|  |  |
| --- | --- |
| Europäisches Parlament  2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{PECH}Fischereiausschuss</Commission>

<RefProc>2019/2161</RefProc><RefTypeProc>(INI)</RefTypeProc>

<Date>{20/10/2020}20.10.2020</Date>

<TitreType>ENTWURF EINES BERICHTS</TitreType>

<Titre>über das Thema „Künftige Fischer: Gewinnung einer neuen Generation von Arbeitnehmern für den Bereich Fischerei und Schaffung von Arbeitsplätzen in Küstengemeinden“ </Titre>

<DocRef>(2019/2161(INI))</DocRef>

<Commission>{PECH}Fischereiausschuss</Commission>

Berichterstatter: <Depute>Manuel Pizarro</Depute>

PR\_INI

INHALT

Seite

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 3

BEGRÜNDUNG 15

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Thema „Künftige Fischer: Gewinnung einer neuen Generation von Arbeitnehmern für den Bereich Fischerei und Schaffung von Arbeitsplätzen in Küstengemeinden“

(2019/2161(INI))

*Das Europäische Parlament*,

– gestützt auf Artikel 3 Absätze 2 und 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV), Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a, d und k sowie die Artikel 9 und 153 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik,

– unter Hinweis auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen,

– unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen),

– unter Hinweis das Übereinkommen zur Errichtung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO),

– unter Hinweis auf das Übereinkommen zur Errichtung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO),

– unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (1977),

– unter Hinweis auf das Torremolinos-Protokoll (1993) und das Übereinkommen von Kapstadt (2012) zur Aktualisierung und Änderung des Übereinkommens von Torremolinos,

– unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen),

– unter Hinweis auf das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeit im Fischereisektor C188 (2007),

– unter Hinweis auf die Freiwilligen Leitlinien der IMO von 2005 für den Entwurf, den Bau und die Ausrüstung kleiner Fischereifahrzeuge,

– unter Hinweis auf den Bericht von Europêche, COGECA „Fischerei“ & ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation) (Dezember 2000) mit dem Titel „Mutual Recognition of Certificates in the Sea Fishing Sector in Europe, Final Report“ (Gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten im Bereich der Seefischerei in Europa, Abschlussbericht), auch bekannt als der Bénodet-Bericht (eine Studie, die für das Forum erstellt wurde, das zu diesem Thema am 13. und 14. Oktober 2000 in Bénodet (FR) stattfand), S. 9,

– unter Hinweis auf die im Rahmen des Dokuments mit dem Titel „Training of Fishers“(Ausbildung von Fischern)[[1]](#footnote-1) gezogenen Schlussfolgerungen der Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik des Europäischen Parlaments (2018),

– unter Hinweis auf den Jahresbericht der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) über Unfälle und Vorkommnisse auf See für das Jahr 2019,[[2]](#footnote-2)

– unter Hinweis auf den Jahreswirtschaftsbericht 2019 über die Fischereiflotte der EU (STECF 19-06)[[3]](#footnote-3),

– unter Hinweis auf den Bericht der FAO mit dem Titel „The State of World Fisheries and Aquaculture 2020“ (Der weltweite Zustand der Fischerei und Aquakultur 2020)[[4]](#footnote-4),

– gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Fischereiausschusses (A9-0000/2020),

A. in der Erwägung, dass mit der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) dafür gesorgt werden soll, dass Fischerei- und Aquakulturtätigkeiten auf lange Sicht nachhaltig sind und dass diese Nachhaltigkeit auf drei Säulen – Umwelt, Soziales und Wirtschaft – beruht;

B. in der Erwägung, dass mit der Fischerei, einschließlich der Aquakultur, Milliarden von Menschen mit Nahrungsmitteln versorgt werden, und dass diese Branche nach Angaben der FAO eine wichtige Beschäftigungs- und Einkommensquelle für den Lebensunterhalt von 10 bis 12 % der Weltbevölkerung darstellt; in der Erwägung, dass darüber hinaus schätzungsweise rund 140 Mio. weitere Arbeitsplätze mit dem Rest der Wertschöpfungskette der Fischerei, insbesondere mit der Verarbeitung und dem Verkauf von Fischereierzeugnissen, verbunden sind;

C. in der Erwägung, dass nach den von der FAO gesammelten Informationen mehr als 20 % der Arbeitsplätze in der Aquakulturproduktion auf Frauen entfallen, während der Anteil der in der produktiven Fischerei beschäftigten Frauen nur etwa drei Prozent beträgt;

D. in der Erwägung, dass den jüngsten Angaben von Eurostat[[5]](#footnote-5) zufolge im Jahr 2017 insgesamt etwa 180 000 Menschen im Fischereiwesen der EU beschäftigt waren, von denen etwa ein Drittel im Teilsektor Aquakultur tätig war; in der Erwägung, dass von dieser Gesamtzahl 41 000 Personen in Spanien, 29 000 Personen in Italien, 21 000 Personen in Griechenland, 20 000 Personen in Frankreich und 14 700 Personen in Portugal im Primärsektor der Fischerei beschäftigt waren, und in der Erwägung, dass Italien, Griechenland und Portugal im Jahr 2017 zwar nur 11 % der Fischereiproduktion der EU ausmachten, auf diese drei Mitgliedstaaten jedoch 35,9 % der Beschäftigung entfielen;

