



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.5.2011
KOM(2011) 306 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Vurdering af bestemmelserne for arbejdstagere om bord på havgående fiskerfartøjer,
der er indeholdt i direktiv 2003/88/EF**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Vurdering af bestemmelserne for arbejdstagere om bord på havgående fiskerfartøjer,
der er indeholdt i direktiv 2003/88/EF**

1. INDLEDNING

I denne meddelelse vurderes anvendelsen af artikel 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden¹ (herefter "direktivet") vedrørende arbejdstagere om bord på havgående fiskerfartøjer, der fører en medlemsstats flag (herefter "HFF'er"), som krævet i artikel 25 i direktivet. Direktivet fortolkes på en restriktiv måde, hvilket betyder, at kun de bestemmelser, der udelukkende vedrører arbejdstagere om bord på HFF'er (og ikke alle andre arbejdstagere) er analyseret.

Artikel 21 i direktivet udelukker arbejdstagere om bord på HFF'er fra anvendelsesområdet for artikel 3, 4, 5, 6 og 8. Som en følge heraf gælder de almindelige bestemmelser i direktivet om daglig hviletid, pauser, ugentlig hviletid, maksimal ugentlig arbejdstid og længden af natarbejde ikke for dem. Artikel 21 fastsætter særlige regler for sådanne arbejdstagere om: ret til tilstrækkelig hvile og begrænsning af den maksimale arbejdstid, herunder særlige grænser for maksimal arbejdstid og minimumshvileperioder (stk. 1 in fine, 2 og 3), retten til en uafbrudt hvile ikke opdelt på mere end to perioder, med et maksimalt interval mellem to på hinanden følgende hvileperioder (stk. 4), mulighed for, under visse omstændigheder, at tillade undtagelser fra grænserne i stk. 1, 3 og 4 (stk. 5), nødvendigt arbejde for fartøjets umiddelbare sikkerhed eller for at yde assistance til fartøjer eller personer i havsnød (stk. 6), og endelig mulighed for at synkronisere årlig ferie med den periode, hvor fiskerfartøjer ikke har lov til at drive fiskeri (stk. 7).

Kommissionen foretog en undersøgelse på grundlag af svarene fra medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter på europæisk plan på et spørgeskema udarbejdet til dette formål². Den anvendte også oplysninger fra andre kilder, såsom uafhængige ekspertrapporter.

Spørgeskemaet omfattede 21 specifikke spørgsmål, grupperet i tre dele: i) strukturen og organisationen af havfiskerisektoren, ii) de specifikke bestemmelser, der gælder for arbejdstagere om bord på HFF'er fastsat i artikel 21 i direktivet, og iii) andre bestemmelser i direktivet, der gælder for arbejdstagere om bord på HFF'er.

De vigtigste resultater er opsummeret i afsnit 3 til 9 i dette dokument.

¹ EUT L 299 af 18.11.2003, p. 9–19.

² 25 medlemsstater reagerede (intet svar er modtaget fra Belgien og Irland). Tjekkiet og Slovakiet har ikke gennemført artikel 21, idet driften af HFF'er ikke er tilladt under deres flag. Luxembourg har ingen HFF'er registreret under sit flag. De hørte arbejdsmarkedsparter (ETF, Europêche) indgav et fælles svar.

2. ILO-KONVENTIONEN OM ARBEJDSFORHOLD I FISKERISEKTOREN

Den 14. juni 2007 vedtog ILO's generalkonference konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren (herefter "ILO 188"). Artikel 13 og 14 i konventionen indeholder bestemmelser om "*Bemanding og hviletid*", med henvisning til forhold omfattet af direktivet. Artikel 6 i ILO 188 bestemmer: "*Denne konvention berører i intet tilfælde love, kendelser, sædvane eller overenskomster mellem ejerne af fiskerfartøjer og fiskere, som sikrer gunstigere vilkår end dem, der er fastsat i denne konvention*".

Ratificering af ILO 188, som også regulerer koordineringen af de sociale sikringsordninger, der henhører under EU's enekompetence, blev godkendt ved en rådsafgørelse³. Afgørelsen anbefalede, at medlemsstaterne gennemførte en hurtig ratifikation af ILO 188, helst inden den 31. december 2012.

