



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 23. September 2016
(OR. en)

12226/16
ADD 2

Interinstitutionelles Dossier:
2016/0124 (NLE)

SOC 527
EMPL 348
PECHE 318
IA 70

BERICHT

des	Vorsitzes
an den	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)
Nr. Vordok.:	9687/16 ADD 2 SOC 369 EMPL 256 PECHE 194 IA 34
Nr. Komm.dok.:	8535/16 SOC 214 EMPL 131 PECHE 150 - COM(2016) 235 final + ADD 1 + ADD 2 + ADD 3
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) vom 21. Mai 2012 in der am 8. Mai 2013 geänderten Fassung über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation – Politische Einigung

Die Delegationen erhalten anbei den Wortlaut der Vereinbarung der Sozialpartner auf EU-Ebene betreffend den eingangs genannten Vorschlag.

Der Entwurf der Richtlinie des Rates zur Durchführung dieser Vereinbarung ist in Dokument 12226/16 ADD 1 wiedergegeben.

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

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

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

gestützt auf

- (1) den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 153 bis 155,
- (2) das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (im Folgenden „C188“ oder „Übereinkommen“) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO),
- (3) die Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (im Folgenden „R199“) der IAO,
- (4) die Empfehlung betreffend das Arbeitsverhältnis von 2006 (im Folgenden „R198“) der IAO,
- (5) die Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure, die Kontrollen im Rahmen des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 (Nr. 188) durchführen, angenommen vom Verwaltungsrat der IAO bei seiner 309. Sitzung vom 13. bis 19. November 2010 (im Folgenden „PSC-F-Leitlinien“),
- (6) den Beschluss 2010/321/EU des Rates vom 7. Juni 2010 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor der Internationalen Arbeitsorganisation aus dem Jahr 2007 (Übereinkommen Nr. 188) im Interesse der Europäischen Union zu ratifizieren,

- (7) die Mitteilung KOM(2011) 306 endg. vom 31. Mai 2011 der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Überprüfung der Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2003/88/EG im Hinblick auf die Arbeitnehmer an Bord von seegehenden Fischereifahrzeugen —

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der 96. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) wurde am 14. Juni 2007 das *Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor von 2007* (C188) angenommen.
- (2) C188 wurde mit 437 Stimmen bei 2 Gegenstimmen und 22 Enthaltungen angenommen. Alle anwesenden Regierungsvertreter (53 Stimmen), alle anwesenden Arbeitnehmervertreter (25 Stimmen) und alle anwesenden Arbeitgebervertreter (22 Stimmen) der anwesenden 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden „Mitgliedstaaten“) stimmten für die Annahme des Übereinkommens.
- (3) Die Globalisierung hat tiefgreifende Auswirkungen auf den Fischereisektor, und die Rechte der Fischer müssen gefördert und geschützt werden.
- (4) Die IAO sieht die Fischerei als eine im Vergleich mit anderen Tätigkeiten gefährliche Tätigkeit an.
- (5) Das Ziel von C188 besteht darin sicherzustellen, dass Fischer über menschenwürdige Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, was Mindestanforderungen hinsichtlich der Arbeit an Bord, Dienstbedingungen, Unterkunft und Verpflegung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, medizinische Versorgung und soziale Sicherheit angeht.
- (6) Gemäß C188 haben die Mitglieder der IAO ihre Hoheitsgewalt und Kontrolle über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften auszuüben, indem sie ein System für die Sicherstellung der Einhaltung des Übereinkommens einrichten.

