



Bruxelles, den 29.04.1998

KOM(1998) 251 endelig udg.

98/0158 (SYN)

98/0159 (SYN)

MEDDELELSE

om en fælles politik om bemanning af fast
passager- og færgesejls i og mellem medlemsstaterne

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92
om anvendelse af princippet om fri udveksling
af tjenesteydelser inden for søtransport
i medlemsstaterne (cabotagesejls)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer
i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne

(forelagt af Kommissionen)

MEDELELSE

1. INDLEDNING

1. Formålet med den fælles søfartspolitik omfatter en række emner, som er indbyrdes forbundne. Det drejer sig om: at sikre, at forbrugere af søfartstjenester har et stort udvalg af konkurrencedygtige tjenesteydelser, at øge søfartens kvalitet og sikkerhed, at fremme den økonomiske udvikling af EF's søfart og de dermed forbundne maritime industrier, at fremme beskæftigelsen for veluddannede EF-søfolk og, mere generelt, at fremme yderligere udvikling af maritim knowhow i EF. Der henvises til også til artikel 2 i traktaten, som udtrykkeligt nævner fremme af et højt beskæftigelsesniveau og et højt socialt beskyttelsesniveau som en af Fællesskabets opgaver.

Der er blevet gjort gode fremskridt på mange af disse områder. Den fortsatte stræben efter fri adgang til søfartsmarkeder i hele verden og den fortsatte indsats for større kvalitetsstandarder i internationale fora har sikret, at der nu foreligger et bredt udvalg af særdeles konkurrencedygtige søfartstjenesteydelser. Situationen er dog mindre tilfredsstillende, hvad angår beskæftigelsen af EF-søfolk. I det sidste tiår er beskæftigelsen støt faldet på grund af udflugning, udskiftning af EF-søfolk med billigere arbejdskraft fra tredjelande og tekniske, arbejdskraftbesparende rationaliseringsforanstaltninger.

2. I december 1996 blev der i Kommissionens regi afholdt en international konference i Dublin med henblik på at drøfte "The European seafarers, an endangered species?" (Er den europæiske sømand en udryddelsestruet art?). Konferencen viste, at der virkelig er grund til alvorlig bekymring. EF-sømændenes antal er ikke alene faldet stærkt, den gennemsnitlige alder for EF-sømænd er nu vel over 40 år, og der kommer ikke nok unge ind, til at erstatte de søfolk, der forlader branchen. Dette illustrere spørgsmålet: mellem 1985 og 1995 faldt antallet af EU-statsborgere på EU-flagede fartøjer fra 206 000 til 129 000 (- 37%), mens antallet af ikke-EU-statsborgere steg fra 29 000 til 33 000 (+ 14%)¹. Det viste sig endvidere, at 51% af tabet skyldtes udflugning. Hidtil er det hovedsageligt fragtskibene, der har lidt under denne tendens, men hvis der ikke træffes modforanstaltninger kan tendensen brede sig til passagerfærger (se også pkt. 4, 16, 17 og 18).
3. Kommissionens papir om søfartsstrategi af 1996² viste, at der er behov for i højere grad at understrege fremme af EF-sømænds beskæftigelse i forbindelse med forbedring af EF-flags konkurrenceevne. Kommentarerne til papiret var generelt positive, og Kommissionen påtog sig at revidere statsstøttereaktionslinjerne for søfart³ som en første konkret foranstaltning til at underbygge denne politik. Man mente, at den næstbedste måde at bremse udflugning på var at skabe lige betingelser. Dette betyder, at medlemsstaterne skal have lov til at tilbyde redere under deres flag skattemæssige og arbejdsmæssige betingelser der (så vidt muligt) er sammenlignelige med betingelser andetsteds. Ni måneder efter offentliggørelse af de reviderede retningslinjer kan man nu konstatere en konvergens i

¹ Kilde: TECNECON, august 1996, "Study on maritime professions in the European Union".

² KOM(96) 81 endelig udg. "Mod en ny søfartsstrategi" af 13.3.1996.

³ EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5.

medlemsstaternes politikker. De fleste medlemsstater har indført eller foreslået foranstaltninger i denne retning, og man har kunnet konstatere de første positive virkninger for EF-registrenes og EF-sømændenes konkurrencemæssige situation, navnlig hvad angår langfart.

