

FACHKRÄFTE IM SEEVERKEHR – EINE BESTANDSAUFNAHME

Auf dem Weg zu einem
flächendeckenden europäischen
System der Datenerhebung

Neil Ellis, Emma Wadsworth
und Helen Sampson

ZUSAMMENFASSUNG



ECSCA

European Community Shipowners' Associations



Mit der finanziellen Unterstützung
der Europäischen Union

***Fachkräfte im Seeverkehr – eine Bestandsaufnahme:
Auf dem Weg zu einem flächendeckenden europäischen System der Datenerhebung***

Autoren: Neil Ellis (Cardiff University), Emma Wadsworth (Solent University) und Helen Sampson (Cardiff University).

Veröffentlicht im Juli 2021 von der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) mit der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union.

PDF-Download des vollständigen Berichtes unter:
<https://www.etf-europe.org/resource/mapmar/>

European Transport Workers' Federation

Galerie Agora
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 285 46 60 – Fax: +32 2 280 08 17
www.etf-europe.org
Facebook: <https://www.facebook.com/xxxxx>
Twitter: https://twitter.com/ETF_xxxx

European Community Shipowners' Associations

Regentlaan/Boulevard du Régent 43-44
1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 510 61 20
www.ecsa.eu
Email: mail@ecsa.eu

© European Transport Workers' Federation (ETF) .

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne vorherige Genehmigung der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) vervielfältigt, in einem Datenabfragesystem gespeichert oder auf irgendeine Weise elektronisch, mechanisch, durch Fotokopie oder auf andere Weise übertragen werden).





ZUSAMMENFASSUNG

HINTERGRUND

Der Seeverkehrssektor ist eine Schlüsselkomponente der wirtschaftlichen Entwicklung und des Wachstums in Europa. Er ist auch von zentraler Bedeutung für den Lebensunterhalt von Hunderttausenden von Seeleuten sowie von unzähligen weiteren Menschen, die in der Branche im Allgemeinen und in den mit ihr verbundenen Zuliefer- und Hilfsbranchen tätig sind. Trotzdem gibt es derzeit keine zuverlässigen, standardisierten Daten zur Beschreibung und Überwachung des europäischen maritimen Arbeitsmarktes.

Diese Lücke und ihre Bedeutung für den maritimen Sektor sind bereits seit einiger Zeit bekannt (Task Force 2011). Genaue, verlässliche Daten sind für die Entwicklung angemessener strategischer Antworten auf die Probleme und Herausforderungen der Branche unerlässlich. Die vielleicht dringlichste davon ist im europäischen Kontext die Bindung von Seeleuten. Die weltweite Covid-19-Pandemie, während der die in diesem Bericht beschriebene Studie durchgeführt wurde, hat jedoch die Schwierigkeiten, mit denen Seeleute in ihrem Arbeitsalltag konfrontiert sind, sowie die Herausforderungen und den Druck, dem sich Schifffahrtsunternehmen gegenübersehen, deutlich gemacht. Die Studie hat außerdem deutlich gemacht, wie wichtig ein genaues Verständnis des Arbeitsmarktes ist, um

Seeleute, Reedereien und den maritimen Sektor im Allgemeinen zu unterstützen.

Es ist nun zehn Jahre her, dass die GD MOVE eine Task Force einrichtete, um die Beziehung zwischen der Beschäftigung in der maritimen Branche und der Wettbewerbsfähigkeit zu untersuchen, um Empfehlungen zu den sozialen Aspekten der europäischen Seeverkehrspolitik zu geben. Die Task Force hatte „große Schwierigkeiten“,

genaue, vollständige und zuverlässige Zahlen über die Beschäftigung im Sektor zu erhalten. Sie verwies auf „die in den meisten Ländern mangelnden verfügbaren Daten bzw. auf die für einige Länder gänzlich überhaupt nicht vorhandenen Daten“ und empfahl, ein harmonisiertes Datenerfassungssystem zur Beschäftigung von Seeleuten einzurichten.

