KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.10.2009
KOM(2009)599 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die praktische Durchführung der Arbeitsschutzrichtlinien 93/103/EG (Fischereifahrzeuge) und 92/29/EWG (medizinische Versorgung auf Schiffen)

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die praktische Durchführung der Arbeitsschutzrichtlinien 93/103/EG (Fischereifahrzeuge) und 92/29/EWG (medizinische Versorgung auf Schiffen)

1. EINLEITUNG

Mit der Vorlage dieses Berichts kommt die Kommission ihrer Zusage[1] nach, die Durchführung der Rechtsvorschriften mit dem Ziel ihrer Verbesserung zu bewerten. Der Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung und Anwendung der Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen[2] und der 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[3].

Dieser Bericht befasst sich ausschließlich mit diesen beiden Richtlinien und mit der Situation in den EU-15-Staaten; nach Auffassung der Kommission ist er aber auch eine Quelle nützlicher Informationen für die zwölf neuen Mitgliedstaaten. Der Bericht behandelt keine Aspekte, die Gegenstand internationaler Instrumente[4] sind.

Der Bericht basiert im Wesentlichen auf den von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Berichten[5] und auf einem Bericht unabhängiger Experten über die praktische Durchführung der beiden Richtlinien unter Berücksichtigung von Fallstudien in Spanien, Frankreich, Italien und dem Vereinigten Königreich. Weitere Informationsquellen sind die europäischen Statistiken über Arbeitsunfälle und die Erfahrungen, die die Kommission bei der Überwachung der Umsetzung und Anwendung der Richtlinien gesammelt hat.

---

1 Siehe Mitteilung *Die Arbeitsplatzqualität verbessern und die Arbeitsproduktivität steigern: Gemeinschaftsstrategie für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz 2007-2012*, KOM(2007) 62 endg. vom 21.2.2007.

2 ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 1.

3 ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19.

4 Z. B. Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), Seearbeitsübereinkommen und Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor. Ebenfalls nicht in diesem Bericht abgedeckt ist die 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).

5 Der Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 3 der beiden Richtlinien übermittelt (die Artikel wurden in der Folge durch die Richtlinie 2007/30/EG aufgehoben).

2. RECHTSWIRKUNGEN

2.1. Richtlinie 93/103/EG

In den meisten Mitgliedstaaten gab es vor der Annahme der Richtlinie bereits Rechtsvorschriften zur spezifischen Regelung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit an Bord von Fischereifahrzeugen. Einige Mitgliedstaaten berichteten, dass die Richtlinie keine größeren Änderungen ihrer Rechtsvorschriften erforderte. Andere vertreten die Ansicht, dass sie durch die Richtlinie in die Lage versetzt wurden, ein kohärentes Regelwerk mit spezifischen Mindestregelungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen einzuführen.

In einigen Mitgliedstaaten, in denen die bestehenden Regelungen bereits lange in Kraft waren, hatte die Richtlinie jedoch beträchtliche Auswirkungen auf die Gesetzgebung, und neue Gesetze mussten verabschiedet werden. Mit den Umsetzungsrechtsvorschriften wurden auch bestimmte neue Grundprinzipien der Risikoprävention eingeführt, wie z. B. die Unterrichtung, Ausbildung und Anhörung der Arbeitnehmer sowie die Risikobewertung.

2.2. Richtlinie 92/29/EWG

In den meisten Mitgliedstaaten, die über eine Fischerei- und Handelsflotte verfügen, gab es bereits Rechtsvorschriften, die hohe Anforderungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der medizinischen Ausstattung und der medizinischen Versorgung an Bord vorschrieben; daher erforderte die Umsetzung der Richtlinie nur die Überarbeitung und Aktualisierung dieser Rechtsvorschriften. In einigen Mitgliedstaaten[6] war eine obligatorische Ausbildung zu Gesundheitsfragen an Bord bereits reguliert, und funkärztliche Beratungsdienste waren bereits vorhanden.

3. SENSIBILISIERUNGS- UND BEGLEITMASSNAHMEN ZU DEN RICHTLINIEN 93/103/EG UND 92/29/EWG

Nach der Annahme der beiden Richtlinien wurden verschiedene Sensibilisierungs- und Begleitmaßnahmen auf EU-Ebene initiiert. So startete die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz[7] beispielsweise die Fischerei-Webseite zu bewährten Verfahren in der Fischereiwirtschaft, in der Aspekte wie Risikobewertungen für kleine Fischereifahrzeuge behandelt werden.[8]

Auf nationaler Ebene organisierten die Behörden, Arbeitgeber, Arbeitnehmer und ihre Organisationen Informations- und Sensibilisierungskampagnen und veranstalteten Treffen, Workshops und Schulungen. Einige Mitgliedstaaten erarbeiteten neue Leitlinien – z. B. über Risikobewertung und -prävention und sichere Arbeitsverfahren – oder überarbeiteten bestehende Leitlinien. Für die Öffentlichkeitsarbeit wurden die üblichen Druckmedien eingesetzt, und die konventionellen Medien wurden durch Webseiten ergänzt.

---

6 Frankreich, Spanien, Finnland, Niederlande, Deutschland und Irland.

7 Verordnung (EG) Nr. 2062/94 (ABl. L 216 vom 20.8.1994, S 1).

8 http://osha.europa.eu/en/good_practice/sector/fisheries/risk_assesment.php.

Die Sozialpartner in den meisten Mitgliedstaaten halten die Aktivitäten für die Bekanntmachung der neuen Bestimmungen allerdings trotzdem für unzureichend. Aufgrund der Traditionen in dieser Branche, ihrer Fragmentierung, des großen Anteils an Kleinunternehmen und der hohen Arbeitnehmerfluktuation scheinen die Arbeitnehmer Schwierigkeiten zu haben, über die konventionellen oder neuen Medien[9] Zugang zu diesen Bestimmungen zu erhalten. Anstelle der Organisation unabhängiger Aktivitäten haben einige Mitgliedstaaten[10] branchenspezifische Präventionspläne mit einem enger definierten und vollständig integrierten Konzept eingeführt. Mehrere Mitgliedstaaten[11] haben auch Fonds eingerichtet, um Sicherheitsmaßnahmen an Bord von Fahrzeugen und Schutzausrüstung für Fischer zu finanzieren. In manchen Mitgliedstaaten rechtfertigt oder erklärt die geringe zahlenmäßige und wirtschaftliche Bedeutung der Fischereiwirtschaft weitgehend die mangelnde Aufmerksamkeit für die Entwicklung von Instrumenten zur Bekanntmachung der Bestimmungen. In anderen Mitgliedstaaten mit einer umfangreicheren Fischereiwirtschaft müssen die Behörden, die für die Bekanntmachung der Bestimmungen zuständig sind, mehr Mittel dafür aufbringen und ein stärkeres Engagement zeigen.

4. UMSETZUNG

Bei beiden Richtlinien kam es zu Verzögerungen bei der Umsetzung, und gegen die betreffenden Mitgliedstaaten[12] wurden Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

4.1. Richtlinie 93/103/EG

Die größten Einhaltungsprobleme betrafen Begriffsbestimmungen, die Verantwortung des Reeders, regelmäßige Kontrollen der Behörden sowie Unterrichtung, Ausbildung, Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer. Gegen einen Mitgliedstaat wurde ein Vertragsverletzungsverfahren in Bezug auf die Definition des Begriffs „Reeder“, die Verpflichtung zur Meldung von Begebenheiten auf See, die Durchführung regelmäßiger Kontrollen und die Unterrichtung der Arbeitnehmer sowie die Bestimmungen über Erste-Hilfe-Ausrüstung in den Anhängen eingeleitet.

In einigen Mitgliedstaaten gingen die Rechtsvorschriften jedoch über die Mindestanforderungen der Richtlinie hinaus, z. B. indem der Geltungsbereich auf Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m (Vereinigtes Königreich und Irland) bzw. auf neue oder erneuerte Fahrzeuge mit einer Länge unter 12 m (Portugal) ausgeweitet wurde.

---

9 Wie aus der französischen Fallstudie hervorgeht. Die spanische Fallstudie berichtet über einen Widerstand gegenüber von außen eingeführten Verbesserungen, einschließlich der Sensibilisierungskampagnen der Behörden.

10 Wie z. B. Belgien und Finnland.

11 Belgien, Finnland und Frankreich.

12 In Bezug auf die Richtlinie 92/29/EWG wurden neun Verfahren wegen Nichtmitteilung eingeleitet, von denen eines zu einem Urteil des Gerichtshofes führte (Rechtssache C-410/97, *Kommission/Luxemburg*, Slg. 1998, I-6813), und in Bezug auf die Richtlinie 93/103/EG wurden ebenfalls neun Verfahren eingeleitet, von denen zwei zu einem Urteil des Gerichtshofes führten (Rechtssache C-364/97, *Kommission/Irland*, Slg. 1998, I-6593, und Rechtssache C-362/98, *Kommission/Italien*, Slg. 1999, I-6299).

4.2. Richtlinie 92/29/EWG

Die Anhänge wurden in vielen Mitgliedstaaten fast wortgetreu umgesetzt, aber in einigen Mitgliedstaaten verbleiben einige Mängel. Gegen einen Mitgliedstaat wurde ein Vertragsverletzungsverfahren in Bezug auf die Verpflichtung eingeleitet, sicherzustellen, dass an Bord eines jeden unter seiner Flagge fahrenden oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt eingetragenen Schiffes stets eine angemessene medizinische Ausstattung mitgeführt wird. Die Rechtssache wurde abgeschlossen, nachdem der Mitgliedstaat seine nationalen Bestimmungen an die Richtlinie angepasst hatte. Ein weiteres Verletzungsverfahren wurde gegen einen Mitgliedstaat in Bezug auf die Definition der Begriffe „Schiff"/„Fischereifahrzeug" und „Reeder" in den nationalen Rechtsvorschriften eingeleitet.

Weitere wichtige Einhaltungsprobleme betrafen die Ausbildung, die funkärztliche Beratung und die Vertraulichkeit medizinischer Daten.

Ein zusätzliches nicht verbindliches Instrument auf EU-Ebene könnte dazu beitragen, die extrem hohe Unfallrate in der Fischereiwirtschaft zu reduzieren und dem Umstand zu begegnen, dass viele Schiffe nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 93/103/EG fallen. Die Kommission beabsichtigt daher, in enger Zusammenarbeit mit dem Beratenden Ausschuss für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz[13] (nachfolgend „Beratender Ausschuss" genannt) einen nicht verbindlichen Leitfaden zu erstellen, der diese kleinen Schiffe erfasst und dessen Hauptschwerpunkt auf guten Verfahren zur Verbesserung der Prävention liegt.

5. MASSNAHMEN VOR ORT: DIE PRAKTISCHE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 93/103/EG

5.1. Allgemeine Aspekte

Obwohl nur ein sehr kleiner Anteil der gesamten Fischereiflotte in den Geltungsbereich der Richtlinie 93/103/EG fällt[14], gilt die „Rahmenrichtlinie"[15], einschließlich der Einzelrichtlinien (sofern relevant), für die gesamte Branche.

Die Bewertung der praktischen Durchführung der Richtlinie 93/103/EG wird durch große geografische Unterschiede erschwert, zum Beispiel zwischen den Flotten im Mittelmeer und im Atlantik: Die ersteren bestehen aus kleineren Fahrzeugen, die üblicherweise täglich oder alle paar Tage in den Hafen zurückkehren, während die letzteren größere Fahrzeuge umfassen, die von der Richtlinie stärker betroffen sind.

Inzwischen wird das Einkommen der Reeder, der Schiffsführer/Kapitäne und der Arbeitnehmer durch soziale und wirtschaftliche Faktoren – z. B. einen schärferen

---

13 Beschluss des Rates vom 22. Juli 2003 zur Einsetzung eines Beratenden Ausschusses für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz (ABl. C 218 vom 13.9.2003, S. 1).

14 Laut dem Bericht *Fischfang: Sicherheit und Unfallursachen* des Europäischen Parlaments (12. März 2001) sind schätzungsweise nur 8 % der aktiven Fahrzeuge von der Richtlinie betroffen.

15 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).

Wettbewerb, schwindende Fischbestände und hohe Kraftstoffpreise – verringert; gleichzeitig wächst der Druck, möglichst gute Fangergebnisse in möglichst kurzer Zeit zu erzielen.

Infolgedessen werden die Besatzungen auf ein Minimum reduziert[16] und die Arbeitszeiten und die Schichtdauer verlängert, wobei technische Verbesserungen allerdings zur Eliminierung eines großen Teils der harten körperlichen Arbeit führen können. Kleinere Besatzungen stehen in Zeiten größerer Aktivität unter besonders großem Druck. Eine in Spanien durchgeführt Studie[17] zeigt, dass Fischer ihren Beruf eher als erschöpfend und weniger als gefährlich ansehen, während in den Niederlanden geschätzt wird, dass ein Viertel der Unfälle nicht gemeldet wird. Durch diese Faktoren wird es noch schwieriger, die Auswirkungen der neuen Maßnahmen zu bewerten.

Die Arbeitsbedingungen an Bord (Bezahlung, lange Abwesenheit vom Wohnort, lange Arbeitszeiten usw.) erschweren die Rekrutierung neuer Arbeitnehmer der jüngeren Generation, was wiederum den Übergang zu einer Präventionskultur erschwert, zumindest kurzfristig. Überfischung und Überschreitung der Fangkapazität führen zu einer schlechten wirtschaftlichen Leistung, und diese verhindert, dass die Fahrzeuge angemessen gewartet und betrieben werden, und setzt die Fischer unter Druck, höhere Risiken einzugehen.

Aus Sicht der Reeder und der Schiffsführer/Kapitäne sind die neuen Bestimmungen mit keinem direkten Nutzen verbunden, und die Beteiligung der Arbeitsbehörden ist bisher nur gering. Nur wenige Mitgliedstaaten haben anscheinend Vorkehrungen für eine finanzielle Unterstützung von Investitionen in die Sicherheitsausrüstung und die Ausbildung der Besatzungen getroffen.

Obwohl die Richtlinie den Schwerpunkt verstärkt auf die Sicherheit in der Branche legt und in den Bereichen Sicherheitsanforderungen und Sicherheitsausbildung der Besatzungen Verbesserungen erreicht wurden, war die Wirkung eingeschränkt, da die Richtlinie nur für größere Fahrzeuge gilt, die nicht so zahlreich sind und auf denen die Sicherheitsbedingungen ohnehin besser sind, und da den Arbeitsbedingungen, die das Risiko von Berufskrankheiten und ungesundem Lebensstil erhöhen können, nur wenig Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Der schlechte Zustand einiger Fischbestände sowie die Überschreitung der Fangkapazitäten bilden einen Anreiz für Reeder, die Fangeffizienz innerhalb der von den EU-Rechtsvorschriften und den Bestimmungen der Mitgliedstaaten auferlegten Beschränkungen zu maximieren; dies erfolgt gelegentlich auf Kosten der Fahrzeugsicherheit und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord.[18]

5.2. Risikobewertung

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 93/103/EG findet die Rahmenrichtlinie in vollem Umfang Anwendung auf die in den Geltungsbereich der Richtlinie 93/103/EG fallenden Fahrzeuge. Artikel 9 Absatz 1 der Rahmenrichtlinie sieht vor, dass der Arbeitgeber über eine

---

16 Die französische Fallstudie beschreibt, dass die Besatzungsgröße auf Fahrzeugen mit einer Länge von etwa 24 m von neun auf fünf Arbeitnehmer gesunken ist.

17 *Penosidad y Riesgo en las actividades pesqueras. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria* (Arbeitsschwere und Risiken bei Fischereitätigkeiten. Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Arbeitnehmern in der Fischereiwirtschaft in Kantabrien), Labour Asociados, 2003. Die genannten Ursachen für die Erschöpfung sind körperliche Anstrengung, lange Arbeitszeiten und die Notwendigkeit häufig unbequemer Körperhaltungen.

18 Siehe Fallstudie des Vereinigten Königreichs.

Evaluierung der bestehenden Gefahren verfügen muss. Risikobewertungen sind möglicherweise die bedeutsamste rechtliche Innovation der Arbeitsschutzrichtlinien; sie werden aber in Bezug auf die Arbeit an Bord von Fahrzeugen fast nie durchgeführt. In den Fällen, in denen Risikobewertungen durchgeführt wurden, wurde berichtet, dass die sie den Anstoß zur Erörterung der Risiken, ihrer Folgen und der Präventionsmaßnahmen gaben. Es wird berichtet, dass die Eigentümer kleiner Fahrzeuge von den Kosten abgeschreckt werden.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass für die Durchführung der geforderten Risikobewertung häufig eine einfache Checkliste verwendet wird; diese Vorgehensweise hat keine Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen an Bord. Infolgedessen erhalten die Fischer keine fachkundige Beratung zur Einführung sicherer Verfahren zur Vermeidung möglicher Gefahrensituationen an Bord.

5.3. Durchsetzung

Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 93/103/EG sieht vor, dass die Fahrzeuge von eigens mit dieser Aufgabe betrauten Behörden regelmäßigen Kontrollen unterzogen werden.

Die Durchführung der Richtlinie hat keine Änderung der Art oder der Rolle der Inspektionen in der Fischereiwirtschaft bewirkt.[19] Fast alle Mitgliedstaaten verfügten bereits über spezifische Inspektionssysteme zur Überprüfung der Schwimmstabilität, der Seetüchtigkeit und der Fähigkeit zur Bewältigung von Notfallsituationen.

