

U 43/2011 rd

Statsrådets skrivelse till Riksdagen om kommissionens förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 14 september 2011 om ändring av Europaparlamentets och

rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 20 oktober 2011

Trafikminister *Merja Kyllönen*

Regeringsråd Anna Sotaniemi

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

EU/2011/1580

PROMEMORIA

KOMMISSIONENS FÖRSLAG OM ÄNDRING AV EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/106/EG OM MINIMIKRAV PÅ UTBILDNING FÖR SJÖFOLK**1 Allmänt**

Europeiska kommissionen lade den 14 september 2011 fram ett förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk (KOM(2011) 555 slutlig). Enligt kommissionens förslag ska direktivet antas med stöd av artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förslaget avses bli behandlat i vanlig lagstiftningsordning.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk (nedan direktivet om minimikrav på utbildning) anges gemensamma miniminormer för utbildning av sjöfolk som arbetar på fartyg som för EU-flagg. Kraven bygger på bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (nedan STCW-konventionen, FördrS 22/1984). Förutom att det i direktivet anges krav på utbildning och kompetens är syftet med det att säkerställa att sjöfolk som arbetar på fartyg som seglar under EU-flagg och som innehar certifikat som utfärdats av länder utanför EU har lämplig utbildning. I direktivet fastställs ett förfarande för erkännande av tredjeländers system för utbildning och certifiering av sjöfolk. Utbildningen av sjöfolk spelar en viktig roll inom sjösäkerheten.

2 Målsättning

Förslagets huvudsakliga mål är att anpassa Europeiska unionens lagstiftning efter de ändringar som gjorts i STCW-konventionen och att säkerställa att konventionen tolkas så

enhetligt som möjligt i unionens medlemsstater. Förslaget syftar också till att ändra vissa förfaranden för administration och beslutsfattande enligt direktivet om minimikrav på utbildning.

3 Bakgrund

Europeiska unionens regler om säkerheten till sjöss har i hög grad anpassats efter internationella regler. STCW-konventionen integrerades i gemenskapslagstiftningen genom direktiv 94/58/EG om minimikrav på utbildning som sedermera har ändrats flera gånger.

STCW-konventionen ändrades senast i juni 2010 genom ett enhälligt beslut av alla parter vid en konferens mellan konventionsparterna i Manila, Filippinerna. Ändringarna i konventionen träder i kraft internationellt den 1 januari 2012. Finland meddelade genom en not till generalsekreteraren för IMO i juni 2011 att Manilaändringarna i STCW-konventionen inte blir bindande för Finland förrän de nödvändiga nationella åtgärder som gäller verkställigheten av konventionen har vidtagits.

4 Förslagets huvudsakliga mål och innehåll

Syftet med förslaget är att anpassa direktivet om minimikrav på utbildning till de ändringar som gjorts i STCW-konventionen.

I förslaget framförs att man för befälhavare, befäl och annat sjöfolk som utför uppgifter som rör säkerhet, skydd och den marina miljön ombord på fartyg i internationell handelssjöfart ska fastställa en alkoholhaltsgräns på högst 0,5 promille.

Det föreslås att arbets- och viloperioderna för besättningsmedlemmar som tjänstgör i vaktuppgifter ska fördelas i nya perioder så att dygnsvilan inte får vara mindre än 77 timmar under en 7-dagarsperiod. Arbetstagarna ska dessutom beredas tillfälle till minst 10 timmars dygnsvila under en 24-timmarsperiod. Under vissa förutsättningar får vilotiden per dygn fördelas på högst två perioder. Det avses vara möjligt att i kollektivavtal avtala om undantag i arbets- och vilotider i enlighet med den reviderade STCW-konventionen. I förslaget ingår också villkor för undantag enligt konventionen. För arbets- och vilotider gäller förutom direktivet om minimikrav på utbildning också rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).

Enligt förslaget ska hälsokraven för sjöfolk preciseras. I det föreslås enhetliga krav på synförmåga för sjöfolk och skyldighet för dem som utfärdar läkarintyg att bedöma sjöfolks beredskap att klara sig i nödsituationer. Utfärdandet av läkarintyg ska övervakas med hjälp av ett kvalitetssystem.