- (7) Gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV können auf Ebene der Europäischen Union (EU) geschlossene Vereinbarungen auf gemeinsamen Antrag der EU-Sozialpartner durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden. Die Sozialpartner haben daher beschlossen, Verhandlungen aufzunehmen, um innerhalb der durch Artikel 153 AEUV gesetzten Grenzen eine Vereinbarung zur Durchführung bestimmter Teile von C188 zu schließen.
- (8) Nach Ansicht der EU-Sozialpartner ist diese Initiative äußerst wichtig, um die Mitgliedstaaten zur Ratifizierung des Übereinkommens anzuhalten, damit in der EU und in den anderen Teilen der Welt gleiche Ausgangsbedingungen in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern an Bord von Fischereifahrzeugen hergestellt werden.
- (9) Nach Ansicht der EU-Sozialpartner ist eine Vereinbarung ein erster Schritt auf dem Weg zur Kodifizierung des sozialen Besitzstands im Fischereisektor.
- (10) Bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung von Arbeitnehmern an Bord von seegehenden Fischereifahrzeugen sind derzeit in Artikel 21 der Richtlinie 2003/88/EG geregelt. Obwohl Artikel 13 und 14 des Übereinkommens C188 Fischern insgesamt ein geringeres Schutzniveau bieten als die Richtlinie, gewährleisten einige der Bestimmungen des Artikels 14 des Übereinkommens ein höheres Schutzniveau. Aus diesem Grund haben die EU-Sozialpartner vereinbart, die genannten Bestimmungen zusammenzuführen. Dies führt zu einem insgesamt höheren Schutzniveau. Folgende Bestimmungen sind betroffen: Beratung der zuständigen Stelle mit den nationalen EU-Sozialpartnern, bevor ein Mindestschutzniveau festgelegt wird; zusätzlicher Zweck der Begrenzung von Übermüdung; Ausgleichsruhezeiten bei Ausnahmen von Mindestruhezeiten oder Höchstarbeitszeiten; verbesserter Schutz nach Notsituationen.
- (11) Die Bestimmungen von C188 über Qualität der medizinischen Versorgung, Unterkunft, Verpflegung, Lebensbedingungen, Entschädigung bei Unfall oder Krankheit und Sozialschutz sollten dem Bereich des Arbeitsschutzes von Fischern zugerechnet werden, wobei die Besonderheiten der Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs wie räumliche Isolation, Übermüdung und die vorwiegend körperliche Natur der durchzuführenden Arbeit berücksichtigt werden.

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

fordern die Mitgliedstaaten auf,

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

fordern gemeinsam,

die Durchführung dieser Vereinbarung durch eine Richtlinie des Rates;

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

TEIL 1

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Im Sinne dieser Vereinbarung:

- (a) bedeutet der Begriff *Fischereitätigkeit* den Fang oder den Fang und die Verarbeitung von Fisch und anderen lebenden Meeresressourcen;
- (b) bedeutet der Begriff *gewerbliche Fischerei* alle Fischereitätigkeiten mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;
- (c) bedeutet der Begriff *zuständige Stelle* den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere von einem Mitgliedstaat benannte Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen und durchzusetzen;
- (d) bedeutet der Begriff *Beratung* die Beratung der zuständigen Stelle mit den betroffenen repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und insbesondere den repräsentativen Verbänden der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen;
- (e) bedeutet der Begriff *Fischereifahrzeugeigner oder Eigner* den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Eigner die Verantwortung für den Betrieb des Fahrzeugs übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereiterklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß der Vereinbarung auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Fischereifahrzeugeigners erfüllen;

- (f) bedeutet der Begriff *Fischer* alle Personen, die unter den Bedingungen gemäß Artikel 2 an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine berufliche Tätigkeit ausführen, ausgenommen Lotsen und an Land tätige Personen, die Arbeiten an Bord eines am Kai liegenden Fischereifahrzeugs durchführen;
- (g) bedeutet der Begriff *Arbeitsvertrag für Fischer* einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine ähnliche Vereinbarung oder jeden anderen Vertrag, der die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fischereifahrzeugs regelt;
- (h) bedeutet der Begriff *Fischereifahrzeug oder Fahrzeug* alle Schiffe oder Boote jeglicher Art, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren oder unter der unbeschränkten Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats registriert sind, ungeachtet der Eigentumsform, und die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden oder verwendet werden sollen;
- (i) ist der Begriff *Länge (L)* zu verstehen als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, oder als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie, falls dieser Wert größer ist; bei Schiffen mit Kielfall hat die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie zu verlaufen;
- (j) ist der Begriff *Länge zwischen den Loten (LPP)* zu verstehen als der Abstand zwischen dem vorderem und dem hinteren Lot; dabei fällt das vordere Lot mit der Vorkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge (L) gemessen wird, zusammen; das hintere Lot fällt mit der Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie zusammen;
- (k) bedeutet der Begriff *Schiffsführer* den Fischer, dem die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;
- (l) bedeutet der Begriff *Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst* alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im öffentlichen oder privaten Sektor, die die Anwerbung von Fischern im Auftrag von Fischereifahrzeugeignern oder ihre Vermittlung an Fischereifahrzeugeigner betreiben;

- (m) bedeutet der Begriff *private Arbeitsvermittler* alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im privaten Sektor, die Fischer beschäftigen oder anheuern, um sie Fischereifahrzeugeignern zur Verfügung zu stellen, die diesen Fischern Aufgaben zuweisen und die Ausführung dieser Aufgaben überwachen.

ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 2

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

Artikel 3

1. Wo die Anwendung dieser Vereinbarung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder der Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere Probleme von erheblicher Bedeutung aufwirft, kann ein Mitgliedstaat nach Beratung bestimmte begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen aus objektiven Gründen von den Anforderungen dieser Vereinbarung oder von einzelnen ihrer Bestimmungen ausnehmen.

2. Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz trifft die zuständige Stelle soweit erforderlich Maßnahmen, um die Anforderungen dieser Vereinbarung schrittweise spätestens binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung auf die betreffenden Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen auszudehnen.
3. Die Anwendung dieses Artikels kann unter keinen Umständen eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in den Bereichen rechtfertigen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vereinbarung vom EU-Recht geregelt werden.

Artikel 4

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

TEIL 2 **ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE**

VERANTWORTLICHKEITEN DER FISCHEREIFAHRZEUGEIGNER, DER SCHIFFSFÜHRER UND DER FISCHER

Artikel 5

1. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie 93/103/EG.
2. Der Fischereifahrzeugeigner hat die Gesamtverantwortung sicherzustellen, dass der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Möglichkeiten erhält, um die Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung erfüllen zu können.

3. Um die Sicherheit der Fischer an Bord und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, ist der Schiffführer insbesondere, aber nicht ausschließlich, verantwortlich dafür,
 - (a) die Aufsicht zu führen und zu gewährleisten, dass die Fischer soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
 - (b) die Fischer in einer Weise zu führen, die auf Sicherheit und Gesundheit Rücksicht nimmt, einschließlich der Verhütung von Übermüdung;
 - (c) die Ausbildung zur Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord zu fördern; und
 - (d) für die Einhaltung der Normen für die Sicherheit der Schifffahrt, den Wachdienst und die damit verbundene gute Seemannschaft zu sorgen.
4. Der Schiffführer darf vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Schiffführers für die Sicherheit der Fischer an Bord, die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine sichere Fahrt und seinen sicheren Betrieb erforderlich sind.
5. Die Fischer befolgen die rechtmäßigen Anordnungen des Schiffführers und die anwendbaren Maßnahmen des Arbeitsschutzes.

TEIL 3

MINDESTANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DER ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

MINDESTALTER

Artikel 6

1. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie 94/33/EG.
2. Das Mindestalter für die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs beträgt 16 Jahre, sofern der Jugendliche nicht länger der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgegebenen Schulpflicht unterliegt. Die zuständige Stelle kann jedoch ein Mindestalter von 15 Jahren für Personen zulassen, die nicht mehr der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Schulpflicht unterliegen und eine Berufsausbildung in der Fischerei absolvieren.
3. Die zuständige Stelle kann in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis Personen im Alter von 15 Jahren gestatten, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten. In solchen Fällen legt sie nach Beratung die Art der Arbeiten fest, die erlaubt sind, und schreibt die Bedingungen, unter denen solche Arbeiten durchzuführen sind, und die erforderlichen Ruhezeiten vor.
4. Das Mindestalter für die Zuweisung von Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen, die ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet werden, die Gesundheit, die Sicherheit, die körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, die Ausbildung oder die Sittlichkeit von Jugendlichen gefährden könnten, darf 18 Jahre nicht unterschreiten.
5. Die Arten von Tätigkeiten, für die Absatz 4 dieses Artikels gilt, werden durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch die zuständige Stelle nach Beratung festgelegt, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen berücksichtigt werden.

