KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 466 endg. - SYN 369

Brüssel, den 27. November 1991

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über Mindestvorschriften für

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit

an Bord von Fischereifahrzeugen

10. Einzelrichtlinie

im Sinne der Richtlinie 89/391/EWG

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen.

1) RECHTSGRUNDLAGE

Der Vorschlag beruht auf Artikel 118a des EWG-Vertrages und wird in Form einer Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 der Richtlinie des Rates 89/391/EWG vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit[1] erstellt; im Anhang zur vorerwähnten Richtlinie wird die Fischerei ausdrücklich erwähnt.

Bereits in ihrer Mitteilung über ihr Aktionsprogramm für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz[2] wies die Kommission darauf hin, daß die Fischerei aufgrund der Häufigkeit und des Schweregrads der dort auftretenden Unfälle zu den Hochrisikosektoren gehört. Ferner hat

---

(1) ABl. Nr. L 183 vom 29.06.1989, S. 1 und 59

(2) ABl. Nr. C vom 03.02.1988, S. 3 bis 8

der Rat in seiner Entschließung vom 21. Dezember 1987[3] zur Kenntnis genommmen, welche Maßnahmen die Kommission in der vorerwähnten Mitteilung ankündigte. Der Vorschlag ist Teil der sozialen Maßnahmen im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes[4] und er gehört in den Rahmen der Initiativen der Kommission, die sie in ihrer Mitteilung über ihr Aktionsprogramm zur Anwendung der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer[5] angeführt hat.

2) ZIELSETZUNGEN DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag, der alle Fischereifahrzeuge von über 12 m Länge betrifft, d.h. alle Fahrzeuge mit mehr als einem Mann Besatzung, soll:

- für Fischereifahrzeuge, die ja als besondere Arbeitsstätten betrachtet werden, Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz festlegen, da sie vom Anwendungsbereich der Richtlinie des Rates 89/654/EWG[6] vom 30. 11. 1989 (erste Einzelrichtlinie) ausgeschlossen sind;

---

(3) ABL Nr. C 28 vom 03.02.1988, S. 1 bis 2

(4) Weißbuch - KOM (85) 310 endg.

(5) KOM (89) 568 endg.

(6) ABl. Nr. L 393 vom 30.12.1989, S. 1 bis 12

- bessere Arbeitsbedingungen zur Förderung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord durch Berücksichtigung externer Faktoren, insbesondere der Witterungsverhältnisse, sowie durch Einhaltung spezifischer Mindestvorschriften bei der Ausführung der Tätigkeiten sicherstellen;

- mit Blick auf die Freizügigkeit der Arbeitnehmer in der Fischerei allgemeine Ausbildungskriterien festlegen sowohl im Hinblick auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz an Bord sowie auf die Benutzung von Rettungs- und Überlebensmitteln als auch im Hinblick auf die gründliche Ausbildung jeder Person, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Schiffes zu übernehmen;

- bewirken, daß geeignete Rettungs- und Überlebensmittel an Bord vorhanden sind, und daß auf Fahrzeugen, die sich von der Küste entfernen, eine Vorrichtung zur genauen Ortung bei Schiffbruch zur Verfügung steht;

- zur Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen an Bord beitragen, die den besonderen Gegebenheiten der Arbeit auf See angepaßt sind.

3) DER VORSCHLAG IM VERHÄLTNIS ZU DEN GELTENDEN EINZELSTAATLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN UND INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN

a) Alle seefahrenden Länder verfügen über Rechtsvorschriften für bestimmte Aspekte der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Seefischern.

Diese Rechtsvorschriften werden hauptsächlich von folgenden internationalen Bestimmungen abgeleitet:

- Vom Internationalen Übereinkommen der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (1974)

- Vom Protokoll von 1978 über das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

- Vom Übereinkommen Nr. 125 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Befähigungsnachweise der Fischer

- Vom Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (IMO) (1977).

Außerdem gibt es von der IMO, der IAO und der Food and Agriculture Organization (FAO) gemeinsam erarbeitete "Erforderliche Sicherheits- und Hygienebestimmungen beim Bau von Fischereifahrzeugen" (1974).

Dabei ist zu erwähnen, daß das Übereinkommen Nr. 125 der IAO und das von Torremolinos nur von einigen Mitgliedsländern (3 bzw. 7) in nationales Recht umgesetzt wurden. Die meisten Rechtsvorschriften berücksichtigen zumindest teilweise das eine oder andere Übereinkommen. Außerdem ist noch zu bemerken, daß das Übereinkommen von Torremolinos nur für Fahrzeuge von über 24 Meter Länge gilt, und daß es nicht in Kraft getreten ist, weil die Länder, die es ratifiziert haben, zusammen nicht die im Übereinkommen vorgesehene erforderliche Mindesttonnage ausmachen. Außerdem soll das Übereinkommen überarbeitet werden, weil einige der Bestimmungen künftig nur für Fahrzeuge von über 55 Meter Länge gelten sollen.

Diese internationalen Übereinkommen und folglich die daraus abgeleiteten innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten handeln hauptsächlich von der Eigensicherheit der Fahrzeuge bzw. Rettungsmittel. Da die Aspekte Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit jedoch nicht speziell berücksichtigt werden, möchte die Kommission vor allem diesen Bereich abdecken.

Der Vorschlag greift den laufenden Arbeiten zur Überarbeitung des Übereinkommens von Torremolinos nicht vor, sofern diese mindestens ein gleichwertiges Niveau an Sicherheit und Schutz für die Arbeitnehmer bewirken. Diesbezüglich behält die Kommission sich jegliches Inititiativrecht vor, um dieses Abkommen bzw. entsprechende Bestimmungen

für so viele Fischereifahrzeuge wie möglich in der EG anwendbar zu machen.

b) Daher bestehen große Disparitäten zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und den Bestimmungen des vorliegenden Richtlinienentwurfs. Die Prüfung dieser Rechtsvorschriften zeigt, daß sie in mehreren Mitgliedsländern nur für Fahrzeuge ab einer bestimmten Länge gelten, wobei diese Länge von einem Mitgliedstaat zum anderen verschieden sein kann. Und schließlich gibt es in bestimmten Mitgliedstaaten überhaupt keine einschlägigen Vorschriften für einige, im vorliegenden Richtlinienentwurf abgedeckte Fragen, insbesondere hinsichtlich der Ausbildung von Seefischern in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes.

c) Obwohl die Bestimmungen dieses Vorschlags bezüglich Information, Ausbildung, Anhörung und Beteiligung der Seefischer für die Fischerei spezifische Elemente beinhalten, stimmen sie überein mit den entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG und ihrer Einzelrichtlinien 89/654/EWG, 89/655/EWG(7),

---

(7) ABl. Nr. L 393 vom 30.12.1989, S. 13 bis 17

89/656/EWG[8], 90/269/EWG[9], 90/270/EWG[10] sowie des Entwurfs für eine Richtlinie des Rates über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz[11].

Die Umsetzung dieser Vorschriften könnte also in Analogie erfolgen; die Mitgliedstaaten, die die genannten Richtlinien bereits umgesetzt haben, verfügen daher bereits über eine gewisse Erfahrung.

4) CHARAKTERISTIKA DES VORSCHLAGS

a) Der vorliegende Vorschlag basiert auf Artikel 118a des EWG-Vertrags. Er bezweckt die Festlegung von Mindestvorschriften bezüglich Sicherheit und Gesundheitsschutz für den in Frage kommenden Bereich.

b) Um dem durch die Richtlinie 89/391/EWG geschaffenen rechtlichen Rahmen Rechnung tragen zu können, wird diese Richtlinie als Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 der vorerwähnten Richtlinie vorgelegt. Dies bedeutet, daß bestimmte Erwägungsgründe, die Vorschriften bezüglich Information, Ausbildung, Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer (in

---

(8) ABL. Nr. L 393 vom 30.12.1989, S. 18 und 59

(9) ABl. Nr. L 156 vom 21.6.1990, S. 9 bis 13

(10) ABl. Nr. L 156 vom 21.6.1990, S. 14 und 59

(11) ABl. Nr. C 53 vom 28.2.1991, S. 46 bis 64

diesem Fall der Seefischer) und die Schlußbestimmungen analog zu den entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG und/oder der unter 3 c) genannten Einzelrichtlinien abgefaßt wurden.

Aus dem gleichen Grund sind die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 89/391/EWG auch auf den vorliegenden Vorschlag anwendbar und werden daher nicht wiederholt.

c) Artikel 4 des Richtlinienvorschlags enthält eine Bestimmung für den Fall, daß die Fischereifahrzeuge bzw. die Ausrüstung an Bord Gegenstand einer auf Artikel 100a beruhenden Richtlinie wären, und zwar um die Kongruenz mit der vorliegenden Richtlinie sicherzustellen.

d) Die vorgeschlagenen Mindestvorschriften wurden den unter 3 a) angeführten internationalen Übereinkommen entnommen bzw. lehnen sich an sie an. In diesen Bereichen zielt der Vorschlag eher auf eine Erweiterung und Vereinheitlichung als auf die Einführung neuer Bestimmungen ab. Da die internationalen Übereinkommen jedoch hinsichtlich der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen in der Fischerei lückenhaft sind, wurden neue einschlägige Bestimmungen eingeführt. Sie betreffen die Einrichtung der Arbeitsplätze, die Aufgabengestaltung, die Lebensbedingungen an Bord sowie eine angemessene Schulung der Seeleute in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes und eine gründlichere einschlägige Ausbildung jeder

Person, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeugs zu übernehmen.