Den 1. juni 2010 indledte arbejdsmarkedets parter i Sektordialogudvalget for Havfiskeri forhandlinger om at inkorporere elementer af ILO 188 i EU-lovgivningen via en aftale mellem arbejdsmarkedets parter⁴. En sådan aftale kan, hvis den indgås, indeholde bestemmelser om tilrettelæggelse af arbejdstiden om bord på HFF'er. Arbejdsmarkedets parter gav udtryk for deres holdning til dette i deres svar på høringen. Arbejdsmarkedets parter "*ønsker ikke nogen ændring på EU-plan, bortset fra dem, der blev indført ved ILO-konvention nr. 188*".

3. DET PERSONELLE OG DET MATERIELLE ANVENDELSESOMRÅDE (ARTIKEL 21, STK. 1, FØRSTE AFSNIT)

Artikel 21 i direktivet gælder for alle arbejdstagere om bord på et HFF, der fører en medlemsstats flag. Begrebet en "*arbejdstager*" er begrænset til personer med en ansættelseskontrakt eller ansættelsesforhold, i henhold til national lovgivning. I artikel 2 defineres "*arbejdstid*" som "*det tidsrum, hvori arbejdstageren er på arbejde og står til arbejdsgiverens rådighed under udførelsen af sin beskæftigelse eller sine opgaver i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis*".

Virkningen af lovgivningen om arbejdstagere om bord på HFF'er adskiller sig meget fra den ene medlemsstat til den anden. Nogle medlemsstater har ikke en fiskerflåde (Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg, Slovakiet), mens andre har en meget stor flåde af HFF'er. Fem medlemsstater har ikke adgang til havet. I nogle medlemsstater er praktisk erfaring med anvendelse af artikel 21 i direktivet begrænset, fordi den nationale lovgivning, som gennemfører direktivet, ikke anvendes, da der ikke findes arbejdstagere og/eller fiskerfartøjer (Ungarn). Endelig omfatter flåder i Middelhavet stort set mindre fartøjer, mens den i Atlanterhavet består af større fartøjer, hvilket også ændrer symmetri af virkningen.

Den samlede beskæftigelse (målt i fuldtidsækvivalenter) i fiskerisektoren i EU-27 blev i 2007 anslået til 141 110⁵.

³ 2010/321/EF: Rådets afgørelse af 7. juni 2010 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Den Europæiske Union at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations 2007-konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (Konvention nr. 188).

⁴ I henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF.

⁵ Europa-Kommissionen, Den fælles fiskeripolitik i tal, 2010-udgaven.

Flere medlemsstater indberettede manglende kendskab til det nøjagtige antal fiskere, der arbejder på HFF'er, der fører deres flag. Dette skyldes primært, at ikke alle arbejdstagere på fiskerfartøjer er ansatte, og at en stor andel af små fiskerfartøjer er bemandede med selvstændige fiskere (et godt eksempel er Grækenland, hvor 16 576 fiskerfartøjer ud af de i alt 17 253 er kystfiskerifartøjer, og de fisker med passive redskaber). Desuden er fiskeri ofte en bibeskæftigelse, især for kystfiskeri af mindre omfang (fremhævet af Tyskland og Finland). I Sverige er fartøjer ikke omfattet af et påmønstringskrav, hvilket betyder, at de nødvendige statistiske oplysninger ikke er tilgængelige.

Endvidere er de indsamlede statistiske oplysninger ikke sammenlignelige mellem medlemsstaterne på grund af store metodologiske forskelle. For eksempel vurderer nogle af medlemsstaterne antallet af personer om bord på fiskerfartøjer ved hjælp af korrigeret minimumsbemanning, mens andre bruger beskæftigelsesstatistik eller socialsikringsoplysninger.

Konsekvenserne af at klassificere partsfiskere⁶ som ansatte eller selvstændige i den nationale lovgivning fortjener særlig overvejelse. Der, hvor partsfiskere anses for at være selvstændige, gælder national lovgivning til gennemførelse af direktivet normalt ikke for dem (dette er situationen i Det Forenede Kongerige og Malta). Men det gælder for alle partsfiskere, der anses for at være ansatte (som de er i Frankrig, Tyskland og Spanien). Brugen af partssystemet har visse kontraktretlige konsekvenser, såsom den fremherskende anvendelse af tidsbegrænsede kontrakter for så meget som muligt at synkronisere modtagelsen af løn og/eller parter med varigheden af en arbejdskontrakt (Danmark). Desuden ansporer det som regel til lange arbejdstider (Portugal).