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) arbeiten derzeit zusammen an der Frage, wie genaue, zuverlässige und standardisierte Daten über die Arbeitskräfte der Branche auf europäischer Ebene gewonnen werden können. Als Teil dieses Prozesses beauftragten sie das Cardiff University Seafarers International Research

Genaue, zuverlässige Daten sind für die Entwicklung geeigneter strategischer Antworten auf die Probleme und Herausforderungen der Branche unerlässlich

Centre (SIRC) mit der Durchführung der in diesem Bericht beschriebenen Studie. Ziel der Studie war es, die vorhandenen Datenquellen in der gesamten EU zu erfassen und Beispiele für bewährte Verfahren, Einschränkungen bei der derzeitigen Datenerfassung und Fragen der Übertragbarkeit zu untersuchen. Diese Kartierung sollte die Grundlage bilden, auf der praktische Protokolle darüber entwickelt werden können, wie ein robustes und zuverlässiges EU-weites System zur Datenerfassung aufgebaut werden kann.

Methodologischer Ansatz

Das Projekt wurde in zwei Phasen durchgeführt.

Phase 1 war eine eingehende Desktop-Review mit dem Ziel, bestehende Datensätze und mögliche Datenquellen für die Zahl der Seeleute sowohl innerhalb der einzelnen EU-Mitgliedstaaten (sowie in Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich) als auch auf EU-gemeinschaftlicher und internationaler Ebene zu ermitteln. Dabei wurden alle identifizierten Quellen im Hinblick auf folgende Punkte untersucht:

- Das Ausmaß, in dem die jeweiligen Daten eine Reihe von zentralen Details über Seeleute abdeckten, einschließlich:
 - Geschlecht, Alter, Nationalität, Dienstgrad, Angaben zum Zeugnis, Mehrfachzeugnisse, Arbeit auf See und aktive Seefahrtstätigkeit.
- Etwaige Einschränkungen innerhalb der Daten in Bezug auf ihr Potenzial, ein detailliertes und zutreffendes Bild der Arbeitskräfte in der Seefahrt zu liefern.

Les Die Suche nach potenziellen Quellen sowie deren Auswertung erfolgten online. In den

Fällen, in denen diese Vorgehensweise keine ausreichenden Informationen lieferte, um die oben genannten Punkte zu berücksichtigen, wurden die Dateninhaber direkt kontaktiert.

Phase 2 umfasste Fallstudien in sechs Mitgliedsstaaten: Deutschland, Griechenland, die Niederlande, Spanien, Schweden und das Vereinigte

Königreich. Diese Länder wurden in Absprache mit ECSA und ETF ausgewählt und sollten sowohl die geografische Ausgewogenheit als auch die wichtigsten Bezugsquellen

für Kapitäne und Offiziere widerspiegeln, die derzeit auf dem europäischen Arbeitsmarkt für den Seeverkehr Mangelware sind (EMSA 2018). Ausführliche Interviews wurden mit Vertretern jener Organisationen geführt, die in Phase 1 als Inhaber relevanter Daten in jedem der sechs Fallstudienländer identifiziert werden konnten. Die Interviews dienten dazu, ein tieferes Verständnis für die teilnehmenden Organisationen und die in ihrem Besitz befindlichen Daten zu entwickeln.

Zusammengenommen dienten die Phasen 1 und 2 dazu, die vorhandenen Daten über die Zahl der Seeleute in der EU zu „kartieren“ und das Verständnis sowohl für die Einschränkungen als auch für Beispiele bewährter Verfahren innerhalb der identifizierten Datenquellen zu vertiefen.

Erkenntnisse

In der Studie wurden 93 Datenquellen in 30 Ländern identifiziert und ausgewertet. Diese ließen sich in drei Hauptkategorien einteilen:

- Systeme, die Details zur Zertifizierung von Seeleuten enthalten.

Strategische Planung und Politikentwicklung erfordern belastbare Daten, die länderübergreifend und langfristig vergleichbar sind.

- Breitere Systeme zur Erfassung von Beschäftigungsdaten in einer Reihe von Sektoren (oft auf der Grundlage von Arbeitskräfteerhebungen und verfügbar über nationale Statistikbehörden).
- Sozialversicherungssysteme, die Einkommens-, Invaliditäts- und Rentenleistungen sowie einige Steuerbeiträge verwalten.