4. Opmærksomheden må nu særlig rettes mod EF-søfarernes "hjemmemarked", navnlig mod fast passagersejlad i og mellem medlemsstaterne. Ovennævnte undersøgelse om søfartserhverv i EU (august 1996) antydede, at næsten 50% af alle medlemsstaternes personale til søs (kabinepersonale og cateringpersonale inkluderet) er beskæftiget på sådanne passagerfartøjer. Fast passagersejlad er en vigtig beskæftigelseskilde både i Syd- og Nordeuropa. Markedet betjenes i begge tilfælde af virksomheder, der er etableret i Fællesskabet. Markedsstrukturene er dog forskellige. I Sydeuropa ligger hovedvægten på passagercabotage forbundet med øerne. (Cabotage betyder transport af passagerer eller gods ad søvejen mellem to havne i samme medlemsstat). Rutepassagersejlad mellem medlemsstaterne er begrænset til et par ruter, hvoraf Grækenland-Italien, og Korsika-Italien er de vigtigste. I Nordeuropa er indenlandsk passagersejlad navnlig vigtig i Danmark og i UK, men størstedelen af denne form for sejlad foregår mellem medlemsstaterne.
5. Markedet for fast passagersejlad i og mellem medlemsstaterne adskiller sig fra andre sektorer i søtransportmarkedet i en række henseender (se f.eks. pkt. 9, 10 og 20). Markedet betjenes af virksomheder, der er etableret i medlemsstaterne, der hovedsageligt anvender skibe, der fører medlemsstaternes flag, og besætningen består hovedsagelig af medlemsstaternes statsborgere. Der foregår dog nogle udviklinger som giver sømændene anledning til bekymring vedrørende deres fremtidige beskæftigelsessituation. Den kommende liberalisering af ø-cabotage den 1. januar 1999 opfattes af mange sømænd i Sydeuropa som en trussel. Færgevirksomheder på andre markeder konstaterer, eller forventer, en nedgang i deres indtægt på grund af udviklinger, der i stadig højere grad presser dem til at reducere driftsomkostningerne. En delvis udskiftning af den nuværende arbejdskraft med billigere arbejdskraft fra tredjelande er i denne forbindelse en mulighed.

Hovedformålet med denne meddelelse er at undersøge beskæftigelsessituationen på hele markedet for fast passagersejlad mellem medlemsstaternes havne og at foreslå en strategi for fremtiden ved hjælp af de to vedlagte forslag til retsakter, idet forslagene dog må være forenelige med Fællesskabets internationale forpligtelser.

2. CABOTAGE

6. Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992⁴ fastsætter, at princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for maritim cabotage gælder for EF-skibsredere (som defineret i forordningens artikel 2, stk. 2), hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dettes flag, forudsat skibene opfylder alle betingelser for at udføre cabotage i denne medlemsstat. Forordningen fastsætter en trinvis liberalisering af forskellige sektorer af cabotagemarkedet. Ø-cabotage i Sydeuropa (defineret i artikel 6, stk. 2), liberaliseres pr. 1. januar 1999. For-

⁴ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

ordningen fastsætter essentielt følgende vedrørende bemanning af skibe, der udfører ø-cabotage:

- artikel 3, stk. 2: alle anliggender vedrørende bemanning henhører under værtsstaten;
- artikel 3, stk. 3: for fragtskibe på over 650 BT, som udfører ø-cabotage, som følger efter en international tur, skal alle anliggender vedrørende bemanning dog henhøre under flagstaten (pr. 1.1.1999);
- artikel 3, stk. 4: Kommissionen forelægger en rapport for Rådet om de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage (inden den 1.1.1997) og forelægger Rådet et forslag, der kan indeholde tilpasninger af de bemandingsbestemmelser, der er fastlagt i stk. 2 og 3, således at den endelige ordning godkendes i Rådet i god tid og før den 1.1.1999.

Ovennævnte rapport blev forelagt Rådet⁵ den 17.6.1997. Det i artikel 3, stk. 4, nævnte forslag er vedlagt denne meddelelse.

7. Efter forelæggelsen af ovennævnte rapport har nogle medlemsstater foreslået, at bestemmelserne i artikel 3, stk. 2 og 3 bør forblive uændrede i en ubestemt periode. Kommissionen deler ikke denne holdning af nedennævnte grunde. Ved analyse af situationen skelnes der mellem godstransport til øer (se pkt. 8) og passagertransport til øer (pkt. 9-11).
8. Hvad angår godscabotage er der behov for en forenkling af de eksisterende bestemmelser. Man minder om, at artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92 fastsætter, at alle anliggender vedrørende bemanning af fartøjer, der udfører fastlandscabotage henhører under den stat, hvori fartøjet er registreret (flagstaten), undtagen for skibe på under 650 BT⁶, hvor værtsstatens betingelser kan anvendes.

I henhold til artikel 3, stk. 3 gælder flagstatens bestemmelser også for gods fartøjer på over 650 BT, når den foretager tilknyttet⁷ ø-cabotage med gods pr. 1.1.1999. Det eneste udestående spørgsmål er således, om ø-cabotage med gods med fartøjer på over 650 BT, som ikke følger efter eller går forud for en international transport, (og som på nuværende tidspunkt er underkastet værtslandets bestemmelser) fortsat skal undtages fra den normale flagstats bestemmelse.

⁵ KOM(97) 296. Rapport fra Kommissionen til Rådet om gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaternes (cabotagesejlads) (1995-1996) og om de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage.

⁶ Operationer med fartøjer på under 650 BT betragtes som udelukkende værende af lokal vigtighed og kan derfor fortsat falde under værtsstatens bemandingsbestemmelser i henhold til forordning (EØF) nr. 3577/92.

⁷ Dvs., når den pågældende søtransport følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden medlemsstat.