I sin beretning om den praktiske gennemførelse af direktiverne om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen om bord på fiskerfartøjer (93/103/EF) og i forbindelse med den lægelige bistand om bord på skibe (92/29/EØF)⁷ anførte Kommissionen, at "'fælles-løn"-systemet på de fleste små fartøjer [kan] føre til længere arbejdstid om bord og større anstrengelse. Effektive forebyggende foranstaltninger vil sandsynligvis ikke være en prioritet under sådanne arbejdsforhold, og denne mangel kan føre til flere erhvervsygdomme og lidelser".

I betragtning af denne situation finder nogle medlemsstater, at en udvidelse af anvendelsesområdet for den nuværende arbejdstidsregulering til selvstændige fiskere kunne bidrage til at forbedre situationen. Fordelene ville ifølge dem være klare, da omfanget af arbejdstidsregulering vil dække de fleste små fartøjer (Malta) og partsfiskere, som får en forskelligartet juridisk behandling i forskellige medlemsstater (Frankrig), afhængigt af deres klassificering som selvstændige eller ansatte⁸.

ILO 188 omfatter selvstændige fiskere, og dermed kunne ratifikation af konventionen i medlemsstaterne bl.a. indebære, at de ville være omfattet af alle eller en del af

⁶ Det traditionelle system for vederlag i fiskerisektoren er deling af fangsten eller en andel af indkomsten med fradrag af omkostninger, eller et andel-plus-lønssystem (kilde: ILO: *Fishermen's conditions of work and life*, Geneva, Doc. CFI/4/1988/1). For at maksimere deres andel af udbyttet har fiskerne tendens til at fiske med så få besætningsmedlemmer som muligt.

⁷ KOM(2009) 599 endelig.

⁸ Spanien har en interessant hybrid juridisk konstruktion kaldet "økonomisk afhængige selvstændige". Den er kendetegnet ved en praktisk talt eksklusiv forbindelse til kunden. Loven giver en række specifikke rettigheder, såsom hvileperioder eller garantier om annullering af kontrakten.

bestemmelserne om arbejdstiden (som det fremhæves af Frankrig, Danmark, Polen og Det Forenede Kongerige).

4. BEGRÆNSNING AF ARBEJ DSTIDEN OG SIKRING AF HVILE (ARTIKEL 21, STK. 1, ANDET AFSNIT)

Artikel 21, stk. 1, andet afsnit forpligter medlemsstaterne til at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre hvile og begrænse arbejdstiden for arbejdstagere om bord på HFF'er til gennemsnitligt 48 timer om ugen, beregnet over en referenceperiode på ikke over 12 måneder.

Særlige bestemmelser, der regulerer arbejdstiden for arbejdstagere om bord på HFF'er, er stadig berettigede. Arbejdsmarkedets parter har en klar holdning. De argumenterede for behovet for specifik lovgivning om arbejdstid for sektoren. De insisterer i deres fælles svar på høringen, at *"det ville være upassende at gøre brug af et direktiv for at indføre de samme arbejdstidsrestriktioner for både offshore- og onshore-fiskeriarbejdstagere"*. Efter deres opfattelse, *"er det uhensigtsmæssigt at forsøge at gennemføre foranstaltninger, som ville overse de særlige forhold i vores sektor"*. Desuden understreger de, at *"arbejdstiden om bord på fiskerfartøjer ikke bør begrænses yderligere"*, eftersom *"det hverken ville tjene fiskernes eller arbejdsgivernes interesser"*.

Flere medlemsstater har vedtaget en særlig lovgivning, der regulerer arbejdstiden for arbejdstagere om bord HFF'er, enten i henhold til reglerne for søfarende (Bulgarien, Estland, Finland, Polen, Sverige) eller for vandtransport (Ungarn) og/eller i henhold til specifikke retsakter (Tyskland, Frankrig, Malta, Polen, Spanien, Litauen). I andre medlemsstater gælder den generelle arbejdsmarkedslovgivning uden nogen form for specificitet for disse arbejdstagere (Østrig, Tjekkiet, Slovakiet og Slovenien). Denne situation er ikke i modstrid med direktivet, forudsat at gældende lovgivning garanterer mindst det samme beskyttelsesniveau som artikel 21 i direktivet.

