



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.6.2006
KOM(2006) 287 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 138 Absatz 2 EG-Vertrag über die Verbesserung der
Arbeitsnormen im Seeverkehr**

MITTEILUNG DER KOMMISSION

gemäß Artikel 138 Absatz 2 EG-Vertrag über die Verbesserung der Arbeitsnormen im Seeverkehr

Diese Mitteilung steht im Zusammenhang mit dem Übereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über Seearbeitsnormen, das am 23. Februar 2006 in Genf fast einstimmig angenommen wurde (im folgenden das konsolidierte Übereinkommen 2006). Mit dem Übereinkommen werden die bisherigen Übereinkommen und Empfehlungen über die Arbeit auf See, die von der IAO seit 1919 verabschiedet wurden, in einem einzigen konsolidierten Text zusammengefasst, der als Entwurf für ein erstes allgemeines Arbeitsgesetzbuch für die Seeschifffahrt dienen soll.

Die Kommission hat die Arbeiten zur Abfassung dieses Instruments von Anfang an unterstützt. Zudem hat sie durch den Beschluss des Rates vom 21. April 2005 Verhandlungsdirektiven erhalten, um während der Verhandlungen in der IAO neben den Mitgliedstaaten für die Wahrung des gemeinschaftlichen Besitzstandes zu sorgen.

Nach der Annahme des Übereinkommens hält die Kommission es für unerlässlich, zweckmäßige Mittel für die Durchführung des Übereinkommens sowohl auf der Ebene der Gemeinschaft als auch der einzelnen Mitgliedstaaten zu mobilisieren.

Nach Auffassung der Kommission muss unbedingt über den Rechtsrahmen der Gemeinschaft für Sozialnormen für Seeleute nachgedacht werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors zu fördern, den Berufsstand attraktiver zu machen und langfristig europäisches Know-how in diesem Bereich zu bewahren. Darüber hinaus hat sie in ihrem Arbeitsprogramm für 2006¹ eine Mitteilung über Mindestarbeitsnormen im Seeverkehr angekündigt, die insbesondere die Möglichkeit der Vorlage von Vorschlägen für Legislativmaßnahmen betrifft, durch die für eine stärkere Anwendung der internationalen Arbeitsnormen für Seeleute in der Europäischen Union, gegebenenfalls durch eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern, gesorgt werden soll.

Durch diese Mitteilung soll, unter Hervorhebung des Nutzens des Übereinkommens 2006, die erste Phase der offiziellen Anhörung der Sozialpartner gemäß dem Verfahren des Artikels 138 Absatz 2 EG-Vertrag zu der Frage eingeleitet werden, ob es zweckmäßig ist, die einschlägigen Bestimmungen in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen. Die Kommission wird die Sozialpartner gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 138 Absatz 3 EG-Vertrag zum Inhalt jedes in Aussicht genommenen Vorschlags hören.

¹ KOM(2005) 531 endgültig, vom 28. März 2006 - Das ganze Potenzial Europas freisetzen - Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission für 2006.

I. KERNPUNKTE DES ÜBEREINKOMMENS

1. Förderung eines universellen Gesetzbuchs für die Arbeit auf See und innovativer Verfahren

2001 begannen innerhalb der IAO Konsolidierungsarbeiten mit dem Ziel, ein globales internationales und integriertes Übereinkommen zur Festlegung von klaren, einfachen, aktualisierten und universellen sozialen Arbeitsnormen abzufassen. Diese Überarbeitung des bestehenden Rechtsrahmens mit Blick auf eine größere Wirksamkeit sollte die Zahl der Ratifizierungen durch die IAO-Mitgliedstaaten erhöhen. Eine rasche Ratifizierung des Übereinkommens durch die Mitgliedstaat der Europäischen Union und Drittstaaten ist wichtig, damit es seine volle Wirkung entfaltet und zur Festlegung einheitlicherer Bezugsregeln führt.

Das Übereinkommen 2006, das nahezu alle übrigen Seeübereinkommen der IAO ablösen soll, wird einen großen juristischen und politischen Wert erlangen, sobald die Staaten, vor allem die Schifffahrtsländer, es ratifiziert haben.

