

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  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
N.1

30. juni 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Erhvervsministeriets grundnotat om Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanning af fast passager- og færgesejls i og mellem medlemsstaterne.

- Forslag 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 (cabotagesejls).
- Forslag om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne. KOM (1998) 251.

**Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanning af fast passager- og færgesejlds 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 (cabotageejlds).
- 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 sejlds 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 passager-

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 direktivforlaget er i øvrigt ikke identisk hermed. Således tillægges overenskomsterne erga omnes effekt (dvs. at overenskomsterne skal anvendes på tredjelandes besætningsmed-

- af forfalden løn og sociale bidrag ved arbejdsgiverens insolvens.
  - foranstaltninger til hjemsendelse af besætningsmedlemmer og betaling de ikke-forskelshandling og
  - ligebehandling af mænd og kvinder samt andre bestemmelser vedrørende unge,
  - kar for gravide kvinder og kvinder, der lige har født samt for børn og beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til arbejds- og ansættelses vil-
  - sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen,
  - mindsteløn, herunder overtidbetaling,
  - mindste antal betalte feriedage pr. år,
  - maksimal arbejdstid og minimal hviletid,
- værtslandets (EU-havnstatens) regulering af  
Tredjelandes søfarende på EU- og tredjelandes skibe skal omfattes af

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

heder for at sejle med besætninger på "lavere" lønvilkår m.v. mellem to aktioner - hidtil har reguleret spørgsmålet om tredjelandes skibes mulig-Kommissionen har oplyst, at markedsmekanismerne - i form af faglige fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne Ad Direktivforlaget om bemanning vedrørende bemanning af fartøjer i

Forlaget træder i kraft umiddelbart efter offentliggørelsen.

andre EU-skibe.  
landet bevarer muligheden for at regulere alle bemanningsspørgsmål på For skibe under 650 BT fastholdes den nuværende sætning, så værtsfor skibe, der udfører disse typer cabotage i eget flagland.  
Her skal flagstatens regler finde anvendelse. Det samme gør sig gældende behandles som bosiddende i EU for så vidt angår arbejdsretlige forhold. sætningssmedlemmer fra tredjelande om bord på sådanne EU-skibe skal skibe og cruiseskibe i ø- og fastlandscabotage. Endvidere foreslås, at be-

lemmer 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 bemandsningskrav 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 eksterritorial 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 Navigatorforening* 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 tredjelands søfarende for det offentlige.

#### 5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivforslaget vil medføre merudgifter for de rederier, der anvender tredjelands 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.

