



Brüssel, den 28.3.2019
COM(2019) 157 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT

**über die Fortschritte des Beitritts der Mitgliedstaaten zum Internationalen
Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über Normen für die
Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal
an Bord von Fischereifahrzeugen gemäß Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2015/799 des
Rates**

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT

über die Fortschritte des Beitritts der Mitgliedstaaten zum Internationalen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal an Bord von Fischereifahrzeugen gemäß Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2015/799 des Rates

1. Einleitung

Mit dem Beschluss (EU) 2015/799 des Rates vom 18. Mai 2015¹ werden die Mitgliedstaaten ermächtigt, im Interesse der Europäischen Union dem Internationalen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen (STCW-F, im Folgenden das „Übereinkommen“) beizutreten, das am 7. Juli 1995 angenommen wurde und am 29. September 2012 in Kraft getreten ist. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO.

Dieses Übereinkommen ist ein wichtiger Beitrag nicht nur zum Schutz der Fischer, sondern auch zu einem sichereren internationalen Seeverkehr. Es fördert die Sicherheit von Leben und Eigentum auf See und trägt damit auch zum Schutz der Meeresumwelt bei. Da die Fischerei auf See einer der gefährlichsten Berufe ist und Fischereifahrzeuge und ihre Besatzung auf offener See mit den gleichen Gefahren und Risiken konfrontiert sind wie große Handelsschiffe, sind geeignete Ausbildungen und Qualifikationen ein wesentliches Mittel, um die Zahl der Unfälle zu verringern und einen Beitrag zur Sicherheit der Besatzung an Bord und zur Sicherheit im Seeverkehr zu leisten.

Darüber hinaus ist das STCW-F-Übereinkommen auch für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer von großer Bedeutung. Fischer könnten mobiler werden und haben die Möglichkeit, an Bord von Fischereifahrzeugen aller Mitgliedstaaten zu arbeiten, die Vertragsparteien des STCW-F-Übereinkommens sind. Daher wird die Harmonisierung ihrer Qualifikationen durch die Einführung eines gemeinsamen Mindestniveaus für die Ausbildung von Personal an Bord von Fischereifahrzeugen nicht nur die Sicherheit auf See verbessern, sondern auch die Freizügigkeit der Arbeitnehmer weiter erleichtern. Darüber hinaus werden gleiche Wettbewerbsbedingungen in der EU und auch in Bezug auf Drittländer geschaffen.

Derzeit sind die Arbeitnehmer an Bord von Fischereifahrzeugen nicht in gleicher Weise geschützt wie Seeleute im Seeverkehr, die unter das nahezu identische Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und

¹ Beschluss (EU) 2015/799 des Rates vom 18. Mai 2015 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Union dem Internationalen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen beizutreten (ABl. L 127 vom 22.5.2015, S. 20).

den Wachdienst von Seeleuten der IMO (STCW-Übereinkommen) fallen. Während das STCW-Übereinkommen weltweit von 164 Vertragsstaaten ratifiziert wurde, darunter auch alle 28 EU-Mitgliedstaaten, und durch die Richtlinien 2008/106/EG, 2009/16/EG und 2012/35/EU² in EU-Recht umgesetzt wurde, wurde das STCW-F-Übereinkommen weltweit nur von 26 Vertragsstaaten ratifiziert, worunter nur neun EU-Mitgliedstaaten.

Aus diesen Gründen haben die EU-Sozialpartner in der Seefischerei³ im Rahmen ihres sektoralen sozialen Dialogs wiederholt auf die Bedeutung der Umsetzung der internationalen Übereinkommen über die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen hingewiesen und die Mitgliedstaaten und die EU aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Auch die EU-Institutionen haben sich im Rahmen der EU-Initiative zur Meerespolitik⁴ in dieser Hinsicht verpflichtet. Sowohl der Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 4. April 2017⁵ als auch das Europäische Parlament in seiner Entschließung vom 16. Januar 2018⁶ fordern dazu auf, gleiche Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt im Bereich des Meeres zu fördern und eine faire Behandlung zu gewährleisten, die einschlägigen internationalen Übereinkommen wirksam anzuwenden und einen harmonisierten sozialen Rahmen für maritime Tätigkeiten in EU-Gewässern zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund werden diejenigen Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge, über Häfen für seegehende Fischereifahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des STCW-F-Übereinkommens fallen, oder über Ausbildungseinrichtungen für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, ersucht, dem Übereinkommen beizutreten. Darüber hinaus sollten Drittländer ermutigt werden, Vertragsparteien des STCW-F-Übereinkommens zu werden, um die Sicherheit und angemessene Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen zu fördern und auf globaler Ebene faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

2. Rechtsgrundlage

Mit der Beschluss (EU) 2015/799 des Rates werden die EU-Mitgliedstaaten ermächtigt, Vertragsparteien des STCW-F-Übereinkommens zu werden. Die Erteilung einer Ermächtigung

² Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung) (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33). Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57). Richtlinie 2012/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 78).