15 medlemsstater benyttede lov til at gennemføre direktivet, og kun ét land (Danmark) anvendte administrative bestemmelser. Kun Østrig og Italien anvender kollektive aftaler (men det lader til, at den generelle arbejdstidslovgivning fortsat gælder på en underordnet måde). I flere medlemsstater eksisterer kollektive aftaler i fiskerisektoren ikke eller er usædvanlige.

5. MAKSIMAL ARBEJ DSTIDS- OG/ELLER MINDSTE HVILETIDSKRITERIUM (ARTIKEL 21, STK. 2-4)

I henhold til artikel 21, stk. 2, kan muligheden for at begrænse den maksimale arbejdstid og indføre en minimumshvileperiode inden for en referenceperiode kun udøves inden for rammerne af artikel 21, stk. 1, andet afsnit (se ovenfor).

Frankrig, Sverige og Portugal fremhævede praktiske problemer i forbindelse med vurdering og overvågning af den faktiske arbejdstid om bord, samt muligheden for nemt at omgå grænserne. I lyset af dette hævder de, at en referenceperiode på 12 måneder som foreslået i direktivet er meget vanskelig at anvende i praksis. For at overvinde denne vanskelighed

foreslår fransk ret som en alternativ løsning en årlig grænse på 225 dage på havet⁹ i stedet for en 48 timers grænse for arbejdstiden over en referenceperiode på højst et år.

Artikel 21, stk. 2 og stk. 3, i direktivet giver medlemsstaterne en mulighed for enten at begrænse arbejdstiden eller definere en minimal hviletid inden for en given referenceperiode. Artikel 21, stk. 4, begrænser yderligere mulighederne for at opsplitte hviletid på mere end to perioder og sætter en grænse på højst 14 timer mellem to på hinanden følgende hvileperioder.

De fleste medlemsstater definerer minimumshvileperioderne enten som det eneste kriterium (Danmark, Finland, Frankrig, Malta, Nederlandene og Sverige) eller i kombination med en begrænset arbejdstid (Østrig, Bulgarien, Tyskland, Spanien, Ungarn, Litauen, Portugal, Grækenland). I Danmark er maksimumarbejdstiden normalt reguleret af kollektive overenskomster eller individuelle ansættelseskontrakter, mens minimumshvileperioder er fastsat i lovgivningen.

Alle de lande, som rapporterede, at de anvendte hvileperioden som det eneste kriterium for arbejdstagere om bord på HFF'er har en specifik lovgivning, der gælder for fiskere (eller søfarende og fiskere). En hvileperiode anvendes ikke altid af disse lande som et kriterium i den generelle lovgivning om arbejdstid, der gælder for arbejdstagere i andre erhverv.

Nederlandene mener, at minimumshvileperiode-kriteriet er "*bedst egnet til arbejdssystemerne i fiskeriet*". I Tyskland kan, selv om begge kriterier benyttes, en kollektiv aftale under visse betingelser angive, at den maksimale arbejdstid kan overskrides, men ikke, at den minimale hviletid må reduceres.

Kun Estland og Rumænien indrapporterede den maksimale arbejdstid som det eneste kriterium vedrørende arbejdstagere om bord på HFF'er.

Fangst og den efterfølgende forarbejdning af produkter er stærkt afhængige af ikke altid forudsigelige meteorologiske og tekniske begrænsninger i forbindelse med anvendelsen af fiskeredskaber og sikkerhed til søs. Dette berettiger til den opfordring til fleksibilitet i arbejdstiden, der er udtrykt af arbejdsmarkedets parter. Det er også blevet rapporteret, at arbejdstiden i nogle situationer overskrides i praksis (Tyskland).

Det skal understreges, at ILO 188 bruger minimumshviletid som det eneste kriterium til at begrænse arbejdstiden for arbejdstagere om bord HFF'er¹⁰. Frankrig, Polen og Danmark henviste til dette i deres høringsvar.

Kun Frankrig indberettede praktiske problemer med anvendelsen af artikel 21, stk. 4. De foreslår en mulighed for en yderligere opdeling af hvileperioder på seks timer som en mulig løsning, som kun kunne gennemføres via kollektive overenskomster.

