C/2024/874

6.2.2024

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Gerechtigkeits- und Effizienzerwägungen im Seeverkehr“

(Initiativstellungnahme)

(C/2024/874)

Berichterstatter: **Panagiotis GKOFAS**

Ko-Berichterstatter: **Pierre Jean COULON**

Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung Initiativstellungnahme
Beschluss des Plenums	25.1.2023
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	6.10.2023
Verabschiedung im Plenum	25.10.2023
Plenartagung Nr.	582
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	166/1/3

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der Entwicklung der See- und Binnenschifffahrt sollte im Hinblick auf Mobilität und Handelserleichterung hohe Priorität eingeräumt werden, da dies dazu beitragen wird, zentrale europäische Gerechtigkeits- und Effizienzziele zu erreichen, wie sie beispielsweise im europäischen Grünen Deal und der Agenda für nachhaltige Entwicklung, in der Treibhausgasstrategie der IMO für 2023 und in weiteren Mitteilungen der Europäischen Kommission festgelegt sind.

1.2. Der Schwerpunkt der Investitionen in die Seeverkehrsinfrastruktur sollte auf erhöhter Sicherheit, umweltfreundlichem Transport und günstigeren Beförderungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit, Unternehmen, Reisende und Touristen liegen.

1.3. Es ist wichtig, neue Investitionen in belastbare Häfen und Drehkreuze zu finanzieren, um das Ziel zu erreichen, die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs und der Geschäftstätigkeiten zu erhöhen.

1.4. Beim Übergang zu einem grünen Schifffahrtssektor müssen länder-, branchen- und berufsspezifische Merkmale berücksichtigt werden, um die Wettbewerbsvorteile Europas zu bewahren und Rückstände beim Übergang, Ungleichheit und die Entvölkerung einiger Regionen zu verringern.

1.5. Was den Bau von Schiffen für den europäischen Transport zu Wasser angeht, müssen die Vorschriften über staatliche Beihilfen sorgfältig überarbeitet werden, um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, die Arbeitskräftemobilität in abgelegenen Gebieten in den Griff zu bekommen sowie eine nachhaltige und sichere Schifffahrt und eine bessere Küstenüberwachung sicherzustellen, anstatt auf eine profitable Schifffahrt abzuzielen, die mit Marktinstrumenten weiterentwickelt werden kann.

1.6. Bei der Überarbeitung des Regelungsrahmens sollte der Schwerpunkt auf der wirksamen Umsetzung der Regeln für unternormige Schiffe und des Rechts der Seeleute auf gleiche Beschäftigungsbedingungen liegen. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte eine größere institutionelle und fachliche Rolle erhalten, um die Umsetzung einer aktualisierten, nachhaltigen Seeverkehrspolitik zu unterstützen.

1.7. Es ist wichtig, Häfen neu zu gestalten und das Seekataster für den Transport zu Wasser zu aktualisieren, um die Auswirkungen von Lärm und Luftverschmutzung auf städtische Gebiete zu verringern.

1.8. Zwecks Einführung eines wirksamen, gerechten Preismechanismus könnte eine Art „Verkehrsäquivalent“ sorgfältig konzipiert und eingesetzt werden, insbesondere für Mittelmeer- sowie Ost- und Nordseeländer mit kleinen und verstreuten besiedelten Inseln sowie für nicht zugängliche Binnengewässer/küstennahe Flussgebiete. Dies könnte eine Subventionierung der Beförderungstarife für Berufstätige und Unternehmen, die in diesen Gebieten tätig sind, die Gewährung dauerhafter Mehrwertsteuer- oder Steuerbefreiungen für den Transport lokaler Güter oder eine Senkung der Energiepreise beinhalten.

1.9. Um das in den EU-Verordnungen und der Agenda für intelligente Schifffahrt festgelegte Ziel einer Beschleunigung der Elektrifizierung der Schifffahrtsindustrie zu erreichen, könnten Anreize für die Produktion und Einführung bestimmter digitaler und energiesparender Technologien für den Schiffstransportsektor geschaffen werden.

1.10. Mithilfe von Preismechanismen oder Mechanismen, die Anreize für Unternehmen bieten, Waren und Dienstleistungen aus entfernten überseeischen Gebieten oder in diese zu befördern, insbesondere für Unternehmen, die in diesen Gebieten Personal beschäftigen, sollte ein effizienter Ressourceneinsatz angestrebt werden.