E. in der Erwägung, dass aus den von Eurostat[[6]](#footnote-6) im Jahr 2019 veröffentlichten statistischen Daten hervorgeht, dass im Jahr 2018 in der Branche „Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei“ insgesamt 14,4 % der Arbeitnehmer 65 Jahre oder älter waren, und in der Erwägung, dass dies der Wirtschaftszweig ist, in dem die meisten Erwerbstätigen dieser Altersgruppe beschäftigt sind; in der Erwägung, dass der Anteil der Arbeitnehmer in dieser Altersgruppe seit 2008 zwar kontinuierlich zurückgegangen ist, die tatsächliche Zahl der Beschäftigten in dieser Altersgruppe jedoch nicht im gleichen Maße abgenommen hat;

F. in der Erwägung, dass es auch ohne spezifische Daten, die sich nur auf die Fischerei beziehen, möglich ist, bei einigen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten etliche Informationen über die Altersstruktur der in der Fischerei Beschäftigen zu erhalten; in der Erwägung, dass aus den Daten hervorgeht, dass der Anteil der Fischer im Alter von 55 Jahren oder älter in den letzten zehn Jahren stets zugenommen hat und sich derzeit auf etwa 20 % der aktiven Fischer beläuft, und dass andererseits der Anteil der jungen Fischer (unter 34 Jahren) keinen eindeutigen Trend aufweist und stets zwischen 20 und 23 % der aktiven Fischer liegt;

G. in der Erwägung, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftspartner im Bereich Fischerei dennoch mit Nachdruck auf das seit mindestens zwei Jahrzehnten bestehende mangelnde Interesse junger Menschen an der Fischereitätigkeit hinweisen, das zusätzliche Schwierigkeiten in dem gesamten Wirtschaftszweig verursacht und die sozialen Probleme der Küstengemeinden verschärft;

H. in der Erwägung, dass in Bezug auf Unfälle und Vorkommnisse auf See die Tätigkeit mit Fischereifahrzeugen die Tätigkeit auf See ist, die zum Verlust einer größeren Anzahl von Schiffen führt, obwohl sie nicht zu den Tätigkeiten gehört, die die meisten Unfälle verursachen, wobei die Zahl der Vorkommnisse im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen im Jahr 2018 um 40 % gestiegen ist;

I. in der Erwägung, dass die Zahl der Vorfälle zwar zugenommen hat, die Zahl der durch Unfälle und Vorkommnisse auf Fischereifahrzeugen verursachten Todesfälle jedoch rückläufig ist, wobei die überwiegende Mehrheit der Vorfälle auf menschliche Faktoren zurückzuführen ist (62,4 %) und Systemversagen/Mängel an der Ausrüstung die zweithäufigste Ursache (23,2 % der Vorfälle) darstellen;

J. in der Erwägung, dass Sicherheitsfragen – die Fischereitätigkeit gilt allgemein als ein riskanter Beruf – und die mühsame Arbeit auf Fischereifahrzeugen wesentliche Faktoren für das mangelnde Interesse jüngerer Menschen an der Fischerei sind;

K. in der Erwägung, dass die mangelnde Standardisierung bei der Zertifizierung und Grundausbildung von Fischern sowie bei ihrer Anerkennung in den Mitgliedstaaten eine Einschränkung darstellt, die vor zwei Jahrzehnten festgestellt wurde, und dass diesbezüglich nur wenige Entwicklungen erzielt wurden;

L. in der Erwägung, dass die Ergebnisse der wirtschaftlichen Leistung der Flotten der EU im Allgemeinen auf Einkommensverbesserungen und einen jährlichen Anstieg der Gewinne und der Durchschnittseinkommen der Fischer hindeuten, dass bei einer detaillierten Analyse nach einzelnen Mitgliedstaaten, Meeresbecken und Fischereiflotte diese Trends jedoch nicht universell sind und sich insbesondere nicht in den Trends bei der Flotte der kleinen Küstenfischerei widerspiegeln;

M. in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang ein erheblicher Anteil der Fischer ein geringes, unregelmäßiges Einkommen erhält, was zu einem unzureichenden Zugang zu sozialem Schutz führt, und dass dies ein weiterer Faktor ist, der dazu beiträgt, dass das Interesse junger Menschen an der Fischerei abnimmt;

***Verbesserung der Informationen und Charakterisierung der Erwerbspersonen in der Fischerei***

1. betont, dass die Art und Weise verbessert werden muss, wie Informationen über die Erwerbspersonen im Produktionsbereich der Fischerei- und Aquakulturerzeugnisse sowie in der gesamten Wertschöpfungskette regelmäßig und systematisch auf der Ebene der EU und nach Mitgliedstaaten aufgeschlüsselt gesammelt und zur Verfügung gestellt werden;

2. weist darauf hin, dass mit der Aggregation statistischer Daten innerhalb des großen Gesamtbereichs „Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei“ Situationen und Veränderungen mit negativen Auswirkungen für jeden dieser Bereiche verborgen oder verschleiert werden können; hebt hervor, dass sie alle zwar Bereiche der Primärproduktion sind, die Tätigkeiten jedoch nicht miteinander verbunden sind und – im Falle der Fischerei – nicht einmal in derselben Umgebung oder demselben geografischen Gebiet stattfinden;