⁹ Grænsen på 225 dage på havet betragtes i de forberedende dokumenter til den franske retsakt som svarende til 35 timer om ugen, der er den lovfæstede maksimalarbejdstid i Frankrig. Der er mulighed for en dispensation på op til 250 timer på havet, svarende til 48 timer om ugen.

¹⁰ Dette står i kontrast til konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006, der fastholder valget mellem maksimal arbejdstid og minimumshvileperioder som kriterium med hensyn til arbejdstiden for søfarende.

6. UNDTAGELSER (ARTIKEL 21, STK. 5 OG 6)

I henhold til artikel 21 stk. 5, i direktivet, kan medlemsstaterne tillade undtagelser fra de grænser, der er fastsat i stk. 1, andet afsnit, og stk. 3 og 4. To krav skal være opfyldt for at gøre det: i) undtagelser skal være i overensstemmelse med de almindelige principper for sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse, og ii) de kan kun gives af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til tilrettelæggelsen af arbejdet. Der er behov for en særlig grund, og undtagelsen bør være proportional med den. Ifølge samme artikel anbefales, at sådanne undtagelser kan give årsag til "hyppigere eller længere frihedsperioder eller sikring af kompenserende frihed".

Fem medlemsstater rapporterede, at de ikke havde benyttet sig af muligheden for undtagelser (Østrig, Estland, Finland, Portugal og Rumænien).

Danmark, Tyskland, Frankrig og Polen giver mulighed for undtagelser med tilknytning til fiskeriet eller forarbejdning af fisk om bord (når et skib er direkte involveret i fiskeri og/eller opererer på fangstpladser). En kompenserende hvileperiode er fastsat i disse tilfælde (undtagen i Polen).

I andre medlemsstater gives undtagelser til en bred vifte af forskellige situationer, der ikke er direkte knyttet til fiskeri eller forarbejdning af fisk. I alle tilfælde betragtes de som permanente af de medlemsstater, der indrømmer dem, og det er ikke sandsynligt, at de vil blive ophævet på kort til mellemlang sigt. Nogle eksempler er kort omtalt nedenfor.

I Nederlandene er undtagelsen ratione personae og den gælder for skippere, ledelses- og hjælpepersonale om bord på HFF'er.

I Malta henviser undtagelsen til kystfiskeri, men virkningen er begrænset på grund af det faktum, at alle fiskere i Malta er selvstændige.

Spansk lovgivning tillader i generelle vendinger en nedsættelse af hviletiden om bord på fiskerfartøjer. Ingen specifikke grunde kræves. Endvidere synes bestemmelsen at erstatte den generelle regel for fiskerfartøjer, snarere end at den udgør en undtagelse, der gælder under visse nøje definerede omstændigheder.

Bulgarien lader sin generelle lovgivning om overarbejde gælde for fiskerisektoren. Arbejdstid tilladt i henhold til denne lovgivning kan i visse tilfælde overstige de grænser, som er fastsat i direktivet. Dog er der en fast årlig grænse for overarbejde (150 timer) og omstændigheder, hvorunder det er tilladt, er defineret nøje.

Generelt er undtagelser blevet indført ved lov. Men i nogle medlemsstater (bl.a. Tyskland, Ungarn og Sverige) kan de også indføres ved kollektive overenskomster.

Artikel 21, stk. 6, omhandler retten til føreren af et HFF til at kræve, at arbejdstagere om bord udfører det antal arbejdstimer, der er nødvendige for fartøjets, ombordværende personers eller lastens umiddelbare sikkerhed, eller for at komme andre fartøjer eller personer i havsnød til undsætning. Ingen problemer med hensyn til anvendelsen af denne bestemmelse blev rapporteret.

7. ÅRLIG FERIE (ARTIKEL 21, STK. 7)

Artikel 7 i direktivet vedrører den årlige ferie og omfatter arbejdstagere om bord på HFF'er. Den eneste specifikke forordning, der udelukkende vedrører arbejdstagere om bord på HFF'er, er artikel 21, stk. 7, som giver medlemsstaterne ret til at kræve, at arbejdstagere om bord på HFF'er, som ikke må drive fiskeri i en given periode af kalenderåret på mere end en måned, skal tage årlig ferie i denne periode.

12 medlemsstater oplyste, at de ikke havde anvendt denne mulighed (Østrig, Bulgarien, Danmark, Spanien, Estland, Finland, Frankrig, Tyskland, Ungarn, Holland, Polen og Portugal). Kun Malta og Rumænien erklærede, at de havde brugt bestemmelsen. Men i Malta er de praktiske konsekvenser heraf ubetydelige på grund af det faktum, at alle fiskere er selvstændige.