5) ANHÖRUNG DER ZUSTÄNDIGEN GREMIEN

Die Kommission hat bei der Vorbereitung des Vorschlags Sachverständige sowie Vertreter der Regierungen, der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen gehört und an den Arbeiten beteiligt. Insbesondere wurde der Paritätische Ausschuß für die sozialen Probleme in der Seefischerei um seine Anmerkungen zu dem Vorschlag gebeten, die in dem vorliegenden Text berücksichtigt wurden.

Der (durch Beschluß des Rates 74/325/EWG vom 27.6.1974[12] eingesetzte) Beratende Ausschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz ist gehört worden und hat eine global gesehen befürwortende Stellungnahme abgegeben, die bei der Ausarbeitung des Vorschlags ebenfalls berücksichtigt wurde.

6) ERLÄUTERUNG DER EINZELNEN ARTIKEL UND DER ANHÄNGE DES VORSCHLAGS

- Artikel 1 und 2 umfassen allgemeine Bestimmungen, die Zielsetzung, Anwendungsbereich und zweckdienliche Begriffsbestimmungen festlegen.

---

(12) ABl. Nr. L 185 vom 9.7.1974, S. 15

- Artikel 3 bis 7 legen die Pflichten der Reeder zur Sicherstellung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Seefischer fest:
  . beim Betrieb des Fahrzeugs (Artikel 3),
  . hinsichtlich der Einrichtung des Fahrzeugs: Artikel 4 für neue Fahrzeuge, Artikel 5 für bereits ausgerüstete Fahrzeuge bzw. Artikel 6 für umgebaute Fahrzeuge.

- Artikel 8 handelt von der Unterrichtung der Seefischer in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes.

- Artikel 9 betrifft die Ausbildung der Seefischer in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes.

- Artikel 10 handelt von der gründlichen Ausbildung jeder Person in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeugs zu übernehmen.

- Artikel 11 betrifft die Anhörung und Beteiligung der Seeleute.

- Artikel 12 regelt die Anpassung der Anhänge.

- Artikel 13 und 14 enthalten die Schlußbestimmungen.

- Anhang I legt Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz an Bord von erstmals eingesetzten Fischereifahrzeugen bzw. an Bord von Fahrzeugen fest, an denen ab 1. Januar 1995 Veränderungen bzw. Umbauarbeiten vorgenommen werden.

- Anhang II legt Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz an Bord von bereits vor dem 1. Januar 1995 ausgerüsteten Fahrzeugen fest.

- Anhang III legt Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz hinsichtlich der Rettungs- und Überlebensmittel fest.

- Anhang IV legt Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz hinsichtlich der auf See benutzten persönlichen Schutzausrüstungen fest.

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ÜBER MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ BEI DER ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 118a,

auf Vorschlag der Kommission, die den Beratenden Ausschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gehört hat,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Mitteilung der Kommission über ihr Aktionsprogramm für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz[1] sieht die Durchführung von Aktionen mit dem Ziel der verstärkten Einbeziehung sicherheitstechnischer Aspekte in die Gestaltung der Schiffe wie auch der Arbeitsaufgaben vor.

---

(1) ABl. Nr. C 28 vom 3.2.1988, S.3

In seiner Entschließung vom 21. Dezember 1987 in bezug auf Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz[2] hat der Rat die Absicht der Kommission zur Kenntnis genommen, ihm Mindestvorschriften über die Regelung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz vorzulegen.

Die Einhaltung von Mindestvorschriften zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Fischereifahrzeugen ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der betroffenen Arbeitnehmer.

Die besonders schwierigen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen sind die Ursache dafür, daß die Häufigkeit tödlicher Unfälle in der Seefischerei sehr groß ist.

Die vorliegende Richtlinie ist eine Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989[3] über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit. Die Bestimmungen der genannten Richtlinie finden daher unbeschadet strengerer und/oder spezifischer Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie im Bereich der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen in vollem Umfang Anwendung.

Die im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz bereits erlassenen Einzelrichtlinien gelten, wenn nicht anders angegeben, für die Seefischerei. Gegebenenfalls sind die Besonderheiten dieses Tätigkeitszweiges zu bestimmen, um die Anwendung der Einzelrichtlinien zu optimieren.

---

(2) ABl. Nr. C 28 vom 3.2.1988, S. 1

(3) ABl. Nr. L 183 vom 29.6.1989, S. 1

Die Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen[4] gilt uneingeschränkt für die Seefischerei.

Die vorliegende Richtlinie stellt einen konkreten Beitrag zur Ausgestaltung der sozialen Dimension des Binnenmarktes dar.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

(4) ABl. Nr. C 183 vom 24.7.1990, S. 6

ZIEL DER RICHTLINIE

Artikel 1

1) Diese Richtlinie ist eine Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 der Richtlinie 89/391/EWG; sie legt Mindestvorschriften in bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen fest.

2) Die Richtlinie 89/391/EWG findet unbeschadet strengerer und/oder spezifischer Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie auf den gesamten in Absatz 1 genannten Bereich in vollem Umfang Anwendung.

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- Fischereifahrzeug (nachstehend Fahrzeug genannt): Jedes für den Fang bzw. die Verarbeitung von Fisch oder sonstigen Seelebewesen eingesetzte Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat registriert ist oder die Flagge eines Mitgliedstaates führt und dessen Länge zwischen den Loten 12 m oder mehr beträgt;

- Seefischer: Jeder Arbeitnehmer im Sinne des Artikels 3 a) der Richtlinie 89/391/EWG, der einer Tätigkeit an Bord eines

Fischereifahrzeuges nachgeht, sowie jede Person, die aufgrund der von ihr an Bord ausgeübten Tätigkeit für die Dauer dieser Tätigkeit dem Schiffsführer untersteht.

- Reeder: Der eingetragene Eigentümer eines Fahrzeugs, es sei denn, das betreffende Fahrzeug wird als Bareboat-Charter-Fahrzeug eingesetzt oder es wird gemäß einer Bewirtschaftungsvereinbarung ganz oder teilweise von einer natürlichen oder juristischen Person verwaltet, die mit dem eingetragenen Eigentümer nicht identisch ist; in diesem Falle gilt als Reeder der Bareboat-Charterer bzw. die mit der Verwaltung des Schiffes betraute natürliche oder juristische Person.

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, damit

- die Reeder sich vergewissern, daß ihre Fahrzeuge, insbesondere bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, unter der Verantwortung des Schiffsführers so eingesetzt werden können, daß die Sicherheit und die Gesundheit der Seefischer nicht gefährdet sind,

- bei Anwendung von Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 89/391/EWG auch eine eventuelle Gefährdung der übrigen Besatzungsmitglieder berücksichtigt wird,

- die Begebenheiten auf See, die Auswirkungen auf die Gesundheit und die Sicherheit der Seefischer an Bord haben bzw. haben können, in einem ausführlichen Bericht dargelegt werden, der für die eigens dazu benannte Seefahrtsbehörde bestimmt ist, und damit sie sorgfältig und ausführlich im Schiffstagebuch vermerkt werden, wenn das Halten eines solchen Schiffstagebuches für den betreffenden Schiffstyp aufgrund der geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist.

ERSTMALS EINGESETZTE FAHRZEUGE

Artikel 4

Ab dem 1. Januar 1996 erstmals ausgerüstete Fahrzeuge müssen den in Anhang I und III aufgeführten Mindestvorschriften in bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz entsprechen.

Allerdings gelten die Mindestvorschriften in Anhang I für die in obigem Absatz 1 genannten Fahrzeuge nur dann, wenn keine auf der Grundlage von Artikel 100a des EWG-Gründungsvertrags erlassenen Gemeinschaftsvorschriften anzuwenden sind, sofern diese Vorschriften einen zumindest gleichwertigen Schutz gewährleisten.

BEREITS IM EINSATZ BEFINDLICHE FAHRZEUGE

Artikel 5

Vor dem 1. Januar 1996 ausgerüstete Fahrzeuge müssen spätestens drei Jahre nach diesem Datum den in Anhang II und III aufgeführten Mindestvorschriften in bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz entsprechen.

UMBAU DER FAHRZEUGE

Artikel 6

Werden die Aufbauten der Fahrzeuge nach dem 1. Januar 1996 verändert und/oder umgebaut, so müssen diese Veränderungen und/oder Umbauten den einschlägigen Mindestvorschriften in Anhang I und III entsprechen.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Reeder zur Gewährleistung der Sicherheit und zum Schutz der Gesundheit der Seefischer

- dafür sorgt, daß die Fahrzeuge sowie Anlagen und Einrichtungen, insbesondere die in den Anhängen I und II erwähnten, instandgehalten werden und festgestellte Mängel, die Sicherheit und Gesundheit der Seefischer beeinträchtigen könnten, möglichst umgehend beseitigt werden,
- Maßnahmen ergreift, damit die Fahrzeuge sowie alle Anlagen und Einrichtungen zur Gewährleistung angemessener Hygienebedingungen regelmäßig gereinigt werden,
- geeignete Rettungs- und Überlebensmittel in gutem Betriebszustand und in ausreichender Zahl an Bord des Fahrzeugs bereithält, die den Spezifikationen von Anhang III gerecht werden,
- bei der Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie 89/656/EWG(5) den Spezifikationen über persönliche Schutzausrüstungen in Anhang IV Rechnung trägt.

