

Es fehlen gemeinsame Grundlagen

Das Problem der eingeschränkten Arbeitsmobilität von Berufsskippern auf kleinen, kommerziell genutzten Yachten in Europa stand im Juni in Brüssel im Mittelpunkt der Konferenz „Skipper arbeiten ohne Grenzen“, zu der der Verband European Boating Industry (EBI) und das TCC-SCV Projektteam, das sich der Probleme dieses Berufsstandes auf Europa-Ebene annimmt, eingeladen hatten. Zu den Rednern zählten prominente Vertreter der EU und der Bootsbranche.



Schwierige Arbeitsbedingungen: Skipper von kleinen, kommerziell genutzten Yachten haben in Europa keinen leichten Stand. © Bäckersjunge – Fotolia.com

Der Präsident der European Boating Industry, Piero Formenti, eröffnete die Konferenz und betonte, dass es ein Ziel des Verbandes sei, „diese unverkennbare Plattform für Treffen der europäischen Wassersportbranche zu sein, um über wichtige Themen des Sektors zu diskutieren. Dazu gehört die fehlende Anerkennung der Berufsqualifikationen für Skipper in Europa, die auf kleinen, kommerziell genutzten Yachten (SCV) arbeiten, und nun ist es an der Zeit, dieses Thema auf EU-Ebene anzugehen.“

EBI hebt das Problem der eingeschränkten Arbeitsmobilität von Berufsskippern auf EU-Ebene

Mit seinen geschätzten 50.000 bis 75.000 Berufsskippern, die ständig oder gelegentlich in Europa arbeiten, ist das Chartergeschäft ein wesentliches Element des Blauen Tourismus. Die Charterflotte wird auf rund 60.000 Yachten mit bis zu 24 Metern Bootslänge geschätzt. Aufgrund fehlender Angaben aus manchen EU-Mitgliedstaaten ist eine genaue Bezifferung schwierig. Das Chartergeschäft mit kleinen, kommerziell genutzten Yachten erwirtschaftet

jährlich einen geschätzten Umsatz von sechs Milliarden Euro.

Dennoch gibt es in Europa keine gemeinsamen Regeln für die Ausbildung und Zertifizierung von Berufsskippern und Kapitänen. Im Gegenteil, das rechtliche Umfeld ist stark zersplittert, da die Vorschriften nur auf einzelstaatlicher Ebene festgelegt werden. Folglich werden Berufsqualifikationen von einem anderen Mitgliedstaat nicht anerkannt, was zu Problemen bei der Anwerbung, der Arbeitsmobilität sowie zu fehlenden Berufsstandards führt.

Josie Tucci, Geschäftsführerin von The Moorings (TUI Marine), erläuterte, dass Yachtchartern mit Skipper ein wachsen-

Reichlich Gesprächsstoff: Piero Formenti, Präsident der European Boating Industry, und Cláudia Monteiro de Aguiar, Abgeordnete im Europäischen Parlament und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr und Vorsitzende der Arbeitsgruppe Tourismus innerhalb des europäischen Wirtschaftsbundes (SME Europe), trafen sich zu einem Gedankenaustausch am Rande der Konferenz.



der Trend im Chartergeschäft sei und der Beruf eines Skippers über das reine Steuern eines Schiffes hinausgehe: Der Skipper werde zum „Urlaubsanimator“, der für das gesamte Urlaubserlebnis eine wichtige Rolle spiele. Lara Hidalgo, Rechtsberaterin vom spanischen Wassersportverband ANEN zeigte auf, dass die Charteraktivitäten in Spanien zunehmen und die Zahlen steigen, in erster Linie aufgrund der Abschaffung von Hindernissen wie der Anmeldesteuer.

Mithilfe des vom TCC-SCV Projektteam entwickelten Online Comparison Tools wird die dringend benötigte Transparenz geschaffen sowie der Inhalt jeder einzelnen Qualifikation ermittelt, so dass leicht festgestellt werden kann, welche zusätzlichen Ausbildungsbereiche oder Fähigkeiten erforderlich sind, um unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaates zu arbeiten.