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

⁴ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Internationale Meerespolitik: Eine Agenda für die Zukunft unserer Weltmeere“, JOIN(2016) 49 final vom 10. November 2016.

⁵ Schlussfolgerungen des Rates zu „Internationale Meerespolitik: Eine Agenda für die Zukunft unserer Weltmeere“ (8029/17), vom 4. April 2017.

⁶ Entschließung des Europäischen Parlaments zu „Internationale Meerespolitik: Eine Agenda für die Zukunft unserer Weltmeere“ im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitszielen 2030 (2017/2055(INI)), vom 16. Januar 2018.

durch die EU war erforderlich, da Kapitel I Regel 7 des Anhangs des Übereinkommens in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt, und zwar im Hinblick auf die Vorschriften der Union über die Anerkennung von Berufsqualifikationen bestimmter Kategorien von Personal an Bord von Fischereifahrzeugen. Dies berührt auch die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere Artikel 100 Absatz 2 AEUV, und das Sekundärrecht der Union, insbesondere die Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷, soweit Unionsbürger betroffen sind, die über einschlägige von einem Mitgliedstaat oder einem Drittland ausgestellte Zeugnisse verfügen.

Mit dem Beschluss (EU) 2015/799 des Rates werden die EU-Mitgliedstaaten nicht nur ermächtigt, das STCW-F-Übereinkommen zu ratifizieren, sondern auch dazu ermutigt. Es ist wichtig, dass alle EU-Mitgliedstaaten das Übereinkommen ratifizieren, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und Probleme zwischen internationalem Recht und Unionsrecht zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang und zur Überwachung der Fortschritte der EU-Mitgliedstaaten bei der Ratifizierung des Übereinkommens, sieht Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2015/799 des Rates vor, dass die Kommission dem Rat diesen Fortschrittsbericht vorlegt.

3. Informationsquellen für diesen Bericht

Die Kommission erkundigte sich bei den Mitgliedstaaten am 16. März 2018 schriftlich über ihre Absicht, das STCW-F-Übereinkommen zu ratifizieren. Da nur vier Antworten eingingen, wurden zwei Erinnerungsschreiben an die Ständigen Vertretungen der Mitgliedstaaten gerichtet, die nicht geantwortet hatten. Schließlich gingen Antworten aus insgesamt 20 Mitgliedstaaten ein. Von den acht Mitgliedstaaten, die noch nicht geantwortet haben, haben drei das Übereinkommen bereits ratifiziert. Für die Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten wurde die IMO-Website über den Status von Verträgen konsultiert.

4. Aktueller Stand beim STCW-F: Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten

Das STCW-F-Übereinkommen wurde von neun Mitgliedstaaten ratifiziert (**Belgien, Dänemark, Lettland, Litauen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien und Spanien**) und zählt insgesamt 26 Vertragsparteien⁸.

Zu den übrigen 19 Mitgliedstaaten konnten folgende Informationen eingeholt werden:

⁷ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen, (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

⁸ Belgien, Kanada, Republik Kongo, Dänemark, Island, Kiribati, Lettland, Litauen, Mauretanien, Marokko, Namibia, Nauru, die Niederlande, Neuseeland, Norwegen, Palau, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, St. Lucia, Sierra Leone, Südafrika, Spanien, Syrien, Ukraine.

Sechs Mitgliedstaaten arbeiten an der Ratifizierung: **Frankreich, Deutschland, Griechenland, Irland, Schweden** und das **Vereinigte Königreich**. Griechenland und Schweden verwiesen in ihren Antworten auf die laufenden Arbeiten zur Überarbeitung des derzeitigen Übereinkommens.

