



**NOTAT TIL FOLKETINGETS
EUROPAUDVALG**

9. oktober 2012

Samlenotat vedrørende søfartspunktet inden for Erhvervs- og Vækstministeriets ansvarsområde, der forventes behandlet på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 29. oktober 2012

- | | | |
|----------|-----|---|
| 2 | (a) | Direktivforslag om flagstatens ansvar for håndhævelsen af FN's konvention om søfarende arbejdsforhold (MLC)
- generel indstilling
KOM (2012) 0134 |
| | (b) | Forslag om ændring af direktiv om havnestatskontrol
- generel indstilling
KOM (2012) 0129 |

a) Direktivforslag om flagstatens ansvar for håndhævelsen af FN's konvention om søfarende arbejdsforhold (MLC)

Revideret notat: Ændringer er angivet med kursiv

1. Resumé

Kommissionens forslag har til formål at indføre håndhævelsesbestemmelser 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.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 29. oktober 2012 med henblik på generel indstilling.

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

2. Baggrund

Direktivforslaget om flagstatens ansvar for håndhævelsen af Rådets direktiv 2009/13/EF om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem de europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer (ECSA og ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF, KOM(2012)134, 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 de europæiske arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer (ECSA og ETF) en aftale om MLC. Aftalen blev efterfølgende gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF 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.

Direktiv 2009/13/EF gennemfører nogle af MLC-konventionens standarder i EU-lovgivningen, som eksempelvis minimumskrav for søfarende, der skal arbejde på et skib. Det drejer sig bl.a. om mindstealder, 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.

Gennemførelses- og håndhævelsesbestemmelserne i MLC, herunder flagstatens ansvar for at gennemføre og håndhæve konventionen på egne skibe,

er ikke dækket af EU-lovgivningen. Dog stiller det gældende direktiv 2009/13/EF et generelt krav om, at passende sanktioner indføres i forbindelse med manglende overholdelse af parternes aftale.

Dette er baggrunden for Kommissionens direktivforslag om flagstatens ansvar for håndhævelsen af Rådets direktiv 2009/13/EF.

Forslaget har været behandlet på en række møder i Rådets arbejdsgruppe for maritim transport. Det forslag, der nu foreligger, er derfor ændret på nogle punkter.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at sikre, at medlemsstaterne gennem flagstatskontrol sikrer, at de arbejdsstandarder for søfarende, som er fastlagt i MLC-konventionen, bliver anvendt om bord på alle skibe, der anløber EU-havne, uanset de søfarendes nationalitet.

I forslagets artikel 2 defineres 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.

MLC-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 ikke medtaget i Kommissionens forslag. Undtagelsesbestemmelsen blev heller ikke medtaget i den aftale, som de europæiske arbejdsmarkedsparter har indgået om MLC, og som efterfølgende blev gennemført ved direktiv 2009/13/EF. Derfor vil direktivforslaget 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.

I direktivets 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 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 flagstaten.

Artikel 6 indeholder de nationale gennemførelsesbestemmelser. I artikel 7 foreslås direktivets ikrafttrædelsestidspunkt som den dato, hvor MLC konventionen træder i kraft. En tilsvarende ikrafttrædelsesbestemmelse findes i direktiv 2009/13/EF.

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 MLC-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 og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Kommissionens oprindelige forslag forventedes at have mindre statsfinansielle konsekvenser, idet der var lagt op til at gennemføre flere inspektioner af mindre skibe i national fart. Ressourcemæssigt ville indførelse af periodisk syn med mellemrum af 36 måneder for disse ca. 700 mindre skibe i national fart beløbe sig til skønsmæssigt 2 årsværk årligt. *Der er nu indarbejdet en bestemmelse i forslaget, der gør det muligt at tilpasse tilsynet mindre handelsskibe i national fart. Således skønnes forslaget ikke længere at have statsfinansielle konsekvenser.*

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes at have 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. *Der er nu indarbejdet en bestemmelse i forslaget, der gør det muligt at tilpasse tilsynet mindre handelsskibe i national fart. Således skønnes forslaget ikke længere at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.*

10. Høring

Forslaget er sendt til høring og har været drøftet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

Danske Havne har meddelt, at organisationen ingen bemærkninger har til forslaget.

3F - Transportgruppen har meddelt, at man ikke er enig i, 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. Vilklårene i andre EU-lande kan ikke sammenlignes med Danmark, og det var 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

Der er blandt medlemslandene en generel positiv holdning til forslaget. Enkelte lande har peget på behovet for at indføre en fleksibel ordning med hensyn til inspektioner af mindre skibe i national fart.

12. Regeringens 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 regelmæssige syns-terminer for mindre skibe i national fart, som benyttes for større skibe i international fart. Hovedparten af sådanne mindre skibe anvendes kun lejligh-

hedsviis til dagsejlad 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. *Forslaget indeholder nu en bestemmelse, der gør det muligt for medlemsstaterne at tilpasse tilsynet til de mindre handelsskibe i national fart i overensstemmelse med en tilsvarende bestemmelse i MLC konventionen.*

Herudover findes forslaget ikke præcist nok med hensyn til flagstatens mulighed for at delegerer opgaver til anerkendte organisationer, herunder klassifikationsselskaber. 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 delegeringsretten i forslaget. *Der er nu indarbejdet en forklarende betragtning i forslagens præambel, der bekræfter medlemsstaternes mulighed for at delegerer tilsynsopgaver til anerkendte organisationer i overensstemmelse med MLC konventionen.*

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 25. maj 2012 til forhandlingsoplæg.

b) Forslag om ændring af direktiv om havnestatskontrol

Revideret notat: Ændringer er angivet med kursiv

1. Resumé

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

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 29. oktober 2012 med henblik på generel indstilling.

