

Philippinische Seeleute auf europäischen Schiffen

Der Verlust von Arbeitsplätzen droht

von
Emmalyn
Liwag Kotte

Die Autorin ist Journalistin und arbeitet seit Juli 2013 als Redakteurin beim philippinenbüro.

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) überprüft seit sechs Jahren die Seeverkehrsverwaltung der Philippinen. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2013 auf einige Mängel in der Einhaltung des *Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW)* hingewiesen. Jetzt wird berichtet, dass die Anstellung von philippinischen Seeleuten auf EU-Schiffen verboten werden soll und dass tausende von ihnen entlassen werden könnten.

Über das Problem sprach der philippinische Vizepräsident Jejomar Binay auf einer Seefahrtskonferenz im Hauptsitz des Schiffsgutachters *Germanischer Lloyd* (GL) in Hamburg im Juni 2013.

Die gefährdeten Arbeitsplätze der 80.000 philippinischen Matrosen an Bord von Schiffen, die im Auftrag von Mitgliedstaaten der *Europäischen Union* (EU) operieren, wurden auf der Konferenz thematisiert.

»Einige unserer europäischen Partner haben die Sorge, dass unser Land nicht in der Lage ist, in vollem Umfang alle Protokolle und Prozesse des *internationalen Übereinkommens STCW* zu erfüllen«, so Binay.

Das Übereinkommen STCW entstand 1978 durch die *Internationale Seeschiffahrts-Organisation IMO* der *Vereinten Nationen*. Es legt die global vereinbarten Mindeststandards für die Sicherheit auf See fest und soll international vergleichbare Standards für die Ausbildung von Seeleuten schaffen.

Seit August 1998 muss die Ausbildung von Schiffsoffizieren weltweit nach dem *STCW Übereinkommen* erfolgen.

Geduldete Mängel

Die Mängel bei der Einhaltung des STCW-Übereinkommens hat EMSA in früheren Bewertungen bereits festgestellt und sie wurden von der *Europäischen Kommission* im November 2012 mitgeteilt.

So wurden die EU-Mitgliedstaaten über eine 2006 eingeleitete »Prüfung des Systems der Philippinen für die Aus- und Fortbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen« unterrichtet. Im Rahmen der Prüfung wurden Mängel festgestellt, die in weiteren Inspektionen 2010 und 2012 nicht signifikant abgestellt werden konnten. So gab

es wohl »erwähnenswerte Fortschritte«, mehrere Punkte waren allerdings weiterhin zu bemängeln.¹

Die EC-Mitteilung stellte fest, dass bei der EMSA Inspektion in den Philippinen in 2010 folgendes bemängelt wurde:

- › Die Rechtsvorschriften erfüllten nicht alle Normen des Übereinkommens in Bezug auf Befähigungszeugnisse für Seeleute, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten für Offiziere, Zugang zu Führungspositionen zu erhalten, ohne über die im Übereinkommen vorgeschriebene besondere Ausbildung zu verfügen
- › unzureichende Ausbildungszeit an Bord, insbesondere für Kadetten, die ihre Seefahrtzeit als Schiffsleute ableisten und dafür Heuer erhalten
- › unvollständiges Qualitätssicherungssystem, das nicht alle Teile der für STCW-relevanten Tätigkeiten der zuständigen Verwaltung umfasst, für die im Übereinkommen ein Qualitätssicherungssystem vorgeschrieben ist
- › fehlende Verfahren zur Umsetzung des Qualitätssicherungssystems
- › fehlende oder unzureichende Überwachung der Schulen durch die zuständigen Verwaltungen
- › fehlende, unzureichende oder nicht richtig verwendete Ausrüstung in den Schulen (beispielsweise Simulatoren für Deckoffiziere)
- › Nichterfüllung der Vorschriften bei den Ausbildungspraktiken in den Schulen.

Sollte »die uneingeschränkte Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht in einem vertretbaren Zeitrahmen erreicht werden – auch

Der philippinische Vizepräsident Jejomar Binay auf der Seefahrtskonferenz im Hauptsitz des Schiffsgutachters *Germanischer Lloyd* in Hamburg

Foto: E. L. Kotte



Ein Containerschiff im Hamburger Hafen
Foto: E. L. Kotte



angesichts der Zeit, die seit der ersten Inspektion bereits vergangen ist – dann sollte der Entzug der Anerkennung der Philippinen durch die EU in Bezug auf ihr System für die Aus- und Fortbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen ernsthaft in Betracht gezogen werden«, so die Beurteilung der EMSA.

