Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2025/1186

21.3.2025

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

(Initiativstellungnahme)

(C/2025/1186)

Berichterstatterin: **Ágnes CSER**

Ko-Berichterstatterin: **Tanja BUZEK**

Berater	Dimitris BIMPAS (für die Berichterstatterin) Nikolaos KOLETSIS (für die Ko-Berichterstatterin)
Beschluss des Plenums	18.1.2024
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme im Arbeitsorgan	11.12.2024
Verabschiedung im Plenum	22.1.2025
Plenartagung Nr.	593
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	153/86/11

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen auf der Grundlage der Grundwerte der EU – Menschenrechte, Freiheit und Demokratie – ihre strategischen maritimen Interessen wahren. Koordinierte Maßnahmen dienen der langfristigen Nachhaltigkeit von Meeresgebieten und der Steigerung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU und ihres Seeverkehrssektors. Das kann mit umfassenderen Investitionsstrategien und Gesetzgebungsinitiativen zur Unterstützung des Sektors und seiner Arbeitnehmer erreicht werden und erfordert die Einbeziehung der Sozialpartner und der Organisationen der Zivilgesellschaft.

1.2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) fordert eine neue EU-Meeresstrategie, die dem Stellenwert gerecht wird, den der Sektor für die EU-Wirtschaft und das Wohlergehen der EU-Bürger hat. Mit einem ganzheitlichen Ansatz wird es möglich, die nachhaltige Entwicklung des Meeresraums sicherzustellen, die maritimen Sicherheits- und Verteidigungsfähigkeiten auszubauen, die blaue Wirtschaft zu stärken sowie die Sozialpartner und die Zivilgesellschaft aktiver einzubeziehen und die regionale und globale Zusammenarbeit zu fördern. Die Empfehlungen des EWSA sind darauf ausgerichtet, mit Blick auf einen wettbewerbsfähigeren, rentableren sowie ökologisch nachhaltigeren und sozialverträglicheren EU-Seeverkehrssektor einen europäischen Meeresraum mit klaren und transparenten Regeln zu schaffen ([1]).

1.3. Gefahrenabwehr im Seeverkehr: Im Mittelpunkt der EU-Strategie und der Investitionen der öffentlichen Hand stehen die Sicherheit der Mitgliedstaaten, der Bürger und der Partner der EU sowie der ungehinderte Zugang zu friedlichen Seeverkehrsrouten. Angesichts lange währender illegaler Aktivitäten sowie neuer und sich verschärfender Bedrohungen und des zunehmenden geopolitischen Wettbewerbs benötigt die EU umgehend einen Aktionsplan für Verteidigung, internationale Beziehungen und Handel.

([1]) ABl. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.

1.4. Schutz der Meere: Die nachhaltige Nutzung der Weltmeere und der Meeresressourcen in der EU und weltweit bedeutet auch, dass Fischereitätigkeiten nachhaltig sein und eine nachhaltige blaue Wirtschaft gefördert werden müssen. Da die Erhaltung der biologischen Meeresschätze und gesunder Meere überlebenswichtig ist, sollte aus Sicht des EWSA nach dem Vorbild der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ auch eine Strategie „Vom Aquakulturbetrieb auf den Tisch“ entwickelt werden.

1.5. Wettbewerbsfähigkeit: Eine wirksame Meerespolitik ist nur in Verbindung mit einem Wettbewerbsumfeld erreichbar, das es ermöglicht, das Potenzial des Sektors zu erschließen. Gleichzeitig gilt es jedoch auch, diese Zielsetzung gegen den Schutz von Unternehmen und Arbeitnehmern vor unlauterem Wettbewerb und Sozialdumping abzuwägen.

1.6. Gleiche Wettbewerbsbedingungen: Der EWSA spricht sich dafür aus, für wahrhaft gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen. Nicht normgemäße Schiffe dürfen in europäischen Gewässern nicht in Konkurrenz zu Schiffen betrieben werden, die in leistungsstarken und führenden Registern geführt werden. Der EWSA betont, dass günstige Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden müssen, dass in EU-Eigentum stehende Tonnage wieder auf die Flaggen von EU-Mitgliedstaaten umgeflaggt wird. Der EWSA fordert, dass Artikel 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) ordnungsgemäß umgesetzt und im Hinblick auf die sich daraus ergebenden Pflichten, das heißt das Wesen der „echten Verbindung“ zwischen dem Schiff und dem Land, in dem das Schiff registriert ist, für mehr Klarheit gesorgt wird, damit Schiffseigner und Flaggenstaaten zur Rechenschaft gezogen werden können.

1.7. Investitionen: Damit der Seeverkehrssektor der EU wettbewerbsfähig bleibt und klimaneutral werden kann, bedarf es erheblicher Investitionen. Der EWSA fordert, dass mit Blick auf den Bereich FuE für neue Technologien langfristig ausreichende Finanzmittel bereitgestellt werden.

1.8. Gerechter Übergang: Der EWSA betont, dass ökologische Nachhaltigkeit mit Sozialverträglichkeit und einem guten sozialen Dialog auf regionaler, nationaler und EU-Ebene einhergehen muss. Er würdigt die Rolle der Taskforce für einen gerechten Übergang im maritimen Bereich, die in dem Sektor durch Zusammenarbeit den Weg weist.

1.9. Aus- und Weiterbildung: Hochwertige Arbeitsplätze und eine gute berufliche Bildung für die Arbeitskräfte tragen zum Wohlstand, zur Wettbewerbsfähigkeit und zur Effizienz des Sektors bei. Abgesehen von der Umschulung und Weiterbildung von Seeleuten ist auch deren Anwerbung und Bindung eine Grundlage für die Gegenwart und die Zukunft des Sektors. Daneben spielt auch der soziale Dialog eine wichtige Rolle.

1.10. Neuer Sozialvertrag: Zu diesem Punkt gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften wirksam durchgesetzt werden müssen und die Politik dazu bereit sein muss, rechtsverbindliche Gesetzgebungsinitiativen auf den Weg zu bringen, damit Seeleute den gleichen Sozialschutz genießen wie an Land Beschäftigte. Der EWSA fordert die Kommission auf, Maßnahmen, die auf die Schließung der Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute, Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) und Landurlaubsrechte ausgerichtet sind, vorrangig zu behandeln. Sowohl der Seeverkehrssektor als auch die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen sich ehrgeizige Ziele stecken, um den Beruf attraktiver zu machen und das Wohlergehen der Seeleute zu verbessern.

1.11. Sicherheit des Seeverkehrs: Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) kann aus Sicht des EWSA entscheidend zur besseren Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens beitragen und sich an den Empfehlungen zu sozialen Aspekten im Seeverkehrssektor beteiligen. Die EMSA-Statistiken können, wenn Ratings in die Datenbanken aufgenommen werden, zuverlässige Daten beisteuern.

1.12. Einbeziehung der Sozialpartner und der Zivilgesellschaft: Über ihren einzigartigen Rahmen des europäischen sozialen Dialogs und in Verbindung mit der Kommission als Initiatorin der Gesetzgebung kann die EU als Vorbild wirken und zur Durchsetzung höherer internationaler Standards beitragen. Arbeitgeber, Gewerkschaften und Regierungen müssen gemeinsam einen neuen Sozialvertrag für Seeleute erarbeiten und im Interesse der Zukunft des maritimen Sektors für die Anwerbung und Bindung von Seeleuten sorgen.

1.13. Zusammenarbeit: Die verfolgten Zielsetzungen können nur mit einer bereichsübergreifenden, umfassenden Strategie aufeinander abgestimmt werden. Der EWSA schlägt vor, ein ständiges koordinierendes Kollegium der Kommissionsmitglieder einzurichten, damit Aufgaben im Rahmen einer horizontalen Zusammenarbeit, auch im Bereich Beschäftigungspolitik, geplant und überwacht werden können.

2. **Neue Amtszeit der Kommission**

2.1. Die EU hat in ihrem Maßnahmenpaket zur Seeverkehrssicherheit von 2023 versäumt, für die Zukunft dieses für die EU strategisch so wichtigen Sektors eine umfassende Vision zu entwickeln. Neue EU-Strategien müssen auf die Unterstützung des maritimen Sektors und seiner Beschäftigten ausgerichtet sein und dessen Bedeutung entsprechend Rechnung tragen.

2.2. Der EWSA begrüßt, dass die designierte Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen die Sicherheit der EU, die soziale Marktwirtschaft und die bessere globale Zusammenarbeit mit Partnern in den Mittelpunkt ihrer politischen Leitlinien gestellt hat. In den Berichten über die Wettbewerbsfähigkeit der EU von Mario Draghi und Enrico Letta wird betont, wie wichtig weitere Investitionen sind, wenn es darum geht, die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der EU zu stärken und in strategisch wichtigen Sektoren der EU-Wirtschaft für hochwertige Arbeitsplätze zu sorgen.

2.3. Maritime Angelegenheiten, Fischerei und Wasserangelegenheiten betreffen ein breites Spektrum politischer Initiativen, in denen die umfassenderen Ziele der Europäischen Kommission für ihre nächste Amtszeit [2] (Wasserwirtschaft, Fischerei, grüne Investitionen im Seeverkehr, internationale Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Schifffahrt usw.) festgelegt sind. Der EWSA stellt jedoch mit Sorge fest, dass kein Kommissionsmitglied mit dem Aufgabenbereich hochwertige Arbeitsplätze und soziale Rechte betraut wurde.

2.4. Die verfolgten Zielsetzungen können nur mit einer bereichsübergreifenden, umfassenden Strategie aufeinander abgestimmt werden. Dazu sollte ein ständiges koordinierendes Kollegium der Kommissionsmitglieder eingerichtet werden, damit Aufgaben im Rahmen einer horizontalen Zusammenarbeit, auch im Bereich Beschäftigungspolitik, geplant und überwacht werden können.

2.5. Neben Sozialpartnerschaft und sozialem Dialog gilt es auch dafür zu sorgen, dass die organisierte Zivilgesellschaft kontinuierlich in die Verwirklichung dieser Ziele einbezogen wird. Der EWSA übernimmt die Rolle eines Partners der EU-Institutionen.

3. **Hintergrund**

3.1. Durch die COVID-19-Pandemie ist deutlich geworden, welche strategische Bedeutung dem Seeverkehrssektor und seinen Beschäftigten zukommt, denn 75 % des EU-Außenhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Daher muss gewährleistet werden, dass es in den Lieferketten und im Handel mit Nahrungsmitteln und medizinischen Gütern zu keinen Unterbrechungen kommt.

3.2. Die EU-Wirtschaft ist stark auf die Sicherheit der Meere und Ozeane angewiesen. Mehr als 80 % des Welthandels werden im Seeverkehr abgewickelt, und etwa zwei Drittel des weltweit geförderten Erdöls und Erdgases werden auf dem Meer gewonnen oder auf dem Seeweg transportiert. Fast 99 % des weltweiten Datenverkehrs erfolgt über Seekabel. Die Seeverkehrsflotte der EU zählt zu den größten Flotten der Welt, ist Grundlage für 2 Mio. Arbeitsplätze, hat 685 000 direkt Beschäftigte und trägt jährlich 54 Mrd. EUR zum EU-BIP bei.

3.3. Die Welthandelskonferenz der Vereinten Nationen (UNCTAD) stellt in ihrem Leitbericht „Review of Maritime Transport 2024“ fest, dass 35 % der Flotten in der Welt von europäischen Unternehmen kontrolliert werden, aber nur 10,9 % der Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahren. Hinzu kommt, dass fast 40 % der Kapitäne und Offiziere an Bord von Schiffen unter EU-Flagge aus Drittländern, vor allem aus asiatischen Ländern, kommen.

3.4. Die Sicherheit des Seeverkehrs gehört zu den obersten Prioritäten der EU-Mitgliedstaaten und hat insbesondere für Mitgliedstaaten, die ständig von Verletzungen der Seegrenzen, illegaler Fischerei, Menschenhandel, Schleuserkriminalität, der Verschmutzung oder Schädigung der Meeresumwelt oder anderen maritimen Risiken betroffen sind, größte Bedeutung. Nach den verheerenden Anschlägen auf die Nord-Stream-Pipelines 2022 und angesichts der hybriden Angriffe auf maritime Infrastruktur muss die EU dringend für den wirksamen Schutz und die Weiterentwicklung ihrer kritischen Infrastruktur sorgen und gewährleisten, dass entsprechende Investitionen getätigt werden und ihre strategische Autonomie in diesem Sektor gestärkt wird.

3.5. Abgesehen vom Krieg Russlands gegen die Ukraine ist die Sicherheit des Seeverkehrs weltweit immer neuen Bedrohungen ausgesetzt, die die Weltwirtschaft, den Datenverkehr und den Handel gefährden, aber auch eine Gefahr für die im maritimen Sektor Beschäftigten darstellen.

3.6. Der EWSA macht auf den seiner Ansicht nach äußerst besorgniserregenden Betrieb von Schattenflotten in europäischen Gewässern und benachbarten Meeren aufmerksam. Er fordert die Kommission auf, die Tätigkeiten von Schattenflotten umgehend und mit geeigneten Maßnahmen zu verhindern und zu begrenzen und die Mitgliedstaaten zu unterstützen, die sich mit den Problemen und Risiken im Zusammenhang mit dem Einsatz von Schattenflotten auseinandersetzen müssen. Diese Schattenflotten stellen eine akute Bedrohung für die Meeresumwelt dar und können durchaus zur Umgehung internationaler Sanktionen eingesetzt werden. Sie könnten zudem aktiv zur hybriden Kriegsführung – durch Bedrohung der Energieversorgung, Telekommunikation und Datenkommunikation – beitragen und stellen somit ein unmittelbares Sicherheitsrisiko für die EU und ihre Mitgliedstaaten dar. Der EWSA fordert strengere Überwachungs- und Transparenzvorschriften, damit Flaggenstaaten für die von ihnen registrierten Schiffe zur Rechenschaft gezogen werden können.

[2] Vgl. Mandatsschreiben an die designierten Kommissionsmitglieder und politische Leitlinien.

3.7. Es liegt im Interesse der EU, im Einklang mit dem Seearbeitsübereinkommen der IAO (2006) und den einschlägigen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Sicherheit und den Schutz von Seeleuten zu gewährleisten. Dafür zu sorgen, dass diese Übereinkommen auch von Entwicklungsländern ratifiziert und umgesetzt werden, muss ein grundlegendes Ziel sein.

3.8. Der EWSA verweist in diesem Zusammenhang auch auf die politischen Empfehlungen, die er in einer Reihe von Stellungnahmen zum Meeresraum, z. B. zu Global Gateway, zur internationalen Meerespolitik und zur Arktis, unterbreitet hat.

3.9. Der Klimawandel, die Schädigung der Küsten- und Meeresumwelt und der Schutz der Meere sind für die europäische Wirtschaftspolitik nach wie vor große Herausforderungen und erfordern koordiniertes gemeinsames Handeln unter besonderer Berücksichtigung der nachhaltigen Ernährungssicherheit.

3.10. Um die Nutzung des Meeresbodens zu regulieren, illegalen Meeresbodenbergbau zu erfassen und zu unterbinden und für eine regulierte Nutzung und Überwachung des Meeresbodens zu sorgen, werden entsprechende Rechtsvorschriften benötigt. Außerdem fordert der EWSA, dass die biologischen Meeresschätze geschützt, die Meere gesund erhalten, eine Strategie „Vom Aquakulturbetrieb auf den Tisch“ umgesetzt und die Ozeane und Meeresressourcen in der EU und weltweit nachhaltig genutzt werden, indem für nachhaltige Fischereitätigkeiten gesorgt und eine nachhaltige blaue Wirtschaft gefördert wird.

4. **Herausforderungen in den Bereichen Gefahrenabwehr, Sicherheit und Nachhaltigkeit**

4.1. Da die Sicherheit des Seeverkehrs durch immer neue Gefahren bedroht ist, sollte das strategische Ziel der EU darin bestehen, mit Maßnahmen auf nationaler, EU- und regionaler Ebene die Sicherheitslage der Union zu verbessern, das Engagement der EU für Frieden und Stabilität zu verstärken, die Sicherheit der Seehandelswege zu gewährleisten und kritische maritime Infrastruktur zu schützen.

4.2. Der Schutz unserer Ozeane, der Meeresumwelt und des Meeresbodens ist Voraussetzung für eine wirksame Meerespolitik. Das Potenzial einer nachhaltigen blauen Wirtschaft kann nur in einem von Sicherheit geprägten globalen maritimen Umfeld erschlossen werden.

4.3. Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr kann und sollte allein mit abgestimmten Investitionsstrategien erreicht werden, die diesen Zielen dienen. Diesbezüglich sind u. a. folgende Schlüsselbereiche zu nennen:

— Nachhaltige Entwicklung sollte gefördert werden. Der EU kommt in Bezug auf die Klimaneutralität, die Umstellung auf eine grüne Wirtschaft und eine entsprechende Investitionspolitik eine Schlüsselrolle zu.

— Die Voraussetzung für Sicherheit, Gefahrenabwehr und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr sind angemessene Partnerschaften nicht nur mit internationalen Organisationen, sondern auch mit Küstenanrainern, Häfen, Behörden, europäischen Bürgern und Drittstaatsangehörigen und deren Organisationen.

— Fort- und Weiterbildung sind für Wirtschaftsakteure, Seeleute, Hafenpersonal, Behörden und Bürger von grundlegender Bedeutung.

5. **Hochwertige Arbeitsplätze und Rechte von Seeleuten**

5.1. Die langfristige Tragfähigkeit des EU-Seeverkehrssektors ist davon abhängig, ob es in der EU weiterhin gelingt, gute Seeleute auszubilden. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Seeverkehrssektor auf dem europäischen Arbeitsmarkt nur wettbewerbsfähig bleiben kann, wenn er hochwertige Arbeitsplätze bietet und gewährleistet ist, dass Schiffe eine sichere Arbeitsumgebung bieten, in der Mobbing und Belästigung nicht geduldet werden und Seeleute auf faire Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie die ihnen zustehenden Rechte und Schutzmaßnahmen zählen können. Wenn die Branche nicht an ihrem Image arbeitet und für eine schrittweise Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord sorgt, besteht aus Sicht des EWSA die reale Gefahr, dass der Seemannsberuf für jüngere Generationen von Europäern auch weiterhin unattraktiv bleibt.

5.2. Der EWSA ruft zu einem Paradigmenwechsel in Bezug auf die realen Bedingungen der Seeleute sowie zu einer stärkeren Zusammenarbeit der Regierungen und Sozialpartner im Hinblick auf die altbekannten systemimmanenten Probleme auf, um für mehr Sozialverträglichkeit, Inklusion, Vielfalt und Gleichstellung zu sorgen. Dazu gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften wirksam durchgesetzt werden müssen und die Politik dazu bereit sein muss, rechtsverbindliche Gesetzgebungsinitiativen auf den Weg zu bringen, um beispielsweise die Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute zu schließen, in Bezug auf Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) und Landurlaubsrechte tätig zu werden und dafür zu sorgen, dass Schifffahrtsdaten eine Priorität werden.

5.3. Der größte Anteil des EU-Seeverkehrs entfällt auf den internationalen Handel und den Handel mit Drittländern und unterliegt den sektorspezifischen technischen Normen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO). Im Interesse eines funktionierenden internationalen und EU-internen Seeverkehrs muss für bessere Kontrollen und die Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 gesorgt werden. Aus Sicht des EWSA kann die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entscheidend zur besseren Durchsetzung der Vorschriften beitragen und sich an den in der Studie der Kommission zu sozialen Aspekten im Seeverkehrssektor von 2020 genannten Empfehlungen beteiligen.

5.4. Dass der Seeverkehr international ist und internationalen Rahmenregelungen unterliegt, bedeutet nicht, dass die Möglichkeiten zur Regelung der Beschäftigungsbedingungen von Seeleuten damit ausgeschöpft sind. Der EWSA fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, ihre nationalen Seeverkehrsordnungen bei etwaigem Handlungsbedarf weiter zu reformieren.

5.5. Der EWSA spricht sich für einen neuen Sozialvertrag für Seeleute aus, der über die international geltenden Mindeststandards hinausgeht und gute Arbeitgeber anerkennt, die mehr leisten, als sich nur an die Vorschriften zu halten. Seeleute sind von mehreren horizontalen Arbeitsrechtsvorschriften ausgenommen. Der EWSA weist auf die besorgniserregende Entwicklung hin, dass Seeleute inzwischen eine Kategorie von Arbeitnehmern bilden, die gegenüber anderen Kategorien von Arbeitnehmern in der EU rechtlich schlechter gestellt ist.

5.6. Der EWSA fordert die Kommission auf, sich der weltweiten Forderung nach einem neuen Sozialvertrag auf der Grundlage des sozialen Dialogs, der Arbeitnehmerrechte, eines gerechten Übergangs zu einer grünen Wirtschaft und neuen Technologien anzuschließen, um den globalen maritimen Sektor in eine sichere, gerechte und am Menschen ausgerichtete Zukunft zu führen ([3]).

5.7. Der EWSA weist darauf hin, dass hochwertige Register und qualifizierte Seeleute für ein Höchstmaß an Sicherheit im europäischen Seeverkehrssektor unverzichtbar sind. Die Wegbereiter dafür sind hochwertige EU-Register und entsprechend qualifizierte, geschulte und zertifizierte Seeleute. Der EWSA ist sich auch der Schwachstellen infolge nicht normgemäßer Register von Drittländern bewusst.

6. **Investitionspolitik und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors**

6.1. Der EWSA betont, dass die Meeresressourcen nachhaltig bewirtschaftet sowie Investitionen und Entwicklungen der Mitgliedstaaten im Meeresraum abgestimmt werden müssen. Durch Investitionen in nachhaltige und innovative maritime Infrastruktur können Häfen modernisiert und ausreichende Mittel zur langfristigen Finanzierung der Erforschung und Entwicklung neuer grüner Technologien bereitgestellt werden. Als Alternative zur grünen Finanzierung könnte die „blaue Finanzierung“ als Möglichkeit geprüft werden und bei Investitionen im maritimen Sektor zur Anwendung kommen. Sie sollte an Kriterien wie Gewässerschutz, den nachhaltigen Schutz der Fischbestände, maritime Widerstandsfähigkeit und soziale Auflagen geknüpft werden. Wenn europäische Banken beginnen, weniger Kredite an Schifffahrtsunternehmen zu vergeben, kann dies die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen gegenüber der Konkurrenz aus Drittländern schwächen.

6.2. Damit der EU-Seeverkehrssektor wettbewerbsfähig bleibt und klimaneutral werden kann, sind erhebliche Investitionen erforderlich. Im Draghi-Bericht wird der jährliche Investitionsbedarf in den Jahren 2031 bis 2050 allein im Seeverkehr mit etwa 40 Mrd. Euro veranschlagt. Investitionen in dieser Höhe sind natürlich nur mit öffentlichen Mitteln erreichbar. Der EWSA vertritt jedoch die Ansicht, dass zur Wahrung der Arbeitnehmerrechte und der Grundsätze für einen gerechten Übergang auch soziale Auflagen gelten müssen.

6.3. Mit der Dekarbonisierung des Sektors sind nicht nur hohe Übergangskosten, sondern auch Unsicherheiten verbunden, was die Verfügbarkeit und unbedenkliche Nutzung alternativer Kraftstoffe betrifft. In den Wirtschaftszweigen des maritimen Sektors muss mit entsprechenden Initiativen umgehend für den Zugang zu CO_2-armen Energiequellen und die Verfügbarkeit und Unbedenklichkeit der mit dieser Zielsetzung verbundenen Industrietechnologien gesorgt werden. Die Bemühungen des Sektors müssen durch Anreize und Fördermechanismen sowie durch einen kohärenten Rechtsrahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene unterstützt werden. Der Schwerpunkt sollte dabei auf Entwicklung und Innovation sowie darauf liegen, dass die ausreichende Versorgung der Industrie und eines wettbewerbsfähigen europäischen Marktes mit unbedenklichen Erzeugnissen gesichert ist.

6.4. Der EWSA spricht sich dafür aus, dass Flaggenstaaten ihren nach den Übereinkommen und Regeln des internationalen Seerechts geltenden internationalen Verpflichtungen nachkommen. Während es durchaus einige hochwertige internationale Register gibt, sind nach wie vor viele Register nicht normgemäß. Flaggenregister sollten nicht als Unternehmen geführt werden dürfen.

([3]) Grundsatzrede des Generaldirektors der IAO zur Eröffnung des Gipfeltreffens „Seafarer 2050 Summit“ auf den Philippinen im Juni 2023.

6.5. Der EWSA spricht sich dafür aus, für wahrhaft gleiche Wettbewerbsbedingungen und die strikte Einhaltung und Durchsetzung der internationalen Normen zu sorgen, um den EU-Seeverkehrssektor vor nicht normgemäßen Registern zu schützen. Der EWSA betont, dass günstige Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden müssen, dass in EU-Eigentum stehende Tonnage wieder auf die Flaggen von EU-Mitgliedstaaten umgeflaggt wird. Nicht normgemäße Schiffe dürfen nicht in europäischen Gewässern betrieben werden, da dadurch ungleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen und Schiffseigner, die die in ihren Heimatländern und weltweit geltenden strengeren Vorschriften und höheren Standards einhalten, schlechter gestellt sind.

6.6. Das Seerechtsübereinkommen verlangt das Bestehen einer echten Verbindung zwischen dem Schiff und dem Land, in dem das Schiff registriert ist, und verpflichtet den Flaggenstaat dazu, seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten über die seine Flagge führenden Schiffe wirksam auszuüben (Artikel 91 und Artikel 94). Der EWSA fordert die ordnungsgemäße Anwendung und Durchsetzung von Artikel 91 des SRÜ und hält es für erforderlich, klarzustellen, welche Pflichten mit einer „echten Verbindung“ verbunden sind, damit Behörden, Schiffseigner und Flaggenstaaten zur Rechenschaft gezogen werden können.

7. **Gerechter Übergang im maritimen Sektor**

7.1. Ökologische Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit müssen so aufeinander abgestimmt werden, dass für einen gerechten, fairen und ganzheitlichen Übergang zu alternativen Kraftstoffen und neuen Technologien gesorgt ist. Dieser Übergang wird nur gelingen, wenn Seeleute auf allen Ebenen sinnvoll in den Prozess eingebunden werden und für eine angemessene Kompetenzentwicklung bzw. Weiterbildung sowie gegebenenfalls für die Möglichkeit eines Arbeitsplatzwechsels gesorgt wird.

7.2. Nachdem die Strategie der IMO zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen von 2023 angenommen worden ist, müssen die IMO-Mitgliedstaaten nun dafür sorgen, dass die Flotten weltweit bis etwa 2050, aber nicht viel später, auf sichere Weise klimaneutral werden. Dazu gehört auch die Erarbeitung eines Rechtsrahmens für den sicheren bordseitigen Umgang mit Schiffskraftstoffen der Zukunft. Mittelfristige Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, die dazu nötigen Anreize für die Flotten weltweit zu schaffen, und sollen zu gleichen Wettbewerbsbedingungen und einem gerechten und ausgewogenen Übergang beitragen.

7.3. Die Taskforce für einen gerechten Übergang im maritimen Bereich wurde von gewerkschaftlichen Vereinigungen der Seeleute, Schiffseignern und UN-Gremien, der IMO, dem Globalen Pakt der Vereinten Nationen und der IAO ins Leben gerufen, damit sichergestellt ist, dass Seeleute und Gemeinschaften bei der Reaktion des Seeverkehrssektors auf die Klimakrise im Mittelpunkt stehen. Sie ist ein seltenes Beispiel dafür, wie der maritime Sektor durch Zusammenarbeit den Weg weist. Wege für einen erfolgreichen gerechten Übergang im Sinne der Seeleute wurden in einem gemeinsamen Zehn-Punkte-Aktionsplan festgelegt.

7.4. Für Seeleute bedeutet ein gerechter Übergang, dass Gesundheit und Sicherheit an erster Stelle stehen, am Menschen ausgerichtete Konzepte, Aus- und Weiterbildung sowie eine ausreichende Schiffsbesatzung. Für die Branche bedeutet der Strukturwandel, unter Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels für den Temperaturanstieg einen geregelten und geordneten Übergang zu vollziehen. Es gilt also, die Lieferkette der Schifffahrt als Ganzes zu betrachten und auf allen Ebenen für Gerechtigkeit zu sorgen: Die Zahl der Frauen in der Schifffahrt muss aktiv erhöht werden, und der Übergang darf nicht zu Lasten der Länder des globalen Südens gehen, sondern muss auch ihnen zugutekommen.

7.5. Der EWSA weist darauf hin, dass in den Leitlinien der IAO für einen gerechten Übergang aus dem Jahr 2015 diesbezüglich viele Lösungsansätze vorgesehen sind – beispielsweise Verfahren für den sozialen Dialog zwischen Regierungen, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen in allen politischen Entscheidungsprozessen auf allen Ebenen.

8. **Aus- und Weiterbildung**

8.1. Der grüne und der digitale Wandel werden in allen Bereichen starke Auswirkungen auf den Arbeitsalltag von Fachkräften des maritimen Sektors haben. Die EU und die Mitgliedstaaten müssen also Unterstützung für die erforderliche berufliche Aus- und Weiterbildung der Arbeitnehmer vorsehen. Laut Draghi-Bericht könnte dies in den kommenden Jahren EU-weit für bis zu 250 000 Seeleute akut werden. In aktuellen Untersuchungen im Auftrag der Taskforce für einen gerechten Übergang im maritimen Bereich wurde festgestellt, dass bis Mitte der 2030er Jahre weltweit 800 000 Seeleute zusätzliche Aus- und Weiterbildung benötigen. Abgesehen von der Umschulung und Weiterbildung von Seeleuten ist auch deren Anwerbung und Bindung eine Grundlage für die Gegenwart und die Zukunft des Sektors.

8.2. Eine der größten Herausforderungen ist aus Sicht des EWSA die rasante technologische Entwicklung und die dadurch notwendige kontinuierliche Anpassung der Lehrpläne.

8.3. Derzeit läuft eine Überprüfung der Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), die jedoch nur langsam voranschreitet. Um die genannten Herausforderungen bewältigen zu können, müssen Bildungseinrichtungen, politische Entscheidungsträger, Interessenträger des Sektors und die größere Gemeinschaft zusammenarbeiten.

9. **Sozialer Dialog und Einbeziehung der Zivilgesellschaft**

9.1. Die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften und der Sozialpartner bei Entscheidungen ist eine Voraussetzung dafür, dass sich die mit nachhaltiger Entwicklung verbundenen sozialen Vorteile gleichmäßig verteilen und Projekte auch langfristig Wirkung zeigen. Damit bei Arbeitsplätzen im maritimen Sektor für gute Arbeitsbedingungen und Sozialschutz gesorgt ist, sollten dazu auch entsprechende meerespolitische Maßnahmen und ein ständiger sozialer Dialog gehören.