Förslaget innehåller åtgärder för att förebygga bedrägerier i fråga om certifikat samt ändringar i säkerhetsutbildning och utbildning i teknikrelaterade frågor. Vidare föreslås ändringar i kraven på specialbehörighet för sjöfolk som arbetar på olje- och kemikalietankfartyg och mindre ändringar i minimikraven för certifiering (särskilt maskinbefäl) samt för specialbehörighet (särskilt manskap på passagerarfartyg och roropassagerarfartyg). I förslaget ingår också de nya yrkesbenämningarna elingenjör, fartygselektriker, motorman och matros samt idén om certifikat om yrkeskunnande (specialbehörighet).

Förslaget omfattar ändringar som gäller förfarandet för erkännande av tredjeländers utbildnings- och certifieringssystem för sjöfolk. Beslut om erkännande fattas av kommissionen. Förfarandet föreslås bli ändrat så att den tidsfrist på tre månader som kommissionen har för att fatta ett beslut om

erkännande förlängs till 18 månader. I praktiken har det visat sig vara omöjligt att tillämpa en tidsfrist på tre månader. Det föreslås att en medlemsstat vid behov preliminärt ska få godkänna utbildningsintyg och certifikat beviljade av tredjeländer.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna för statistiska ändamål lämna till kommissionen information från nationella register om sjöfolks certifikat. För detta ändamål har kommissionen grundat informationssystemet STCW-IS. Med systemet kan man följa upp användningen av arbetskraft och fastställa hur stor andel av manskapet på de fartyg som seglar under EU-medlemsstaternas flagg är sjöfolk med ursprung i tredjeländer. Medlemsstaterna har rätt att be om uppgifter från systemet vars syfte är bland annat att stödja det arbetskraftspolitiska beslutsfattandet.

Enligt förslaget ska kommissionen ges befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i fråga om anpassningar av bilaga V till direktivet om minimikrav på utbildning. Bilagan gäller information som lämnas till kommissionen för statistiska ändamål om certifiering av sjöfolk. Dessa delegerade akter bör i synnerhet gälla innehållet i uppgifterna om intyg om erkännande, behörighetsbevis eller certifikat om yrkeskunnande och om antalet sjöfolk som får certifikat utfärdade eller intygade och närmare uppgifter om dessa. Granskningsförfarandet bör användas vid genomförandet av beslut om erkännande och återkallande av erkännande av tredjeländers STCW-system.

5 Konsekvenser i Finland

5.1 Konsekvenser för lagstiftningen

Bestämmelserna i det gällande direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk har genomförts nationellt såväl i lagstiftningen om fartygssäkerhet som i arbetstidslagstiftningen, utbildningslagstiftningen och lagstiftningen om arbetarskydd.

Om sjöfolks behörighet föreskrivs i lagen om fartygspersonal och

säkerhetsorganisation för fartyg (lagen om fartygspersonal, 1687/2009) och i förordningen om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (förordningen om fartygs bemanning, 1797/2009). Den föreslagna regleringen kräver ändringar i lagen om fartygspersonal och förordningen om fartygsbemanning. I lagen och förordningen finns redan nu bestämmelser om behörigheten för matros, maskinman, fartygselektriker och elmästare.

Bestämmelser om sjöfolks arbets- och vilotider på fartyg i utrikesfart finns i sjöarbetstidslagen (296/1976). Arbetsmarknadsorganisationerna kan inte med inbördes avtal göra avkall på de internationella minimikrav som gäller dem. Arbets- och näringsministeriet bereder som bäst en ändring av sjöarbetstidslagen för att genomföra den reviderade STCW-konventionens bestämmelser nationellt.

Bestämmelser om promillegränsen för sjöfylleri finns i strafflagen (1889/39). För tillfället är den allmänna promillegränsen för fylleri i sjötrafik 1,0 promille. I ett betänkande av justitieministeriets arbetsgrupp för promillegränsen i sjötrafik (16/2011) föreslås att det för fylleri i yrkesmässig sjötrafik i fortsättningen ska gälla en lägre gräns på 0,5 promille. Enligt förslaget ska den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig trafik eller i ett sådant fartyg verkar i uppgifter som väsentligt inverkar på säkerheten för dess gång efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften dömas för fylleri i sjötrafik.

De nya bestämmelser om certifiering som ingår i förslaget och grundar sig på den reviderade STCW-konventionen kan till vissa delar kräva ändringar i sjöfartsutbildningen. Om till exempel elingenjörsutbildningen genomförs som yrkesinriktad vuxenutbildning måste examen för elingenjör fogas till undervisnings- och kulturministeriets förordning om den examensstruktur som avses i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (179/2011).

