



Ändring av direktiv om hamnstatskontroll

Näringsdepartementet

2012-05-21

Dokumentbeteckning

KOM(2012) 129

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

Sammanfattning

År 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention – MLC). År 2007 fattade rådet beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att ratificera MLC. Genom direktiv 2009/13/EG införlivas till stora delar bestämmelserna i MLC i unionsrätten och det träder i kraft samtidigt som MLC träder i kraft.

Men pga. skrivningar i fördraget om EU:s funktionssätt kan inte alla delar i MLC införlivas genom direktiv 2009/13/EG. När det gäller bestämmelser om ikraftträdande har kommissionen därför tagit initiativ till föreliggande förslag som syftar till att möjliggöra just detta när det gäller hamnstaternas åligganden. Gällande direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll måste aktualiseras för att ta hänsyn till nya dokument och bestämmelser som förts in genom MLC. Det nya direktivet föreslås träda i kraft samtidigt som MLC träder i kraft.

Sverige har genom riksdagsbeslut om proposition 2011/12:35 ”2006 års sjöarbetskonvention” redan tagit beslut om att godkänna Sveriges anslutning till MLC och genomförande av direktiv 2009/13/EG. Sverige stödjer följaktligen införlivandet av MLC i EU-rätten.

1.1 Ärendets bakgrund

År 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention - MLC). Den ersätter ett antal ILO-konventioner på sjöfartens område och syftar dels till att ge sjömän drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg (t.ex. vad gäller arbetsmiljö och social trygghet) och dels till att skapa rättvisa konkurrensförhållanden. Konventionen omfattar sjömän ombord på fartyg som inte uteslutande går i inre fart och som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte fiske- eller traditionsfartyg. MLC träder i kraft tolv månader efter det att 30 medlemsländer som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den (tonnagenivån är uppfylld och antal länder beräknas nås under år 2012).

EU:s medlemsstater och kommissionen har stöttat ILO:s arbete med MLC. År 2007 fattade rådet beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att ratificera MLC. EU har även antagit direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om MLC och om ändring av direktiv 1999/63/EG. Genom direktiv 2009/13/EG införlivas till stora delar bestämmelserna i MLC i unionsrätten och det träder i kraft samtidigt som MLC träder i kraft.

Gällande direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll syftar till att minska antalet undermåliga fartyg genom att bl.a. öka efterlevnaden av internationell och relevant EU-lagstiftning om sjösäkerhet, havsmiljö och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg oberoende av flagg och att upprätta gemensamma kriterier för hamnstatens fartygsinspektioner och harmonisera inspektions- och kvarhållningsförfaranden.

1.2 Förslagets innehåll

Den europeiska lagstiftningen har genom direktiv 2009/13/EG till stora delar anpassats till de internationella standarder som fastställs enligt MLC. Direktivet införlivar relevanta bestämmelser i avdelningarna I-IV (av fem möjliga) i MLC och tar bl.a. upp anställningsvillkor och hälsoskydd. Avdelning V innehåller metoder för förbättring av övervakningen på alla nivåer: hamnstaten, flaggstaten, rederiet osv.

Pga. skrivningar i fördraget om EU:s funktionssätt kan inte alla delar i MLC införlivas genom direktiv 2009/13/EG. När det gäller bestämmelser om ikraftträdande (återfinns i avdelning V) har kommissionen tagit initiativ till föreliggande förslag som syftar till att göra just detta när det gäller hamnstaternas åligganden. Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll måste aktualiseras för att ta hänsyn till nya dokument och bestämmelser som förts in genom MLC. Förslaget ändrar direktivet om hamnstatskontroll för att:

- ta med sjöarbetscertifikatet och deklarationen om efterlevnad av MLC bland de dokument som ska kontrolleras av inspektörerna.
- utvidga inspektionernas omfattning (t.ex. kontrollera att anställningsavtal enligt MLC finns).
- utvidga undersökningens omfattning vid klagomål.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Genom Sveriges anslutning till de tidigare ILO-konventionerna är stora delar av MLC redan genomförda i svensk rätt. Den svenska regeringen beslutade år 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå de författningsändringar som behövs för att Sverige ska kunna ratificera MLC. Med utgångspunkt från utredarens förslag presenterade regeringen i slutet av 2011 en proposition (2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention). I propositionen föreslås att riksdagen godkänner Sveriges anslutning till MLC. Vidare lämnas förslag på de författningsändringar som krävs för att Sverige ska ha genomfört hela MLC. Förslagen avser ändringar i bl.a. sjömanslagen (1973:282), fartygssäkerhetslagen (2003:364) och socialförsäkringsbalken. Samtidigt genomförs direktiv 2009/13/EG (se ovan). Riksdagen beslutade i februari 2012 att anta förslagen i propositionen.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Transportstyrelsen kommer att bli tillsyns- och föreskriftsmyndighet över sjöarbetskonventionens efterlevnad i Sverige. Regeringen gör i prop. 2011/12:35 (2006 års sjöarbetskonvention) bedömningen att tillkommande uppgifter inte kommer att inverka på befintliga anslagsramar.

Genom anslutning till MLC ökar antal personer som är berättigade att utnyttja det svenska socialförsäkringssystemet pga. att även arbete på handelsfartyg från tredjeland anses som arbete på svenskt fartyg (för sjömän boende i Sverige). När det gäller påverkan på statens kostnader för hantering och uttag av dessa förmåner gör regeringen i prop. 2011/12:35 bedömningen att den blir högst marginell.

Förslaget till direktiv medför inte några ytterligare kostnader eller konsekvenser jämfört med vad som redovisats i propositionen.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Kommissionens förslag handlar om att direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll måste aktualiseras för att ta hänsyn till nya dokument och bestämmelser som förts in genom MLC.

Sverige har genom riksdagsbeslut om proposition 2011/12:35 ”2006 års sjöarbetskonvention” redan tagit beslut om att godkänna Sveriges anslutning till MLC och genomförande av direktiv 2009/13/EG. Sverige stödjer följaktligen införlivandet av MLC i EU-rätten.

2011/12:FPM141

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har vid en första genomgång av förslaget redovisat en övergripande positiv inställning.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

För närvarande ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstanserna har redovisat en övergripande positiv inställning till förslaget.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100(2) i fördraget om EUs funktionssätt.

Beslut tas med kvalificerad majoritet i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Vad gäller subsidiaritetsprincipen menar kommissionen att harmoniserade regler bör bidra till upprättande av sunda spelregler både för att undvika snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden på bekostnad av sjösäkerheten och för att säkerställa rimliga arbets- och levnadsförhållanden för sjömän oberoende av deras nationalitet. I synnerhet har erfarenheten av hamnstatskontroll på EU-nivå visat sig vara verksam för att säkerställa bättre övervakning av fartyg som anlöper EU:s hamnar genom sammanslagning av resurser och informationsutbyte.

Vad gäller proportionalitetsprincipen menar kommissionen att genomförandet av MLC genom hamnstatskontroll som är underkastad EU:s regler verkar vara det lämpligaste sättet att säkerställa efterlevnad av konventionen.

Kommissionens slutsats är att förslaget är förenligt med såväl subsidiaritets- som proportionalitetsprincipen. Regeringen delar denna bedömning.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

En första genomgång av förslaget genomfördes vid rådsarbetsgruppsmöte den 17-18 april.

Observera att detta förslag är nära förbundet med direktivförslag om flaggstatens ansvar för efterlevnad av direktiv 2009/13/EG om 2006 års sjöarbetskonvention – Maritime Labour Convention (MLC), se faktrapromemoria.

4.2 Fackuttryck/termer

-