In den meisten Mitgliedstaaten gibt es zwei unterschiedliche Arten von Inspektionen. Die erste Art ist technisch: Die Inspektionen werden üblicherweise von Schifffahrtsbehörden durchgeführt, die über langjährige Erfahrung und angemessen ausgebildetes Personal verfügen. Sie werden während des Schiffsbaus sowie danach in regelmäßigen Abständen (üblicherweise einmal jährlich) durchgeführt, damit die Schiffslizenzen verlängert und der künftige Betrieb der Schiffe genehmigt werden können.[20] Die zweite Art von Inspektionen bezieht sich auf Arbeitsorganisation, Ausbildung und Qualifikationen, Arbeitszeiten, Aspekte des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit, Lebensbedingungen an Bord usw., die in die Zuständigkeit der Arbeitsbehörden fallen. In einigen Mitgliedstaaten gibt es noch eine dritte Art von Inspektionen – normalerweise eine Gesundheitskontrolle, bei der die Eignung des Fahrzeugs und des zuständigen Personals zur Bewältigung medizinischer Notfälle auf See überprüft wird.

Infolgedessen werden Fischereifahrzeuge in vielen Mitgliedstaaten Inspektionen von zwei oder sogar drei Behörden unterzogen, die manchmal kaum koordiniert sind. Der Schwerpunkt liegt generell auf der Belastbarkeit, der Schwimmstabilität und der Sicherheit der Ausrüstung, während Lebensbedingungen, Komfort, ergonomische Aspekte, Risikoprävention und Arbeitszeiten der Fischer häufig vernachlässigt werden, obwohl der „menschliche Faktor“ als wichtigster Faktor im Unfallgeschehen anerkannt ist.

---

[19] Nur in Irland wurde eine neue öffentliche Stelle eingerichtet, die für die Sicherheit von Fischern zuständig ist; in den anderen Mitgliedstaaten wurden keine wesentlichen Änderungen an den bestehenden Einrichtungen vorgenommen. Der Bericht unabhängiger Experten besagt, dass zahlreiche Interessengruppen, nicht nur Gewerkschaften, der Ansicht sind, dass die Arbeitsaufsichtssysteme für die Überwachung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit von Fischern schlecht qualifiziert und unzureichend sind.

[20] Die üblichste Inspektionsmethode ist die Erstellung von Kontrolllisten zu technischen Aspekten des Fahrzeugs und nicht zur Eignung des Fahrzeugs als Arbeitsplatz.

Die Existenz von technischen Kontrollen einerseits und Arbeitsinspektionen andererseits kann zu Verwirrung bei Reedern, Schiffsführern/Kapitänen und Arbeitnehmern führen. Die technische Fachkompetenz bei den Arbeitsinspektionen wird häufig in Frage gestellt, insbesondere in Mitgliedstaaten mit allgemeinen Inspektionen, während in Mitgliedstaaten mit spezialisierten Inspektionen am häufigsten der Mangel an Inspektoren kritisiert wird.

Anscheinend sind nur Arbeitnehmer oder ihre Vertreter in der Lage, wirksame Kontrollen an Bord durchzuführen; dies ist eine unbefriedigende Situation, da in den meisten Mitgliedstaaten Gewerkschaftsvertreter in der Fischereiwirtschaft fehlen. Dies ist generell auf die hohe Fluktuation der Besatzungsmitglieder sowie auf die Ausübung der Tätigkeiten sowohl durch Selbständige als auch durch angestellte Arbeiter und auf das System der anteiligen Bezahlung[21] zurückzuführen; letzteres hat dazu geführt, dass die Besatzung ein wirtschaftliches Interesse an der Maximierung des Fangs hat und dass den Arbeitnehmern und ihren Vertretern entsprechend wenig an Initiativen gelegen ist, welche die Zeit auf See reduzieren oder die Kosten erhöhen könnten. Unter diesen Bedingungen ist es schwierig, für eine fest verwurzelte Sicherheitskultur zu sorgen.

Diese Faktoren führen dazu, dass die technischen Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit von den technischen Behörden wirksam kontrolliert werden, die Kontrollen der Arbeitsbehörden jedoch anscheinend unzureichend sind. Trotzdem merken einige Mitgliedstaaten an, dass die Inspektionen jetzt häufiger durchgeführt werden, und die Niederlande vertreten die Ansicht, dass die zurückgehenden nationalen Unfallraten wahrscheinlich auf das niederländische System systematischer Kontrollen zurückzuführen sind.[22]

Da die Ursachen für die häufigen Unfälle an Bord nicht richtig überprüft werden, wird die Bedeutung von Verletzungen und Krankheiten, die aufgrund der Tätigkeit in der Fischereiwirtschaft auftreten, unterschätzt.

Laut dem Bericht unabhängiger Experten wird die Effizienz der Inspektionen in einigen Mitgliedstaaten durch die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen nationalen und regionalen Behörden und zwischen Arbeits- und Schifffahrtsbehörden beeinträchtigt; das wichtigste praktische Problem besteht jedoch in der Schwierigkeit der Durchführung von Inspektionen unter realistischen Arbeitsbedingungen: Die Inspektionen werden selten auf See durchgeführt, wenn die Fischer tatsächlich arbeiten.[23]

5.4. Unterrichtung und Ausbildung

Die Artikel 8 und 9 der Richtlinie betreffen die Unterrichtung und die Ausbildung der Arbeitnehmer. Bisher wurden nur wenige Daten zum Thema der Unterrichtung der

---

[21] Das traditionelle System der Entlohnung in der Fischereiwirtschaft ist das Aufteilen des Fangs oder ein Anteil an den Einnahmen abzüglich der Kosten oder eine Kombination aus Anteilen und Lohn (Quelle: ILO: *Fishermen's conditions of work and life* (Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern), Genf, Dok. CFI/4/1988/1). Um ihren Anteil am Erlös zu maximieren, arbeiten Fischer häufig mit möglichst wenigen Besatzungsmitgliedern.

[22] Die Strenge der Inspektionen lässt anscheinend nicht nach, wenn das Verschrottungsdatum eines Fahrzeuges näher kommt, obwohl Schiffsführer/Kapitäne in diesen Fällen offenbar weniger bereit sind, in die Sicherheit zu investieren.

[23] Inspektionen auf See werden nur auf Fahrzeugen mit einer Länge über 24 m durchgeführt, da kleinere Fahrzeuge selten die Absicht melden, Fahrten auf hoher See zu unternehmen.

Arbeitnehmer erfasst; in diesem Bereich scheint es aber dieselben Probleme zu geben wie im Bereich der Ausbildung.[24]

In Bezug auf die Ausbildung geben die Mitgliedstaaten an, dass es schwierig ist, die Fischer als Zielgruppe zu erreichen, da sie nur wenig Zeit an Land verbringen und diese Zeit zur Erholung bestimmt ist.[25] Dieses Problem wird verschärft, wenn die Fischer in weit entfernten Fischgründen arbeiten – was nicht immer berücksichtigt wird –, und wenn die strukturellen Probleme der Branche hinzukommen (die eng mit der Prekarität der Arbeit verknüpft sind, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen, die in solchen Fischgründen arbeiten).

Das genannte System der anteiligen Bezahlung ist ein weiteres Hindernis für die Ausbildung, die an Land stattfinden muss und daher nicht entlohnt wird. Trotzdem sind die Mitgliedstaaten der Ansicht, dass die verstärkte Ausbildung eines der bedeutendsten Ergebnisse der Richtlinie ist.

6. MASSNAHMEN VOR ORT: DIE PRAKTISCHE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 92/29/EWG

6.1. Allgemeine Aspekte

Die Richtlinie wurde generell entsprechend den Anforderungen durchgeführt; dies ist auf die breite Akzeptanz unter Fachleuten und auf ihre Zusammenarbeit mit den Behörden ebenso wie auf die von den Behörden durchgeführten Kontrollen zurückzuführen. Dies wurde durch die präzise Formulierung des Anhangs der Richtlinie gefördert, der keinen Spielraum für Auslegungen lässt.

Eine genaue Zuordnung der Auswirkungen der neuen Bestimmungen und die Festlegung und Erhebung zuverlässiger Statistiken sind schwierig, aber die generelle Einschätzung besagt, dass die medizinische Versorgung auf Schiffen besser geworden ist. Die Akteure waren in der Lage, die Bestimmungen in ihre Präventionsprogramme einschließlich der Ausbildung sowie der Bereitstellung und Instandhaltung der medizinischen Ausstattung und der Überlebensausrüstung zu integrieren.