Die detaillierte Überprüfung dieser Quellen ergab ein gemischtes und komplexes Bild. Innerhalb jeder der drei Arten von Datenquellen gibt es eine große Bandbreite in Bezug auf öffentliche Zugänglichkeit, Abdeckung, Detailgenauigkeit und Eigenart. Allerdings ist jede Art von Datenquelle auch mehr oder weniger stark in dem Maße eingeschränkt, in dem sie zu einer klaren und genauen Beschreibung der Belegschaft des Seeverkehrs beitragen kann. Im Großen und Ganzen gilt:

- Systeme, die über Zertifizierungsdaten verfügen, erfassen eine Reihe von Details über Seeleute, können aber größtenteils nicht unterscheiden, ob Seeleute auf See aktiv sind oder nicht.
- Beschäftigungsbasierte Datenquellen enthalten nur selten seeleutespezifische Daten.
- Sozialversicherungssysteme, die spezifisch für Seeleute sind, verfügen oft über relevante Daten, aber diese Regelungen sind nicht universell in allen Mitgliedsstaaten, enthalten besonders sensible Daten und decken möglicherweise nicht alle nationalen Seeleute ab.

Darüber hinaus sind detaillierte Informationen, die auf nationaler Ebene verfügbar sind, oft von bestimmten Rahmenbedingungen, Einstellungen

und Vereinbarungen innerhalb des jeweiligen Mitgliedstaates abhängig. Neben spezifischeren nationalen Gegebenheiten, Traditionen und Situationen sowie länderübergreifenden Absprachen und Vereinbarungen fielen diese maßgeblichen Rahmenbedingungen im Wesentlichen in zwei Kategorien:

- Starke Traditionen der Seefahrt
 - Wo dies der Fall ist, verfügen die Länder häufiger über spezifische Vereinbarungen, die eine besonders umfassende und feingliedrige Datenerhebung auf kontinuierlicher Basis ermöglichen.
- Starke Traditionen der Zusammenarbeit zwischen den Sozialpartnern und/oder anderen wichtigen Interessengruppen
 - Wo dies der Fall ist, verfügen die Länder häufiger über Kooperationsvereinbarungen, die eine detaillierte Datenerhebung und -kontrolle ermöglichen, wobei häufig Informationen aus einer Reihe von Quellen zusammengeführt werden, um ein detaillierteres und genaueres Bild zu erstellen.

Diese spezifischen Gegebenheiten erschweren den Erfolg und die Effektivität einer pauschalen Übertragung von Vereinbarungen zur Datenerhebung von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat. In Übereinstimmung mit früheren Arbeiten (Task Force 2011; Sulpice 2011) deuten unsere Ergebnisse daher darauf hin,

Keine der Datenquellen mit Informationen über Seeleute auf der Ebene der Mitgliedstaaten hat als Kernfunktion die Erstellung einer detaillierten Abbildung der Erwerbstätigen in der Seefahrt

dass öffentlich verfügbare Daten aufgrund der verschiedenen Einschränkungen, die den einzelnen Regelungen innewohnen, nicht verwendet werden können, um eine detaillierte Übersicht der Beschäftigung in der Seefahrt in der EU zu erstellen. Dies liegt in erster Linie an der sehr unterschiedlichen Zugänglichkeit der Daten und an der Tatsache, dass keine der Datenquellen, die Informationen über Seeleute auf Ebene der Mitgliedstaaten enthalten, als Kernfunktion die Erstellung einer detaillierten Abbildung der Erwerbstätigen in der Seefahrt hat. Darüber hinaus werden die Daten jedoch häufig auf eine Art und Weise gesammelt, kategorisiert, gespeichert, angepasst und überprüft, die Vergleiche zwischen Quellen, Gruppen von Seeleuten oder Ländern oder über einen längeren Zeitraum sowie die Zusammenführung von Daten aus einer Reihe unterschiedlicher Quellen schwierig oder unmöglich macht.

Nichtsdestotrotz bietet dieses Verständnis der bestehenden Datenquellen und ihrer Einschränkungen zusammen mit der Untersuchung beispielhafter Praktiken und der Rahmenbedingungen, unter denen sich solche Praktiken entwickeln, die Grundlage, auf der Protokolle für die Entwicklung eines belastbaren und zuverlässigen EU-weiten Systems zur Datenerhebung entwickelt werden könnten.