Vier Mitgliedstaaten halten die Ratifizierung des STCW-F-Übereinkommens aufgrund der Lage ihrer Flotte für nicht erforderlich. **Estland** teilte der Kommission mit, dass es die STCW-Zertifizierungsanforderungen für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 24 Metern anwendet. Estland hat wegen der geringen Größe seines Fischereisektors und der begrenzten Zahl von Schiffen mit einer Länge von mehr als 24 Metern (insgesamt 24) nicht die Absicht, die Ratifizierung des STCW-F-Übereinkommens voranzutreiben. **Finnland** hat die Ratifizierung des STCW-F-Übereinkommens nicht eingeleitet und führt an, dass es nur wenige Fischereifahrzeuge unter finnischer Flagge gebe, die in den Anwendungsbereich dieses Übereinkommens fallen würden. **Slowenien** ist der Auffassung, dass das STCW-F-Übereinkommen für das Land nicht notwendig ist, da alle Schiffe der slowenischen Fischereiflotte weniger als 24 Meter lang sind und eine Motorleistung von weniger als 750 kW haben. **Bulgarien** schließlich meldet, dass es über keine Schiffe verfügt, auf die das STCW-Übereinkommen anwendbar wäre.

Eine Gruppe von vier Binnenstaaten, **Österreich**, die **Tschechische Republik**, **Ungarn** und **Luxemburg**, haben der Kommission mitgeteilt, dass sie das Übereinkommen nicht ratifizieren werden, da sie nicht über Fischereifahrzeuge, Fischereihäfen oder Ausbildungseinrichtungen für Personal zum Einsatz an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen.

Die folgenden Mitgliedstaaten, die das STCW-F-Übereinkommen nicht ratifiziert haben, haben das Auskunftersuchen nicht beantwortet: **Kroatien, Zypern, Italien, Malta** und die **Slowakei**.

5. Schlussfolgerung

Die Ratifizierung und die Umsetzung internationaler Übereinkommen wie des STCW-F-Übereinkommens ist von größter Bedeutung, um die Situation des an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personals zu verbessern, die Anzahl und die Schwere der Arbeitsunfälle zu verringern und gleiche Wettbewerbsbedingungen für den EU-Fischereisektor sowohl innerhalb als auch außerhalb der Union zu fördern.

Darüber hinaus wird die Ratifizierung dieses Übereinkommens auch die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern, da ein Mindestniveau für die Ausbildung des Personals von Fischereifahrzeugen auf der Grundlage internationaler Normen geschaffen wird.

Die Kommission stellt fest, dass nicht alle Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge, über Häfen für seegehende Fischereifahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des STCW-F-Übereinkommens fallen, oder über Ausbildungseinrichtungen für Personal an Bord

von Fischereifahrzeugen verfügen, dieses Übereinkommen ratifiziert haben oder beabsichtigen, dies zu tun.

Die Kommission nimmt insbesondere zur Kenntnis, dass einige Mitgliedstaaten nicht beabsichtigen, das STCW-F-Übereinkommen zu ratifizieren, weil sie über keine Schiffe, die in dessen Anwendungsbereich fallen, oder nur über eine kleine Flotte von Schiffen mit einer Länge von mehr als 24 Metern oder einer Maschinenleistung von mehr als 750 kW verfügen. Das STCW-F-Übereinkommen enthält jedoch wichtige Bestimmungen, die unabhängig von Länge und/oder Maschinenleistung für alle Fischereifahrzeuge gelten, wie z. B. die Bestimmung über das grundlegende Sicherheitstraining (Kapitel III Regel 1) und die Bestimmungen über den Wachdienst (Kapitel IV Regel 1). Darüber hinaus werden auch Mitgliedstaaten, die über Häfen für seegehende Fischereifahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des STCW-F-Übereinkommens fallen, oder über Ausbildungseinrichtungen für das Personal an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, durch den Beschluss (EU) 2015/799 des Rates aufgefordert, diesem Übereinkommen beizutreten.

Die Mitgliedstaaten werden gebeten, ihren Verpflichtungen nachzukommen und das Ratifizierungsverfahren abzuschließen, und damit die Kommission bei ihren Bemühungen um die Förderung von Sicherheit an Bord und auf See zu unterstützen. Die Ratifizierung des STCW-F-Übereinkommens durch alle betroffenen Mitgliedstaaten wird einen kohärenten und aktualisierten internationalen Rahmen schaffen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe unter EU-Flagge und deren Personal innerhalb und außerhalb der EU fördern.

Die Kommission ersucht den Rat, diesen Fortschrittsbericht zur Kenntnis zu nehmen.