UNTERRICHTUNG DER SEEFISCHER

Artikel 8

Unbeschadet des Artikels 10 der Richtlinie 89/391/EWG werden die Seefischer über alle Maßnahmen unterrichtet, die hinsichtlich Sicherheit und Gesundheitsschutz an Bord von Fischereifahrzeugen getroffen werden müssen.

---

(5) ABl. Nr. L 393 vom 30.12.1989, S. 18

AUSBILDUNG DER SEEFISCHER

Artikel 9

Unbeschadet des Artikels 12 der Richtlinie 89/391/EWG bedürfen die Arbeitnehmer einer angemessenen Ausbildung, insbesondere in Form genauer Anweisungen, in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Fischereifahrzeugen.

Die Schwerpunkte einer solchen Schulung sind die Benutzung von Rettungs- und Überlebensmitteln sowie, für die in Frage kommenden Seefischer, der Umgang mit dem Fischfanggerät und den Zugförderungsanlagen sowie die verschiedenen Verständigungsmöglichkeiten, insbesondere durch Zeichengebung.

ERWEITERTE AUSBILDUNG

Artikel 10

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 der Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen bedarf jede Person, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeugs zu übernehmen, einer erweiterten Ausbildung in folgenden Bereichen:

- Verhütung von Arbeitsunfällen an Bord
- Stabilität des Fahrzeugs und ihre Sicherstellung bei allen Ladegegebenheiten und Fangvorgängen.
- Navigation und Funkverkehr.

ANHÖRUNG UND BETEILIGUNG DER SEELEUTE

Artikel 11

Die Anhörung und Beteiligung der Seefischer und/oder von deren Vertretern in den unter die vorliegende Richtlinie - einschließlich ihrer Anhänge - fallenden Bereichen erfolgt gemäß Artikel 11 der Richtlinie 89/391/EWG.

ANPASSUNG DER ANHÄNGE

Artikel 12

Rein technische Anpassungen der Anhänge, die

- durch zur technischen Harmonisierung und Normung erlassene Richtlinien über bestimmte Aspekte des von der vorliegenden Richtlinie abgedeckten Bereiches

und/oder

- durch den technischen Fortschritt, die Entwicklung der internationalen Regelungen oder Spezifikationen oder der Kenntnisse im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Schiffen

bedingt sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 17 der Richtlinie 89/391/EWG vorgenommen.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 13

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 1995 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

   Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie entweder in diesen selbst oder bei ihrer amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen oder bereits erlassen haben.

3. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle fünf Jahre Bericht über die Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie in der Praxis und geben dabei die Standpunkte der Sozialpartner an.

   Die Kommission unterrichtet darüber das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Beratenden Ausschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ AN BORD VON ERSTMALS EINGESETZTEN FISCHEREIFAHRZEUGEN NACH ARTIKEL 4, 6 und 7 DER RICHTLINIE

1. **Vorbemerkung**

Die Anforderungen dieses Anhangs gelten in allen Fällen, in denen die Gegebenheiten am Arbeitsplatz, die Merkmale der Tätigkeit, die Umstände oder eine Gefahr an Bord eines Fischereifahrzeuges dies erforderlich machen.

2. **Festigkeit und Stabilität**

2.1. Der Schiffsrumpf, die Aufbauten, Deckshäuser, Maschinenschächte, Niedergänge und sonstigen Bauten sowie die Schiffsausrüstung müssen so stabil sein, daß das Fahrzeug bei allen voraussehbaren Betriebsbedingungen standhält.

2.2. Der Rumpf eines Fahrzeugs, das in eisführenden Gewässern eingesetzt werden soll, muß entsprechend den zu erwartetenden Navigationsbedingungen und dem vorgesehenen Einsatzgebiet verstärkt sein.

2.3. Im intakten Zustand muß die Stabilität jedes Fahrzeugs unter den vorgesehenen Betriebsbedingungen stets gewährleistet sein.

2.4. Jede Person, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeuges zu übernehmen, muß alle für die Stabilität dieses Fahrzeuges entscheidenden Parameter kennen, damit diese Stabilität unter allen Ladegegebenheiten und bei allen Fangvorgängen gewahrt werden kann. Alle Informationen über die Stabilitätsparameter des Fahrzeuges müssen an Bord zur Verfügung stehen und der Wachmannschaft zugänglich sein.

3. **Elektrische Anlagen**

Elektrische Anlagen müssen so konzipiert und installiert sein, daß von ihnen keine Gefahr ausgeht, und daß

- Besatzung und Fahrzeug vor einer Gefährdung durch elektrischen Strom geschützt sind;
- der Betrieb aller Anlagen gewährleistet ist, die einen normalen Einsatz und normale Wohngegebenheiten an Bord sicherstellen, ohne auf eine Notstromquelle zurückgreifen zu müssen;
- der Betrieb der zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlichen Anlagen bei einem Versagen der Hauptstromversorgung sichergestellt ist.

Außerhalb des Maschinenraums ist eine Notstromanlage aufzustellen, die bei Brand oder Ausfall der Hauptstromversorgungsanlage betriebsfähig bleibt.

Die Notstromanlage muß den gleichzeitigen Betrieb folgender Anlagen während mindestens 3 Stunden gewährleisten, um ein Eingreifen der Rettungsmannschaften zu ermöglichen:

- interne Sprechanlage, Feuermeldeanlage sowie Notsignale;

- Navigationslichter bei ausschließlich elektrischem Betrieb und Notbeleuchtung an Bord;
- Feuerlöschpumpen bzw. Lenzpumpe, sofern vorhanden.

Die Haupt- und die Notschalttafel sind an getrennten Orten anzubringen, um zu vermeiden, daß im Notfall beide gleichzeitig der Einwirkung von Wasser bzw. Feuer ausgesetzt sind.

4. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge

4.1. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge müssen frei von Hindernissen bleiben und auf möglichst kurzem Weg auf das offene Deck oder in einen sicheren Bereich und von dort aus zu den Überlebensfahrzeugen führen, damit die Seefischer ihre Arbeitsplätze und die Unterkunftsräume rasch und sicher verlassen können.

4.2. Anzahl, Anordnung und Abmessungen der Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge müssen sich nach der höchstmöglichen Zahl anwesender Personen richten.

4.3. Wetter- und Wasserdichtheit sowie Feuerfestigkeit der Türen von Notausgängen und Notausstiegen müssen dem jeweiligen Standort und ihrer speziellen Funktion angepaßt sein.

Türen von Notausgängen müssen von beiden Seiten leicht und unmittelbar von jeder Person geöffnet werden können, die sie im Notfall benutzen müßte.

4.4. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge als solche sind gemäß den

innerstaatlichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 77/576/EWG (6) zu kennzeichnen.

Eine entsprechende dauerhafte Kennzeichnung ist an geeigneten Stellen anzubringen.

4.5. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge sowie die dorthin führenden Durchgänge und Türen dürfen nicht durch Gegenstände versperrt werden, so daß sie jederzeit ungehindert benutzt werden können.

4.6. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge, die einer Beleuchtung bedürfen, müssen für den Fall, daß die Beleuchtung ausfällt, über eine ausreichende Sicherheitsbeleuchtung verfügen.

5. **Brandmeldung und -bekämpfung**

5.1. In den Unterkunftsräumen, den Arbeitsräumen im Innern des Fahrzeugs sowie erforderlichenfalls im Fischraum müssen unter Berücksichtigung der Abmessungen und des Verwendungszweckes des Fahrzeugs, der vorhandenen Einrichtungen, der physikalischen und chemischen Eigenschaften vorhandener Stoffe, Produkte und Materialien und der größtmöglichen Zahl anwesender Personen geeignete Feuerlöscheinrichtungen und erforderlichenfalls Brandmelder und Alarmanlagen vorhanden sein.

5.2. Nichtselbsttätige Feuerlöscheinrichtungen müssen leicht zu erreichen und zu handhaben sein.

---

(6) Abl. Nr. L 229 vom 7.9.1977, S. 12

Sie sind gemäß den innerstaatlichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 77/576/EWG zu kennzeichnen.

Diese Kennzeichnung muß an geeigneten Stellen angebracht und dauerhaft sein.

6. **Lüftung umschlossener Arbeitsräume**

In umschlossenen Arbeitsräumen muß unter Berücksichtigung der Arbeitsverfahren und der körperlichen Beanspruchung der Seefischer ausreichend gesundheitlich zuträgliche Atemluft vorhanden sein.

Bei Verwendung einer Lüftungsanlage muß diese jederzeit funktionsfähig sein.

Eine etwaige Störung muß durch eine Warneinrichtung angezeigt werden, wenn dies mit Rücksicht auf die Gesundheit der Seefischer erforderlich ist.

7. **Raumtemperatur**

In Unterkunfts-, Arbeits-, Sanitär- und Sanitätsräumen muß die Temperatur dem spezifischen Nutzungszweck der Räume angepaßt sein.

8. **Natürliche und künstliche Beleuchtung der Arbeitsräume**

8.1. Die Arbeitsbereiche müssen möglichst über ausreichendes Tageslicht verfügen und mit einer künstlichen, den Gegebenheiten der jeweiligen Fangtätigkeit angepaßten Beleuchtung ausgestattet sein, ohne daß die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute gefährdet und die übrigen Schiffe bei der Navigation behindert werden.

8.2. Die Beleuchtung der Arbeitsbereiche, Treppen, Leitern und Verkehrsgänge muß so angebracht sein, daß die Beleuchtungsart weder eine Unfallgefahr für die Seefischer noch eine Behinderung bei der Navigation darstellt.

8.3. Arbeitsstätten, in denen die Seefischer bei Ausfall der künstlichen Beleuchtung in besonderem Maße Gefahren ausgesetzt sind, müssen über eine ausreichende Sicherheitsbeleuchtung verfügen.

9. Fußböden, Wände, Decken der Räume

9.1. Die Fußböden der Arbeitsstätten müssen mit einem rutschhemmenden Belag versehen und hindernisfrei sein.

Räume, in denen Arbeitsplätze untergebracht sind, müssen je nach Art der Aufgabe und körperlichen Tätigkeit der Seefischer eine ausreichende Schall- und Wärmedämmung aufweisen.

9.2. Die Oberfläche der Fußböden, Wände und Decken der Räume muß so beschaffen sein, daß sie sich den hygienischen Erfordernissen entsprechend reinigen und erneuern läßt.

10. Türen

10.1. Die Lage und Anzahl der Türen in wasserdichten Schotten und wetterdichten umschlossenen Aufbauten sind auf einem mit der allgemeinen Anordnung und den Betriebsanforderungen an Bord des Fischereifahrzeugs vereinbares Mindestmaß zu halten; Luken sind mit geeigneten Verschlußvorrichtungen zu versehen.

10.2. Bei der Betätigung von Türen, ganz speziell von Schiebetüren, darf, wo nicht auf sie verzichtet werden kann, insbesondere bei ungünstigen Wetter- und Seebedingungen keine Unfallgefahr für die Seefischer entstehen.

11. Verkehrswege - Gefahrenbereiche

11.1. Verkehrsgänge, Schächte, die Außenseite von Deckshäusern und alle Verkehrswege im allgemeinen sind mit Geländern, Greifleinen, Manntauen oder sonstigen Vorrichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Besatzung bei der Ausübung von Tätigkeiten an Bord zu versehen.

Verkehrsbereiche am Fuß- und Kopfende von Leitern und Treppen müssen mit einem rutschhemmenden Belag versehen sein.

11.2. Feststehende Leitern sowie Treppen müssen groß und stabil genug und mit rutschfesten Sprossen bzw. Stufen sowie Handläufen versehen sein. Führt das Kopfende der Leiter des Oberdecks in einen Schacht, so ist ein Podest erforderlich. Führt die Leiter zu einer Luke im Oberdeck, so müssen die Handläufe bis zu einem die Luke des Oberdecks absichernden Geländer führen.

11.3. Besteht für die Seefischer Absturzgefahr an Decksluken bzw. von einem Deck auf ein anderes, so ist eine geeignete Schutzvorrichtung vorzusehen, vorzugsweise eine angemessen hohe, d. h. in jedem Fall über 1 Meter hohe Reling.

11.4. Ein wirksames, ausreichend hohes Schanzkleid ist an allen Wind und Wetter ausgesetzten Stellen des Arbeitsdecks in angemessener Höhe

vorzusehen, um die Besatzung vor überkommenden Seen zu schützen. Dabei ist von den zu erwartenden See- und Wetterbedingungen auszugehen, unter denen das Fahrzeug eingesetzt werden kann. Die Wände müssen mit Speigatts oder vergleichbaren Vorrichtungen versehen sein, damit das Wasser rasch abfließen kann.

Schanzkleider müssen hoch genug sein, um die Seefischer gegen Stürze abzusichern; sie müssen auf jeden Fall höher als 750 mm sein.

Sollten Schanzkleider in dieser Höhe den Fangvorgang an irgendeiner Stelle an Deck behindern, so sind andere Vorkehrungen zu treffen, die dasselbe Maß an Sicherheit gewährleisten.

11.5. Die Zugänge zu Anlagen oberhalb des Decks, die für deren Benutzung bzw. Instandhaltung erforderlich sind, müssen so gestaltet sein, daß die Sicherheit der Besatzung gewährleistet ist. Zur Vermeidung von Stürzen sind Geländer oder ähnliche Schutzmittel in angemessener Höhe vorzusehen.

11.6. Die Aufschleppe auf Hecktrawlern muß mit einem Gitter oder einer sonstigen Sicherheitsvorrichtung in gleicher Höhe wie die angrenzenden Schanzkleider versehen sein, um die Seeleute vor überkommenden Seen vom Heck her und vor der Gefahr eines Sturzes in die Aufschleppe hinein zu schützen. Dieses Gitter bzw. jegliche sonstige Vorrichtung muß leicht zu öffnen und zu schließen sein, vorzugsweise durch Fernbedienung, und ist während des Einholvorgangs offen zu halten. Das Gitter muß sofort nach Beendigung dieses Vorgangs geschlossen werden können.

12. Ausstattung der Arbeitsräume

12.1. Die Bereiche, in denen sich das Fanggerät befindet und der Fang gehandhabt wird, der Maschinenraum, die Arbeitsräume, die Küche und die sonstigen Arbeitsbereiche sind mit einem rutschhemmenden Bodenbelag zu versehen.

12.2. Arbeitsbereiche müssen hindernisfrei und vor überkommenden Seen geschützt sein sowie einen angemessenen Schutz der Seeleute vor Stürzen an Bord bzw. über Bord bieten.

Die Handhabungsbereiche müssen höhen- und flächenmäßig groß genug sein.

12.3. Die Überwachung der Antriebsmotoren muß von einem schall- und wärmegedämmten Leitstand aus erfolgen, der vom Maschinenraum getrennt ist und ohne Durchqueren dieses Maschinenraums erreichbar sein muß.

12.4. Der Betätigungsraum für die Stellteile von Zugförderungsanlagen muß groß genug sein, um ein unbehindertes Arbeiten der Bedienungsleute zu ermöglichen.

Zusätzlich müssen Zugförderungsanlagen für den Fall unsachgemäßer Benutzung mit automatischen Stoppvorrichtungen sowie mit Notstoppvorrichtungen versehen sein.

12.5. Bei der Steuerung von Zugförderungsanlagen muß der Bedienungsmann die Anlagen und die im Einsatz befindlichen Seeleute gut sehen können.

Bei der Bedienung von Zugförderungsanlagen von der Brücke aus muß der Bedienungsmann auch hier, entweder unmittelbar oder dank geeigneter

Vorkehrungen, die im Einsatz befindlichen Besatzungsmitglieder gut sehen können.

12.6. Zwischen Brücke und Arbeitsdeck ist ein zuverlässiges Kommunikationssystem zu benutzen.

12.7. Leinen, Kurrleinen und bewegliche Ausrüstungsteile sind mit Schutzvorrichtungen zu versehen, um Berührungsmöglichkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Zur Handhabung sperriger Lasten sind, insbesondere auf Trawlern, geeignete Vorrichtungen vorzusehen:

- Vorrichtungen zur Feststellung von Scherbrettern
- Vorrichtungen, um die Schaukelbewegungen des Steerts unter Kontrolle zu halten.

13. Unterkunftsräume

13.1. Standort, Aufbau, Anordnung sowie Schall- und Wärmedämmung von Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen und Zugängen dorthin müssen einen angemessenen Schutz vor Witterungseinflüssen und Seegang, Vibrationen, den Auswirkungen von Beschleunigungen sowie vor Gerüchen aus anderen Bereichen sicherstellen, damit die Seeleute ihre Ruhezeiten ungestört verbringen können. Geeignete Maßnahmen zum Schutz der Nichtraucher vor Belästigung durch Tabakrauch sind vorzusehen.

13.2. Die Unterkunftsräume bedürfen einer wirksamen Lüftung, die eine ständige Frischluftzufuhr sicherstellt und Kondensation verhindert.

Die Unterkunftsräume sind mit einer geeigneten Beleuchtung zu versehen, die besteht aus

- einer angemessenen normalen Allgemeinbeleuchtung
- einer schwächeren Allgemeinbeleuchtung, um ruhende Seefischer nicht zu stören
- einer individuellen Beleuchtung in jeder Koje.

13.3. Küche und Messe müssen von angemessener Größe, gut beleuchtet und belüftet sowie pflegeleicht sein.

Der Vorratsraum muß groß genug sein und durch Lüftung frisch und trocken gehalten werden.

Kühlschränke bzw. sonstige Kühlvorrichtungen zur Aufbewahrung von Lebensmitteln müssen vorhanden sein.

14. Sanitäranlagen

Fahrzeuge, auf denen sich Unterkunftsräume befinden, müssen mit warmwasserversorgten Duschen ausgestattet sein. Sanitäranlagen, Waschbecken und Duschen, falls erforderlich, müssen in geeigneter Weise installiert, ausgestattet und belüftet werden. Toiletten müssen in einem von den übrigen Sanitäranlagen getrennten Raum untergebracht sein. Die Sanitäranlagen müssen von den Unterkunftsräumen aus erreichbar sein, ohne daß offenes Deck betreten werden muß.

15. Fallreeps und Landgangstege

Ein Fallreep, ein Landgangsteg oder eine andere vergleichbare Vorrichtung muß vorhanden sein, um in geeigneter Weise einen sicheren Zugang zum Fahrzeug zu gewährleisten.

16. **Lärm**

Unbeschadet der für Arbeitnehmer am Arbeitsplatz geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 86/188/EWG(7) muß der Lärm in den Unterkunftsräumen (insbesondere in den Kabinen) und in den Sanitärräumen auf einen Pegel gesenkt werden, der mit der Zweckbestimmung dieser Räumlichkeiten vereinbar ist.

