



## **GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

**Direktiv om iværksættelse af aftale om ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringsforslagene fra 2014 til ILO-konventionen om søfarendes ansættelsesforhold af 2006 (KOM (2017)0406).**

### **1. Resume**

*Den internationale Arbejdskonference godkendte den 11. juni 2014 en række ændringer til ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 (MLC). Ændringerne vedrører efterladte søfarende og økonomisk kompensation til søfarende ved død eller langvarig invaliditet som følge af arbejdsskade eller sygdom mv.*

*Formålet med direktivforslaget er at gennemføre en aftale indgået mellem European Community Shipowner's Association (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om iværksættelse af ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med MLC-ændringerne fra juni 2014.*

*Forslaget giver EU-medlemsstaterne mulighed for at fastholde eller fastsætte gunstigere standarder for arbejdstagerne og tage hensyn til særlige nationale forhold. Som følge heraf giver forslaget plads til fleksibilitet, for så vidt angår valget af konkrete gennemførelsesforanstaltninger.*

*Kommissionen ønsker med forslaget at skabe en konsolideret lovramme, som skal regulere arbejdsvilkårene for søfarende for herigennem at forbedre leve- og arbejdsvilkårene for arbejdstagere i søfartssektoren og sikre dem beskyttelse i tilfælde af, at de bliver efterladt, dør eller bliver langvarigt invalide, som følge af arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare.*

*Ifølge forslaget skal direktivet være implementeret to år efter endelig vedtagelse.*

*MLC-ændringerne fra 2014 er gennemført i dansk ret.*

*De danske regler på området lever dermed i alt væsentligt op til kravene i direktivforslaget. Forslaget kan dog give anledning til mindre præciseringer i bekendtgørelser.*

*Da MLC-ændringerne allerede er indført i Danmark, vurderes forslaget ikke i sig selv at have samfundsøkonomiske, statsfinansielle, erhvervsøkonomiske eller øvrige konsekvenser.*

*Regeringen stiller sig positiv over for direktivudkastet, ligesom man støttede ændringerne til MLC. Regeringen støtter generelt, at internationale standarder for arbejdstagere i søfartssektoren modsvares af tilsvarende standarder på EU plan.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 27. juli 2017 fremsat forslag til direktiv om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem ECSA og ETF, KOM (2017) 0406.

I 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC), som indeholder et sæt af rettigheder og beskyttelse på arbejdspladsen for alle søfarende uanset deres nationalitet og skibets flag. MLC er indtil videre blevet ratificeret af 81 lande, herunder alle EU-medlemslande bortset fra Slovakiet, Tjekkiet og Østrig.

MLC blev indarbejdet i EU-lovgivningen ved Rådets direktiv 2009/13/EF.

Søfarende, der arbejder langt fra hjemmet, er dog stadig sårbare over for eventuelt at blive efterladt i udenlandske havne. Ifølge data fra Den Internationale Arbejdsorganisation er 192 handelsskibe siden 2004 blevet efterladt, og heraf var 21 fartøjer under EU-flag. I 2016 blev fem handelsskibe med i alt 58 søfarende efterladt i havne i EU.

Den Internationale Arbejdskonference godkendte derfor en række ændringer til MLC på sit 103. møde i Genève den 11. juni 2014. Ændringerne vedrører efterladte søfarende og økonomisk kompensation til søfarende ved død eller langvarig invaliditet som følge af arbejdsskade eller sygdom mv. Folketingets Europaudvalg er tidligere forelagt en selvstændig sag om ændringerne til MLC, som alle EU's medlemslande stemte for.

Den 5. december 2016 indgik arbejdsmarkedets parter i EU's søfartssektor en aftale om ændring af direktiv 2009/13/EF om iværksættelse af MLC-ændringerne fra 2014. Med Kommissionens direktivforslag gennemføres aftalen mellem ECSA og ETF i EU-lovgivningen.

Direktivforslaget er oversendt til Rådet den 27. juli 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsendt med hjemmel i traktatens (TEUF) artikel 155, stk. 2, hvorefter Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag fra Kommissionen. Europa-Parlamentet skal underrettes, hvilket er sket med Kommissionens oversendelse af forslaget.

Forslaget er ifølge Kommission i tråd med dennes arbejde med at etablere et retfærdigt og ægte transeuropæisk arbejdsmarked, som giver arbejdstagerne tilstrækkelig beskyttelse og bæredygtige jobs. Kommissionen ønsker at forbedre arbejdsvilkår, sundhed, sikkerhed og social beskyttelse for søfarende, der arbejder på fartøjer, der fører et EU-medlemsstats flag.

