



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.07.2000
KOM(2000) 437 endelig

1998/0159 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(forelagt af Kommissionen i henhold til
EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

A. Den 29. april 1998 forelagde Kommissionen Rådet en meddelelse om en fælles politik om bemanning af fartøjer i fast passager- og færgesejlad i og mellem medlemsstaterne med to vedlagte forslag (KOM (1998)251 endelig - 1998/0158 (SYN) og 1998/0159 (SYN)) :

- 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;
- forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne.

Den 2. december 1998 fremsatte Det Økonomiske og Sociale Udvalg en negativ udtalelse til forslaget til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92 (cabotagesejlads) og en positiv udtalelse til forslaget til direktiv.

Den 12. marts 1999 fremsatte Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen en negativ udtalelse til forslaget til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92 (cabotagesejlads) og en positiv udtalelse til forslaget til direktiv. Denne udtalelse blev bekræftet den 16. september 1999.

Med hensyn til **forslaget til forordning** støttede Europa-Parlamentet ikke Kommissionens forslag og vedtog fire ændringer (nr. 1 til 4) vedrørende artikel 1 i den foreslåede tekst, som ændrer artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3577/92. Parlamentet foreslog, at den af Kommissionen foreslåede tekst erstattes med indføjjelsen af en artikel 3a, hvori Kommissionen forpligter sig til at foretage en undersøgelse af de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage og forelægger Rådet og Europa-Parlamentet en rapport herom senest den 1. januar 2001. På grundlag af denne rapport forelægger Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et forslag med henblik på fastlæggelsen af en endelig ordning, således at den godkendes af Rådet og Europa-Parlamentet i god tid inden den 1. januar 2003.

Kommissionen forkastede de fire ændringer, som Europa-Parlamentet foreslog til forslaget til forordning på grundlag af følgende argumenter. Som det fremgår af artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3577/92, er de bestemmelser, der gælder for bemanning af fartøjer, foreløbige. I henhold til samme bestemmelse skulle den endelige ordning forelægges på grundlag af en rapport om de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage, som Kommissionen skulle forelægge Rådet. Kommissionen vedtog den 17. juni 1997 denne rapport, som bl.a. omhandlede de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage. I rapporten blev det konkluderet, at et forslag, som gik ud på, at medlemsstaterne som værtsstater kunne anvende deres bestemmelser om den påkrævede andel af EF-statsborgere i besætningen på fartøjer, der udfører fast passager- og færgefart (herunder blandet passager/godstransport og fast krydstogtfart), ville være tilstrækkeligt til at sikre, at EF-standarderne blev overholdt for disse tjenesteydelser i det indre marked. I rapporten blev det ligeledes konkluderet, at cabotagesejlads udelukkende med gods dels er forbundet med det

internationale søtransportmarked dels at det ikke er arbejdskraftintensivt. Kommissionen fandt det derfor ikke berettiget i sit forslag at udvide anvendelsen af værtslandets bestemmelser til også at omfatte cabotageejlads udelukkende med gods.

Det skal i denne sammenhæng også huskes, at Kommissionen har pligt til at forelægge Rådet en rapport om anvendelsen af forordningen hvert andet år. Den påregner at forelægge en rapport i 2001 om perioden 1999-2000, som vil analysere virkningerne af liberaliseringen af ø-cabotage.

Med hensyn til **forslaget til direktiv**, har Parlamentet, selvom det var positivt indstillet over for hele forslaget, vedtaget fem ændringer (nr. 5 til nr. 9).

Ændring 5, som indeholder et forslag til en bedre definition af direktivets anvendelsesområde kan accepteres i substansen, med forbehold af at det anbringes i en særlig artikel, som omhandler definitionerne. Kommissionen er enig i, at skibe, som udelukkende medfører fragt, bør udelukkes fra direktivets anvendelsesområde, også i de tilfælde hvor mere end 12 førere ledsager deres lastbiler på denne type skibe.

Ændring 9, som foreslår, at Kommissionen forelægger Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om de eventuelle følgevirkninger af gennemførelsen af direktivet, kan også accepteres, med forbehold af en mindre tilpasning.

Derimod kan de øvrige ændringer til forslaget til direktiv ikke accepteres.

Ændring 6 kan ikke accepteres, fordi ansættelseskontrakter pr. definition er individuelle og ikke kan nævnes i artikel 2, stk. 1, litra b), som vedrører instrumenter, som er blevet erklæret generelt gældende. Desuden har alle medlemsstater bestemmelser om arbejdsvilkår, som er fastsat i henhold til artikel 2.1.a), 2.1.b) eller 2.5.