1.11. Es ist von zentraler Bedeutung, dass hochqualifizierte Arbeitskräfte rekrutiert werden und Teil eines modernen Seeverkehrssektors sind. Die Beteiligung von Frauen im maritimen Sektor sollte gefördert werden. Die vorhandenen Beschäftigten müssen in den Bereichen nachhaltiger Tourismus, grüne Wirtschaft, effizienter Ressourceneinsatz und betriebliches Krisenmanagement bei Naturkatastrophen und humanitären Katastrophen weitergebildet werden. Die Einrichtung moderner und gut ausgestatteter Schulen und Hochschulen, die auf die maritime Wirtschaft und das Management des Transports zu Wasser spezialisiert sind, könnte einen Mehrwert für Küstengebiete und Volkswirtschaften schaffen, die von der blauen Wirtschaft abhängig sind.

1.12. Die Digitalisierung des maritimen Sektors wird einen stärker integrierten Ansatz ermöglichen und die Qualität der Dienstleistungen sowohl für den Tourismus als auch für die Wassersportbranche verbessern.

2. **Einleitung — Hintergrund**

2.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss betont, dass der Seeverkehr ein branchenspezifischer Markt ist, der vom lokalen Fährverkehr auf Binnenwasserstraßen und über kurze Seeverkehrswege, mit dem Städte und Inselgruppen bedient werden, bis hin zu Langstreckenverbindungen mit Fähren, Massengutfrachtern, Containerschiffen sowie Kreuzfahrtschiffen reicht.

Diese Stellungnahme befasst sich nicht mit allen diesen Branchen, sondern konzentriert sich auf Gerechtigkeits- und Effizienzerwägungen im Seeverkehr, vor allem im Hinblick auf das Ziel, der Öffentlichkeit, Touristen und Berufstätigen den Zugang zu abgelegenen Gebieten zu erleichtern und gleichzeitig die aktuellen Herausforderungen anzugehen, die eine wirksame Umsetzung des grünen und des digitalen Wandels im maritimen Sektor behindern.

2.2. Die Energiekrise bereitete der weltweiten Transport- und Schifffahrtsindustrie ernsthafte Schwierigkeiten und führte zu weiteren Umstrukturierungen auf dem Kraftstoffmarkt, beim Öltransport und bei den Transportkosten. Die Tourismusbranche ist erheblich von den Energiekosten sowie von den Schwankungen der Inflation und des globalen Realeinkommens betroffen.

2.3. Nach amtlichen Angaben ([1]) werden dem Volumen nach mehr als 80 % des weltweiten Handelsaufkommens und dem Wert nach 70 % per Schiff transportiert. Obwohl die Umweltauswirkungen des Seehandels pro Einheit (aufgrund von Skaleneffekten) im Vergleich zu anderen Transportarten geringer sind, bedarf die europäische Flotte dennoch weiterer technischer Verbesserungen, um die in der IMO-Treibhausgasstrategie für 2023 ([2]) in Bezug auf die Treibhausgasemissionen festgelegten Klimaziele zu erreichen.

2.4. Laut der Mitteilung der Europäischen Kommission zu NAIADES III ([3]) und der Veröffentlichung „FuelEU Maritime“ ([4]) des Europäischen Parlaments scheint zwischen Institutionen und Interessenträgern in der EU ein Konsens darüber zu bestehen, dass der Ausbau des Transports zu Wasser erheblich zur Dekarbonisierungsstrategie der EU beiträgt, was durch Innovation in der Schifffahrt (Flotten, Häfen, Digitalisierung) und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger erreicht werden kann.

2.5. Der grüne Wandel bringt neue Herausforderungen mit sich, denen sich der Seeverkehr im Zuge seiner Entwicklung hin zu einem blaueren, umweltfreundlicheren Ökosystem anpassen muss. Die geplanten Investitionen sollten dem Ziel eines wirksamen blauen Übergangs und eines blauen Wachstums im maritimen Sektor dienen.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization.
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx.
([3]) ABl. C 275 vom 18.7.2022, S. 18.
([4]) ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 145.

2.6. Der europäische Kontinent verfügt über eine sehr spezifische Landschaft und Meeresumwelt. Es wird erwartet, dass die Küstenlandschaft des europäischen Kontinents in naher Zukunft erheblichen Veränderungen und Risiken im Hinblick auf die Entwicklung der Klimakrise und extreme Wetterbedingungen ausgesetzt sein wird.

