

## **Unterrichtung**

**durch die Europäische Kommission**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) vom 21. Mai 2012 in der am 8. Mai 2013 geänderten Fassung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation

COM(2016) 235 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Hinweis: vgl. Drucksache 736/07 = AE-Nr. 070828,  
Drucksache 414/11 = AE-Nr. 110576 und  
AE-Nrn. 070809, 080415



Brüssel, den 29.4.2016  
COM(2016) 235 final

2016/0124 (NLE)

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES RATES**

**zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) vom 21. Mai 2012 in der am 8. Mai 2013 geänderten Fassung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2016) 143 final}

{SWD(2016) 144 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Jahr 2002 initiierte die IAO Verhandlungen auf globaler Ebene über umfassende und zeitgemäße internationale Normen für den Fischereisektor mit dem Ziel, weltweit einen angemessenen Schutz für Fischer zu gewährleisten. Das Ergebnis war die Annahme des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007<sup>1</sup>. Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist Frankreich der einzige EU-Mitgliedstaat, der dieses Übereinkommen ratifiziert hat.<sup>2</sup>

2007 leitete die Kommission die erste Phase der Anhörung der EU-Sozialpartner gemäß Artikel 154 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ein und forderte diese auf, „die Möglichkeiten einer gemeinsamen Initiative zur Förderung der Anwendung des neuen IAO-Übereinkommens über Arbeit in der Fischerei von 2007 in der EU zu prüfen“.<sup>3</sup> Der Allgemeine Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und die Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) nahmen im Jahr 2009 Verhandlungen auf. Am 21. Mai 2012 wurde eine Vereinbarung geschlossen, die am 8. Mai 2013 geändert wurde. Am 10. Mai 2013 beantragten die EU-Sozialpartner bei der Kommission die Durchführung der Vereinbarung gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV durch einen Beschluss des Rates.

Ziel des vorliegenden Vorschlags ist es, die Vereinbarung, die COGECA, ETF und Europêche über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) geschlossen haben, durchzuführen.

Mit diesem Vorschlag verfolgt die Kommission das Ziel, die Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern an Bord von Fahrzeugen, die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahren, zu verbessern, indem ein konsolidierter Rechtsrahmen geschaffen wird, der den Arbeitsbedingungen in der Seefischerei gerecht wird.

#### • Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Diese Initiative steht im Einklang mit der Priorität der Kommission, einen vertieften und gerechteren Binnenmarkt herzustellen und insbesondere dessen soziale Dimension zu stärken. Sie gliedert sich ein in die Arbeit der Kommission zur Herstellung eines fairen und wahrhaft europäischen Arbeitsmarktes, in dem Arbeitskräfte einen angemessenen Schutz genießen und nachhaltige Arbeit finden.<sup>4</sup> Dazu gehören die Sicherheit und der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, Arbeitszeit, Sozialschutz und Rechte im Zusammenhang mit dem Arbeitsvertrag.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern sind in mehreren EU-Rechtsinstrumenten geregelt, u. a. in den EU-Richtlinien zum Arbeitsrecht und den EU-Rechtsvorschriften zum Arbeitsschutz. Für Aspekte, die nicht durch das EU-Recht geregelt sind, wie beispielsweise

<sup>1</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_c188\\_de.htm](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c188_de.htm)

<sup>2</sup> Frankreich hat das Übereinkommen im Oktober 2015 ratifiziert. Norwegen, das Mitglied des EWR ist, ratifizierte das Übereinkommen im Januar 2016.

<sup>3</sup> KOM(2007) 591 endg.

<sup>4</sup> Rede von Präsident Juncker vor dem Europäischen Parlament zur Lage der Union vom 9. September 2015.

das Recht auf medizinische Versorgung an Land, das Recht auf Heimschaffung und das ärztliche Zeugnis zur Bescheinigung der Arbeitstauglichkeit von Fischern, gibt es in den EU-Mitgliedstaaten sehr unterschiedliche Normen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Derzeit wird die Ex-post-Bewertung des EU-Besitzstands im Bereich Arbeitsschutz durchgeführt, und eine Reihe wichtiger Fragen für die Überarbeitung des EU-Rechts wurde noch nicht definiert, u. a. was die neue Struktur und den genauen Inhalt des künftigen EU-Rechtsrahmens im Bereich Arbeitsschutz angeht. Während der vorbereitenden Arbeiten unterstrichen die Interessenträger die Notwendigkeit, die für die Seeschifffahrt und die Fischerei geltenden Arbeitsschutzvorschriften mit den neuen IAO-Übereinkommen wie dem Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in Einklang zu bringen. Es ist offensichtlich, dass die Vereinbarung den geltenden EU-Besitzstand im Bereich Arbeitsschutz ergänzt und mit dem Übereinkommen in Einklang bringt. Bei der künftigen Überarbeitung des EU-Rahmens für den Arbeitsschutz muss der vorliegenden Vereinbarung Rechnung getragen werden.

Zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Fischern trägt die EU außerdem durch die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP)<sup>5</sup> bei, mit der sichergestellt werden soll, dass Fischerei- und Aquakulturtätigkeiten langfristig zu ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Nachhaltigkeit beitragen. Denn von gesunden Fischbeständen profitieren auch die Fischer. Die nachhaltige Bewirtschaftung von Ressourcen wird die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Fischereisektors stärken und zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen.

Für die Ziele der GFP wird auch auf internationaler Ebene geworben, um sicherzustellen, dass die Fangtätigkeiten der Union außerhalb der Unionsgewässer auf denselben Grundsätzen und Normen beruhen, wie sie nach Unionsrecht gelten, und um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Betreiber aus der Union und aus Drittländern zu fördern. Daher bemüht sich die EU aktiv, bei der Stärkung der Effizienz der regionalen und internationalen Fischereiorganisationen eine Führungsrolle zu übernehmen, um diese besser in die Lage zu versetzen, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden lebenden Meeresschätze zu erhalten und zu schützen, wozu unter anderem die Bekämpfung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) gehört<sup>6</sup>.

Unzureichende Gesundheits- und Sicherheitsnormen und schlechte Arbeitsbedingungen sind gleichzeitig Ursache und Folge von IUU-Fischerei. Einerseits können Betreiber in die IUU-Fischerei getrieben werden, weil sie so Kosten für Gesundheits- und Sicherheitskontrollen und andere Überprüfungen einsparen. Andererseits sind Arbeitskräfte an Bord von Fahrzeugen, die IUU-Fischerei betreiben, von Ausbeutung bedroht, da es unmöglich ist, menschenwürdige Arbeitsbedingungen auf einem Fahrzeug zu gewährleisten, das für illegale Tätigkeiten benutzt wird. Durch die Verbesserung der sozialen Situation der Fischer sollen das Risiko des Missbrauchs gesenkt und die Kosten der IUU-Fischerei erhöht werden, um sie weniger attraktiv zu machen. Die konsequente Durchführung von IAO-Übereinkommen

---

<sup>5</sup> Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 601/2004 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1093/94 und (EG) Nr. 1447/1999 (ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 1).

weltweit würde sich sowohl auf die Arbeitsbedingungen der Fischer positiv auswirken und die IUU-Fischerei eindämmen. Durch die Einbindung der Vereinbarung der EU-Sozialpartner zum IAO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor in das EU-Recht wird sich die EU in einer stärkeren Position befinden, um die Durchführung des Übereinkommens in ihren Partnerstaaten weltweit zu fördern.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

### • Rechtsgrundlage

Artikel 155 Absatz 2 AEUV lautet: *„Die Durchführung der auf Unionsebene geschlossenen Vereinbarungen erfolgt entweder nach den jeweiligen Verfahren und Gepflogenheiten der Sozialpartner und der Mitgliedstaaten oder – in den durch Artikel 153 erfassten Bereichen – auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission. Das Europäische Parlament wird unterrichtet.“*

Ziel der von COGECA, ETF und Europêche geschlossenen Vereinbarung ist es, gemäß Artikel 153 Absatz 1 Buchstaben a und b AEUV die Arbeits- und Lebensbedingungen von Arbeitskräften an Bord von Seefischereifahrzeugen zu verbessern, was Mindestanforderungen an die Arbeit an Bord, Dienstbedingungen, Unterkunft und Verpflegung, Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und medizinische Versorgung angeht. Daher bildet Artikel 155 Absatz 2 die geeignete Rechtsgrundlage für den Kommissionsvorschlag.

### • Subsidiarität

Es besteht ein Handlungsbedarf auf EU-Ebene, da es sich bei der Seefischerei um eine grenzüberschreitende Branche handelt, die weltweit operiert. Fischereifahrzeuge fahren unter der Flagge verschiedener EU-Mitgliedstaaten; sie sind außerdem außerhalb der Hoheitsgewässer des jeweiligen Mitgliedstaates, in Hoheitsgewässern anderer Mitgliedstaaten und in internationalen Gewässern tätig. Die EU-Hochseeflotte operiert in internationalen Gewässern (auf hoher See) und im Rahmen bilateraler Abkommen mit Staaten außerhalb der Union.

Trotz des Ratsbeschlusses zur Ermächtigung der EU-Mitgliedstaaten, das IAO-Übereinkommen C188 zu ratifizieren<sup>7</sup>, verläuft der Ratifizierungsprozess bisher nur schleppend. Wenn nur einige wenige EU-Mitgliedstaaten den Text ratifizierten, wäre nicht gewährleistet, dass die Fischer in der gesamten Union ein ähnliches Niveau menschenwürdiger Arbeits- und Lebensbedingungen genießen oder dass unionsweit gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Mitgliedstaaten herrschen. Es würden nach wie vor unterschiedliche Normen gelten, vor allem in Fragen, die noch nicht durch das EU-Recht geregelt werden, wie beispielsweise ärztliche Zeugnisse für Fischer, das Recht auf Heimschaffung und die medizinische Versorgung an Land. Innerhalb der EU würden weiter unterschiedliche Arbeitsbedingungen für Fischer gelten. Außerdem würden Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, und solche, die dies nicht getan haben, unterschiedliche Wettbewerbspositionen haben. Die vorgeschlagene Richtlinie beruht auf geltenden internationalen und EU-Normen und berücksichtigt das besondere Arbeitsumfeld des Sektors. Sie gewährleistet ein ähnliches Niveau menschenwürdiger Lebens- und Arbeitsbedingungen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die EU-Mitgliedstaaten, indem

<sup>7</sup> Beschluss 2010/321/EU des Rates vom 7. Juni 2010 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor der Internationalen Arbeitsorganisation aus dem Jahr 2007 (Übereinkommen Nr. 188) im Interesse der Europäischen Union zu ratifizieren (ABl. L 145 vom 11.6.2010, S. 12).

sie dafür sorgt, dass die Normen des IAO-Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007, auf das sie sich bezieht, in allen EU-Mitgliedstaaten gleichzeitig in Kraft treten und einheitlich umgesetzt werden. Sie gleicht die Situation der Fischer an die anderer Seeleute an.<sup>8</sup>

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Richtlinienvorschlag entspricht dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit, da er zur Erreichung des Ziels beiträgt, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften zu verbessern und einen kohärenten Rechtsrahmen zu schaffen, der Mindestnormen festlegt. Er beschränkt sich ausschließlich auf die Umsetzung der aktualisierten Normen des IAO-Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in EU-Recht. Die Maßnahme beruht auf einer Vereinbarung zwischen den Arbeitnehmer- und den Arbeitgebervertretern des Sektors.

Er überlässt es den Mitgliedstaaten, günstigere Standards für Arbeitskräfte zu bewahren oder zu erlassen, und bietet ihnen die Flexibilität, ihrer jeweiligen nationalen Situation Rechnung zu tragen. Der Vorschlag lässt somit Raum für Flexibilität, was die Wahl der konkreten Maßnahmen zur Durchführung angeht.

- **Wahl des Instruments**

Als Instrument wurde eine Richtlinie gewählt. Der Begriff „Beschluss“ in Artikel 155 Absatz 2 AEUV wird in seiner allgemeinen Bedeutung verwendet, um die Wahl des Rechtsinstruments gemäß Artikel 288 AEUV zu ermöglichen. Es obliegt der Kommission, das geeignetste der drei in dem genannten Artikel aufgeführten verbindlichen Instrumente (Verordnung, Richtlinie oder Beschluss) vorzuschlagen.

In Artikel 296 AEUV heißt es: *„Wird die Art des zu erlassenden Rechtsakts von den Verträgen nicht vorgegeben, so entscheiden die Organe darüber von Fall zu Fall unter Einhaltung der geltenden Verfahren und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.“*

Im vorliegenden Fall ist es angesichts der Art und des Inhalts der von den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarung am besten, Bestimmungen zu erlassen, die von den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern in einzelstaatliches Recht der Mitgliedstaaten umzusetzen sind. Daher ist eine Richtlinie das geeignetste Instrument. Ferner ist die Kommission der Auffassung, dass die Vereinbarung nicht in den Vorschlag aufgenommen, sondern diesem als Anhang beigefügt werden sollte.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Konsultation der Interessenträger**

Gemäß Artikel 155 Absatz 1 AEUV kann der Dialog zwischen den Sozialpartnern auf EU-Ebene, falls sie es wünschen, zur Herstellung vertraglicher Beziehungen einschließlich des Abschlusses von Vereinbarungen führen. Der Vertrag schreibt keine vorherige Konsultation anderer Parteien vor. Aufgrund der Transparenz dieses Vorgangs und der Rolle, die den

---

<sup>8</sup> Ein solcher EU-Rechtsrahmen existiert bereits für Seeleute: Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

Sozialpartnern gemäß Artikel 155 AEUV zukommt, wurde keine weitere öffentliche Konsultation durchgeführt.<sup>9</sup>

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zur Untermauerung der Kosten-Nutzen-Analyse der Vereinbarung wurde eine externe Studie<sup>10</sup> in Auftrag gegeben. Die Berater identifizierten die zuständigen Stellen und einschlägigen Sozialpartner in allen Mitgliedstaaten und erfragten bei ihnen Informationen zu den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bezüglich der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Fischereisektor und zu den von ihnen erwarteten möglichen Folgen einer Durchführung der Vereinbarung.

- **Folgenabschätzung**

Gemäß den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung<sup>11</sup> haben die Kommissionsdienststellen eine Folgenabschätzung erstellt, um dem Kollegium der Kommissionsmitglieder eine fundierte Entscheidung zu ermöglichen; zu dieser Folgenabschätzung gehört die Bewertung der Repräsentativität der Unterzeichner und der Rechtmäßigkeit der Bestimmungen der Vereinbarung im Verhältnis zum EU-Rechtsrahmen.

- *Repräsentativität der EU-Sozialpartner*

Bei der Bewertung eines Antrags der EU-Sozialpartner auf Durchführung einer Vereinbarung durch ein EU-Rechtsinstrument gemäß Artikel 155 AEUV prüft die Kommission die Repräsentativität und das Mandat der Sozialpartner in Bezug auf den von der Vereinbarung betroffenen Bereich. So ist sichergestellt, dass der Antrag mit dem AEUV in Einklang steht und dass die Vereinbarung eine möglichst breite Unterstützung unter den Betroffenen erfährt.

Gemäß Artikel 1 des Beschlusses 95/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 sollten die Sozialpartner auf europäischer Ebene folgende Kriterien erfüllen: „a) [Sie] sollten sektor- oder berufsspezifisch sein und über eine Struktur auf europäischer Ebene verfügen;

b) sie sollten aus Verbänden bestehen, die in ihrem Land integraler und anerkannter Bestandteil des Systems der Arbeitsbeziehungen sind, sollten Vereinbarungen aushandeln können und in mehreren Mitgliedstaaten repräsentativ sein; und

c) sie sollten über die geeigneten Strukturen verfügen, um effektiv an dem Anhörungsprozess teilnehmen zu können.“

Diese Bedingungen sollten zu dem Zeitpunkt erfüllt sein, an dem die Vereinbarung unterzeichnet wird. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung war Kroatien noch nicht Mitglied der EU. Die Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (Eurofound) hat 2012 eine Studie zur Bewertung der Repräsentativität der EU-Sozialpartner durchgeführt.

Die Vereinbarung betrifft die Arbeitsbedingungen in der Seefischerei, was der sektorspezifischen Abgrenzung des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog „Seefischerei“ entspricht. Daher besteht eine Übereinstimmung zwischen dem vom Ausschuss erfassten Bereich und dem Geltungsbereich der Vereinbarung. Die im Ausschuss vertretenen Sozialpartner sind Europêche und COGECA für die Arbeitgeber und ETF für die Arbeitnehmer.

