



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv, KOM(2011) 555 final

Dette notat oversendes også til Folketingets Erhvervsudvalg.

1. Resumé

Med forslaget skal de ændringer til den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen), der blev vedtaget i Manila i 2010, gennemføres i direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv. Dette direktiv indeholder i forvejen en række bestemmelser fra konventionen.

Direktivforslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2011)555 fremlagt forslag om ændring af direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv. Forslaget er oversendt til Rådet den 14. september 2011 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, nr. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget er baseret på den Internationale Søfartsorganisations (IMO) konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW-konventionen), som senest blev revideret i Manila i 2010. Disse ændringer træder efter konventionen i kraft den 1. januar 2012 og skal være gennemført senest den 1. januar 2017. Alle medlemsstater er parter i konventionen.

Den seneste revision af STCW-konventionen, kaldet Manila-ændringerne, indeholder opdaterede standarder for kvalifikationer for søfarende, især set i lyset af nye teknologier. Endvidere introduceres nye uddannelses-, trænings- og certificeringskrav og metoder samt detaljerede krav for arbejds- og hviletid,

forebyggelse af narkotika- og alkoholmisbrug og en international standard for lægeundersøgelser af søfarende.

Med forslaget indarbejdes Manila-ændringerne i EU-lovgivningen. De vigtigste ændringer, der afspejles i forslaget, er:

- Reviderede, tidssvarende bestemmelser om uddannelse, udstedelse af kvalifikationscertifikater og forebyggelse af forfalskning af certifikater.
- Opdaterede standarder om helbredsmæssig egnethed, egnethed til tjeneste og alkoholmisbrug.
- At der som noget nyt stilles krav om certificering af menige søfarende samt af elektrotekniske officerer (elektrikere) og for sikkerhedsuddannelse for alle søfarende.
- Ændring af arbejds- og hviletidsbestemmelser, af Kommissionen angivet som i overensstemmelse med EU-bestemmelser herom.

I tillæg til Manila-ændringerne indeholder forslaget:

- En længere frist for Kommissionen, fra 3 til 18 måneder, til anerkendelse af et tredjelandes uddannelser m.v. som forudsætning for brug af dette lands søfarende på skibe, som fører EU-landenes flag. (Fristforlængelsen er ved en fejl ikke medtaget i den danske sprogversion af direktivforslaget.)
- Mulighed for at medlemsstaterne udfører en interim anerkendelse af tredjelands uddannelser m.v., inden Kommissionen når frem til deres endelige afgørelse.
- En tilpasning til de nye EU-regler om komitologi. Tekniske tilpasninger af de data, medlemsstaterne forpligter sig til at sende til Kommissionen, skal ske efter proceduren om delegerede retsakter, mens proceduren for anerkendelse af tredjelands fortsat skal være omfattet af bestemmelserne om gennemførelsesretsakter.
- Krav om at medlemsstaterne skal indsende standardiserede oplysninger om deres søfarende til Kommissionen med henblik på statistisk analyse.
- Overgangsbestemmelser for ikrafttrædelsesperioden fra den 1. januar 2012 til den 1. januar 2017, der fastsætter regler vedrørende udstedelse af certifikater og iværksættelse af nye uddannelsesforløb i henhold til regler i STCW-konventionen.
- Bestemmelse om at direktivet finder anvendelse fra den 1. januar 2012, mens medlemsstaterne skal have gennemført direktivet inden 31. december 2012.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse, men Europa-Parlamentets transportudvalg forventes at begynde behandling af sagen medio oktober 2011.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at da STCW-konventionen allerede er blevet gennemført i EU-lovgivningen, er det berettiget, at ændringerne af STCW-konventionen også gennemføres i EU-lovgivningen. Medlemsstaterne må ikke gennemføre STCW-konventionen uden de håndhævelsesmuligheder, der findes i EU-lovgivningen.

Danmark og de andre EU-lande har allerede accepteret, at væsentlige dele af STCW-konventionen er gennemført i EU-lovgivning. Hertil kommer, at der i stort omfang er tale om gennemførelse af internationale standarder, som medlemsstater er forpligtede til at gennemføre.

Dette taler samlet for en EU regulering, der også sikrer en ensartet standard inden for EU, hvilket vil gavne sikkerheden og konkurrenceevnen.

Det vurderes på denne baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Forslaget omfatter områder, der er reguleret i følgende love med dertil hørende bekendtgørelser:

- Lov om maritime uddannelser
- Lov om skibes besætning
- Sømandsloven
- Lov om sikkerhed til søs.

7. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Som noget nyt åbner forslaget op for, at medlemsstaterne midlertidigt kan anerkende tredjelandes uddannelser m.v. i den periode, som Kommissionen anvender til at foretage en samlet vurdering af det pågældende land. Det kan medføre mindre merudgifter for staten, med mindre der etableres brugerbetaling i lighed med, hvad der gælder for andre ydelser på søfartsområdet.