6. Sofern die Jugendlichen nicht mehr der durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgegebenen Schulpflicht unterliegen, kann die Ausführung der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Tätigkeiten ab dem Alter von 16 Jahren durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch eine Entscheidung der zuständigen Stelle nach Beratung unter der Voraussetzung gestattet werden, dass die Gesundheit, die Sicherheit, die körperliche, geistige oder soziale Entwicklung, die Ausbildung und die Sittlichkeit der betreffenden Jugendlichen in vollem Umfang geschützt werden und dass die betreffenden Jugendlichen eine angemessene spezifische Unterweisung oder Berufsausbildung erhalten und vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben. Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 94/33/EG ist einzuhalten.
7. Das Anheuern von Fischern unter 18 Jahren für Nachtarbeit ist verboten. Für die Zwecke dieses Artikels wird der Begriff "Nacht" in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der einzelstaatlichen Praxis definiert. Die Nacht umfasst einen Zeitraum von mindestens neun Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. Unter der Voraussetzung, dass Artikel 9 der Richtlinie 94/33/EG eingehalten wird, kann die zuständige Stelle von der strengen Einhaltung der Nachtarbeitsbeschränkung Ausnahmen zulassen,
 - (p) wenn die wirksame Ausbildung der betreffenden Fischer nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde oder
 - (q) wenn die Besonderheit der Aufgabe oder ein anerkanntes Ausbildungsprogramm es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten Fischer Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung festgestellt hat, dass diese Arbeit auf ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden keinen schädlichen Einfluss haben wird.
8. Verpflichtungen, die der Mitgliedstaat aufgrund der Ratifizierung anderer internationaler Arbeitsübereinkommen eingegangen ist, welche den in diesem Artikel genannten jungen Fischern ein höheres Schutzniveau gewährleisten, bleiben von den Bestimmungen dieses Artikels unberührt.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Artikel 7

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

Artikel 8

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

- (a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;
- (b) die Form und den Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- (c) dass das ärztliche Zeugnis von einer ordnungsgemäß qualifizierten ärztlichen Fachkraft oder, im Fall eines nur das Sehvermögen betreffenden Zeugnisses, von einer Person auszustellen ist, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses als qualifiziert anerkannt worden ist; diese Personen genießen bei ihrer fachlichen Beurteilung völlige Unabhängigkeit;
- (d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;

- (e) das Recht auf eine weitere, verbindliche Untersuchung durch eine unabhängige medizinische Fachkraft, die vom Mitgliedstaat als Gutachter benannt worden ist,
- (i) wenn einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf;
- (ii) wenn eine Person bei der Untersuchung angegeben hat, dass sie sich außerstande sieht, ihre Aufgaben an Bord des Fischereifahrzeugs zu verrichten, der Arzt jedoch trotzdem ein Zeugnis ausstellt, das die Tauglichkeit der Person für die Verrichtung ihrer Aufgaben an Bord bescheinigt;
- (iii) wenn einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf, die medizinischen Gründe für diese Verweigerung oder Einschränkung jedoch nicht länger vorliegen;
- (f) sonstige in Frage kommende Anforderungen.

Artikel 9

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

- (a) Das ärztliche Zeugnis eines Fischers enthält mindestens Angaben darüber, dass
- (i) das Hör- und Sehvermögen des betreffenden Fischers im Hinblick auf seine Aufgaben auf dem Fahrzeug zufriedenstellend ist;
- (ii) der Fischer sich nicht in einem Krankheitszustand befindet, der sich durch die Tätigkeit auf See verschlimmern oder den Fischer für eine solche Tätigkeit untauglich machen oder die Sicherheit oder Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

- (b) Die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses beträgt höchstens zwei Jahre, es sei denn, der Fischer ist jünger als 18 Jahre; in diesem Fall beträgt die Geltungsdauer höchstens ein Jahr.
- (c) Läuft die Geltungsdauer eines Zeugnisses während einer Fahrt ab, so bleibt das Zeugnis bis zum Ende der Fahrt gültig.

TEIL 4
DIENSTBEDINGUNGEN

BEMANNUNG

Artikel 10

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

Artikel 11

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

3. Für die Arbeits- oder Ruhezeiten geltende folgende Beschränkungen:

(a) Die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:

(i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und

(ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;

or

(b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:

(i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und

(ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

4. Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muss; der Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

5. In Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen können die Mitgliedstaaten, auch bei der Festlegung von Bezugszeiträumen, Ausnahmen von den in Absatz 1 Buchstabe b sowie den Absätzen 3 und 4 festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen folgen so weit wie möglich den festgelegten Normen, können aber häufiger oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Fischer Rechnung tragen.