Kommissionen mener, at der ikke er nogen økonomisk begrundelse for en vedvarende undtagelse fra flagstatsbestemmelserne af de grunde, der er fremsat i ovennævnte rapport af 17.6.1997. Godscabotage udføres ofte af fartøjer, som i perioder skiftevis udfører international og indenlandsk handel. Bemandingsbetingelserne for denne type cabotage bør derfor ikke adskille sig fra accepteret praksis for international handel, dvs., at flagstaten udsteder certifikatet for sikker bemanning (i overensstemmelse med bestemmelserne i de relevante internationale konventioner) og afgør alle andre anliggender forbundet med bemanning. Enhver anden fremgangsmåde vil medføre, at sammensætningen af og/eller arbejdsbetingelserne for besætningen på et fartøj, der opererer under en medlemsstats flag, skal ændres for at fartøjet kan deltage i ø-cabotage med gods. Dette betragtes som en uacceptabel og unødvendig hindring for gennemførelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser. Det foreslås derfor at fjerne denne hindring ved at anvende flagstatsbestemmelsen, som allerede godkendt for tilknyttet ø-cabotage og fastlandscabotage, således at den gælder for al godscabotage (med fartøjer på over 650 BT).

9. Markedet for fast passagersejls forbundet med ø-cabotage adskiller sig fra godscabotagemarkedet på en række områder. Først og fremmest er der ingen økonomisk forbindelse med det internationale marked, som er sammenlignelig med godsmarkedet. Det er almindeligt, at passagerfærger, der betjener en bestemt ø-rute, forbliver på samme rute mange år ad gangen og meget ofte, så længe de fungerer som færger. Besætningen på disse skibe bor rent faktisk i det pågældende område og ansættes ofte lokalt. Alle medlemsstater i Sydeuropa kræver (i overensstemmelse med EF-ret) at 100% af besætningen på en sådan rute skal bestå af EF-statsborgere. Medlemsstaterne kan endvidere, i henhold til Rådets direktiv 94/58/EF⁸, kræve, at en vis procentdel af besætningen, navnlig de besætningsmedlemmer der i henhold til mønstringslisterne er udpeget til assistere passagererne i nødsituationer, skal have kommunikationsfærdigheder, der svarer til formålet, og som bl.a. kan bestå i at tale det sprog eller de sprog, som tales af de nationaliteter, der hovedsagelig befordres på en særlig rute. Den omstændighed, at en stor del af besætningen skal være i stand til at tale det eller de lokale sprog underbygger argumentet om, at rutepassagersejls adskiller sig fra godssejls.
10. Fast passagersejls er også generelt langt mere arbejdsintensivt end godssejls. Passagersejls er derfor en vigtig beskæftigelseskilde for lokale sømænd. Det fremgik af Kommissionens rapport KOM(97) 296 af 17.6.1997, at 70% af al beskæftigelse i ø-cabotage er forbundet med passagertransport. Den omstændighed, at denne form for sejls er meget arbejdsintensiv indebærer også, at konkurrencebetingelserne mellem virksomheder med fartøjer, der fører andre medlemsstaters flag, påvirkes mere af forskelle i bemandingsbestemmelserne. Det kan navnlig betragtes som illoyalt, hvis virksomheder, der driver lokale passagerfærger, skal opfylde kravet om at 100% af besætningen skal bestå af EF-statsborgere samtidig med at de skal konkurrere med virksomheder fra andre medlemsstater, der kan bruge billig arbejdskraft fra tredjelande, fordi dette er tilladt i følge bemandingsbestemmelserne i deres flagstat.

⁸ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 28.

11. I betragtning af det særlige forhold forbundet med markedet for fast passagersejlad ved ø-cabotage, mener Kommissionen, at det er påkrævet med bestemte foranstaltninger for at sikre lige betingelser for operatører fra forskellige medlemsstater, der bruger fartøjer under forskellige flag. Det foreslås blandt andet at tillade værtsmedlemsstaterne at kræve, at al personale beskæftiget på førnævnte passagerfartøjer, som opererer på deres territorium, skal bestå af EF-statsborgere, selvfølgelig forudsat, at denne bestemmelse også gælder for fartøjer, der fører medlemsstatens flag.

Den foreslåede fremgangsmåde bygger på princippet om, at tredjelandes sømænd, som er beskæftiget ved fast passagersejlad skal modtage samme behandling som fast bosiddende i Fællesskabet. Dette princip vil også få positive virkninger for sikkerhed til søs i betragtning af den menneskelige faktors altovervældende betydning, når det drejer sig om sikkerhed.