Es besteht jedoch ein Unterschied zwischen der Handelsmarine und den Fischereiflotten. Während die Richtlinie in der Handelsmarine problemlos durchgeführt wurde, war die Umsetzung der Anforderungen, eine medizinische Ausstattung mitzuführen, in der Fischereiflotte schwieriger, insbesondere in Kleinunternehmen.

Die Einführung eines besser organisierten Systems für die Bereitstellung medizinischer Beratung für Schiffe wird als ein wichtiger Erfolg der Richtlinie angesehen. Die funkärztlichen Zentren haben sich auch als sehr effektiv erwiesen: Es stehen jetzt Daten zur Zahl der von Schiffen eingehenden Anrufe, zu den häufigsten Verletzungsarten und zu den ergriffenen Maßnahmen zur Verfügung.

---

[24] In der spanischen Fallstudie wird angemerkt, dass die Fischer durch die Beauftragung einer externen Firma nicht für ihre Verantwortung in Bezug auf ihre eigene Sicherheit und Gesundheit sowie die anderer Personen sensibilisiert werden konnten.

[25] In der spanischen Fallstudie wird angegeben, dass die Fischer keine spezielle Ausbildung erhielten, auch nicht von ihrer Gewerkschaft.

In den meisten Mitgliedstaaten wurde durch Ausbildungsprogramme ein gesteigertes Vertrauen unter den Arbeitnehmern in Bezug auf die Verantwortlichkeiten für Gesundheitsfragen an Bord geschaffen.

Durch den Umstand, dass Kapitäne es häufig vorziehen, die im Arzneimittelbehälter vorhandenen Arzneimittel nicht zu verabreichen, wird deren Auswirkung auf die medizinische Versorgung an Bord verringert. Darüber hinaus ziehen es die Ärzte in den meisten Situationen anscheinend vor, Patienten abzubergen, anstatt die an Bord verfügbaren Arzneimittel zu verschreiben. Die Mitführung von Arzneimitteln hat anscheinend keinen großen Einfluss auf die wirtschaftlichen Kosten, obwohl einige Mitgliedstaaten diese Kosten erwähnen.

Die kritischsten Bewertungen der Auswirkungen der Richtlinie kommen vonseiten der Gewerkschaften und beziehen sich auf Verstöße hinsichtlich der theoretischen und praktischen Ausbildung für die Nutzung des Inhalts der Erste-Hilfe-Kästen und des funkärztlichen Beratungsdienstes sowie auf mangelnde Mittel für die Ausbildung von Arbeitnehmern für die Nutzung dieser Ressourcen auf See.

Besondere Schwierigkeiten beim Zugang zur Ausbildung wurden bei selbständigen Arbeitern und Fischergenossenschaften festgestellt, deren Entlohnung eng an die täglichen Fänge verknüpft ist.

6.2. Medizinische Ausstattung

Artikel 2 der Richtlinie sieht vor, dass an Bord jedes Schiffes stets eine medizinische Ausstattung mitgeführt wird, die für die Schiffskategorie und die Art der Fahrt sowie die Tätigkeiten, die Fracht und die Anzahl der Arbeitnehmer angemessen ist. Auf größeren Schiffen muss bei Fahrten mit einer Dauer von mehr als drei Tagen ein Raum für medizinische Versorgung zur Verfügung stehen, und bei Schiffen mit einer Besatzung von mehr als 100 Arbeitnehmern muss bei internationalen Fahrten mit einer Dauer von mehr als drei Tagen ein Arzt an Bord sein.

Generell werden die Bestimmungen erfüllt, und die medizinische Ausstattung wird an Bord mitgeführt. Einige Probleme treten jedoch weiterhin auf, insbesondere in Bezug auf den Inhalt der Arzneimittelbehälter, der nicht immer alle Anforderungen der Richtlinie erfüllt, und die Ersetzung von Medikamenten und medizinischer Ausstattung nach Ablauf des Verfalldatums. Dies ist in einigen Fällen anscheinend darauf zurückzuführen, dass die Inspektoren nicht die erforderliche spezielle Ausbildung erhalten hatten.

Die Situation hinsichtlich der medizinischen Ausstattung ist in größeren Unternehmen und auf Handelsschiffen anscheinend besser, während die Anforderung, die Ausstattung zu kontrollieren und zu ersetzen, in kleinen Unternehmen und auf Fischereifahrzeugen nicht streng erfüllt wird.

Selbständige Fischer haben Schwierigkeiten damit, die Rechtsvorschriften über medizinische Ausstattung zu verstehen.

Im Zusammenhang mit Suchtstoffen wurden aufgrund mangelnder Kenntnisse aufseiten der Anbieter einige Probleme festgestellt.

Die Notwendigkeit, den Inhalt von Arzneimittelbehältern nach Ablauf des Verfalldatums zu ersetzen, sollte untersucht werden. Eine Arbeitsgruppe des Beratenden Ausschusses könnte eingesetzt werden, um die Kommission bei dieser Aufgabe zu unterstützen.

6.3. Verantwortlichkeiten

Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie sieht eine Verteilung der Verantwortlichkeiten für die Beschaffung und Erneuerung der medizinischen Ausstattung zwischen dem Reeder und dem Kapitän oder der sonstigen Person vor, der diese Aufgabe übertragen wurde.

Diese Verteilung stellt anscheinend kein Problem dar. Die Verantwortung für die Beschaffung und Erneuerung der medizinischen Ausstattung einerseits und die Verwaltung und Instandhaltung der Ausstattung andererseits wird ordnungsgemäß zugeteilt. Spanien weist auf einen Mangel an Klarheit hin und berichtet, dass die Verantwortlichkeiten in der Fischereiflotte – in der Kapitän und Reeder häufig ein und dieselbe Person sind – weniger klar verteilt seien als in der Handelsmarine.

6.4. Ausbildung

Die in Artikel 5 Absatz 2 und 3 festgelegten Ausbildungsanforderungen werfen zwei wichtige Fragen auf: erstens, ob die Grundausbildung in Bezug auf Erste-Hilfe-Maßnahmen ausreichend und angemessen ist, und zweitens, ob der Kapitän und die von ihm benannten Personen mindestens alle fünf Jahre an Auffrischungskursen teilnehmen.

Die Situation ist je nach Mitgliedstaat und Art der Flotte unterschiedlich. In einigen Mitgliedstaaten wird die Grundausbildung in der Fischereiwirtschaft als unzureichend angesehen. Die Situation in Bezug auf Auffrischungskurse im Abstand von fünf Jahren ist ebenfalls unterschiedlich. In vielen Mitgliedstaaten sind Ausbildungskurse alle fünf Jahre obligatorisch. In Finnland ist eine solche Ausbildung eine Voraussetzung für den Erhalt einer Bescheinigung über die Einhaltung der Rechtsvorschriften und für die Erlaubnis, als Fachkraft im Seeverkehr zu arbeiten. In Deutschland ist ein Teilnahmenachweis obligatorisch für die Verlängerung des Befähigungszeugnisses eines Kapitäns oder Offiziers.

Einige Mitgliedstaaten haben eine obligatorische Spezialausbildung in Erster Hilfe/medizinischer Notfallversorgung bzw. eine Grundausbildung für Hilfeleistung in medizinischen Notfällen für alle Personen, die einen Berufsausbildungskurs im Bereich Seeverkehr absolvieren, und Kapitäne erhalten eine Spezialausbildung für Hilfeleistung in medizinischen Notfällen. Die Ausbildung für Hilfeleistung in medizinischen Notfällen wird jedoch manchmal als unzureichend angesehen. Die Spezialausbildung für Kapitäne weist manchmal Lücken auf, z. B. beim Gebrauch von Spritzen und bei der Verabreichung von Injektionen. In der Fischereiwirtschaft gilt: Je kleiner das Fischereifahrzeug ist, desto unwahrscheinlicher ist es, dass der Kapitän oder irgendein anderes Besatzungsmitglied eine medizinische Ausbildung oder überhaupt eine Ausbildung absolviert hat.

6.5. Funkärztliche Zentren

Das Ziel von Artikel 6 der Richtlinie, Zentren für funkärztliche Beratung mit Ärzten einzurichten, die mit den Lebensbedingungen an Bord vertraut sind, wurde in zufriedenstellendem Maße erreicht, obwohl in einigen Mitgliedstaaten bereits bestehende Strukturen genutzt wurden. In Dänemark ist die Zahl der von Schiffen abgeborgenen Patienten deutlich gefallen, seit die funkärztlichen Dienste sowie die Ausbildung der

Navigatoren und der auf funkärztliche Beratung spezialisierten Ärzte zentralisiert wurden. Die Funktion dieser Zentren wird generell als angemessen bewertet, weist aber einige Schwachstellen auf.