---

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool\\_7\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm)

<sup>10</sup> ICF International, „Study on Costs and Benefits of a Council Decision implementing the European sectoral social partners Agreement concerning the implementation of the Work in Fishing Convention, 2007 of the ILO“, Dezember 2015.

<sup>11</sup> SWD(2015) 111 final.



Laut der Eurofound-Repräsentativitätsstudie von 2012 hat Europêche Mitglieder in 11 EU-Mitgliedstaaten<sup>12</sup>. Zwei Arbeitgeberorganisationen haben Beobachterstatus (LV und LT).

COGECA vertritt die allgemeinen und die spezifischen Interessen der europäischen Genossenschaften in den Bereichen Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und Lebensmittel. COGECA hat Mitglieder aus dem Bereich der Seefischerei in 11 Mitgliedstaaten<sup>13</sup>. Aufgrund der Mitgliederstruktur von COGECA und Europêche sind auf Arbeitgeberseite insgesamt 16 Mitgliedstaaten im Ausschuss vertreten.

Auf der Arbeitnehmerseite sind in der ETF Organisationen aus dem Bereich der Seefischerei aus 11 Mitgliedstaaten<sup>14</sup> vertreten. Somit sind Fischer aus 11 Mitgliedstaaten<sup>15</sup> nicht vertreten. Den Beschäftigungszahlen für den Sektor zufolge sind jedoch in vielen dieser Mitgliedstaaten nur rund 1000 Arbeitskräfte tätig (in den meisten dieser Mitgliedstaaten sind es sehr viel weniger). Zwar sind in Irland, Griechenland, Rumänien und Schweden mehr als 1000 Fischer tätig, ein Großteil von ihnen ist jedoch selbständig.

Mit Ausnahme Portugals und Rumäniens gibt es keinen Mitgliedstaat, in dem die in der Seefischerei tätigen Arbeitgeberorganisationen nicht auf europäischer Ebene vertreten sind, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Bedeutung des Sektors in Rumänien relativ gering ist. Die acht Mitgliedstaaten, auf die 84 % der Beschäftigung des Sektors insgesamt und 87 % in Vollzeitäquivalenten entfallen, sind im Rahmen des sozialen Dialogs auf EU-Ebene vertreten. Daraus kann geschlossen werden, dass die Sozialpartner, die die Vereinbarung unterzeichnet haben, repräsentativ für den Sektor sind und daher bei der Kommission die Durchführung ihrer Vereinbarung gemäß Artikel 155 AEUV beantragen können.

- *Rechtmäßigkeit der Bestimmungen*

Die Kommission hat die Rechtmäßigkeit der Vereinbarung geprüft. Sie hat jede Klausel eingehend geprüft und keine Widersprüche zum Unionsrecht festgestellt. Die Pflichten, die sich für die Mitgliedstaaten ergäben, entstehen nicht unmittelbar aufgrund der Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern; sie wären vielmehr Folge ihrer Durchführung mittels eines Beschlusses des Rates, d. h. einer Richtlinie. Der Geltungsbereich und der Gegenstand der Vereinbarung beschränken sich auf die in Artikel 153 Absatz 1 AEUV genannten Gebiete. Die Ausweitung einiger Bestimmungen der Vereinbarung auf Selbständige steht nicht im Widerspruch zu Artikel 153 Absatz 1 Buchstabe a, da das letztendlich angestrebte Ziel und die Voraussetzung für die Ausweitung der Bestimmungen auf Selbständige der Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte an Bord derselben Fahrzeuge ist. Eine solche Ausweitung existiert bereits in dem für diesen Sektor geltenden EU-Besitzstand im Bereich Arbeitsschutz. Artikel 3 Absatz 3 der Vereinbarung enthält ein Regressionsverbot, das die Wahrung des derzeit geltenden Schutzniveaus für die Arbeitnehmer sicherstellt. Gemäß Artikel 4 der Vereinbarung lässt diese Gesetze, Schiedssprüche oder Gewohnheitsrecht oder Vereinbarungen zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern unberührt, die den Fischern günstigere Bedingungen als die Vereinbarung gewähren.

- *Politikoptionen und Analyse der Kosten und des Nutzens*

Die Kommission kann den Antrag der Unterzeichner auf Durchführung ihrer Vereinbarung durch einen Rechtsakt nur annehmen oder ablehnen. Den Text der Vereinbarung kann sie nicht ändern. Sie kann die Sozialpartner auf EU-Ebene nicht auffordern, ihre Vereinbarung

<sup>12</sup> BE, DE, DK, ES, FR, EL, IT, NL, PL, SE und UK.

<sup>13</sup> CY, DE, EE, ES, FR, EL, IE, IT, MT, NL und SI.

<sup>14</sup> BE, BG, DE, DK, ES, FR, IT, NL, PL, PT und UK.

<sup>15</sup> CY, EE, EL, IE, FI, LV, LT, MT, RO, SE, SI.

autonom durchzuführen, da dies gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV im Ermessen der Sozialpartner liegt.

Die Kommission kann daher nur eine einzige Politikoption prüfen. In der zu diesem Vorschlag gehörigen Folgenabschätzung wurde diese Politikoption (d. h. die in der Vereinbarung beschriebenen Maßnahmen) bewertet und dem Bezugsszenario (d. h. der Option keiner weiteren EU-Maßnahme) gegenübergestellt.

Die Analyse zeigt, dass insgesamt nicht mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen ist. Die Kosten sind je nach Mitgliedstaat unterschiedlich hoch, je nachdem, inwiefern ihre einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bereits mit der Vereinbarung im Einklang stehen. Einige Kosten werden nur einmal anfallen (z. B. Kosten der Übertragung der Vereinbarung in einzelstaatliches Recht), andere wiederum regelmäßig (z. B. Kosten im Zusammenhang mit den regelmäßig zu erneuernden ärztlichen Zeugnissen, Kosten der Heimschaffung).

Für Mitgliedstaaten, die die meisten Bestimmungen der Vereinbarung bereits einhalten, werden sich die Kosten in Grenzen halten. Für die Mitgliedstaaten, die einige Aspekte ihres einzelstaatlichen Rechts ändern müssen – beispielsweise betreffend das ärztliche Zeugnis, das Recht auf Heimschaffung und die Risikobewertung –, werden die Kosten pro Arbeitnehmer oder pro Unternehmen jedoch im Hinblick auf das Ziel insgesamt verhältnismäßig bleiben. Die Kosten der Heimschaffung, der ärztlichen Zeugnisse und der Risikobewertungen werden insgesamt auf 1,3 Mio. EUR bis 8 Mio. EUR geschätzt. Bei einem Jahresumsatz des Sektors von 6,9 Mrd. EUR würden sich die Kosten auf höchstens 0,11 % des Gesamtumsatzes des Sektors belaufen.

Die Vereinbarung wird für bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seefischerei sorgen, was Arbeitszeit, Mindestalter, ärztliche Zeugnisse, Risikobewertung, Unterkunft, Verpflegung und Wasser sowie medizinische Behandlung an Bord angeht. Durch die Festlegung EU-weiter Mindestnormen werden außerdem gleiche Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor in der ganzen EU geschaffen.

Für die Arbeitgeber wird eine Senkung der Zahl der Arbeitsunfälle, arbeitsbedingten Verletzungen und Berufskrankheiten eine höhere Produktivität, niedrigere Ausgaben für Entschädigungen und eine geringere Personalfuktuation bedeuten. Für Arbeitnehmer sinkt das Unfall- und/oder das Krankheitsrisiko. Dadurch wird das Risiko des Verlusts der Erwerbsfähigkeit verringert. Außerdem werden die Arbeitskräfte so länger im Sektor tätig bleiben können. Der Sektor wird zudem attraktiver für junge und qualifizierte Arbeitskräfte.

Was die nationalen Behörden angeht, so werden die Ausgaben für soziale Sicherheit und Gesundheitsversorgung sinken. Insgesamt wird der Nutzen für Arbeitnehmer, Arbeitgeber und nationale Behörden auf 1,2 Mio. EUR bis 19,7 Mio. EUR über fünf Jahre geschätzt.

Aufgrund des Vergleichs der Optionen und der Kosten-Nutzen-Analyse kann der Schluss gezogen werden, dass mit der Vereinbarung die gesteckten Ziele insgesamt zu vertretbaren Kosten erreicht werden und dass die Durchführung mittels einer Richtlinie angemessen ist.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Beinahe 90 % der Unternehmen im Fischereisektor sind Kleinstunternehmen mit nur einem Fahrzeug. Ausgehend von den verfügbaren Daten kann angenommen werden, dass diese zum großen Teil von ihrem Eigner oder von einem Schiffsführer mit einem oder zwei Selbständigen oder Angestellten betrieben werden. Die Vereinbarung gilt nicht für diese Eigentümer-Betreiber, da sie als Selbständige gelten.

Aufgrund der besonderen Struktur des Fischereisektors wird sich die Vereinbarung hauptsächlich auf Kleinstunternehmen mit Angestellten oder auf Kleinstunternehmen

auswirken, in denen Selbständige und Angestellte zusammen arbeiten. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur derzeitigen Lage negativ beeinflusst wird. Die Festlegung von Mindestnormen auf EU-Ebene wird zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen und damit zur Verbesserung der Wettbewerbsposition beitragen. Bessere Arbeitsbedingungen werden zu einer höheren Produktion, niedrigeren Entschädigungskosten bei Berufskrankheiten, arbeitsbedingten Verletzungen oder Arbeitsunfällen und einer geringeren Personalfuktuation führen.

Außerdem bietet die Vereinbarung den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Vereinbarung für bestimmte Gruppen von Fischern oder Fahrzeugen schrittweise über einen Zeitraum von fünf Jahren durchzuführen.

- **Grundrechte**

Die Ziele dieses Vorschlags stehen im Einklang mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere mit dem Schutz der Rechte gemäß Artikel 20 (Gleichheit vor dem Gesetz), Artikel 31 (Gerechte und angemessene Arbeitsbedingungen) und Artikel 32 (Verbot der Kinderarbeit und Schutz der Jugendlichen am Arbeitsplatz).

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Unbeschadet der Bestimmungen der Vereinbarung zur Weiterverfolgung und Überprüfung durch die Unterzeichner wird die Europäische Kommission nach Konsultation der Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf europäischer Ebene die Umsetzung der Richtlinie zur Durchführung der Vereinbarung verfolgen. Die Europäische Kommission wird die Richtlinie fünf Jahre nach Inkrafttreten bewerten.

- **Erläuternde Dokumente**

Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission den Wortlaut der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle übermitteln. Die Richtlinie betrifft zahlreiche Aspekte der Lebens- und Arbeitsbedingungen wie Arbeitszeit, Mindestalter, Inhalt des Arbeitsvertrags, Arbeitsschutz, ärztliche Zeugnisse für Fischer und Anforderungen an die Besatzung der Fahrzeuge. Daher sind die einzelstaatlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten, die die von dem Vorschlag erfassten Aspekte betreffen, oft verteilt auf eine Vielzahl unterschiedlicher Rechtstexte (Arbeitsgesetze, Vorschriften über Arbeitsschutz sowie sektorspezifische, nicht erschöpfende Bestimmungen), was einen systematischen Ansatz und eine entsprechende Auslegung erfordert.

Darüber hinaus enthält der Vorschlag eine Reihe von Elementen, die bisher nicht im EU-Recht geregelt wurden, wie beispielsweise ärztliche Zeugnisse, besondere Vorgaben für die Qualität von Verpflegung und Wasser und für die Unterbringung an Bord von Fischereifahrzeugen. Es bedarf eindeutiger Informationen über die Umsetzung dieser neuen Bestimmungen und Lösungen, damit die Einhaltung der in diesem Vorschlag festgelegten Mindestanforderungen gewährleistet werden kann. Diese Informationen werden es der

Kommission ermöglichen, die Durchführung der Richtlinie sicherzustellen, die darauf abzielt, für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer Sorge zu tragen, mehr Flexibilität für die Unternehmen zu schaffen und einen fairen Wettbewerb zwischen Unternehmen zu fördern.

Der abzusehende zusätzliche Verwaltungsaufwand durch die Bereitstellung erläuternder Dokumente ist nicht unverhältnismäßig (er fällt einmalig an und dürfte keine Beteiligung zahlreicher Organisationen erfordern). Die erläuternden Dokumente können von den Mitgliedstaaten effizienter erstellt werden.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, dass sich die Mitgliedstaaten verpflichten, der Kommission ihre Umsetzungsmaßnahmen mitzuteilen, indem sie ein oder mehrere Dokumente mit einer Erläuterung des Zusammenhangs zwischen den Bestandteilen der Richtlinie und den entsprechenden Teilen der nationalen Umsetzungsinstrumente übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag ist wie folgt aufgebaut:

#### *Artikel 1*

Durch diesen Artikel wird die Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern verbindlich, was dem Ziel eines Ratsbeschlusses gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV entspricht.

#### *Artikel 2*

Artikel 2 besagt, dass in der Richtlinie lediglich Mindestanforderungen festgelegt werden, wobei es den Mitgliedstaaten unbenommen bleibt, günstigere Vorschriften für die Arbeitnehmer in dem betroffenen Bereich zu erlassen. Das bereits für die Arbeitnehmer geltende Schutzniveau wird ausdrücklich garantiert, und es wird sichergestellt, dass stets die strengsten Arbeitsschutzvorschriften Anwendung finden.

#### *Artikel 3 bis 6*

Die Artikel 3 bis 6 enthalten die üblichen Bestimmungen über die Umsetzung in das einzelstaatliche Recht der Mitgliedstaaten, einschließlich der Verpflichtung, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen vorzusehen. Artikel 5 umfasst eine Bestimmung über die Berichterstattung. Ziel von Artikel 5 sind die Überwachung der Durchführung und Anwendung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen im betroffenen Sektor sowie deren Bewertung. In diesem Zusammenhang sollen Daten zu Arbeitsunfällen sowie arbeitsbedingten Verletzungen und Gesundheitsproblemen geprüft werden.

Artikel 6 betrifft das Datum des Inkrafttretens der Richtlinie. In Artikel 7 werden die Adressaten der Richtlinie aufgeführt.

## **Ausführliche Erläuterung der Bestimmungen im Anhang des Vorschlags**

### *Artikel 1 (Begriffsbestimmungen)*

Folgende Begriffe werden für die Zwecke der Vereinbarung definiert: a) Fischereitätigkeit, b) gewerbliche Fischerei, c) zuständige Stelle, d) Beratung, e) Fischereifahrzeugeigner oder Eigner, f) Fischer, g) Arbeitsvertrag für Fischer, h) Fischereifahrzeug oder Fahrzeug, i) Länge, j) Länge zwischen den Loten, k) Schiffsführer, l) Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst und m) private Arbeitsvermittler. In Absatz 2 wird die Bedeutung dieser Begriffe für die Zwecke dieser Vereinbarung definiert.

### *Artikel 2 (Anwendungsbereich)*

In Artikel 2 wird festgelegt, dass die Vereinbarung für alle Fischer gilt, die an Bord eines Fischereifahrzeugs beschäftigt sind, welches in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird und in einem EU-Mitgliedstaat registriert ist oder unter seiner Flagge fährt. Die Vereinbarung gilt außerdem für alle selbständigen Fischer, die gemeinsam mit den zuvor genannten Fischern auf demselben Fahrzeug arbeiten; auf diese Weise soll der Schutz der allgemeinen Sicherheit und Gesundheit der auf einem Fahrzeug arbeitenden Arbeitskräfte gewährleistet werden. Diese Ausweitung auf Selbständige steht im Einklang mit dem geltenden EU-Recht. Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Vereinbarung entscheidet im Zweifelsfall die zuständige Stelle nach Beratung, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird. Artikel 2 Absatz 3 gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, nach Beratung den in der Vereinbarung vorgesehenen Schutz für Fischer, die auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr arbeiten, auf Fischer auszudehnen, die auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 Metern arbeiten.

### *Artikel 3 (Anwendung der Vereinbarung)*

Artikel 3 Absatz 1 besagt, dass ein Mitgliedstaat nach Beratung bestimmte begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen aus objektiven Gründen von den Anforderungen der Vereinbarung oder von einzelnen ihrer Bestimmungen ausnehmen darf, wenn die Anwendung der Vereinbarung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder der Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge Probleme von erheblicher Bedeutung aufwirft. Laut Absatz 2 müssen im Fall eines Ausschlusses bestimmter Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen gemäß Absatz 1 die zuständigen Stellen die Vereinbarung schrittweise spätestens binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten der Vereinbarung auf alle Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen ausdehnen. Absatz 3 enthält ein Regressionsverbot.