### **3. Formål og indhold**

Forslagets formål er at iværksætte den aftale, som er indgået mellem ECSA og ETF, om ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringsforslagene fra 2014 til ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som blev godkendt af Den Internationale Arbejdskonference den 11. juni 2014.

Kommissionen anfører, at formålet er at forbedre arbejdsforholdene for søfarende om bord på fartøjer, der sejler under EU-flag, ved at indarbejde en række krav i EU-lovgivningen.

Implementeringsfristen foreslås at være to år.

Forslaget indeholder to elementer:

1) Den første del af direktivforslaget om efterladte søfarende vedrører de tilfælde, hvor en skibsreder ikke kan dække udgifterne til søfarendes hjemrejse, eller hvor en skibsreder har efterladt søfarende på et skib uden at opfylde sine grundlæggende forpligtelser over for de søfarende, der er om bord, f.eks. ved at undlade at stille mad eller drikkevarer til rådighed, sørge for deres hjemrejse eller betale løn.

Forslaget medfører, at der fastsættes en række krav til at oprette et finansielt sikkerhedssystem, der skal dække eventuelle lønudestående, udgifter til hotelophold og hjemsendelse m.v. for søfarende, der efterlades om bord på et skib. Det finansielle sikkerhedssystem kan oprettes på forskellige måder, herunder som social sikring, en fond eller en forsikring eller lignende.

2) Anden del handler om økonomisk kompensation ved søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsskade, sygdom eller fare.

Der vil som følge af begge ændringsforslag blive stillet krav om, at der om bord på skibene skal opslås dokumentation for, at der er oprettet et finansielt sikkerhedssystem til hjemsendelse af søfarende og dækning for krav på økonomisk kompensation ved død eller langvarig invaliditet.

Forslagets ændringer af MLC fra 2014 vil blive underlagt kontrolforanstaltningerne i håndhævelsesdirektivet 2013/54/EU.

De lande, der på forhånd har ratificeret MLC-ændringerne, skulle allerede have gennemført disse i national ret senest januar 2017. Dette er som tidligere nævnt sket i Danmark.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Kommissionen har underrettet Europa-Parlamentet i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF ved at sende dem teksten til sit forslag til et direktiv, der indeholder aftalen. Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget sikrer, at EU-retten og MLC håndhæves korrekt i hele EU. Denne målsætning kan ikke opfyldes af medlemsstaterne alene, da ændringer af EU lovgivning alene kan vedtages på EU-plan. EU's fiskerflåder og EU's havne og tredjelands flåder skal desuden behandles ens. Rådet slog desuden fast i sin afgørelse 2014/346/EU, at dele af konventionens regler og ændringerne henhører under Unionens kompetence og vedrører spørgsmål om, hvilke regler Unionen har vedtaget.

Forslaget skaber ifølge Kommissionen en merværdi for de medlemsstater, der ikke er bundet af MLC eller endnu ikke har ratificeret ændringerne af konventionen, idet aftalen kan anvendes på redere, der fører medlemsstatens flag og derved sikrer lige samt forbedrede arbejdsvilkår for søfarende om bord på flagstatens fartøjer.

Forslaget skaber desuden også merværdi for de medlemsstater, der allerede er bundet af ændringerne, da rederne, udover kontrolsystemet i henhold til MLC, vil blive underlagt EU-rettens tilsyns- og kontrolsystem, herunder EU-Domstolens jurisdiktion. Dette vil forbedre de søfarendes beskyttelse og forventes at øge medlemsstaternes og redernes overholdelse af de nye krav.

Kommissionen anfører derfor, at forslaget er en enkel måde at ratificere de obligatoriske ændringer til MLC på og samtidig sikre, at medlemsstaterne anvender en konform fortolkning af ændringerne. Dette er nødvendigt for at sikre lige vilkår for alle flåder og havne i EU.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da harmoniseringen af arbejdsforhold alene kan ske gennem fælleslovgivning.

## **6. Gældende dansk ret**

I Danmark blev ændringerne i MLC om efterladte søfarende og økonomisk kompensation til søfarende ved død eller langvarig invaliditet som følge af arbejdsskade eller sygdom mv. gennemført allerede ved lov nr. 400 af 5. maj 2016 om ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., bekendtgørelse nr. 1346 af 21. november 2016 om forsikring eller anden garanti til dækning af rederens ansvar over for de søfarende og skibsføreren i tilfælde af misligholdelse af ansættelsesforhold, m.fl.<sup>1</sup> Ændringsloven og bekendtgørelserne blev sat i kraft den 1. januar 2017.