Der Bericht unabhängiger Experten besagt, dass in einigen Mitgliedstaaten keine Ärzte oder medizinischen Fachkräfte in den funkärztlichen Zentren beschäftigt werden und die Anrufe von einem diensthabenden Arzt bearbeitet werden, der keine Ausbildung für die auf Schiffen herrschenden Bedingungen erhalten hat. In anderen Mitgliedstaaten sind die Ärzte dafür ausgebildet, an Bord von Schiffen befindliche Personen über Funk zu behandeln, und es hat immer mindestens ein Arzt Dienst, der Seeleuten gegebenenfalls helfen kann.

Die wichtigste Schwachstelle besteht darin, dass kein aktuelles Bild vom Patienten übertragen wird, so dass sich der Arzt auf die vom Kapitän gegebene Beschreibung der Symptome des Patienten verlassen muss. Die Zuverlässigkeit dieser Informationen beeinflusst die Zuverlässigkeit der ärztlichen Beratung; daher werden wahrscheinlich mehr Patienten als erforderlich abgeborgen.

In Dänemark wurden erfolgreiche Tests mit visuellen Untersuchungen per Webcam durchgeführt. Eine Schwäche besteht jedoch in dem Fehlen eines permanenten Internetanschlusses auf einigen Schiffen sowie in den Kosten für die Ausrüstung und die Internet-Verbindung.

In Schweden wurden spezielle virtuelle Zentren mit Ärzten eingerichtet, die spezifisch für die Bedingungen an Bord ausgebildet und mit diesen Bedingungen vertraut sind.

Die Technologie für die Schiff/Land-Kommunikation variiert über ein großes Spektrum, von einfachem VHF-Funk bis hin zu Satellitentelefon und E-Mail.

Notfallsituationen werden auch per Luftverkehr bewältigt, und Spanien erwähnt die Existenz von Krankenhausschiffen.

6.6. Kontrollen

Artikel 7 der Richtlinie behandelt jährliche Kontrollen der medizinischen Ausstattung.

Die unter Abschnitt 5.3 (Richtlinie 93/103/EG) genannten Probleme gelten auch hier.

7. ALLGEMEINE BEWERTUNG

7.1. Die wichtigsten positiven Wirkungen der beiden Richtlinien

7.1.1. Richtlinie 93/103/EG

In den nationalen Berichten der Mitgliedstaaten wurden generell keine wichtigen negativen oder positiven Wirkungen angegeben; dies war in einigen Fällen auf zuvor bestehende Rechtsvorschriften zurückzuführen, die ebenso strenge Bestimmungen enthielten. Durch die allgemeine Verschlechterung der sozioökonomischen Verhältnisse für Fischer in den letzten Jahren ist eine Bewertung der Situation schwierig. Untersuchungen ergaben, dass Fortschritte mittelbar auf Maßnahmen zur Verbesserung der Flotte und nicht auf Bemühungen um eine Verbesserung der Lebensbedingungen an Bord zurückzuführen waren.

Die Mitgliedstaaten nannten aber u. a. die folgenden positiven Wirkungen der Richtlinie 93/103/EG:

– ein einheitliches Mindestsicherheitsniveau in allen Mitgliedstaaten;

– ein kohärentes Regelwerk mit spezifischen Mindestregelungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen wurde in den nationalen Rechtsvorschriften eingeführt, und die Reeder müssen diese Regelungen vollständig einhalten; dies vereinfacht auch die Überwachung für die Inspektoren;

– mehr Kontrollen,

– eine größere Verpflichtung zur Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften im Bereich der Risikoprävention am Arbeitsplatz;

– verbesserte Sicherheit von Fischereifahrzeugen und bessere Lebensbedingungen, insbesondere in Bezug auf Arbeitsteams, Arbeitsplätze, Unterbringung an Bord und Methoden der Handhabung von Fracht und Fischkisten;

– eine bessere Struktur des Präventionssystems für Berufsrisiken und eine bessere Arbeitsweise, insbesondere in den Bereichen Ausbildung, Unterrichtung und Inspektion;

– die umfassendere Ausbildung für Arbeitnehmer und Schiffsführer/Kapitäne;

– einige Verbesserungen der Lebensbedingungen an Bord (allerdings teilweise aufgrund technischer Verbesserungen);

– nützliche Anforderungen der Richtlinie im Hinblick auf die Erarbeitung praktischer Bestimmungen zum Bau und zur Ausstattung von Fischereifahrzeugen; und

– verstärkte Diskussion der Fachleute in der Branche.

7.1.2. Richtlinie 92/29/EWG

Obwohl die Mitgliedstaaten keine wichtigen negativen oder positiven Wirkungen der Richtlinie festgestellt haben, verweisen einige von ihnen doch auf eine allgemeine Sensibilisierung gegenüber dem Thema Sicherheit und Gesundheitsschutz. Die Nachschulungskurse und die Aufnahme neuer Definitionen wurden als positive Wirkungen genannt, und die Mindestanforderungen für Arzneimittelbehälter und die medizinische Versorgung an Bord haben zu einigen Änderungen in den nationalen Rechtsvorschriften geführt.

Die Mitgliedstaaten nannten u. a. die folgenden positiven Aspekte:

– Anerkennung der Notwendigkeit einer obligatorischen professionellen medizinischen Überwachung von Seeleuten;

– Verbesserung der medizinischen Versorgung auf Schiffen;

– Sicherstellung der medizinischen Versorgung an Bord durch die medizinische Ausstattung;

– Aufnahme zusätzlicher Medikamente in die medizinische Ausstattung (Antidote);

– bessere Nutzung der medizinischen Ausstattung durch die für die medizinische Versorgung und Anleitung verantwortliche Person;

– wirksamere Kontrollen der medizinischen Anbieter, insbesondere in Bezug auf psychotrope Arzneimittel;

– bessere medizinische Kenntnisse beim Kapitän und den Arbeitnehmern, denen der Gebrauch der medizinischen Ausstattung des Schiffes übertragen wurde, wegen des Besuchs von Auffrischungskursen mindestens alle fünf Jahre;

– verstärkte Sensibilisierung aufgrund von Informationskampagnen (die auf die Besatzungen, Reeder und Schifffahrtsunternehmen ausgerichtet sind).

7.2. Wichtigste Probleme bei der Durchführung

7.2.1. Richtlinie 93/103/EG

Die Mitgliedstaaten nennen die folgenden Probleme:

– Die Sozialpartner in den meisten Mitgliedstaaten sind der Ansicht, dass die Verbreitungs- und Informationsaktivitäten in Bezug auf die neuen Bestimmungen unzureichend sind;

– angesichts der fachlichen Komplexität der Richtlinie ist eine zusätzliche Unterstützung erforderlich;

– für vorhandene Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 18 m oder mehr[26] ist es schwierig, die Anforderungen der Richtlinie in Bezug auf bauliche Veränderungen zu erfüllen;

– hohe Kosten der Sicherheitsausrüstung (für Arbeitgeber);

– Eigentümer kleiner Fahrzeuge führen aufgrund der Kosten nur widerstrebend Risikobewertungen durch;

– Risikobewertungen bestehen häufig nur aus dem Ausfüllen von Formularen und haben keine Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen an Bord;

– Fehlen eines integrierten Kontroll- und Entwicklungsplans für die Präventionsstrategien in der Seeschifffahrt ;

– Fehlen formeller Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden;

– mangelnde Durchsetzung der Bestimmungen zur Prävention von Berufskrankheiten;

– verschiedentlich steht das Alter der Fischereifahrzeuge der Umsetzung der Vorschriften entgegen;

– das Fehlen einer starken Vertretung der Fischer ist ein Hindernis für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen;

---

[26] Frankreich erwähnte Schwierigkeiten bei der Erfüllung bestimmter Anforderungen der Richtlinie 2002/44/EG (Vibrationen) und der Richtlinie 2003/10/EG (Lärm) an Bord von Fischereifahrzeugen.

– Nichtraucher sind in der Messe immer noch Tabakrauch ausgesetzt;

– mangelnde direkte Unterstützung für die Personen, die für Sicherheitsfragen an Bord der Fahrzeuge verantwortlich sind.

Sonderfall der kleinen Fischereifahrzeuge: Richtlinie 93/103/EG

Die Richtlinie 93/103/EG ist nicht auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 15 m anwendbar, während die Rahmenrichtlinie auch für Fahrzeuge gilt, die nicht unter die Richtlinie 93/103/EG fallen.

Fast alle Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m sind Eigentum des Schiffsführers/Kapitäns, der häufig mit anderen Familienmitgliedern zusammenarbeitet. Infolgedessen gibt es einen hohen Anteil an kleinen und mittleren Unternehmen in dieser Branche: Je nach Mitgliedstaat bestehen zwischen 60 % und 90 % der Flotten aus Fahrzeugen mit einer Länge unter 12 m.