Diese Ausnahmen können festgelegt werden

- (a) durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, vorausgesetzt, dass eine Beratung stattfindet und Anstrengungen zur Förderung aller einschlägigen Formen des sozialen Dialogs unternommen werden, oder
- (b) durch Tarifverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern.

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

BESATZUNGSLISTE

Artikel 12

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

ARBEITSVERTRAG FÜR FISCHER

Artikel 13

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

Artikel 14

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen,

- (a) um vorzuschreiben, dass Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, welche unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, den Schutz eines Arbeitsvertrags für Fischer genießen, der ihnen verständlich ist und mit den Bestimmungen dieser Vereinbarung im Einklang steht, und
- (b) durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in Arbeitsverträge für Fischer gemäß den Bestimmungen in Anhang I dieser Vereinbarung aufzunehmen sind.

Artikel 15

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen betreffend

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

Artikel 16

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

Artikel 17

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

Artikel 18

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

Artikel 19

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Fischer auf einem Fischereifahrzeug, das unter seiner Flagge fährt oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert ist und in einen ausländischen Hafen einläuft, Anspruch auf Heimschaffung haben, wenn der Arbeitsvertrag für Fischer ausgelaufen ist oder aus berechtigten Gründen von einer oder mehreren Vertragsparteien beendet worden ist oder der Fischer nicht mehr in der Lage ist, die im Arbeitsvertrag vorgesehenen Aufgaben auszuführen, oder von ihm nicht erwartet werden kann, dass er sie unter den gegebenen Umständen ausführt. Dies gilt auch für Fischer eines solchen Fahrzeugs, die aus denselben Gründen vom Fahrzeug in den ausländischen Hafen überführt werden.
2. Die Kosten der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Heimschaffung trägt der Fischereifahrzeugeigner, es sei denn, der Fischer hat sich gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen einer schweren Verletzung seiner Pflichten aus dem Arbeitsvertrag schuldig gemacht.
3. Die Mitgliedstaaten schreiben durch Rechtsvorschriften oder andere Maßnahmen die genauen Umstände vor, unter denen ein Fischer, für den Absatz 1 dieses Artikels gilt, Anspruch auf Heimschaffung hat, sowie die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen ein Fischer Anspruch auf Heimschaffung hat, und die Orte, nach denen der Fischer heimgeschafft werden kann.
4. Unterlässt es ein Fischereifahrzeugeigner, für die in diesem Artikel vorgesehene Heimschaffung zu sorgen, veranlasst der Mitgliedstaat, dessen Flagge das Fahrzeug führt, die Heimschaffung des betreffenden Fischers und hat das Recht, sich die Kosten von dem Fischereifahrzeugeigner erstatten zu lassen.
5. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dürfen in keiner Weise das Recht des Fischereifahrzeugeigners beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen.

Artikel 20

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

TEIL 5
SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ

VERPFLEGUNG UND UNTERKUNFT

Artikel 21

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

Artikel 22

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

Artikel 23

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

- (a) die Genehmigung von Plänen für den Bau oder Umbau von Fischereifahrzeugen in Bezug auf die Unterkünfte;
- (b) die Unterhaltung der Unterkünfte und der Schiffsküche;

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

Artikel 24

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

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

Artikel 25

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

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

Artikel 26

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

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

Artikel 27

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

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

Artikel 28

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

- (a) sich das medizinische Material und die Arzneimittel, die an Bord eines Fischereifahrzeugs mitzuführen sind, zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/29/EWG auch nach dem Einsatzgebiet richten;
- (b) sich die besondere Ausbildung für die Fischer zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 92/29/EWG auch nach der Zahl der Fischer an Bord, dem Einsatzgebiet und der Länge der Fahrt richtet;
- (c) die Benutzerhandbücher gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 92/29/EWG in einer Sprache und einem Format vorliegen, die von den in Buchstabe b dieses Artikels genannten Fischern verstanden werden;

- (d) die in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 92/29/EWG genannte funkärztliche Beratung auch über Satellitenfunk in Anspruch genommen werden kann und dass Fischereifahrzeuge, die unter der Flagge des Mitgliedstaates fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, mit einer Funk- oder Satellitenfunkanlage ausgestattet sind, damit eine solche Beratung möglich ist; und
- (e) die Fischereifahrzeuge, die unter der Flagge des Mitgliedstaates fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind, einen von der zuständigen Stelle angenommenen oder genehmigten ärztlichen Leitfaden oder die neueste Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe* mitführen.