De nugældende regler sikrer, at rederne skal tegne en finansiel sikkerhed for efterladte søfarende og udestående lønkrav m.v. for alle søfarende på danske skibe. Lønmodtagernes Garantifond (LG) dækker i dag de krav, som opstår som følge af konkurs og visse andre former for insolvens. De krav, der ikke dækkes af LG, dækkes af lovbestemt finansiel sikkerhed, som allerede helt eller delvist er dækket af eksisterende danske socialordninger. Den sikring af den søfarende, som forslaget lægger op til om arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme er i dag dækket af den gældende arbejdsskadesikringslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 216 af 27. februar 2017. Alle søfarende om bord på danske skibe er i dag omfattet af arbejdsskadeordningen, hvor rederierne eller arbejdsgiverne skal tegne forsikringen.

Udgifter til søfarendes lægehjælp, lægemidler, visse tandlægebehandlinger, sygehusbehandlinger m.v. dækkes af den særlige sygesikringsordning for søfarende m.v., jf. bekendtgørelse nr. 1331 af 5. december 2006 om den særlige sygesikringsordning for søfarende m.fl.. Ordningen omfatter også søfarende, som er blevet efterladt.

---

<sup>1</sup> Som følge af lovændringen blev der udstedt følgende bekendtgørelser: bekendtgørelse nr. 1339 af 21. november 2016 om opslag af erklæring vedrørende beskyttelsen af de søfarende og skibsføreren i henhold til lov om arbejdsskadesikring; bekendtgørelse nr. 1344 af 21. november 2016 om ændring af bekendtgørelse om fravigelser fra lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. for fiskeskibe; bekendtgørelse nr. 1352 af 21. november 2016 om ændring af bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart; bekendtgørelse nr. 1351 af 21. november om ændring af bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F, mindre erhvervsfartøjers bygning og udstyr m.v.; bekendtgørelse nr. 1350 af 21. november om ændring af bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe m.v.).

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Indholdet af nærværende forslag er allerede gennemført ved lov nr. 400 af 5. maj 2016 om ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Herudover er søfarende omfattet af de generelle danske regler om beskyttelse af lønmodtagerne i tilfælde af konkurs, som går videre end nærværende forslag.

Forslaget er på tilsvarende vis dækket af generelle danske regler om arbejdsskadeforsikring samt om sygedagpenge til søfarende.

Det vurderes generelt, at forslaget ikke giver anledning til materielle ændringer af de konventionsnære danske regler, der allerede er udstedt til gennemførelse af 2014 ændringerne til MLC-konventionen, jf. ovenstående.

Forslaget kan dog give anledning til mindre præciseringer i det danske regelsæt på Erhvervsministeriets område, nemlig at certifikatet for den finansielle sikkerhed skal indeholde rederens navn.

### *Økonomiske konsekvenser*

Erhvervsstyrelsen har oplyst, at man vurderer, at direktivet medfører løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet under 4 mio. kr. årligt, og at disse omkostninger derfor ikke vil blive kvantificeret yderligere.

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget vurderes ikke at have øvrige efterlevelseseffekter for det maritime erhverv.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i Specialudvalget for Skibsfart den 17. august 2017 med frist den 29. august 2017. Forslaget er desuden sendt i høring i Det Faste ILO-udvalg under Beskæftigelsesministeriet den 18. august 2017 med frist den 30. august 2017.

Der er ikke modtaget bemærkninger til forslaget.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Generelt forventes de øvrige medlemsstater at stille sig positiv over for gennemførelsen af forslaget, da 18 EU-medlemsstater allerede har ratificeret

ret ændringerne af MLC og samtlige EU-medlemsstater stemte for ændringen på Den Internationale Arbejdskonferences 103. møde i Genève den 11. juni 2014.<sup>2</sup>

#### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er positiv over for direktivudkastet, ligesom man støttede ændringerne til MLC. Regeringen støtter generelt, at internationale standarder for arbejdstagere i søfartssektoren modsvares af tilsvarende standarder på EU-plan.

Regeringen arbejder målrettet for, at der i forhandlingerne ikke sker væsentlige ændringer af direktivforslaget, som forringer danske skibes konkurrenceevne i forhold til MLC.

Regeringen kan derfor støtte direktivudkastet.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

---

<sup>2</sup>[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301\\_INSTRUMENT\\_AMENDMENT\\_ID:3256971](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971)