Ændring 7 kan ikke accepteres, fordi spørgsmålet om at give sømænd tilladelse eller ej til at have fast bopæl om bord på de skibe, hvor de arbejder, ikke er reguleret på international niveau, men henhører under den nationale ret. Det forhold, at sømænd arbejder på et skib, som sejler i fast fart, giver dem ikke ret til at være bosat i en medlemsstat. Formålet med Kommissionens forslag er ikke at give sømænd, som ikke har bopælsret i henhold til medlemsstaternes nationale lovgivninger, en sådan ret. Det kan desuden oplyses, at princippet om ligebehandling af sømænd, der er statsborgere i et tredjeland, og sømænd, der er bosat i værtsmedlemsstaten, også finder anvendelse, når sømænd fra tredjelande har fast bopæl om bord på skibet og ikke har opholdstilladelse i den medlemsstat, hvori skibet er registreret, eller den medlemsstat, hvortil der er den nærmeste forbindelse.

Ændring 8 kan ikke accepteres, fordi direktivforslaget udelukkende omhandler, hvordan sømænd fra tredjelande, der arbejder om bord på skibe, der udfører fast passager- og færgefart, skal behandles. Det er derfor ikke det rette instrument til at træffe afgørelse om vedtagelse af en afgørelse om et EU-handlingsprogram, som omfatter specifikke uddannelsesmål med henblik

på at tiltrække de unge til søfartserhvervene, eller om de nødvendige bevillinger til dette program. Kommissionen er i øjeblikket ved at udarbejde en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om beskæftigelses- og uddannelsessituationen for sømænd. I denne forbindelse analyserer Kommissionen, hvilke aktioner der vil kunne tiltrække de unge til søfartserhvervene og forbedre uddannelsernes kvalitet.

B. Af disse grunde opretholder Kommissionen uændret sit forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92 og ændrer sit forslag til direktiv således:

- Kommissionen indføjer på grundlag af ændring 5 en ny bestemmelse (ny artikel 1a), som præciserer direktivets anvendelsesområde ved at anføre klare definitioner.
- Kommissionen indføjer på grundlag af ændring 9 en ny bestemmelse (artikel 6a), som fastsætter, at Kommissionen skal forelægge Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet.

Desuden indføres følgende ændringer:

- en fjerde betragtning, der svarer til den nye artikel 1a;
- stk. 2, sidste punktum i artikel 2 ændres således, at de pågældende sømænds bopælssted bortfalder som kriterium for fastlæggelsen af den nærmeste forbindelse. Denne ændring har til formål at forenkle anvendelsen af direktivet;
- stk. 5, 1. afsnit i artikel 2, som indeholder definitionen på kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som er blevet erklæret generelt gældende, er flyttet til artikel 1a, stk. 5, så alle definitioner er samlet i denne nye artikel;
- stk. 5, sidste afsnit i artikel 2 er udgået, fordi man har fundet, at den var overflødig og kunne misfortolkes. I det øjeblik alle berørte rederier er underlagt pligten til at anvende de vilkår, der er fastsat i de kollektive aftaler, der er omhandlet i artikel 2, stk. 5, over for sømænd fra tredjelande, er der sikret ligebehandling mellem dem indbyrdes;
- artikel 2 er blevet suppleret med et nyt stk. 6, som fastsætter, at når de vilkår, der omhandlet i artikel 2, på samme tid er fastsat ved lov og kollektive aftaler, skal medlemsstaterne påse, at de pågældende rederier anvender disse vilkår over for sømænd, der er statsborgere i tredjelande;
- artikel 5 er blevet ændret, så det klart fremgår, hvilken medlemsstat, der har til opgave at kontrollere, at de rederier, der udfører fast fart mellem medlemsstaterne, overholder direktivets bestemmelser;
- artikel 6 er blevet ændret med henblik på at tilpasse det seneste tidspunkt, hvor medlemsstaterne skal gennemføre bestemmelserne, for at overholde direktivet.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~84~~**80**, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

Regionsudvalget har ikke afgivet udtalelse inden den af Rådet fastsatte frist,

~~i henhold til proceduren i artikel 189 C i traktaten og i samarbejde med Europa-Parlamentet, og i henhold til proceduren i traktatens artikel 251³, og~~

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86⁴ af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstater og tredjelande, ændret ved forordning (EØF) nr. 3573/90⁵, gjorde samtlige traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser gældende for søtransport mellem medlemsstaterne;
- (2) bestemmelserne om bemanning for tjenesteydelser ved fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne henhører normalt under fartøjets registreringsstat (flagstaten); Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser⁶, 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;

¹ EFT C 213 af 9.7.1998, s. 16.

² EFT C 40 af 15.2.1999, s. 3.

³ EFT C 175 du 21.6.1999 p. 440.

