

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tlf. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
2

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
N.1

8. juni 1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 12. juni 1998 -  
dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 17.-18. juni 1998 -  
fremsendes vedlagt Trafik- og Erhvervsministeriets notat over punkter,  
der forventes optaget på dagsordenen for mødet.

Dato 4. juni 1998  
J.nr. 1997-8102-33  
Løbe nr. TM 0060

## **AKTUELT NOTAT**

### **Rådsmøde (transport) den 17. - 18. juni 1998**

#### **Dagsordenspunkt 1**

**Rådets direktiv (EF) om stikprøvekontrol af trafiksikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes på Den Europæiske Unions veje, KOM (98)117**

Der henvises til grundnotat fremsendt 4. juni 1998.

#### **Dagsordenspunkt 2**

**Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen og virkningerne af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og om adgangsrettigheder for jernbanegodstrafik.**

Der henvises til det fremsendte grundnotat.

#### **Dagsordenspunkt 3**

**Forslag til Rådets direktiv om harmonisering af eksamenskravene for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods.**

Der henvises til grundnotat fremsendt 4. juni 1998.

#### **Dagsordenspunkt 4**

##### **Social harmonisering inden for vejtransport.**

På rådsmødet (transport) i december 1997 blev der vedtaget et sæt rådskonklusioner vedrørende harmonisering af bestemmelserne på det sociale og arbejdsmarkedsmæssige område inden for vejtransport.

Rådskonklusionerne blev vedtaget i opfølgning af rådets (transport) drøftelse i oktober 1997 om Kommissionens hvidbog om sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet samt et memorandum om EF-harmonisering af bestemmelserne på det sociale og arbejdsmarkedsmæssige område inden for vejtransport, som Frankrig forelagde den 19. november 1997. I konklusionerne konstateres, at det er nødvendigt med en yderligere harmonisering af anvendelsen af EF-bestemmelserne på det sociale og arbejdsmarkedsmæssige område inden for vejgodstransport.

Endvidere noterer Rådet sig i konklusionerne bl.a.

- at Kommissionen i henhold til nævnte hvidbog i 1998 vil fremsætte forslag til ændring af forordning 3820/85 med henblik på at indføre nye bestemmelser vedrørende begrænsning af den maksimale køretid samt lastnings- og losningstid og
- at Kommissionen i 1998 agter at forelægge Rådet en meddelelse om obligatorisk erhvervsgrunduddannelse og passende videreuddannelse af lastvognschauffører

Endelig opfordres Kommissionen til hurtigst muligt at gøre status over den kontrol, der foretages med henblik på at bringe forordning 3820/85 og 3821/85 i anvendelse.

På rådsmødet den 17.-18. juni 1998 vil Kommissionen give en afrapportering om status for dette arbejde.

## Dagsordenspunkt 5

### Transportsikkerhed.

#### 1. Baggrund og indhold

På baggrund af et antal årligt dræbte ved transportulykker i EU på 46.000 (1995) og de store direkte og indirekte omkostninger, der er forbundet hermed, har formandskabet i en note af 28. maj 1998 foreslået, at Rådet anmoder Europa-Kommissionen om at udarbejde en rapport om transportsikkerheden i EU første gang i juni 1999 og derefter hvert andet år.

Rapporten skal omhandle alle transportformer, idet der dog lægges særlig vægt vejtransportområdet, hvor der er betydelige forskelle i omfanget af ulykker i de forskellige medlemsstater og hvor der samlet set er det største antal dræbte og tilskadekomne.

Formålet med udarbejdelsen af en periodisk rapport om transportsikkerheden i EU er at samle relevante oplysninger med henblik på medlemsstaterne kan lære af hinandens erfaringer på transportsikkerhedsområdet.

Rapporten foreslås at indeholde to hoveddele. Den ene del skal omhandle den statistiske registrering af transportulykker, hvor der er forskellig praksis i medlemsstaterne, med henblik på at afdække, hvilke statistiske oplysninger der er eller kan gøres centralt tilgængelige. Den anden del skal belyse en række sikkerhedsrelaterede spørgsmål, f.eks. spørgsmålet om kvantitative målsætninger, ulykkesanalyser, udveksling af data og forskning i transportsikkerhed.