3. bekräftigt, dass es – wie bei der Bewirtschaftung von Beständen und Lebensräumen – für die Verwaltung und Überwachung der sozialen Entwicklungen in dieser Branche, insbesondere der Beschäftigungsentwicklung, von wesentlicher Bedeutung ist, über die besten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu verfügen, die auf zuverlässigen, nahezu realen Daten mit ausgedehnten Zeitreihen beruhen, ohne die es nicht möglich sein wird, eine der drei Säulen der Nachhaltigkeit, die im Rahmen der GFP befürwortet werden – nämlich die soziale Säule –, zu verfolgen und vollständig umzusetzen;

4. weist darauf hin, dass die von verschiedenen Stellen zur Verfügung gestellten Informationen offenbar einen Anstieg des Alters der Besatzungen von Fischereifahrzeugen der Union belegen, dass jedoch wie bei der Bewirtschaftung der Fischerei und der Anpassung der durchgeführten Maßnahmen die Steuerung, die Überwachung und die Durchführung der Maßnahmen nach geografischem Gebiet, Fischereiflotte und unter bestimmten Umständen nach verwendetem Fanggerät differenziert erfolgen sollten;

5. fordert die Kommission, insbesondere Eurostat, und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Beobachtung der Beschäftigungstrends zu berücksichtigen, und zwar nicht nur in Bezug auf die Gesamtzahl der Arbeitsplätze, sondern auch in Bezug auf das Ausbildungsniveau und die Altersstruktur der im Bereich der Fischerei und Aquakultur tätigen Erwerbspersonen und, wenn möglich, auch in der damit verbundenen Wertschöpfungskette, wobei diesbezüglich Daten zu erstellen sind, die ähnlich detailliert sind wie die Daten, die gezielt für die Überwachung der Wirtschaftstätigkeit und der Leistung der Branche zur Verfügung stehen;

***Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zur Erhöhung der Sicherheit***

6. hebt hervor, dass sich die Sicherheitsbedingungen an Bord, insbesondere auf größeren Schiffen, zwar verbessert haben, die Zahl der von der EMSA im Jahr 2018 registrierten Vorkommnisse und Unfälle im Vergleich zum Vorjahr jedoch um 40 % gestiegen ist, obwohl die Zahl der Todesopfer in den letzten Jahren stetig zurückgegangen ist;

7. erinnert daran, dass die EMSA lediglich für das Eingreifen und die Erhebung von Daten im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See zuständig ist, an denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 m beteiligt sind, oder in Fällen, in denen Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m an Unfällen mit Schiffen beteiligt sind, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG[[7]](#footnote-7) fallen, mit dem Ergebnis, dass es sicherlich mehr Unfälle und Vorkommnisse im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen gibt, als die in den Jahresberichten der EMSA verfügbaren Daten erkennen lassen;

8. weist darauf hin, dass berufliche maritime Tätigkeiten, insbesondere die Fischerei, im Allgemeinen als risikoreich und gefährlich angesehen werden und dass diese Lage dadurch verschärft wird, dass 85 % der EU-Schiffe Fischereifahrzeuge der kleinen Küstenfischerei (mit einer Gesamtlänge von weniger als 12 m) sind und daher größeren Risiken ausgesetzt sind, die durch ungünstige Wetterbedingungen und den Einsatz an küstennahen Orten verursacht werden;

9. betont, dass trotz der auf internationaler Ebene und der Ebene der EU unternommenen Bemühungen zur Verbesserung der Sicherheitsbedingungen an Bord von Schiffen, insbesondere von Fischereifahrzeugen, die internationalen Übereinkommen, in denen die Regelungen und Systeme zum Schutz von Schiffen und Personen an Bord festgelegt sind, nur für größere Schiffe oder neu gebaute Schiffe gelten;

10. weist darauf hin, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord nicht getrennt von den Sicherheitsbedingungen betrachtet werden können; vertritt die Ansicht, dass mit guten Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen nicht nur die Sicherheitsbedingungen verbessert werden, unter denen Fischereieinsätze durchgeführt werden, sondern auch die Ruhepausen und Erholungszeiten, was sich unmittelbar auf ihre Sicherheit auswirkt, da ein großer Teil der Unfälle und Vorkommnisse auf Fischereifahrzeugen nach wie vor auf menschliches Versagen zurückzuführen ist, unabhängig davon, ob dieses Versagen durch mangelnde Kenntnisse oder Ausbildung oder durch Müdigkeit verursacht wird;

11. weist darauf hin, dass Seeleute, einschließlich Fischer, häufig vom Anwendungsbereich des arbeitsrechtlichen Rahmens der EU und der einzelnen Mitgliedstaaten ausgeschlossen sind, wobei zu berücksichtigen ist, dass viele Vorschriften nicht für die tatsächlichen Tätigkeiten dieser Arbeitnehmer gelten; erinnert daran, dass es angesichts der Nichtanwendbarkeit allgemeiner arbeitsrechtlicher Regelungen erforderlich ist, dafür zu sorgen, dass eine Reihe grundlegender Voraussetzungen in Bezug auf die arbeitsrechtlichen Vorschriften in geeigneter Weise für Seeleute und insbesondere für Fischer sichergestellt und garantiert werden;