---

(7) ABl. Nr. L 137 vom 24.5.1986

ANHANG II

MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ AN BORD VON BEREITS IM EINSATZ BEFINDLICHEN FISCHEREIFAHRZEUGEN NACH ARTIKEL 5 und 7 DER RICHTLINIE

1. Vorbemerkung

Die Anforderungen dieses Anhangs gelten in allen Fällen, in denen die Gegebenheiten am Arbeitsplatz, die Merkmale der Tätigkeit, die Umstände oder eine Gefahr an Bord eines Fischereifahrzeuges dies erforderlich machen.

2. Festigkeit und Stabilität

2.1. Der Schiffsrumpf, die Aufbauten, Deckshäuser, Maschinenschächte, Niedergänge und sonstigen Bauten sowie die Schiffsausrüstung müssen so stabil sein, daß das Fahrzeug bei allen voraussehbaren Betriebsbedingungen standhält.

2.2. Der Rumpf eines Fahrzeugs, das in eisführenden Gewässern eingesetzt werden soll, muß entsprechend den zu erwartetenden Navigationsbedingungen und dem vorgesehenen Einsatzgebiet verstärkt sein.

2.3. Im intakten Zustand muß die Stabilität jedes Fahrzeugs unter den vorgesehenen Betriebsbedingungen stets gewährleistet sein.

2.4. Jede Person, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeuges zu übernehmen, muß alle für die Stabilität dieses Fahrzeuges entscheidenden Parameter kennen, damit diese Stabilität

unter allen Ladegegebenheiten und bei allen Fangvorgängen gewahrt werden kann. Alle Informationen über die Stabilitätsparameter des Fahrzeuges müssen an Bord zur Verfügung stehen und der Wachmannschaft zugänglich sein.

3. **Elektrische Anlagen**

Elektrische Anlagen müssen so konzipiert und installiert sein, daß von ihnen keine Gefahr ausgeht, und daß

- Besatzung und Fahrzeug vor einer Gefährdung durch elektrischen Strom geschützt sind;
- der Betrieb aller Anlagen gewährleistet ist, die einen normalen Einsatz und normale Wohngegebenheiten an Bord sicherstellen, ohne auf eine Notstromquelle zurückgreifen zu müssen;
- der Betrieb der zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlichen Anlagen bei einem Versagen der Hauptstromversorgung sichergestellt ist.

Außerhalb des Maschinenraums ist eine Notstromanlage aufzustellen, die bei Brand oder Ausfall der Hauptstromversorgungsanlage betriebsfähig bleibt.

Die Notstromanlage muß den gleichzeitigen Betrieb folgender Anlagen während mindestens 3 Stunden gewährleisten, um ein Eingreifen der Rettungsmannschaften zu ermöglichen:

- interne Sprechanlage, Feuermeldeanlagen sowie Notsignale;
- Navigationslichter bei ausschließlich elektrischem Betrieb und Notbeleuchtung an Bord;
- Feuerlöschpumpen bzw. Lenzpumpe, sofern vorhanden.

Die Haupt- und die Notschalttafel sind an getrennten Orten anzubringen, um zu vermeiden, daß sie im Notfall beide gleichzeitig der Einwirkung von Wasser bzw. Feuer ausgesetzt sind.

4. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge

4.1. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge müssen frei von Hindernissen bleiben und auf möglichst kurzem Weg auf das offene Deck oder in einen sicheren Bereich und von dort aus zu den Überlebensfahrzeugen führen, damit die Seefischer ihre Arbeitsplätze und die Unterkunftsräume rasch und sicher verlassen können.

4.2. Anzahl, Anordnung und Abmessungen der Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge müssen sich nach der höchstmöglichen Zahl anwesender Personen richten.

4.3. Wetter- und Wasserdichtheit sowie Feuerfestigkeit der Türen von Notausgängen und Notausstiegen müssen dem jeweiligen Standort und ihrer speziellen Funktion angepaßt sein.

Türen von Notausgängen müssen von beiden Seiten leicht und unmittelbar von jeder Person geöffnet werden können, die sie im Notfall benutzen müßte.

4.4. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge als solche sind gemäß den innerstaatlichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 77/576/EWG zu kennzeichnen.

Eine entsprechende dauerhafte Kennzeichnung ist an geeigneten Stellen anzubringen.

4.5. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge sowie die dorthin führenden Durchgänge und Türen dürfen nicht durch Gegenstände versperrt werden, so daß sie jederzeit ungehindert benutzt werden können.

4.6. Fluchtwege, Fluchtmittel und Notausgänge, die einer Beleuchtung bedürfen, müssen für den Fall, daß die Beleuchtung ausfällt, über eine ausreichende Sicherheitsbeleuchtung verfügen.

5. **Brandmeldung und -bekämpfung**

5.1. In den Unterkunftsräumen, den Arbeitsräumen im Innern des Fahrzeugs sowie erforderlichenfalls im Fischraum müssen unter Berücksichtigung der Abmessungen und des Verwendungszweckes des Fahrzeugs, der vorhandenen Einrichtungen, der physikalischen und chemischen Eigenschaften vorhandener Stoffe, Produkte und Materialien und der größtmöglichen Zahl anwesender Personen geeignete Feuerlöscheinrichtungen und erforderlichenfalls Brandmelder und Alarmanlagen vorhanden sein.

5.2. Nichtselbsttätige Feuerlöscheinrichtungen müssen leicht zu erreichen und zu handhaben sein.

Sie sind gemäß den innerstaatlichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 77/576/EWG zu kennzeichnen.

Diese Kennzeichnung muß an geeigneten Stellen angebracht und dauerhaft sein.

6. **Lüftung umschlossener Arbeitsräume**

In umschlossenen Arbeitsräumen muß unter Berücksichtigung der Arbeitsverfahren und der körperlichen Beanspruchung der Seefischer ausreichend gesundheitlich zuträgliche Atemluft vorhanden sein.

Bei Verwendung einer Lüftungsanlage muß diese jederzeit funktionsfähig sein.

7. **Raumtemperatur**

In Unterkunfts-, Arbeits-, Sanitär- und Sanitätsräumen muß die Temperatur dem spezifischen Nutzungszweck der Räume angepaßt sein.

8. **Natürliche und künstliche Beleuchtung der Arbeitsräume.**

8.1. Die Arbeitsbereiche müssen möglichst über ausreichendes Tageslicht verfügen und mit einer künstlichen, den Gegebenheiten der jeweiligen Fangtätigkeit angepaßten Beleuchtung ausgestattet sein, ohne daß die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute gefährdet und die übrigen Schiffe bei der Navigation behindert werden.

8.2. Die Beleuchtung der Arbeitsbereiche, Treppen, Leitern und Verkehrsgänge muß so angebracht sein, daß die Beleuchtungsart weder eine Unfallgefahr für die Seefischer noch eine Behinderung bei der Navigation darstellt.

8.3. Arbeitsstätten, in denen die Seefischer bei Ausfall der künstlichen Beleuchtung in besonderem Maße Gefahren ausgesetzt sind, müssen über eine ausreichende Sicherheitsbeleuchtung verfügen.

9. **Fußböden, Wände, Decken der Räume**

9.1. Die Fußböden der Arbeitsstätten müssen mit einem rutschhemmenden Belag versehen und hindernisfrei sein.

Räume, in denen Arbeitsplätze untergebracht sind, müssen je nach Art der Aufgabe und körperlichen Tätigkeit der Seefischer eine ausreichende Schall- sowie Wärmedämmung aufweisen.

9.2. Die Oberfläche der Fußböden, Wände und Decken der Räume muß so beschaffen sein, daß sie sich den hygienischen Erfordernissen entsprechend reinigen und erneuern läßt.

10. **Türen**

10.1. Die Lage und Anzahl der Türen in wasserdichten Schotten und wetterdichten umschlossenen Aufbauten sind auf einem mit der allgemeinen Anordnung und den Betriebsanforderungen an Bord des Fischereifahrzeugs vereinbares Mindestmaß zu halten; Luken sind mit geeigneten Verschlußvorrichtungen zu versehen.

10.2. Bei der Betätigung von Türen, ganz speziell von Schiebetüren, darf, wo nicht auf sie verzichtet werden kann, insbesondere bei ungünstigen Wetter- und Seebedingungen keine Unfallgefahr für die Seefischer entstehen.

11. **Verkehrswege - Gefahrenbereiche**

11.1. Verkehrsgänge, Schächte, die Außenseite von Deckshäusern und alle Verkehrswege im allgemeinen sind mit Geländern, Greifleinen, Manntauen

oder sonstigen Vorrichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Besatzung bei ihrer Tätigkeit an Bord zu versehen.

Verkehrsbereiche am Fuß- und Kopfende von Leitern und Treppen müssen mit einem rutschhemmenden Belag versehen sein.

11.2. Feststehende Leitern sowie Treppen müssen groß und stabil genug und mit rutschfesten Sprossen bzw. Stufen sowie Handläufen versehen sein. Führt das Kopfende der Leiter des Oberdecks in einen Schacht, so ist ein Podest erforderlich. Führt die Leiter zu einer Luke im Oberdeck, so müssen die Handläufe bis zu einem die Luke des Oberdecks absichernden Geländer führen.

11.3. Besteht für die Seefischer Absturzgefahr an Decksluken bzw. von einem Deck auf ein anderes, so ist eine geeignete Schutzvorrichtung vorzusehen, vorzugsweise eine angemessen hohe, d. h. in jedem Fall über 1 Meter hohe Reling.

11.4. Ein wirksames, ausreichend hohes Schanzkleid ist an allen Wind und Wetter ausgesetzten Stellen des Arbeitsdecks vorzusehen, um die Besatzung vor überkommenden Seen zu schützen. Dabei ist von den zu erwartenden See- und Wetterbedingungen auszugehen, unter denen das Fahrzeug eingesetzt werden kann. Die Wände müssen mit Speigatts oder vergleichbaren Vorrichtungen versehen sein, damit das Wasser rasch abfließen kann.

Schanzkleider müssen hoch genug sein, um die Seefischer gegen Stürze abzusichern; sie müssen auf jeden Fall höher als 750 mm sein.

Sollten Schanzkleider in dieser Höhe den Fangvorgang an irgendeiner Stelle an Deck behindern, so sind andere Vorkehrungen zu treffen, die dasselbe Maß an Sicherheit gewährleisten.

12. Ausstattung der Arbeitsräume

12.1. Die Bereiche, in denen sich das Fanggerät befindet und der Fang gehandhabt wird, der Maschinenraum, die Arbeitsräume, die Küche und die sonstigen Arbeitsbereiche sind mit einem rutschhemmenden Bodenbelag zu versehen.

12.2. Arbeitsbereiche müssen hindernisfrei und vor überkommenden Seen geschützt sein sowie einen angemessenen Schutz der Seeleute vor Stürzen an Bord bzw. über Bord bieten.

Die Handhabungsbereiche müssen höhen- und flächenmäßig groß genug sein.

12.3. Sofern die Aufbauten des Fahrzeuges es zulassen, muß der Betätigungsraum für die Stellteile von Zugförderungsanlagen groß genug sein, um ein unbehindertes Arbeiten der Bedienungsleute zu ermöglichen.

Zusätzlich müssen Zugförderungsanlagen für den Fall unsachgemäßer Benutzung mit automatischen Stoppvorrichtungen sowie mit Notstoppvorrichtungen versehen sein.

12.4. Sofern die Aufbauten des Fahrzeuges es zulassen, muß der Bedienungsmann bei der Steuerung von Zugförderungsanlagen die Anlagen und die im Einsatz befindlichen Seeleute gut sehen können.

Bei der Bedienung von Zugförderungsanlagen von der Brücke aus muß der Bedienungsmann auch hier, entweder unmittelbar oder dank geeigneter Vorkehrungen, die im Einsatz befindlichen Besatzungsmitglieder gut sehen können.

12.5. Zischen Brücke und Arbeitsdeck ist ein zuverlässiges Kommunikationssystem zu benutzen.

12.6. Leinen, Kurrleinen und bewegliche Ausrüstungsteile sind mit Schutzvorrichtungen zu versehen, um Berührungsmöglichkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Zur Handhabung sperriger Lasten sind, insbesondere auf Trawlern, geeignete Vorrichtungen vorzusehen:

- Vorrichtungen zur Feststellung von Scherbrettern
- Vorrichtungen, um die Schaukelbewegungen des Steerts unter Kontrolle zu halten.

13. Unterkunftsräume

13.1. Die Unterkunftsräume sind so anzuordnen und einzurichten, daß die Einwirkung von Lärm, Vibrationen, Gerüchen aus anderen Bereichen und die Auswirkungen von Beschleunigungen auf ein Mindestmaß gehalten werden. Eine geeignete Beleuchtung ist vorzusehen.

13.2. Kühlschränke bzw. sonstige Kühlvorrichtungen zur Aufbewahrung von Lebensmitteln müssen vorhanden sein.

13.3. Eine Toilette mit Waschbecken und, falls möglich, eine Dusche sind in einem gut belüfteten Raum unterzubringen.

14. Fallreeps und Landgangstege

Ein Fallreep, ein Landgangsteg oder eine andere vergleichbare Vorrichtung muß vorhanden sein, um in geeigneter Weise einen sicheren Zugang zum Fahrzeug zu gewährleisten.

ANHANG III

MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ HINSICHTLICH DER RETTUNGS- UND ÜBERLEBENSMITTEL NACH ARTIKEL 4, 5, 6 und 7 DER RICHTLINIE

1. Fischereifahrzeuge, die sich mehr als 20 Seemeilen von der nächstgelegenen Küste entfernen, müssen mit einer Funkbake mit hydrostatischem Auftrieb zur Ortung von Seenotfällen ausgestattet sein, die auf der internationalen Notfrequenz 406,025 MHz kodierte Signale in Verbindung mit dem Rufzeichen des Schiffes sendet. Die Funkbake muß mühelos an Bord eines Überlebensfahrzeuges genommen werden können.

2. Rettungsflöße bzw. -boote müssen auf jeder Schiffsseite in ausreichender Zahl vorhanden sein, um alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können. Sie sind an Stellen anzuordnen und zu befestigen, von denen aus sie gefahrlos dank der Schwerkraft ausgesetzt werden können, ohne auf senkrechte bzw. waagerechte Hindernisse zwischen ihnen und dem Meer zu stoßen. Außerdem müssen sie leicht, rasch und sicher zugänglich sein.

3. Die Ausrüstung von Rettungsflößen und -booten muß folgendes gewährleisten: ein rasches Einsteigen, Sichtbarkeit sowohl tagsüber als auch nachts, Möglichkeit der Ortung über Radar.

   Sie setzt sich zusammen aus

   - einem Bootshaken - mit Ausnahme von Schlauchbooten - und Leinen

- Riemen und Zepter sowie Reserveriemen und -zepter
- Seenotproviant und Trinkwasser für 3 Tage
- Verhaltensregeln sowie einer geeigneten Überlebensausrüstung
- einem wasserdichten Sanitätskasten gemäß den Mindestvorschriften für Schiffe der Kategorie D in Anhang II der Richtlinie des Rates über Mindstvorschriften für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen.

Das Aussetzen der Rettungsfahrzeuge ist mindestens alle drei Monate zu proben.

4. Rettungsringe, Rettungswesten und Überlebensanzüge müssen in ausreichender Zahl vorhanden sowie leicht und rasch zugänglich sein. Geländer oder Griffe müssen in unmittelbarer Nähe der Überlebensanzüge angebracht sein, um ihr Überziehen zu erleichtern.

ANHANG IV

MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ HINSICHTLICH DER PERSÖNLICHEN SCHUTZAUSRÜSTUNGEN NACH ARTIKEL 7 DER RICHTLINIE

1. Arbeitssicherheitswesten mit Reserveschwimmfähigkeit und Haltegurt sind bei Arbeiten auf dem Glattdeck zu benutzen, wenn kollektive Schutzvorrichtungen, wie Schanzkleider, Relings, Sicherheitsbügel und Handläufe, kein ausreichendes Maß an Sicherheit bieten.

2. Für persönliche Schutzausrüstungen, die als Kleidungsstück bzw. über einem Kleidungsstück getragen werden, ist eine leuchtende, sich vom Meer abhebende und in der Dunkelheit gut sichtbare Farbe zu wählen.

3. Persönliche Schutzausrüstungen zum Schutz des Kopfes oder der Augen müssen gut am Kopf befestigt werden können.

TEIL 1: FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

1. **BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS**: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen

2. **HAUSHALTSLINIEN**

B3-4310: Maßnahmen für Gesundheitsschutz, Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz einschließlich besonderer Maßnahmen im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes.

A 2510: Ausschüsse, deren Konsultierung obligatorisch ist (der in Artikel 17 der Rahmenrichtlinie 89/391/EWG vorgesehene Anpassungsausschuß).

A 2531: Beratender Ausschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

3. **RECHTSGRUNDLAGE**

Artikel 118a des EWG-Vertrages.

4. **BESCHREIBUNG DES VORHABENS**

4.1 Spezifische Ziele des Vorhabens

4.1.1 Ziele des Richtlinienvorschlags

Der Vorschlag hat folgende Zielsetzungen:

. Förderung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Fischereifahrzeugen zur Gewährleistung besserer Arbeitsbedingungen

. Vermeidung von sich möglicherweise aus der Freizügigkeit der Arbeitnehmer ergebenden Gefahren

. Bereitstellung geeigneter Rettungs- und Überlebensmittel sowie Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen, die den Besonderheiten der Arbeit auf See angepaßt sind.

4.1.2 Charakteristika des Richtlinienvorschlags (insbesondere diejenigen mit finanziellen Auswirkungen)

4.1.2.1 Der Vorschlag und insbesondere seine Anhänge müssen angepaßt und vervollständigt werden, um bestimmte Aspekte der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung zu präzisieren und weiterzuentwickeln.

4.1.2.2 Der Vorschlag sieht vor, daß die Mitgliedstaaten der Kommission die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und die Berichte über die Anwendungsbedingungen übermitteln.

4.1.2.3 Darüber hinaus sieht der Vorschlag die Einsetzung eines Ausschusses zur Unterstützung der Kommission bei ergänzenden Arbeiten vor.

Die finanziellen Auswirkungen ergeben sich durch die bereits vorgesehenen bzw. vorzusehenden flankierenden Maßnahmen.

4.2 Dauer

Unbestimmt.

4.3 Zielgruppe

Die in Frage kommenden Kreise der Seefischerei.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben.