Samlet set skal rapporten gennemgå de hidtidige transportsikkerhedsmæssige tiltag i EU, give en vurdering af effektiviteten af disse og angive hvor en fremtidig indsats bør koncentreres.

#### 2. Høring

Forslaget, som netop er fremkommet, har ikke været sendt i høring.

#### 3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **4. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg

### **Dagsordenspunkt 6**

**Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om oprettelse af en Europæisk Organisation for Civil Luftfartssikkerhed i Europa (EASA) (SEK(96)2152).**

Der henvises til notat, hvoraf høringssvarene også fremgår, til Folketingets Europaudvalg fremsendt den 6. juni 1997.

På Rådsmødet den 17. juni 1997 blev der vedtaget et sæt Rådskonklusioner, hvoraf fremgår, at Rådet er positivt med hensyn til oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa, da en sådan myndighed kan bidrage til opretholdelse og forbedring af høje sikkerhedsnormer for luftfarten i hele Europa.

Videre fremgår det af mødets konklusioner, at Rådet anmodede de faste repræsentanternes komite om at arbejde videre med mandatet herom, herunder de institutionelle aspekter. Arbejdet er fortsat i overensstemmelse hermed og sagen har senest været behandlet på Rådsmødet den 17. marts 1998 til en orienteringsdebat.

Arbejdet har resulteret i, at der nu foreligger et udkast til forhandlingsmandat, som indeholder en række forhandlingsdirektiver, med hvilket Kommissionen vil få bemyndigelse til at indlede forhandlinger på fællesskabets vegne med en række europæiske lande, der ikke er medlem af EU.

Direktiverne indeholder bl.a. en oversigt over de beføjelser og opgaver, organisationen skal tildeles. Disse vil bestå af, at EASA skal udvikle og vedtage de nødvendige regler med hensyn til design, certificering, fremstilling, luftdygtighed, vedligeholdelse og operation af

luftfartøjer samt certificeringskrav for visse grupper af luftfartspersonale.

Endvidere fremgår det, at EASA på et senere tidspunkt skal kunne udvide sit arbejdsområde til også at omfatte den sikkerhedsmæssige regulering af flyvesikringstjeneste og lufthavne.

Direktiverne indeholder forskrifter om, at EASA skal kunne udføre tekniske undersøgelser og føre tilsyn med reglernes overholdelse samt kunne udstede godkendelser og certifikater.

Herudover er der direktiver for organisationens interne struktur vedrørende beslutningsprocessen, herunder bestemmelser for afstemningsregler og stemmefordeling og beregningsmetoden for medlemsstaternes økonomiske bidrag.

Når forhandlingerne er afsluttet vil organisationens egentlige oprettelse finde sted ved en underskrivelse af en konvention. Danmark vil på dette tidspunkt skulle tage endelig stilling til konventionens indhold. Til den tid vil det være endelig klarlagt, hvilke opgaver og beføjelser, som i dag i Danmark er tillagt Statens Luftfartsvæsen, der skal overdrages til organisationen.

Sagen har været forelagt for Europaudvalget den 7. marts 1997, den 13. juni 1997, den 5. december 1997, og endelig har sagen været forelagt til orientering ved møde i Statsministeriet den 16. marts 1998 med Folketingets partier.

#### **Dagsordenspunkt 7**

**Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på Fællesskabets optagelse som medlem af den Europæiske Organisation for luftfartssikkerhed, SEK (96) 2042).**

Der henvises til notat til Folketingets Europaudvalg, hvoraf høringssvarene også fremgår, fremsendt den 6. juni 1997.

På Rådsmødet den 17. juni 1997 blev det konkluderet, at EU medlemskab er den mest hensigtsmæssige form for Fællesskabets del-

tagelse i Eurocontrol. Rådet bekræftede endvidere, at artikel 40 i den reviderede Eurocontrol-konvention åbner mulighed herfor.

Danmark har ved lov nr. 1114 af 29. december 1997 skabt mulighed for ratificering af den reviderede Eurocontrol konvention.

Videre fremgår det af konklusionerne, at Rådet anmodede de faste repræsentanters komite om så hurtigt som muligt at forelægge en rapport med de relevante punkter, der skal vurderes på grundlag af ovennævnte artikel 40, herunder især en liste med en angivelse af Fællesskabets kompetenceområder. Rapporten skal også indeholde de interne fællesskabsordninger samt de procedurer, der skal iværksættes med de kontraherende parter.

Dette arbejde er nu færdiggjort og efter en vedtagelse af forhandlingsmandatet vil Kommissionen påbegynde forhandlinger på Fællesskabets vegne, med de lande, der er medlemmer af Eurocontrol, men ikke af EU.

Forhandlingsmandatet indeholder en række forhandlingsdirektiver vedrørende interne fællesskabsregler om afstemningsregler, samt en oversigt over de områder af Eurocontrols virksomhed, som er omfattet af fællesskabskompetence og indeholdt i den reviderede Eurocontrol konvention. Disse regler skal finde anvendelse, når der sker afstemning på områder, hvor der eksisterer fællesskabskompetence, og hvor EU-medlemsstater ikke stemmer individuelt, men hvor Fællesskabet stemmer som helhed.

Disse kompetenceområder omfatter bl.a. standardisering relateret til tekniske standarder for lufttrafikstyringssystemer, transeuropæiske netværk, forskning og udvikling samt de operationelle regler vedrørende udøvelse af trafikrettigheder.

Fællesskabets endelige tiltrædelse til Eurocontrol vil til sin tid ske ved vedtagelse af et tillægsprotokol under ovennævnte artikel 40.

Sagen har været forelagt Europaudvalget den 7. marts 1997, den 13. juni 1997, 5. december 1997, og endelig har sagen været forelagt til orientering ved møde i Statsministeriet den 16. marts 1998 med Folketingets partier.

## Dagsordenspunkt 8

### **Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer (CRS), KOM (97) 246 endelig udg.**

Forordningsforslaget, der den 9. juli 1997 er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 75 og artikel 84, stk. 2, kan vedtages med kvalificeret flertal efter fremgangsmåden i Traktatens artikel 189 C (samarbejdsproceduren).

#### **1. Baggrunden for og indholdet i forslaget**

Der henvises til Grundnotat af 29. oktober 1997.

#### **2. Europa-Parlamentets udtalelse**

Europa-Parlamentet har den 15. maj 1998 godkendt forslaget med forbehold af 14 ændringsforslag. Af disse har Kommissionen godkendt alle bortset fra 2.

Den væsentligste ændring vedrører fastsættelse af regler, hvad angår ikke-diskriminering og fortrolighed, for CRS-systemers udlevering af data til brug for markedsføring i luftfartsselskaber og rejsebureauer.

#### **3. Gældende dansk ret**

Den eksisterende forordning er umiddelbart gældende.

#### **4. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos de større danske luftfartsselskaber, Danmarks Rejsebureau Forening, Forbrugerrådet, Konkurrencerådet og DSB. Af de indkomne høringssvar fremgår følgende:

SAS støtter forslaget, idet man dog mener, at integrering af jernbanerejser må overvejes nøjere, og at de foreslåede regler for CRS-selskabernes gebyrpolitik ikke er gode nok, idet de dels bør være mere detaljerede, dels ikke bør give mulighed for

indregning af produktivetsbonus til rejsebureauer i omkostningerne.

Maersk Air er imod forslaget om at ændre kravet til rækkefølgen af flyforbindelser ved præsentation på edb-skærm.

Danmarks Rejsebureau Forening ønsker indført større data-sikkerhed mht. bureauernes kommercielle forhold.

Forbrugerrådet støtter forslaget, men er bekymret for, om forholdsreglerne for sikring af korrekt information er tilstrækkelige.

Konkurrencerådet kan støtte forslaget.

DSB ser det som positivt, at der med forslaget etableres en kodeks for inkorporering af jernbaneprodukter i luftfartsselskabernes edb-reservationssystemer.

#### **5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

### **Dagsordenenspunkt 9**

**Kommissionens forslag til ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking (denied boarding compensation).**

Der henvises til grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 24. april 1998.

Det er formandskabets hensigt at få vedtaget et sæt Rådskonklusioner på Rådsmødet (transport) den 18. juni 1998.

Af udkastet til Rådskonklusioner fremgår bl.a., at Rådet bekræfter, at udviklingen i luftfartssektoren retfærdiggør en undersøgelse af forordningen, og at Rådet noterer, at satserne bør justeres.

Herudover fremgår af konklusionsudkastet, at det pålægges Kommissionen at arbejde (videre) med spørgsmålet om, hvordan luftfartspassagerer i højere grad kan gøres opmærksom på deres rettigheder, dvs. kompensation i tilfælde af afvisning på grund af overbooking.

#### **Dagsordenspunkt 10**

##### **Forslag til rådets direktiv om begrænsning af nitrogenoxidemissionerne (NO<sub>x</sub>) fra civile subsoniske jetfly, KOM(97) 629.**

Der henvises til grundnotat fremsendt til Folketingets Europaudvalg ved Udenrigsministeriets brev af 25. maj 1998.

Forslaget skal ses i sammenhæng med det tilsvarende arbejde der foregår i International Civil Aviation Organisation (ICAO) for skærpelse af NO<sub>x</sub> emissionerne fra fly. Rådet vil blive bedt om at vedtage et sæt konklusioner om skærpede standarder for NO<sub>x</sub> emissioner fra fly.

I konklusionerne støtter Rådet det igangværende arbejde i ICAO. Det kan forbedres på visse områder, men kan accepteres som et minimum første skridt, hvis det er tiltrådt af ICAO. Rådet ønsker at se yderligere tiltag på internationalt niveau for at sikre fortsatte fremskridt for at reducere den miljømæssige påvirkning fra emissioner fra flybrændstof på lokalt og globalt niveau.

#### **Dagsordenspunkt 11**

##### **Forslag til Rådets direktiv om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993).**

Der henvises til grundnotat fremsendt 4. juni 1998.

**Dagsordenspunkt 12****Europa-Kommissionens grønbog om havne og maritim infrastruktur (KOM (97) 678 endelig udgave).**

Der henvises til det af Udenrigsministeriet den 25. marts 1998 fremsendte grundnotat vedrørende Kommissionens grønbog om havne og maritim infrastruktur.



## Erhvervsministeriet

4. juni 1998  
J. nr.: 95-81 - 20  
LT/CH  
EMQ167

### Notat til Folketingets Europaudvalg vedrørende Rådsmøde (Transport) den 18. juni 1998 for så vidt angår søtransport under Erhvervsministeriets ressort.

13. Forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet. KOM(1998)71.  
(Aktuelt notat vedlægges)
  
14. Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanding af fast passager- og færgesejlad i og mellem medlemsstaterne.
  - Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads).
  - Forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanding af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne. KOM(1998)251  
(Grundnotat vedlægges)

13. Forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet. KOM(1998)71.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 84, stk. 2, har Kommissionen den 25. februar 1998 fremlagt et forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer i Fællesskabet. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Dette forslag til minimumsdirektiv er en opfølgning på Rådets resolution fra december 1994 om sikkerhed ved sejlads med passagerfærger, hvorefter Kommissionen blev opfordret til at fremlægge forslag til rådsafgørelser om medlemsstaternes forhåndsgodkendelse og regelmæssige kontrol af sikkerheden på ro-ro passagerfærger, og om deres ret til at efterforske ulykker til søs.

Efter drøftelserne i Rådets transportarbejdsgruppe har det britiske formandskab fremlagt et revideret direktivforslag, der har herefter været lagt til grund for forhandlingerne.

De internationale konventioner bygger på princippet om, at flagstaten har ansvaret for sikkerheden på passagerskibe. Visse bestemmelser i konventionerne indebærer, at den enkelte administration selv kan fastlægge detailreguleringer, og dermed kan der være flere løsningsmodeller. Dette indebærer, at skibe med certifikater fra én flagstat kan have et lavere sikkerhedsniveau end skibe med certifikater fra en anden flagstat, selv om begge staters godkendelser bygger på den samme internationale konvention. En havnestat forventes at acceptere flagstatens internationale certifikater, medmindre det klart fremgår, at der er forhold, som strider mod den pågældende konventions bestemmelser.

Direktivforslaget bryder med dette princip, idet det lægger op til, at Fællesskabet skal have ret til at fastsætte sikkerhedskrav, der går ud over de internationale konventioner til passagerskibe, der sejler under tredjelandes flag på EU-havne (og til Fællesskabets egne passagerskibe). Efter Kommissionens mening er en sådan praksis i overensstemmelse med folkeretten, fordi hensynet til sikkerheden i forbindelse med offentlig passagertransport i Europa skal veje tungere.

Forslagets udgangspunkt er, at en passagerfærge ikke må sættes i fast rutefart på Fællesskabets havne, før den opfylder direktivets betingelser. Betingelserne fremgår af et antal nærmere angivne EF-direktiver, internationale konventioner, herunder SOLAS-konventionen, således som

EU fortolker dem, og desuden af yderligere specifikke krav, der er hentet fra IMO-resolutioner (anbefalinger).

Forslaget omfatter udenrigsruter samt indenrigsfærger, der sejler mere end 20 sømil fra kystlinjen. Hovedparten af passagerskibene i dansk indenrigsfart falder således uden for direktivets anvendelsesområde.

Passagerfærgerne skal være synet og forhåndsgodkendt af de involverede havnestater, forinden den går i fast rutefart. Ud over forhåndsgodkendelsessynet skal færgerne synes fast 2 gange årligt og eventuelt i tilfælde af ændringer vedrørende flag, klasse eller ledelse. Et af de 2 årlige syn skal omfatte en operationel kontrol.

De nævnte syn skal udføres af et hold skibsinspektører, der repræsenterer de involverede havnestater, og flagstaten skal have mulighed for at overvære synet. Yderligere kan klassifikationselskabet inddrages. Systemet vil erstatte den såkaldte udvidede havnestatskontrol (PSC Expanded Inspection), som Kommissionen ikke mener er effektiv nok til at opfylde målene i Rådets resolution fra 1994. Efter formandskabets forslag kan to havnestater aftale, at synene skal gå på skift mellem dem.

Kommissionen skal bistås af en komite, der træffer beslutning i tilfælde af uenighed mellem havnestaterne om forståelsen af direktivets krav. Desuden skal komiteen kunne opdatere direktivet i takt med, at der sker ændringer i de EF- og IMO-retsakter, der er nævnt i direktivet. Endelig skal komiteen kunne ændre bilagene, hvis det forbedrer direktivet uden at udvide direktivets formål. Komiteen arbejder efter den såkaldte komiteprocedure IIIa.

Efter forslaget skal der etableres en database i kommissionsregi med oplysninger om de foretagne syn. Databasen skal gøre det muligt at overvåge, om direktivets krav bliver overholdt. Medlemsstaterne forpligtes til at indsende samtlige synsrapporter til Kommissionen, der herefter vil indføre disse i databasen.

Endelig foreslås det, at værtsstaterne får adgang til at deltage i efterforskning af alle søulykker, hvor en passagerfærge, der sejler i fast rutefart til eller fra deres havne, er indblandet.

Direktivet skal være gennemført i medlemsstaterne senest 18 måneder efter, at det er vedtaget.

## 2. Gældende dansk ret

Området er reguleret efter Lov om skibes sikkerhed m. v.

Lov om skibes sikkerhed m.v. giver hjemmel til, at danske forskrifter helt eller delvist bringes til anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn.

### 3. Høring

Direktivforslaget har været udsendt i skriftlig høring og blev i april 1998 behandlet i EF-specialudvalget vedr. skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor erhvervets parter er repræsenteret. Endvidere har formandskabets kompromisforslag været udsendt i skriftlig høring.

*Maskinmestrenes Forening og Statsansattes Kartel* kan acceptere Kommissionens forslag. *Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening* er imod den foreslåede ordning med obligatorisk godkendelse og syn, hvis ordningen også skal omfatte skibe uden for EU. Et sådant forslag vil undergrave IMO's globale regulering af skibe, som Danmark har så store interesser i. De to rederiforeninger advarer også mod obligatorisk gennemførelse af krav, der fra IMO's side alene har status som anbefalinger. Hvis EU gennemfører sådanne skridt, vil der være risiko for modforanstaltninger.