Artikel 29

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

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

Artikel 30

Einzelstaatliche Rechtsvorschriften können den Ausschluss der Verpflichtung des Fischereifahrzeugeigners zur Übernahme der Kosten der medizinischen Versorgung gemäß Artikel 29 Buchstaben b und c gestatten, wenn die Verletzung außerhalb des Dienstes auf dem Fischereifahrzeug eingetreten ist, die Krankheit oder das Gebrechen beim Anheuern verschwiegen wurde oder der Fischereifahrzeugeigner nachweist, dass die Verletzung oder Krankheit auf vorsätzliches Fehlverhalten des Fischers zurückzuführen ist.

Artikel 31

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

Artikel 32

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

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

Artikel 33

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

Artikel 34

Jeder Mitgliedstaat erlässt Rechtsvorschriften oder trifft sonstige Maßnahmen betreffend

- (a) die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich der Risikobewertung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- (b) die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Art von Fanggerät, das sie verwenden werden, und die Vermittlung von Kenntnissen der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befasst sein werden;
- (c) die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;
- (d) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die unter seiner Flagge fahren oder unter seiner unbeschränkten Hoheitsgewalt registriert sind; und
- (e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse oder, nach Beratung, anderer geeigneter Gremien.

Artikel 35

1. Die Anforderungen dieses Artikels gelten für alle Fischereifahrzeuge, unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebietes und der Dauer der Fahrt.
2. Die zuständige Stelle
 - (a) schreibt nach Beratung vor, dass der Fischereifahrzeugeigner in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, den einzelstaatlichen Tarifverträgen und der einzelstaatlichen Praxis Verfahren an Bord für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten festlegt, wobei die spezifischen Gefahren und Risiken auf dem betreffenden Fischereifahrzeug zu berücksichtigen sind; und
 - (b) schreibt außerdem vor, dass Fischereifahrzeugeigner, Schiffsführer, Fischer und andere in Frage kommende Personen ausreichende und geeignete Anleitungen, Ausbildungsmaterialien oder sonstige zweckdienliche Informationen darüber erhalten, wie Gefahren für Sicherheit und Gesundheit an Bord von Fischereifahrzeugen zu bewerten und zu bewältigen sind.
3. Die Fischereifahrzeugeigner stellen sicher, dass
 - (a) jeder Fischer an Bord geeignete persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung erhält;
 - (b) jeder Fischer an Bord eine grundlegende, von der zuständigen Stelle genehmigte Sicherheitsausbildung erhalten hat; und
 - (c) die Fischer mit der Ausrüstung und ihrem Gebrauch ausreichend und angemessen vertraut sind, einschließlich der jeweiligen Sicherheitsmaßnahmen, bevor sie die Ausrüstung verwenden oder an den betreffenden Tätigkeiten teilnehmen.

Artikel 36

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

TEIL 6 ÄNDERUNGEN

Artikel 37

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

TEIL 7
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 38

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

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten diese Vereinbarung unterzeichnet.

GESCHEHEN ZU Göteborg, Schweden, am einundzwanzigsten Mai zweitausendzwölf.

Javier Garat, Vorsitzender von Europêche

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

Eduardo Chagas, Generalsekretär der ETF

ANHANG I
ARBEITSVERTRAG FÜR FISCHER

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

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

- (k) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die Formel für seine Berechnung;
- (l) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der sozialen Sicherheit, die dem Fischer gegebenenfalls vom Arbeitgeber, Fischereifahrzeugeigner oder einer anderen Vertragspartei oder anderen Vertragsparteien des Arbeitsvertrags für Fischer zu gewähren sind;
- (m) den Anspruch des Fischers auf Heimschaffung;
- (n) gegebenenfalls einen Verweis auf den Tarifvertrag;
- (o) die Mindestruhezeiten, in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen; und
- (p) alle weiteren Angaben, die die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gegebenenfalls vorschreiben.

ANHANG II
UNTERKÜNFTE AUF FISCHEREIFAHRZEUGEN
ALLGEMEINES

1. Dieser Anhang gilt unbeschadet der Richtlinie 92/29/EWG und der Richtlinie 93/103/EG.
2. Im Sinne dieses Anhangs
 - (a) bedeutet der Begriff *Vereinbarung* die zwischen dem Allgemeinen Verband der landwirtschaftlichen Genossenschaften der Europäischen Union (COGECA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Vereinigung der nationalen Verbände von Fischereiunternehmen in der Europäischen Union (Europêche) geschlossene Vereinbarung vom 21. Mai 2012 über die Durchführung des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 der Internationalen Arbeitsorganisation;
 - (b) bedeutet der Begriff *neues Fischereifahrzeug* ein Fahrzeug, für das
 - (i) der Auftrag über den Bau oder über einen größeren Umbau zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung erteilt worden ist; or
 - (ii) der Auftrag über den Bau oder über einen größeren Umbau vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; or
 - (iii) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung:
 - (a) der Kiel gelegt wird oder
 - (b) der erkennbare Bau begonnen wird, oder
 - (c) die Montage von mindestens fünfzig Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbefehls an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert geringer ist;
 - (c) bedeutet der Begriff *vorhandenes Fahrzeug* ein Fahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist.
3. Die folgenden Bestimmungen gelten für alle neuen gedeckten Fischereifahrzeuge, vorbehaltlich etwaiger Ausnahmen in Übereinstimmung mit Artikel 3 der Vereinbarung. Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Anforderungen dieses Anhangs auch auf vorhandene Fahrzeuge anwenden, wenn und insoweit sie entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.

4. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Abweichungen von den Bestimmungen dieses Anhangs für Fischereifahrzeuge zulassen, die normalerweise weniger als 24 Stunden auf See bleiben, falls die Fischer nicht an Bord des Fahrzeugs wohnen, wenn es im Hafen liegt. Für solche Fahrzeuge stellt die zuständige Stelle sicher, dass den betreffenden Fischern ausreichende Ruhe-, Verpflegungs- und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stehen.
5. Die Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr können auf Fahrzeuge mit einer Länge von 15 bis 24 Metern angewendet werden, wenn die zuständige Stelle nach Beratung entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.
6. Fischern, die an Bord von Zubringerfahrzeugen arbeiten, welche nicht über geeignete Unterkunftsräume und sanitäre Einrichtungen verfügen, sind solche Unterkunftsräume und Einrichtungen an Bord des Mutterfahrzeugs zur Verfügung zu stellen.
7. Die Mitgliedstaaten können die Anforderungen dieses Anhangs über Lärm und Vibrationen, Lüftung, Heizung, Klimatisierung und Beleuchtung auf geschlossene Arbeitsräume und für Lagerungszwecke genutzte Räume ausweiten, wenn, nach Beratung, eine solche Ausweitung als sinnvoll angesehen wird und sich nicht nachteilig auf die Arbeitsbedingungen oder die Verarbeitung oder die Qualität des Fangs auswirkt.

PLANUNG UND ÜBERWACHUNG

8. Jedes Mal, wenn ein Fahrzeug neu gebaut wird oder die Unterkunftsräume der Besatzung eines Fahrzeugs umgebaut worden sind, vergewissert sich die zuständige Stelle, dass es die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt. Die zuständige Stelle verlangt, soweit es möglich ist, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs, wenn die Unterkunftsräume der Besatzung eines Fahrzeugs wesentlich geändert werden, und, im Fall eines Fahrzeugs, das von der Flagge, die es führt, zur Flagge des Mitgliedstaats überwechselt, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs, die gemäß Absatz 3 anwendbar sind.

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

ENTWURF UND BAU

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

Verbindungen zu und zwischen Unterkunftsräumen

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

Isolierung

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

LÄRM UND VIBRATIONEN

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

BELÜFTUNG

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

HEIZUNG UND KLIMATISIERUNG

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

BELEUCHTUNG

27. Alle Unterkunftsräume müssen mit angemessener Beleuchtung ausgestattet sein.
28. Wann immer möglich, ist in den Unterkunftsräumen neben der künstlichen Beleuchtung natürliche Beleuchtung vorzusehen. Falls die Schlafräume über natürliche Beleuchtung verfügen, ist ein Mittel zur Verdunkelung vorzusehen.
29. Neben der normalen Schlafräumbeleuchtung ist für jede Koje eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung vorzusehen.
30. In Schlafräumen ist eine Notbeleuchtung vorzusehen.
31. Wenn auf einem Fahrzeug in den Messräumen, Durchgängen und sonstigen Räumen, die als Notausgang verwendet werden oder verwendet werden können, keine Notbeleuchtung vorhanden ist, ist in solchen Räumen eine ständige Nachtbeleuchtung vorzusehen.
32. Bei Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr hat die Beleuchtung der Unterkunftsräume einer von der zuständigen Stelle festgesetzten Norm zu entsprechen. An jeder frei zugänglichen Stelle des Unterkunftsraums ist als Mindestnorm für eine solche Beleuchtung festzusetzen, dass eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein muss, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung zu lesen.

SCHLAFRÄUME

Allgemeines

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

Bodenfläche

34. Die Zahl der Personen je Schlafraum und die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, sind so festzulegen, dass den Fischern an Bord unter Berücksichtigung der Verwendung des Fahrzeugs genügend Platz und Bequemlichkeit geboten wird.
35. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber mit einer Länge von weniger als 45 Metern, darf die Bodenfläche je Person im Schlafraum, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 1,5 m² sein.
36. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern oder mehr darf die Bodenfläche je Person im Schlafraum, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 2 m² sein.

Anzahl der Personen je Schlafraum

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

Sonstiges

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

MESSEN

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

BADEWANNEN ODER DUSCHEN, TOILETTEN UND WASCHBECKEN

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

WASCHVORRICHTUNGEN

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

EINRICHTUNGEN FÜR KRANKE UND VERLETZTE FISCHER

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

SONSTIGE EINRICHTUNGEN

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

BETTZEUG, MESSEAUSSTATTUNG UND ANDERE GEGENSTÄNDE

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

FREIZEITEINRICHTUNGEN

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

KOMMUNIKATIONSEINRICHTUNGEN

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

SCHIFFSKÜCHE UND EINRICHTUNGEN FÜR DAS AUFBEWAHREN VON NAHRUNGSMITTELN

67. An Bord sind Kocheinrichtungen vorzusehen. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind diese Einrichtungen nach Möglichkeit in einer gesonderten Schiffsküche unterzubringen.
68. Die Schiffsküche oder, falls keine gesonderte Schiffsküche vorhanden ist, der Kochbereich muss von zweckentsprechender Größe, gut beleuchtet und belüftet sein und ordnungsgemäß ausgestattet und unterhalten werden.
69. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr ist eine gesonderte Schiffsküche vorzusehen.
70. Die Behälter mit Butan- oder Propangas, das zum Kochen in einer Schiffsküche verwendet wird, sind auf offenem Deck in einem Unterstand zu lagern, der so konstruiert ist, dass die Behälter vor äußerer Hitzequellen und äußerer Krafteinwirkung geschützt sind.
71. Es ist ein geeigneter und ausreichend großer Raum für Vorräte vorzusehen, der trocken und kühl gehalten und gut belüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben, und es müssen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, wenn möglich Kühlschränke oder andere Kühlagerungseinrichtungen verwendet werden.
72. Auf Fahrzeugen mit einer Länge zwischen den Loten (LPP) von 15 Metern oder mehr müssen ein Vorratsraum und ein Kühlschrank und sonstige Kühllagereinrichtungen verwendet werden.

NAHRUNGSMITTEL UND TRINKWASSER

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

SAUBERKEIT UND BEWOHNBARKEIT

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

ÜBERPRÜFUNGEN DURCH DEN SCHIFFSFÜHRER ODER UNTER DER VERANTWORTUNG DES SCHIFFSFÜHRERS

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

ABWEICHUNGEN

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