Es regelt die Arbeitsnormen für Personal an Bord von Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 Tonnen und mehr, die für internationale Reisen verwendet werden oder Fahrten von einem Hafen oder zwischen Häfen in einem anderen Land durchführen.

Das Übereinkommen fasst in fünf Titeln Bestimmungen thematisch zusammen und verfolgt das Ziel, menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu gewährleisten. In Titel 1 werden die Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff mit Bestimmungen zur Gesundheit, zur Ausbildung, zum Mindestalter und zur Anwerbung festgelegt. In Titel 2 – Beschäftigungsanforderungen – werden der Inhalt des Beschäftigungsvertrags, die Arbeitszeiten, der Schutz der Heuern, der Anspruch auf Urlaub, auf Heimschaffung und auf Entschädigung bei Schiffsverlust festgelegt. Titel 3 regelt die Unterkunft an Bord und Titel 4 den Sozialschutz. In Titel 5 werden die Verantwortlichkeiten bezüglich der Durchführung des Übereinkommens festgelegt; die Flaggenstaaten müssen ein wirksames Durchführungssystem einrichten, das auf einem Zertifizierungssystem beruht, und die Hafenstaaten und Staaten, die Arbeitskräfte stellen, müssen durch geeignete Überprüfungen für die Einhaltung der Normen des Übereinkommens sorgen. Innerhalb eines jeden Titels gibt es Regeln und in einem hierarchischen Verhältnis zueinander stehende Bestimmungen, wobei der Code A einem verbindlichen Teil und der Code B einem nichtverbindlichen Teil mit Leitlinien für die Auslegung der verbindlichen Anforderungen entspricht.

Der Nutzen des Übereinkommens liegt auch darin, dass es im Rahmen der IAO innovative Verfahren verwendet, um den Wortlaut umfassend wirksam werden zu lassen. Durch das Übereinkommen werden das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften eingeführt, die einen Augenscheinbeweis dafür darstellen, dass die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt worden sind. So stellt ein Staat für Schiffe unter seiner Flagge ein Zeugnis aus, nachdem überprüft wurde, dass die Arbeitsbedingungen an Bord der innerstaatlichen Gesetzgebung und den aus dem Übereinkommen resultierenden Vorschriften genügen. Dem Zeugnis ist eine Erklärung beizufügen, in der die geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften in einem vorgegebenen Verzeichnis von Angelegenheiten, die unter das Übereinkommen fallen, zusammengefasst sind. Auf diese Weise kann das Zertifizierungssystem, das die Übereinstimmung mit dem Übereinkommen gewährleisten soll, durch den Hafenstaat kontrolliert werden, der im

Zweifelsfall die Schiffe nicht nur wegen sicherheits- oder umweltbezogener Mängel, sondern aus mit den Arbeitsbedingungen zusammenhängenden Gründen überprüfen (und gegebenenfalls festhalten) kann.

Um nicht die Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, gegenüber jenen Staaten, die es nicht ratifiziert haben, zu benachteiligen, wird eine besondere Klausel sicherstellen, dass Schiffe unter der Flagge von Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als Schiffe unter der Flagge von Staaten, die es ratifiziert haben. Durch diese Klausel sollen der unlautere Wettbewerb vermieden und eine nahezu weltweite Ratifizierung des Übereinkommens gefördert werden.

Darüber hinaus wird durch das Übereinkommen eine Ad-hoc-Einrichtung geschaffen, der dreigliedrige Sonderausschuss, der aus von jeder Regierung eines Mitglieds, das das Übereinkommen ratifiziert hat, benannten Vertretern und aus Vertretern der Reeder und Seeleute besteht, um das Übereinkommen im Lichte der Durchführung seiner Bestimmungen anzupassen.

2. Bewältigung der Globalisierung und Gewährleistung fairerer Wettbewerbsbedingungen

Das Übereinkommen 2006 ergänzt die drei grundlegenden Seeverkehrsübereinkommen, die unter der Ägide der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedet wurden: das SOLAS-Übereinkommen (Schutz des menschlichen Lebens auf See), das MARPOL-Übereinkommen (Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) und das STCW-Übereinkommen über die Qualifikationen von Seeleuten. Es bildet die vierte Säule der internationalen Regularien für den Seeverkehrssektor.