9.2. Der EWSA arbeitet mit seinen Partnern zusammen, um als Vertreter der Zivilgesellschaft die nachhaltige Entwicklung von Meeresräumen zu fördern, für eine inklusive Entscheidungsfindung zu sorgen und partizipative Verfahren auf den Weg zu bringen.

9.3. Der EWSA vertritt die Ansicht, dass in den Wissensaufbau und in Netzwerke für die Interessenträger und die Zivilgesellschaft des Sektors investiert werden sollte, damit diese sich in die Beschlussfassung einbringen können.

10. **Besondere Bemerkungen**

10.1. Aus Sicht des EWSA sollte nach einem stärker integrierten Ansatz verfahren werden und sollten Häfen und Akteure der Binnenschifffahrt stärker zusammenarbeiten, was dem Handel, der Wettbewerbsfähigkeit und der lokalen Wirtschaft zugutekommen würde.

10.2. Die internationale Zusammenarbeit in der Meeresforschung innerhalb und außerhalb der EU sollte gefördert werden. Der EWSA hebt die Bedeutung der regionalen Zusammenarbeit im Mittelmeerraum, Nordseeraum, arktischen Raum und Ostseeraum hervor. Grenzüberschreitende Projekte müssen unterstützt werden, und es muss ein Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen europäischen und internationalen Akteuren geschaffen werden.

10.3. Durch den Einsatz der Instrumente des Katastrophenschutzverfahrens der Union bei Katastrophen, Anschlägen, Unfällen oder anderen Bedrohungen zum Schutz der Meeresumwelt kann in der EU schneller auf maritime Notlagen reagiert werden.

10.4. Lokale Initiativen, die zum Schutz der Meeresökosysteme und zum Wohl der Gemeinschaften beitragen, müssen unterstützt werden, da solche Initiativen wiederum das Entstehen weiterer Plattformen für die Beteiligung von lokalen Gemeinschaften, Organisationen der Zivilgesellschaft und anderen Interessenträgern an Entscheidungen über Meeresräume fördern könnten.

10.5. Bei maritimen Investitionsvorhaben sollte für Transparenz und Rechenschaft gesorgt werden, damit die Zivilgesellschaft die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Vorhaben überwachen kann.

Brüssel, den 22. Januar 2025

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE

ANHANG

Folgende abgelehnte Änderungsanträge erhielten mindestens ein Viertel der Stimmen:

ÄNDERUNGSANTRAG 5

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.1

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Die langfristige Tragfähigkeit des EU-Seeverkehrssektors ist davon abhängig, ob es in der EU weiterhin gelingt, gute Seeleute auszubilden. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Seeverkehrssektor auf dem europäischen Arbeitsmarkt nur wettbewerbsfähig bleiben kann, wenn er hochwertige Arbeitsplätze bietet und gewährleistet ist, dass Schiffe eine sichere Arbeitsumgebung bieten, in der Mobbing und Belästigung nicht geduldet werden ***und*** Seeleute auf faire Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie die ihnen zustehenden Rechte und Schutzmaßnahmen zählen können. ***Wenn die Branche nicht an ihrem Image arbeitet***	Die langfristige Tragfähigkeit des EU-Seeverkehrssektors ist davon abhängig, ob es in der EU weiterhin gelingt, gute Seeleute auszubilden. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Seeverkehrssektor auf dem europäischen Arbeitsmarkt nur wettbewerbsfähig bleiben kann, wenn er ***weiterhin*** hochwertige Arbeitsplätze bietet und gewährleistet ist, dass Schiffe eine sichere Arbeitsumgebung bieten, in der Mobbing und Belästigung nicht geduldet werden**.** Seeleute ***sollten*** auf faire Lohn- und ***gute*** Arbeitsbedingungen sowie die ihnen zustehenden Rechte und Schutzmaßnahmen zählen können. ***Der EWSA weist darauf hin, dass es***

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
und für eine schrittweise Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord sorgt, besteht aus Sicht des EWSA die reale Gefahr, dass der Seemannsberuf für jüngere Generationen von Europäern ***auch weiterhin unattraktiv bleibt***.	***schwierig sein wird,*** jüngere Generationen von Europäern ***für den Seemannsberuf zu gewinnen, wenn nicht das Image der Branche verbessert, das Problem der „Sea Blindness" angegangen und die Arbeitsstandards an Bord auf einem guten Stand gehalten bzw. allmählich aufgebessert werden***.

Begründung

a) Der Seeverkehrssektor bietet bereits hochwertige und gut bezahlte Arbeitsplätze sowohl an Bord als auch an Land.

b) Ein zentrales Problem, das die Attraktivität des Seemannsberufs beeinträchtigt, ist die „Sea Blindness". Vielen Menschen ist immer noch nicht bewusst, welch entscheidende Rolle der maritime Sektor in ihrem Alltag spielt und welch vielfältige Karrieremöglichkeiten er bietet. Dies sollte im Text deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Darüber hinaus ist es eine komplexe Herausforderung, jüngere Generationen für einen bestimmten Beruf zu gewinnen, die von verschiedenen Faktoren, einschließlich demografischer, sozioökonomischer und geografischer Erwägungen, beeinflusst wird und nicht ausschließlich von den Arbeitsnormen des Sektors abhängt.

c) Ferner sollte auch darauf hingewiesen werden, dass es bereits gute Arbeitsstandards gibt. „Aufgebessert" ist präziser als „Verbesserung", da einige Aktualisierungen bestehender Normen auf technologische und betriebliche Fortschritte zurückzuführen sind (z. B. Zugang zum Internet).

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen:	92
Nein-Stimmen:	124
Enthaltungen:	17

ÄNDERUNGSANTRAG 6

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.2

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio

RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der EWSA ruft zu einem Paradigmenwechsel in Bezug auf die realen Bedingungen der Seeleute sowie zu einer stärkeren Zusammenarbeit der Regierungen und Sozialpartner im Hinblick auf die altbekannten systemimmanenten Probleme auf, um für mehr Sozialverträglichkeit, Inklusion, Vielfalt und Gleichstellung zu sorgen. Dazu gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften ***wirksam*** durchgesetzt werden müssen und ***die Politik dazu bereit sein muss, rechtsverbindliche Gesetzgebungsinitiativen auf den Weg zu bringen***, um beispielsweise ***die*** Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute zu schließen, ***in Bezug auf*** Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) ***und Landurlaubsrechte tätig zu werden*** und dafür zu sorgen, dass Schifffahrtsdaten eine Priorität werden.	Der EWSA ruft zu einem Paradigmenwechsel in Bezug auf die realen Bedingungen der Seeleute sowie zu einer stärkeren Zusammenarbeit der Regierungen und Sozialpartner im Hinblick auf die altbekannten systemimmanenten Probleme auf, um für mehr Sozialverträglichkeit, Inklusion, Vielfalt und Gleichstellung zu sorgen. Dazu gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften ***um- und*** durchgesetzt werden müssen und ***im Rahmen der IAO vereinbarte internationale Normen zeitig in die EU-Rechtsvorschriften integriert werden***, um beispielsweise ***eventuelle*** Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute zu schließen, ***für eine ordnungsgemäße Umsetzung der bestehenden Vorschriften zu sorgen, um*** Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) ***zu vermeiden und Landurlaub zu ermöglichen*** und dafür zu sorgen, dass Schifffahrtsdaten eine Priorität werden.

Begründung

Der gestrichene Text ist eine inhaltliche Wiederholung von Ziffer 1.10, zu der bereits ein Änderungsantrag vorgelegt wurde.