12. weist darauf hin, dass die Fischerei je nach dem verwendeten Fanggerät, der Größe des Schiffes, dem Einsatzgebiet und den Witterungsverhältnissen unterschiedliche Risikofaktoren im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen, die an Bord geboten sein müssen, darstellt;

13. erinnert an die Schritte, die auf internationaler Ebene unternommen wurden, insbesondere im Rahmen des Torremolinos-Protokolls (1993) und des Übereinkommens von Kapstadt (2012) zur Änderung und Verbesserung des Übereinkommens von Torremolinos (1977),, das eingerichtet wurde, um die Sicherheit von Fischereifahrzeugen zu gewährleisten, und weist darauf hin, dass dieses Übereinkommen trotz der Verringerung der Anforderungen im Jahr 2012 nach wie vor nicht in Kraft ist;

14. begrüßt die Ausarbeitung der Freiwilligen Leitlinien der IMO von 2005 für den Entwurf, den Bau und die Ausrüstung kleiner Fischereifahrzeuge; weist jedoch darauf hin, dass sie als freiwillige Leitlinien nur als Orientierungshilfe dienen können und dass es weder eine rechtliche Verpflichtung noch eine Standardisierung von Grundnormen für Fischereifahrzeuge der kleinen Küstenfischerei gibt;

15. weist erneut darauf hin, dass das Endziel der GFP darin besteht, im Hinblick auf ihre drei Säulen die Fischereitätigkeit nachhaltig zu gestalten, und dass es nur mit guten Arbeits-, Lebens- und Sicherheitsbedingungen möglich sein wird, junge Menschen zu gewinnen und einen Generationenwechsel in dieser Tätigkeit zu erreichen, mit der die EU-Bürger mit gesunden Lebensmitteln versorgt werden;

16. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, dafür zu sorgen, dass an Bord von Fischereifahrzeugen unabhängig von ihrer Größe die bestmöglichen Sicherheits-, Arbeits- und Lebensbedingungen gelten; schlägt vor, dass Schritte unternommen werden, um grundlegende Rechtsvorschriften festzulegen, die in einheitlicher und allgemeiner Weise für die gesamte Fischereiflotte der EU gelten, wobei die Besonderheiten zu berücksichtigen sind, die sich aus der Größe der Schiffe und den Arten von Fangeinsätzen ergeben, für die sie bestimmt sind;

17. besteht darauf, dass sichergestellt werden muss, dass mit dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Arbeits-, Lebens- und Sicherheitsbedingungen der Fischereifahrzeuge der EU geleistet wird, indem nach Möglichkeiten gesucht wird, diese Bedingungen zu verbessern, ohne die Fangkapazität zu erhöhen, wobei den Fischereifahrzeugen der kleinen Küstenfischerei besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist;

18. besteht ferner darauf, dass regelmäßig eine Beobachtung stattfindet und statistische Informationen über Vorkommnisse und Unfälle bereitgestellt werden, an denen Schiffe beteiligt sind, die nicht unter die Richtlinie 2009/18/EG fallen, da nur durch die Überwachung und Bewertung der Entwicklung dieser Zahlen nach geografischen Gebieten, Flotten und eingesetzten Fanggeräten Lösungen gefunden werden können, mit denen Verbesserungen ermöglicht werden und das Auftreten solcher Unfälle, insbesondere bei lokalen Fischereifahrzeugen und Fischereifahrzeugen der Küstenfischerei, verringert und verhindert wird;

19. schlägt vor, dass die Kommission in diesem Zusammenhang die Neuformulierung des Auftrags der EMSA prüft, um ihr die Fähigkeit zu verleihen, diese Überwachung durchzuführen und diesbezüglich regelmäßig Informationen vorzulegen;

***Verbesserung der Ausbildung und Sicherstellung der Anerkennung der Ausbildung auf der EU-Ebene***

20. betont, dass der Bénodet-Bericht aus dem Jahr 2000, in dem die Probleme im Zusammenhang mit dem mangelnden Interesse junger Menschen an der Fischereitätigkeit aufgezeigt und die Vielfalt und Komplexität der Ausbildungs- und Zertifizierungssysteme für Fischer in den einzelnen Mitgliedstaaten hervorgehoben wurden, in Vergessenheit geraten zu sein scheint und dass zwei Jahrzehnte später keine nennenswerten Fortschritte erzielt worden sind;

21. weist darauf hin, dass die Freizügigkeit von Arbeitskräften zwischen den Mitgliedstaaten und sogar aus Drittländern in die EU stetig zunimmt und dass der mögliche Generationenwechsel der Arbeitskräfte in der Fischerei, der sich daraus ergeben könnte, nach wie vor durch die fehlende Standardisierung der Ausbildungs- und Zertifizierungssysteme für Fischer beeinträchtigt wird;

22. betont, dass durch diesen Umstand der freie Personenverkehr eindeutig untergraben wird, der ein Grundprinzip der EU darstellt und in vielen Bestimmungen der Verträge zum Ausdruck kommt;

23. weist darauf hin, dass es selbst dann, wenn ein Fischer aus einem Drittland die Anerkennung seiner beruflichen Befähigungsnachweise in einem bestimmten Mitgliedstaat erlangt, schwierig ist, ihm mit dieser Anerkennung den Zugang zu der gleichen Arbeit in einem anderen Mitgliedstaat zu erleichtern;

24. betont, dass in anderen Bereichen der maritimen Tätigkeit – sowohl in der Freizeit- als auch in der Berufsfischerei – bedeutende Entwicklungen in Richtung auf eine internationale Anerkennung der Ausbildung, unabhängig davon, in welchem Land sie erworben wurde, stattgefunden haben und dass es zu diesem Zweck ausreicht, dass die Grundausbildung standardisiert ist und von Schulen oder Bildungseinrichtungen vermittelt wird, die Teil der international anerkannten nationalen Bildungssysteme der einzelnen Mitgliedstaaten oder Drittländer sind;

25. erinnert daran, dass die IAO im Rahmen des Internationalen Übereinkommens von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen) wichtige grundlegende Normen für die Arbeitsbedingungen, einschließlich Mindestanforderungen an die Sicherheitsausbildung für alle Arten und Größen von Fischereifahrzeugen, festlegt und dass dieses Übereinkommen zwar seit September 2012 in Kraft ist, aber nur in den Ländern gilt, die es ratifiziert haben;

26. weist darauf hin, dass das Lernen auf der Grundlage praktischer Kenntnisse und der Ausübung von Aufgaben zwar für den Erwerb von Wissen von Bedeutung ist – worauf einige Ausbildungssysteme für Fischer in etlichen Mitgliedstaaten nach wie vor basieren –, dass eine formale Zertifizierung jedoch die einzige Garantie dafür ist, dass die erforderlichen Kenntnisse ordnungsgemäß erworben wurden; weist ferner darauf hin, dass die formale Zertifizierung nicht nur eine Form der Aufwertung des persönlichen Status der Fischer, sondern auch eine Form der sozialen Anerkennung dieser beruflichen Tätigkeit darstellt,

27. erinnert daran, dass Mittel der EU in Bildungseinrichtungen und Schulen investiert wurden, die mit der beruflichen Zertifizierung und Weiterbildung im Bereich der blauen Wirtschaft im Zusammenhang stehen, und dass die Fischerei als ältester Wirtschaftszweig der blauen Wirtschaft nach wie vor Schwierigkeiten hat, in diesen Einrichtungen aufgenommen zu werden, außer im Rahmen regionaler oder nationaler Ausbildungsmaßnahmen oder Ausbildungsprogrammen, wobei die erworbene Ausbildung auf der Ebene der EU nicht anerkannt wird;

28. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, gemeinsame Grundlagen für ein einheitliches Ausbildungs- und Zertifizierungssystem für die verschiedenen Kategorien von Fischern zu schaffen, das eine zügige Anerkennung der in einem bestimmten Mitgliedstaat erworbenen Zertifizierung auf der Ebene der EU ermöglicht; ist der Auffassung, dass dies ein Verfahren für die Anerkennung von außerhalb der Union erworbenen Zertifizierungen umfassen sollte, das mit dem europäischen System zur Anerkennung der Ausbildung vereinbar ist und die Freizügigkeit der Fischer innerhalb der EU erleichtert;

29. weist darauf hin, dass mit dem EMFAF zwar zur vollständigen Umsetzung der GFP beigetragen werden soll, dass aber zur Erreichung dieses Ziels die Fischer angemessen ausgebildet werden und entsprechende Zertifizierungen erhalten müssen, weshalb im Rahmen dieses Fonds eine Komponente für die Ausbildung und Zertifizierung der derzeitigen und künftigen Fischer in der EU vorgesehen werden sollte;

***Erhöhung der Sichtbarkeit von Frauen und Sicherstellung eines gleichberechtigten Zugangs zu der Beschäftigung in diesem Bereich***

30. hebt hervor, dass die verfügbaren statistischen Daten zwar darauf hinweisen, dass Frauen lediglich 3 % der Beschäftigten in der produktiven Fischerei ausmachen, dass jedoch viele Fischereifahrzeuge, insbesondere Fischereifahrzeuge der kleinen Küstenfischerei, zu kleinen Familienunternehmen gehören und dass die Frauen der Kernfamilie, die keiner anderen formellen Erwerbstätigkeit nachgehen, die gesamte logistische und administrative Unterstützung für die Tätigkeit der kleinen Fischereifahrzeuge leisten, obwohl sie offiziell nicht als Arbeitnehmerinnen gezählt werden;

31. weist darauf hin, dass die Ausübung einer solchen informellen Unterstützungstätigkeit für die betroffenen Frauen keinerlei Lohn-, Sozialhilfe- oder Rentenansprüche begründet und dass im Falle einer Betriebsunfähigkeit oder endgültigen Einstellung des Betriebs der Schiffe nur die offiziell anerkannten Arbeitskräfte Anspruch auf soziale Unterstützung haben, wodurch die bestehenden Ungleichheiten zwischen den Arbeitnehmern noch verstärkt werden;

32. erinnert daran, dass es trotz der Gefahren der Fischereitätigkeit keinen Grund dafür gibt, Frauen von dem Zugang zu diesem Beruf auszuschließen oder ihnen den Zugang zu erschweren, wie die steigende Zahl von Fischerinnen und Kapitäninnen von Fischereifahrzeugen zeigt, und dass es glücklicherweise inzwischen mehrere Verbände in Europa gibt, die Frauen im Zusammenhang mit der Fischerei vertreten und besonders aktiv sind, insbesondere auf der Ebene der Beiräte;

33. weist darauf hin, dass die Rolle der Frauen in der Fischerei – auch wenn sie häufig informell ist – in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht anerkannt und berücksichtigt werden muss und dass bessere Informationen über ihre Tätigkeit sowie Maßnahmen zu ihrer Förderung und Sichtbarkeit nicht nur zur ihrer persönlichen und sozialen Aufwertung, sondern auch zur Entmystifizierung der Rolle der Frauen in der Fischerei beitragen;

34. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, Maßnahmen zur Verbesserung der Qualifikationen von Frauen zu ergreifen, die in der blauen Wirtschaft, insbesondere in der Fischerei, tätig sind, und die offizielle Anerkennung ihres Beitrags zur Fischerei zu fördern; hält es ferner für notwendig, dafür zu sorgen, dass mit den Mitteln aus dem EMFAF im Gemeinschaftsrahmen für den Zeitraum 2021–2027 und darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Gleichbehandlung von Frauen in der Fischerei geleistet wird, indem insbesondere sichergestellt wird, dass mit der Unterstützung für die Verbesserung der Arbeits-, Sicherheits- und Lebensbedingungen sämtliche Änderungen gefördert werden, die für die Unterbringung und Beschäftigung von Frauen an Bord von Fischereifahrzeugen erforderlich sind;

***Förderung des Berufs des Fischers und des Generationenwechsels in diesem Bereich***

35. erinnert daran, dass die Europäische Union als größter Binnenmarkt für Fischereierzeugnisse nur 6 % der weltweiten Gesamtfangmenge ausmacht und in hohem Maße von Einfuhren von Fischerei- und Aquakulturerzeugnissen aus Drittländern abhängig ist;

36. weist darauf hin, dass die Vorschriften der GFP zu den strengsten gehören und einen wichtigen Beitrag zur ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit der Tätigkeit leisten und dass der in den letzten Jahrzehnten eingeschlagene Weg – auch wenn es noch viel Raum für Verbesserungen gibt – die Möglichkeit einer besseren Fischerei aufzeigt, indem einerseits zur Nachhaltigkeit der Bestände und Lebensräume, in denen Fischfang betrieben wird, und andererseits zur Erhöhung des Einkommens der Fischer und Schiffseigner beigetragen wird;

37. betont, dass die Kontinuität der Fischereitätigkeit nicht nur mit dem erforderlichen Generationenwechsel, sondern auch mit einer größeren sozialen Anerkennung der Tätigkeit und ihrer Bedeutung für die Versorgung mit gesunden Nahrungsmitteln aus nachhaltiger Erzeugung in Lebensräumen mit gutem Umweltzustand sichergestellt werden muss, was zur gesunden Ernährung der Europäer beiträgt;

38. erinnert an die wichtige Rolle, die den Fischern im Bereich der wissenschaftlichen Erkenntnisse zukommt, und zwar sowohl durch ihre direkte Beteiligung an der Erhebung von Daten über die Fischereitätigkeit als auch durch die Bereitstellung zusätzlicher Informationen über die Meeresumwelt, die Arten und die Lebensräume sowie über deren Erhaltungszustand;

39. betont, dass die Bedeutung, die den Fischern bei der Erhebung von Daten zur Unterstützung der Wissenschaft zukommen kann, sogar noch größer sein kann, vorausgesetzt, dass sie spezifische Schulungen und Kenntnisse erhalten, um vor Ort einige Daten für die Validierung von Umweltinformationen zu erfassen und zu erheben, die mit Hilfe von Fernwerkzeugen wie Satelliten und anderen Instrumenten gesammelt werden; weist darauf hin, dass die gemeinschaftliche Flotte, die im Jahr 2019 aus über 81 000 Fischereifahrzeugen aller Größen bestand – eine beispiellose Anzahl von Plattformen, die ständig und nahezu täglich Daten über das Meer und die Fischereiflotte sammelt –, als Struktur genutzt werden kann und sollte, um noch mehr Daten über die Meere Europas und der Welt zu erheben;

40. erinnert daran, dass durch die Einbeziehung junger Menschen und den Generationenwechsel nicht nur die Kontinuität der ältesten Tätigkeit im Rahmen der blauen Wirtschaft sichergestellt wird, sondern auch, dass die jüngeren Generationen besser informiert und für Fragen der Nachhaltigkeit sowie für die Notwendigkeit sensibilisiert werden, dass alle zur Bewältigung und Bekämpfung des Klimawandels beitragen, der die Meeres- und Küstengebiete des gesamten Planeten stärker in Mitleidenschaft zieht;

41. weist darauf hin, wie wichtig das Wissen über die Meere ist, und betont, dass im Rahmen dessen die digitale Kompetenz und die Digitalisierung der Fischereitätigkeit nicht ausgeschlossen werden darf und dass es trotz verbesserter Fähigkeiten älterer Nutzer für die neuen Generationen einfacher und sogar intuitiver ist, IT-Tools zu verwenden, wenn es darum geht, Daten gemäß der neuen Fischereikontrollverordnung, die derzeit überarbeitet wird, zu erheben und zu erfassen oder neue Werkzeuge und Ausrüstungen zur Verbesserung der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen und des Wohlbefindens der Fischer auf See einzusetzen;

42. hebt hervor, dass Verbesserungen des Erhaltungszustands der Fischbestände zu einer Erhöhung des Einkommens und des Durchschnittseinkommens der Fischer geführt hat und dass die Tätigkeit auch zur Verringerung der Kohlenstoffemissionen und anderer Treibhausgase beigetragen hat; stellt fest, dass die Fischer zunehmend an dem Einsammeln der Abfälle im Meer beteiligt sind, und zwar nicht nur von verlorenen oder aufgegebenen Fanggeräten, sondern auch von den gesamten Abfällen, die sie auf See finden, und dass die Rolle dieser Tätigkeit als ökologische Dienstleistung anerkannt und gefördert werden sollte;

43. begrüßt die im Zusammenhang mit dem EMFAF für den Zeitraum 2021–2027 erörterten Vorschläge, mit denen die Unterstützung für junge Fischer beim ersten Erwerb eines Fischereifahrzeugs oder eines Fischereiunternehmens gefördert und erleichtert werden soll, und weist darauf hin, dass junge Menschen nicht nur für die Fischereitätigkeiten auf See, sondern auch für das Management von Fischereiunternehmen gewonnen werden müssen und damit der Generationenwechsel in der gesamten Branche sicherzustellen ist;

44. erinnert daran, dass der Generationenwechsel, der Fischer umfasst, die gut ausgebildet sind und Kenntnisse über die neuesten Technologien, Verfahren und Möglichkeiten zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit der Ressourcen besitzen, auch eine Möglichkeit für die Europäische Union darstellt, um einen Beitrag zu der weltweiten Bewegung zur Bekämpfung, Verringerung und Beseitigung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) zu leisten;

45. weist darauf hin, dass das Erfordernis, die Arbeits-, Lebens- und Sicherheitsbedingungen auf den Fischereifahrzeugen zu verbessern, die Schwierigkeiten bei der Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise im Bereich der Fischerei, das Hindernis für die Freizügigkeit der Fischer zwischen den Mitgliedstaaten und der Bedarf an Arbeitskräften für diese Tätigkeit dazu beigetragen haben, die Ankunft von Fischern aus Drittländern zu begünstigen, die in vielen Fällen illegal beschäftigt sind;

46. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die europäischen Bürgerinnen und Bürger für die Bedeutung der Fischereitätigkeiten im Allgemeinen zu sensibilisieren und den Beitrag der Fischer zur Nahrungsmittelversorgung in Europa und zur Erhaltung der Ozeane und des Lebens unter Wasser zu würdigen und damit das Vorurteil zu entkräften, dass Fischer räuberisch agieren und lediglich an der Ausbeutung der Ressourcen interessiert sind, ohne dabei an die Zukunft zu denken;

47. weist darauf hin, dass die im Bénodet-Bericht aus dem Jahr 2000 aufgeworfene Frage „Fische kommen aus dem Meer, aber woher werden die künftigen Fischer kommen?“ nach wir vor aktuell ist und dass sie zwei Jahrzehnte später in einer ausführlicheren Weise umformuliert werden kann, und zwar in „Fische kommen aus dem Meer, und die Fischer sind die Hüter der Fische und des Meeres, aber wie können wir einen Generationenwechsel herbeiführen, und woher werden die künftigen Fischer kommen?“;

48. kommt zu dem Schluss, dass bei dem Generationenwechsel die Ziele des europäischen Grünen Deals und das Erfordernis berücksichtigt werden müssen, den digitalen Übergang auch in der blauen Wirtschaft sicherzustellen, wobei es nicht nur darum geht, junge Menschen für die Fischereitätigkeit zu gewinnen, sondern auch dafür zu sorgen, dass sie sachkundig und gut ausgebildet sind sowie über die Möglichkeit einer beruflichen Weiterentwicklung verfügen, um zur Verbesserung ihrer persönlichen Lage und zum Zusammenhalt der Gemeinschaften, in denen sie leben, vor allem in den am stärksten isolierten Küstenregionen mit weniger Beschäftigungsmöglichkeiten, beizutragen, und dass sie in die Lage versetzt werden, sich für die wirtschaftliche, soziale und ökologische Entwicklung in diesen Gebieten einzusetzen, während gleichzeitig die Rolle der Frauen in dieser Branche durch effektive Möglichkeiten für Mobilität und Beschäftigung in der gesamten EU ohne Hindernissen oder Schwierigkeiten hinsichtlich der Anerkennung ihrer Fähigkeiten und ihrer Ausbildung gestärkt wird;

49. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Die Zukunft der europäischen Fischerei steht vor einer Reihe ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Herausforderungen. Mit diesem Vorschlag für einen Initiativbericht wird darauf abgezielt, Fragen im Zusammenhang mit der Beschäftigung in der Fischerei, insbesondere im Hinblick auf den Generationenwechsel der Arbeitnehmer, zu behandeln. Die Bedeutung der Fischereitätigkeit ist unbestreitbar, da es sich nicht nur um einen der primären Produktionssektoren handelt, der für die Versorgung der wachsenden Weltbevölkerung mit Nahrungsmitteln unerlässlich ist, sondern auch wegen des Anteils dieser Bevölkerung, der für das Bestreiten seines Lebensunterhalts von dieser Tätigkeit abhängig ist; laut FAO beträgt dieser Anteil zwischen 10 und 12 %.

Auf der Ebene der EU sind die amtlichen Statistiken über die Beschäftigung in dieser Branche nicht sehr detailliert und geben keinen vollständigen Überblick darüber, wie sich die Altersstruktur der Arbeitskräfte in der Fischerei entwickelt. Einige Daten und Indikatoren zeigen jedoch, dass sich ein beträchtlicher Anteil der Arbeitnehmer im fortgeschrittenen Alter befindet; dabei sind insbesondere die körperlichen Anforderungen dieser Tätigkeit und die damit verbundenen Gefahren zu berücksichtigen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, Lösungen zu finden und einige Bedingungen im Zusammenhang mit der Sicherheit, Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, die Ausbildung und die Anerkennung dieser Ausbildung sowie die Beteiligung von Frauen an dieser Tätigkeit und die Entmystifizierung der Branche zu verbessern, wodurch der Generationenwechsel gefördert werden kann.

***Standpunkt des Berichterstatters***

Der Berichterstatter hält es für wesentlich, die statistische Charakterisierung der Beschäftigung in der Fischerei, der Aquakultur und der übrigen Wertschöpfungskette zu verbessern, insbesondere durch den Erwerb sowohl von Kenntnissen über das Ausbildungsniveau und die Altersstruktur als auch von Kenntnissen über deren Entwicklung im Laufe der Zeit. Die Steuerung der Beschäftigung wird ebenso wie die Bewirtschaftung der Fischerei auf den besten verfügbaren Kenntnissen und Informationen basieren müssen; nur mit aktuellen Statistiken wird es möglich sein, Situationen zu erkennen, in denen Bewirtschaftungsmaßnahmen geändert und verbessert werden müssen.

Es wird hervorgehoben, dass es lediglich durch bessere Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen möglich ist, nicht nur junge Menschen für die Tätigkeit zu gewinnen, sondern auch die Sicherheit für alle Beteiligten an Bord zu erhöhen. Trotz der bereits erzielten Verbesserungen werden nach wie vor viele Unfälle und Vorkommnisse auf See im Zusammenhang mit der Fischereitätigkeit verzeichnet, und obwohl die Zahl der Todesfälle tendenziell abnimmt, ist die überwiegende Mehrheit der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen.

Es wird darauf hingewiesen, dass zwar aus mehreren Berichten und Studien hervorgeht, dass Kriterien für die Ausbildung und die Anerkennung einheitlicher Zertifizierungen in der EU festgelegt werden müssen, dies jedoch immer noch nicht erfolgt ist und somit die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt ist. Der Generationenwechsel dürfte auch zu einer Verbesserung der Ausbildung und der Zertifizierung von Fischern führen; eine derartige Ausbildung wird sich nicht nur auf die Sicherheit der Arbeit an Bord, sondern auch auf die ökologische Nachhaltigkeit der Nutzung der Ressourcen positiv auswirken.

Es wird betont, wie wichtig der Europäische Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) ist, wenn es darum geht, viele der Schwierigkeiten zu überwinden, die bei der Gewinnung neuer Generationen für die Fischerei auftreten, und dass mit dem Generationenwechsel ein Beitrag zur vollständigen Umsetzung der GFP gemäß den Anforderungen des Fonds geleistet wird.

Mit dem Generationenwechsel wird dazu beigetragen, die Bewirtschaftung der Meeres- und Fischereiressourcen zu verbessern, da er mit einer verstärkten und besseren Ausbildung der Fischer verknüpft sein muss. Mit dieser Ausbildung werden Arbeitskräfte hervorgebracht, die aufmerksamer und offener für die Umsetzung von Verhaltensänderungen sind, wie etwa die digitale Meldung von Daten oder ihre Beteiligung an der Erhebung von mehr und besseren Daten über die Tätigkeit und die Umwelt. Schließlich vertritt der Berichterstatter die Ansicht, dass im Zuge des Generationenwechsels der Fischer auch eine Entmystifizierung des Berufs bei den europäischen Bürgerinnen und Bürgern erfolgen muss: Die Fischer sollten als Hüter des Meeres und seiner Ressourcen angesehen werden.

1. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617484/IPOL\_STU(2018)617484\_EN.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3734-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2019.html [↑](#footnote-ref-2)
3. Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für die Fischerei (STECF) – Jahreswirtschaftsbericht 2019 über die Fischereiflotte der EU (STECF-19-06). Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2019, JRC112940, ISBN 978-92-79-79390-5, doi:10.2760/56158. [↑](#footnote-ref-3)
4. https://doi.org/10.4060/ca9229en [↑](#footnote-ref-4)
5. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Fishery\_statistics#The\_factors\_of\_production [↑](#footnote-ref-5)
6. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/10166544/KS-02-19%E2%80%91681-EN-N.pdf/c701972f-6b4e-b432-57d2-91898ca94893 [↑](#footnote-ref-6)
7. ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114–127. [↑](#footnote-ref-7)