Das Übereinkommen 2006 der IAO dürfte zur Stabilisierung der Seeverkehrsbranche, die einem weltweiten Wettbewerb ausgesetzt ist, beitragen und sowohl den Abstand zwischen den Wirtschaftsbeteiligten aus der EU und denen aus Drittländern als auch den Abstand zwischen den verschiedenen Flaggen, der de facto die Seefahrnationen und die Wirtschaftsbeteiligten mit den niedrigsten Sozialstandards begünstigt, verringern. Diese Lage führt zu einem ständigen Druck, der von der drohenden Verlagerung der Anwerbung von Seeleuten zu Lasten europäischer Arbeitsplätze, auch im innergemeinschaftlichen Verkehr, ausgeht. Zugegebenermaßen sind die finanziellen Chancen und Risiken wegen der großen wirtschaftlichen und rechtlichen Unterschiede im weltweiten Seeverkehr, die sich in den Arbeitskosten, zu denen die Heuern und Sozialabgaben gehören, niederschlagen, groß.

Außerdem ist die Kommission der Ansicht, dass der Status der Seeleute angesichts der Globalisierung vereinheitlicht werden muss, um ihre nachteiligen Auswirkungen einzudämmen, nämlich das Sozialdumping, das die Seeleute und Reeder, die die geltenden Bestimmungen einhalten, benachteiligt, und dass menschenwürdige Arbeitsbedingungen im Einklang mit der Mitteilung über die soziale Dimension der Globalisierung², in der explizit auf das Seearbeitsübereinkommen Bezug genommen wird, festgelegt werden müssen. Außerdem würde die Unterstützung der Ratifizierung und des Inkrafttretens einen wichtigen

² KOM(2004) 383 endgültig. vom 18. Mai 2004 - Die soziale Dimension der Globalisierung - der politische Beitrag der EU zu einer gleichmäßigen Verteilung des Nutzens.

Beitrag der Kommission darstellen um eine menschenwürdige Arbeit in der Welt zu fördern, wie in ihrer jüngsten Mitteilung dargelegt³.

Schließlich bieten, wie die Kommission in ihrer jüngsten Mitteilung⁴ an den Europäischen Rat hervorgehoben hat, „die internationalen Verflechtungen ... neue Möglichkeiten, die europäischen Werte und Interessen in andere Länder zu tragen, ...“. Ferner bekräftigte sie die Bedeutung, die die Union der Förderung weltweit hoher Normen, auch im sozialen Bereich, beimisst.

3. Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und der Attraktivität des Berufs

Die Kommission hatte bereits in ihrer Mitteilung vom 6. April 2001⁵ die Bedeutung von Sozialnormen und den Zusammenhang zwischen diesen und der Sicherheit im Seeverkehr zur Sprache gebracht, als sie hervorhob, dass 80 % der Unfälle auf See auf menschliches Versagen zurückgehen. Nach Ansicht der Kommission sind angesichts der vielfältigen Unfallursachen weltweite Mindestsozialnormen in einem kohärenten Rahmen, den es bisher nicht gegeben hat, unerlässlich, und wird sich mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens eine positive Wirkung auf die Seeverkehrssicherheit bemerkbar machen.

Überdies geht aus einer Untersuchung von BIMCO⁶ hervor, dass es in der EU-25 ein Defizit an Seeleuten aus der Gemeinschaft in einer Größenordnung von 17 000 Personen gibt. Diese Feststellung erfordert in einem strategischen Sektor wie dem des Seeverkehrs, über den 90 % des Welthandels und 40 % des innergemeinschaftlichen Handels abgewickelt werden, geeignete Reaktionen seitens der öffentlichen Hand und der Wirtschaftsbeteiligten.