SÆRLIGE BETRAGTNINGER FORBUNDET MED VEDLAGTE FORSLAG TIL RÅDETS FORORDNING OM CABOTAGESEJLADS

12. Gennemførelse af kravet om 100% EF-statsborgerskab - som er almindelig praksis i alle de sydeuropæiske medlemsstater - giver betingelser, som gør det muligt fuldt ud at gennemføre princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på det relevante marked. Man minder endvidere om, at bestemmelserne i direktiv 94/58/EF tillader værtsmedlemsstaterne at kræve, at et tilstrækkeligt antal af besætningen skal være i stand til at tale det eller de lokale sprog. Enhver yderligere afvigelse fra de sædvanlige bemandingsprincipper i flagstaten udgør en uretmæssig hindring for gennemførelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser. Andre anliggender vedrørende bemanning forbliver under flagstatens kompetence, det gælder f.eks. ansvaret for at udstede certifikatet om sikker bemanning i forbindelse med den påkrævede sammensætning af besætningen, som afhænger af skibets tekniske forhold og i henhold til de relevante internationale konventioner.
13. Beskæftigelsesbetingelserne (f.eks. lønninger, overtidsbetaling, maksimale arbejdstid, antal årlige feriedage) for EF-sømænd, der arbejder på skibe under medlemsstaternes flag, fastlægges normalt ved kollektive overenskomster og/eller ved de gældende bestemmelser i flagstaten. Det kan fortolkes som værende i modstrid med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser at kræve, at beskæftigelsesbestemmelserne for bemanningen skal ændres og bringes på linje med de tilsvarende bestemmelser i værtsmedlemsstaten, hvis et fartøj, der fører en medlemsstats flag, i nogle perioder anvendes til rutesejlad med passagerer i en anden medlemsstat (værtsstaten). For at undgå enhver risiko for social dumping fastsætter den reviderede tekst i artikel 3, stk. 3, se vedlagte forslag til forordning (EØF) nr. 3577/92 dog, at når værtsmedlemsstaten tillader beskæftigelse af statsborgere fra tredjelande på fartøjer, der foretager fast passagersejlad, skal værtsmedlemsstaten kræve, at disse sømænd hvad angår arbejdsbetingelser og -forhold skal behandles som bosiddende i den medlemsstat, hvor det pågældende fartøj er registreret. Man minder i denne forbindelse om, at artikel 1 i forordning (EØF) nr. 3577/92 garanterer fri udveksling af tjenesteydelser til Fællesskabets redere, hvis deres fartøjer er registreret i en medlemsstat og fører medlemsstatens flag.

14. Den væsentlige forskel mellem gods- og passagersejlad, som berettiger særbehandling af passagersejlad er, som tidligere nævnt, for det første, at indenlandsk fast passagersejlad næsten ikke er forbundet med det internationale marked og, for det andet, at passagersejlad er mere arbejdsintensivt og konkurrencebetingelserne påvirkes derfor mere af forskelle i arbejdsbetingelserne. Disse træk gælder i høj grad også de såkaldte faste krydstogter forbundet med cabotage (dvs. krydstogtfartøjer, som i en hel sæson sejler i henhold til et fast mønster mellem havnene i en eller i samme medlemsstat). Vedlagte cabotageforslag inkluderer denne form for sejlad i samme kategori som fast passager- og færgeejlad.

3. FAST PASSAGER- OG FÆRGEFART MELLEM MEDLEMSSTATERNE

15. I modsætning til cabotage foreligger ingen flagningskrav for ydelse af søtransport mellem medlemsstaterne. Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86⁹ af 22. december 1986 fastsætter, at alle EF-virksomheder, der er etableret i medlemsstaterne¹⁰ kan yde sådanne tjenesteydelser uafhængigt af, om de opererer under et EF-flag eller tredjelandes flag. Hvad angår det særlige marked for fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne er situationen imidlertid, at denne sejlad hovedsagelig udføres af skibe under medlemsstaternes flag, og overvejende er bemandede af statsborgere i disse stater. Disse former for sejlad er som tidligere nævnt en væsentlig beskæftigelseskilde for EF-sømand.
16. Der har i de senere år været nogle få tilfælde, hvor virksomheder påbegyndte fast passager- og færgefart med tredjelandes arbejdskraft i direkte konkurrence med EF-bemandede færger. Disse forsøg medførte en kraftig reaktion fra fagforeningerne. Lignende situationer kan dog igen opstå.
17. Man har hørt om andre tilfælde, hvor EF-virksomheder delvis har erstattet EF-bemanningen med tredjelandes statsborgere i de seneste år. I henhold til Kommissionens oplysninger beskæftiges ca. 600-700 statsborgere fra tredjelande (ca. 3% af den relevante arbejdsstyrke) som besætningsmedlemmer på passagerfærgefart, som opererer mellem medlemsstaterne. De pågældende fartøjer opereres under fire forskellige medlemsstaters flag. Beskæftigelsesbetingelserne for disse besætningsmedlemmer er forskellige. For eksempel kræver en af disse fire medlemsstater tilsyneladende, at tredjelandes statsborgere på dets intra-EF færger skal tilbydes samme beskæftigelsesbetingelser som dets egne statsborgere. Det er for de andre tre medlemsstater bekræftet, at besætning fra tredjelande beskæftiges på betingelser, der ikke er så gunstige som statsborgernes betingelser.

Der foreligger for øjeblikket ingen EF-bestemmelser, som kan skabe harmonisering i tilfælde som de ovennævnte.

18. Konkurrenceforholdene på det arbejdskraftsintensive marked for rutesejlad med passagerer påvirkes, som tidligere nævnt, i høj grad af besætningens arbejds-

⁹ EFT L 368 af 31.12.1986, s. 1.