6. ART DER AUSGABEN

6.1 Finanzierung zu 100%.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnungsweise

7.1.1 Art der flankierenden Maßnahmen, die nach Verabschiedung der Richtlinie zu ergreifen sind

a) Überwachung der Anwendung der Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten

b) Überarbeitung der Anhänge

c) Anhörung von Sachverständigen

d) Arbeiten des Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt

e) Anhörung des Beratenden Ausschusses für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

7.1.2 Finanzielle Auswirkungen der sich aus Ziffer 5.1 ergebenden Maßnahmen

Hierbei handelt es sich um:

* Studien- und/oder Dienstleistungsverträge für
  - den Vergleich und die Bewertung der an die Kommission gerichteten Informationen,
  - die Untersuchung der Probleme, die sich durch die Anwendung der Richtlinie ergeben,
  - die Prüfung der sich aus den Anhängen ergebenden Probleme und die Ausarbeitung der Anpassungen der Anhänge zur Richtlinie.

* Kosten der Anhörung von Sachverständigen

* Kosten der Arbeiten des Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt

* Kosten der Anhörung des Beratenden Ausschusses für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

7.1.3 Berechnung der Ausgaben

Da man bislang nur weiß, daß flankierende Maßnahmen notwendig sein werden, aber noch nichts über deren Umfang gesagt werden kann, ist es nicht möglich, die Ausgaben im Detail zu berechnen.

Berechnet werden diese Kosten auf der Basis "Mannmonat" (gegenwärtig 4 000 ECU).

Die Kosten für die Einberufung eines Regierungssachverständigen wurden mit 420 ECU und die eines anderen Sachverständigen mit 545 ECU (pro Tag) veranschlagt. Die Ausgaben erstrecken sich über mehrere Jahre und werden sich progressiv entwickeln. Die Beträge in Ziffer 7.3 sind globale Schätzungen.

Was den Posten A 2510 (Anpassungsausschuß) betrifft, so deckt der vorgesehene Betrag die Veranstaltung von zwei Sitzungen 1994 und von drei Sitzungen jährlich ab 1995 mit Sachverständigen der Gruppe 3 (Regierungssachverständige) ab.

Was den Posten A 2531 (Beratender Ausschuß) betrifft, so deckt der vorgesehene Betrag die Veranstaltung von zwei Sitzungen jährlich mit einer zwölfköpfigen Ad-hoc-Gruppe ab, der 4 Regierungssachverständige angehören. Die Ad-hoc-Gruppe tritt ab 1995 zusammen.

7.2

7.3 Fälligkeitsplan für die Verpflichtungs- (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

Posten B3-4310

Die für diese Aktion vorgesehenen Mittel werden jährlich nach Maßgabe der verfügbaren Mittel und in Übereinstimmung mit den im Haushaltsverfahren für Aktionen im Rahmen des Postens B3-4310 vorgesehenen Mittel festgelegt. Für 1993 wird ein Betrag von 250 000 ECU veranschlagt. Ab 1994 wird sich der Mittelbedarf für diese Aktion mindestens analog zu dem für die Maßnahmen unter Posten B3-4310 entwickeln.

Posten A 2510

	VE (ECU)	ZE (ECU)
1993	--- ---	--- ---
1994	20 000	20 000
1995	30 000	30 000
1996	30 000	30 000
1997	30 000	30 000
	110 000	110 000

Posten A 2531

	VE (ECU)	ZE (ECU)
1993	-- ---	-- ---
1994	-- ---	-- ---
1995	12 000	12 000
1996	12 000	12 000
1997	12 000	12 000
	36 000	36 000

8. VORKEHRUNGEN ZUR BETRUGSBEKÄMPFUNG

Gegenstandslos.

TEIL 2: VERWALTUNGSAUSGABEN

1. AUSSCHLIESSLICH ZUR DURCHFÜHRUNG DIESES VORHABENS ERFORDERLICHES PERSONAL

Ab 1993 ein Beamter der Laufbahngruppe A, ein Beamter der Laufbahngruppe B und ein Beamter der Laufbahngruppe C, jeweils in Vollzeitbeschäftigung.

Diese Stellen sind entweder durch interne Umbesetzungen oder im Rahmen des Beschlusses der Kommission über die Personalplanung zu besetzen.

2. FÜR DAS PERSONAL ERFORDERLICHE MITTEL

Die Mittel für das in Ziffer 1. genannte erforderliche Personal werden ab 1993 auf 240 000 ECU jährlich geschätzt und unter Kapitel A III des Gesamthaushaltsplans verbucht.

TEIL 3: KOMPONENTEN EINER KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

1. ZIELE UND KOHÄRENZ MIT DER FINANZPLANUNG

1.1 Spezifisches Ziel des Vorschlags

Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie.

1.2 Ist das Vorhaben in der Finanzplanung der GD für die betreffenden Jahre vorgesehen?

Ja.

1.3 Allgemeineres, im Rahmen der entsprechenden Finanzplanung der GD definiertes Ziel

Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

a) Kosten

Die Kosten entsprechen sehr denjenigen vergleichbarer Vorhaben für andere Richtlinienvorschläge. Der Betrag für den Posten B3-4310 in Höhe von 250 000 ECU für 1993 liegt aufgrund der technischen Spezifizität des betreffenden Bereiches als einiger etwas darüber.

b) Folgewirkungen

Im vorliegenden Richtlinienvorschlag wird die Frage der Sicherheit nicht in herkömmlicher Weise angegangen. Bisher stand die Sicherheit des Schiffes an erster Stelle, dann kam die Sicherheit der Menschen, falls die Sicherheit des Schiffes gefährdet ist (also Sicherheit der bei entsprechenden Maßnahmen eingesetzten Mittel). Beim jetztigen Ansatz liegt der Schwerpunkt bei der Sicherheit der Besatzung während der Arbeit, danach kommt die Sicherheit des Schiffes, das ja als Kapital des Reeders zu betrachten ist (Kapital, dessen Ertrag üblicherweise aus dem Verkauf von 50 bis 65% des Fangs stammt). Eine Neueinstufung der Maßnahmen zugunsten der Sicherheit der Schiffe und derjenigen der Menschen wäre daher möglich.

c) Multiplikatorenwirkung

Die Gründe, die auf Folgewirkungen schließen lassen, könnten eine Multiplikatorenwirkung in den Mitgliedsländern haben.

3. BEGLEITUNG UND BEURTEILUNG DES VORHABENS

3.1 Gegenstandslos

3.2 Gegenstandslos

3.3 Gegenstandslos

FORMBLATT ZUR BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN

DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

AUF DIE TÄTIGKEIT VON KLEIN- UND MITTELBETRIEBEN

****

Titel des Vorschlags:

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen.

Nummer: 349.1

Der Vorschlag

1) **Begründung des Vorschlags im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip - Hauptziele**

   a) Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz an Bord von Fischereifahrzeugen beruhen alle auf einige Übereinkommen bzw. Bestimmungen internationaler Organisationen. Prüft man die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, so stellt man fest, daß große Unterschiede zwischen ihnen bestehen. Dabei wird in den meisten dieser Vorschriften nicht oder kaum auf die Sicherheit bei der Arbeit an Bord eingegangen. Der Schwerpunkt liegt vielmehr bei der Sicherheit des Schiffes, der Navigationssicherheit und den Rettungsmitteln. Aus den auf EG-Ebene ausgewerteten Unfallstatistiken geht jedoch hervor, daß die eigentlichen Arbeitsunfälle die Hälfte aller tödlichen Unfälle in der Fischerei darstellen.

   b) Mit Blick auf die Freizügigkeit der Arbeitnehmer ist es unerläßlich, einen gleichwertigen Schutz an Bord der Schiffe aller Länder zu gewährleisten. In mehreren Mitgliedstaaten gelten viele Vorschriften jedoch nicht für kleinere Schiffe.

c) Die Unfallstatistiken zeigen, daß die Seefischerei von allen bedeutenden Tätigkeitszweigen die gefährlichste ist. Dort gibt es durchschnittlich zehnmal mehr tödliche Unfälle als in anderen sehr risikoträchtigen Zweigen, wie etwa Bergbau, Bauwesen und Landwirtschaft. Diese Statistiken zeigen ebenfalls, daß die Unfallhäufigkeit auf kleinen Schiffen größer ist.

Auswirkungen auf die Tätigkeit

2) Betroffene Betriebe

a) Alle Betriebe mit Fischereifahrzeugen von über 12 Meter Länge (d.h. alle Fahrzeuge mit mehr als einem Mann Besatzung).

b) Größe der Unternehmen:
Siehe Anhang 1
Man kann davon ausgehen, daß quasi alle Fischereibetriebe Klein- und Mittelbetriebe sind.

c) Geographische Verteilung:
Der gesamte EG-Küstenstreifen, insbesondere jedoch der am Atlantik gelegene Teil der iberischen Halbinsel, die Bretagne, die Küsten am Ärmelkanal und an der Nordsee, die adriatische Küste.

3) Verpflichtungen der Unternehmen

Die neuen Schiffe müssen den Mindestvorschriften genügen, ältere Schiffe müssen einigen Mindestvorschriften genügen. Beim späteren Umbau älterer Schiffe sind die für neue Schiffe geltenden Mindestvorschriften einzuhalten. Diese Vorschriften betreffen Festigkeit und Stabilität, elektrische Anlagen, Lüftung, Notausgänge, Ausstattung der Arbeitsräume usw.

Ferner sieht die Richtlinie folgendes vor:

Übermittlung ausführlicher Berichte über sich auf die Gesundheit und die Sicherheit der Seefischer auswirkende Begebenheiten auf See an die Seefahrtsbehörden; Verpflichtungen der Reeder hinsichtlich Wartung und Reinigung; Unterrichtung, Anhörung und angemessene Ausbildung der Seefischer in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord der Fahrzeuge sowie gründliche Ausbildung jeder Person in denselben Fragen, die in die Lage versetzt werden könnte, die Führung eines Fahrzeugs zu übernehmen.