### *Artikel 4 (Bestimmung über günstigere Vorschriften)*

Dieser Artikel umfasst eine Bestimmung über günstigere Vorschriften, der zufolge Gesetze, Schiedssprüche oder Gewohnheitsrecht oder Vereinbarungen, die den Fischern günstigere Bedingungen gewähren als die Vereinbarung, von ihr unberührt bleiben.

### *Artikel 5 (Verantwortlichkeiten der Fischereifahrzeugeigner, der Schiffsführer und der Fischer)*

Gemäß Absatz 1 gilt Artikel 5 unbeschadet der Richtlinie 93/103/EG<sup>16</sup>. Nach Absatz 2 ist der Fischereifahrzeugeigner dafür verantwortlich sicherzustellen, dass der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Möglichkeiten erhält, um die Verpflichtungen aus der Vereinbarung erfüllen zu können. In Artikel 5 Absatz 3 wird nichterschöpfend aufgeführt, wie der

<sup>16</sup> Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (13. Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 1).

Schiffsführer die Sicherheit und Gesundheit der Fischer an Bord gewährleisten muss. Laut Artikel 5 Absatz 4 darf der Schiffsführer vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die für die Sicherheit der Fischer an Bord, die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine sichere Fahrt und seinen sicheren Betrieb erforderlich sind. Mit Artikel 5 Absatz 5 werden die Fischer verpflichtet, den rechtmäßigen Anordnungen des Schiffsführers nachzukommen und sich an die anwendbaren Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu halten.

#### *Artikel 6 (Mindestalter)*

Artikel 6 gilt unbeschadet der Richtlinie 94/33/EG<sup>17</sup>. Absatz 2 besagt, dass das Mindestalter für die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs 16 Jahre beträgt, sofern der Jugendliche nicht länger der durch das einzelstaatliche Recht vorgegebenen Schulpflicht unterliegt. Jugendliche im Alter von 15 Jahren, die eine Berufsausbildung zum Fischer machen, dürfen unter denselben Bedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten.

Gemäß Artikel 6 Absatz 3 dürfen die zuständigen Stellen Personen im Alter von 15 Jahren gestatten, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten. Dazu legen sie nach Beratung die Art der Arbeiten fest, die erlaubt sind, und schreiben die Bedingungen, unter denen solche Arbeiten durchzuführen sind, sowie die erforderlichen Ruhezeiten vor. In Artikel 6 Absatz 4 wird das Mindestalter für Tätigkeiten an Bord von Fahrzeugen, die ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet werden, die Gesundheit, die Sicherheit, die körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, die Ausbildung oder die Sittlichkeit von Jugendlichen gefährden könnten, auf 18 Jahre festgesetzt. Laut Artikel 6 Absatz 5 sind diese Tätigkeiten durch innerstaatliche Rechtsvorschriften oder durch die zuständige Stelle nach Beratung festzulegen. In Artikel 6 Absatz 6 wird festgelegt, dass junge Menschen in diesem Alter diese Tätigkeiten verrichten dürfen, vorausgesetzt, dass ihre Gesundheit, Sicherheit, körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, Ausbildung oder Sittlichkeit in vollem Umfang geschützt werden und dass sie eine spezifische Unterweisung oder Berufsausbildung erhalten und vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.

In Artikel 6 Absatz 7 wird der Begriff „Nacht“ definiert. Der Absatz umfasst ein Verbot der Nachtarbeit für Jugendliche unter 18 Jahren. Die zuständige Stelle kann eine Ausnahme zulassen, wenn die wirksame Ausbildung von Fischern andernfalls beeinträchtigt würde oder wenn die Besonderheit der Aufgabe oder ein anerkanntes Ausbildungsprogramm es erforderlich macht, dass Fischer unter 18 Jahren Aufgaben in der Nacht verrichten. Die zuständige Stelle hat nach Beratung festzulegen, dass die Nachtarbeit keine schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden der Betroffenen hat. Artikel 6 Absatz 8 enthält eine Bestimmung bezüglich günstigerer Vorschriften.

#### *Artikel 7 bis 9 (Ärztliche Untersuchung/ärztliches Zeugnis)*

##### *Artikel 7*

Mit Artikel 7 Absatz 1 werden die Fischer verpflichtet, an Bord über ein gültiges ärztliches Zeugnis mit sich zu führen, das ihre Tauglichkeit für die an Bord zu leistende Arbeit bescheinigt. Gemäß Absatz 2 können Ausnahmen von der Anwendung von Absatz 1 zugelassen werden, wobei die Sicherheit und Gesundheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Dauer der Fahrt, das Einsatzgebiet und die Art der Fischereitätigkeit zu berücksichtigen sind. Laut

---

<sup>17</sup> Richtlinie 94/33/EG des Rates vom 22. Juni 1994 über den Jugendarbeitsschutz (ABl. L 216 vom 20.8.1994, S. 12).

Absatz 3 gelten diese Ausnahmen nicht für Fischer, die auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt. Die zuständige Stelle kann es einem Fischer in dringenden Fällen und unter der Voraussetzung, dass er über ein ärztliches Zeugnis verfügen muss und im Besitz eines abgelaufenen ärztlichen Zeugnisses jüngeren Datums ist, ausnahmsweise gestatten, für einen begrenzten und festgelegten Zeitraum zu arbeiten, bis ein ärztliches Zeugnis ausgestellt werden kann.

#### *Artikel 8*

Artikel 8 besagt, dass die Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen müssen, mit denen die Art und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchung sowie die Form, der Inhalt und die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses festgelegt werden. Außerdem müssen sie Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen, um das Recht auf eine weitere verbindliche Untersuchung durch eine unabhängige medizinische Fachkraft zu regeln, die als Gutachter benannt wird, wenn ein Zeugnis verweigert wird, ein Zeugnis ausgestellt wurde, obwohl die betroffene Person angegeben hat, dass sie nicht arbeitsfähig ist, oder ein Zeugnis verweigert wurde, obwohl die medizinischen Gründe für diese Verweigerung nicht länger vorliegen.

#### *Artikel 9*

In Artikel 9 werden zusätzliche Mindestanforderungen in Bezug auf das ärztliche Zeugnis für Fischer festgelegt, die an Bord eines Fahrzeugs arbeiten, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt.

#### *Artikel 10 (Bemannung)*

Gemäß Artikel 10 müssen die Fischereifahrzeugeigner sicherstellen, dass die Fischereifahrzeuge für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs ausreichend und sicher bemannt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen. Es werden keine Mindest- oder Höchstangaben gemacht. In Absatz 2 sind genauere Anforderungen an Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr definiert. Absatz 3 gibt der zuständigen Stelle die Möglichkeit, Alternativen für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr festzulegen. Diese Alternativen müssen den allgemeinen Zielen und dem Zweck dieses Artikels und des Artikels 11 dienlich sein und die Anforderungen von Absatz 2 umsetzen und dürfen die Sicherheit und Gesundheit der Fischer nicht gefährden.

#### *Artikel 11 (Arbeits- und Ruhezeiten)*

In Artikel 11 sind Arbeits- und Ruhezeiten für die Fischer festgelegt, die unter den Anwendungsbereich der Vereinbarung fallen; die durchschnittliche Wochenarbeitszeit von Fischern über einen Bezugszeitraum von höchstens zwölf Monaten soll dabei 48 Stunden betragen. Für die oben genannten Fischer gelten Artikel 3 bis 6, Artikel 8 und Artikel 21 der Richtlinie 2003/88/EG<sup>18</sup> nicht. Für andere Fischer gilt nach wie vor die Richtlinie 2003/88/EG.

Gemäß Absatz 2 sind zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Fischer und zur Begrenzung von Ermüdung Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten in einem gegebenen Zeitraum festzulegen, wobei die in den Absätzen 3 und 4 festgesetzten Grenzen zu berücksichtigen sind. Diese Zeiten können durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder durch Tarifverträge festgelegt werden. In Absatz 3 sind die Höchstarbeitszeit und die Mindestruhezeit innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden sowie die Höchstarbeitszeit

---

<sup>18</sup> Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9).

innerhalb jedes Zeitraums von 7 Tagen genannt. In Absatz 4 werden der Möglichkeit der Aufteilung der Ruhezeiten Grenzen gesetzt.

Absatz 5 ermöglicht Ausnahmen von dem maximalen Bezugszeitraum, der Höchstarbeitszeit und der Mindestruhezeit aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen. Solche Ausnahmen müssen so weit wie möglich den festgelegten Normen folgen und zusätzliche Ausgleichsruhezeiten vorsehen. Sie können häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Fischer Rechnung tragen. Gemäß Absatz 6 müssen den betroffenen Fischern so bald wie praktisch möglich Ausgleichsruhezeiten gewährt werden, wenn Ausnahmen von den Beschränkungen der Arbeits- und Ruhezeiten gestattet werden.

Absatz 7 besagt, dass der Schiffsführer in einem Notfall das Recht hat, von einem Arbeitnehmer die Leistung zusätzlicher Arbeitszeiten zu verlangen, die für die Sicherheit von Personen, des Fangs oder des Fahrzeugs selbst oder zur Hilfeleistung für andere, in Not befindliche Personen, Boote oder Schiffe erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt ist. Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass alle Fischer, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten, sobald die normale Situation wiederhergestellt ist.

Gemäß Absatz 8 können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen, welchen nach dem Gesetz der Betrieb während eines Zeitraums von mehr als einem Monat nicht erlaubt ist, ihren Jahresurlaub während dieses Zeitraums nehmen müssen.

#### *Artikel 12 (Besatzungsliste)*

Dieser Artikel besagt, dass jedes Fischereifahrzeug eine Besatzungsliste mitzuführen hat. Die Besatzungsliste ist den befugten Personen an Land vor dem Auslaufen oder unmittelbar nach dem Auslaufen des Fahrzeugs zu übermitteln. Die zuständige Behörde legt fest, an wen, wann und für welchen Zweck die Besatzungsliste zu übermitteln ist.

#### *Artikel 13 bis 18 (Arbeitsvertrag für Fischer)*

##### *Artikel 13*

Gemäß Artikel 13 der Vereinbarung lassen die Artikel 14 bis 18 die Richtlinie 91/553/EWG<sup>19</sup> unberührt.

##### *Artikel 14*

Gemäß diesem Artikel muss jeder EU-Mitgliedstaat durch Erlass einzelstaatlicher Vorschriften oder durch sonstige Maßnahmen vorschreiben, dass Fischer, die an Bord von Fischereifahrzeugen beschäftigt werden, einen schriftlichen Arbeitsvertrag haben, der ihnen verständlich ist. Der Arbeitsvertrag für Fischer muss mit den Bestimmungen der Vereinbarung und insbesondere mit ihrem Anhang I in Einklang stehen, der Mindeststandards für den Inhalt von Arbeitsverträgen für Fischer enthält.

##### *Artikel 15*

Die EU-Mitgliedstaaten müssen einzelstaatliche Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen betreffend a) Verfahren, die sicherstellen, dass ein Fischer Gelegenheit hat, vor Abschluss seines Arbeitsvertrags für Fischer Rat zu dessen Inhalt einzuholen, b) gegebenenfalls die Führung von Nachweisen über die Arbeit des Fischers gemäß einem

---

<sup>19</sup> Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32).



solchen Vertrag und c) die Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einem Arbeitsvertrag für Fischer.

#### *Artikel 16*

Gemäß diesem Artikel muss dem Fischer eine Kopie des Arbeitsvertrags für Fischer ausgehändigt werden. Eine Kopie ist gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis anderen Parteien auf Verlangen auszuhändigen. Eine Kopie des Arbeitsvertrags für Fischer muss an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden und dem Fischer zugänglich sein.

#### *Artikel 17*

Dieser Artikel besagt, dass die Artikel 14 bis 16 sowie Anhang I der Vereinbarung nicht für Fischereifahrzeugeigner gelten, die ihr Fahrzeug allein betreiben.

#### *Artikel 18*

Gemäß diesem Artikel obliegt es dem Fischereifahrzeugeigner sicherzustellen, dass jeder an Bord des Fahrzeugs beschäftigter Fischer über einen Arbeitsvertrag für Fischer verfügt. Dieser Arbeitsvertrag muss von allen beteiligten Parteien unterzeichnet sein, d. h. von Fischern, Arbeitgebern und/oder Vertretern oder anderen beteiligten Parteien.

#### *Artikel 19 (Heimschaffung)*

Laut Artikel 19 Absatz 1 hat jeder Mitgliedstaat sicherzustellen, dass Fischer, die auf einem Fischereifahrzeug fahren, welches unter seiner Flagge fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist und in einen ausländischen Hafen einläuft, Anspruch auf Heimschaffung haben. Der Anspruch auf Heimschaffung besteht, wenn der Arbeitsvertrag für Fischer ausgelaufen ist oder aus berechtigten Gründen von einer oder mehreren Vertragsparteien beendet worden ist oder wenn der Fischer nicht mehr in der Lage ist, die im Arbeitsvertrag vorgesehenen Aufgaben auszuführen, oder von ihm nicht mehr erwartet werden kann, dass er sie unter den gegebenen Umständen ausführt (z. B. aufgrund eines Arbeitsunfalls, einer Erkrankung oder einer Verletzung). Der Anspruch auf Heimschaffung gilt auch für Fischer, die aus den oben genannten Gründen vom Fahrzeug in den ausländischen Hafen überführt werden.

Artikel 19 Absatz 2 verpflichtet den Fischereifahrzeugeigner, die Kosten für die Heimschaffung zu tragen, es sei denn, der Fischer hat sich gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen einer schweren Verletzung seiner Pflichten aus dem Arbeitsvertrag schuldig gemacht. Gemäß Artikel 19 Absatz 3 müssen die Mitgliedstaaten die genauen Umstände vorschreiben, unter denen ein Fischer Anspruch auf Heimschaffung hat, z. B. die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord oder die Orte, nach denen die Fischer heimgeschafft werden können.

Artikel 19 Absatz 4 besagt, dass der Mitgliedstaat die Heimschaffung veranlassen muss, wenn der Fischereifahrzeugeigner es unterlässt, für die Heimschaffung zu sorgen. Der Mitgliedstaat hat das Recht, sich die Kosten vom Fischereifahrzeugeigner erstatten zu lassen. Artikel 19 Absatz 5 verleiht dem Fischereifahrzeugeigner das Recht, sich die Kosten der Heimschaffung aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen.

*Artikel 20 (Private Arbeitsvermittlungsdienste)*

Artikel 20 Absatz 1 besagt, dass dieser Artikel unbeschadet der Richtlinie 2008/104/EG<sup>20</sup> gilt. In Artikel 20 Absatz 2 wird definiert, dass private Arbeitsvermittlungsdienste zum Zwecke des Artikels die Anwerbung und Vermittlung im Privatsektor sowie die Dienstleistungen privater Arbeitsvermittler umfassen. Artikel 20 Absatz 3 verpflichtet die Mitgliedstaaten zu verbieten, dass private Arbeitsvermittlungsdienste Mittel, Verfahren oder Listen umfassen, die dazu bestimmt sind, Fischer an der Anheuerung zu hindern. Von den Fischern dürfen weder unmittelbar noch mittelbar Gebühren oder sonstige Kosten für private Arbeitsvermittlungsdienste ganz oder teilweise erhoben werden. Artikel 20 Absatz 4 besagt, dass Mitgliedstaaten, die das IAO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor ratifiziert haben, gegebenenfalls ihr Recht ausüben dürfen, bestimmte, sich aus dem Übereinkommen ergebende Zuständigkeiten an private Arbeitsvermittlungen zu übertragen. Dabei sind die im Übereinkommen gesetzten Grenzen zu berücksichtigen.

*Artikel 21 bis 25 der Vereinbarung enthalten Bestimmungen zum Arbeitsschutz, insbesondere im Hinblick auf Verpflegung und Unterkunft.*

Artikel 21 Absatz 1 besagt, dass die Artikel 21 bis 25 unbeschadet der Richtlinie 93/103/EG gelten. Die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung der Artikel 22 bis 25 müssen unter Berücksichtigung angemessener Bedingungen im Hinblick auf Hygiene, allgemeine Sicherheit, Gesundheit und Bequemlichkeit geachtet werden.