¹⁰ Inklusive statsborgere/rederier, der er etableret uden for EF, som er kontrolleret af statsborgere i en medlemsstat, hvis deres fartøjer er registreret i den medlemsstat i henhold til medlemsstatens lovgivning.

betingelser. Der foreligger eksterne faktorer (f.eks. ophævelse af toldfri handel, færdiggørelse af bestemte faste forbindelser) som giver anledning til at tro, at presset på operatørerne på dette marked hvad angår reduktion af omkostningerne bliver endnu større i de kommende år. Hvis nogle virksomheder kan reducere deres omkostninger ved at erstatte EF-besætningen med en besætning fra tredjelande, som beskæftiges på mindre gunstige vilkår, må deres konkurrenter formentlig følge trit. Der er fare for en gradvis nedbrydning af arbejdsforholdene for hele besætningen, som vil medføre betydeligt tab af arbejdspladser for EF-sømænd.

En sådan udvikling er i modstrid med målsætningen for den fælles søfarts-politik. Kommissionen mener derfor, at der bør indføres nogle bestemmelser for at sikre, at det indre marked fungerer korrekt og for at undgå forstyrrelser på grund af social dumping.

19. Det forslag til Rådets direktiv, der er vedlagt denne meddelelse, beskæftiger sig med arbejdsbetingelserne for tredjelandes statsborgere, der er beskæftiget på skibe, der anvendes til fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne, og fastsætter princippet, at sådanne arbejdstagere bør have beskæftigelsesbetingelser og -forhold, der er sammenlignelige med de bestemmelser og betingelser, der gælder for EF-borgere, der arbejder i branchen ved at definere et bestemt minimumsniveau.

Det er vigtigt, at det søfarende personale på skibe, der ligger i fast passager- og færgefart mellem to havne i Fællesskabet reelt bor i Fællesskabet, da de forbliver inden for grænserne af det indre marked i hele deres kontraktperiode. Det søfarende personale på sådanne passagerfærger sover i de fleste tilfælde om bord i de uger, de er på arbejde, og er kun i deres fritid i land i en af medlemsstaterne. Det er derfor ikke overraskende, at i hvert fald en af medlemsstaterne på nuværende tidspunkt anvender en bestemmelse om, at ikke-EF-statsborgere skal behandles som bosiddende i landet, når vedkommende der beskæftiget på dets intra-færger. Det er almindelige praksis, at medlemsstaternes bestemmelser om forpligtelse til indkomstskat, sociale bidrag, minimumsløn, minimalt antal betalte fridage osv. gælder for alle fastboende i staten. Den bestemmelse, der foreslås i artikel 2, i vedlagte forslag til Rådets direktiv, ligger nært op ad dette princip.

Der henvises i denne forbindelse også til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF¹¹ af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser. Undersøgelsen af forslaget forenelighed med Fællesskabets eller medlemsstaternes internationale forpligtelser, herunder særligt sådanne der er afledt fra FN's Havretskonvention, OECD og WTO, er blevet foretaget med særlig omhyggelighed.

Fastsættelse af et arbejdsforholdsniveau for alle besætningsmedlemmer, der bygger på europæiske standarder, burde også påvirke sikkerheden til søs positivt, som nævnt i pkt. 11.

¹¹ EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1.

20. Man kan spørge, om det indeholdte forslags anvendelsesområde bør udvides til også at omfatte andre søfartstjenester, f.eks. rutesejlad med gods mellem EF-havne og krydstogter. Svaret må være negativt, da situationen ikke er sammenlignelig. Godssejlad er ikke særlig arbejdsintensiv, og godssejlad mellem EF-havne (f.eks. container feeder tjenester) er langt mere snævert forbundet med det globale søfartsnet end fast passager- og færgefart. Dette gælder også internationale krydstogter. Fartøjer til internationale krydstogter flytter normalt med sæsonerne til forskellige dele af verden. Besætningen på sådanne fartøjer kan ikke betragtes som reelt fastboende i EF.

21. Særlige bemærkninger til vedlagte forslag til Rådets direktiv

Kommentarer til artiklerne:

- Artikel 1:

Stk. 2 dækker den såkaldte græske egenart, dvs. redere, der er etableret uden for staten, men hvis fartøjer alligevel er registreret i staten og fører statens flag. Den foreslåede formulering svarer til den, der anvendes i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86, artikel 1, stk. 2.

Stk. 3 specificerer, at arbejdsforholdene for medlemsstaternes sømænd ikke påvirkes.

- Artikel 2:

Statsborgere fra tredjelande, der er beskæftiget på skibe, der fører medlemsstaternes flag, skal behandles på samme måde som bosiddende i medlemsstaterne, der er beskæftiget på disse skibe (flagstatsbetingelser). I tilfælde af færger, der fører tredjelandes flag, skal arbejdsbetingelserne for sådanne besætningsmedlemmer være på linje med gældende bestemmelser for bosiddende i den medlemsstat, som ruten er nærmest forbundet med (værtsstaten)¹². Den måde, hvorpå ejeren af virksomheden har arrangeret en passagerrute mellem to medlemsstater definerer normalt, hvilken af værtsstaterne virksomheden er mest knyttet til. Følgende faktorer er vigtige: det sted, hvorfra operationen reelt forvaltes og det sted, hvor ikke-EF-besætningsmedlemmer opholder sig når de ikke er i tjeneste.