Dieses Jahr sollen erneute EMSA-Inspektion sicherstellen, ob die in 2012 noch immer bestehenden Mängel bei der Überwachung (von Ausbildungseinrichtungen für Seeleute) behoben wurden und dass ein Qualitätssicherungssystem eingeführt wurde.

40.000 philippinische Seeleute auf deutschen Schiffen

In der Hamburger Konferenz wurde berichtet, dass mindestens 25 Prozent der 1,4 Millionen Seeleute auf den Weltmeeren von den Philippinen kommen. Allein auf deutschen Schiffen seien 40.000 philippinische Seeleute beschäftigt.

Ein Containerterminal im Hamburger Hafen
Foto: E. L. Kotte



Hier berichtete Vizepräsident Binay, dass philippinische Seeleute wegen ihres guten Rufs von den meisten Schiffseignern bevorzugt würden. Neben der Tatsache, dass sie hochqualifizierte Matrosen sind, gelten sie als zuverlässig, fleißig und loyal.

Hier wies Binay darauf hin, dass Deutschland die drittgrößte Handelsnation der Welt sei, die mehr als 40 Prozent aller Containerschiffe weltweit kontrolliert. Deutschland als Exportnation sei auf höchste Effizienz und Zuverlässigkeit ihrer Schiffe angewiesen, um ihren Wettbewerbsvorteil zu behalten bzw. zu stärken. Das »hängt in erster Linie von der Qualität der Mannschaft ab, die das Schiff führt«, sagte er.

Binay behauptete, dass philippinische Seeleute ein Gewinn für die deutsche Schiffsindustrie seien. Sie seien ein wichtiger Teil der deutschen Wirtschaft.

Von dieser entscheidenden Rolle der philippinischen Seeleute sprach auch Albrecht Grell, Vizepräsident des *Germanischen Lloyd*. Er wies darauf hin, dass die Hälfte der deutschen Wirtschaft von Exporten abhängt und dass ohne philippinische Seeleute die Schiffe nicht fahren würden.

Philippinische Seeleute sind anpassungsfähig, fleißig, haben gute Sprachkenntnisse, sind gut ausgebildet und beklagen sich nicht, so Cliff Davies, Präsident von *Döhle Shipmanagement Philippines Corporation*. Jetzt benötigen sie aber Hilfe um ihr Recht zu sichern, weiter auf EU-Schiffen zu arbeiten, sagte Binay.

Binay bat die deutschen Akteure im maritimen Sektor auf der Konferenz um Hilfe, damit die philippinische Regierung die Anforderungen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs erfüllen kann. Er versicherte ihnen, dass seine Regierung die *STCW-Übereinkommen* sehr ernst nehme. Sie sei entschlossen, die Angelegenheit bis zur nächsten EMSA-Prüfung in Oktober vollständig anzugehen.

Mit einer Rechtsverordnung, die von Präsident Benigno Aquino III im April 2012 unterzeichnet

wurde, hat die philippinische Regierung die EMSA-Gutachter überzeugt, dass ernsthaft daran gearbeitet wird, die nötigen Reformen umzusetzen. Die *Executive Order 75* übertrug die regulierende Zuständigkeit der Ausbildung, des Trainings und der Befähigung von philippinischen Seeleuten auf die *Maritime Industry Authority* (MARINA). Das neue Gesetz soll der Regierungsbehörde ermöglichen, die ineffiziente Durchführung von STCW-Regeln – eines der von EMSA erkannten Probleme – zu korrigieren.

Auf der Hamburger Konferenz teilten deutsche Geschäftsleute Binay mit, dass sie bereit sind, die Bemühung der philippinischen Regierung bei der Einhaltung der STCW-Übereinkommen zu unterstützen.

»Wir, als Germanischer Lloyd (GL), können das Mandat für die Bewertung von Universitäten im Auftrag der philippinischen Regierung erhalten«, sagte GL-Bezirksleiter Holger Manzke. Er erklärte, dass GL-Prüfer, zusammen mit Experten von *Maritime Alliance*, diese Aufgabe übernehmen könnten.