Laut dem Bericht unabhängiger Experten ist auf kleinen Fahrzeugen die Erfüllung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen problematischer, und die hohen Kosten der Sicherheitsausrüstung halten die Eigentümer kleiner Fahrzeuge von der Beschaffung der erforderlichen Ausrüstung ab.

Der Zugang zu Sicherheitsinformationen ist für Schiffsführer/Kapitäne und Besatzungsmitglieder kleinerer Fahrzeuge schwieriger, insbesondere wenn die für die Informierung der Öffentlichkeit zuständigen Behörden neue Technologien wie z. B. das Internet einsetzen.

Familienunternehmen betreiben häufig alte Fahrzeuge, und ihre Arbeitnehmer sind schlecht oder gar nicht qualifiziert.

Der in Abschnitt 4.2 erwähnte praktische Leitfaden sollte auf Probleme auf Holzfahrzeugen, wie z. B. Fluchtwege und Notausgänge, eingehen.

7.2.2. Richtlinie 92/29/EWG

In den nationalen Berichten der Mitgliedstaaten werden die folgenden Probleme bei der praktischen Durchführung genannt:

– Ermittlung eines geeigneten Platzes für den Arzneimittelbehälter;[27]

– Kosten für die Beschaffung und die Instandhaltung der neuen medizinischen Ausstattung;

– Schwierigkeiten bei der Versorgung mit bestimmten Arzneimitteln, insbesondere Malariamedikamenten (die eingeführt werden müssen);[28]

– Missverhältnis zwischen der Größe des Schiffes und der vorgeschriebenen mitzuführenden medizinischen Ausstattung;

---

[27] Dänemark löste dieses Problem durch die Entwicklung von Rucksäcken für die kleineren Arzneimittelbehälter.

[28] Dänemark berichtet, dass es außerhalb Europas aufgrund restriktiver nationaler Rechtsvorschriften sehr schwierig sein kann, Arzneimittel zu kaufen.

– Mitführung von Medikamenten, die nur von einem qualifizierten Arzt verabreicht werden sollten;

– in der Fischereiwirtschaft wird der Arzneimittelbehälter in erster Linie für kleinere Beschwerden, wie Kopfschmerzen, verwendet;

– die Einrichtung der funkärztlichen Zentren war mit Problemen verbunden, da die Ärzte mit den Bedingungen auf Seeschiffen nicht vertraut waren und keine Erfahrung mit der Funkkommunikationstechnologie hatten und da diese Art von Notruf nur selten auftritt;

– in einigen Branchen könnten Ärzte an Bord durch Rettungsassistenten mit einer speziellen Ausbildung ersetzt werden; es wurde vorgeschlagen, diese Entscheidung den Mitgliedstaaten zu überlassen.

Sonderfall der kleinen und mittleren Unternehmen: Richtlinie 92/29/EWG

Nach allgemeiner Ansicht ist die Richtlinie auf größere Schiffe und nicht auf die Flotte in der Gemeinschaft insgesamt ausgerichtet; ihre Durchführung bereitete in kleinen und mittleren Unternehmen die meisten Probleme.

Die Arzneimittel, die gemäß der Richtlinie an Bord mitgeführt werden müssen, werden für große Schiffe als angemessen, für mittelgroße Schiffe aber als belastend betrachtet.

Die Bestimmungen, die sich auf die Entfernung zur Küste beziehen, haben zu besonderen Problemen für einige Teile der Branche geführt.

8. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

8.1. Richtlinie 93/103/EG

Die meisten Mitgliedstaaten sind nicht der Ansicht, dass die Richtlinie geändert werden muss, sondern dass bestimmte Schwierigkeiten, die bei der Durchführung festgestellt wurden, durch nichtlegislative Maßnahmen gelöst werden könnten, z. B. durch schwerpunktmäßige Ausrichtung der Inspektionen auf bestimmte Aspekte und durch zusätzliche Informationen.

Einige Mitgliedstaaten vertreten jedoch die Auffassung, dass die Richtlinie auch Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m abdecken sollte, da der größte Teil der Flotten der Mitgliedstaaten in diesen Bereich fällt und Statistiken zeigen, dass eine beträchtliche Zahl von Unfällen auf kleinen Fahrzeugen zu verzeichnen ist.

Aus den nationalen Berichten geht hervor, dass die größte Herausforderung darin besteht, die Sicherheitskultur unter Fischern zu verbessern; dazu ist entsprechende Unterrichtung und Ausbildung erforderlich. Die Mitgliedstaaten sprechen sich für eine systematischere Planung der Informationsmaßnahmen und eine Sicherheitsausbildung aus, die in Bezug auf Bildungsgrad, Verfügbarkeit, Traditionen, Kultur usw. stärker an die Lebensumstände der Fischer angepasst ist und mehr praktische Übungen umfasst.

Auch ist auf EU-Ebene eine stärkere Zusammenarbeit bei der Untersuchung und Verbreitung bewährter Verfahren erforderlich, und das strategische Ziel, die Arbeit in der Fischereiwirtschaft menschlicher zu gestalten, muss in die Gemeinsame Fischereipolitik aufgenommen werden (z. B. über den sozialen Dialog).

8.2. Richtlinie 92/29/EWG

Die Mitgliedstaaten legten verschiedene Vorschläge zu den Anhängen der Richtlinie vor, z. B. dass die gemäß Anhang II vorgeschriebene medizinische Ausstattung in Abhängigkeit von der Region und der Schiffskategorie überarbeitet werden sollte, um sicherzustellen, dass die Erfordernisse und Bedingungen an Bord in der Liste berücksichtigt werden. Die Anhänge müssen, was die medizinische Ausstattung betrifft, an den technischen und medizinischen Entwicklungsstand angepasst werden.

Andere Vorschläge betrafen die Unterrichtung und Ausbildung der Arbeitnehmer[29] und das Kontrollsystem.

Es wurde auch vorgeschlagen, die Kommission solle durch Leitfäden, in denen die verschiedenen Tätigkeiten, Schiffsgrößen und Einsatzbedingungen der EU-Fischereifahrzeuge behandelt werden, ein besseres Verständnis der Richtlinien fördern.

9. WIRKSAMKEIT

9.1. Richtlinie 93/103/EG

9.1.1. Auswirkungen auf Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten

9.1.1.1. Arbeitsunfälle

Die Bewertung der Auswirkungen nationaler Durchführungsmaßnahmen wird durch das grundlegende Problem erschwert, dass Wirkungen nur schwer eindeutig auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen sind. Vor der Richtlinie gab es bereits nationale Bestimmungen. Die technische Entwicklung ist ebenfalls ein Faktor für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen.[30]

Obwohl Eurostat Statistiken auf EU-Ebene[31] erstellt, sind keine zuverlässigen Daten speziell für die Seeschifffahrt verfügbar. Es kann jedoch auf die letzte für die EU-15-Mitgliedstaaten verfügbare Ad-hoc-Erhebung der EU zu Arbeitsunfällen verwiesen werden, nämlich die Arbeitskräfteerhebung 1999[32], die ergab, dass die Fischereiwirtschaft mit dem 2,43-fachen Wert des EU-Durchschnitts die höchste Rate von Arbeitsunfällen mit nichttödlichem Ausgang aufweist.

---

29 Beispielsweise sollte die Kommission ausführliche Ziele für die Ausbildung der Personen vorschlagen, die die medizinische Versorgung übernehmen.

30 Wenn auf die technischen Verbesserungen keine entsprechende Schulung der Arbeitnehmer folgt, kommt es jedoch trotzdem zu Problemen.

31 Europäische Statistik über Arbeitsunfälle (ESAW) und Europäische Statistik über Berufskrankheiten (EODS). Die Daten sind nicht vollständig vergleichbar, da die Datenerhebungskriterien nicht völlig kompatibel sind. Das tatsächliche Ausmaß des Problems wird in freiwilligen Erfassungssystemen für Arbeitsunfälle weiterhin unterschätzt. Die Meldung von Arbeitsunfällen soll jedoch durch die Verordnung (EG) Nr. 1338/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zu Gemeinschaftsstatistiken über öffentliche Gesundheit und über Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz (ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 70) besser harmonisiert werden.

32 In der Arbeitskräfteerhebung 2007 wurden Unfälle und Gesundheitsprobleme in der Fischereiwirtschaft nicht erfasst, da die Zuverlässigkeitskriterien nicht erfüllt waren.

In den meisten Mitgliedstaaten liegen auch nicht ausreichend zuverlässige Daten über die Auswirkungen der neuen Rechtsvorschriften vor, obwohl Statistiken über Unfälle von Seeleuten normalerweise auf nationaler Ebene beobachtet werden.

