



Flaggstatens ansvar att verkställa direktiv om sjöarbetskonvention

Näringsdepartementet

2012-05-21

Dokumentbeteckning

KOM(2012) 134

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG.

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 flaggstaternas åligganden. Förslagets syfte är alltså att säkerställa att EU-flaggstaterna uppfyller sina skyldigheter att tillämpa och verkställa direktiv 2009/13/EG. Det nya direktivet föreslås träda i kraft samtidigt som 2009/13/EG 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.

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: flaggstaten, hamnstaten, 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 därför tagit initiativ till föreliggande förslag som syftar till att möjliggöra just detta när det gäller flaggstaternas åligganden. Förslagets syfte är alltså att säkerställa att EU-flaggstaterna uppfyller sina skyldigheter att tillämpa och verkställa direktiv 2009/13/EG. Det nya direktivet föreslås träda i kraft samtidigt som 2009/13/EG träder i kraft.

I förslaget tas bl.a. upp:

- att medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga kontroll- och övervakningssystem inrättas och att effektiva inspektioner utförs för att säkerställa att sjömannens arbets- och boendeförhållanden på fartyg som för deras flagg uppfyller kraven enligt 2009/13/EG.

- att medlemsstaterna ska säkerställa att den personal som har i uppgift att kontrollera efterlevnaden av 2009/13/EG är kvalificerad och har behörighet.
- principer och förfaranden kring 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 tredjeländ 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 har som syfte att säkerställa att EU-flaggstaterna uppfyller sina skyldigheter att tillämpa och verkställa direktiv 2009/13/EG. 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.

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. Vad gäller proportionalitetsprincipen menar kommissionen att åtgärder utförda av flaggstaten är den främsta tillsynsmekanismen inom sjöfartsnäringen. Det aktuella förslaget syftar till att förstärka flaggstatens roll när det gäller att bevaka att direktiv 2009/13/EG tillämpas effektivt och konsekvent.

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

4 Övrigt

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 ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (se faktapromemoria).

2009/16/EG måste aktualiseras för att ta hänsyn till nya dokument och 2011/12:FPM142
bestämmelser som förs in genom MLC.

4.2 Fackuttryck/termer

-