4)Welche wirtschaftlichen Auswirkungen könnte der Vorschlag haben?

Auf die Beschäftigung

Da die Richtlinie am 1. Januar 1995 in Kraft tritt, ist es schwierig, ihre Auswirkungen auf die Beschäftigung vorauszusehen. 1983 leitete die Europäische Gemeinschaft gezielt einen Abbau der Fangleistung ein, um sich den verfügbaren Ressourcen anzupassen (Fangquoten pro Land und Fangzone), der in den kommenden Jahren zum Verschwinden eines nicht unbeachtlichen Teils der Flotte führen wird.

Die mehrjährigen Ausrichtungspläne (MAP)

Erster MAP: 1987 - 1991

Ziel: Global gesehen,

Verringerung um 3% des Bruttotonnengehaltes (BRT)

und um 2% der Maschinenleistung (KW)

Zweiter MAP: 1992 - 1996

Die genauen Ziele stehen noch nicht fest (voraussichtlich nicht vor Ende 1991). Möglicherweise wäre jedoch damit zu rechnen, daß bis Ende 1996 eine Leistungsverringerung um mindestens ca. 10% erzielt werden müßte. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, daß die für den ersten Plan vorgesehenen Verringerungen nicht immer erzielt wurden.

Die Auswirkungen der Richtlinie auf die Beschäftigung werden jedoch viel geringer als die Auswirkungen der Kapazitätsverringerungen sein, und dies um so mehr, als in Zukunft zuerst die älteren Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden, d.h. diejenigen, die den Sicherheitsanforderungen der Richtlinie am wenigstens entsprechen.

Die Anwendung der Richtlinie selbst dürfte nur dann Auswirkungen auf die Beschäftigung haben, wenn sich herausstellen würde, daß weitere Schiffe aus der Flotte entfernt werden müßten, weil für sie eine Anpassung an die neuen Anforderungen nicht möglich wäre. Dies wird jedoch als kaum wahrscheinlich angesehen.

Auf die Investitionen und den Wettbewerb

Den von den Vertretern der Mitgliedstaaten vorgelegten Zahlen zufolge könnte der zusätzliche Investitionsaufwand 3 bis 5% des Wertes eines neuen Fahrzeuges erreichen, für ältere Fahrzeuge könnte er jedoch 15% des Verkaufswertes ausmachen. Bei neuen Fahrzeugen ergeben sich die Mehrkosten aus der Schalldämmung.

Die positiven Auswirkungen des Richtlinienvorschlags dürften die Mehrkosten in großem Umfang ausgleichen, da die so erzielte größere Sicherheit an Bord niedrigere Betriebskosten bewirkt. Die wenigen Fischereibetriebe, die sich in den letzten Jahre um eine Verbesserung der Arbeitssicherheit an Bord bemühten, konnten ihre Wettbewerbsfähigkeit ihren unmittelbaren Konkurrenten gegenüber vergrößern.

Außerdem sind die Primär- und Sekundärkosten von Unfällen auf See sehr hoch. Für das Vereinigte Königreich stellen allein die Kosten für die Suche und Bergung von Seefischern 2% des Fangwertes dar.

Um den bereits im Einsatz befindlichen Fischereifahrzeugen die nötigen Anpassungen zu erleichtern, wird ihnen eine dreijährige Übergangszeit ab dem für neue Schiffe geltenden Tag des Inkraftretens der Richtlinie gewährt.

5) Der Vorschlag enthält keine besonderen Bestimmungen für Mittel- und Kleinbetriebe, da sie so gut wie die Mehrheit der Fischereiwirtschaft darstellen

Anhörung

6) Folgende Gremien wurden angehört:

a) Paritätischer Ausschuß für die sozialen Probleme in der Seefischerei. Global gesehen befürwortende Anmerkungen mit einigen Vorbehalten seitens der Reeder. Die Anmerkungen des Ausschusses wurden im Vorschlag berücksichtigt.

b) Beratender Auschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (Dreierausschuß mit Vertretern der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer). Global gesehen befürwortende Stellungnahme. Die Anmerkungen des Ausschusses wurden in dem Vorschlag berücksichtigt.

In beiden Fällen ging es bei den Vorbehalten an erster Stelle darum, daß der Richtlinienvorschlag selbständige Erwerbstätige nicht abdeckt; dies ist jedoch aus rechtlichen Gründen im Zusammenhang mit Artikel 118a und der Rahmenrichtlinie unmöglich. Einige Reeder äußerten den Wunsch, die Richtlinie solle nur für Fahrzeuge von über 13,5 m oder 15 m Länge gelten.

VERTEILUNG DER FLOTTEN NACH SCHIFFSGRÖSSE Jahr 1986

LAND / GRÖSSE in Metern	BRD	FRANKREICH	ITALIEN	NIEDERLANDE	BELGIEN	DÄNEMARK	SPANIEN	
9 - 11,9 m	107	2676	3251	30	2	652	16	
12 - 17,9 m	328	1242	2996	126	29	1006	1487	
18 - 23,9 m	84	520	1448	165	63	389	1117	
24 - 29,9 m	83	125	560	173	59	110	566	
30 - 35,9 m	25	72	140	187	46	140	279	
36 - 41,9 m	2	17	14	146	8	68	96	
42 m und +	17	90	64	37	0	23	170	
Zwischenergebnis	646	4742	8473	869	207	2388	3731	21056
								0,33
0 - 8,9 m	281	9227	17661	55	0	482	0	
Länge unbekannt	2	10	1083	135	0	384	11552	
Endergebnis	929	13979	27217	1059	207	3254	15283	63967

Quelle: EUROSTAT, Serie "FISCH", Angaben: Mai 1991

VERTEILUNG DER FLOTTEN NACH SCHIFFSGRÖSSEN (IN PROZENTEN) Jahr 1986

LAND Grösse in Metern	BRD	FRANKREICH	ITALIEN	NIEDERLANDE	BELGIEN	DÄNEMARK	SPANIEN
9 - 11,9 m	11,52%	19,14%	11,94%	2,83%	0,97%	20,04%	0,10%
12 - 17,9 m	35,31%	8,88%	11,01%	11,90%	14,01%	30,92%	9,73%
18 - 23,9 m	9,04%	3,72%	5,32%	15,58%	30,43%	11,95%	7,31%
24 - 29,9 m	8,93%	0,89%	2,06%	16,81%	28,50%	3,38%	3,70%
30 - 35,9 m	2,69%	0,52%	0,51%	17,66%	22,22%	4,30%	1,83%
36 - 41,9 m	0,22%	0,12%	0,05%	13,79%	3,86%	2,09%	0,63%
42 m und +	1,83%	0,64%	0,24%	3,49%	0,00%	0,71%	1,11%
Zwischenergebnis in %	69,54%	33,92%	31,13%	82,06%	100,00%	73,39%	24,41%
0 - 8,9 m	30,25%	66,01%	64,89%	5,19%	0,00%	14,81%	0,00%
Länge unbekannt	0,22%	0,07%	3,98%	12,75%	0,00%	11,80%	75,59%
Endergebnis	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Quelle: EUROSTAT, Serie "FISCH", Angaben: Mai 1991

KENNZEICHNENDE ZAHLEN ÜBER DIE FISCHEREI IN DER EWG

LAND	ANLANDUNGEN			FLOTTE		SEELEUTE		VERHÄLTNISZAHLEN/SEEMANN	
	Tonnen für Industrie		Mio. ECU für Industrie	Einheiten	BRT	Zahl	davon Vollzeit	Wert Anland. (1000 ECU)	BRT
DÄNEMARK	1868000	1470000	452	6805	123800	7317		61774	16,89
IRLAND	213000	13000	96	1600	41000	7000	3100	13714	5,86
BRD	169000	37000	119	791	60000	3091	1898	38499	19,41
VEREINIGTES-KÖNIGREI.	664000		578	8293	168439	22217	16976	26016	7,58
FRANKREICH	834000	63000	1211	19227	205016	19000		63737	10,79
PORTUGAL	331000	9000	312	8816	188064	40996		7610	4,59
SPANIEN	1000000		1500	14418	421401	93500		16043	4,51
NIEDERLANDE	450000		350	1076	171626	4000		87500	42,91
BELGIEN	30000	1000	70	203	25445	1271	1271	55075	20,02
GRIECHENLAND	147000		429	15600	181109	40164	28114	10681	4,51
ITALIEN	385000		1254	25977	283624	54450		23030	5,21
EWG	6071000		6371	102608	1869324	293006		21744	6,38

Quelle: EWG - DAT ROOM GD XIV Ausgabe Juni 1991

Jahr 1989 mit nachstehenden Ausnahmen für die entsprechenden Spalten

DÄNEMARK						1988	
IRLAND	1988	1988	1988	1986	1986	1986	1986
BRD						1987	
VEREINIGTES-KÖNIGREI.							
FRANKREICH	1988	1988	1988	1986	1986	1987	
PORTUGAL			1986				
SPANIEN	1986		1986	1986	1986	1986	
NIEDERLANDE	1986		1986	1988	1988		
GRIECHENLAND				1986	1986		
ITALIEN				1988	1988	1988	

ISSN 0254-1467

KOM(91) 466 endg.

DOKUMENTE

DE **04 03**

Katalognummer : CB-CO-91-512-DE-C

ISBN 92-77-77544-0

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg