land, uanset størrelse og fartområde.

I Danmark har arbejdsmarkedets parter accepteret, at undtagelsesbestemmelsen benyttes, ved at MLC konventionens synsterminer for mindre skibe i national fart fraviges.

Selv om forslaget vedtages uændret, skønnes det ikke, at der umiddelbart vil være behov for lovændringer for at gennemføre direktivet, da ovennævnte praksis kan gennemføres administrativt.

Hvis undtagelsesbestemmelsen ikke medtages, vil forslaget dog medføre statsfinansielle konsekvenser, idet der skal gennemføres flere inspektioner end oprindeligt beregnet. Ressourcemæssigt vil indførelse af periodisk syn med mellemrum af 36 måneder for disse 700 mindre skibe i national fart beløbe sig til skønsmæssigt 2 årsværk årligt.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemføres direktivforslaget uændret, må der påregnes mindre administrative konsekvenser for den del af rederierhvervet, der driver mindre skibe i nati-

onal fart, i forbindelse med bestilling og tilrettelæggelse af de ovenfor omtalte periodiske syn.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Gennemføres direktivforslaget uændret, må der påregnes mindre administrative konsekvenser for den del af rederierhvervet, der driver mindre skibe i national fart, i forbindelse med bestilling og tilrettelæggelse af de ovenfor omtalte periodiske syn.

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 meddelt, at de ingen bemærkninger har.

Forud for mødet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål oplyste 3F - Transportgruppen skriftligt, at man ikke kunne tilslutte sig, at Danmark skal arbejde for at ændre direktivets bestemmelse om inspektion af mindre skibe. 3F - Transportgruppens oprindelige accept af denne fremgangsmåde i forhold til den danske implementering af MLC konventionen var baseret på forhold, som indebærer, at en sådan undtagelse var konkret relevant for Danmark, men ikke at dette skulle foreslås gældende i andre EU lande. Det var hertil anført, at vilkårene i andre EU lande ikke kan sammenlignes med Danmark, og det havde været et afgørende element i forhandlingerne om indgåelse af aftalen mellem ECCA og ETF, at alle skibe og alle søfarende blev omfattet fuldt og helt af MLC.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet drøftet indledende på et møde i Rådets Arbejdsgruppe den 17. og 18. april 2012. Der var en generel positiv holdning til forslaget. Enkelte lande pegede bl.a. på behovet for at indføre en fleksibel ordning med hensyn til inspektioner af mindre skibe i national fart.

12. Regeringens foreløbige generelle holdning

Overordnet stiller regeringen sig positiv over for forslaget.

MLC konventionens mulighed for at indføre lempeligere inspektionssystemer for mindre skibe i national fart bør dog medtages i forslaget. Det synes ikke umiddelbart nødvendigt at benytte de samme håndhævelsesregler i form af regelmæssige inspektioner for mindre skibe i national fart, som benyttes for større skibe i international fart. Hovedparten af sådanne mindre skibe anvendes kun lejlighedsvis til dagsejlads af få timers varighed og sejles ofte af ejeren uden ansatte om bord. I Danmark har arbejdsmarkedets parter accepteret, at konventionens synsterminer for mindre skibe i national fart fraviges.

Herudover findes forslaget ikke præcist nok med hensyn til muligheden for flagstatens administration til at delegere opgaver til anerkendte organisationer. Dette princip er anerkendt i EU-retten dels ved den gældende forordning om anerkendelse af sådanne selskaber, dels ved direktivet om opfyldelse af kravene til flagstater. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at præcisere denne delegeringsret i forslaget.

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.