Gemäß Artikel 22 müssen die Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen, die unter anderem die Größe und Qualität der Unterkunft, die Verpflegung und das Trinkwasser an Bord von Fahrzeugen betreffen, welche unter ihrer Flagge fahren oder unter ihrer unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind. Laut Artikel 23 muss jeder Mitgliedstaat Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen, um vorzuschreiben, dass die Unterkunft im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs und die Aufenthaltsdauer der Fischer an Bord von ausreichender Qualität und Größe und angemessen ausgestattet sind. In Artikel 23 werden die Punkte aufgeführt, die zu berücksichtigen sind, z. B. Genehmigung von Plänen für den Bau oder den Umbau von Fischereifahrzeugen in Bezug auf die Unterkünfte, Unterhaltung der Unterkünfte und der Schiffsküche, Belüftung, Heizung, Kühlung und Beleuchtung, Verminderung von übermäßigem Lärm und übermäßigen Vibrationen, Lage, Größe, Baumaterialien, Einrichtung und Ausstattung der verschiedenen Räume und Unterkunftsräume, sanitäre Einrichtungen, Versorgung mit ausreichendem Warm- und Kaltwasser sowie Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über Unterkünfte, die den Anforderungen der Vereinbarung nicht genügen.

Artikel 24 verpflichtet die Mitgliedstaaten zum Erlass von Rechtsvorschriften bzw. zum Ergreifen sonstiger Maßnahmen im Hinblick auf Trinkwasser und Verpflegung an Bord. Die an Bord mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel müssen von ausreichendem Nährwert und ausreichender Qualität und Quantität sein. Das Trinkwasser muss von ausreichender Qualität und Quantität sein. Der Fischereifahrzeugeigner muss den Fischern Verpflegung und Trinkwasser kostenlos zur Verfügung stellen. Im Einklang mit innerstaatlichen Rechtsvorschriften können die Kosten jedoch als Betriebskosten zurückerstattet werden, wenn ein Tarifvertrag über ein Beteiligungssystem oder ein Arbeitsvertrag für Fischer dies vorsieht. Die Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen, die der EU-Mitgliedstaat zur Umsetzung der Artikel 22 bis 24 erlassen bzw. treffen muss, müssen den Anhang II der Vereinbarung über die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen in vollem Umfang umsetzen.

---

<sup>20</sup> Richtlinie 2008/104/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Leiharbeit (ABl. L 327 vom 5.12.2008, S. 9).

*Artikel 26 bis 31 betreffen den Gesundheitsschutz und die medizinische Versorgung sowie den Schutz bei Berufskrankheiten, Arbeitsunfällen oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit*

Artikel 26 verpflichtet jeden EU-Mitgliedstaat zum Erlass von Rechtsvorschriften bzw. zum Ergreifen sonstiger Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass Fischer an Bord eines Fischereifahrzeugs, das unter seiner Flagge fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist, das Recht auf ärztliche Behandlung an Land und bei einer ernsthaften Erkrankung oder Verletzung das Recht auf rechtzeitigen Transport an Land haben. Der Fischer muss vom Fischereifahrzeugeigner medizinische Versorgung und Gesundheitsschutz erhalten, während er sich an Bord befindet oder sich an Land in einem Hafen außerhalb des für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers zuständigen Staates aufhält. Im Falle einer Berufskrankheit oder eines Arbeitsunfalls muss der Fischer Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder der einzelstaatlichen Praxis haben. Gemäß Artikel 27 unterliegen die in Artikel 26 Buchstabe b genannte medizinische Versorgung und der Gesundheitsschutz den geltenden Bestimmungen der Richtlinie 92/92/EWG<sup>21</sup> und Artikel 28 der Vereinbarung. Sie müssen auch die medizinische Versorgung und die dazugehörige materielle Hilfe und Unterstützung umfassen, wenn der Fischer sich in einem Hafen außerhalb des für den Schutz seiner sozialen Sicherheit zuständigen Staates befindet.

Gemäß Artikel 28 der Vereinbarung müssen die EU-Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften erlassen oder sonstige Maßnahmen ergreifen, um zusätzliche Anforderungen zur Richtlinie 92/29/EWG vorzuschreiben, wobei unter anderem das Einsatzgebiet und die Dauer der Fahrt sowie die Zahl der an Bord befindlichen Fischer zu berücksichtigen sind. Außerdem wird festgelegt, dass die Fahrzeuge für die funkärztliche Beratung mit einer Funk- oder Satellitenfunkanlage ausgestattet sein müssen und dass ein von der zuständigen Stelle angenommener oder genehmigter ärztlicher Leitfaden oder die neueste Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe* mitzuführen ist.

Gemäß Artikel 29 erlässt jeder Mitgliedstaat Rechtsvorschriften oder ergreift sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass a) die medizinische Versorgung nach Artikel 26 Buchstabe b und Artikel 28 für den Fischer kostenfrei ist und b) der Fischereifahrzeugeigner für die Kosten der medizinischen Versorgung des Fischers bis zu dessen Heimschaffung aufkommt, soweit diese Kosten nicht von dem System der sozialen Sicherheit des Staates abgedeckt werden, der für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers zuständig ist.

Artikel 30 besagt, dass einzelstaatliche Rechtsvorschriften den Ausschluss der Verpflichtung des Fischereifahrzeugeigners zur Übernahme der Kosten der medizinischen Versorgung gestatten, wenn die Verletzung außerhalb des Dienstes auf dem Fischereifahrzeug eingetreten ist, die Krankheit beim Anheuern verschwiegen wurde oder der Fischereifahrzeugeigner nachweisen kann, dass die Verletzung oder Krankheit auf vorsätzliches Fehlverhalten des Fischers zurückzuführen ist.

Artikel 31 Absatz 1 verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, Maßnahmen zu ergreifen, um Fischern bei Berufskrankheiten, Arbeitsunfällen oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit Schutz zu gewähren. Gemäß Artikel 31 Absatz 2 hat der Fischer bei einer Krankheit oder einer Verletzung, die auf einen Arbeitsunfall zurückzuführen sind, Anspruch auf Entschädigung gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften. Laut Artikel 31 Absatz 3 ist der Fischereifahrzeugeigner für den Schutz und die Entschädigung verantwortlich, wenn das System der sozialen Sicherheit des Staates, der für den Schutz der sozialen Sicherheit des

---

<sup>21</sup> Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19).

Fischers zuständig ist, diese nicht vorsehen. Artikel 32 sieht die Möglichkeit für den Fischereifahrzeugeigner vor, die finanzielle Verantwortung gemäß den Artikeln 29 und 31 durch eine Versicherung oder andere Systeme zu gewährleisten.

*Artikel 33 bis 36 betreffen den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung.*

Gemäß Artikel 33 der Vereinbarung gelten Artikel 34 bis 36 unbeschadet der Richtlinie 89/391/EWG<sup>22</sup>, der Richtlinie 92/29/EWG<sup>23</sup> und der Richtlinie 93/103/EG<sup>24</sup>.

Artikel 34 verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, Rechtsvorschriften zu erlassen oder sonstige Maßnahmen zu ergreifen, die die Verhütung von Berufskrankheiten, arbeitsbedingten Verletzungen und Arbeitsunfällen betreffen, einschließlich der Risikobewertung und des Risikomanagements und der Ausbildung der Fischer. Die Ausbildung der Fischer muss auch die Unterweisung in der Handhabung des Fanggeräts umfassen, das sie verwenden werden, und die Vermittlung von Kenntnissen der Tätigkeiten, die sie verrichten werden. Außerdem gehören dazu die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und anderer Beteiligter, wobei die Sicherheit und die Gesundheit am Arbeitsplatz von Fischern unter 18 Jahren besonders zu berücksichtigen sind. Einzelstaatliche Rechtsvorschriften und andere Maßnahmen müssen außerdem die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fahrzeugen und die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse oder (nach Beratung mit den einzelstaatlichen Sozialpartnern) anderer Gremien regeln.

Artikel 35 gilt für alle Fischereifahrzeuge, unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebietes und der Dauer der Fahrt. Er regelt die Pflichten der zuständigen Stellen und des Fischereifahrzeugeigners im Hinblick auf die Verhütung von Berufskrankheiten, arbeitsbedingten Verletzungen und Arbeitsunfällen an Bord sowie die Risikobewertung und das Risikomanagement. Außerdem regelt er ihre Pflichten im Hinblick auf die Unterrichtung und die Ausbildung der Fischer, was Ausrüstung, Betrieb und grundlegende Sicherheit angeht, sowie die Bereitstellung persönlicher Schutzkleidung und Schutzausrüstung.

Gemäß Artikel 36 müssen die Fischer oder ihre Vertreter an der Risikobewertung beteiligt werden.

*Artikel 37 (Änderungen)*

Dieser Artikel besagt, dass die Anwendung der Vereinbarung und ihrer Anhänge auf Antrag einer der Unterzeichnerparteien überprüft werden muss, wenn eine Bestimmung des IAO-Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 geändert wurde. Auf Antrag einer der Unterzeichnerparteien muss die Anwendung der Vereinbarung überprüft werden, wenn das EU-Recht, das die Vereinbarung betrifft, geändert wurde.

*Artikel 38 (Schlussbestimmungen)*

Dieser Artikel besagt, dass die Vereinbarung an dem Tag in Kraft tritt, an dem das IAO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in Kraft tritt.

---

<sup>22</sup> Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1).

<sup>23</sup> Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19).

<sup>24</sup> Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (13. Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 1).

In *Anhang I (Arbeitsvertrag für Fischer)* ist der Inhalt des Arbeitsvertrags für Fischer aufgeführt.

*Anhang II (Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen)*

In diesem Anhang sind sein Geltungsbereich und mögliche Ausweitungen (sofern die nationale zuständige Stelle dies für praktisch möglich erachtet) festgelegt. Dieser Anhang regelt eine Reihe spezifischer Fragen insbesondere betreffend die Unterkunft an Bord, enthält jedoch auch Bestimmungen zu Verpflegung und Trinkwasser oder zu Überprüfungen durch den Schiffsführer oder unter seiner Verantwortung. Zum Zwecke dieses Anhangs werden die Begriffe a) Vereinbarung, b) neues Fischereifahrzeug und c) vorhandenes Fahrzeug definiert.

2016/0124 (NLE)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES RATES**

**zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) vom 21. Mai 2012 in der am 8. Mai 2013 geänderten Fassung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 155 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Arbeitgeber und Arbeitnehmer (im Folgenden „Sozialpartner“) können gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV gemeinsam beantragen, dass die von ihnen auf Unionsebene geschlossenen Vereinbarungen durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden.
- (2) Am 14. Juni 2007 nahm die Internationale Arbeitsorganisation das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007<sup>25</sup> mit dem Ziel an, ein einheitliches, kohärentes Instrument zur Ergänzung der internationalen Normen für die Lebens- und Arbeitsbedingungen in diesem Sektor zu schaffen, das die überarbeiteten und aktualisierten Normen der derzeit für Fischer geltenden internationalen Übereinkommen und Empfehlungen einerseits und die Grundsätze anderer internationaler Arbeitsübereinkommen andererseits umfasst.
- (3) Die Kommission hörte die Sozialpartner in Einklang mit Artikel 154 Absatz 2 AEUV in der Frage an, ob die Anwendung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in der Union gefördert werden sollte.<sup>26</sup>
- (4) Am 8. Mai 2013 schlossen der Allgemeine Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften, die Europäische Transportarbeiter-Föderation und die Vereinigung

<sup>25</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_c188\\_de.htm](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c188_de.htm)

<sup>26</sup> KOM(2007) 591 endg.

der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen eine Vereinbarung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (im Folgenden „Vereinbarung“) in dem Wunsch, einen ersten Schritt auf dem Weg zur Kodifizierung des sozialen EU-Besitzstands im Fischereisektor zu unternehmen und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den Sektor in der EU beizutragen. Am 10. Mai 2013 beantragten diese Organisationen bei der Kommission die Durchführung ihrer Vereinbarung durch einen Beschluss des Rates gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV.

- (5) Für die Zwecke des Artikels 288 AEUV ist eine Richtlinie das angemessene Instrument für die Durchführung der Vereinbarung.
- (6) Die Kommission hat ihren Vorschlag für eine Richtlinie entsprechend ihrer Mitteilung vom 20. Mai 1998 über die Anpassung und Förderung des Sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene<sup>27</sup> ausgearbeitet, wobei der Repräsentativität der Unterzeichnerparteien und der Rechtmäßigkeit jeder einzelnen Klausel der Vereinbarung Rechnung getragen wurde.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie sollten unbeschadet bereits existierender Unionsvorschriften gelten, die spezifischer sind oder allen Fischern ein höheres Schutzniveau gewähren.
- (8) Diese Richtlinie sollte nicht als Rechtfertigung für eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in den von der Vereinbarung erfassten Bereichen herangezogen werden.
- (9) Diese Richtlinie und die Vereinbarung in deren Anhang enthalten Mindestvorschriften; die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner können günstigere Vorschriften beibehalten oder einführen.
- (10) Unbeschadet der Bestimmungen der Vereinbarung zur Weiterverfolgung und Überprüfung durch die Sozialpartner auf EU-Ebene wird die Europäische Kommission die Durchführung der Richtlinie und der Vereinbarung beobachten und eine Bewertung vornehmen.
- (11) Die Richtlinie soll gleichzeitig mit dem Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in Kraft treten; auf Wunsch der Sozialpartner sollen die einzelstaatlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie nicht vor dem Datum in Kraft treten, an dem das besagte Übereinkommen in Kraft tritt.
- (12) Die Vereinbarung gilt für Fischer, die in irgendeiner Eigenschaft im Rahmen eines Arbeits- oder Heuervertrags oder eines Beschäftigungsverhältnisses an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, das in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird und unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist.
- (13) Um den Arbeitsschutz von Fischern zu gewährleisten, die in irgendeiner Eigenschaft im Rahmen eines Arbeits- oder Heuervertrags oder eines Beschäftigungsverhältnisses arbeiten, kann die Vereinbarung außerdem für alle anderen an Bord desselben Fischereifahrzeugs befindlichen Fischer gelten.
- (14) In der Vereinbarung verwendete Begriffe, die dort nicht ausdrücklich definiert sind, können von den Mitgliedstaaten – wie auch bei anderen im Sozialbereich erlassenen Richtlinien, in denen ähnliche Begriffe vorkommen – nach einzelstaatlichem Recht

---

<sup>27</sup> KOM(1998) 322 endg.

- und einzelstaatlicher Praxis definiert werden, sofern diese Definitionen inhaltlich der Vereinbarung entsprechen.
- (15) Diese Richtlinie und die Vereinbarung in deren Anhang sollten den Bestimmungen über die Verwaltung der Fangkapazitäten der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013<sup>28</sup> Rechnung tragen.
  - (16) Die Mitgliedstaaten können den Sozialpartnern auf deren gemeinsamen Antrag die Durchführung dieser Richtlinie übertragen, wenn erstere alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um jederzeit gewährleisten zu können, dass die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden.
  - (17) Die Kommission hat gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV das Europäische Parlament unterrichtet, indem es ihm den Wortlaut seines Vorschlags für eine Richtlinie einschließlich der Vereinbarung übermittelt hat.
  - (18) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannten Grundrechten und Grundsätzen, insbesondere mit deren Artikeln 20, 31 und 32.
  - (19) Da die Ziele dieser Richtlinie, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmern im Fischereisektor – einem grenzüberschreitenden Sektor, in dem Betreiber unter der Flagge verschiedener Mitgliedstaaten tätig sind – verbessern und den Arbeitsschutz dieser Arbeitnehmer gewährleisten soll, von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Umfang erreicht werden können, sondern besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 Absatz 3 EUV tätig werden. In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 Absatz 4 EUV geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
  - (20) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten<sup>29</sup> haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Mit dieser Richtlinie wird die Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union vom 8. Mai 2013 über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation durchgeführt.

Der Anhang dieser Richtlinie enthält den Wortlaut der Vereinbarung.

---

<sup>28</sup> Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013).

<sup>29</sup> ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.



*Artikel 2*

1. Die Mitgliedstaaten können Vorschriften beibehalten oder einführen, die für die Arbeitnehmer günstiger sind als die Bestimmungen dieser Richtlinie.
2. Die Durchführung dieser Richtlinie dient unter keinen Umständen als Rechtfertigung für eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in den von dieser Richtlinie erfassten Bereichen. Das Recht der Mitgliedstaaten und der Sozialpartner, angesichts sich wandelnder Umstände andere Rechtsvorschriften zu erlassen oder andere vertragliche Regelungen zu vereinbaren als diejenigen, die zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie gelten, bleibt hiervon unberührt, sofern die Mindestanforderungen dieser Richtlinie eingehalten werden.
3. Etwaige Unionsvorschriften oder einzelstaatliche Vorschriften, Gewohnheitsrechte und entsprechende Praxis, durch die den betroffenen Arbeitnehmern günstigere Bedingungen gewährt werden, bleiben von der Anwendung und Auslegung dieser Richtlinie unberührt.

*Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 4*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens [*zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie*] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.  
  
Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 5*

Die Kommission legt dem Rat nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der Sozialpartner auf EU-Ebene spätestens fünf Jahre nach dem in Artikel 6 festgelegten Zeitpunkt einen Bericht über die Durchführung, Anwendung und Bewertung der Richtlinie vor.

*Artikel 6*

Diese Richtlinie tritt am Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 in Kraft.

*Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*



Brüssel, den 29.4.2016  
COM(2016) 235 final

ANNEX 1

## ANHANG

### **Vereinbarung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation**

des

#### **Vorschlags für eine Richtlinie des Rates**

**zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) vom 21. Mai 2012 in der am 8. Mai 2013 geänderten Fassung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation**

{SWD(2016) 143 final}

{SWD(2016) 144 final}

**ANHANG****Vereinbarung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation**

DIE ARBEITGEBER UND ARBEITNEHMER (im Folgenden „DIE EU-SOZIALPARTNER“)  
IN DER SEEFISCHEREI —

- (1) der Allgemeine Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA),
- (2) die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und
- (3) die Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) —

gestützt auf

- (1) den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 153 bis 155,
- (2) das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (im Folgenden „C188“ oder „Übereinkommen“) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO),
- (3) die Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (im Folgenden „R199“) der IAO,
- (4) die Empfehlung betreffend das Arbeitsverhältnis von 2006 (im Folgenden „R198“) der IAO,
- (5) die Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure, die Kontrollen im Rahmen des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (Nr. 188) durchführen, angenommen vom Verwaltungsrat der IAO bei seiner 309. Sitzung vom 13. bis 19. November 2010 (im Folgenden „PSC-F-Leitlinien“),
- (6) den Beschluss 2010/321/EU des Rates vom 7. Juni 2010 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor der Internationalen Arbeitsorganisation aus dem Jahr 2007 (Übereinkommen Nr. 188) im Interesse der Europäischen Union zu ratifizieren,
- (7) die Mitteilung KOM(2011) 306 endg. vom 31. Mai 2011 der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Überprüfung der Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2003/88/EG im Hinblick auf die Arbeitnehmer an Bord von seegehenden Fischereifahrzeugen —

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der 96. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) wurde am 14. Juni 2007 das *Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007* (C188) angenommen.
- (2) C188 wurde mit 437 Stimmen bei 2 Gegenstimmen und 22 Enthaltungen angenommen. Alle anwesenden Regierungsvertreter (53 Stimmen), alle anwesenden Arbeitnehmervertreter (25 Stimmen) und alle anwesenden Arbeitgebervertreter (22 Stimmen) der anwesenden 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden „Mitgliedstaaten“) stimmten für die Annahme des Übereinkommens.
- (3) Die Globalisierung hat tiefgreifende Auswirkungen auf den Fischereisektor, und die Rechte der Fischer müssen gefördert und geschützt werden.
- (4) Die IAO sieht die Fischerei als eine im Vergleich mit anderen Tätigkeiten gefährliche Tätigkeit an.
- (5) Das Ziel von C188 besteht darin sicherzustellen, dass Fischer über menschenwürdige Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, was Mindestanforderungen hinsichtlich der Arbeit an Bord, Dienstbedingungen, Unterkunft und Verpflegung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, medizinische Versorgung und soziale Sicherheit angeht.
- (6) Gemäß C188 haben die Mitglieder der IAO ihre Hoheitsgewalt und Kontrolle über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften auszuüben, indem sie ein System für die Sicherstellung der Einhaltung des Übereinkommens einrichten.
- (7) Gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV können auf Ebene der Europäischen Union (EU) geschlossene Vereinbarungen auf gemeinsamen Antrag der EU-Sozialpartner durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden. Die Sozialpartner haben daher beschlossen, Verhandlungen aufzunehmen, um innerhalb der durch Artikel 153 AEUV gesetzten Grenzen eine Vereinbarung zur Durchführung bestimmter Teile von C188 zu schließen.
- (8) Nach Ansicht der EU-Sozialpartner ist diese Initiative äußerst wichtig, um die Mitgliedstaaten zur Ratifizierung des Übereinkommens anzuhalten, damit in der EU und in den anderen Teilen der Welt gleiche Ausgangsbedingungen in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern an Bord von Fischereifahrzeugen hergestellt werden.
- (9) Nach Ansicht der EU-Sozialpartner ist eine Vereinbarung ein erster Schritt auf dem Weg zur Kodifizierung des sozialen Besitzstands im Fischereisektor.
- (10) Bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung von Arbeitnehmern an Bord von seegehenden Fischereifahrzeugen sind derzeit in Artikel 21 der Richtlinie 2003/88/EG geregelt. Obwohl Artikel 13 und 14 des Übereinkommens C188 Fischern insgesamt ein geringeres Schutzniveau bieten als die Richtlinie, gewährleisten einige der Bestimmungen des Artikels 14 des Übereinkommens ein höheres Schutzniveau. Aus diesem Grund haben die EU-Sozialpartner vereinbart, die genannten Bestimmungen zusammenzuführen. Dies führt zu einem insgesamt höheren Schutzniveau. Folgende Bestimmungen sind betroffen: Beratung der zuständigen Stelle mit den nationalen EU-Sozialpartnern, bevor ein Mindestschutzniveau festgelegt wird; zusätzlicher Zweck der Begrenzung von Übermüdung; Ausgleichsruhezeiten bei Ausnahmen von Mindestruhezeiten oder Höchstarbeitszeiten; verbesserter Schutz nach Notsituationen.

- (11) Die Bestimmungen von C188 über Qualität der medizinischen Versorgung, Unterkunft, Verpflegung, Lebensbedingungen, Entschädigung bei Unfall oder Krankheit und Sozialschutz sollten dem Bereich des Arbeitsschutzes von Fischern zugerechnet werden, wobei die Besonderheiten der Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs wie räumliche Isolation, Übermüdung und die vorwiegend körperliche Natur der durchzuführenden Arbeit berücksichtigt werden.
- (12) C188 gilt für alle Fischer (im Folgenden „Fischer“), die in Artikel 1 Buchstabe e definiert sind als „alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine berufliche Tätigkeit ausführen, einschließlich der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden, aber ausschließlich Lotsen, Marinepersonal, anderer Personen im ständigen Staatsdienst, an Land tätiger Personen, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, und Fischereibeobachtern“. Aufgrund der im AEUV festgelegten Einschränkungen haben die EU-Sozialpartner nicht die Befugnis, Texte zur Durchführung durch einen Beschluss des Rates zu vereinbaren, die Fischer betreffen, welche weder einen Arbeitsvertrag haben noch in einem Beschäftigungsverhältnis stehen. Sollten jedoch andere oder keinerlei Normen für diese Fischer gelten, während sie auf demselben Fahrzeug arbeiten wie Fischer, die einen Arbeitsvertrag haben oder in einem Beschäftigungsverhältnis stehen, so könnte sich dies auf den gesamten Arbeitsschutz, einschließlich der Lebens- und Arbeitsbedingungen, letzterer auswirken. Um Fischer zu schützen, die einen Arbeitsvertrag haben oder in einem Beschäftigungsverhältnis stehen, ist es nach Ansicht der EU-Sozialpartner daher gerechtfertigt, dass die vorliegende Vereinbarung nicht nur für Fischer gelten soll, die einen Arbeitsvertrag haben oder in einem Beschäftigungsverhältnis stehen, sondern für alle Fischer, die sich auf demselben Fahrzeug befinden.
- (13) Das geeignete Rechtsinstrument zur Durchführung der Vereinbarung ist eine Richtlinie im Sinne von Artikel 288 AEUV, die für die Mitgliedstaaten hinsichtlich des zu erreichenden Ergebnisses verbindlich ist, den einzelstaatlichen Stellen jedoch die Wahl der Form und der Mittel überlässt —

fordern die Mitgliedstaaten auf,

- (1) C188 angesichts der Einstimmigkeit unter den Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Annahme des Übereinkommens und aufgrund der großen Unterschiede zwischen dem Übereinkommen und der vorliegenden Vereinbarung betreffend den Anwendungsbereich und die abgedeckten Bereiche zu ratifizieren;
- (2) ein einheitliches gültiges Dokument zu entwickeln, wie es in Artikel 41 C188 erwähnt wird, das in der gesamten Europäischen Union einzuführen ist;
- (3) auf der Grundlage der PSC-F-Leitlinien eine harmonisierte Strategie für die Hafenstaatkontrolle der unter C188 fallenden Fischereifahrzeuge zu entwickeln, die in der gesamten Europäischen Union umzusetzen ist;

fordern gemeinsam,

die Durchführung dieser Vereinbarung durch eine Richtlinie des Rates;

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

TEIL 1

**BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH**

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

**Artikel 1**

Im Sinne dieser Vereinbarung:

- (a) bedeutet der Begriff *Fischereitätigkeit* den Fang oder den Fang und die Verarbeitung von Fisch und anderen lebenden Meeresressourcen;
- (b) bedeutet der Begriff *gewerbliche Fischerei* alle Fischereitätigkeiten mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;
- (c) bedeutet der Begriff *zuständige Stelle* den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere von einem Mitgliedstaat benannte Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen und durchzusetzen;
- (d) bedeutet der Begriff *Beratung* die Beratung der zuständigen Stelle mit den betroffenen repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und insbesondere den repräsentativen Verbänden der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen;
- (e) bedeutet der Begriff *Fischereifahrzeugeigner oder Eigner* den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Eigner die Verantwortung für den Betrieb des Fahrzeugs übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereiterklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß der Vereinbarung auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Fischereifahrzeugeigners erfüllen;
- (f) bedeutet der Begriff *Fischer* alle Personen, die unter den Bedingungen gemäß Artikel 2 an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine berufliche Tätigkeit ausführen, ausgenommen Lotsen und an Land tätige Personen, die Arbeiten an Bord eines am Kai liegenden Fischereifahrzeugs durchführen;
- (g) bedeutet der Begriff *Arbeitsvertrag für Fischer* einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine ähnliche Vereinbarung oder jeden anderen Vertrag, der die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fischereifahrzeugs regelt;
- (h) bedeutet der Begriff *Fischereifahrzeug oder Fahrzeug* alle Schiffe oder Boote jeglicher Art, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren oder unter der unbeschränkten Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats registriert sind, ungeachtet der

- Eigentumsform, und die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden oder verwendet werden sollen;
- (i) ist der Begriff *Länge (L)* zu verstehen als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, oder als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie, falls dieser Wert größer ist; bei Schiffen mit Kielfall hat die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie zu verlaufen;
  - (j) ist der Begriff *Länge zwischen den Loten (LPP)* zu verstehen als der Abstand zwischen dem vorderem und dem hinteren Lot; dabei fällt das vordere Lot mit der Vorkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge (L) gemessen wird, zusammen; das hintere Lot fällt mit der Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie zusammen;
  - (k) bedeutet der Begriff *Schiffsführer* den Fischer, dem die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;
  - (l) bedeutet der Begriff *Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst* alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im öffentlichen oder privaten Sektor, die die Anwerbung von Fischern im Auftrag von Fischereifahrzeugeignern oder ihre Vermittlung an Fischereifahrzeugeigner betreiben;
  - (m) bedeutet der Begriff *private Arbeitsvermittler* alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im privaten Sektor, die Fischer beschäftigen oder anheuern, um sie Fischereifahrzeugeignern zur Verfügung zu stellen, die diesen Fischern Aufgaben zuweisen und die Ausführung dieser Aufgaben überwachen.

## ANWENDUNGSBEREICH

### Artikel 2

1. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gilt diese Vereinbarung für
  - (a) alle Fischer, die in irgendeiner Eigenschaft im Rahmen eines Arbeits- oder Heuervertrags oder eines Beschäftigungsverhältnisses auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, das in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird; und
  - (b) – zur Gewährleistung des Schutzes der allgemeinen Sicherheit und Gesundheit – alle anderen Fischer, die sich auf demselben Fischereifahrzeug wie die unter Buchstabe a aufgeführten Fischer befinden.
2. Im Zweifelsfall entscheidet die zuständige Stelle nach Beratung, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird.
3. Jeder Mitgliedstaat kann nach Beratung den in dieser Vereinbarung vorgesehenen Schutz für Fischer, die auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr arbeiten, ganz oder teilweise auf diejenigen ausdehnen, die auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 Metern arbeiten.



### **Artikel 3**

1. Wo die Anwendung dieser Vereinbarung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder der Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere Probleme von erheblicher Bedeutung aufwirft, kann ein Mitgliedstaat nach Beratung bestimmte begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen aus objektiven Gründen von den Anforderungen dieser Vereinbarung oder von einzelnen ihrer Bestimmungen ausnehmen.
2. Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz trifft die zuständige Stelle soweit erforderlich Maßnahmen, um die Anforderungen dieser Vereinbarung schrittweise spätestens binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung auf die betreffenden Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen auszudehnen.
3. Die Anwendung dieses Artikels kann unter keinen Umständen eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in den Bereichen rechtfertigen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vereinbarung vom EU-Recht geregelt werden.

### **Artikel 4**

Die Bestimmungen dieser Vereinbarung lassen Gesetze, Schiedssprüche oder Gewohnheitsrecht oder Vereinbarungen zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern unberührt, die den Fischern günstigere Bedingungen als diese Vereinbarung gewähren.

TEIL 2  
**ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE**

VERANTWORTLICHKEITEN DER FISCHEREIFAHRZEUGEIGNER, DER  
SCHIFFSFÜHRER UND DER FISCHER

**Artikel 5**

1. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie 93/103/EG.
2. Der Fischereifahrzeugeigner hat die Gesamtverantwortung sicherzustellen, dass der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Möglichkeiten erhält, um die Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung erfüllen zu können.
3. Um die Sicherheit der Fischer an Bord und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, ist der Schiffsführer insbesondere, aber nicht ausschließlich, verantwortlich dafür,
  - (a) die Aufsicht zu führen und zu gewährleisten, dass die Fischer soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
  - (b) die Fischer in einer Weise zu führen, die auf Sicherheit und Gesundheit Rücksicht nimmt, einschließlich der Verhütung von Übermüdung;
  - (c) die Ausbildung zur Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord zu fördern; und
  - (d) für die Einhaltung der Normen für die Sicherheit der Schifffahrt, den Wachdienst und die damit verbundene gute Seemannschaft zu sorgen.
4. Der Schiffsführer darf vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Schiffsführers für die Sicherheit der Fischer an Bord, die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine sichere Fahrt und seinen sicheren Betrieb erforderlich sind.
5. Die Fischer befolgen die rechtmäßigen Anordnungen des Schiffsführers und die anwendbaren Maßnahmen des Arbeitsschutzes.

TEIL 3

**MINDESTANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DER ARBEIT AN BORD VON  
FISCHEREIFAHRZEUGEN**

MINDESTALTER

**Artikel 6**

1. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie 94/33/EG.
2. Das Mindestalter für die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs beträgt 16 Jahre, sofern der Jugendliche nicht länger der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften

vorgegebenen Schulpflicht unterliegt. Die zuständige Stelle kann jedoch ein Mindestalter von 15 Jahren für Personen zulassen, die nicht mehr der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Schulpflicht unterliegen und eine Berufsausbildung in der Fischerei absolvieren.

3. Die zuständige Stelle kann in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis Personen im Alter von 15 Jahren gestatten, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten. In solchen Fällen legt sie nach Beratung die Art der Arbeiten fest, die erlaubt sind, und schreibt die Bedingungen, unter denen solche Arbeiten durchzuführen sind, und die erforderlichen Ruhezeiten vor.
4. Das Mindestalter für die Zuweisung von Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen, die ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet werden, die Gesundheit, die Sicherheit, die körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, die Ausbildung oder die Sittlichkeit von Jugendlichen gefährden könnten, darf 18 Jahre nicht unterschreiten.
5. Die Arten von Tätigkeiten, für die Absatz 4 dieses Artikels gilt, werden durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch die zuständige Stelle nach Beratung festgelegt, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen berücksichtigt werden.
6. Sofern die Jugendlichen nicht mehr der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgegebenen Schulpflicht unterliegen, kann die Ausführung der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Tätigkeiten ab dem Alter von 16 Jahren durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch eine Entscheidung der zuständigen Stelle nach Beratung unter der Voraussetzung gestattet werden, dass die Gesundheit, die Sicherheit, die körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, die Ausbildung und die Sittlichkeit der betreffenden Jugendlichen in vollem Umfang geschützt werden und dass die betreffenden Jugendlichen eine angemessene spezifische Unterweisung oder Berufsausbildung erhalten und vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben. Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 94/33/EG ist einzuhalten.
7. Das Anheuern von Fischern unter 18 Jahren für Nachtarbeit ist verboten. Für die Zwecke dieses Artikels wird der Begriff „Nacht“ in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis definiert. Die Nacht umfasst einen Zeitraum von mindestens neun Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. Unter der Voraussetzung, dass Artikel 9 der Richtlinie 94/33/EG eingehalten wird, kann die zuständige Stelle von der strengen Einhaltung der Nachtarbeitsbeschränkung Ausnahmen zulassen,
  - (a) wenn die wirksame Ausbildung der betreffenden Fischer nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde oder
  - (b) wenn die Besonderheit der Aufgabe oder ein anerkanntes Ausbildungsprogramm es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten Fischer Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung festgestellt hat, dass diese Arbeit auf ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden keinen schädlichen Einfluss haben wird.
8. Verpflichtungen, die der Mitgliedstaat aufgrund der Ratifizierung anderer internationaler Arbeitsübereinkommen eingegangen ist, welche den in diesem Artikel genannten jungen Fischern ein höheres Schutzniveau gewährleisten, bleiben von den Bestimmungen dieses Artikels unberührt.

## ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

### Artikel 7

1. Fischer dürfen an Bord eines Fischereifahrzeugs nur mit einem gültigen ärztlichen Zeugnis arbeiten, das ihre Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit bescheinigt.
2. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Ausnahmen von der Anwendung von Absatz 1 dieses Artikels zulassen, wobei die Sicherheit und Gesundheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Dauer der Fahrt, das Einsatzgebiet und die Art der Fischereitätigkeit zu berücksichtigen sind.
3. Die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Ausnahmen gelten nicht für einen Fischer, der auf einem Fischereifahrzeug arbeitet, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt. In dringenden Fällen kann die zuständige Stelle einem Fischer gestatten, auf einem solchen Fahrzeug während eines Zeitraums von begrenzter und vorgeschriebener Dauer zu arbeiten, bis ein ärztliches Zeugnis erlangt werden kann, vorausgesetzt, dass der Fischer im Besitz eines abgelaufenen ärztlichen Zeugnisses jüngeren Datums ist.

### Artikel 8

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, die Folgendes vorsehen:

- (a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;
- (b) die Form und den Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- (c) dass das ärztliche Zeugnis von einer ordnungsgemäß qualifizierten ärztlichen Fachkraft oder, im Fall eines nur das Sehvermögen betreffenden Zeugnisses, von einer Person auszustellen ist, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses als qualifiziert anerkannt worden ist; diese Personen genießen bei ihrer fachlichen Beurteilung völlige Unabhängigkeit;
- (d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- (e) das Recht auf eine weitere, verbindliche Untersuchung durch eine unabhängige medizinische Fachkraft, die vom Mitgliedstaat als Gutachter benannt worden ist,
  - (i) wenn einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf;
  - (ii) wenn eine Person bei der Untersuchung angegeben hat, dass sie sich außerstande sieht, ihre Aufgaben an Bord des Fischereifahrzeugs zu verrichten, der Arzt jedoch trotzdem ein Zeugnis ausstellt, das die Tauglichkeit der Person für die Verrichtung ihrer Aufgaben an Bord bescheinigt;
  - (iii) wenn einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf, die medizinischen Gründe für diese Verweigerung oder Einschränkung jedoch nicht länger vorliegen;
- (f) sonstige in Frage kommende Anforderungen.

### **Artikel 9**

Zusätzlich zu den in den Artikeln 7 und 8 genannten Anforderungen gilt auf einem Fischereifahrzeug, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt, oder auf einem Fahrzeug, das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt, Folgendes:

- (a) Das ärztliche Zeugnis eines Fischers enthält mindestens Angaben darüber, dass
  - (i) das Hör- und Sehvermögen des betreffenden Fischers im Hinblick auf seine Aufgaben auf dem Fahrzeug zufriedenstellend ist;
  - (ii) der Fischer sich nicht in einem Krankheitszustand befindet, der sich durch die Tätigkeit auf See verschlimmern oder den Fischer für eine solche Tätigkeit untauglich machen oder die Sicherheit oder Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.
- (b) Die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses beträgt höchstens zwei Jahre, es sei denn, der Fischer ist jünger als 18 Jahre; in diesem Fall beträgt die Geltungsdauer höchstens ein Jahr.
- (c) Läuft die Geltungsdauer eines Zeugnisses während einer Fahrt ab, so bleibt das Zeugnis bis zum Ende der Fahrt gültig.

## **TEIL 4**

### **DIENSTBEDINGUNGEN**

#### **BEMANNUNG**

### **Artikel 10**

1. Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, die die Eigner von Fischereifahrzeugen, welche seine Flagge führen oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, dazu verpflichten sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs ausreichend und sicher bemannt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen.
2. Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels legt die zuständige Stelle für Fischereifahrzeuge, deren Länge 24 Meter oder mehr beträgt, eine Mindestbesatzungsstärke für die sichere Fahrt des Fahrzeugs unter Angabe der erforderlichen Zahl und der Qualifikationen der Fischer fest.
3. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Alternativen zu den in Absatz 2 dieses Artikels genannten Anforderungen festlegen. Der Mitgliedstaat vergewissert sich jedoch, dass diese Alternative
  - (a) der vollständigen Erreichung des allgemeinen Ziels und Zwecks dieses Artikels und des Artikels 11 dient,
  - (b) Absatz 2 dieses Artikels umsetzt und
  - (c) die Sicherheit und Gesundheit der Fischer nicht gefährdet.

## ARBEITS- UND RUHEZEITEN

**Artikel 11**

1. (a) Artikel 3 bis einschließlich 6, Artikel 8 und Artikel 21 der Richtlinie 2003/88/EG gelten nicht für die von dieser Vereinbarung erfassten Fischer.  
(b) Jeder Mitgliedstaat erlässt jedoch Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um Eigner von Fahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren, zu verpflichten, dafür Sorge zu tragen, dass Fischer Anspruch auf eine ausreichende Ruhezeit haben und dass die Wochenarbeitszeit von Fischern auf 48 Stunden im Durchschnitt über einen Bezugszeitraum von höchstens zwölf Monaten begrenzt wird.
2. (a) Innerhalb der unter Absatz 1 Buchstabe b sowie in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels angegebenen Grenzen treffen die Mitgliedstaaten nach Beratung die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Fischer und zur Begrenzung von Übermüdung
  - (i) die Arbeitsstunden auf eine Höchstarbeitszeit beschränkt werden, die in einem gegebenen Zeitraum nicht überschritten werden darf, oder
  - (ii) eine Mindestruhezeit in einem gegebenen Zeitraum gewährleistet ist.
- (b) Die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit wird durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften, durch Tarifverträge oder durch Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festgelegt.
3. Für die Arbeits- oder Ruhezeiten geltende folgende Beschränkungen:
  - (a) Die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:
    - (i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
    - (ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;

oder

  - (b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
    - (i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
    - (ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.
4. Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muss; der Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.
5. In Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen können die Mitgliedstaaten, auch bei der Festlegung von Bezugszeiträumen, Ausnahmen von den in Absatz 1 Buchstabe b sowie den Absätzen 3 und 4 festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen folgen so weit wie möglich den festgelegten Normen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Fischer Rechnung tragen.

Diese Ausnahmen können festgelegt werden

- (a) durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, vorausgesetzt, dass eine Beratung stattfindet und Anstrengungen zur Förderung aller einschlägigen Formen des sozialen Dialogs unternommen werden, oder
  - (b) durch Tarifverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern.
6. Werden gemäß Absatz 5 dieses Artikels Ausnahmen von den in Absatz 3 aufgeführten Beschränkungen gestattet, so werden den betroffenen Fischern so bald wie praktisch möglich Ausgleichsruhezeiten gewährt.
7. Keine der Bestimmungen dieses Artikels ist so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Schiffsführers beeinträchtigt, von Fischern die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Fahrzeugs, der Personen an Bord oder des Fangs oder zur Hilfeleistung für andere Boote oder Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind. Demgemäß kann der Schiffsführer den Arbeits- oder Ruhezeitplan außer Kraft setzen und von den Fischern die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, stellt der Schiffsführer sicher, dass alle Fischer, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.
8. Jeder Mitgliedstaat kann vorsehen, dass Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind und denen der Betrieb gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder der einzelstaatlichen Praxis in einem bestimmten Zeitraum des Kalenderjahres nicht erlaubt ist, ihren Jahresurlaub nach Artikel 7 der Richtlinie 2003/88/EG innerhalb dieses Zeitraums nehmen müssen.

## BESATZUNGSLISTE

### **Artikel 12**

Jedes Fischereifahrzeug führt eine Besatzungsliste mit, von der eine Kopie vor dem Auslaufen den befugten Personen an Land übergeben oder unmittelbar nach dem Auslaufen des Fahrzeugs an Land übermittelt wird. Die zuständige Stelle legt fest, an wen, wann und für welchen Zweck oder welche Zwecke solche Informationen übermittelt werden.

## ARBEITSVERTRAG FÜR FISCHER

### **Artikel 13**

Artikel 14 bis 18 gelten unbeschadet der Richtlinie 91/533/EWG.

### **Artikel 14**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen,

- (a) um vorzuschreiben, dass Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, welche unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, den

Schutz eines Arbeitsvertrags für Fischer genießen, der ihnen verständlich ist und mit den Bestimmungen dieser Vereinbarung im Einklang steht, und

- (b) durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in Arbeitsverträge für Fischer gemäß den Bestimmungen in Anhang I dieser Vereinbarung aufzunehmen sind.

#### **Artikel 15**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen betreffend

- (a) Verfahren, die sicherstellen, dass ein Fischer Gelegenheit hat, die Bedingungen des Arbeitsvertrags für Fischer zu überprüfen und Rat hierzu einzuholen, bevor der Vertrag abgeschlossen wird;
- (b) gegebenenfalls die Führung von Nachweisen über die Arbeit des Fischers gemäß einem solchen Vertrag; und
- (c) die Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einem Arbeitsvertrag für Fischer.

#### **Artikel 16**

Der Arbeitsvertrag für Fischer, von dem ein Exemplar dem Fischer ausgehändigt wird, wird an Bord mitgeführt und ist dem Fischer und – in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis – anderen Beteiligten auf Verlangen zugänglich.

#### **Artikel 17**

Artikel 14 bis 16 und Anhang I dieser Vereinbarung gelten nicht für einen Fischereifahrzeugeigner, der das Fahrzeug allein betreibt.

#### **Artikel 18**

Es obliegt dem Fischereifahrzeugeigner sicherzustellen, dass jeder Fischer über einen von allen Vertragsparteien unterzeichneten Arbeitsvertrag für Fischer verfügt, der angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord des Fahrzeugs vorsieht, wie sie gemäß dieser Vereinbarung vorgeschrieben sind.

### **HEIMSCHAFFUNG**

#### **Artikel 19**

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Fischer auf einem Fischereifahrzeug, das unter seiner Flagge fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist und in einen ausländischen Hafen einläuft, Anspruch auf Heimschaffung haben, wenn der Arbeitsvertrag für Fischer ausgelaufen ist oder aus berechtigten Gründen von einer oder mehreren Vertragsparteien beendet worden ist oder der Fischer nicht mehr in der Lage ist, die im Arbeitsvertrag vorgesehenen Aufgaben auszuführen, oder von ihm nicht erwartet werden kann, dass er sie unter den gegebenen Umständen ausführt. Dies gilt auch für Fischer eines solchen Fahrzeugs, die aus denselben Gründen vom Fahrzeug in den ausländischen Hafen überführt werden.



2. Die Kosten der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Heimschaffung trägt der Fischereifahrzeugeigner, es sei denn, der Fischer hat sich gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen einer schweren Verletzung seiner Pflichten aus dem Arbeitsvertrag schuldig gemacht.
3. Die Mitgliedstaaten schreiben durch Rechtsvorschriften oder andere Maßnahmen die genauen Umstände vor, unter denen ein Fischer, für den Absatz 1 dieses Artikels gilt, Anspruch auf Heimschaffung hat, sowie die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen ein Fischer Anspruch auf Heimschaffung hat, und die Orte, nach denen der Fischer heimgeschafft werden kann.
4. Unterlässt es ein Fischereifahrzeugeigner, für die in diesem Artikel vorgesehene Heimschaffung zu sorgen, veranlasst der Mitgliedstaat, dessen Flagge das Fahrzeug führt, die Heimschaffung des betreffenden Fischers und hat das Recht, sich die Kosten von dem Fischereifahrzeugeigner erstatten zu lassen.
5. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dürfen in keiner Weise das Recht des Fischereifahrzeugeigners beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen.

## PRIVATE ARBEITSVERMITTLUNGSDIENSTE

### Artikel 20

1. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie 2008/104/EG.
2. Zum Zwecke dieses Artikels umfassen private Arbeitsvermittlungsdienste die Anwerbung und Vermittlung im Privatsektor sowie die Dienstleistungen privater Arbeitsvermittler.
3. Die Mitgliedstaaten
  - (a) verbieten, dass private Arbeitsvermittlungsdienste Mittel, Verfahren oder Listen umfassen, die dazu bestimmt sind, Fischer an der Anheuerung zu hindern, und
  - (b) schreiben vor, dass von den Fischern weder unmittelbar noch mittelbar Gebühren oder sonstige Kosten für private Arbeitsvermittlungsdienste ganz oder teilweise zu tragen sind.
4. Keine der Bestimmungen dieses Artikels hält einen Mitgliedstaat, der C188 ratifiziert hat, davon ab, sein mögliches Recht auszuüben, in den von dem Übereinkommen gesetzten Grenzen bestimmte Zuständigkeiten gemäß C188 an private Arbeitsvermittlungen zu übertragen.

## TEIL 5

### SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ

## VERPFLEGUNG UND UNTERKUNFT

### Artikel 21

1. Artikel 22 bis 25 gelten unbeschadet der Richtlinie 93/103/EG.

2. Die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung der Artikel 22 bis 25 werden unter Berücksichtigung angemessener Bedingungen im Hinblick auf Hygiene, allgemeine Sicherheit, Gesundheit und Bequemlichkeit geachtet.

#### **Artikel 22**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen in Bezug auf Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser an Bord von Fischereifahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind.

#### **Artikel 23**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs und die Aufenthaltsdauer der Fischer an Bord von ausreichender Größe und Qualität und angemessen ausgestattet sind. Diese Maßnahmen regeln soweit erforderlich insbesondere die folgenden Fragen:

- (a) die Genehmigung von Plänen für den Bau oder Umbau von Fischereifahrzeugen in Bezug auf die Unterkünfte;
- (b) die Unterhaltung der Unterkünfte und der Schiffsküche;
- (c) die Belüftung, Heizung, Kühlung und Beleuchtung;
- (d) die Verminderung von übermäßigem Lärm und übermäßigen Vibrationen;
- (e) Lage, Größe, Baumaterialien, Einrichtung und Ausstattung der Schlafräume, Messräume und sonstigen Unterkunftsräume;
- (f) die sanitären Einrichtungen, einschließlich Toiletten und Waschgelegenheiten, und die Versorgung mit ausreichendem Warm- und Kaltwasser; und
- (g) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über Unterkünfte, die nicht den Anforderungen dieser Vereinbarung genügen.

#### **Artikel 24**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass

- (a) die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel von ausreichendem Nährwert und ausreichender Qualität und Quantität sind;
- (b) das Trinkwasser von ausreichender Qualität und Quantität ist; und
- (c) Nahrungsmittel und Trinkwasser vom Fischereifahrzeugeigner zur Verfügung gestellt werden, ohne dass dem Fischer Kosten entstehen. Im Einklang mit einzelstaatlichen Rechtsvorschriften können die Kosten jedoch als Betriebskosten zurückerstattet werden, wenn ein Tarifvertrag über ein Beteiligungssystem oder ein Arbeitsvertrag für Fischer dies vorsieht.

#### **Artikel 25**

Die Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen, die der Mitgliedstaat gemäß Artikel 22 bis 24 erlässt bzw. trifft, setzen den Anhang II dieser Vereinbarung in vollem Umfang um.