Laut Manzke gibt es 93 Hochschulen auf den Philippinen, die eine maritime Ausbildung anbieten. Die philippinische Regierungsbehörde *Commission on Higher Education* (CHED) scheint nicht ausreichend Personal zu haben, diese Hochschulen zu überwachen und den Ausstieg aus mangelhaften

Ausbildungsgängen und Bildungsinhalten einzuleiten.

In den Lehrgängen Marinetransport und Marine-technik beispielsweise gibt es jedes Jahr 100.000 Einschreibungen, aber nur 25.000 Absolventen.

Maritime Alliance sei gebildet worden, um die Beteiligung der maritimen Akteure, besonders der deutschen Interessengruppen, an den Bildungs- und Ausbildungsprogrammen für Seeleute auf den Philippinen besser zu koordinieren.

Das Bündnis wurde unter dem *Seekomitee der deutsch-philippinischen Industrie- und Handelskammer* gegründet.

Anmerkung

1. Mitteilung der Kommission zur Unterrichtung der Mitgliedsstaaten über bestimmte Mängel des Systems der Philippinen für die Ausbildung von Seeleuten und die Verfahren der Zeugniserteilung hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens, Amtsblatt der Europäischen Union, 27.11.2012, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:367:0001:0003:DE:PDF>, Zugriff 10.7.2013

■ Die Suche auf dem Markt der billigen Arbeitskräfte

Fast die Hälfte der unter Kontrolle des *Europäischen Wirtschaftsraums* (EWR) fahrenden Flotte ist jetzt unter den Flaggen von Drittländern registriert und diese Praxis hat sich im vergangenen Jahrzehnt weiter intensiviert. Die Beschäftigung von EU-Seeleuten ist deutlich zurückgegangen, aber die Suche nach billigeren Arbeitskräften ist bei Weitem nicht vorbei.

Asien und insbesondere die Philippinen waren in den 1970er Jahren eine Hauptquelle für Arbeitskräfte, das Gleiche galt für Osteuropa ab den späten 1980ern. Seit gewisser Zeit steigt auch das Interesse an China als Arbeitskräftequelle.

Im Jahr 1995 entwickelten japanische Schiffseigner einen Plan, um bis zu 20.000 chinesische Seeleute als billigere Alternative zu den Filipinos zu beschäftigen, die zum damaligen Zeitpunkt 80 Prozent ihrer ausländischen Belegschaften ausmachten (Lloyds List 1995).

Ein Geschäftsführer einer der größten Managementgesellschaften für Schiffe mit Sitz im Vereinigten Königreich sagte: »Derzeit verfügen wir über 14 Ressourcen [sic]. Wir haben Bangladesch, Rumänien, die Philippinen und elf weitere. Die nächste Option scheint uns offensichtlich dahin zu gehen, dass wir ein bisschen stärker nach China hineinwachsen, und es gibt bei uns Pläne, in China aktiv zu werden.« (Kahveci & Nichols 2006)

Die Suche nach neuen Quellen für billige Arbeitskräfte ist nicht auf China beschränkt. »Wir haben uns Rumänien angesehen, wo wir jetzt einen gültigen Vertrag haben, und wir haben auch einen Vertrag in Bulgarien«, sagte ein Seefahrtsmanager den Wissenschaftlern. »Mit anderen Worten verfügen wir über die Fähigkeit, von dort Leute zu holen, wenn wir sie brauchen. Wir haben uns auch in Ghana, dem Senegal und der Elfenbeinküste umgesehen. Wir haben nochmals den Markt in Indonesien betrachtet und vor kurzem ein *Joint Venture* für eine Heueragentur in China gebildet. Wir haben uns in Venezuela, Ecuador, Peru, Kuba und Jamaika umgesehen. Wir suchen immer.« (Kahveci, Lane und Sampson 2002)

> Abgedruckt mit Genehmigung aus der Studie *Verbesserung von Ausbildung und Personalrekrutierung in der europäischen Seefahrt*, Brüssel, 1. März 2011. Die Studie wurde im Auftrag der *Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF* von einem Netzwerk von Akademikern der Universität Groningen, der London Metropolitan University und der Universität Nantes erstellt.

von
Dr. Erol
Kahveci,
Dr. Nathan
Lillie,
Dr. Patrick
Chaumette,
Dr. Anthony
Lane,
M. Alex Veen