2.7. Der Beitrag des Seeverkehrs zur europäischen Wirtschaft ist erheblich, obwohl der Umfang der Wirtschaftstätigkeit noch weiter ausgeweitet werden und eine stärkere intersektorale und interregionale Zusammenarbeit umfassen könnte. Die Pandemie und die Energiekrise haben gezeigt, dass Mindeststandards entwickelt werden müssen, um eine ausreichende Versorgung mit kritischen Rohstoffen und Nahrungsmitteln zu gewährleisten — ein strategisches Ziel, das durch den weiteren Ausbau der See- und Binnenschifffahrt realistisch erreicht werden kann.

2.8. Die Entwicklung einer modernen Industrie im Bereich des Transports zu Wasser mit schrittweiser und wirksamer Umsetzung der Dekarbonisierungsziele ist für den wirtschaftlichen Wandel Europas und für die Beseitigung kritischer Abhängigkeiten im Energiesektor von entscheidender Bedeutung. Allerdings muss berücksichtigt werden, inwieweit die Betreiber in der Lage sind, ihre Flotten zu ersetzen, zumal Investitionen in der Branche langfristig getätigt werden.

2.9. Der Schwerpunkt der europäischen Meerespolitik sollte auf der Gewährung staatlicher Beihilfen für regionale Häfen und Seeverkehrsinfrastruktur liegen, um die Steigerung der Handelskapazitäten und den grünen Wandel der lokalen und regionalen Wirtschaft zu ermöglichen.

2.10. Der Regelungsrahmen für Seeleute sollte sorgfältig überarbeitet werden, um sicherzustellen, dass die betroffenen Interessenträger und unternehmerischen Tätigkeiten den europäischen Rahmen für Menschenrechte, die arbeitsrechtlichen Bestimmungen und den grünen Wandel vollständig einhalten.

2.11. Die Einstellung von mehr hochqualifizierten Mitarbeitern in der maritimen Wirtschaft und in der Binnenschifffahrt könnte dem strategischen Ziel der Qualität der Dienstleistungen und der Reisesicherheit dienen.

2.12. Mit der Seeverkehrspolitik sollten geeignete Bedingungen geschaffen und Anreize für KMU sowie Agrar- und Lebensmittelunternehmen vorgesehen werden, damit sie die Transportkosten senken und die Umweltleistung verbessern können.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1. *Ökologisierungsinitiativen zugunsten eines ausgewogenen und wertsteigernden Wachstums der blauen Wirtschaft*

3.1.1. Die Reduzierung der Umweltverschmutzung durch die Schifffahrt ist ein zentrales Ziel der europäischen Agenda für die Ziele der nachhaltigen Entwicklung. Wesentlich für den Paradigmenwechsel sind Investitionen in den Bau und Betrieb von Elektro- und Niedrigemissionsschiffen sowie die Nutzung umweltfreundlicher Kraftstoffe wie Wasserstoff und Biokraftstoffe in europäischen Gewässern (Flüsse, Meere, Kanäle, Ozeane).

3.1.2. Die Europäische Union sollte einen maßgeblichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen und zu den Dekarbonisierungszielen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation ([5]) (IMO) leisten. Dies sollte durch offene und transparente Konsultationen geschehen, um den Regelungsrahmen der IMO auf konsistente und wirksame Weise zu verbessern.

3.1.3. Die Widerstandsfähigkeit der öffentlichen Infrastrukturen, Jachthäfen und Häfen ist ein Kernziel der europäischen Entwicklungsstrategie bis 2050. Das bedeutet, dass eine europäische Meerespolitik den Schwerpunkt auf Verkehrsinfrastruktur, Hafenkapazität und -leistung, Rückverfolgbarkeit und kosteneffiziente Methoden des inländischen Schiffs- und Yachtbaus legen sollte. Dem Risiko einer stärkeren Abhängigkeit von Drittländern muss Rechnung getragen werden.

3.1.4. Der Seetransport ist die effizienteste Transportart, die aufgrund von Skaleneffekten und der enormen Transportkapazität im Vergleich zum Straßen- und Lufttransport weniger CO_2-Emissionen pro Passagier oder Tonne/Kilometer verzeichnet. Selbstverständlich sollte der Schwerpunkt des EU-Regelungsrahmens darauf liegen, die Umweltleistung des Sektors erheblich zu verbessern. Die Verlagerung der Präferenzen von Passagieren und Unternehmen hin zu modernen intermodalen Transportmustern, die Seewege und Binnenwasserstraßen umfassen, wird zu einer weiteren Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks beitragen.

3.1.5. Die durch den Seehafenbetrieb verursachte Lärmbelastung und Luftverschmutzung darf nicht außer Acht gelassen werden, da es dabei zum einen um die Lebensqualität der Anwohner und zum anderen um die Gesundheit der Arbeitnehmer und der in der Nähe von Häfen lebenden Menschen geht. Dies bringt erhebliche sozioökonomische Kosten und zusätzliche finanzielle Belastungen für die Gesundheitssysteme mit sich. Das Gleiche gilt für die Anwohner im Hinterland entlang von Binnenwasserstraßen. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs geht mit der sozioökonomischen Entwicklung des Hinterlands einher, doch darf diese Entwicklung nicht zu Lasten der Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung gehen, auch wenn der Binnenschiffsverkehr weniger Belastungen mit sich bringt als der Straßenverkehr.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx.

3.2. *Digitaler Wandel im Einklang mit Investitionsmöglichkeiten im maritimen Sektor*

3.2.1. Die Digitalisierung und Konnektivität von Häfen und Schiffen wird den Zielen Produktivität, Sicherheit, bessere Überwachung und Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität dienen. Die laufende Überarbeitung der Richtlinien über die Hafenstaat- und die Flaggenstaatkontrolle dürfte die EMSA und die nationalen Behörden besser befähigen, geeignete Instrumente zur Erfüllung ihrer anspruchsvollen Aufgaben zu entwickeln.

3.2.2. Durch die Einführung moderner Technologien und die Anwendung des Konzepts der intelligenten Häfen sowie intelligenter und umweltfreundlicher Handelslogistiksysteme (Verwendung elektronischer Dokumente) werden die Zahl der Handelstransaktionen erhöht und rechtliche und regulatorische Beschränkungen beseitigt.

3.2.3. Der digitale Wandel soll höhere Servicequalität, höhere Geschwindigkeit, mehr Transparenz und erhöhte Verfügbarkeit von Häfen und Jachthäfen bringen.

3.3. *Investitionen des öffentlichen und des privaten Sektors*

3.3.1. Bei Investitionen im Seeverkehr sollte Risiken und Engpässen in Lebensmittelketten, bei kritischen Rohstoffen sowie bei der Versorgung mit technologischen und medizinischen Gütern Rechnung getragen werden.

3.3.2. Die Mitgliedstaaten müssen angehalten werden, Synergien der Investitionen zu entwickeln, die die intermodalen Wertschöpfungsketten, einschließlich des Seeverkehrs, sowie die Häfen, die Qualität der Flotten und den gleichberechtigten Zugang von Passagieren und Unternehmen verbessern. ([6])

3.3.3. Die nationalen Aufbau- und Resilienzpläne könnten weiter angepasst werden, um nachhaltige Investitionen in die Hafeninfrastruktur, elektrifizierte und Niedrigemissions-Frachtschiffe sowie die Digitalisierung des Waren- und Personentransports einzubeziehen.

3.3.4. Der schrittweise Aufbau eines maritimen EU-Clusters kann eine große Chance für die gesamte maritime Wirtschaft der EU bedeuten. Durch den Einsatz geeigneter Finanzierungsprogramme und Investitionsanreize für die Zusammenarbeit von Clustern sowie für Forschung und Innovation kann die EU die Grundlagen für die Schaffung eines wettbewerbsfähigen und widerstandsfähigen Umfelds für einen nachhaltigen und sicheren maritimen Sektor schaffen und die Herausforderungen des Klimawandels und des digitalen Wandels bewältigen.

3.4. *Gleichwertiger Zugang*

3.4.1. Investitionen des öffentlichen und des privaten Sektors sollten auf die Senkung der Beförderungskosten für Einwohner, Touristen, Händler und Berufstätige sowie für mit dem maritimen Sektor verbundene Wirtschaftszweige in Küstengebieten auf dem Festland und Inseln ausgerichtet sein.

3.4.2. Die Verbesserung des effektiven Funktionierens des Seeverkehrs ist für die Wirtschaft auf internationaler ebenso wie auf lokaler Ebene von hoher Bedeutung. Kleine Inseln am Rande der Europäischen Union und Entwicklungsländer sind die am stärksten von der maritimen Wirtschaft abhängigen Akteure. Anfällige und abseits liegende/ländliche Wirtschaften und Gesellschaften sind für den Zugang zu Arbeits- und Rohstoffmärkten stark auf Seeverkehrsnetze angewiesen. Die betreffenden Bevölkerungen sind durch unverhältnismäßig hohe Beförderungskosten und den zeitraubenden Mangel an Verkehrsverbindungen übermäßig belastet.

3.5. *Gleichstellung der Geschlechter*

3.5.1. Berichten zufolge ist die Teilnahme von Frauen am maritimen Arbeitsmarkt immer noch sehr gering, obwohl im Bereich Überwachung und Digitalisierung neue Möglichkeiten zur Verbesserung dieser Situation bestehen.

3.5.2. Die maritime Wirtschaft sollte auch die Qualifikationen von Frauen aufbauen und die Gleichstellung der Geschlechter erreichen. Für hochqualifiziertes Personal sollten Anreize für die Arbeit im Seeverkehr geschaffen werden, indem der Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Branche, insbesondere der Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Löhne und der Arbeitsplatzsicherheit, mehr Gewicht beigemessen wird. Internationale Abkommen und die Zusammenarbeit mit den relevanten Einrichtungen der IMO und der VN könnten den notwendigen regulatorischen und institutionellen Rahmen für ein wirksames Funktionieren dieser Anreize bieten.

3.6. *Verfahrensangleichung*

3.6.1. Der Harmonisierungsprozess bzw. die elektronische Überwachung und digitale Kartierung von Jachthäfen und kleinen Häfen in europäischen Ländern (verfügbare Sitzplätze, Kosten, Verfügbarkeit und Qualifikationen von Mitarbeitern oder professionellen Skippern) ist für die hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards in dem auf dem Transport zu Wasser basierenden Tourismus und Handel von wesentlicher Bedeutung.

([6]) Abl. C 374 vom 16.9.2021, S. 1.

3.6.2. Der Seeverkehr ist durch große Unterschiede in der Quantität und Qualität der kommerziellen und industriellen Flotten gekennzeichnet. Touristen, Berufstätige und Einwohner sind auf bessere und sicherere Bedingungen bei Reisen durch Europa, sei es im Binnenland oder auf dem Seeweg, angewiesen. Dies erfordert weitere öffentliche und private Investitionen in den nachhaltigen Transport zu Wasser, die Infrastruktur, neue Schiffe und andere Seetransportmittel auf der Grundlage der Kriterien der europäischen Agenda für die Ziele der nachhaltigen Entwicklung und den grünen Wandel.

3.6.3. Der Schwerpunkt der EU-Strategie zur Optimierung von Häfen und Yachthäfen sollte auf einem besseren Zeitmanagement der Schiffe und Yachten beim Anfahren einer Haltestelle liegen. Die Kommission sollte einen mittelfristigen Plan ausarbeiten, um verzichtbaren Zeitaufwand zu reduzieren und den zusätzlichen Energieverbrauch zu minimieren.

3.7. *Handel*

3.7.1. Generell sollte die europäische Handelspolitik Anreize zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit des Seeverkehrssektors setzen, indem Export- und Importbeschränkungen minimiert werden, die insbesondere in Krisenzeiten zu Störungen in den Wertschöpfungsketten führen.

3.7.2. Der Seetransport ist ein zentraler Sektor für das effektive Management des Verkehrs von Produkten und Rohstoffen rund um die Welt. Nach mehreren Jahren der Rezession aufgrund der Pandemie und des Rückgangs der weltweiten Absätze erlebt die Seeverkehrsindustrie eine deutliche Erholung.

3.7.3. Der Dekarbonisierungsprozess wird unweigerlich zu Schwankungen der globalen Preise für Rohstoffe, Energie und Güter führen, die größtenteils per Schiff transportiert werden. Die EU-Politik sollte sich den damit verbundenen inflationären Auswirkungen, insbesondere auf einkommensschwächere soziale Gruppen und Arbeitnehmer, zuwenden.

3.7.4. Die Digitalisierung hat Handel und Transport während und nach der Pandemie verändert. Das zunehmende Volumen des elektronischen Handels hat die Struktur des Welthandels verändert.