GESUNDHEITSSCHUTZ UND MEDIZINISCHE VERSORGUNG,  
SCHUTZ BEI BERUFSKRANKHEITEN, ARBEITSUNFÄLLEN ODER TOD IM  
ZUSAMMENHANG MIT DER ARBEIT

**Artikel 26**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass ein Fischer an Bord eines Fischereifahrzeugs, das unter seiner Flagge fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist,

- (a) Anspruch auf ärztliche Behandlung an Land und auf rechtzeitigen Transport an Land hat, damit er bei einer schweren Verletzung oder Erkrankung behandelt werden kann;
- (b) vom Fischereifahrzeugeigner Gesundheitsschutz und medizinische Versorgung erhält, während er
  - (i) sich an Bord befindet oder
  - (ii) sich an Land in einem Hafen außerhalb des für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers verantwortlichen Mitgliedstaats aufhält; und
- (c) im Falle einer Berufskrankheit oder eines Arbeitsunfalls weiter Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder der einzelstaatlichen Praxis hat.

**Artikel 27**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft andere Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass der Gesundheitsschutz und die medizinische Versorgung aus Artikel 26 Buchstabe b

- (a) den geltenden Bestimmungen der Richtlinie 92/29/EWG und Artikel 28 dieser Vereinbarung unterliegen, wenn sich der Fischer an Bord befindet, und
- (b) medizinische Versorgung und die dazugehörige materielle Hilfe und Unterstützung während einer medizinischen Behandlung umfassen, wenn der Fischer sich in einem Hafen außerhalb des für den Schutz seiner sozialen Sicherheit zuständigen Staates befindet.

### Artikel 28

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass

- (a) sich das medizinische Material und die Arzneimittel, die an Bord eines Fischereifahrzeugs mitzuführen sind, zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/29/EWG auch nach dem Einsatzgebiet richten;
- (b) sich die besondere Ausbildung für die Fischer zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 92/29/EWG auch nach der Zahl der Fischer an Bord, dem Einsatzgebiet und der Länge der Fahrt richtet;
- (c) die Benutzerhandbücher gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 92/29/EWG in einer Sprache und einem Format vorliegen, die von den in Buchstabe b dieses Artikels genannten Fischern verstanden werden;
- (d) die in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 92/29/EWG genannte funkärztliche Beratung auch über Satellitenfunk in Anspruch genommen werden kann und dass Fischereifahrzeuge, die unter der Flagge des Mitgliedstaates fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, mit einer Funk- oder Satellitenfunkanlage ausgestattet sind, damit eine solche Beratung möglich ist; und
- (e) die Fischereifahrzeuge, die unter der Flagge des Mitgliedstaates fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, einen von der zuständigen Stelle angenommenen oder genehmigten ärztlichen Leitfaden oder die neueste Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe* mitführen.

### Artikel 29

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass

- (a) die medizinische Versorgung des Fischers gemäß Artikel 26 Buchstabe b und Artikel 28 für ihn kostenfrei ist, soweit dies mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis des Mitgliedstaats vereinbar ist; und
- (b) der Fischereifahrzeugeigner für die Kosten der medizinischen Versorgung des Fischers, von denen dieser gemäß Buchstabe a dieses Artikels befreit ist, bis zu dessen Heimschaffung aufkommt, soweit diese Kosten nicht von dem System der sozialen Sicherheit des Mitgliedstaats, der für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers verantwortlich ist, abgedeckt werden; und
- (c) der Fischereifahrzeugeigner für die Übernahme der Kosten der medizinischen Versorgung des Fischers gemäß Artikel 26 Buchstabe c haftbar ist, soweit diese Kosten nicht von dem System der sozialen Sicherheit des Mitgliedstaats, der für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers verantwortlich ist, abgedeckt werden.

### Artikel 30

Einzelstaatliche Rechtsvorschriften können den Ausschluss der Verpflichtung des Fischereifahrzeugeigners zur Übernahme der Kosten der medizinischen Versorgung gemäß Artikel 29 Buchstaben b und c gestatten, wenn die Verletzung außerhalb des Dienstes auf dem

Fischereifahrzeug eingetreten ist, die Krankheit oder das Gebrechen beim Anheuern verschwiegen wurde oder der Fischereifahrzeugeigner nachweist, dass die Verletzung oder Krankheit auf vorsätzliches Fehlverhalten des Fischers zurückzuführen ist.

### **Artikel 31**

1. Jeder Mitgliedstaat trifft Maßnahmen, um Fischern im Einklang mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder der einzelstaatlichen Praxis Schutz bei Berufskrankheit, Arbeitsunfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit zu gewähren.
2. Bei einer Verletzung aufgrund eines Arbeitsunfalls oder einer Berufskrankheit erhält der Fischer die entsprechende Entschädigung gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.
3. Sieht das System der sozialen Sicherheit des Staates, der für den Schutz der sozialen Sicherheit des Fischers zuständig ist, keinen Schutz gemäß Absatz 1 und somit gemäß Absatz 2 dieses Artikels vor, so ist der Fischereifahrzeugeigner dafür verantwortlich.

### **Artikel 32**

Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Fischereisektors kann die in den Artikeln 29 und 31 genannte finanzielle Verantwortung des Fischereifahrzeugeigners gewährleistet werden

durch

- (a) ein System der Verpflichtung der Fischereifahrzeugeigner oder
- (b) ein Pflichtversicherungssystem, ein Entschädigungssystem für Arbeitnehmer oder sonstige Systeme.

## **ARBEITSSCHUTZ UND UNFALLVERHÜTUNG**

### **Artikel 33**

Artikel 34 bis 36 gelten unbeschadet der Richtlinie 89/391/EG, der Richtlinie 92/29/EWG und der Richtlinie 93/103/EG.

### **Artikel 34**

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen betreffend

- (a) die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich der Risikobewertung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- (b) die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Art von Fanggerät, das sie verwenden werden, und die Vermittlung von Kenntnissen der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befasst sein werden;
- (c) die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;

- (d) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind; und
- (e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse oder, nach Beratung, anderer geeigneter Gremien.

### **Artikel 35**

1. Die Anforderungen dieses Artikels gelten für alle Fischereifahrzeuge, unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebietes und der Dauer der Fahrt.

2. Die zuständige Stelle

- (a) schreibt nach Beratung vor, dass der Fischereifahrzeugeigner in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, den einzelstaatlichen Tarifverträgen und der einzelstaatlichen Praxis Verfahren an Bord für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten festlegt, wobei die spezifischen Gefahren und Risiken auf dem betreffenden Fischereifahrzeug zu berücksichtigen sind; und
- (b) schreibt außerdem vor, dass Fischereifahrzeugeigner, Schiffsführer, Fischer und andere in Frage kommende Personen ausreichende und geeignete Anleitungen, Ausbildungsmaterialien oder sonstige zweckdienliche Informationen darüber erhalten, wie Gefahren für Sicherheit und Gesundheit an Bord von Fischereifahrzeugen zu bewerten und zu bewältigen sind.

3. Die Fischereifahrzeugeigner stellen sicher, dass

- (a) jeder Fischer an Bord geeignete persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung erhält;
- (b) jeder Fischer an Bord eine grundlegende, von der zuständigen Stelle genehmigte Sicherheitsausbildung erhalten hat; und
- (c) die Fischer mit der Ausrüstung und ihrem Gebrauch ausreichend und angemessen vertraut sind, einschließlich der jeweiligen Sicherheitsmaßnahmen, bevor sie die Ausrüstung verwenden oder an den betreffenden Tätigkeiten teilnehmen.

### **Artikel 36**

Es wird eine Risikobewertung in Bezug auf die Fischerei, gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter, durchgeführt.

## **TEIL 6**

## **ÄNDERUNGEN**

### **Artikel 37**

1. Nach Änderungen von Bestimmungen des Übereinkommens und auf Wunsch einer der Parteien dieser Vereinbarung wird eine Überprüfung dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge durchgeführt.
2. Nach Änderungen des EU-Rechts, die die vorliegende Vereinbarung berühren, und auf Wunsch einer der Parteien dieser Vereinbarung wird jederzeit eine Überprüfung und Überarbeitung dieser Vereinbarung durchgeführt.

TEIL 7

**SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

**Artikel 38**

Die Parteien schließen diese Vereinbarung unter der Bedingung, dass sie nicht vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens in Kraft tritt. Das Übereinkommen tritt in Kraft zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von zehn Mitgliedern der IAO, von denen acht Küstenstaaten sind, durch den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten diese Vereinbarung unterzeichnet.

GESCHEHEN ZU Göteborg, Schweden, am einundzwanzigsten Mai zweitausendzwoölf.

*Javier Garat, Vorsitzender von Europêche*

*Giampaolo Buonfiglio, Vorsitzender der Fischerei-Arbeitsgruppe von COPA-COGECA*

*Eduardo Chagas, Generalsekretär der ETF*

ANHANG I  
ARBEITSVERTRAG FÜR FISCHER

Der Arbeitsvertrag für Fischer muss die folgenden Angaben enthalten, soweit sich die Aufnahme einer oder mehrerer dieser Angaben nicht deshalb erübrigt, weil der Gegenstand bereits in anderer Weise durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder gegebenenfalls durch einen Tarifvertrag geregelt ist:

- (a) den Nachnamen und die übrigen Namen, das Geburtsdatum oder Alter und den Geburtsort des Fischers;
- (b) das Datum und den Ort des Vertragsabschlusses;
- (c) den Namen des Fischereifahrzeugs oder der Fischereifahrzeuge und die Registriernummer des Fahrzeugs oder der Fahrzeuge, an deren Bord der Fischer sich zu arbeiten verpflichtet;
- (d) den Namen des Arbeitgebers oder Fischereifahrzeugeigners oder der sonstigen Vertragspartei der Vereinbarung mit dem Fischer;
- (e) die Fahrt oder Fahrten, die unternommen werden sollen, falls sie zum Zeitpunkt der Anheuerung angegeben werden können;
- (f) den Dienst, für den der Fischer angeheuert oder verwendet werden soll;
- (g) wenn möglich, den Ort und Tag, an denen sich der Fischer zum Dienstantritt an Bord einzufinden hat;
- (h) die dem Fischer zustehende Beköstigung, es sei denn, dass die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine andere Regelung vorsehen;
- (i) den Betrag der Heuer oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn das Entgelt in einer Beteiligung besteht, oder den Betrag der Heuer und die Höhe des Anteils sowie dessen Berechnungsart, wenn beide Formen des Entgelts miteinander verbunden werden, und die gegebenenfalls vereinbarte Mindestheuer;
- (j) die Beendigung des Vertrags und die dafür maßgeblichen Bedingungen, nämlich:
  - (i) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit abgeschlossen worden ist, den Tag des Ablaufs des Vertrags;
  - (ii) wenn der Vertrag für eine Fahrt abgeschlossen worden ist, den Bestimmungshafen und die Frist nach der Ankunft, nach deren Ablauf der Fischer zu entlassen ist;
  - (iii) wenn der Vertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die Kündigungsfrist, wobei die Kündigungsfrist des Arbeitgebers oder Fischereifahrzeugeigners oder der sonstigen Vertragspartei nicht kürzer sein darf als diejenige des Fischers;
- (k) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die Formel für seine Berechnung;
- (l) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der sozialen Sicherheit, die dem Fischer gegebenenfalls vom Arbeitgeber, Fischereifahrzeugeigner oder einer anderen Vertragspartei oder anderen Vertragsparteien des Arbeitsvertrags für Fischer zu gewähren sind;



- (m) den Anspruch des Fischers auf Heimschaffung;
- (n) gegebenenfalls einen Verweis auf den Tarifvertrag;
- (o) die Mindestruhezeiten, in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen; und
- (p) alle weiteren Angaben, die die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gegebenenfalls vorschreiben.

ANHANG II  
UNTERKÜNFTE AUF FISCHEREIFAHRZEUGEN  
ALLGEMEINES

1. Dieser Anhang gilt unbeschadet der Richtlinie 92/29/EWG und der Richtlinie 93/103/EG.
2. Im Sinne dieses Anhangs
  - (a) bedeutet der Begriff *Vereinbarung* die zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) geschlossene Vereinbarung vom 21. Mai 2012 über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation;
  - (b) bedeutet der Begriff *neues Fischereifahrzeug* ein Fahrzeug, für das
    - (i) der Auftrag über den Bau oder über einen größeren Umbau zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung erteilt worden ist; oder
    - (ii) der Auftrag über den Bau oder über einen größeren Umbau vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; oder
    - (iii) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung:
      - (a) der Kiel gelegt wird oder
      - (b) der erkennbare Bau begonnen wird, oder
      - (c) die Montage von mindestens fünfzig Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert geringer ist;
  - (c) bedeutet der Begriff *vorhandenes Fahrzeug* ein Fahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist.
3. Die folgenden Bestimmungen gelten für alle neuen gedeckten Fischereifahrzeuge, vorbehaltlich etwaiger Ausnahmen in Übereinstimmung mit Artikel 3 der Vereinbarung. Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Anforderungen dieses Anhangs auch auf vorhandene Fahrzeuge anwenden, wenn und insoweit sie entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.
4. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Abweichungen von den Bestimmungen dieses Anhangs für Fischereifahrzeuge zulassen, die normalerweise weniger als 24 Stunden auf See bleiben, falls die Fischer nicht an Bord des Fahrzeugs wohnen, wenn es im Hafen liegt. Für solche Fahrzeuge stellt die zuständige Stelle sicher, dass den betreffenden Fischern ausreichende Ruhe-, Verpflegungs- und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stehen.
5. Die Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr können auf Fahrzeuge mit einer Länge von 15 bis 24 Metern angewendet werden, wenn die

zuständige Stelle nach Beratung entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.

6. Fischern, die an Bord von Zubringerfahrzeugen arbeiten, welche nicht über geeignete Unterkunftsräume und sanitäre Einrichtungen verfügen, sind solche Unterkunftsräume und Einrichtungen an Bord des Mutterfahrzeugs zur Verfügung zu stellen.
7. Die Mitgliedstaaten können die Anforderungen dieses Anhangs über Lärm und Vibrationen, Lüftung, Heizung, Klimatisierung und Beleuchtung auf geschlossene Arbeitsräume und für Lagerungszwecke genutzte Räume ausweiten, wenn, nach Beratung, eine solche Ausweitung als sinnvoll angesehen wird und sich nicht nachteilig auf die Arbeitsbedingungen oder die Verarbeitung oder die Qualität des Fangs auswirkt.

### PLANUNG UND ÜBERWACHUNG

8. Jedes Mal, wenn ein Fahrzeug neu gebaut wird oder die Unterkunftsräume der Besatzung eines Fahrzeugs umgebaut worden sind, vergewissert sich die zuständige Stelle, dass es die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt. Die zuständige Stelle verlangt, soweit es möglich ist, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs, wenn die Unterkunftsräume der Besatzung eines Fahrzeugs wesentlich geändert werden, und, im Fall eines Fahrzeugs, das von der Flagge, die es führt, zur Flagge des Mitgliedstaats überwechselt, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs, die gemäß Absatz 3 anwendbar sind.
9. In den in Absatz 8 genannten Fällen wird für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr vorgeschrieben, dass der zuständigen Stelle oder einer von ihr ermächtigten Stelle detaillierte Pläne und Angaben in Bezug auf die Unterkunftsräume zur Genehmigung vorgelegt werden.
10. Im Fall von Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr überprüft die zuständige Stelle jedes Mal, wenn die Unterkunftsräume der Besatzung des Fischereifahrzeugs umgebaut oder wesentlich geändert worden sind, die Unterkunftsräume im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen dieser Vereinbarung; wenn das Fahrzeug von der Flagge, die es führt, zur Flagge des Mitgliedstaats überwechselt, überprüft sie die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs, die gemäß Absatz 3 anwendbar sind. Die zuständige Stelle kann nach eigenem Ermessen weitere Überprüfungen der Unterkunftsräume der Besatzung durchführen.
11. Wenn ein Fahrzeug die Flagge wechselt oder unter der unbeschränkten Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats registriert wird, sind alternative Anforderungen, die die zuständige Stelle eines Drittlandes, dessen Flagge das Fahrzeug vorher geführt hat, gemäß den Absätzen 15, 39, 47 oder 62 des Anhangs III von C188 angenommen hat, nicht länger auf das Fahrzeug anwendbar.

## ENTWURF UND BAU

12. In allen Unterkunftsräumen ist eine ausreichende lichte Höhe vorzusehen. Für Räume, in denen Fischer längere Zeit stehen müssen, wird die mindestens vorzusehende lichte Höhe von der zuständigen Stelle vorgeschrieben.
13. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr muss die zulässige lichte Höhe in allen Unterkunftsräumen, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, mindestens 200 cm betragen.