Ein weiterer Aspekt, der mit dem Faktor Mensch zusammenhängt und zu berücksichtigen ist, ist die Ausbildung. Die Anerkennung von Ausbildungen und die Übernahme des STCW-Übereinkommens in Gemeinschaftsrecht bedeuteten, dass im Bereich der Qualifikation Anstrengungen unternommen wurden. Befähigungen und Arbeitsbedingungen ergänzen einander. Der Seemannsberuf muss dadurch gefördert werden, dass eine qualitativ hochstehende Ausbildung anerkannt wird und die Berufe durch menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen attraktiver gemacht werden. Die Attraktivität des Seemannsberufs muss unbedingt verbessert werden, damit sich der rückläufige Trend, der hinsichtlich des Interesses an diesem Beruf zu verzeichnen ist und der langfristig für den gesamten Seeverkehrssektor, auch für Tätigkeiten, die mit der Hafenstaatkontrolle in Zusammenhang stehen, schädlich wäre, nicht fortsetzt.

Daher muss missbräuchlichen Praktiken an Bord von Schiffen entgegen gewirkt werden und müssen für Seeleute menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen unabhängig von der Flagge des Schiffs und der Nationalität der Besatzung geschaffen werden. Das Übereinkommen kann in diesem Sinne dazu beitragen, die Anwendung von einheitlicheren Beschäftigungsbedingungen für Seeleute sicherzustellen.

³ KOM(2006) 249 endgültig vom 24. Mai 2006 – Menschenwürdige Arbeit für alle fördern – der Beitrag der Europäischen Union zur weltweiten Umsetzung der Agenda für menschenwürdige Arbeit.

⁴ KOM(2006) 211 endgültig vom 10. Mai 2006 - Eine bürgernahe Agenda - Konkrete Ergebnisse für Europa.

⁵ KOM(2001) 188 endgültig vom 6. April 2001 - Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten.

⁶ BIMCO/ISF Manpower 2005 Aktualisierung Dezember 2005.

II. ROLLE DER EU BEI DER AUSARBEITUNG UND UMSETZUNG DES ÜBEREINKOMMENS

1. Impulsgebende Rolle während der Vorarbeiten

Die Kommission hat die Arbeiten der IAO von Anfang an in vollem Umfang unterstützt, da sie von der Zweckmäßigkeit des Vorgehens zur Eindämmung des unlauteren Wettbewerbs und zur weltweiten Förderung von Sozialnormen durch die Einführung weltweiter Mindestnormen überzeugt war. Sie hat diese aufwendige Arbeit mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und im Rahmen des vom Rat am 21. April 2005 erteilten Mandats zusammen mit dem Ratsvorsitz der Union die Standpunkte der Mitgliedstaaten zu den Bestimmungen des Übereinkommens regelmäßig abgestimmt. Ferner hat sie einen Sonderfinanzbeitrag zur IAO geleistet und auf diese Weise zum Erfolg der Arbeiten beigetragen, die dazu führten, dass das Übereinkommen unter guten Voraussetzungen angenommen wurde. Dieser kollektive Erfolg wäre jedoch ohne das individuelle Engagement der Mitgliedstaaten und der sehr aktiven Rolle, die die Sozialpartner spielten, nicht möglich gewesen.

Der Mehrwert der EU bei den Verhandlungen wurde in der IAO durch die Drittländer und Sozialpartner anerkannt. Der Generaldirektor der IAO hat auf der internationalen Arbeitskonferenz für den Bereich Seeschifffahrt im Februar 2006 diesen Mehrwert herausgestellt.

Dennoch bedauert die Kommission, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen des Mandats nicht weiter gehen wollten; im Rahmen des Mandats sollte auch die Möglichkeit sondiert werden, während der Verhandlungen zum Übereinkommen Änderungen dahingehend vorzuschlagen, dass die besondere Rolle der Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration erwähnt wird.

Rechtlich musste vor allem sichergestellt werden, dass der Wortlaut des Übereinkommens und das Gemeinschaftsrecht miteinander kompatibel sind, um jedwedes Hindernis für die Ratifizierung zu vermeiden, insbesondere hinsichtlich der Koordinierung der sozialen Sicherungssysteme, eines Bereichs, der unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt. Daher musste für den Bereich der sozialen Sicherheit eine Schutzklausel angenommen werden, um das Gemeinschaftssystem für die Koordinierung der sozialen Sicherungssysteme zu bewahren. Außerdem ist ein Beschluss des Rates zur Genehmigung der Ratifizierung des Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten, wie im Falle des Übereinkommens 185, in Bezug auf die Zuständigkeiten im Bereich der Koordinierung der sozialen Sicherungssysteme und der Hafenstaatkontrolle auf Gemeinschaftsebene für alle unter das Übereinkommen fallende Aspekte erforderlich.

2. Förderung und Beschleunigung der Ratifizierungen

Die Kommission wird ihre bisherige Arbeit fortsetzen und sich bemühen, die Ratifizierungsschritte zu fördern, damit das Übereinkommen so schnell wie möglich in Kraft tritt.

Da im Übereinkommen als Voraussetzung für das Inkrafttreten 30 Mitgliedstaaten mit mindestens 33 % der weltweiten Tonnage festgelegt ist und die 27 Staaten des EWR 28 % der weltweiten Flotte ausmachen, kann die Europäische Union als treibende Kraft wirken. Die Kommission wird daher eine zügige Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten unterstützen. Außerdem wird sie die Drittstaaten für die Bedeutung der Ratifizierung dieses Übereinkommens, das einen Meilenstein darstellt, sensibilisieren.

3. Weiterentwicklung der Gemeinschaftsnormen

Nach Ansicht der Europäischen Kommission ist die Berücksichtigung des Faktors Mensch im Übereinkommen 2006, das ein Gleichgewicht zwischen den von den Reedern und von den von den Regierungen eingegangenen Verpflichtungen herstellt, damit Seeleuten menschenwürdige Arbeitsbedingungen zugute kommen, von entscheidender Bedeutung. Nach Auffassung der Kommission würde die Übernahme der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens in das Gemeinschaftsrecht den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich der Seeverkehrssicherheit um ein Instrumentarium bereichern, das lautere und faire Wettbewerbsbedingungen im Interesse aller Beteiligten fördert.

Das Übereinkommen 2006 bringt vielschichtige Folgen mit sich, da es eine Vielzahl von Aspekten regelt. Die potenziellen Auswirkungen des Inkrafttretens der Normen des Übereinkommens auf das Gemeinschaftsrecht werden im Rahmen einer Folgenabschätzung untersucht, die die Kommission bereits auf den Weg gebracht hat. Die diesbezüglichen Überlegungen betreffen juristische und institutionelle Fragen sowie wirtschaftliche und soziale Aspekte im Hinblick auf Kosten und Nutzen, die Gegenstand einer externen Analyse sein werden. Zu den Hauptfragen gehören die folgenden:

1. Anpassung des gemeinschaftlichen Besitzstands: Diese Vorgehensweise wird zur Aktualisierung der unmittelbar durch die Bestimmungen des Übereinkommens 2006 betroffenen Rechtstexte (z. B. Richtlinie 1995/21/EG⁷ und Richtlinie 199/95/EG⁸) unumgänglich sein.
2. Erlass ergänzender Rechtstexte: Es geht darum, festzulegen, ob es zweckmäßig ist, Rechtsvorschriften in den Bereichen zu erlassen, die Gegenstand des Übereinkommens sind, jedoch nicht oder nur zum Teil durch das Gemeinschaftsrecht abgedeckt sind (z. B. die Bestimmungen bezüglich der Anwerbungsagenturen, die Verpflichtung der Beschäftigten, über einen unterzeichneten Arbeitsvertrag zu verfügen).

⁷ Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle).

⁸ Richtlinie 1999/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen.

3. Hinausgehen über die Bestimmungen des Übereinkommens: Das Übereinkommen 2006 legt lediglich Mindestnormen fest; auf Gemeinschaftsebene ist nicht ausgeschlossen, dass diese verschärft oder ergänzt werden oder dass der Geltungsbereich dieser Normen durch ergänzende Bestimmungen, die nicht von der IAO vorgesehen sind, erweitert wird.

