

## **Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten“**

(2002/C 80/03)

Die Europäische Kommission beschloss am 19. April 2001 gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags, den Wirtschafts- und Sozialausschuss um Stellungnahme zu der vorgenannten Mitteilung zu erarbeiten.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 18. Dezember 2001 an. Berichterstatter war Herr Chagas.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 387. Plenartagung am 16. und 17. Januar 2002 (Sitzung vom 16. Januar) mit 94 Ja-Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

### **1. Vorbemerkungen**

1.1. Schon wiederholt haben sich Wirtschaft, Mitgliedstaaten und Kommission mit dem Problem des zahlenmäßigen Rückgangs der EU-Seeleute und des Mangels an qualifizierten Kräften befasst und vereinbart, die erforderlichen Maßnahmen zur Lösung des Problems zu erarbeiten. 1996 legte die Kommission mit ihrer Mitteilung „Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrsstrategie“<sup>(1)</sup> eine Analyse der Lage vor. In seiner Entschließung vom 24. März 1997 über eine neue Strategie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt der Gemeinschaft<sup>(2)</sup> schloss sich der Ministerrat der Europäischen Union der Mitteilung der Kommission an und bekräftigte unter anderem, dass wirksame Maßnahmen zur Förderung der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft notwendig seien.

1.2. Schifffahrt ist für die EU von lebenswichtiger Bedeutung, da 90 % der Waren im Außenhandel der Union und mehr als 35 % der Waren im innergemeinschaftlichen Handel per Schiff transportiert werden. Beim Erdöltransport kommt ihr unter umweltpolitischen und strategischen Gesichtspunkten noch größere Bedeutung zu — die Gemeinschaft importiert 80 % ihres gesamten Erdölbedarfs, und dies überwiegend auf dem Seeweg. EU-Interessen kontrollieren darüber hinaus etwa ein Drittel der Welthandelsflotte. Die Seeverkehrsmärkte gelten langfristig als Wachstumsmärkte. Die EU hat daher ein wesentliches wirtschaftliches Interesse an Erhaltung und Ausbau offener Seeverkehrsmärkte, an einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Verkehrswirtschaft und an einem ausreichenden eigenen Einfluss auf die internationale Schifffahrtspolitik. Dies verlangt eigene Seeschifffahrt in Europa und die Erhaltung eines maritimen Know-hows in der EU. Ein Kernbestand europäischer Seeleute für die Beschäftigung an Bord wie in den Landbetrieben, die mit der Schifffahrt verbunden sind, ist daher unverzichtbar.

1.3. In der EU fehlen derzeit rund 13 000 Offiziere, und diese Zahl wird bis 2006 voraussichtlich auf 36 000 steigen.

Mehr als 60 % der EU-Offiziere sind über 40 Jahre alt. Die Gesamtzahl der EU-Seeleute an Bord von EU-Schiffen ist von 1985 bis heute um 40 % auf 120.000 gesunken, während die Zahl der Seeleute aus Nicht-EU-Staaten auf diesen Schiffen seit 1983 um 19 % auf 345 000 gestiegen ist. Dem steht eine anhaltende Investitionstätigkeit der EU-Reeder in Schifffahrtskapazität und eine entsprechenden Zunahme bei der Anzahl der unter Drittlandsflagge fahrender EU-Schiffe gegenüber.

1.4. Die Mitteilung wird daher aufgrund ihres positiven und ermutigenden Tenors begrüßt. Sie wird sich positiv auswirken, wenn die Mitgliedstaaten die Vorschläge der Kommission unverzüglich prüfen und aufnehmen und die Sozialpartner in der europäischen Seeschifffahrt sich darauf konzentrieren, einerseits diejenigen Vorschläge der Kommission umzusetzen, bei denen schon heute ein Konsens besteht, und andererseits angemessene Lösungen für die in der Mitteilung aufgezeigten Bereiche zu finden, in denen ein Konsens noch aussteht.

### **2. Wesentlicher Inhalt der Mitteilung der Kommission**

2.1. Die Europäische Kommission möchte mit dieser Mitteilung einen Überblick über den neuesten Stand der Zahl der EU-Seeleute geben, die Gründe für diese sinkenden Zahlen und die möglichen Folgen für die Schifffahrtsbranche in der EU analysieren und Maßnahmen zur Trendumkehr aufzeigen.

2.2. Die Kommission stellt fest, dass das Ausmaß der Probleme in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU unterschiedlich ist und dass in etlichen Mitgliedstaaten lediglich einige punktuelle Maßnahmen ergriffen wurden, um diesem Phänomen gegenzusteuern. Sie empfiehlt deshalb eine Reihe von Maßnahmen, um die Beschäftigung und Ausbildung der Seeleute zu stabilisieren und ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern, insbesondere:

(1) KOM(96) 81 endg. — WSA-Stellungnahme: ABL C 56 vom 24.2.1997, S. 9.

(2) Entschließung des Rates vom 24. März 1997 über eine Strategie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt der Gemeinschaft, ABL C 109 vom 8.4.1997, S. 1.

— Die korrekte Anwendung der bestehenden gemeinschaftlichen und internationalen Rechtsvorschriften über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute und die Qualität des Schiffsbetriebs;

- die vollständige Nutzung der in den EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen aus dem Jahr 1997 verankerten Möglichkeiten;
- Gespräche zwischen den Sozialpartnern mit dem Ziel, freiwillige Vereinbarungen über die Beschäftigungsbedingungen für Seeleute aus Nicht-EU-Ländern an Bord von EU-Schiffen zu schließen;
- Informationskampagnen, „mit denen das Ansehen der Schifffahrtsbranche gehoben“ und potentiellen Auszubildenden bessere Informationen vermittelt werden können. Informationskampagnen könnten auch eine gute Möglichkeit bieten, den Zugang der Frauen zu seemännischen Berufen zu fördern und zu erleichtern;
- Verbesserung der Lebensbedingungen von Seeleuten, vor allem durch eine bessere Abwechslung zwischen den Zeiten, die die Seeleute auf See bzw. an Land verbringen;
- Verbesserung der Aus- und Fortbildungssysteme der EU (wobei sichergestellt werden muss, dass an Bord ausreichend Ausbildungsplätze für angehende Offiziere zur Verfügung stehen);
- Nutzung der bestehenden Gemeinschaftsinstrumente für die finanzielle Unterstützung der Ausbildung von Seeleuten (Europäischer Sozialfonds, SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, EQUAL etc.);
- Förderung von Ad-hoc-Forschungsprojekten zu diesen Fragen aus dem künftigen sechsten Rahmenprogramm;
- Unterstützung von Initiativen zur Verbesserung der Kontakte zwischen Seeleuten und ihren Familien an Land über Internetdienste etc.

### 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Die Kommission räumt ein, dass die vorliegenden Erhebungen zwar auf einen statistischen Überschuss an einfachen Matrosen hindeuten, aber dennoch stark zu bezweifeln ist, dass daraus auf eine befriedigende Situation in der EU geschlossen werden kann. Die Ausbildung und Beschäftigung von EU-Seeleuten bringt einen erheblichen Mehrwert mit sich, denn viele der auf dem internationalen Arbeitsmarkt anzuheuernden einfachen Matrosen, durch die dieser Überschuss zustande kommt, verfügen möglicherweise nicht über die Qualifikationen, die im IMO-STCW-Übereinkommen<sup>(1)</sup> — soweit es ordnungsgemäß angewandt wird — zur Auflage gemacht werden. Jüngste Untersuchungen belegen, dass insbe-

sondere bei den einfachen Seeleuten auf dem internationalen Arbeitsmarkt gefälschte Zeugnisse ein besorgniserregendes Problem darstellen und Zweifel über die Gültigkeit ihrer Befähigungsnachweise aufkommen lassen. Außerdem können viele dieser einfachen Matrosen aus Drittländern wegen kultureller Unterschiede, Sprachproblemen und Beschäftigungsbeschränkungen nicht dazu beitragen, das Defizit an europäischen Seeleuten auszugleichen. Dem Problem der Einstellung und Ausbildung von Seeleuten in der EU muss größere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

3.2. Das Hauptproblem ist nach Aussage der Kommission die Wettbewerbsverzerrung. Es muss gewährleistet werden, dass die in EU-Mitgliedstaaten registrierten Schiffe mit Billigflaggen und nicht den Normen entsprechenden Schiffen konkurrieren können, gleichzeitig aber für die möglichst vollständige Einhaltung der EU-Normen und die Beschäftigung von EU-Besatzungen gesorgt werden. Es ist daher entscheidend, dass die Leitlinien der EU-Kommission für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von den Mitgliedstaaten vollständig angewendet werden. Dies ist ein Weg, um zu gewährleisten, dass die in den EU-Mitgliedstaaten registrierten Schiffe mit Billigflaggen und anderen nicht den Normen entsprechenden Schiffen konkurrieren können.

3.3. Die Kommission schlägt außerdem vor, die Datenbank EQUASIS weiter auszubauen. Die derzeit verfügbaren Angaben über Sozialstandards werden von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) zur Verfügung gestellt, beziehen sich aber lediglich auf Billigflaggenschiffe und einige im Zweitregister/internationalen Schiffsregister registrierte Schiffe. Die Frage der Bereitstellung von entsprechenden Informationen über Schiffe, die unter EU-Flagge registriert sind, sollte unbedingt angegangen werden, und deswegen befürwortet der Ausschuss die Ausdehnung der Datenbank EQUASIS auf Informationen über die auf EU-Schiffen geltenden Sozialvorschriften.

3.4. Die Kommission sollte untersuchen, ob die Beschäftigung von EU-Seeleuten langfristig zu einem höheren Sicherheits- und Umweltstandard europäischer Schiffe und damit zu wirtschaftlichen Vorteilen, beispielsweise auf den Versicherungsmärkten, führen kann.

3.5. Die Kommission sollte Untersuchungen und Bewertungen und erforderlichenfalls Forschungsarbeiten zu den wirtschaftlichen Gegebenheiten der innereuropäischen Schifffahrt durchführen, um den Zusammenhang zwischen Frachtraten und der Beschäftigung von EU-Seeleuten zu ermitteln. Bestehende Studien könnten dabei als Ausgangspunkt dienen.

3.6. Die Maßnahmen der Gemeinschaft zur Lösung der Probleme der Schifffahrtsbranche konzentrierten sich bislang zum großen Teil auf die Angebotsseite und waren darauf

<sup>(1)</sup> Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten.

ausgerichtet, die Beschäftigung von EU-Seeleuten für EU-Reeder attraktiv zu erhalten. Jetzt sind wohl entschlossener Maßnahmen auf der Nachfrageseite geboten, durch die gewährleistet wird, dass EU-Seeleute nicht auf dem Markt durch billigere Arbeitskräfte aus Drittländern unterboten werden. Nach Ansicht des Ausschusses ist die Behauptung, dass EU-Seeleute wettbewerbsfähig bleiben können, unhaltbar, wenn der Zugang zum innereuropäischen Seeverkehr auf den denkbar niedrigsten Sozialnormen und daher auf unlauterem Wettbewerb basiert. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um die international vereinbarten Normen hinsichtlich Seeverkehrssicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung durch gleichermaßen strenge Sozialnormen für die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen in EU-Gewässern zu ergänzen.

3.7. Der Paritätische Seeschiffahrtsausschuss der ILO hat unlängst die Genfer Vereinbarung („Geneva Accord“) angenommen, die den Weg für einen Katalog von Rechten für Seeleute freimacht, mit dem die Vielzahl von ILO-Seeverkehrskonventionen und -Empfehlungen ersetzt bzw. aktualisiert werden soll. Die EU sollte unbedingt dafür sorgen, dass in diesem Instrument höchstmögliche Normen festgelegt werden, das Instrument von möglichst vielen Staaten ratifiziert und anschließend ordnungsgemäß umgesetzt wird.

3.8. Die Kommission lässt sich ausführlich darüber aus, dass die Schifffahrt für junge Menschen nicht attraktiv genug sei. Dieses Bild ist nach Ansicht des Ausschusses jedoch insofern nicht einheitlich, als in vielen EU-Mitgliedstaaten nicht die Interessenten, sondern die Möglichkeiten fehlen. Deswegen ist nach Meinung des Ausschusses die Annahme, dass eine seemännische Laufbahn für EU-Bürger durchweg unattraktiv ist, nicht gesichert. Der Ausschuss vertritt allerdings die Ansicht, dass die EU-Leitlinien über staatliche Beihilfen in stärkerem Maße dazu genutzt werden könnten, Initiativen zu unterstützen, die darauf abzielen, eine seemännische Laufbahn zu fördern und Langzeitbeschäftigungsmöglichkeiten für junge Menschen zu bieten.

3.9. Strategien zur Lösung des Problems der rückläufigen Beschäftigtenzahlen bei EU-Seeleuten müssen sich auf ihren Wert im Vergleich zu Seeleuten aus Drittländern konzentrieren. Ein maßgeblicher Wert muss der Mehrwert sein, der durch EU-Seeleute zustande kommt, unter anderem die Erhaltung der Zusammenschlüsse der mit dem Seeverkehr verbundenen Wirtschaftszweige („Maritime Clusters“) in den Mitgliedstaaten.

3.10. Es besteht die ernsthafte Gefahr, dass durch billigere Besatzungen ein so starker Druck auf das Lohnniveau von EU-Seeleuten ausgeübt wird, dass die Strategien der EU zur Stärkung des Qualifikationsniveaus in der Seefahrt ins Leere gehen. Daher müssen unbedingt Maßnahmen ergriffen werden, um den Fortbestand von Beschäftigungsmöglichkeiten für ausgebildete EU-Seeleute zu sichern. Sozialdumping sollte nicht hingenommen werden. Dies lässt sich möglicherweise am Besten dadurch erreichen, dass nicht nur die Beschäftigungskosten für Seeleute aus der Union angepasst, sondern

auch für die EU akzeptable Arbeitsbedingungen für die auf EU-Schiffen beschäftigten Drittlands-Seeleute festgelegt werden, insbesondere im Kontext der EU-Erweiterung.

3.11. Es wäre äußerst hilfreich, wenn etwas Forschungsarbeit über die Auswirkungen unterschiedlicher Sozialkosten im regionalen Fährschiffahrtssektor betrieben würde. So wäre beispielsweise die Irische See vielleicht ein interessanter regionaler Raum für erste Untersuchungen, um zu einem besseren Verständnis der Wettbewerbskräfte und der Auswirkungen der unterschiedlichen Sozialkosten zu gelangen. Von den insgesamt etwa 50 im Linienverkehr zwischen Großbritannien, Nordirland und der Republik Irland eingesetzten Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen sind 29 unter Billigflaggen registrierte Schiffe, auf denen Philippiner, Polen und Spanier zu Löhnen beschäftigt werden, die deutlich unter den Löhnen liegen, die britischen und irischen Seeleuten auf vergleichbaren Schiffen auf denselben Routen bezahlt werden. Unlängst wurden auf einem in Bermuda registrierten Schiff die britischen Offiziere durch spanische Offiziere ersetzt und als Grund dafür Einsparungen im Bereich von 250 000 bis 300 000 US-Dollar pro Jahr angeführt. Mittlerweile hat dort auch ein in Estland registriertes Schiff den Betrieb aufgenommen. Die Zukunftsaussichten für die britischen und irischen Seeleute, die noch in der Irischen See ihrem Beruf nachgehen, sehen sehr düster aus. Es gibt noch andere Beispiele, bei denen eine solche Prüfung aufschlussreich wäre, wie etwa die Ostsee.

3.12. Der kontinuierliche Zustrom billigerer Besatzungen dürfte anhalten. Es muss sichergestellt werden, dass dadurch die Löhne für EU-Seeleute nicht sinken und ein Berufsleben auf See infolge dessen noch unattraktiver wird. Daher wird es darauf ankommen, die Beschäftigungskosten für EU-Seeleute auf europäischen Schiffen so anzupassen, dass die Bordarbeitsplätze auf internationalen Märkten wettbewerbsfähig bleiben.

3.13. Die Lockerung der Kabotagebeschränkungen hat wenig zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotte beigetragen. Die dieser Liberalisierung zugrunde liegenden Zielsetzungen müssen erneut überprüft werden, um festzustellen, ob die Liberalisierung hinsichtlich des EU-Potentials an qualifizierten Arbeitskräften Vorteile oder Nachteile mit sich gebracht hat. Der Ausschuss stellt fest, dass die Kommission derzeit den dritten Kabotagebericht ausarbeitet und dieser Bericht einen Abschnitt über die Auswirkungen auf die Beschäftigungslage der EU-Seeleute enthalten wird.

3.14. In den revidierten Leitlinien für staatliche Beihilfen aus dem Jahre 1997 stellte die Kommission (in Punkt 1.4) fest, dass „die Zielsetzungen der Förderung einer sicheren und wettbewerbsfähigen Gemeinschaftsflotte mit einem größtmöglichen Anteil von Seeleuten aus der Gemeinschaft auch weiterhin Gültigkeit“ haben. Die betreffenden Maßnahmen (Punkt 2.2) sollen folgenden Zielen dienen:

— Erhaltung der Arbeitsplätze (an Bord wie auch an Land) in der Gemeinschaft;

- Erhaltung des Know-how der europäischen Seeleute und Ausbau der Qualifikationen im Bereich des Seeverkehrs;
- Verbesserung der Sicherheit.

3.15. In einigen Mitgliedstaaten hat die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen dazu beigetragen, die Wettbewerbsfähigkeit von EU-Schiffen zu verbessern. Es gibt jedoch Sektoren, in denen es so anmutet, als ob derartige Maßnahmen der angestrebten Beschäftigung von EU-Seeleuten entgegenwirken, z. B. bei Fährverbindungen in Gegenden, die unbedingt auf diese Verbindungen angewiesen sind<sup>(1)</sup>; die Zulassung von Drittstaatsangehörigen als europäische Seeleute auf in der EU-registrierten Schiffen und die fehlende Anerkennung von an Bord durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen. Deshalb hält der WSA die EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für überprüfungsbedürftig. An dieser Überprüfung sollten die Sozialpartner in vollem Maße beteiligt werden.

3.16. Es bestehen Bedenken, dass die internationalen Übereinkommen hinsichtlich der Sozial- und Beschäftigungsbedingungen in den Mitgliedstaaten nicht vollständig angewandt werden; die Kommission sollte die Sachlage prüfen. Einige EU-Mitgliedstaaten haben sämtliche ILO-Übereinkommen für den Seeverkehr ratifiziert, andere jedoch nicht, und einige Mitgliedstaaten haben nach Gutdünken einzelne Aspekte der ILO-Übereinkommen ausgewählt, die sie einhalten. Ein einheitlicher Ansatz bei der Umsetzung der ILO-Instrumente für den Seeverkehr wird für wichtig erachtet.

3.17. In der Mitteilung werden einige sinnvolle Vorschläge für das Problem aufgegebenen Schiffe gemacht, die eine nähere Untersuchung verdienen, insbesondere im Lichte der Arbeiten der Gemeinsamen IMO/ILO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Haftung und Schadenersatzleistungen bei Tod, Personenschaden oder Verlassen von Seeleuten. Es ist jedoch interessant, dass es zwar nach Aussage der Kommission nur zu angebracht wäre, „Seeleuten an Bord von Gemeinschaftsschiffen mindestens den gleichen Schutz zuteil werden zu lassen wie anderen Arbeitnehmern in der Gemeinschaft“; Seeleute werden von den Mitgliedstaaten bei den für andere Arbeitnehmer geltenden Rechtsvorschriften zur Beschäftigungssicherung — wie z. B. den Vorschriften der Entsende-richtlinie sowie der Richtlinien über Unternehmensübergänge und Massenentlassungen — aber häufig ausgeklammert.

3.18. Die Empfehlungen der Kommission, dass die Mitgliedstaaten den Europäischen Sozialfonds und die Strukturfonds verstärkt für die Ausbildung von Seeleuten in Anspruch nehmen sollten, werden begrüßt. Die Sozialpartner sollten die Möglichkeiten der Nutzung der Programme Equal, Sokrates und Leonardo prüfen, aber es bestehen Bedenken aufgrund der Tatsache, dass die Nutzung dieser Programme in der Vergangenheit durch das komplizierte Verfahren für die Aufstellung von Projekten und durch deren begrenzten Umfang

behindert wurde. Beispielsweise die Auflage, dass die Vorhaben transnationalen Charakter haben müssen, wird als ein unnötiges Hindernis empfunden, denn es ist viel leichter, ein Ausbildungsprojekt zu konzipieren, das auf die tatsächlichen Bedürfnisse und die Situation zugeschnitten ist, mit der man vertraut ist.

3.19. Die Kommission schlägt außerdem vor, Maßnahmen zur Förderung der Beschäftigung von Frauen zu ergreifen. Dieser Vorschlag wird positiv bewertet, insbesondere in Verbindung mit der Anregung, bei den seemännischen Berufen stärker auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu achten. Es ist sehr wichtig, dass sich die EU-Sozialpartner mit dieser Frage wie auch den Aspekten der Chancengleichheit im allgemeinen auseinandersetzen. In diesem Zusammenhang ist auf die jüngsten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft<sup>(2)</sup> betreffend die Gleichbehandlung von Männern und Frauen sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Bekämpfung von sexueller Belästigung am Arbeitsplatz hinzuweisen.

3.20. Die Kommission verweist auf einige maßgebliche Akteure, nämlich die Sozialpartner und insbesondere die EU-Reedereien, die zuständigen Behörden und die Seeverkehrsexperten. Nach Auffassung der Kommission müssen diese Akteure gemeinsam eine rasche Lösung für den Mangel an EU-Seeleuten finden.

3.21. Was die Reedereien betrifft, liegt der Schlüssel nach Meinung der Kommission in der Ausbildung von EU-Seeleuten und der Verbesserung des Ansehens der Schifffahrt. Die Seeverkehrsexperten sollen möglichst hohe Normen für die Ausbildung gewährleisten und der Schifffahrt zu neuem Ansehen verhelfen; in diesem Zusammenhang möchte der Ausschuss anregen, dass die einschlägigen Ausbildungsstätten die Einrichtung von Netzwerken zur Förderung von Initiativen für bewährte Praktiken ins Auge fassen. Und die Behörden der Mitgliedstaaten sollen die Reedereien in jeder Hinsicht unterstützen, indem sie für eine Verringerung der mit der Beschäftigung von EU-Seeleuten verbundenen Kostennachteile sorgen.

3.22. Die Kommission hat zu Recht festgestellt, dass diese verschiedenen Interessengruppen gemeinsam nach einer Lösung suchen müssen, und mit der Hervorhebung der sogenannten „Besatzungsrichtlinie“<sup>(3)</sup> hat sie das Grundproblem der Konkurrenz durch Nicht-EU-Schiffe mit billigeren Nicht-EU-Besatzungen aufgezeigt. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll der Grundsatz festgeschrieben werden, dass die Sozial- und Arbeitsbedingungen auf Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen im Betrieb zwischen Mitgliedstaaten mit den

<sup>(1)</sup> Inlandsfährdienste, die für das wirtschaftliche Wohlergehen entlegener Landesteile von vitaler Bedeutung sind.

<sup>(2)</sup> KOM(2000) 334 endg.

<sup>(3)</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besatzungsvorschriften für den Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen im Betrieb zwischen Mitgliedstaaten — KOM(98) 251 endg. — SYN 98/0159 (ABl. C 213 vom 9.7.1998, S. 17) — WSA-Stellungnahme: ABl. C 40 vom 15.2.1999, S. 3).

Bedingungen verknüpft werden, die in denjenigen Ländern gelten, zwischen denen die betreffenden Fährschiffe verkehren. Die Kommission glaubt, dass sich dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen und Sozialdumping verhindern lassen. Dadurch könnte einer der letzten verbleibenden Sektoren geschützt werden, in denen die EU-Seeleute noch stark vertreten sind. Nach Ansicht der Kommission wäre dies auch ein Anreiz für verstärkte Aus- und Fortbildungsmaßnahmen. Der Ausschuss stellt fest, dass die Seemannsgewerkschaften ihre Unterstützung für die Richtlinie sowie ihre Bereitschaft signalisiert haben, auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags zu einem Einvernehmen über die darin angesprochenen grundlegenden Fragen zu kommen. Die europäischen Reederverbände haben sich von Anfang an entschieden gegen die Richtlinie ausgesprochen, weil sie das Recht des Flaggenstaats auf Zuständigkeit für die Arbeitsbedingungen auf den in ihrem Register eingetragenen Schiffe aushöhlen würde und zu ähnlichen Schutzmaßnahmen von Drittländern mit möglicherweise nachteiligen Auswirkungen für auf dem internationalen Markt beschäftigte EU-Seeleuten führen. Der Ausschuss hat bereits eine Stellungnahme über die vorgeschlagene Schiffsbesatzungs-Richtlinie abgegeben und stellt fest, dass sie von ihrer Aussage her nach wie vor aktuell ist <sup>(1)</sup>.

3.23. In der vorgenannten Stellungnahme hielt der Ausschuss Folgendes fest: „Der Ausschuss schließt sich den Zielvorstellungen an, die die Kommission mit ihrem Richtlinienentwurf verfolgt, und ist der Auffassung, dass vor der Verabschiedung einer solchen Gemeinschaftsvorschrift die in dieser Stellungnahme zum Ausdruck gebrachten Anliegen in bezug auf die Beschäftigung und die Arbeitskräfte, die wirtschaftlichen Aspekte und die rechtliche Vereinbarkeit mit anderen Regelwerken sowie auch die Auswirkungen auf das internationale Umfeld, in dem das Seeverkehrsgewerbe der Gemeinschaft operiert, berücksichtigt und gelöst werden müssen.“

3.24. Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die vorgeschlagene Richtlinie gründlich geprüft wurde und nach Aussage der Kommissionsdienststellen im Einklang mit sämtlichen bestehenden gemeinschaftlichen und internationalen Rechtsvorschriften steht und, da sie den innereuropäischen Seeverkehr betrifft, eine Binnenmarktmaßnahme darstellt, mit der den Befürchtungen bezüglich den offenen Markt berührender externer Reaktionen die Spitze genommen wird.

3.25. Die Kommission bekundet die Absicht, die Debatten über die Besatzungsrichtlinie auf Ebene des Rates „Verkehr“ und der Europäischen Parlaments weiterzuführen, schlägt jedoch vor, dass die Sozialpartner parallel dazu versuchen sollten, in dieser grundlegenden Frage eine Vereinbarung zu treffen. Der Ausschuss fordert die Sozialpartner auf, sich unbedingt dieser Herausforderung zu stellen.

3.26. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass für die EU-Schifffahrt ein umfassenderes Regelwerk über den sozialen

Schutz erforderlich ist, das gewährleisten soll, dass Wettbewerb auf der Grundlage höchstmöglicher Sicherheits-, Umwelt- und Sozialnormen stattfindet, wodurch gewährleistet werden könnte, dass alle, die Waren auf dem Seeweg zwischen Häfen der Gemeinschaft befördern wollen, unter den gleichen Bedingungen antreten.

3.27. Außerdem sollte nach Meinung des Ausschusses die Hafenstaatkontrolle in den Unterzeichnerstaaten des Pariser Übereinkommens dahingehend verschärft werden, dass Verstöße und Mängel mit Bußgeldern geahndet werden, wodurch für bestimmte Reedereien der Betrieb unternormiger Schiffe weniger interessant würde (vgl. OECD-Studien), und dafür sorgen, dass die Sozial- und Beschäftigungsbedingungen durch die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Inspektoren überprüft werden. Die Kommission sollte Vorschläge hinsichtlich der für die EU akzeptablen Mindestsozialnormen unterbreiten.

#### 4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

4.1. Der Ausschuss ist der Meinung, dass alle Adressaten, an die sich die Mitteilung der Kommission über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten richtet, unbedingt seine Empfehlungen aufmerksam zur Kenntnis nehmen sollten. Im einzelnen möchte der Ausschuss folgende Anregungen vortragen:

- Die Mitgliedstaaten sollten die Leitlinien der EU-Kommission für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vollinhaltlich anwenden.
- Die Mitgliedstaaten müssen gleichzeitig die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen durch die Ratifizierung und Umsetzung der einschlägigen internationalen Normen — wie z. B. der von der ILO festgelegten Normen — verbessern. Die Einhaltung dieser Normen sollte über Hafenstaatenkontrollen gesichert werden, wobei Verstöße gegen die international vereinbarten Normen mit Bußgeldern zu ahnden sind.
- Mitgliedstaaten und Sozialpartner sollten gemeinsam prüfen, wie von den vorhandenen europäischen Fördermöglichkeiten — wie z. B. Europäischer Sozialfonds, SOCRATES, LEONARDO DA VINCI und EQUAL — bei der Aus- und Fortbildung besser Gebrauch gemacht werden kann. Die Kommission sollte jedoch bereit sein, Anpassungen bei den Finanzierungsbedingungen in Betracht zu ziehen, um sicherzustellen, dass diese Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden können und ihre Nutzung nicht durch unnötige Auflagen behindert wird.
- Die Sozialpartner (ECSA und ETF) sollten eine freiwillige Vereinbarung anstreben, um die in der vorgeschlagenen Richtlinie über die Besatzungen an Bord von Schiffen im Linienpassagier- und -fährschiffsverkehr enthaltenen Denkansätze in die Tat umzusetzen.

<sup>(1)</sup> WSA-Stellungnahme: ABl. C 40 vom 15.2.1999.

- Die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner sollten einzelstaatliche und gemeinschaftliche Informationskampagnen zur Aufwertung des Ansehens der Schifffahrt organisieren und koordinieren, in dem Anliegen, die Attraktivität einer beruflichen Laufbahn im Seeverkehrsgewerbe herauszustellen, die Zahl der Ausbildungsabbrecher zu senken und die Beschäftigung von Frauen in diesem Bereich zu fördern und zu erleichtern.
  - Die Sozialpartner sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um das soziale Ansehen und die Zufriedenheit am Arbeitsplatz bei Seeverkehrsberufen zu steigern (beispielsweise durch bessere Entlohnung der Schiffsoffiziere und angenehmere Einsatzzeiten der Seeleute).
  - Alle mit dem Seeverkehr befassten Seiten sollten zusammenarbeiten um zu gewährleisten, dass die seeverkehrsrelevanten Bildungs- und Ausbildungssysteme der Mitgliedstaaten auch weiterhin sämtlichen Anforderungen des einschlägigen Regelungsrahmens, der modernen Technologie und des weltweiten Schifffahrtsgewerbes genügen.
  - Die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner sollten durch umgehende Maßnahmen dafür Sorge tragen, dass genügend Ausbildungsplätze für Schiffsoffiziersanwärter zur Verfügung stehen, für EU-Seeleute Auffrischungs- und Fortbildungskurse angeboten werden und die Mobilität von EU-Seeleuten gesteigert wird.
  - Die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner sollten die Möglichkeit einer maximalen Nutzung von Gemeinschaftsinstrumenten für die finanzielle Unterstützung der Ausbildung in Seeverkehrsberufen ausloten.
  - Und schließlich sollten die Sozialpartner das Sechste FTE-Rahmenprogramme zum Anlass nehmen, um Anregungen für sinnvolle Forschungsarbeiten über die Gründe für den derzeitigen Mangel an EU-Seeleuten zu geben.
- 4.2. Es ist auffällig, dass die Kommission keine weiteren beschäftigungspolitischen Rechtsetzungsinitiativen für notwendig hält, sondern ihrer Meinung nach lediglich die einschlägigen Instrumente der Gemeinschaft korrekt angewandt werden müssen, um bei den rückläufigen Beschäftigtenzahlen bei EU-Seeleuten eine Trendumkehr zu bewirken.
- 4.3. Dies dürfte ein unmissverständliches Signal für die Mitgliedstaaten sein, dass es außer den bereits bestehenden Instrumenten keine weitere Unterstützung für die Branche geben wird, falls es den Sozialpartnern nicht gelingt, in der Frage der vorgeschlagenen Besatzungsrichtlinie Einhelligkeit zu erzielen. Die Sozialpartner müssen dieser Warnung Beachtung schenken.
- 4.4. Die wichtigste Frage, die daher von den Mitgliedstaaten geklärt werden muss, ist die, ob sich die EU-Reedereien — nach Ansicht der Kommission die maßgeblichen Akteure — wirklich verpflichten, EU-Seeleute auszubilden und einzustellen.
- 4.5. Die Sozialpartner (ECSA und ETF) sollten beschleunigt diejenigen Maßnahmen ergreifen, über die zwischen ihnen bereits ein Konsens besteht, und beispielsweise bei Kampagnen zur Verbesserung des Ansehens seemannischer Berufe zusammenarbeiten. Damit derartige Anstrengungen jedoch nicht völlig ins Leere gehen, müssen sich die Sozialpartner auch mit Themen beschäftigen, bei denen bislang kein Konsens hergestellt werden konnte, d. h. Unterstützungsmaßnahmen zur Förderung der Beschäftigung von EU-Seeleuten.

Brüssel, den 16. Januar 2002.

*Der Präsident  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Göke FRERICH*