Den föreslagna regleringen kräver dock inte automatiskt att examensstrukturen och

examensbenämningarna inom sjöfart ändras. Det är inte nödvändigtvis ändamålsenligt att skapa helt nya examina eller utbildningsprogram för de nya yrkesbenämningarna eftersom man till nuvarande examina inom sjöfart kan ta in delar av examina som omfattar olika behörigheter. Utbildningsstyrelsen kommer att starta en reform av examensgrunderna för sjöfartsutbildning på andra stadiet. I samband med detta kommer bestämmelserna och anvisningarna om övervakad praktik delvis att ses över.

Enligt statsrådets förordning om yrkeshögskolor (352/2003) ska sjöfartsutbildningen fylla de krav som anges i Europeiska gemenskapens regelverk. Enligt förordningen beaktas i sjöfartsutbildningen dessutom vad som internationellt avtalas om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. Den föreslagna regleringen kräver inga ändringar i lagstiftningen om yrkeshögskolor.

Bestämmelser om läkarundersökning av sjöfolk finns i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010). I beredningen av lagen som trädde i kraft i januari 2011 beaktades de hälsokrav för sjöfolk som ställs i den reviderade STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket för med stöd av lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg. De uppgifter som i nuläget förs in i registret motsvarar till sin omfattning de uppgifter som anges i bilaga V till förslaget. I lagen om registrering av fartygspersonal föreskrivs inte om rätt att lämna ut uppgifter från registret till Europeiska kommissionen. För att det ska vara möjligt att överlåta uppgifter från sjömansregistret i enlighet med förslaget krävs det att rätten att lämna ut uppgifter tas in i lagen om registrering av fartygspersonal.

5.2 Övriga konsekvenser

En anpassning av EU-lagstiftningen efter internationella regler bidrar till att säkerställa konkurrensneutrala

verksamhetsförutsättningar för sjöfartsnäringen.

Med tanke på att garantera sjösäkerheten är det viktigt att säkerställa att sjöfararna har uppdaterad utbildning och att manskapet har den kompetens som behövs för att utföra uppgifterna på ett säkert sätt.

De ändringar som rör främst utbildningen av sjöfolk kommer att ha indirekta ekonomiska konsekvenser för utbildningsförvaltningen, sjöfolk och rederier. För utbildningsförvaltningen innebär detta ett växande behov av vuxenutbildning och för rederierna en ökning av de ersättningar som betalas för praktik. I fortsättningen måste sjöfararna vart femte år ta om kurser och förnya certifikat över specialbehörighet. Detta och förnyandet av behörighetsbrev som gäller tills vidare leder till kostnader antingen för rederiet eller sjöfararen själv. Å andra sidan kan flera certifikat över specialbehörighet samtidigt slås samman till ett behörighetsbrev, vilket kan mildra kostnadseffekterna.

Det är möjligt att överlämna uppgifter från sjömansregistret till kommissionens informationssystem STCW-IS med Trafiksäkerhetsverkets nuvarande resurser.

6 Nationell behandling

Förberedelserna av de ändringar i STCW-konventionen som godkändes i Manila inleddes 2007 i underkommittén för sjöfolks utbildning och certifiering vid den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté. Eftersom bestämmelserna i STCW-konventionen ingår

i EU-lagstiftningen bereddes EU-medlemsstaternas ställningstaganden under ledning av rådets arbetsgrupp för sjöfart. På det nationella planet behandlades ändringarna i konventionen i nära samarbete med intressenter och de centrala arbetsmarknadsparterna. Ändringarna togs bland annat upp i sjöfartsdelegationen som lyder under kommunikationsministeriet. Riksdagen informerades om konventionsändringarna med stöd av 47 § i grundlagen genom ett brev till kommunikationsutskottet (LVM/1291/03/2010 av den 4 juni 2011).

Vad gäller kommunikationsministeriets förvaltningsområde bereder ministeriet som bäst i samråd med Trafiksäkerhetsverket och de centrala arbetsmarknadsparterna ratificeringen av ändringarna i STCW-konventionen.

Arbets- och näringsministeriet bereder i samarbete med centrala arbetsmarknadsorganisationer, social- och hälsovårdsministeriet och kommunikationsministeriet de ändringar i lagstiftningen som gäller vakthållningspersonalens arbetstider.

Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen vid kommittén för EU-ärenden.

7 Statsrådets ståndpunkt

Finland förhåller sig positivt till förslaget och dess målsättningar. Finland stöder förslagets huvudsakliga mål om att anpassa Europeiska unionens lagstiftning efter internationella regler.