8. ALMINDELIGE BESTEMMELSER I DIREKTIVET, DER GÆLDER FOR ARBEJDTAGERE OM BORD PÅ HFF'ER (ISÆR NATARBEJDE)

Artikel 21, stk. 1, udelukker anvendelsen af artikel 8 om "natarbejdets varighed" i direktivet på arbejdstagere om bord på HFF'er. Artikel 9 til 11 (helbreds kontrol og natarbejders overgang til dagarbejde, garantier i forbindelse med natarbejde og information ved regelmæssig beskæftigelse af natarbejdere) finder fortsat anvendelse for dem.

Det er derfor nødvendigt at vurdere, om en specifik regulering af længden af natarbejde udført af natarbejdere om bord på HFF'er er berettiget.

En række medlemsstater har besluttet at anvende deres generelle lovgivning om natarbejde på arbejdstagere om bord på HFF'er (Spanien, Portugal, Rumænien, Bulgarien, Finland, Ungarn, Holland), selv om nogle medlemsstater har specifik lovgivning, som regulerer andre aspekter af arbejdstiden om bord på HFF'er.

Andre medlemsstater anførte, at der ikke var tegn på eventuelle negative virkninger af den nuværende mangel på regulering vedrørende varigheden af natarbejde på sundhed og sikkerhed for arbejdstagere (Tyskland, Litauen). Nogle fangstmetoder kræver, at der fiskes om natten. Polen har anført, at strengere bestemmelser om natarbejde om bord på HFF'er "ville møde kraftig modstand fra arbejdstagerne selv". Sluttelig påpeger de britiske repræsentanter, at fiskerne er jægere/samlere, og at det ville være upraktisk at begrænse deres aktiviteter med de konventionelle rammer, der gælder for landbaserede arbejdstagere i forbindelse med natarbejde.

Det blev understreget, at det ville være berettiget at fokusere på lægeligt tilsyn af fiskere, der skal arbejde om natten (Frankrig).

Selv om nogle fangstmetoder kræver arbejde i natperioden, kan arbejdstagere om bord på HFF'er ikke altid anses for "natarbejdere" i henhold til artikel 2, stk. 4, i direktivet, som kræver, at en vis del af arbejdstiden, skal udføres i natperioden.

Bemærk, at der gælder særlige regler for unge arbejdstagere i henhold til direktiv 94/33/EF¹¹.

¹¹ Dens praktiske gennemførelse blev for nylig analyseret af Kommissionen i rapport (SEK(2010) 1339).

9. GENEREL VURDERING

Medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter, der blev hørt af Kommissionen, blev anmodet om at give deres samlede vurdering af artikel 21 i direktivet, idet de navnlig skulle udtrykke, om dets bestemmelser fortsat er hensigtsmæssige, navnlig hvad angår sundhed og sikkerhed. De vigtigste konklusioner er opsummeret nedenfor:

- 1) Der bør fortsat gældesærlige bestemmelser vedrørende arbejdstagere om bord på HFF'er i artikel 21 i direktivet. Artiklen blev anset for at være hensigtsmæssig af 12 medlemsstater, og arbejdsmarkedets parter gik stærkt ind for at bevare en specifik forordning om arbejdstagere om bord på HFF'er. Men arbejdsmarkedets parter anførte, at *"de klare begrænsninger, der er fastsat i artikel 21 i det nuværende direktiv om arbejdstagere om bord på fiskerfartøjer må betragtes som rimeligt"*.
- 2) Selv om ikke alle medlemsstater givet udtryk for deres holdning, erklærede ni, at de finder direktivets nuværende personelle anvendelsesområde er tilstrækkeligt.
- 3) Nogle medlemsstater rejste tvivl om, hvorvidt kriteriet om maksimal arbejdstid var tilstrækkeligt i betragtning af de særlige arbejdsmønstre inden for fiskeriet og vanskeligheden ved kontrol og håndhævelse. Vanskeligheden i netop fastsættelsen af den faktiske arbejdstid om bord anses for at være det hyppigste inspektionsproblem. Desuden udføres inspektion normalt udelukkende i havne. Ifølge nogle medlemsstater er kontrol af hviletid mindre vanskelig at gennemføre i praksis.
- 4) Overholdelse af de uafbrudte seks timers pause skaber praktiske problemer i nogle medlemsstater.
- 5) Det er almindeligt accepteret, at artikel 8 om varigheden af natarbejde ikke bør gælde for arbejdstagere på HFF'er. Specifik lovgivning, der dækker varigheden af natarbejde for arbejdstagere om bord på HFF'er, blev heller ikke anset for nødvendig.
- 6) Muligheden for at indrømme undtagelser fra de generelle arbejdstidsmønstre, der er fastsat for arbejdstagere om bord på HFF'er, blev betragtet som en nødvendig fleksibilitetsmekanisme.