- Artikel 3:

Stk. 1 giver mulighed for afvigelse fra princippet i artikel 2 vedrørende arbejdere fra tredjelande, som kun opholder sig en ganske kort periode i Fællesskabet. Stk. 2 giver mulighed for fleksibilitet, når det f.eks. drejer sig om en færge med besætning, der bliver chartret for at kompensere for en akut kapacitetsmangel på grund af uforudsete omstændigheder. En sådan situation kan f.eks. opstå, hvis en færge har været involveret i en alvorlig ulykke. De pågældende medlemsstater skal sikre, at situationen normaliseret inden for et rimeligt tidsrum.

¹² Se Rom-konventionen af 1980, EFT C 27 af 26.1.1998.

- Artikel 4:

Aktivt samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder og Kommissionen er påkrævet for at sikre korrekt gennemførelse af dette direktivs bestemmelser.

22. Berettigelse for valg af Rådets direktiv

14.a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser og hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Fællesskabets formål er at sikre loyale konkurrencebetingelser/lige betingelser for alle leverandører af fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne og at beskytte EF-sømands beskæftigelse ved at garantere at alle arbejdsbetingelser og -forhold for søfarende personale i denne branche er på linje med den standard, der generelt anvendes i Fællesskabet. Forslaget bygger på artikel 84, stk. 2, i traktaten.

Størstedelen af medlemsstaterne (13 ud af 15) har søhavne og er forbundet med andre medlemsstater ved hjælp af fast passager- og færgefart.

Medlemsstaternes bestemmelser om arbejdsforhold for statsborgere fra tredjelande, der er beskæftiget på færger, der sejler mellem medlemsstaterne er forskellige. En fælles løsning, der gælder for alle virksomheder på markedet, kan kun opnås ved en EF-foranstaltning.

15.b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Den påtænkte handling hører ikke under EF's enekompetence.

16.c) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

I betragtning af den dimension passagertransport ad søvejen har i forhold til det indre marked er den mest effektive løsning at gennemføre fælles krav på EF-niveau for behandling af søfolk fra tredjelande på skibe, der udfører fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne.

17.d) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Hvis man forholder sig passiv, kan passagerfærges virksomheder, der sejler mellem medlemsstaterne, erstatte EF-sømand med billig arbejdskraft fra tredjelande. Dette vil medføre en konkurrenceforvridning mellem operatørerne i det relevante marked. Det vil også medføre en konstant nedbrydning af arbejdsforholdene for sømændene generelt og tab af arbejdspladser for EF-sømand i det lange løb.

De konkrete fordele består af forebyggelse af denne negative udvikling.

18.e) Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforordninger, gensidig anerkendelse)?

En retsakt er den eneste handlingsmulighed, EF har, som kan få den ønskede virkning.

19.f) Er det nødvendigt med ensartede forordninger, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Et direktiv er tilstrækkeligt i henhold til proportionalitetsprincippet, da det fastsætter fælles krav for alle operatører på det relevante marked samtidig med at valget af praktiske og tekniske procedurer til gennemførelse heraf overlades til den enkelte medlemsstat.

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92
om anvendelse af princippet om fri udveksling
af tjenesteydelser inden for søtransport
i medlemsstaterne (cabotageejlads)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹³,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴, og

i henhold til proceduren i artikel 189 C i traktaten¹⁵ og i samarbejde med Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92¹⁶ fastsætter princippet om, at fri udveksling af tjenesteydelser ikke nødvendigvis anvendes ensartet for alle former for sejlads, idet der tages hensyn til specifikke tjenesteydelsers egenart;

artikel 3 i forordningen fastsætter derfor forskellige bemandingsbestemmelser for fastlands- og ø-cabotage og forpligter Kommissionen til at forelægge Rådet et forslag på grundlag af en rapport om de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage, der kan indeholde tilpasninger af de bemandingsbestemmelser med hensyn til nationalitet, der findes i artikel 3, således at den endelige ordning kan godkendes af Rådet inden den 1. januar 1999;

ovennævnte rapport blev af Kommissionen forelagt Rådet den 17. juni 1997; det fremgår af den foretagne forskning, at den eksisterende bestemmelse, som for ø-cabotage fastsætter, at alle anliggender forbundet med bemanning henhører under værtsstaten, udgør en unødvendig hindring for det indre marked;

godscabotagesektoren er nært forbundet med det internationale søfartsmarked, og der er ikke konstateret tvingende økonomiske grunde til at berettige en vedvarende afvigelse fra de sædvanlig flagstatsbetingelser, undtagen for tjenester, der kun er af lokal betydning;

et af traktatens formål er fremme af beskæftigelse i Fællesskabet;

13

14

15

16 EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

de særlige træk forbundet med fast passager- og færgefart berettiger særlige bestemmelser for at modvirke en eventuel forstyrrelse af konkurrencevilkårene på grund af anvendelse af besætninger fra tredjelande, som betales i henhold til deres hjemlands lønninger; samme argumenter gælder for faste cabotagekrydstogter;

det er rimeligt at kræve, at tredjelandes statsborgere, der beskæftiges i ovennævnte sektorer, ikke behandles mindre gunstigt end bosiddende inden for EF;

forordning (EF) nr. 3577/92 bør derfor ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3577/92 affattes således:

“Artikel 3

1. For fartøjer, der udfører anden cabotage end den i stk. 2 nævnte, skal alle anliggender vedrørende bemanning henhøre under den stat, hvori fartøjet er registreret (flagstaten) undtagen for skibe under 650 BT, som kan underlægges de betingelser, der gælder i den stat, hvor fartøjet udfører sit arbejde (værtsstaten).
2. For skibe, der udfører fast passager- og færgefart, herunder blandet passager/gods-transport og fast krydstogtfart, finder de gældende bestemmelser om den påkrævede andel af EF-statsborgere i besætningen (dvs. alt personale om bord) i værtsstaten anvendelse. Alle andre anliggender vedrørende bemanning henhører under flagstaten.
3. Hvis værtsstaten tillader, at tredjelandes statsborgere beskæftiges om bord på skibe, der udfører cabotage som nævnt i stk. 2, kræver de, at disse besætningsmedlemmer behandles som bosiddende i den medlemsstat, der er flagstat, hvad angår arbejds- og ansættelsesvilkårene. Værtsstaten anvender sine egne arbejds- og ansættelsesvilkår på sømænd fra tredjelande om bord på statens egne fartøjer under udførelse af sådanne tjenesteydelser.
4. Medlemsstatens foranstaltninger til gennemførelse af bestemmelserne i denne artikel meddeles Kommissionen i overensstemmelse med artikel 9.”

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabets Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer
i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁸,

i henhold til proceduren i artikel 189 C i traktaten og i samarbejde med Europa-Parlamentet¹⁹, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjensteydelser på søtransportområdet mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstater og tredjelande²⁰, ændret ved forordning (EØF) nr. 3573/90²¹, gjorde samtlige traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjensteydelser gældende for søtransport mellem medlemsstaterne;

bestemmelserne om bemanning for tjensteydelser ved fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne henhører normalt under fartøjets registreringsstat (flagstaten); Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser²², giver mulighed for andre ordninger; der skal også tages hensyn til de interesser, der gør sig gældende hos Fællesskabet og de medlemsstater, mellem hvis territorier sådan sejlads foregår;

princippet om, at søfartsvirksomheder, der er etableret uden for Fællesskabet ikke skal modtage gunstigere behandling end skibsfartsvirksomheder, der er etableret på en medlemsstats område, bør bevares;

de særlige forhold forbundet med markedet for fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne kræver foranstaltninger til at sikre det indre markeds funktion ved at garantere, at arbejds- og ansættelsesvilkårene for sømænd er i overensstemmelse med den sociale standard, der generelt gælder i Fællesskabet;

17

18

19

20 EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.

21 EFT L 353 af 17.12.1990, s. 16.

22 EFT L 266 af 9.10.1980, s. 1; konsolideret udgave i EFT C 27 af 26.1.1998, s. 34.

målene for de påtænkte foranstaltninger, fastsættelse af regler for arbejdsforholdene for tredjelands statsborgere, der er beskæftiget på færger, der driver sejlads mellem medlemsstaterne, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne; de kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 3 B, på grund af de påkrævede bestemmelsers omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, er dette direktiv begrænset til det minimum, der er påkrævet for at nå disse mål, og Fællesskabet handler ved direktivet kun i det omfang, det er nødvendigt med henblik herpå;

det bør kræves, at tredjelands statsborgere, som arbejder inden for ovennævnte sektorer, ikke behandles mindre gunstigt end arbejdstagere, der er bosat i Fællesskabet;

medlemsstaterne bør kunne indrømme undtagelse fra forpligtelsen til at behandle tredjelands sømænd som EF-bosiddende på fast passager- og færgefart mellem medlemsstater, når det gælder arbejdskontrakter af meget kort varighed, eller når der er akut mangel på færgkapacitet på grund af uforudsete forhold;

de kompetente organer i de forskellige medlemsstater bør samarbejde med hinanden i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv;

hver medlemsstat fastsætter de sanktioner, der skal pålægges i tilfælde af overtrædelse af de bestemmelser, der vedtages med henblik på gennemførelse af dette direktiv -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på medlemsstaternes statsborgere og på søfartsvirksomheder, der er etableret i en medlemsstat og som driver fast passager- og færgefart, herunder blandet passager/godstransport mellem havne i forskellige medlemsstater.
2. Bestemmelserne i dette direktiv finder også anvendelse på statsborgere i medlemsstater, der er etableret uden for Fællesskabet og på søfartsvirksomheder, der er etableret uden for Fællesskabet og kontrolleret af en medlemsstats statsborgere, hvis deres fartøjer er registreret i denne medlemsstat og fører dens flag i overensstemmelse med dens lovgivning, og disse statsborgere og søfartsvirksomheder yder de tjenesteydelser, der er nævnt i stk. 1.
3. Dette direktiv finder også anvendelse i den udstrækning, de i stk. 1 og 2 nævnte statsborgere og søfartsvirksomheder beskæftiger statsborgere fra tredjelande om bord på skibe, der anvendes til at udføre de i stk. 1 nævnte tjenesteydelser.
4. Andre søfartsvirksomheder end de i stk. 2 nævnte, der er etableret uden for Fællesskabet, må ikke gives gunstigere behandling end de i stk. 1 og 2 nævnte statsborgere og søfartsvirksomheder.

Artikel 2

1. Uanset hvilke retsregler, der finder anvendelse på arbejds- og ansættelsesvilkårene, sikrer medlemsstaterne, at de i artikel 1, stk. 1 og 2, nævnte statsborgere og søfartsvirksomheder, som driver fast passager- og færgefart mellem medlems-

staterne, garanterer statsborgere fra tredjelande, der er beskæftigede på skibe, der udfører sådanne tjenesteydelser, de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er fastsat:

- a) ved love og administrative bestemmelser og/eller
 - b) ved kollektive aftaler eller ved voldgiftskendelser, som er blevet erklæret generelt gældende for så vidt de vedrører de i artikel 1, stk. 1, nævnte aktiviteter, og som er gældende for bosiddende i skibets registreringsstat.
2. Hvis det pågældende skib ikke er registreret i en medlemsstat, skal de i stk. 1 omhandlede arbejds- og ansættelsesvilkår være dem, der er gældende for bosiddende i en af de medlemsstater, mellem hvis havne sejladsen foregår, og hvormed tjenesteydelsen har den nærmeste forbindelse. Den nærmeste forbindelse afgøres på grundlag af det sted, hvorfra sejladsen reelt administreres og det sted, hvor de pågældende sømænd er bosiddende.
3. De i stk. 1 nævnte arbejds- og ansættelsesvilkår omfatter følgende:
- a) maksimal arbejdstid og minimal hviletid
 - b) minimalt antal betalte fridage pr. år
 - c) mindsteløn, herunder overtidsbetaling
 - d) sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen
 - e) beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til arbejds- og ansættelsesvilkår for gravide kvinder og kvinder, der lige har født, samt for børn og for unge
 - f) ligebehandling af mænd og kvinder samt andre bestemmelser vedrørende ikke-forskelsbehandling
 - g) foranstaltninger til hjemsendelse af sømænd og betaling af ikke-erlagt løn, samt sociale bidrag i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.
4. Stk. 1, 2 og 3 er ikke til hinder for anvendelse af arbejds- og ansættelsesvilkår, som er gunstigere for arbejdstagerne.
5. Ved kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som er blevet erklæret generelt gældende, forstås kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, der skal overholdes af alle de pågældende søfartsvirksomheder på nationalt niveau.

Hvis der ikke findes et system til at erklære, at kollektive aftaler eller voldgiftskendelser er generelt gældende, baserer medlemsstaterne sig på:

- a) kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som finder generel anvendelse for alle søfartsvirksomheder som nævnt i artikel 1, stk. 1 og 2, og/eller
- b) kollektive aftaler, der er blevet indgået af de mest repræsentative arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer på det relevante marked på nationalt niveau.

Andet afsnit er betinget af, at anvendelsen af de pågældende aftaler og kendelser på de i artikel 1, stk. 1 og 2, nævnte søfartsvirksomheder sikrer ligebehandling hvad angår de anliggender, der er nævnt i stk. 3 i nærværende artikel, for alle de pågældende søfartsvirksomheder.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne kan, efter høring af arbejdsgivere og arbejdstagere i henhold til skik og brug i den enkelte medlemsstat, beslutte ikke at anvende bestemmelserne i artikel 2, stk. 3, litra b) og c), hvis den periode, hvori de pågældende tredjelandsstatsborgere er beskæftigede, ikke overstiger en måned inden for en tolv månedersperiode.
2. Medlemsstaterne kan indrømme undtagelse, for et tidsrum på to måneder, fra bestemmelserne i artikel 2, stk. 3, litra b) og c), til en leverandør af tjenesteydelser, som nævnt i artikel 1, stk. 1, for skibe, der er blevet chartret for at kompensere for akut kapacitetsmangel på en færgerute, som er opstået på grund af uforudsete omstændigheder. Undtagelser for perioder, der overstiger to måneder, kræver Kommissionens forudgående godkendelse.
3. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om undtagelser i henhold til stk. 2 samt om de omstændigheder, der ligger til grund for undtagelserne.

Artikel 4

1. Med henblik på gennemførelsen af dette direktiv udpeger medlemsstaterne i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis et eller flere forbindelseskontorer eller et eller flere kompetente nationale organer.
2. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger til samarbejde mellem de offentlige myndigheder, som i henhold til national lovgivning har ansvaret for at overvåge de i artikel 2 nævnte arbejds- og ansættelsesvilkår.

Gensidig forvaltningsmæssig bistand ydes gratis.

3. Hver medlemsstat meddeler de andre medlemsstater og Kommissionen de i stk. 1 nævnte forbindelseskontorer og/eller kompetente organer.

Artikel 5

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der finder anvendelse i tilfælde af overtrædelse af de nationale foranstaltninger, der fastsættes på grundlag af dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre gennemførelsen af disse bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler disse bestemmelser til Kommissionen senest den i artikel 6 nævnte dato og meddeler eventuelle senere ændringer snarest muligt.

Artikel 6

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og administrative bestemmelser med virkning fra den 1. januar 2000.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 7

Direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

KOM(98) 251 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 06 01 10

Katalognummer: CB-CO-98-287-DA-C

ISBN 92-78-35503-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2986 Luxembourg