⁴ EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.

⁵ EFT L 353 af 17.12.1990, s. 16.

⁶ EFT L 266 af 9.10.1980, s. 1. konsolideret udgave i EFT C 27 af 26.1.1998, s. 34.

- (3) 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;
- (4) det er hensigtsmæssigt at begrænse direktivets anvendelsesområde til sektoren for fast passager- og færgesfart, herunder blandet passager/godstransport og dermed at udelukke fast godsforfart, herunder tjenesteydelser, der udføres af fartøjer, der kan medføre mere end 12 førere;**
- (5) de særlige forhold forbundet med markedet for fast passager- og færgesfart 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;
- (6) målene for de påtænkte foranstaltninger, fastsættelse af regler for arbejdsforholdene for tredjelands statsborgere, der er beskæftiget på færges, 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~~ 5, på grund af de påkrævede bestemmelser 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,
- (7) det bør kræves, at tredjelands statsborgere, som arbejder inden for ovennævnte sektorer, ikke behandles mindre gunstigt end arbejdstagere, der er bosat i Fællesskabet;
- (8) medlemsstaterne bør kunne indrømme undtagelse fra forpligtelsen til at behandle tredjelands sømænd som EF-bosiddende på fast passager- og færgesfart mellem medlemsstater, når det gælder arbejdskontrakter af meget kort varighed, eller når der er akut mangel på færgeskapacitet på grund af uforudsete forhold;
- (9) de kompetente organer i de forskellige medlemsstater bør samarbejde med hinanden i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv;
- (10) 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 færgesfart, 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 1a

I dette direktiv forstås ved:

1. «passagerfart» : en søtransportydelse, der udføres af et passagerskib
2. «rutefart» : en række overfarter, der er tilrettelagt på en sådan måde, at der sikres forbindelse mellem de samme to eller flere havne,
 - i) enten i henhold til en offentliggjort fartplan
 - ii) eller med en sådan regelmæssighed eller frekvens, at de udgør en genkendelig systematisk række;
3. «passagerskib» : et søgående fartøj, der medfører mere end tolv passagerer. Dette omfatter højhastighedsfartøjer og skibe eller fartøjer, der medfører både passagerer og gods. Skibe, som udelukkende medfører gods, er ikke omfattet;
4. «passagerer» : alle andre personer end:
 - i) skibsføreren og besætningen eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib
 - ii) børn under et år

og

 - iii) førere eller medhjælpere på kommercielle landevejskøretøjer eller tog, som i erhvervsmæssigt øjemed rejser sammen med deres køretøjer;

5. «kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som er blevet erklæret generelt gældende» : kollektive aftaler eller voldgiftskendelser, som skal overholdes af alle de pågældende søfartsvirksomheder på nationalt niveau.

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 medlemsstaterne, 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) hjemsendelsesforanstaltninger for sømænd og betaling af løn og 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.~~

- 6. Når en af de i denne artikel nævnte bestemmelser på samme tid er fastlagt ved lov og ved gældende kollektive aftaler, og bestemmelserne i disse aftaler er gunstigere, skal flagmedlemsstaten eller i givet fald den medlemsstat, hvortil der er den nærmeste forbindelse i henhold til artikel 2, stk. 2, påse, at de søfartsvirksomheder, som udfører fast passagertransport, som defineret i artikel 1, litra a), anvender denne bestemmelse på sømænd fra tredjelande.**

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. Medlemsstaterne 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

Den medlemsstat, der er flagstat eller i givet fald den medlemsstat, hvortil der er den nærmeste forbindelse i henhold til artikel 2, stk. 2, kontrollerer, at de pågældende rederier anvender de samme arbejds- og ansættelsesvilkår over for sømænd, der er statsborgere i et tredjeland, og som beskæftiges om bord på deres skibe, som dem, der er gældende for bosiddende sømænd.

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. Medlemsstaterne meddeler disse bestemmelser til Kommissionen senest den i artikel 6 nævnte dato og meddeler eventuelle senere ændringer snarest muligt.

Når rutefarten vedrører andre medlemsstater end den medlemsstat, der er flagstat, samarbejder søfartsmyndighederne i de pågældende medlemsstater om at overvåge, at denne artikel overholdes på de betingelser, der er fastsat i artikel 4.

Artikel 6

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv ~~senest den 30. juni 1999~~ **senest 12 måneder efter direktivets ikrafttræden.** De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og administrative bestemmelser ~~med virkning fra den [1. januar 2000]~~ **senest 18 måneder efter direktivets ikrafttræden.**

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 6a

Kommissionen forelægger i rette tid Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv og i givet fald eventuelle nødvendige forslag.

Artikel 7

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

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand