

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