3.7.5. Der Seetransport und der Seehandel erfolgen auf einem suboptimalen Niveau der Preistransparenz. Den Interessenträgern mangelt es an ausreichenden Informationen über die Gesamtkosten im Zusammenhang mit Gebühren, Provisionen oder anderen Auslagen, wodurch die Wettbewerbsvorteile, die der maritime Sektor bieten könnte, gemindert werden.

3.7.6. Der Seeverkehrssektor reagiert äußerst empfindlich auf Schwankungen der globalen Preise sowie auf geopolitische Risiken oder Handelsspannungen.

3.7.7. Handelsabkommen der Europäischen Union mit Drittländern sollten künftig der Verwirklichung der Ziele der EU für den ökologischen und sozialen Fortschritt und die Sicherheit im Seeverkehr dienen.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1. Die europäischen Haushaltsbehörden sollten den Schwerpunkt auf die Schaffung von Pilotprojekten im Bereich der See- und Binnenschifffahrt legen, und zwar mit einem umfassenden und nachhaltigen Ansatz unter Berücksichtigung des intermodalen Verkehrs, der die Bedürfnisse der Regionen und Randgebiete, den grünen Wandel und die Unterstützung digitaler Innovationen in diesem Sektor unter einen Hut bringt.

4.2. Im Hinblick auf die Vorbereitung der lokalen Bevölkerung sollten die Aus- und Weiterbildung von Seeleuten in den Bereichen Navigation, Krisen-/Katastrophenmanagement auf Gewässern, Schwimmen, Erste Hilfe auf See usw. als zentrale Priorität für die europäische Bevölkerung angesehen werden, insbesondere für Bewohner der Küstengebiete. Es könnte eine Quote für den Anteil an hochqualifizierten Positionen in der Schifffahrtsindustrie eingeführt werden, um für eine stärkere Einbeziehung von Frauen in der Branche zu sorgen.

4.3. Der EWSA ist der Auffassung, dass der technische Fortschritt infolge der Ökologisierung insofern zu einer dynamischen Beschäftigungsentwicklung und einer anderen Wahrnehmung des Seeverkehrs führen dürfte, als sich die traditionellen Arbeitsplätze auf See zu Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung an Land weiterentwickeln werden, die zunehmend mit Frauen besetzt werden können. Durch die Digitalisierung der Flotten, die Standardisierung des Schiffbaus und eine arbeitsfreundlichere Gestaltung der physischen Umgebung auf Schiffen könnte der maritime Sektor seine Eignung für weibliche Arbeitnehmer verbessern.

4.4. Gut ausgebildete Seeleute sind wichtig für eine ebenso sichere wie umweltfreundliche Schifffahrt. Die Tragfähigkeit dieser dynamischen Branche hängt davon ab, ob auch künftig gute Arbeitnehmer in ausreichender Zahl gewonnen und erfahrene Seeleute gehalten werden können, einschließlich Frauen und weitere unterrepräsentierte Gruppen.

4.5. Reparaturarbeiten an traditionellen (Ausflugs-, Kurzstrecken-, Freizeit-) Booten/Schiffen könnten über Steuer- oder Investitionsmechanismen, die mit Kriterien in Bezug auf Ökologisierung, Sicherheit und Beschäftigung verbunden sind, gefördert werden, um die Erhaltung von Qualifikationen und des traditionellen Gepräges in bestimmten Gebieten sicherzustellen.

4.6. Die Rolle der Sozialpartner ist von grundlegender Bedeutung, um sicherzustellen, dass der grüne Wandel beim Transport zu Wasser funktioniert. Zudem könnten die Tarifverträge in diesem modernen Umfeld angepasst werden, ohne die Arbeitnehmerrechte, den grünen Wandel und die Wettbewerbsvorteile der Mitgliedstaaten zu gefährden. Dahingehend könnten Kontrollmechanismen mittels der Echtzeitüberwachung der Zahl des auf Schiffen beschäftigten Personals und der Registrierung von Seeleuten eingesetzt werden.

4.7. Durch die Überarbeitung des Regelungsrahmens der EU für die Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle dürften die Inspektionsmechanismen effizienter werden. Es muss jedoch auch sichergestellt werden, dass Besatzungsmitglieder und andere Beschäftigte, die im maritimen Sektor oder auf Schiffen arbeiten, die regelmäßig zwischen EU-Häfen verkehren, ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit und ihres Wohnsitzes und unabhängig von ihrem Flaggenstaat in den Genuss gleicher Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen kommen.

Brüssel, den 25. Oktober 2023

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Oliver RÖPKE