Der gemeinsame Kernlehrplan, der Common Core Curriculum, wurde auf dieser derzeitigen gemeinsamen Grundlage entwickelt. Auf der Basis der festgestellten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten könnten zusätzliche Kenntnisse und Fähigkeiten, die nicht Gegenstand des Common Core Curriculums

sind, als zusätzliche Module angeboten werden. Auf diese Weise könnte jeder Skipper seine Ausbildung individuell, je nach den Erfordernissen des jeweiligen Landes, durch die zusätzlichen Lehrinhalte ergänzen, die von den einzelnen Mitgliedstaaten verlangt werden.

Zum Abschluss der zweiten Podiumsdiskussion rief Thomas Strasser, Teamleiter bei der Europäischen Kommission, den Teilnehmern ins Gedächtnis, dass die Kommission dieses Problem bereits 2014 identifiziert habe und die laufende Studie dabei helfen würde, mögliche Optionen zu erkennen.

Abschließend forderte die scheidende EBI-Generalsekretärin Mirna Cieniewicz alle Teilnehmer dazu auf, Unternehmen und Verwaltungen über die verfügbaren Werkzeuge zu unterrichten, ihre Kommentare an das TCC-SCV Projektteam zu schicken und bekannt zu machen, um das Bewusstsein für bestehende Lösungen zu fördern.

Weitere Informationen: European Boating Industry,
office@europeanboatingindustry.eu, Tel.: +32 / 2 403 36 20

KNOW HOW von DR. KEDDO für Boote und Yachten!

Silberkugel Silberseptica

**Trinkwasserkonservierung für
mind. 2,5 Jahre und alle Tankgrößen
patentiert!**

- >> selbstregulierende Dosierung
- >> ohne Kochsalz, daher geschmacksneutral
- >> Silberionenkonzentration < 0,01 mg/l
- >> wirkt auf Silberionenbasis
- >> Lebensmittelzusatzstoff gemäß ZZuV Anlage 6a
- >> Die theoretische Ausbeute an konserviertem Wasser liegt bei mindestens einer Million Liter.



Mikrosept

der Testsieger in segeln 03/07 unter 9 Produkten; hält Trinkwasser frisch auf Silberionenbasis; schützt vor bakteriellen Darmerkrankungen.

Despur

für die alljährliche **Tankentkalkung, Reinigung und Desinfektion** in einem einzigen Arbeitsgang.



Diesolan Spezial

entfernt, bei falschem Tanken von Diesel in den Frischwassertank, Dieselkraftstoff vollständig. Das System ist nach der Behandlung geruchsfrei.



Dieselsept OX

wirkt gegen Bakterien, Pilze und Hefen; entfernt kontaminierten Dieselschlamm vollständig; verhindert die Dieselschlammneubildung und Korrosion; wirkt bereits in niedrigen Konzentrationen. 500 ml sind ausreichend für 2500 l Diesel.



Muschelan EXTRA

entfernt im Unterwasser- u. Wasserpasbereich schnell und umweltschonend Seepocken, Algenbewuchs wie Grünalgen und Kalkablagerung.

Simar2

ist ein milder Reiniger für alle Oberflächen wie z. B. GFK/Gelcoat, Kunststoffe, Kunstleder und Metall. Entfernt schnell und zuverlässig hartnäckige Verschmutzungen wie Ruß, Teer. **Regenstreifen** auf Deck und Gelcoat.

**Superglanzolan** IBN 06/03

„...Superglanzolan verbreitet einen bisher noch nie gesehenen Glanz. Die Verarbeitung ist einfach und mühelos. Das war's. Einfacher geht's nimmer...“. Die Politur der Wahl für den „Deutschland Achter“.



Biozidprodukte vorsichtig verwenden. Vor Gebrauch stets Etikett und Produktinformationen lesen.
www.drkeddo.de info@drkeddo.de Dr. Keddo GmbH, Innungstr. 45, 50254 Hürth, Tel. 02233 932370 Fax: 02233 9323712