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

2. Baggrund

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/13/EF om havnestatskontrol, KOM(2012) 129, 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 de europæiske arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer (ECSA og ETF) en aftale om MLC. Aftalen blev efterfølgende gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF 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 vedrører alene de dele af MLC, der handler om de søfarendes arbejdsforhold, som eksempelvis minimumsalder, 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.

Gennemførelses- og håndhævelsesbestemmelserne i MLC, herunder medlemsstaternes ansvar for gennemførelse og håndhævelse af konventionen på andre landes skibe i forbindelse med havnestatskontrol, er ikke dækket af EU-lovgivningen. Dog stiller det gældende direktiv 2009/13/EF et generelt krav om, at passende sanktioner indføres i forbindelse med manglende overholdelse af parternes aftale.

Dette er begrundelsen for, at direktivet om havnestatskontrol foreslås ændret.

Forslaget har været behandlet på en række møder i Rådets arbejdsgruppe for maritim transport. Det forslag, der nu foreligger, er derfor ændret på nogle punkter.

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 kommer til at gælde for skibe, som anløber havne i EU, uanset hvilket flag de måtte føre, og uanset om det pågældende land har ratificeret MLC-konventionen.

I forslagens 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 ændringerne er nødvendige, tekniske 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 EU's havnestatskontroldirektiv ikke må bruges 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. Det sker ved, at skibet tildeles en inspektionsprioritet efter nærmere angivne kriterier. Forslaget indebærer, at et skib, som fører flag fra et land, der ikke har ratificeret en eller flere af de konventioner, der er nævnt i direktivforslaget, herunder MLC-konventionen, kan, men ikke skal, inspiceres. Endvidere foreslås det at indføre samme konsekvens for et skib, som 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. Herefter skal en havnestat, der har modtaget en klage fra en søfarende over en problemstilling, som ikke er løst om bord på skibet i henhold til konventionen, underrette flagstaten med henblik på at modtage vejledning m.v. Der foreslås specifikke bestemmelser herom indsat som ny artikel 18a. Kommissionen foreslås tillagt gennemførelsesbeføjelser bl.a. med henblik på at indføre et harmoniseret elektronisk indberetningssystem for havnestatens behandling af modtagne klager.

Der foreslås desuden, at den tidligere forskriftprocedure med kontrol erstattes af Lissabon-traktatens nye undersøgelsesprocedure. I et enkelt tilfælde om offentliggørelse af en liste over 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. En tilsvarende ikrafttrædelsesbestemmelse findes i direktiv 2009/13/EF.

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 medlemsstaterne er eller vil blive forpligtede til at gennemføre.

6. Gældende dansk ret

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.

7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil medføre mindre ændringer i bekendtgørelse 1131 af 28. september 2010 om havnestatskontrol af skibe.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes kun at medføre et beskedent antal nye inspektioner, men inspektioner af skibe, som fører flag fra lande, der ikke har ratificeret konventioner, der er nævnt i direktivet, herunder MLC-konventionen, vil blive mere ressourcekrævende. 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. *Denne del af direktivforslaget er under Rådets forhandlinger bortfaldet, og forslagets statsfinansielle konsekvenser er derfor nu yderligere reduceret.*

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ikke i sig selv administrative konsekvenser for erhvervslivet.

10. Høring

Forslaget er sendt til høring og har været behandlet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål. Der er kun modtaget svar fra Danske Havne, der meddeler, at organisationen ingen bemærkninger har til forslaget.

Rederiforeningerne tilkendegav under mødet i EU-specialudvalget generelt, at forslagets bestemmelser om overførsel af kompetence til EU var uklare, og at det var vanskeligt at overskue de konkrete konsekvenser heraf. Endvidere pegede rederiforeningerne på, at forslagets bestemmelse om en indledende gennemgang af skibets generelle tilstand under havnestatskontrollen, herunder i sær af hygiejneforhold og opholdsrum, strider imod MLC-konventionen. Konventionen giver ikke mulighed for en konkret undersøgelse, men alene en kontrol af skibets MLC-certifikat. Endelig bemærkede rederiforeningerne, at forslagets bestemmelse om klageprocedure 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. Bestemmelsen om klageprocedure var også egnet til at også skabe tvivl om afgrænsning af værneting.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har fået en generel positiv modtagelse blandt de øvrige medlemslande. En række lande er skeptiske i forhold til forslaget om at ændre et skibs inspektionsstatus, hvis skibet fører flag fra et land, som ikke har ratificeret en eller flere af de i direktivet nævnte internationale konventioner, herunder MLC.

12. Regeringens 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.

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. *Denne del af forslaget er udgået.*

Forslagets artikel om, at anvendelse og fortolkning af havnestatskontroldirektivet ikke må bruges som begrundelse for at sænke det sociale beskyttelsesniveau for søfarende, vedrører primært flagstaten. Dette forslag synes derfor nærmere at høre under det andet direktivforslag om flagstatens ansvar, som Kommissionen har fremsat i forbindelse med gennemførelsen af MLC-konventionen. *Bestemmelsen er erstattet af en betragtning i direktivets præambel, der bl.a. tydeliggør spørgsmålet.*

Ordlyden i den foreslåede nye bestemmelse vedrørende klageprocedure skaber 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. Tvivlen skyldes, at kun dele af den samlede klageprocedure fra MLC-konventionen er medtaget i direktivforslaget. Dette kunne også skabe grundlag for uklarheder om afgrænsning af værneting. *Direktivforslagets bestemmelse er nu tilpasset, således at den nøje svarer til klagebestemmelserne i MLC konventionen.*

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. *En betragtning i præambelen, der tydeliggør forholdet, er tilføjet.*

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 25. maj 2012 til forhandlingsoplæg.