Afhængigt af omfanget kan medlemsstaternes pligt til at indberette standardiserede oplysninger til Kommissionen med henblik på statistisk analyse medføre en merudgift for staten.

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Generelt vurderes, at de ændringer, der sker med gennemførelse af Manila-ændringerne til STCW-konventionen, vil kunne have en gavnlig effekt på sikkerheden til søs.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

10. Høring

Forslaget er sendt til høring i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål. Der er modtaget bemærkninger fra fire interesseorganisationer.

Danmarks Rederiforening (DRF) er overvejende positiv over for forslaget, idet det ikke er mere vidtgående end Manila-ændringerne til STCW-konventionen.

DRF har forståelse for, at fristen for Kommissionen til at træffe afgørelse om anerkendelse af et tredjeland, udvides fra 3 til 18 måneder, og at et medlemsland umiddelbart og ensidigt kan anerkende et tredjeland. Sådanne unilateralt meddelte godkendelser bør imidlertid ikke kun respekteres, indtil der foreligger en Kommissionsafgørelse, men indtil de individuelt udstedte anerkendelsescertifikater udløber.

Endelig anfører DRF, at det bør sikres, at direktivet også afspejler den del af konventionsteksten, som giver administrationerne mulighed for at tillade fravigelser fra kravene til søfarendes hviletid.

3F-Transportgruppen (3F) konstaterer, at der i Manila-ændringerne til STCW-konventionen og i direktivforslaget er optaget nye krav om certificering af befarende søfarende. Efter deres forståelse vil dette indebære, at den nuværende 10-ugers uddannelse af faglærte skibsassistenter ikke kan oprettholdes fremover, men at direktivet på den anden side indeholder overgangsbestemmelser herom.

3F er imod, at der fortsat er mulighed for at opdele den daglige hviletid. 3F påpeger i den forbindelse, at søfarten er det erhverv, der har de ringeste hviletidsbestemmelser i EU. At den samlede hviletid over en 7-dages periode er forøget, kompenserer ikke herfor.

Endelig beklager 3F, at direktivet mangler implementering af STCW-konventionens regler om vagthold. Til støtte anfører de, at det fremgår af rapporter fra Den Maritime Havarikommission, at manglende vagthold, især i perioder uden dagslys, er årsagen til eller medvirkende årsag til søulykker.

Søfartens Ledere (SL) finder generelt, at reglerne om hviletid er svære at administrere. Det fremstår ikke klart, hvornår dispensationsansøgninger skal indgives i de tilfælde, hvor man ønsker at fravige hovedreglen for hviletid. Herunder finder SL, at reglerne både vedrørende den ugentlige samt den daglige hviletid ikke er entydige.

Yderligere er SL bekymrede for, at overgangsbestemmelser vedrørende elektrotekniske officerer kan føre til, at kompetencekravene ikke bliver opfyldt i tilfælde, hvor udenlandske maskinofficerer bliver certificeret udelukkende på baggrund af sejltid. Derved kan de blive sidestillet med danske maskinmestre, men uden de samme elektrotekniske kvalifikationer som danske maskinmestre har på baggrund af deres uddannelse.

Endelig henviser SL til, at der er uoverensstemmelse mellem forslaget og dansk praksis på visse færgeoverfarer i forbindelse med udstedelse af certifikater til søfarende med både navigatør- og maskinmesteruddannelse.

Dansk Erhverv har ingen bemærkninger til forslaget.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Under de indledende drøftelser i Rådets transportarbejdsgruppe har medlemsstaterne vist en generelt positiv holdning til forslaget. Ved den foreløbige gennemgang af de enkelte artikler i forslaget har flere medlemsstater givet udtryk for følgende forhold:

- Bekymring for den korte gennemførelsesfrist i direktivet.
- Støtte til Kommissionen om at forlænge sagsbehandlingsfristen for anerkendelse af tredjelande fra 3 måneder til 18 måneder.
- Usikkerhed i forhold til komitologiproceduren, hvor man ikke ønsker udpræget brug af delegerede retsakter i forhold til senere tilpasninger af direktivet.
- Tvivl om, hvorvidt mængden af data i forbindelse med indsendelse af standardiserede oplysninger til Kommissionen med henblik på statistisk analyse, vil skabe en større administrativ byrde for medlemsstaterne.

12. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget, som gengiver en lang række af Manila-ændringerne til STCW-konventionen, hvis vedtagelse Danmark, i lighed med andre medlemsstater, allerede har støttet.

Derfor vil man arbejde for en konventionsnær gennemførelse af direktivet, herunder også når det drejer sig om tidsfrister for gennemførelse, ligesom der vil blive søgt begrænsning af de administrative byrder.

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.