10. KONKLUSIONER

- 1) Med fuld respekt for arbejdsmarkedets parters autonomi vil Kommissionen fortsat følge forhandlingerne om ILO 188, med henblik på i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter, at identificere eventuelle områder, hvor EU's indsats er nødvendig eller berettiget. Det vil ske i sammenhæng med den igangværende revision af direktivet.
- 2) Som et resultat af høringen har Kommissionen udpeget en række områder, som kræver yderligere opmærksomhed. Disse er:
 - a) Situationen for de selvstændige, der normalt arbejder på små fartøjer og ofte er partsfiskere, fortjener særlig fokus, især i forbindelse med ratifikationen og gennemførelsen af ILO 188 i medlemsstaterne.

- b) De oplysninger, som medlemsstaterne har indgivet, er ikke tilstrækkelige til at fastslå, om referenceperioden, der ikke overstiger 12 måneder, i henhold til artikel 21, stk. 1, andet afsnit, altid stilles til rådighed og respekteres.
 - c) ILO 188 henviser kun til minimumshvile som et kriterium for at begrænse arbejdstiden, mens direktivet giver mulighed for alternativ anvendelse af enten minimumshvile eller maksimal ugentlig arbejdstid. Derfor kunne medlemsstaterne enten gennemføre minimumshvileperiodekriteriet alene eller både maksimal arbejdstid og minimumshvileperioder for at overholde begge instrumenter. Denne løsning er forenelig med direktivet, så længe bestemmelser i sidstnævnte, der er mere gunstige for arbejdstagerne, bliver overholdt. Retten til uafbrudte hvileperioder er af særlig betydning (da ingen tilsvarende bestemmelse findes i ILO 188) og bør respekteres.
 - d) Særlig opmærksomhed bør rettes mod lægeligt tilsyn af søfarende, der arbejder om natten.
 - e) I ét tilfælde (Spanien) er undtagelsen fra arbejdstidsreglerne ikke berettiget i henhold til nogen af de omstændigheder, der er anført i artikel 21, stk. 5. Undtagelser bør stå i forhold til de omstændigheder, der berettiger dem, og bør ikke dække hele bestemmelsens anvendelsesområde. Kommissionen vil lægge særlig vægt på at verificere, at brugen af undtagelserne i henhold til artikel 21, stk. 5, i direktivet respekterer disse principper.
- 3) I en bredere sammenhæng noterer Kommissionen sig, at det primære mål for Fællesskabets strategi om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen 2007-2012¹², støttet af Rådets resolution af 25. juni 2007¹³, fortsat er en vedvarende forbedring af arbejdsvilkårene, navnlig gennem en betydelig reduktion i arbejdsulykker og erhvervs sygdomme. For at nå dette mål, skal korrekt og effektiv gennemførelse af EU's sundheds- og sikkerhedslovgivning styrkes, samtidig med en støtte til SMV'er, især i "højrisikosektorer", såsom byggeri, landbrug, fiskeri og transport. Til dette formål er Kommissionen, via det nye Progress-program og i samarbejde med det rådgivende udvalg, i øjeblikket ved at udarbejde ikke-bindende praktiske retningslinjer for korrekt anvendelse af direktiverne, især i fiskerisektoren (for fartøjer under 15 meters længde).

¹² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Højere kvalitet og produktivitet i arbejdet: en fællesskabsstrategi for 2007 - 2012 om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen [KOM (2007) 62 endelig af 21. februar 2007].

¹³ Rådets resolution af 25. juni 2007 om en ny fællesskabsstrategi for sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen (2007-2012), EUT C 145 af 30.6.2007, s. 1.