Viele Mitgliedstaaten haben jedoch berichtet, dass die Zahl der Arbeitsunfälle zurückgegangen ist, möglicherweise als Folge der Durchführung der neuen Bestimmungen sowie von Ausbildungs- oder Informationskampagnen. Mit einigen Ausnahmen scheint die Zahl der Unfälle in den meisten Mitgliedstaaten stärker zurückgegangen zu sein als die Zahl der Fischer, was impliziert, dass die Unfallraten schon vor dem jeweiligen Umsetzungsdatum zurückgingen. Auf jeden Fall sind die Unfallstatistiken in den meisten Mitgliedstaaten unzureichend. Eine Erklärung dafür ist, dass Schnitt- und Kratzwunden, Verletzungen durch sich bewegendes Tauwerk, Prellungen und andere Verletzungen generell nicht einmal als Unfälle angesehen werden, sondern einfach als Teil der Arbeit.

Die Zahl der Unfälle hat zwar abgenommen, ihre Schwere hat jedoch möglicherweise zugenommen; dies ist insbesondere auf die Länge der an Bord verbrachten Zeit, die geringeren Mannschaftsgrößen und die knappe Zeit für Ausbildungen an Land zurückzuführen. In den meisten Fällen scheinen sich die Sicherheitsbedingungen vor dem Umsetzungsdatum verbessert zu haben. Dies könnte erklären, warum die Unfallrate stärker als die Zahl der Arbeitskräfte abgenommen hat. Es sollte allerdings berücksichtigt werden, dass die Richtlinie 93/103/EG ausschließlich für Fahrzeuge gilt, die nur einen kleinen Teil der EU-Fischereiflotte ausmachen.[33] Da sich die Risiken an Bord kleiner Fahrzeuge stark von denen an Bord großer Fahrzeuge unterscheiden, ist es logisch, dass die direkten Auswirkungen der neuen Anforderungen der Richtlinie auf die Unfallzahlen in den nationalen Berichten niedrig eingestuft werden.

9.1.1.2. Berufskrankheiten

Da die nationalen Systeme für die Erfassung von Berufskrankheiten noch größere Schwächen aufweisen als die Systeme für die Unfallerfassung, ist es noch schwieriger, eine Verbindung zwischen den neuen Bestimmungen und der Entwicklung von Berufskrankheiten in der Branche herzustellen. Indirekte Daten zeigen jedoch, dass Gesundheitsprobleme ein wichtiger Faktor sind, wenn Fischer ihren Beruf aufgeben. Der Alterungsfaktor wird durch die Tatsache verschärft, dass weniger Arbeitnehmer den Beruf aufnehmen, in erster Linie wegen der harten Arbeitsbedingungen. Dies wirkt sich auf die Fähigkeit der Arbeitnehmerschaft aus, eine hohe Arbeitsbelastung in einer äußerst strapaziösen Arbeitsumgebung zu bewältigen.

Die wichtigsten Faktoren, von denendie Risiken und die harten Bedingungen in der Fischerei abhängen, sind das Wetter, die schwere körperliche Arbeit, psychologische und soziale Probleme aufgrund langer Isolation, der Druck, ein hohes Arbeitstempo aufrechtzuerhalten, und die langen Arbeitszeiten, die ungleichmäßig auf Zeiten intensiver Aktivität und monotone Wartezeiten verteilt sind, sowie die wechselseitigen Einflüsse dieser Risiken.

Die Voraussetzungen für Präventionsmaßnahmen werden durch einen schärferen Wettbewerb, beispielsweise aufgrund schlechterer Fänge, gefährdet. Insbesondere kann das System der anteiligen Bezahlung, wie es auf den meisten kleinen Fischereifahrzeugen üblich ist, zu längeren Arbeitszeiten, einer längeren Zeit an Bord und größeren Anstrengungen führen. Unter solchen Arbeitsbedingungen werden effektive Präventionsmaßnahmen nur selten eine

[33] Zum Beispiel machen Fahrzeuge mit einer Länge über 12 m in keinem Mitgliedstaat mehr als ein Viertel der Flotte aus.

hohe Priorität erhalten, und dies kann zu einem erhöhten Auftreten von Berufskrankheiten führen.

Muskelprobleme sind anscheinend die Hauptursache für Gesundheitsbeeinträchtigungen bei Fischern, wahrscheinlich als Folge der Alterung und der strapaziösen Arbeitsbedingungen.

9.1.2. Auswirkungen auf Produktivität, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Mitgliedstaaten haben generell keine Informationen über die Auswirkungen der neuen Rechtsvorschriften auf die Produktivität, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit bereitgestellt.

9.2. Richtlinie 92/29/EWG

9.2.1. Auswirkungen auf Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten

Vor der Umsetzung der Richtlinie, die zeitgleich mit einer Verkleinerung der Fischereiflotten und einem damit verbundenen Rückgang der Arbeitnehmer- und Unfallzahlen erfolgte, gab es in einigen Mitgliedstaaten bereits nationale Bestimmungen mit gleichwertigen oder strengeren Anforderungen. Ähnlich wie bei der Richtlinie 93/103/EG ist die quantitative Messung der Auswirkungen der Richtlinie 92/29/EWG daher extrem schwierig. Es fällt den Mitgliedstaaten schwer, den Rückgang der Unfallzahlen und der Fälle von Berufskrankheiten zu erklären; ihre Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 92/29/EWG sind in einigen Fällen widersprüchlich und in anderen Fällen nur leicht positiv. Die Richtlinie hatte anscheinend nur geringe Auswirkungen, obwohl der Zugang der Besatzungen zu medizinischer Versorgung durch die Leitlinien für medizinische Versorgung, Arzneimittelbehälter und Ausbildung verbessert worden sein muss.

9.2.2. Auswirkungen auf Produktivität, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Mitgliedstaaten haben generell keine Informationen über die Auswirkungen der neuen Rechtsvorschriften auf die Produktivität, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit bereitgestellt.

10. FAZIT

10.1. Richtlinie 93/103/EG

Obwohl das Risikoniveau in der Fischerei in den meisten Mitgliedstaaten anscheinend stärker zurückgegangen ist als die Arbeitnehmerzahl, ist sie nach wie vor eines der gefährlichsten Berufsfelder in der EU, wobei 80 % der Unfälle auf Fischereifahrzeugen auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.

Die folgenden Vorschläge wurden aus den Ansichten der Mitgliedstaaten und der Sozialpartner und aus den Ergebnissen der unabhängigen Bewertung erarbeitet.

10.1.1. Bessere Kenntnisse

Es werden dringend mehr Informationen über Unfälle und Krankheitsfälle in der Fischerei benötigt. Die Ermittlung der Hauptrisiken ist zwar wichtig, aber auch die Erfassung leichterer Unfälle über eine verbesserte elektronische Kommunikation und die Erstellung einer

indikativen Liste häufig auftretender Krankheiten und ihrer Ursachen kann nützlich sein. Dieser Vorschlag könnte im Rahmen des sozialen Dialogs innerhalb der Branche oder im Beratenden Ausschuss erörtert werden. Die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1338/2008 zu Gemeinschaftsstatistiken über öffentliche Gesundheit und über Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz könnte die Meldung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten generell verbessern.

10.1.2. Bessere Kommunikation, Unterrichtung und Ausbildung

Die fragmentierte Struktur der Fischereiwirtschaft, die schwache Vertretung durch Gewerkschaften und eine fatalistische Haltung (d. h. die traditionelle Ansicht, dass das Meer gefährlich und unberechenbar ist und Gefahren ein Teil des Berufs sind) erschweren die effektive Bereitstellung von Informationen. Die Entfernung zum Arbeitsplatz und die knappe Zeit, die viele Fischer an Land verbringen, sind ebenfalls erhebliche Hindernisse für eine Teilnahme an Informations- und Ausbildungsmaßnahmen. Kampagnen, Seminare, Veröffentlichungen, Webseiten u. ä. sind in dieser Branche selten effektiv. Dies wird von den Mitgliedstaaten und den Sozialpartnern in den meisten Ländern bestätigt, insbesondere in Bezug auf kleinere Unternehmen.

Die Entwicklung neuer und besserer Systeme für die Kommunikation mit den Menschen in dieser Branche ist unbedingt erforderlich. Dabei ist es auch wichtig, die Sozialpartner auf EU-Ebene, nationaler Ebene und – besonders wichtig – an der Basis einzubeziehen und zu versuchen, eine dauerhafte Änderung der Sicherheitskultur zu erreichen. Auch in diesem Bereich können der Dialog innerhalb der Branche und der Beratende Ausschuss eine wichtige Rolle spielen.

Im Bereich der Ausbildung sind ebenfalls größere Anstrengungen erforderlich, wobei der Schwerpunkt auf die Anpassung der Ausbildungsmaterialien und -kurse an das Profil und die Möglichkeiten von Fischern gelegt werden und sich nicht nur auf die Frage des Überlebens nach einem Schiffsunglück konzentrieren sollte.

Das Vereinigte Königreich betonte, dass die Teilnahme an Kursen anscheinend davon abhängt, ob sie obligatorisch sind (oder bald werden) und unentgeltlich angeboten werden, und dass auch zu überlegen ist, wie sichergestellt werden kann, dass die Teilnehmer die Kursinhalte verstehen.

10.1.3. Bessere Kontrollen

Gemäß Artikel 4 der Rahmenrichtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, sicherzustellen, dass die EU-Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz vollständig wirksam sind, insbesondere, indem sie für eine angemessene Kontrolle und Überwachung Sorge tragen. Die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 93/103/EG und anderer einschlägiger EU-Richtlinien in allen Mitgliedstaaten ist entscheidend für eine bessere Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften, was einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung der Zahl der Arbeitsunfälle und der Fälle von Berufskrankheiten an Bord von Fischereifahrzeugen leisten wird.

Einige Mitgliedstaaten möchten eine umfassendere Arbeitnehmervertretung fördern und Vertretungssysteme an jedem Dock einrichten, um kleinere Fahrzeuge einzubeziehen und Tarifverhandlungen in der Branche als eine Möglichkeit zur Verbesserung der

Arbeitsbedingungen zu fördern. In diesen Prozess müssen Gewerkschaften und nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmer einbezogen werden.

Auf EU-Ebene müssen praktische und realistische Wege gefunden werden, um die Situation bei den Kontrollen zu verbessern, die unzulänglich erscheinen. Dazu könnten folgende Maßnahmen gehören: Erfassung von Informationen über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten in den Bereichen Kontrolle, Anhörung und Ausbildung, um einen Austausch bewährter Verfahren zu ermöglichen; Einbeziehung des Ausschusses Hoher Arbeitsaufsichtsbeamter (SLIC)[34]; Ermutigung der nationalen Arbeitsaufsichtsbehörden, dieser Branche ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und gegebenenfalls Formen der Zusammenarbeit mit anderen Aufsichtsbehörden, insbesondere technischen Kontrollbehörden und Gesundheitsaufsichtsbehörden, zu erwägen.

10.1.4. Finanzierung

Viele der genannten Schwierigkeiten betreffen, insbesondere wenn es um die Eigentümer kleiner Fahrzeuge geht, die Kosten einer Verbesserung der Ausstattung von Fahrzeugen. Die Erfahrungen in verschiedenen Mitgliedstaaten haben gezeigt, dass Fördermaßnahmen zur Finanzierung von Verbesserungen wirksam sind. Die Mitgliedstaaten werden daher aufgerufen, einschlägige bewährte Verfahren auszutauschen. Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz könnte einen solchen Erfahrungsaustausch fördern. Das Vereinigte Königreich schlug vor, es sollte sichergestellt werden, dass in den Fällen, in denen die Mittel für eine Verbesserung der Ausstattung eines Fahrzeugs von einer Einrichtung ohne sicherheitsbezogenen Auftrag stammen, die Änderungen erst von der Sicherheitsbehörde genehmigt werden sollten.

10.1.5. Gemeinsame Fischereipolitik

Gesunde Fischbestände und eine ökologisch nachhaltige Fischerei sind die Voraussetzung für eine langfristige wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Eine profitable Fischereiwirtschaft ist die beste Garantie für hohe Standards bei Fahrzeugsicherheit und Arbeitsbedingungen.

Die derzeitige Reform der GFP[35] bietet eine Möglichkeit, das Ziel einer Verbesserung der Sicherheits- und Lebensstandards an Bord von Fischereifahrzeugen besser mit dem Gesamtziel einer nachhaltigen Fischereipraxis unter ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Aspekten zu integrieren.

10.1.6. Geltungsbereich der Richtlinie 93/103/EG

Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m machen den größten Teil der Flotte aus und haben höhere Unfallraten. Zur Ausdehnung des Geltungsbereichs der Richtlinie 93/103/EG auf diese kleineren Fahrzeuge, damit mehr Fahrzeuge und Fischer erfasst werden, ist anzumerken, dass die Rahmenrichtlinie und die einschlägigen Einzelrichtlinien für alle Fahrzeuge gelten, einschließlich der Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m. Die Anwendung der

---

[34] Beschluss 95/319/EG der Kommission vom 12. Juli 1995 zur Einsetzung eines Ausschusses Hoher Arbeitsaufsichtsbeamter (ABl. L 188 vom 9.8.1995, S. 11).

[35] Die Reform der GFP wurde im Jahr 2008 eingeleitet, damit diese effizienter die Wirtschaftlichkeit der europäischen Flotten, die Erhaltung der Fischbestände, die Einbindung in die Seeverkehrspolitik und das Angebot qualitativ hochwertiger Nahrungsmittel für die Verbraucher gewährleistet; weitere Informationen sind unter http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_de.htm zu finden.

Rahmenrichtlinie und der Einzelrichtlinien sollte daher verbessert werden. Durch den größeren wirtschaftlichen Druck auf die Fischereiwirtschaft – beispielsweise aufgrund schwindender Fischbestände, strengerer Quoten und steigender Kraftstoffpreise – ist es erforderlich, Instrumente zu entwickeln, die kleine Fahrzeuge dabei unterstützen können, die bestehenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen effektiv und zu geringen zusätzlichen Kosten umzusetzen.

Eine Möglichkeit, die Durchführung dieser Richtlinien auf EU-Ebene zu verbessern, besteht in der Erstellung eines praktischen, nicht verbindlichen Leitfadens für Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m, um bestimmte Schlüsselkonzepte zu verdeutlichen und alle Akteure dabei zu unterstützen, ihren Verpflichtungen gemäß der Rahmenrichtlinie und den Einzelrichtlinien nachzukommen.

Parallel dazu sollte eine Arbeitsgruppe des Beratenden Ausschusses eingerichtet werden, die beratend tätig wird, wenn über die Maßnahmen zur Verbesserung der Anwendung der bestehenden Richtlinien hinaus weitere Schritte zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes auf kleinen Fischereifahrzeugen erwogen werden, insbesondere die Änderung der Richtlinie 93/103/EG zur Ausdehnung ihres Geltungsbereichs auf Fahrzeuge mit einer Länge unter 15 m.

Im Folgenden sind im Überblick die Maßnahmen zusammengestellt, die auf nationaler und/oder EU-Ebene getroffen werden sollten:

– Nicht verbindliche Instrumente (Leitfäden) für kleine Fischereifahrzeuge sollten von der Kommission in Zusammenarbeit mit dem Beratenden Ausschuss erarbeitet werden.

– Eine Arbeitsgruppe des Beratenden Ausschusses sollte eingerichtet werden, die beratend tätig wird, wenn weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes auf kleinen Fischereifahrzeugen und insbesondere eine Änderung der Richtlinie 93/103/EG erwogen werden.

– Die Arbeitsgruppe könnte auch Möglichkeiten untersuchen, wie die Kommunikation mit den Fischern zwecks Unterrichtung und Ausbildung im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz verbessert werden kann.

– Der SLIC könnte in Erwägung ziehen, in allen 27 EU-Mitgliedstaaten eine EU-Inspektionskampagne zum Thema Fischerei und medizinische Versorgung an Bord von Fischereifahrzeugen sowie einen Austausch bewährter Verfahren zwischen den Aufsichtsbehörden zu starten; die Kampagne könnte auch zu einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen den technischen Kontrollbehörden und den Arbeitsaufsichtsbehörden beitragen.

– Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sollte Sensibilisierungsmaßnahmen zu Unfall- und Krankheitsprävention in der Fischereiwirtschaft mit dem Schwerpunkt auf kleinen Fischereifahrzeugen in Erwägung ziehen.

– Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, spezielle Informationsinitiativen für Selbständige in der Fischereiwirtschaft als Teil ihrer nationalen Strategien für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz durchzuführen.

10.2. Richtlinie 92/29/EWG

Die Bewertung zeigt deutlich, dass neue E-Technologien für die medizinische Fernversorgung zur Verbesserung der Unfall- und Krankheitsprävention und des Gesundheitsschutzes eingesetzt werden können.

In Bezug auf die rein technischen Anpassungen der Anhänge der Richtlinie unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts wird die Kommission gemäß dem in Artikel 8 der Richtlinie 92/29/EWG festgelegten Verfahren einem Ausschuss, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, einen Entwurf der vorgeschlagenen Maßnahmen vorlegen, die den Vorschlägen der Mitgliedstaaten in ihren nationalen Berichten entsprechen.

Im Überblick nun die Maßnahmen, die auf nationaler und/oder EU-Ebene getroffen werden sollten:

– Entwicklung der E-Technologie auf freiwilliger Basis;

– Einberufung des Ausschusses zur Anpassung an den technischen Fortschritt, um die Anhänge der Richtlinie 92/29/EWG anzupassen.