Ergebnis der Abstimmung (in Verbindung mit Änderungsantrag 18)

Ja-Stimmen:	100
Nein-Stimmen:	130
Enthaltungen:	11

ÄNDERUNGSANTRAG 7

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.3

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios

KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der größte Anteil des EU-Seeverkehrs entfällt auf den internationalen Handel und den Handel mit Drittländern und unterliegt den sektorspezifischen technischen Normen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO). ***Im Interesse eines funktionierenden internationalen und EU-internen Seeverkehrs muss für bessere Kontrollen und die*** Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 ***gesorgt werden. Aus Sicht des EWSA kann die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entscheidend zur besseren Durchsetzung der Vorschriften beitragen und sich an den in der Studie der Kommission zu sozialen Aspekten im Seeverkehrssektor von 2020 genannten Empfehlungen beteiligen.***	Der größte Anteil des EU-Seeverkehrs entfällt auf den internationalen Handel und den Handel mit Drittländern und unterliegt den sektorspezifischen technischen Normen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO). ***Die stete*** Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 ***ist für den internationalen und EU-internen Seeverkehr unerlässlich***.

Begründung

a) Die Umformulierung war notwendig, um den zweiten Satz richtig zu verstehen.

b) Der gestrichene Text spiegelt einen Vorschlag des Europäischen Parlaments während der Verhandlungen über die Flaggenstaat-Richtlinie wider, der aber nicht in die überarbeitete Richtlinie aufgenommen wurde, wie sie im Rahmen der Trilogverhandlungen vereinbart und im November 2024 angenommen wurde. Wenn dieser Vorschlag nun nur wenige Monate später wieder aufgebracht wird, bedeutet dies eine Missachtung der Entscheidung der Legislativorgane.

Ergebnis der Abstimmung (in Verbindung mit Änderungsantrag 19)

Ja-Stimmen:	91
Nein-Stimmen:	145
Enthaltungen:	8

ÄNDERUNGSANTRAG 8

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.4

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Dass der Seeverkehr international ist und internationalen Rahmenregelungen unterliegt, bedeutet nicht, dass die Möglichkeiten zur Regelung der Beschäftigungsbedingungen von Seeleuten damit ausgeschöpft sind. Der EWSA fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, ihre nationalen Seeverkehrsordnungen bei etwaigem Handlungsbedarf weiter zu reformieren.	Der EWSA fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, ihre nationalen Seeverkehrsordnungen bei etwaigem Handlungsbedarf weiter zu reformieren. ***Dabei sind die internationalen Rahmenregelungen und insbesondere die SRÜ-Vorschriften zur Hoheitsgewalt des Flaggenstaats zu achten.***

Begründung

Die Streichung sowie der hinzugefügte Text sind notwendig, da der Text so ausgelegt werden könnte, dass die Mitgliedstaaten unangemessen dazu aufgefordert werden, ihre nationalen Rechtsvorschriften auf ausländische Schiffe anzuwenden, die gegen Artikel 94 des SRÜ verstoßen, in dem es heißt: „Jeder Staat übt seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten über die seine Flagge führenden Schiffe wirksam aus. 2. Insbesondere hat jeder Staat [...] die Hoheitsgewalt nach seinem innerstaatlichen Recht über jedes seine Flagge führende Schiff sowie dessen Kapitän, Offiziere und Besatzung in Bezug auf die das Schiff betreffenden verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten auszuüben."

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 90

Nein-Stimmen: 141

Enthaltungen: 8

ÄNDERUNGSANTRAG 9

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.5

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der EWSA ***spricht sich für einen neuen Sozialvertrag für Seeleute aus, der über die international geltenden Mindeststandards hinausgeht und*** gute Arbeitgeber ***anerkennt***, die mehr leisten, als sich nur an die Vorschriften zu halten. ***Seeleute sind von mehreren horizontalen Arbeitsrechtsvorschriften ausgenommen. Der EWSA weist auf die besorgniserregende Entwicklung hin, dass Seeleute inzwischen eine Kategorie von Arbeitnehmern bilden, die gegenüber anderen Kategorien von Arbeitnehmern in der EU rechtlich schlechter gestellt ist.***	Der EWSA ***erkennt*** gute Arbeitgeber ***an***, die mehr leisten, als sich nur an die Vorschriften zu halten.

Begründung

a) Der Verweis auf einen „neuen Sozialvertrag" sollte aus den in Ziffer 1.10 dargelegten Gründen gestrichen werden.

b) Seeleute waren zwar früher von horizontalen Arbeitsrechtsvorschriften der EU ausgenommen, dies ist jedoch nach dem Erlass der Richtlinie 2015/1794, mit der die Richtlinien 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG und 2001/23/EG in Bezug auf Seeleute geändert wurden, nicht mehr der Fall.

c) Die Aussage, Seeleute bildeten eine „Kategorie von Arbeitnehmern, die gegenüber anderen Kategorien von Arbeitnehmern in der EU rechtlich schlechter gestellt ist“, ist haltlos. Sie verfestigt veraltete Klischees des Seemannsberufs des vergangenen Jahrhunderts, die der Attraktivität des Berufs in unfairer Weise schaden und sachlich unzutreffend sind.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen:	91
Nein-Stimmen:	138
Enthaltungen:	9

ÄNDERUNGSANTRAG 10

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 5.6

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der EWSA fordert die Kommission auf, sich der weltweiten Forderung nach einem ***neuen Sozialvertrag auf der Grundlage des sozialen Dialogs, der Arbeitnehmerrechte, eines*** gerechten ***Übergangs*** zu einer grünen Wirtschaft und neuen Technologien anzuschließen, um den globalen maritimen Sektor in eine sichere, gerechte und am Menschen ausgerichtete Zukunft zu führen. ([1])	Der EWSA fordert die Kommission auf, sich der weltweiten Forderung nach einem gerechten ***Übergang*** zu einer grünen Wirtschaft und neuen Technologien anzuschließen, um den globalen maritimen Sektor in eine sichere, gerechte und am Menschen ausgerichtete Zukunft zu führen. ([1])
([1]) Grundsatzrede des Generaldirektors der IAO zur Eröffnung des Gipfeltreffens „Seafarer 2050 Summit“ auf den Philippinen im Juni 2023.	([1]) Grundsatzrede des Generaldirektors der IAO zur Eröffnung des Gipfeltreffens „Seafarer 2050 Summit“ auf den Philippinen im Juni 2023.

Begründung

Der Verweis auf einen „neuen Sozialvertrag“ sollte aus den in Ziffer 1.10 dargelegten Gründen gestrichen werden.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 90
Nein-Stimmen: 144
Enthaltungen: 5

ÄNDERUNGSANTRAG 11

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 6.1

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi

TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der EWSA betont, dass die Meeresressourcen nachhaltig bewirtschaftet sowie Investitionen und Entwicklungen der Mitgliedstaaten im Meeresraum abgestimmt werden müssen. Durch Investitionen in nachhaltige und innovative maritime Infrastruktur können Häfen modernisiert und ausreichende Mittel zur langfristigen Finanzierung der Erforschung und Entwicklung neuer grüner Technologien bereitgestellt werden. ***Als Alternative zur grünen Finanzierung könnte die „blaue Finanzierung" als Möglichkeit geprüft werden und bei Investitionen im maritimen Sektor zur Anwendung kommen. Sie sollte an Kriterien wie Gewässerschutz, den nachhaltigen Schutz der Fischbestände, maritime Widerstandsfähigkeit und soziale Auflagen geknüpft werden.*** Wenn europäische Banken beginnen, weniger Kredite an Schifffahrtsunternehmen zu vergeben, kann dies die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen gegenüber der Konkurrenz aus Drittländern schwächen.	Der EWSA betont, dass die Meeresressourcen nachhaltig bewirtschaftet sowie Investitionen und Entwicklungen der Mitgliedstaaten im Meeresraum abgestimmt werden müssen. Durch Investitionen in nachhaltige und innovative maritime Infrastruktur können Häfen modernisiert und ausreichende Mittel zur langfristigen Finanzierung der Erforschung und Entwicklung neuer grüner Technologien bereitgestellt werden. Wenn europäische Banken beginnen, weniger Kredite an Schifffahrtsunternehmen zu vergeben, kann dies die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen gegenüber der Konkurrenz aus Drittländern schwächen.

Begründung

Mit dem gestrichenen Text werden das Konzept einer Sozialtaxonomie sowie weitere zusätzliche Kriterien eingeführt, deren Anwendung unklar ist. Es ist zu beachten, dass die Empfehlungen der EU-Plattform für ein nachhaltiges Finanzwesen zu einer Sozialtaxonomie aus verschiedenen Gründen nicht angenommen wurden. Die Einstufung von Tätigkeiten als sozial nachhaltig oder schädlich ist in hohem Maße kontextabhängig und wird häufig von nationalen Rahmenbedingungen, einschließlich der Systeme im Bereich der Arbeitsbeziehungen, geprägt. Darüber hinaus fallen viele potenzielle Ziele einer Sozialtaxonomie, z. B. im Zusammenhang mit Tarifverhandlungen und Löhnen, nicht in den Zuständigkeitsbereich der EU, weshalb sie aufgrund ihres präskriptiven und detaillierten Charakters potenziell ungeeignet ist. Darüber hinaus hat der gestrichene Text potenziell weiter reichende Auswirkungen, die nicht gründlich geprüft wurden.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen:	92
Nein-Stimmen:	142
Enthaltungen:	6

ÄNDERUNGSANTRAG 12

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 6.2

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris

GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Damit der EU-Seeverkehrssektor wettbewerbsfähig bleibt und klimaneutral werden kann, sind erhebliche Investitionen erforderlich. Im Draghi-Bericht wird der jährliche Investitionsbedarf in den Jahren 2031 bis 2050 allein im Seeverkehr mit etwa 40 Mrd. Euro veranschlagt. Investitionen in dieser Höhe sind natürlich nur mit öffentlichen Mitteln erreichbar. Der EWSA ***vertritt jedoch die Ansicht, dass zur Wahrung der Arbeitnehmerrechte und der Grundsätze für einen*** gerechten Übergang ***auch soziale Auflagen gelten müssen***.	Damit der EU-Seeverkehrssektor wettbewerbsfähig bleibt und klimaneutral werden kann, sind erhebliche Investitionen erforderlich. Im Draghi-Bericht wird der jährliche Investitionsbedarf in den Jahren 2031 bis 2050 allein im Seeverkehr mit etwa 40 Mrd. Euro veranschlagt. Investitionen in dieser Höhe sind natürlich nur mit öffentlichen Mitteln erreichbar. Der EWSA ***ruft jedoch zu einem*** gerechten Übergang ***auf, bei dem die Arbeitnehmerrechte gewahrt werden***.

Begründung

Der Verweis auf „soziale Auflagen" sollte aus den in Ziffer 6.1 dargelegten Gründen gestrichen werden.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 98

Nein-Stimmen: 140

Enthaltungen: 3

ÄNDERUNGSANTRAG 13

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 6.3

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Mit der Dekarbonisierung des Sektors sind nicht nur hohe Übergangskosten, sondern auch Unsicherheiten verbunden, was die Verfügbarkeit und unbedenkliche Nutzung alternativer Kraftstoffe betrifft. ***In den Wirtschaftszweigen des maritimen Sektors muss*** mit entsprechenden Initiativen umgehend für den Zugang zu CO_2-armen Energiequellen und die Verfügbarkeit und Unbedenklichkeit der mit dieser Zielsetzung verbundenen Industrietechnologien ***gesorgt werden***. Die Bemühungen des Sektors müssen durch Anreize und Fördermechanismen sowie durch einen kohärenten Rechtsrahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene unterstützt werden. Der Schwerpunkt sollte dabei auf Entwicklung und Innovation sowie darauf liegen, dass die ausreichende Versorgung der Industrie und eines wettbewerbsfähigen europäischen Marktes mit unbedenklichen Erzeugnissen gesichert ist.	Mit der Dekarbonisierung des Sektors sind nicht nur hohe Übergangskosten, sondern auch Unsicherheiten verbunden, was die Verfügbarkeit und unbedenkliche Nutzung alternativer Kraftstoffe betrifft. ***Kraftstoffhersteller und -lieferanten, Werften, Schiffsmotorenhersteller und einschlägige Akteure müssen*** mit entsprechenden Initiativen umgehend für den Zugang zu CO_2-armen Energiequellen und die Verfügbarkeit und Unbedenklichkeit der mit dieser Zielsetzung verbundenen Industrietechnologien ***sorgen***. Die Bemühungen des Sektors müssen durch Anreize und Fördermechanismen sowie durch einen kohärenten Rechtsrahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene unterstützt werden. Der Schwerpunkt sollte dabei auf Entwicklung und Innovation sowie darauf liegen, dass die ausreichende Versorgung der Industrie und eines wettbewerbsfähigen europäischen Marktes mit unbedenklichen Erzeugnissen gesichert ist.

Begründung

Im ursprünglichen Wortlaut wird übersehen, dass die maritime Industrie bei der Herstellung CO_2-neutraler Kraftstoffe und Technologien, einschließlich Schiffsmotoren und saubererer Antriebssysteme, von Interessenträgern außerhalb der Industrie abhängt. Schiffseigner stellen aber weder Kraftstoffe noch Schiffe oder Motoren her.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 92

Nein-Stimmen: 142

Enthaltungen: 8

ÄNDERUNGSANTRAG 16

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 1.2

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) fordert eine neue EU-Meeresstrategie, die dem Stellenwert gerecht wird, den der Sektor für die EU-Wirtschaft und das Wohlergehen der EU-Bürger hat. Mit einem ganzheitlichen Ansatz wird es möglich, die nachhaltige Entwicklung des Meeresraums sicherzustellen, die maritimen Sicherheits- und Verteidigungsfähigkeiten auszubauen, die blaue Wirtschaft zu stärken sowie die Sozialpartner und die Zivilgesellschaft aktiver einzubeziehen und die regionale und globale Zusammenarbeit zu fördern. Die Empfehlungen des EWSA sind darauf ausgerichtet, mit Blick auf einen wettbewerbsfähigeren, rentableren sowie ökologisch nachhaltigeren und sozialverträglicheren EU-Seeverkehrssektor ***einen europäischen Meeresraum*** mit klaren und transparenten Regeln zu schaffen.[1]	Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) fordert eine neue EU-Meeresstrategie, die dem Stellenwert gerecht wird, den der Sektor für die EU-Wirtschaft und das Wohlergehen der EU-Bürger hat. Mit einem ganzheitlichen Ansatz wird es möglich, die nachhaltige Entwicklung des Meeresraums sicherzustellen, die maritimen Sicherheits- und Verteidigungsfähigkeiten auszubauen, die blaue Wirtschaft zu stärken sowie die Sozialpartner und die Zivilgesellschaft aktiver einzubeziehen und die regionale und globale Zusammenarbeit zu fördern. Die Empfehlungen des EWSA sind darauf ausgerichtet, mit Blick auf einen wettbewerbsfähigeren, rentableren sowie ökologisch nachhaltigeren und sozialverträglicheren EU-Seeverkehrssektor ***eine EU-Meeresstrategie*** mit klaren und transparenten Regeln zu schaffen.[1]
[1] ABl. C, C/2023/876, 8.12.2023.	[1] ABl. C, C/2023/876, 8.12.2023.

Begründung

„Meeresraum" sollte (wie im Titel der Stellungnahme) durch „Meeresstrategie" ersetzt werden, um dem internationalen Charakter des EU-Seeverkehrssektors Rechnung zu tragen. Das Wort „Meeresraum" beschränkt den Anwendungsbereich des Textes auf den EU-internen Seeverkehr, der nur einen Bruchteil des gesamten EU-Seeverkehrs ausmacht.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 90

Nein-Stimmen: 146

Enthaltungen: 5

ÄNDERUNGSANTRAG 18

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 1.10

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Neuer Sozialvertrag: Zu diesem Punkt gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften wirksam durchgesetzt werden müssen ***und die Politik dazu bereit sein muss, rechtsverbindliche Gesetzgebungsinitiativen auf den Weg zu bringen, damit*** Seeleute den gleichen Sozialschutz genießen wie an Land Beschäftigte. Der EWSA fordert die Kommission auf, Maßnahmen, die auf	***Soziale Aspekte***: Zu diesem Punkt gehört auch, dass die für den Sektor geltenden Rechtsvorschriften wirksam durchgesetzt ***und internationale Normen zeitnah in die EU Rechtsvorschriften aufgenommen*** werden müssen***, um sicherzustellen, dass*** Seeleute den gleichen ***oder ein möglichst vergleichbares Niveau an*** Sozialschutz genießen wie an Land Beschäftigte. Der EWSA fordert die

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
die ***Schließung der*** Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute, Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) und Landurlaubsrechte ausgerichtet sind, vorrangig zu behandeln. Sowohl der Seeverkehrssektor als auch die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen sich ehrgeizige Ziele stecken, um den Beruf attraktiver zu machen und das Wohlergehen der Seeleute zu verbessern.	Kommission auf, Maßnahmen, die auf die ***Ermittlung von*** Lücken in den Sozialschutz- und Rentensystemen für Seeleute, ***die ordnungsgemäße Umsetzung der bestehenden Vorschriften zur Verhinderung der*** Seafarer Fatigue (Übermüdung und Erschöpfung) und ***die Ermöglichung von Landurlaubsrechten*** ausgerichtet sind, vorrangig zu behandeln. Sowohl der Seeverkehrssektor als auch die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen sich ehrgeizige Ziele stecken, um den Beruf attraktiver zu machen und das Wohlergehen der Seeleute zu verbessern.

Begründung

a) Der Begriff „neuer Sozialvertrag" spiegelt neuere theoretische Erörterungen in der IAO nach der COVID-19-Pandemie wider. Dabei wird davon ausgegangen, dass ein neuer Sozialvertrag gebraucht wird, um globale Krisen, Ungleichheit und veraltete Systeme anzugehen. Er soll Beschäftigung, nachhaltige Entwicklung und Sozialschutz mit gleichen Rechten für alle integrieren und plädiert für einen globalen und umfassenden Wandel, anstatt sich auf einen bestimmten Sektor wie den maritimen Sektor oder einen bestimmten Staat zu konzentrieren. Die Begrifflichkeit des „neuen Sozialvertrags" bezieht sich auf die Beziehungen zwischen Staaten und ihrer Bevölkerung und nicht auf Wirtschaftsbereiche. Folglich ist die Notwendigkeit eines „neuen Sozialvertrags" auf EU-Ebene nicht begründet. Stattdessen sollte auf „soziale Elemente" verwiesen werden.

b) Der maritime Sektor hat insofern eine Alleinstellung, als er über detaillierte, weltweit anwendbare Mindeststandards und einen globalen Mechanismus zur Festlegung eines Mindestlohns, der menschenwürdige Arbeit und eine gerechte Entlohnung für Seeleute gewährleistet, verfügt. Das IAO-Seearbeitsübereinkommen von 2006 ist seit 2013 in Kraft, wurde von über 100 Staaten ratifiziert und wird weltweit von Flaggen- und Hafenstaaten durchgesetzt. Auf EU-Ebene wurde das Seearbeitsübereinkommen von 2006 durch Vereinbarungen der Sozialpartner umgesetzt, die durch Richtlinien des Rates gebilligt wurden und einen Mindestrahmen für nationale Rechtsvorschriften schaffen.

c) Mit dem Seearbeitsübereinkommen von 2006 wurde ein Mechanismus für die regelmäßige Überprüfung (alle zwei bis drei Jahre) eingeführt, in deren Rahmen Regierungen und Sozialpartner (Schiffseigner und Seeleute) mögliche Änderungen des Übereinkommens erörtern. Dieser Prozess wird auf EU-Ebene durch die Vorbereitungen der EU-Mitgliedstaaten, einschließlich der Konsultation der Sozialpartner, für Sitzungen der IAO zur Überprüfung des Seearbeitsübereinkommens gespiegelt. Die nächste Überprüfung des Seearbeitsübereinkommens ist für April 2025 geplant. Die von der IAO in den Jahren 2016, 2018 und 2022 angenommenen Änderungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006 wurden jedoch noch nicht in EU-Recht übertragen. Auf EU-Ebene sollte vorrangig angestrebt werden, diese Änderungen zu integrieren, anstatt nicht definierte rechtsverbindliche Initiativen anzustreben. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass der Sozialschutz an Bord von Schiffen gefördert und sichergestellt werden sollte. Allerdings ist die Arbeit an Bord nicht mit einer Arbeit an Land vergleichbar, da die Umstände und Bedingungen völlig unterschiedlich sind (z. B. medizinische Versorgung an Bord).

d) Zur Seafarer Fatigue: Internationale Regelungen über Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute sowie die „Guidelines on Fatigue" der IMO von 2019 sind bereits in Kraft und sollten ordnungsgemäß umgesetzt und durchgesetzt werden.

Ergebnis der Abstimmung (in Verbindung mit Änderungsantrag 6)

Ja-Stimmen:	100
Nein-Stimmen:	130
Enthaltungen:	11

ÄNDERUNGSANTRAG 19

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 1.11

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Streichen:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Sicherheit des Seeverkehrs: Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) kann aus Sicht des EWSA entscheidend zur besseren Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens beitragen und sich an den Empfehlungen zu sozialen Aspekten im Seeverkehrssektor beteiligen. Die EMSA-Statistiken können, wenn Ratings in die Datenbanken aufgenommen werden, zuverlässige Daten beisteuern.	

Begründung

Der gestrichene Text spiegelt einen Vorschlag wider, der während der Verhandlungen über die Flaggenstaat-Richtlinie erörtert, aber nicht in die überarbeitete Richtlinie aufgenommen wurde, wie sie vereinbart und im November 2024 angenommen wurde. Wenn dieser Vorschlag nun nur wenige Monate später wieder aufgebracht wird, bedeutet dies eine Missachtung der Entscheidung der Legislativorgane.

Ergebnis der Abstimmung (in Verbindung mit Änderungsantrag 7)

Ja-Stimmen: 91

Nein-Stimmen: 145

Enthaltungen: 11

ÄNDERUNGSANTRAG 20

TEN/832

EU-Meeresstrategie: auf Zukunftskurs mit koordinierten Investitionsmaßnahmen, Gesetzesinitiativen, sozialem Dialog und zivilgesellschaftlicher Beteiligung

Ziffer 1.12

von:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Ändern:

Stellungnahme der Fachgruppe	Änderung
Einbeziehung der Sozialpartner und der Zivilgesellschaft: Über ihren einzigartigen Rahmen des europäischen sozialen Dialogs ***und in Verbindung mit*** der Kommission ***als Initiatorin der Gesetzgebung*** kann die EU als Vorbild wirken und zur Durchsetzung höherer internationaler Standards beitragen. Arbeitgeber, Gewerkschaften und Regierungen müssen gemeinsam ***einen neuen Sozialvertrag für Seeleute erarbeiten und*** im Interesse der Zukunft des maritimen Sektors für die Anwerbung und Bindung von Seeleuten sorgen.	Einbeziehung der Sozialpartner und der Zivilgesellschaft: Über ihren einzigartigen Rahmen des europäischen sozialen Dialogs***, unterstützt von*** der Kommission**,** kann die EU als Vorbild wirken und zur Durchsetzung höherer internationaler Standards beitragen. Arbeitgeber, Gewerkschaften und Regierungen müssen gemeinsam im Interesse der Zukunft des maritimen Sektors für die Anwerbung und Bindung von Seeleuten sorgen.

Begründung

a) Die EU-Kommission ist ein Exekutivorgan und kein Legislativorgan.

b) Der Begriff „neuer Sozialvertrag" sollte aus den in Ziffer 1.10 dargelegten Gründen gestrichen werden.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen:	105
Nein-Stimmen:	136
Enthaltungen:	4