Schlussfolgerungen

Strategische Planung und Politikentwicklung erfordern belastbare Daten, die länderübergreifend und langfristig vergleichbar sind. Aufgrund des schnellen Wandels im Seeverkehrssektor kommt es außerdem besonders darauf an, dass diese Daten so aktuell wie möglich sind. Unsere Ergebnisse zeigen, dass Zertifizierungsdaten die Grundlage eines EU-weiten Systems sein müssen. Sie legen auch nahe, dass ein vereinbarter Satz von durchgängig präsentierten Details über

Seeleute, der von allen Verwaltungen öffentlich zugänglich gemacht wird, die derzeit nicht möglichen langfristigen Vergleiche gestatten würde. Dieser Datensatz hätte jedoch eine weitere Einschränkung: Er würde alle Personen mit aktuellen Zeugnissen umfassen, unabhängig davon, ob die Seeleute aktiv auf See arbeiten oder nicht. In dieser Studie werden zwei mögliche Ansätze zur Beseitigung dieser Einschränkung vorgeschlagen. Erstens könnte eine Anpassung vorgenommen werden, um die geschätzte Anzahl solcher Personen innerhalb des Datensatzes jeder Verwaltung zu berücksichtigen. Diese Anpassung müsste auf einer konsistenten, transparenten und absolut zuverlässigen Basis in der gesamten EU vorgenommen

werden und sollte regelmäßig auf ihre Aktualität hin überprüft werden. Zweitens könnten die Angaben in den Zeugnissen mit den Steuer- oder Sozialversicherungs-

unterlagen verknüpft werden, so dass ein aktueller und genauer Hinweis darauf entsteht, ob Seeleute aktiv auf See arbeiten oder nicht. Der zweite dieser Ansätze wäre natürlich genauer, aber schwieriger zu realisieren.

Unsere Ergebnisse deuten auch darauf hin, dass eine zentrale Rolle für die sektoralen Sozialpartner bei der Planung und Entwicklung eines EU-weiten Datenerhebungssystems mit Unterstützung der wichtigsten Interessengruppen der Schlüssel wäre, um sowohl Angemessenheit, Nützlichkeit und Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Ihre Beteiligung wäre entscheidend, damit die drei grundlegenden Anforderungen für ein voll funktionsfähiges und effektives System erreicht und beibehalten werden. Dazu gehören eine

Die Covid-19-Pandemie hat deutlich gemacht, wie schnell der Sektor auf Veränderungen und unerwartete Entwicklungen reagieren können muss.

Einigung über die Definitionen von „Seeleuten“ und „aktiven Seeleuten“, ein Kernbestand an öffentlich zugänglichen Zeugnisdaten und ein methodologischer Ansatz für die Anpassung oder Ergänzung dieser Daten, so dass sie die aktiv auf See arbeitenden Personen genauer widerspiegeln, sowie ihre beständige Zusammenstellung, Bündelung und sofortige, regelmäßige und vollständige Veröffentlichung. Ein solches System würde die Bewertung und Überwachung von Trends und Veränderungen in einer Reihe von Schlüsselaspekten des Sektors ermöglichen, darunter:

- Nachhaltigkeit der Belegschaft im EU-Seeverkehr innerhalb des Clusters
- Bildungs- und Ausbildungsbedarf von Seeleuten
- Nachhaltigkeit des Berufsstandes in der Seefahrt, auch in Bezug auf jüngere und weibliche Seeleute

Darüber hinaus wäre ein fortlaufendes Datenerfassungssystem leicht anpassbar, um andere Bedürfnisse zu erfüllen und unabhängige Forschung zu ermöglichen. Die Covid-19-Pandemie hat deutlich gemacht, wie schnell der Sektor in der Lage sein muss, auf Veränderungen und unerwartete Entwicklungen zu reagieren, um das Wohlergehen und den Lebensunterhalt seiner Arbeitskräfte zu schützen. Die in diesem Bericht beschriebenen Ergebnisse bilden die Grundlage, auf der Protokolle für ein System entwickelt werden könnten, das zu den strategischen Ansätzen und Maßnahmen der Sozialpartner für den Sektor beiträgt, so dass sie besser in der Lage sind, auf künftige Entwicklungen und sogar Krisen innerhalb der Branche entschieden und angemessen zu reagieren.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung tragen allein die Verfasser; die Europäische Kommission haftet nicht für die weitere Verwendung der darin enthaltenen Angaben.