*Verbindungen zu und zwischen Unterkunftsräumen*

14. Direkte Verbindungen von Fischräumen und Maschinenräumen zu den Schlafräumen sind unzulässig, außer für Notausgangszwecke. Soweit es angemessen und praktisch durchführbar ist, sind direkte Verbindungen von Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftswaschräumen und Gemeinschaftstoiletten zu vermeiden, es sei denn, dass ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.
15. Auf Schiffen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind direkte Verbindungen von Fischräumen und Maschinenräumen oder von Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftswaschräumen und Gemeinschaftstoiletten zu den Schlafräumen unzulässig, außer für Notausgangszwecke; die Wände zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenwände müssen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Werkstoff hergestellt und wasser- und gasdicht sein. Diese Bestimmung schließt nicht die Möglichkeit aus, dass sanitäre Bereiche von zwei Kabinen gemeinsam genutzt werden.

*Isolierung*

16. Die Unterkunftsräume müssen wirksam isoliert sein; die für die Herstellung der Innenwände, Verschalungen, Fußböden und Verbindungen verwendeten Werkstoffe müssen zweckmäßig und einem gesunden Umfeld förderlich sein. In allen Unterkunftsräumen müssen ausreichende Wasserabflüsse vorhanden sein.
17. Es sind alle durchführbaren Maßnahmen zu treffen, um die Unterkunftsräume auf Fischereifahrzeugen gegen das Eindringen von Fliegen und anderen Insekten zu schützen, insbesondere wenn Fahrzeuge in stechmückenverseuchten Gebieten eingesetzt werden.
18. Alle Unterkunftsräume der Besatzung sind mit den erforderlichen Notausgängen zu versehen.

## LÄRM UND VIBRATIONEN

19. Absatz 20 gilt unbeschadet der Richtlinie 2003/10/EG und der Richtlinie 2002/44/EG.
20. Die zuständige Stelle erlässt Normen für Lärm und Vibrationen in den Unterkunftsräumen, die den Fischern einen ausreichenden Schutz vor den Auswirkungen solchen Lärms und solcher Vibrationen gewährleisten, einschließlich der Auswirkungen von durch Lärm und Vibrationen hervorgerufener Übermüdung.

## BELÜFTUNG

21. Die Unterkunftsräume sind unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse mit Lüftung zu versehen. Die Lüftungsanlage hat ständig für befriedigende Luftverhältnisse zu sorgen, wann immer die Fischer sich an Bord befinden.
22. Die Lüftungsanlage oder andere Maßnahmen müssen so gestaltet sein, dass Nichtraucher vor Tabakrauch geschützt werden.
23. Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind mit einer Lüftungsanlage für die Unterkunftsräume auszurüsten, die so einstellbar ist, dass bei jedem Wetter und Klima die Luftbeschaffenheit befriedigend bleibt und eine ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist. Lüftungsanlagen müssen ständig in Betrieb sein, wenn sich die Fischer an Bord befinden.

## HEIZUNG UND KLIMATISIERUNG

24. Die Unterkunftsräume müssen unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse angemessen beheizt sein.
25. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr ist durch eine geeignete Heizanlage für ausreichende Wärme zu sorgen, außer auf Fischereifahrzeugen, die ausschließlich in tropischen Klimazonen eingesetzt werden. Die Heizanlage hat unter allen Bedingungen entsprechend den Erfordernissen für Wärme zu sorgen und in Betrieb zu sein, wenn die Fischer an Bord wohnen oder arbeiten und die Bedingungen es erfordern.
26. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, mit Ausnahme derjenigen, die regelmäßig in Gebieten eingesetzt werden, in denen das gemäßigte Klima es nicht erfordert, ist eine Klimatisierung der Unterkunftsräume, der Brücke, des Funkraums und gegebenenfalls des zentralen Maschinensteuerraums vorzusehen.

## BELEUCHTUNG

27. Alle Unterkunftsräume müssen mit angemessener Beleuchtung ausgestattet sein.
28. Wann immer möglich, ist in den Unterkunftsräumen neben der künstlichen Beleuchtung natürliche Beleuchtung vorzusehen. Falls die Schlafräume über natürliche Beleuchtung verfügen, ist ein Mittel zur Verdunkelung vorzusehen.
29. Neben der normalen Schlafräumebeleuchtung ist für jede Kojе eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung vorzusehen.
30. In Schlafräumen ist eine Notbeleuchtung vorzusehen.
31. Wenn auf einem Fahrzeug in den Messräumen, Durchgängen und sonstigen Räumen, die als Notausgang verwendet werden oder verwendet werden können, keine

Notbeleuchtung vorhanden ist, ist in solchen Räumen eine ständige Nachtbeleuchtung vorzusehen.

32. Bei Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr hat die Beleuchtung der Unterkunftsräume einer von der zuständigen Stelle festgesetzten Norm zu entsprechen. An jeder frei zugänglichen Stelle des Unterkunftsraums ist als Mindestnorm für eine solche Beleuchtung festzusetzen, dass eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein muss, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung zu lesen.

## SCHLAFRÄUME

### *Allgemeines*

33. Falls die Konstruktion, die Abmessungen oder der Zweck des Fahrzeugs es gestatten, sind die Schlafräume so anzuordnen, dass die Bewegungs- und Beschleunigungsauswirkungen auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden; sie dürfen aber keinesfalls vor dem Kollisionsschott angeordnet werden.

### *Bodenfläche*

34. Die Zahl der Personen je Schlafraum und die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, sind so festzulegen, dass den Fischern an Bord unter Berücksichtigung der Verwendung des Fahrzeugs genügend Platz und Bequemlichkeit geboten wird.
35. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber mit einer Länge von weniger als 45 Metern, darf die Bodenfläche je Person im Schlafraum, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 1,5 m<sup>2</sup> sein.
36. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern oder mehr darf die Bodenfläche je Person im Schlafraum, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 2 m<sup>2</sup> sein.

### *Anzahl der Personen je Schlafraum*

37. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, darf die Belegung jedes Schlafraums sechs Personen nicht überschreiten.
38. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr darf die Belegung je Schlafraum vier Personen nicht überschreiten. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von dieser Anforderung zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Anforderung als unverhältnismäßig oder undurchführbar erscheinen lassen.
39. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind für Offiziere ein getrennter Schlafraum oder getrennte Schlafräume vorzusehen, wann immer dies möglich ist.
40. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind die Schlafräume für Offiziere nach Möglichkeit mit einer Person zu belegen, und die Schlafräume dürfen keinesfalls mehr als zwei Kojen enthalten. Die zuständige Stelle kann in besonderen

Fällen Ausnahmen von den Anforderungen dieses Absatzes zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Anforderungen als unverhältnismäßig oder undurchführbar erscheinen lassen.

#### *Sonstiges*

41. In jedem Schlafraum ist die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden dürfen, an leicht sichtbarer Stelle lesbar und dauerhaft anzugeben.
42. Es sind Einzelkojen von angemessener Größe vorzusehen. Die Matratzen müssen aus einem geeigneten Material bestehen. In jeder Koje ist eine individuelle Beleuchtung vorzusehen.
43. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr müssen die Innenmaße einer Koje mindestens 198 mal 80 Zentimeter betragen.
44. Die Schlafräume müssen so angelegt und ausgestattet sein, dass sie den Bewohnern angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können. Die Ausstattung hat Kojen, für die Unterbringung von Kleidung und sonstiger persönlicher Habe ausreichende Einzelspinde und eine geeignete Schreibfläche zu umfassen.
45. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr ist ein Schreibpult mit einem Stuhl vorzusehen.
46. Soweit es möglich ist, müssen die Schlafräume so angeordnet oder ausgestattet sein, dass die Privatsphäre von Männern und Frauen angemessen geschützt wird.

#### MESSEN

47. Messen müssen möglichst nahe an der Küche angeordnet sein, sie dürfen sich aber keinesfalls vor dem Kollisionsschott befinden.
48. Die Fahrzeuge müssen mit ihrer Verwendung entsprechenden Messen ausgestattet sein. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind die Messen, soweit es möglich ist, von den Schlafräumen getrennt zu halten.
49. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind die Messen von den Schlafräumen getrennt zu halten.
50. Die Größe und Einrichtung von Messen müssen für die Anzahl der Personen ausreichend sein, die sie üblicherweise gleichzeitig benutzen.
51. Auf Fahrzeugen mit einer Länge zwischen den Loten (LPP) von 15 Metern oder mehr müssen ein Kühlschrank mit ausreichendem Fassungsvermögen und Einrichtungen für die Zubereitung heißer und kalter Getränke zur Verfügung stehen, die den Fischern jederzeit zugänglich sind.

#### BADEWANNEN ODER DUSCHEN, TOILETTEN UND WASCHBECKEN

52. Sanitäre Einrichtungen, die Toiletten, Waschbecken und Badewannen oder Duschen umfassen, sind für alle Personen an Bord entsprechend der Verwendung des

- Fahrzeugs vorzusehen. Diese Einrichtungen haben Mindestgesundheits- und Hygieneanforderungen sowie einer angemessenen Qualitätsnorm zu entsprechen.
53. Die sanitären Einrichtungen müssen so beschaffen sein, dass eine Kontaminierung anderer Räume so weit wie möglich ausgeschlossen ist. Die sanitären Einrichtungen müssen einen angemessenen Schutz der Privatsphäre ermöglichen.
  54. Kaltes und warmes Frischwasser müssen allen Fischern und anderen Personen an Bord in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen, um eine angemessene Hygiene zu gewährleisten. Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Mindestwassermenge festlegen, die bereitzustellen ist.
  55. Soweit sanitäre Einrichtungen bereitgestellt werden, sind sie mit Ablufteinrichtungen ins Freie zu versehen, die von anderen Teilen der Unterkunftsräume unabhängig sind.
  56. Alle Oberflächen in den sanitären Einrichtungen müssen so beschaffen sein, dass sie leicht und gründlich gereinigt werden können. Die Fußböden sind mit einem rutschfesten Belag zu versehen.
  57. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind für alle Fischer, die nicht über Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen verfügen, mindestens eine Badewanne oder eine Dusche oder beides, eine Toilette und ein Waschbecken für je vier oder weniger Personen vorzusehen.

#### WASCHVORRICHTUNGEN

58. Unter Berücksichtigung der Verwendung des Fahrzeugs sind Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung entsprechend den Erfordernissen vorzusehen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.
59. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind Vorrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln von Kleidung vorzusehen.
60. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern oder mehr ist für das Waschen, Trocknen und Bügeln von Kleidung ein von den Schlafräumen, Messen und Toiletten getrennter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Mitteln zum Trocknen von Kleidung vorzusehen.

#### EINRICHTUNGEN FÜR KRANKE UND VERLETZTE FISCHER

61. Zusätzlich zu den Anforderungen der Richtlinie 92/29/EWG ist einem kranken oder verletzten Fischer wann immer erforderlich eine Kabine zur Verfügung zu stellen.
62. Anstatt der Anforderungen gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 92/29/EWG gilt Folgendes: Auf Fahrzeugen von mehr als 500 Bruttoregistertonnen (BRT), auf denen 15 oder mehr Fischer für eine Fahrt von länger als drei Tagen angeheuert sind, und auf Fischereifahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern und mehr und unabhängig von der Größe der Besatzung und der Fahrtdauer ist ein getrennter Krankenraum vorzusehen, in dem medizinische Behandlungen erfolgen können. Der Raum muss angemessen ausgestattet sein und in einem hygienischen Zustand gehalten werden.



### SONSTIGE EINRICHTUNGEN

63. Für das Aufhängen von Schlechtwetterausrüstung und sonstiger persönlicher Schutzausrüstung ist ein Raum außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorzusehen.

### BETTZEUG, MESSEAUSSTATTUNG UND ANDERE GEGENSTÄNDE

64. Allen Fischern an Bord sind geeignete Essutensilien sowie Bettzeug und sonstige Wäsche zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Wäsche können als Betriebskosten rückerstattet werden, wenn der Tarifvertrag oder der Arbeitsvertrag für Fischer dies vorsieht.

### FREIZEITEINRICHTUNGEN

65. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind für alle Fischer an Bord geeignete Freizeiteinrichtungen und -dienste bereitzustellen. Gegebenenfalls können Messen für Freizeitaktivitäten genutzt werden.

### KOMMUNIKATIONSEINRICHTUNGEN

66. Allen Fischern an Bord ist, soweit es möglich ist, angemessener Zugang zu Kommunikationseinrichtungen zu gewähren, und zwar zu angemessenen Kosten, die nicht höher sind als die dem Fischereifahrzeugeigner entstehenden Kosten.

### SCHIFFSKÜCHE UND EINRICHTUNGEN FÜR DAS AUFBEWAHREN VON NAHRUNGSMITTELN

67. An Bord sind Kocheinrichtungen vorzusehen. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind diese Einrichtungen nach Möglichkeit in einer gesonderten Schiffsküche unterzubringen.
68. Die Schiffsküche oder, falls keine gesonderte Schiffsküche vorhanden ist, der Kochbereich muss von zweckentsprechender Größe, gut beleuchtet und belüftet sein und ordnungsgemäß ausgestattet und unterhalten werden.
69. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr ist eine gesonderte Schiffsküche vorzusehen.
70. Die Behälter mit Butan- oder Propangas, das zum Kochen in einer Schiffsküche verwendet wird, sind auf offenem Deck in einem Unterstand zu lagern, der so konstruiert ist, dass die Behälter vor äußeren Hitzequellen und äußerer Krafteinwirkung geschützt sind.

71. Es ist ein geeigneter und ausreichend großer Raum für Vorräte vorzusehen, der trocken und kühl gehalten und gut belüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben, und es müssen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, wenn möglich Kühlschränke oder andere Kühllagerungseinrichtungen verwendet werden.
72. Auf Fahrzeugen mit einer Länge zwischen den Loten (LPP) von 15 Metern oder mehr müssen ein Vorratsraum und ein Kühlschrank und sonstige Kühllagereinrichtungen verwendet werden.

#### NAHRUNGSMITTEL UND TRINKWASSER

73. Es müssen ausreichend Nahrungsmittel und Trinkwasser unter Berücksichtigung der Anzahl der Fischer und der Dauer und Art der Fahrt vorhanden sein. Außerdem müssen sie nach Nährwert, Güte, Menge und Abwechslung geeignet sein, wobei die religiösen Gebräuche und kulturellen Eigenheiten der Fischer in Bezug auf das Essen zu berücksichtigen sind.
74. Die zuständige Stelle kann Mindestanforderungen an die Qualität und Quantität der Nahrungsmittel und des Wassers festlegen, die an Bord mitzuführen sind.

#### SAUBERKEIT UND BEWOHNBARKEIT

75. Die Unterkunftsräume müssen sauber, bewohnbar und frei von Gütern und Vorräten gehalten werden, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind oder ihrer Sicherheit oder Rettung dienen.
76. Die Schiffsküche und die Einrichtungen zur Aufbewahrung von Nahrungsmitteln müssen in einem hygienischen Zustand gehalten werden.
77. Abfall ist in geschlossenen, gut versiegelten Behältern zu lagern und, wann immer erforderlich, aus den Bereichen zu entfernen, in denen Nahrungsmittel gehandhabt werden.

#### ÜBERPRÜFUNGEN DURCH DEN SCHIFFSFÜHRER ODER UNTER DER VERANTWORTUNG DES SCHIFFSFÜHRERS

78. a) Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr schreibt die zuständige Stelle regelmäßige Überprüfungen vor, die durch den Schiffsführer oder unter seiner Verantwortung geführt werden, um sicherzustellen, dass
  - (i) die Unterkunftsräume sauber, angemessen bewohnbar und sicher sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden;
  - (ii) die Nahrungsmittel- und Wasservorräte ausreichen; und
  - (iii) die Küche und die Räume für die Lagerung von Nahrungsmitteln und die entsprechende Ausrüstung hygienisch sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden.

- (b) Die Ergebnisse solcher Überprüfungen und die Maßnahmen, die zur Abstellung etwaiger Mängel getroffen werden, sind aufzuzeichnen und für Kontrollen bereitzuhalten.

#### ABWEICHUNGEN

79. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Abweichungen von den Bestimmungen dieses Anhangs zulassen, um ohne Diskriminierung die Interessen von Fischern mit unterschiedlichen und besonderen religiösen und sozialen Gebräuchen zu berücksichtigen, unter der Voraussetzung, dass die durch solche Abweichungen entstehenden Verhältnisse insgesamt nicht ungünstiger sind als diejenigen, die sich aus der Anwendung dieses Anhangs ergeben würden.