### 4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget kræver formelt ikke lovændringer, men kan gennemføres ved en teknisk forskrift. Det forhold, at myndighederne får en pligt til at foretage forhåndsgodkendelse, bør dog i givet fald præciseres i loven.

Den øgede synsaktivitet kræver yderligere 2 årsværk i Søfartsstyrelsen.

### 5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den forøgede synsaktivitet vil indebære større byrder for rederierne uden at give en tilsvarende sikkerhedsmæssig gevinst. I øvrigt skønnes direktivet ikke at få umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

### 6. Beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at medføre et forbedret sikkerhedsniveau på dansk skibe eller skibe, som anløber dansk havn, men kan medføre et øget sikkerhedsniveau for andre EU-lande.

### 7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget, men udvalget har modtaget et grundnotat af 25. maj 1998.

14. **Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanning af fast passager- og færgesejlad i og mellem medlemsstaterne.**
- **Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageejlad).**
  - **Forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne. KOM(1998)251**

### 1. Baggrund og indhold

Kommissionen vil udsende en meddelelse om en fælles politik om bemanning af de færger, som sejler i indenrigsfart (cabotage) og i fast fart mellem havne i forskellige EU-lande. Til meddelelsen er der knyttet to forslag:

- et forslag til ændring af cabotageforordningen og
- et nyt direktivforslag vedrørende sejlad mellem forskellige EU-lande.

De foreslåede tiltag skal efter Kommissionens opfattelse fremme beskæftigelsen af EU-søfarende. Forslagene har hjemmel i traktatens artikel 84, stk. 2 og kan vedtages med kvalificeret flertal efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

#### Ad Ændring af Rådets forordning nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageforordningen)

Efter den eksisterende cabotageforordning skal Kommissionen fremlægge et forslag til afløsning af den særordning, der gælder for ø-cabotage. Efter den nuværende særordning har værtslandet (der hvor cabotagen udføres) kompetencen i spørgsmålet om besætningernes størrelse, nationalitet m.v. Det er en fravigelse af flagstatsprincippet, der mere generelt gælder ved andre typer af cabotage.

Ifølge forslaget skal krav til besætningens størrelse og nationalitet m.v. nu fastsættes af det EU-land, hvis flag skibet fører. Værtslandet får dog mulighed for at fastholde krav om anvendelse af EU-mandskab ved passagerskibe og cruiseskibe i ø- og fastlandscabotage. Endvidere foreslås, at besætningsmedlemmer fra tredjelande om bord på sådanne EU-skibe skal behandles som bosiddende i EU for så vidt angår arbejdsretlige forhold. Her skal flagstatens regler finde anvendelse. Det samme gør sig gældende for skibe, der udfører disse typer cabotage i eget flagland.

For skibe under 650 BT fastholdes den nuværende særordning, så værtslandet bevarer muligheden for at regulere alle bemanningsspørgsmål på andre EU-skibe.

Forslaget træder i kraft umiddelbart efter offentliggørelsen.

**Ad Direktivforslag om bemanning vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne**

Kommissionen har oplyst, at markedsmekanismerne - i form af faglige aktioner - hidtil har reguleret spørgsmålet om tredjelandets skibes muligheder for at sejle med besætninger på "lavere" lønvilkår m.v. mellem to EU-lande.

Efter forslaget indføres krav til bemanningen ved fast passagersejls og kombineret passager/fragtsejls mellem EU-lande. Forslaget omfatter såvel EU- og tredjelandes skibe og indebærer derfor for tredjelandes skibe et væsentligt indgreb i flagstatens kompetence. Tredjelandes søfarende ansat på EU-skibe skal sidestilles med personer, der har bopæl i flagstaten.

