

Der bør fastsættes en frist på ti år som i de to gældende forordninger af hensyn til retssikkerheden,

navnlig fordi licensaftaler ofte indgås for et langt tidsrum.

Bruxelles, den 25. januar 1995.

Carlos FERRER

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet⁽¹⁾

(95/C 102/02)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 29. september 1994 under henvisning til EF-traktatens artikel 75 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Sergio Colombo til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 11. januar 1995.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 322. plenarforsamling, mødet den 25. januar 1995, med et flertal af stemmer for og 1 stemme hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Baggrunden for Kommissionens forslag

1.1. Baggrunden for direktivforslaget er, at der er forskelle mellem de betingelser, medlemsstaterne stiller for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for transport ad indre vandveje, især med hensyn til mindstealder, fysisk egnethed, erhvervs erfaring og faglige kundskaber.

1.2. Det er indlysende, at forskellene i de nationale krav kan føre til konkurrenceforvridninger mellem transportører fra forskellige medlemsstater.

1.3. De stadig større transportenheder og den øgede transport af farlige stoffer gør det påkrævet at sigte mod de højest mulige sikkerhedskrav og mod harmonisering af de krævede kvalifikationer på et højere niveau.

Hvor det er nødvendigt, kan de øgede sikkerhedskrav ikke alene sikre en bedre beskyttelse af flodmateriel og især menneskeliv, men også tjene miljøbeskyttelsesformål.

1.4. Med forbehold af nedenstående bemærkninger kan ØSU godkende såvel direktivforslagets begrundelse som dets indhold.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU erkender, at emnet i medfør af EF-traktatens artikel 75 falder ind under Fællesskabets enekompetence, og håber, at en harmonisering af betingelserne for erhvervelse af bådførercertifikater hurtigt vil kunne gennemføres.

2.1.1. Harmoniseringens beskedne omfang skyldes, at det foreslåede direktiv supplerer bestemmelserne i direktiv 91/672/EØF⁽²⁾ om samme emne.

2.2. Kommissionen bør efter ØSU's mening holde sig for øje, at det er nødvendigt at stille tilsvarende krav til bådførere fra tredjelande.

⁽¹⁾ EFT nr. C 280 af 6. 10. 1994, s. 5.

⁽²⁾ EFT nr. L 373 af 31. 12. 1991, s. 29.

2.3. Efter ØSU's opfattelse ville det være hensigtsmæssigt at fastlægge kriterier for, hvilke både der skal omfattes af kravene i direktivet (f.eks. minimums-tonnage, antal passagerer, længde, motorens ydeevne).

3. Særlige bemærkninger

3.1. ØSU finder det velbegrunder, at der fastsættes visse undtagelser. Det er således berettiget, at sejlads på Rhinen undtages, fordi der her findes et særligt bådførercertifikat, som har rod i Mannheim-konventionerne og opfylder de betingelser, der skal gælde for erhvervelse af EF-certifikatet.

3.2. Artikel 5

Hvad angår mindstealderen for erhvervelse af bådførercertifikat og dermed for opnåelse af medlemsstaternes gensidige anerkendelse, kan ØSU tilslutte sig den løsning, der er valgt i denne artikel. I betragtning af, at bådførersvaret altid omfatter personaleledelse, og i lyset af bestemmelsen i artikel 7, stk. 1, synes det dog mest rimeligt at fastsætte mindstealderen til 21 år.

3.3. Artikel 6

Efter ØSU's mening kunne man godt kræve, at indehavere af certifikater skulle gennemgå periodiske lægeundersøgelser (f.eks. hvert femte eller tiende år), indtil de er fyldt 65 år. Efter det fyldte 65. år skulle intervallerne være kortere (f.eks. hvert halve år).

Lægeundersøgelsen bør foretages på grundlag af harmoniserede sundhedskriterier.

3.4. Artikel 7

Den personlige mønstringsbog er den eneste dokumentation for erhvervs erfaring og faglige kundskaber. Derfor bør dens form og indhold harmoniseres.

3.5. Artikel 9

De supplerende faglige kundskaber og den supplerende eksamen, der kræves i artikel 9 i forbindelse med transport af farlige stoffer, forekommer ØSU at være rimelige.

3.6. Artikel 10

I forbindelse med føring af båd med radar bør der henvises til en praktisk prøve og et kendskab — der er så aktuelt som muligt — til systemer til instrumentnavigering, der også kan foretages ved hjælp af andet elektronisk udstyr, der er tilkoblet radaren (jf. bilag II, kapitel C).

3.7. Artikel 11

Afslag på ansøgninger om certifikat og afgørelser om at trække et certifikat tilbage bør ikke blot begrundes, men også indeholde en henvisning til de harmoniserede betingelser, f.eks. ulykkeshændelser, som forringer den pågældende persons fysiske egnethed, eller erhvervsmæssig adfærd, som har været genstand for sanktioner fra de kompetente myndigheders side.

3.8. Bilag II

De faglige kundskaber, der kræves i bilag II, synes passende, navnlig med henblik på at opnå det nødvendige, høje sikkerhedsniveau. Under kapitel A i bilag II burde der dog også stilles krav om det fornødne kendskab til ruten og til de meteorologiske forhold, der er fremherskende på den sædvanlige rute.

4. Konklusion

ØSU kan som nævnt principielt tilslutte sig direktivforslaget, men henstiller, at Kommissionen bør yde en indsats for hurtigt at gennemføre gensidig anerkendelse og harmonisering af hele certifikatsspektret, herunder de certifikater, der kræves til føring af søgående skibe og lystfartøjer.

Bruxelles, den 25. januar 1995.

Carlos FERRER

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg