

**Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG und 2001/23/EG in Bezug auf Seeleute**

(COM(2013) 798 final — 2013/0390 (COD))

(2014/C 226/06)

Berichterstatter: **Christos POLYZOGOPOULOS**

Die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und der Rat beschlossen jeweils am 19., 21. und 29. November 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 153 Absatz 2 und Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

*Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG und 2001/23/EG in Bezug auf Seeleute*

COM(2013) 798 final — 2013/0390 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 10. März 2014 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 497. Plenartagung am 25./26. März 2014 (Sitzung vom 25. März) mit 136 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der EWSA begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie, der dazu dient, den Schutz der in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerten Rechte zu verbessern und EU-weit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

1.2 Der EWSA äußert seine Zufriedenheit über die vorgeschlagene Regelung für Ausnahmen, die die Möglichkeiten der Seeleute auf Wahrnehmung gleicher Rechte, wie sie Beschäftigte an Land auf der Grundlage des europäischen Arbeitsrechts genießen, einschränken können.

1.3 Der EWSA ist der Auffassung, dass der Vorschlag für eine Richtlinie in die richtige Richtung zielt, nämlich Tätigkeiten in Seefahrt und Fischerei für junge Menschen in der EU attraktiver zu machen und eine nachhaltige Laufbahn im Seeverkehr zu gewährleisten, indem die Attraktivität dieser Branchen verbessert und außerdem dafür gesorgt wird, dass dort die gleichen Rechte am Arbeitsplatz gelten, wie bei einer Beschäftigung an Land.

1.4 Der EWSA stellt fest, dass die Kommission mit ihrem flexiblen Ansatz die Besonderheiten und Bedürfnisse einer entscheidend wichtigen Branche berücksichtigt, indem vier verschiedene politische Optionen geprüft werden und dabei jeweils bewertet wird, ob eine unterschiedliche Behandlung durch die Merkmale der Branche objektiv gerechtfertigt ist. Auf diese Weise werden Einheitslösungen (*one size fits all*) vermieden.

1.5 Der EWSA ist der Auffassung, dass der Vorschlag für eine Richtlinie zur Förderung der Beschäftigung sowie zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen, des sozialen Schutzes und des sozialen Dialogs in der Seefahrt und in der Fischerei beitragen kann, die als allgemeine politische Ziele in Artikel 151 AEUV niedergelegt sind.

1.6 Der EWSA verweist darauf, dass laut einer vorbereitenden Studie der Taskforce für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr die Differenz zwischen Angebot und Nachfrage in den OECD-Ländern möglicherweise auf 70 000 Offiziere und 221 000 Schiffsleute steigen wird.<sup>(1)</sup> Damit der Anteil europäischer Offiziere an der Welterwerbsbevölkerung auf dem Niveau von 2010 gehalten werden kann, muss ihre Zahl in den kommenden zehn Jahren in den westlichen Mitgliedstaaten um 10 % und in den östlichen Mitgliedstaaten um 20 % steigen<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> G. Sulpice, 2011: „Study on Seafarers Employment: Final Report“, Europäische Kommission, GD Mobilität und Verkehr, Direktion C — Seeverkehr (MOVE/C1/2010/148/SI2.588190), S. 34.

<sup>(2)</sup> Ebd., S. 35.

1.7 Der EWSA ist ebenfalls der Auffassung, dass der Vorschlag für eine Richtlinie gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem europäischen Markt fördern kann, indem dafür gesorgt wird, dass einige Unternehmen nicht länger von Verpflichtungen wie Unterrichtung und Anhörung ausgenommen sind, die für Konkurrenzunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat gesetzlich vorgeschrieben sind. Angesichts des weltumspannenden Charakters der maritimen Tätigkeiten und des internationalen Wettbewerbs sowie der Bedeutung einer effizienten Verhinderung von Sozialdumping und unlauterem Wettbewerb müssen sowohl innerhalb der Union als auch international gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden. Für viele landseitige Tätigkeiten besteht allerdings ein internationaler Wettbewerb; die Tatsache, dass er auch in der maritimen Wirtschaft besteht, ist kein Grund, um Seeleute von wichtigen Arbeits- und Sozialrechten auszuschließen.

1.8 Der EWSA betont jedoch, dass der Vorschlag für eine Richtlinie für sich genommen die Attraktivität der Berufe im Seeverkehr nicht zu erhöhen vermag und deshalb mit Maßnahmen und Initiativen verknüpft werden muss, wie sie bereits vom EWSA vorgeschlagen wurden, und zwar in den Bereichen allgemeine und berufliche Bildung, Forschung, Stärkung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit sowie Förderung des Unternehmertums und der Innovation durch Erbringung sicherer, effizienter und wettbewerbsfähiger Dienstleistungen von hoher Qualität.

1.9 Da mehrere Jahre vor der Vorlage des Richtlinienvorschlags umfassende Konsultationen stattgefunden haben und bewertet wurde, welche Auswirkungen die Aufhebung der Ausnahmeregelungen haben werden, empfiehlt der EWSA nachdrücklich, den Übergangszeitraum für die Einhaltung der Richtlinie von fünf auf drei Jahre (Artikel 8 des Richtlinienvorschlags) zu verkürzen.

## 2. Einleitung

2.1 Die europäische Schifffahrt ist weltweit führend und beschäftigt 345 455 Seeleute.<sup>(3)</sup> Etwa 30 % der Handelsschiffe sind in einem EU-Mitgliedstaat registriert, und in Bezug auf die Bruttoreaumzahl machen EU-Schiffe 19,2 % der weltweiten Flotte aus.<sup>(4)</sup>

2.2 In der Fischerei und der Verarbeitung von Fischereierzeugnissen sind mehr als 350 000 Menschen beschäftigt, wobei auf fünf Mitgliedstaaten (Dänemark, Spanien, Frankreich, Niederlande und Vereinigtes Königreich) 60 % der Gemeinschaftsproduktion entfällt. Die Fischereiwirtschaft der EU liefert jährlich ca. 6,4 Millionen Tonnen Fisch.<sup>(5)</sup>

2.3 Die Globalisierung bringt jedoch, insbesondere in der gegenwärtigen Krise, erhebliche Probleme für die Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs mit sich, die verschiedene Aspekte der Beschäftigung zwangsläufig qualitativ und quantitativ beeinflusst haben.

2.4 Die allgemeine Deregulierung des Arbeitsmarkts für Seeleute, die seit Anfang der 1980er Jahre<sup>(6)</sup> schrittweise stattgefunden hat, ging einher mit einer sinkenden Zahl europäischer Seeleute, dem Mangel an ausreichend qualifiziertem Personal sowie der Anheuerung von Seeleuten aus Drittstaaten, was unter anderem<sup>(7)</sup> auf die schlechten Berufsaussichten, Einsamkeit und große Entfernung von der Familie, sinkende berufliche Wertschätzung sowie auf den Eindruck zurückzuführen ist, die Arbeit sei unsicher und müsse unter inakzeptablen Bedingungen verrichtet werden.

2.5 Die Ursachen für diese Verschlechterung der Bedingungen sind auch im Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu suchen sowie im Wettbewerbsdruck im Seeverkehr, die die Löhne unter schwierigen Rahmenbedingungen wie etwa der Globalisierung und der strukturellen Konjunkturkrise sinken lassen.

## 3. Der Richtlinienvorschlag

3.1 Der vorliegende Vorschlag enthält Änderungen geltender Richtlinien<sup>(8)</sup>, die entweder von vornherein vorsehen, dass Seeleute und/oder Fischer von ihrem Anwendungsbereich ausgeschlossen sind, oder den Mitgliedstaaten einen solchen Ausschluss ohne ausdrückliche Begründung gestatten. Von diesen Ausschlussregelungen haben die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Maße Gebrauch gemacht.

<sup>(3)</sup> SWD(2013) 461 final.

<sup>(4)</sup> ECSA, Jahresbericht 2011/2012.

<sup>(5)</sup> Eurostat, Fischereistatistik, September 2012.

<sup>(6)</sup> J. M. Silos, F. Piniella, J. Monedero & J. Walliser (2012): „Trends in the global market for crews: A case study“, Marine Policy, 36 (4), S. 845-858.

<sup>(7)</sup> COM(2006) 275 final, Teil II — ANHANG, Abschnitt 2.

<sup>(8)</sup> Richtlinien [2008/94/EG](#) über den Schutz der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers, [2009/38/EG](#) über die Einsetzung eines Europäischen Betriebsrats, [2002/14/EG](#) zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer, [98/59/EG](#) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Massenentlassungen, [2001/23/EG](#) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen, [96/71/EG](#) über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen.

3.2 Insbesondere wird in dem Vorschlag für eine Richtlinie das uneingeschränkte Recht der Seeleute auf Unterrichtung und Anhörung in allen Richtlinien anerkannt, die zuvor Ausnahmeregelungen für dieses Recht zuließen.

3.3 In der Erwägung, dass ein optimales Vorgehen bei den einzelnen Richtlinien unterschiedlich aussehen kann, und in Bewertung der Folgen, Anwendungsbereiche und Gründe für Ausschlussregelungen wird eine Kombination folgender vier Optionen gewählt:

- Option 1: keine Maßnahmen (Entsenderichtlinie);
- Option 2: Ausnahme bei Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus (Richtlinie über Unterrichtung und Anhörung);
- Option 3: Abschaffung der Ausschlussregelung (Richtlinie über den Europäischen Betriebsrat, Insolvenzrichtlinie);
- Option 4: Anpassung der Regeln an die Besonderheit der Branche (Sonderbestimmungen) (Richtlinie über Massenentlassungen und Richtlinie über den Übergang von Unternehmen).

#### 4. Politischer Hintergrund

4.1 Im Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU“<sup>(9)</sup> wird die Frage aufgeworfen, ob die maritime Wirtschaft weiterhin von bestimmten Bereichen des europäischen Arbeits- und Sozialrechts ausgenommen sein sollte. Ferner heißt es, diese Fragen müssten in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern näher geprüft werden, und es wird vor dem Hintergrund, dass immer weniger Europäer maritime Berufe ergreifen, die Bedeutung der maritimen Qualifikationen und der nachhaltigen Beschäftigung in der Seefahrt für die Wettbewerbsfähigkeit betont.

4.2 In ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2007<sup>(10)</sup> verpflichtete sich die Kommission, den Rechtsrahmen für die Arbeitnehmer in den Seefahrtsberufen zu verbessern, und wies darauf hin, dass der Ausschluss von Arbeitnehmern aus dem Geltungsbereich einiger Richtlinien möglicherweise nicht gänzlich gerechtfertigt ist.

4.3 In dem Blaubuch „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ verpflichtete sich die Kommission erneut, in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern die für die maritime Wirtschaft geltenden Ausnahmeregelungen in der EU-Arbeitsgesetzgebung zu überprüfen.<sup>(11)</sup> Ein weiteres Ziel der integrierten Meerespolitik ist es, mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen und die Qualifikationen angesichts des besorgniserregenden Rückgangs der Zahl der Arbeitsplätze in der Seefahrt zu verbessern.

4.4 Das Europäische Parlament forderte in einer Entschließung<sup>(12)</sup>, dass alle Arbeitnehmer in den Genuss desselben Schutzniveaus kommen und dass bestimmte Gruppen nicht von vornherein von dem geltenden Schutz ausgenommen werden, so wie es derzeit häufig bei Seeleuten, Schiffsarbeitern und/oder auf Offshore-Anlagen Beschäftigten der Fall ist, und dass wirksame Rechtsvorschriften auf alle Personen unabhängig von ihrem Arbeitsplatz angewandt werden.

4.5 In der Mitteilung zum „Blauen Wachstum“<sup>(13)</sup> sowie in der Erklärung von Limassol, die von den für die integrierte Meerespolitik zuständigen europäischen Ministern verabschiedet wurde<sup>(14)</sup>, hat die Kommission kürzlich ihr Ziel bekräftigt, mehr und bessere Arbeitsplätze im maritimen Sektor zu schaffen.

#### 5. Bemerkungen

5.1 Der EWSA weist darauf hin, dass sich der Vorschlag für eine Richtlinie, der nach umfangreichen Konsultationen zu speziellen und allgemeinen Fragen ausgearbeitet wurde, unmittelbar aus dem genannten politischen Handlungsrahmen ergibt, logische Folge der erklärten Ziele, Verpflichtungen und Anliegen im Zusammenhang mit der Zukunft der seemännischen Berufe bildet und das Ziel verfolgt, einen effizienten Regelungsrahmen zu schaffen, der der Tatsache gerecht wird, dass die Seefahrt in einem globalen Umfeld operiert.

<sup>(9)</sup> COM(2006) 275 final vom 7.6.2006, Abschnitt 2.5.

<sup>(10)</sup> COM(2007) 591 final vom 10.10.2007.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 575 final vom 10.10.2007.

<sup>(12)</sup> 2007/2023(INI) vom 11.7.2007.

<sup>(13)</sup> COM(2012) 494 final vom 13.9.2012.

<sup>(14)</sup> Erklärung von Limassol vom 7.10.2012.

5.2 Der EWSA ist der Auffassung, dass der Vorschlag für eine Richtlinie mit anderen politischen Querschnittszielen wie der Strategie Europa 2020, insbesondere in Bezug auf die Beschäftigung, sowie der Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten<sup>(15)</sup> im Einklang steht, bei der es vor allem um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und besonders um die Überprüfung der geltenden Rechtsvorschriften geht und mit der das Ziel verfolgt wird, einen intelligenteren Rechtsrahmen für Beschäftigung sowie Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz zu schaffen.

5.3 Der EWSA hat bereits darauf hingewiesen, dass Seeleute und Fischer von den europäischen Sozialrechtsvorschriften ausgenommen sind und dass einer solchen Diskriminierung unabhängig von ihren Gründen abgeholfen werden muss, soweit dies sinnvoll erscheint. Der EWSA hat die Kommission auch aufgefordert, die Ausnahmeregelungen in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern zu prüfen.<sup>(16)</sup>

5.4 In früheren Stellungnahmen<sup>(17)</sup> hat der EWSA auch wertvolle Hinweise und Empfehlungen zu einigen Fragenkomplexen aus dem Bereich der europäischen Meerespolitik vorgebracht und sich detailliert zu allgemeinen Themen der Arbeits- und Sozialpolitik geäußert, die seemännische Berufe betreffen, aber auch konkret zu Fragen der Aus- und Weiterbildung, Zulassung, Einstellung sowie Sicherheit auf See. Dabei hat der EWSA betont, dass es wichtig ist, eine Laufbahn auf See — auch auf lange Sicht — für junge Menschen attraktiv zu machen sowie ein hohes Niveau an Know-how und Spezialisierung in europäischen maritimen Clustern zu gewährleisten.

5.5 Besonders aktuell sind nach wie vor unter anderem die Empfehlungen des EWSA zu Humanressourcen, seemännischer Praxis und maritimem Fachwissen in seiner Stellungnahme „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ sowie die Empfehlungen zur Bekämpfung der Piraterie auf See<sup>(18)</sup>, die ebenso wie die Kriminalisierung von Seeleuten von der Ergreifung seemännischer Berufe abschreckt.

5.6 Der EWSA stellt fest, dass in den umfassenden Konsultationen zu allgemeinen und speziellen Themen unterschiedliche Positionen darüber vertreten wurden, ob und welche Ausnahmen gerechtfertigt sind. Einvernehmen bestand jedoch in Bezug auf die Notwendigkeit gleicher Wettbewerbsbedingungen und die Rolle, die die EU-Gesetzgebung in diesem Zusammenhang spielen kann. Der EWSA bedauert jedoch, dass dieses Thema trotz der schriftlichen Konsultationen nicht auf die Tagesordnung des Ausschusses für den sozialen Dialog gesetzt wurde.

5.7 Der EWSA unterstreicht die Feststellung der Taskforce für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr<sup>(19)</sup>, dass angesichts der Entwicklung der Kommunikationstechnologien Ausnahmen nicht mehr zu rechtfertigen sind, die vordem damit begründet werden konnten, dass Schiffe sich gewöhnlich in Bewegung befinden und die Kommunikation auf hoher See Probleme bereitet, was besonders für die Unterrichtung und Anhörung eine Rolle spiele.

5.8 Der EWSA weist darauf hin, dass auf Schiffen schrittweise Informations- und Kommunikationstechnologien eingeführt werden, was allerdings auf Grund technischer Schwierigkeiten insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen bis zur vollständigen Anwendung unter bestimmten Umständen einige Zeit dauern wird. Der EWSA fordert die Kommission auf, in diesem Bereich Maßnahmen zur Förderung von Investitionen und Schulungsmaßnahmen zu ergreifen, damit der Vorschlag für eine Richtlinie effizient umgesetzt werden kann.

5.9 Der EWSA verweist darauf, dass die Kommission eine Vorreiterrolle in Fragen der Arbeitnehmerrechte spielt, und fordert die Kommission auf, bei den Bemühungen um die Anhebung der internationalen Standards das Heft in die Hand zu nehmen und darauf hinzuarbeiten, dass alle Mitgliedstaaten das IAO-Übereinkommen über Mindestarbeitsnormen auf See von 2006 ratifizieren, eine breite internationale Zusammenarbeit mit Blick auf ein wirksameres Verfahren der Umsetzung zustande kommt, die IAO-Mindestnormen durch alle Unterzeichnerländer des Übereinkommens eingehalten werden und weitere Länder das Übereinkommen ratifizieren. Der EWSA unterstützt zwar dieses Übereinkommen, betont jedoch, dass es nicht die gleichen Rechte umfasst wie die einschlägigen Richtlinien.

<sup>(15)</sup> COM(2010) 682 final 23.11.2010.

<sup>(16)</sup> ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 55.

<sup>(17)</sup> ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 11; ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 41; ABl. C 80 vom 3.4.2002, S. 9; ABl. C 133 vom 6.6.2003, S. 23; ABl. C 157 vom 28.6.2005, S. 41; ABl. C 157 vom 28.6.2005, S. 52; ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195; ABl. C 97 vom 28.4.2007, S. 33; ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 50; ABl. C 211 vom 19.8.2008, S. 31; ABl. C 151 vom 19.8.2008, S. 35; ABl. C 255 vom 22.9.2010, S. 103; ABl. C 107 vom 6.4.2011, S. 64; ABl. C 248 vom 25.8.2011, S. 22; ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146; ABl. C 76 vom 14.3.2013, S. 15; ABl. C 161 vom 6.6.2013, S. 87; ABl. C 43 vom 15.2.2012, S. 69; ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 153 und TEN/533 vom 16.6.2013 (COM(2013) 510 final).

<sup>(18)</sup> ABl. C 255 vom 22.9.2010, S. 103 und ABl. C 76 vom 14.3.2013, S. 15.

<sup>(19)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

5.10 Voraussetzung dafür, dass die Zahl der Seeleute wieder ansteigt, sind Maßnahmen zur Abrundung der vorgeschlagenen institutionellen Veränderungen in Richtung auf eine vernünftig geplante seemännische Aus- und Weiterbildung zur Vermittlung von Fähigkeiten mit hohem Qualitätsniveau, die vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten bieten, sowie die Förderung der beruflichen Mobilität zwischen den verschiedenen Branchen.

5.11 Von ausschlaggebender Bedeutung sind nach wie vor auch die Stärkung von KMU, die das Rückgrat der europäischen Schifffahrt bilden und die sehr unter der Krise zu leiden hatten, die Förderung von Partnerschaften, mit denen die Innovation gestärkt und neue unternehmerische Konzepte entwickelt werden können, sowie generell die kohärente Unterstützung des privaten Unternehmertums und der Einrichtungen des maritimen Sektors in der EU.

5.12 Die weitere Ausgestaltung und Nutzung von maritimen Clustern, die wirtschaftlich und sozial von entscheidender Bedeutung für die EU sind, kann unter anderem dazu beitragen, alternative Beschäftigungsmöglichkeiten für Fischer und ihre Frauen zu sichern.

5.13 Der EWSA weist darauf hin, dass die systematische Erfassung von Daten und die Vereinheitlichung der Quellen in Bezug auf die Beschäftigung im maritimen Sektor erforderlich sind, da sich die Zahlenangaben je nach Quelle derzeit erheblich unterscheiden. So ließe sich die Glaubwürdigkeit künftiger Studien erhöhen.

5.14 Der EWSA begrüßt, dass die Möglichkeit beseitigt wurde, Fischer, die in Form eines Erlösanteils entlohnt werden, vom Anwendungsbereich der Insolvenzrichtlinie auszuschließen (Artikel 1 des Richtlinienvorschlags).

5.15 Der EWSA weist unter Bezugnahme auf die Richtlinie 2001/23 (Richtlinie über den Übergang von Unternehmen) auf die Besonderheiten des Übergangs von Schiffen mit Umflaggung hin und betont, dass die Seeleute in einem solchen Fall auf Grund der unterschiedlichen Tarifverträge möglicherweise zu anderen bzw. schlechteren Bedingungen beschäftigt werden. Der EWSA unterstreicht deshalb, dass die Kommission neue Regelungen erarbeiten muss, die gewährleisten, dass die Anwendung der Richtlinie auf den Übergang von Schiffen mit Umflaggung nicht das genaue Gegenteil bewirkt, nämlich eine Beeinträchtigung der Rechte der Seeleute. Er fordert die Kommission auf, diesen Bemerkungen Rechnung zu tragen.

5.16 Der EWSA verweist darauf, dass die Kommission sich bemüht, die Besonderheiten des Seeverkehrs und der Berufe im Seeverkehr zu berücksichtigen, insbesondere mit Blick auf die Richtlinie 1998/59 (Massenentlassungen), und betont, dass Rechtssicherheit in Bezug auf Arbeitsverträge und Investitionen herrschen muss und dass Sozialdumping und unlauterer Wettbewerb verhindert werden müssen.

5.17 Der EWSA schlägt vor, Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2008/94/EG in Bezug auf den Schutz von Arbeitnehmern bei Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers wie folgt zu ändern:

Vorbehaltlich des nachfolgenden Satzes können die Mitgliedstaaten die Ansprüche bestimmter Gruppen von Arbeitnehmern wegen des Bestehens anderer Garantieförmlichkeiten ausnahmsweise vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausschließen, wenn diese den Betroffenen nachweislich einen Schutz gewährleisten, der dem sich aus dieser Richtlinie ergebenden Schutz gleichwertig ist. Diese Bestimmung darf unter keinen Umständen so ausgelegt werden, dass eine Ausschlussregelung für Seeleute oder Fischer zulässig ist.

5.18 Der EWSA ist der Auffassung, dass die Überprüfungs Klausel (Artikel 7 des Richtlinienvorschlags) mit dem Ziel der Überwachung der Umsetzung und Anwendung der Artikel 4 und 5 der Richtlinie in den Mitgliedstaaten, insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen zweier wichtiger Fragen, der Ausflaggung und des Beschäftigungsgrades von EU-Seeleuten, gewährleistet, dass die vorgeschlagenen Regelungen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Sektors angewandt werden.

5.19 Der EWSA betont, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer bei arbeitsrechtlichen Fragen ein entscheidendes Wort mitzureden haben. Der EWSA ist überzeugt, dass die Sozialpartner wesentlich zur Verbreitung und Weitergabe bewährter Verfahrensweisen beitragen werden, um die Attraktivität einer Laufbahn in der Seefahrt für junge Menschen in der EU zu steigern und die Beschäftigungsmöglichkeiten im maritimen Sektor in der EU zu verbessern, und dass sie den sozialen Dialog zur vernünftigen und produktiven Anwendung der vorliegenden legislativen Initiative umfassend nutzen werden.

Brüssel, den 25. März 2014

Der Präsident  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Henri MALOSSE