Tredjelandes søfarende på EU- og tredjelandes skibe skal omfattes af værtslandets (EU-havnestatens) regulering af

- maksimal arbejdstid og minimal hviletid,
- mindste antal betalte feriedage pr. år,
- mindsteløn, herunder overtidbetaling,
- sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen,
- beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til arbejds- og ansættelses vilkår for gravide kvinder og kvinder, der lige har født samt for børn og unge,
- ligebehandling af mænd og kvinder samt andre bestemmelser vedrørende ikke-forskelsbehandling og
- foranstaltninger til hjemsendelse af besætningsmedlemmer og betaling af forfalden løn og sociale bidrag ved arbejdsgiverens insolvens.

Disse krav gælder uanset om de er gengivet i lov eller overenskomst, som det er tilfældet i Danmark. Kommissionen henviser i meddelelsen til udstationeringsdirektivet nr. 96/71/EF, men direktivforslaget er i øvrigt ikke identisk hermed. Således tillægges overenskomsterne erga omnes effekt (dvs. at overenskomsterne skal anvendes på tredjelandes besætningsmedlemmer på danske skibe og på tredjelandes skibe), hvilket ikke blev accepteret ved udstationeringsdirektivet.

Der er tale om minimumskrav, hvor der kan aftales en bedre beskyttelse af arbejdstageren. Overtrædelser af bestemmelserne skal sanktioneres. Forslaget træder i kraft den 1. juli 1999.

**2. Gældende dansk ret**

Cabotageforordningen er umiddelbart gældende i Danmark. Herudover reguleres de i forslagene omhandlede forhold i Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, Sømandsloven og Lov om skibes sikkerhed m.v., Lov

om Lønmodtagernes Garantifond., Lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselsorlov, Lov om lige løn til mænd og kvinder samt i forskrifter udstedt i medfør af disse love.

### 3. Høring

*Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe* er modstandere af direktivforslaget om bemandingskrav til den internationale trafik, idet det er i strid med en liberal skibsfartspolitik. Man finder, at sådanne tiltag er uforenelige med gældende skibsfartsaftaler og frygter modreaktioner fra tredjelande uden for EU. Endvidere er rederne yderst betænkelige ved EU's forsøg på eksteritorial regulering. Rederiforeningerne er af principielle grunde imod forslaget til ændring af cabotageforslaget, da det fortsat indebærer en fravigelse af flagstatsprincippet, men er indstillet på at lade cabotageforslaget indgå som et led i et kompromis, hvor der kommer væsentlige indrømmelser på direktivforslaget.

*SID, RBF og Sørestaurationsforeningen* støtter direktivforslaget, men er imod cabotageforslaget, idet man ønsker at bevare den nuværende særordning, hvor værtsstaten kan træffe bestemmelse om besætningens størrelse, nationalitet mv. ved øcabotage.

*Dansk Navigatørforening* ser positivt på hovedsigtet om at fremme EU-beskæftigelsen, men er vedrørende direktivforslaget betænkelig overfor de skibsfartspolitiske problemer og ønsker derfor en tilpasning af forslaget, som medfører en begrænsning af mulige skadevirkninger.

*Metal Søfart og Maskinmestrenes Forening* stiller sig afvisende overfor direktivforslaget, der på afgørende punkter griber ind i flagstatens kompetence og bryder med den danske skibsfartspolitik. Man finder derfor, at der er risiko for modforanstaltninger. I øvrigt er man modstander af, at forslaget bryder med den danske aftalemodel. Vedrørende cabotageforslaget kan en accept af dette indgå som et kompromis, hvor der kommer væsentlige indrømmelser på direktivforslaget.

### 4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Ændringen af cabotageforordningen er umiddelbart gældende. Forslagene vil kræve ændringer i de gældende danske regler. Herudover kan forslagene indebære øgede sociale udgifter til tredjelandes søfarende for det offentlige.

5. **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Direktivforslaget vil medføre merudgifter for de rederier, der anvender tredjelandets arbejdskraft, som ikke er omfattet af danske overenskomster. Konsekvenserne på det skibsfartspolitiske område vil afhænge af omverdenens reaktion.

6. **Beskyttelsesniveauet**

På andre EU-skibe forventes det, at arbejdsmiljøet vil blive forbedret som følge af direktivforslaget. Derimod vil direktivforslaget ikke få betydning for arbejdsmiljøet på danske skibe.

7. **Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