Auch andere Fragen müssten untersucht werden, z. B.:

4. Soll Teil B des Übereinkommens verpflichtend werden? Im Anschluss an die Frage 3 kann man sich legitimerweise die Frage stellen, ob es zweckmäßig ist, auf Gemeinschaftsebene über eine harmonisierte und juristisch bindende Auslegung zu verfügen, um eine einheitlichere Anwendung des Übereinkommens zu gewährleisten und die Risiken etwaiger divergierender Auslegungen in der Union zu verringern.

5. Soll der dreigliedrige Sonderausschuss aufgegriffen werden? Auf institutioneller Ebene muss über die Folgen nachgedacht werden, die mit der Einrichtung des Follow-up-Ausschusses gemäß dem Übereinkommen (Artikel XIII) verbunden sind. Soll angesichts dieser neuen Einrichtung und ihrer Rolle auch eine eigene Einrichtung als Pendant zu jener des IAO-Übereinkommens vorgesehen werden, um den dreigliedrigen Charakter im Rahmen der Übernahme der Normen des Übereinkommens auf Gemeinschaftsebene widerzuspiegeln?

Diese Anhörung erfolgt gemäß dem Verfahren des Artikels 138 EG-Vertrag. In diesem Rahmen hört die Kommission vor Unterbreitung von Vorschlägen im Bereich der Sozialpolitik die Sozialpartner zu der Frage, wie eine Gemeinschaftsaktion gegebenenfalls ausgerichtet werden sollte. Bei dieser Anhörung können die Sozialpartner beschließen, Verhandlungen für den Abschluss einer Vereinbarung aufzunehmen, und die Kommission ersuchen, einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates zu deren Durchführung vorzulegen. Ansonsten führt die Kommission die Arbeiten an dem betreffenden Vorschlag gegebenenfalls fort.

Die Bezugnahme auf eine Vereinbarung der Sozialpartner im Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2006 verweist auf den Präzedenzfall der Übernahme der Bestimmungen des Übereinkommens 180 der IAO über die Arbeitszeit durch den Erlass von zwei Richtlinien⁹. Die beiden Richtlinien waren erforderlich, weil die Durchführung einer Vereinbarung des Sozialpartner nur durch Ratsbeschluss für die in Artikels 137 und 139 des EG-Vertrags festgelegten gebiete erfolgen kann. Den Sozialpartnern ist es natürlich freigestellt, den Inhalt ihrer Verhandlungen und ihrer etwaigen eigenständigen Vereinbarung zu bestimmen, die Durchführung durch einen Beschluss des Rates muss jedoch die Bedingungen des Artikels 139 berücksichtigen. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Anhörung zur Anwendung des Artikels 139 EG-Vertrag führen könnte, was angesichts des ehrgeizigen Charakters des Übereinkommens 2006 durchaus gerechtfertigt erscheint.

⁹ Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten und vorgenannte Richtlinie 1999/95/EG.

III. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Sozialpartner wurden anlässlich regelmäßiger Sitzungen im Rahmen des Sozialdialogs für den Seeverkehrssektor für diese gesamte Problematik sensibilisiert.

Diese Mitteilung ist die erste Phase der Anhörung gemäß dem Verfahren des Artikels 138 Absatz 2 EG-Vertrag. Die Sozialpartner sind daher aufgefordert, zu den beiden folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Ist es notwendig oder zweckmäßig, den gemeinschaftlichen Besitzstand weiterzuentwickeln, indem er entsprechend den Anhaltspunkten in Teil II dieser Mitteilung oder jedweder anderen Modalität angepasst, konsolidiert oder ergänzt wird?
- Wäre es für die Sozialpartner denkbar, dass sie in Verhandlungen eintreten mit dem Ziel einer Vereinbarung zu gelangen, welche dann mittels einer Entscheidung des Rates gemäß Artikel 139 des EG Vertrages umgesetzt werden würde?

Die Sozialpartner werden gegebenenfalls im Rahmen einer zweiten Anhörungsphase zum Inhalt jedes von der Europäischen Kommission in Aussicht genommenen Vorschlags gehört werden.