



**Genehmigte Niederschrift des
Runden Tisches zum Thema
„Zusammensetzung der Besatzungen und Fahr- und Ruhezeiten: Bestandsaufnahme der
Schwierigkeiten und mögliche nächste Schritte“
vom 5. November 2014 in Straßburg**

Vorsitz: Frau Annette Augustijn, Vorsitzende des STF-Ausschusses, Kommissarin der Niederlande

Die Teilnehmerliste ist als Anlage beigefügt.

Die schriftlichen Beiträge von ETF und AQUAPOL sind ebenfalls als Anlage beigefügt.

Einführung der Vorsitzenden

Die VORSITZENDE heißt alle Teilnehmer an diesem Runden Tisch zu den Vorschriften über die Zusammensetzung der Besatzungen sowie die Fahr- und Ruhezeiten willkommen.

Das Ziel dieser Initiative war, mit den Sozialpartnern (EBU, ESO, ETF) unter Einbeziehung der Polizeikräfte (AQUAPOL) in den Dialog zu treten, um zu prüfen, ob die unterschiedlichen Dimensionen der in diesem Punkt geltenden Regelung der Realität vor Ort noch angemessen sind oder ob sie modernisiert werden müssen. Sie dankt ferner der Vertreterin der Europäischen Kommission für ihre Teilnahme.

Die DELEGATIONEN der ZKR-Mitgliedstaaten wollen den Sozialpartnern zuhören und streben einen offenen Dialog an.

Die VORSITZENDE lädt die anerkannten Verbände ein, ihren Standpunkt zu jedem Thema darzulegen. Diesen Stellungnahmen wird sich eine Diskussion mit allen Teilnehmern anschließen.

Thema 1: Technische Entwicklungen seit der Einführung der heutigen Vorschriften

Die Folgen der Einführung neuer Technologien auf Schiffen in den letzten 25 Jahren sowie die zu erwartenden Auswirkungen durch zukünftige technologische Neuerungen auf die Arbeit an Bord in den nächsten Jahren, insbesondere mit Blick auf:

- a) die erforderliche Besatzungsstärke, z. B. den Sicherheitsgewinn durch einen dritten Patentinhaber;
- b) die Anforderungen an die Besatzungsmitglieder;
- c) den Mehrwert durch den Einsatz eines Bootsmanns und Matrosen-Motorwarts.

1. Standpunkte der anerkannten Verbände

ETF

Herr BRAMLEY erklärt, dass es mit der Änderung der derzeitigen Vorschriften nach Ansicht der Gewerkschaften keine Eile habe. Seiner Meinung nach wird der Prozess mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Es sei eine dreiseitige Kompromisslösung erforderlich. 2001-2002 habe eine solche nicht erzielt werden können. Die Kontrollmöglichkeiten sollten eine zentrale Rolle spielen.

Es seien immer mehr große Schiffe, aber auch viele alte Schiffe zu konstatieren. Ein Großteil der Flotte bestehe nach wie vor aus Schiffen mit einem Durchschnittsalter von rund 50 Jahren. Die größeren Schiffe erforderten mehr Instandhaltungsarbeiten. Die Team- und Nachtarbeit habe zugenommen. Der Umschlag werde immer schneller, während die Lade- und Löschzeiten immer kürzer würden. Es seien neue Technologien eingeführt worden, die zur Entwicklung neuer Berufe führten. Diese Technologien erleichterten die körperliche Arbeit, brächten jedoch eine höhere psychische Belastung mit sich. Letzteres sei noch nicht ausreichend untersucht.

Es gelte, die Besatzung für die Zukunft festzulegen und die Arbeitsplätze für junge Menschen attraktiver und sicherer zu gestalten. Die Arbeit müsse an den Menschen und nicht umgekehrt der Mensch an die Arbeit angepasst werden. Es gehe darum, herauszufinden, ob zwei oder drei Patentinhaber an Bord sein müssen, was bedeute, dass in einem Zeitraum von 24 Stunden acht oder zwölf Stunden am Ruder vorzusehen sind.

Der Kreuzfahrtschiffbereich sei mit neuen Herausforderungen konfrontiert, die Fahrgäste hätten ein höheres Alter, die Besatzungsvorschriften entsprächen nicht den Bedürfnissen dieser Branche, da sie nicht etwa auf die Bedürfnisse der Fahrgäste, sondern auf die nautischen Bedürfnisse abstellten.

Die Besatzungsvorschriften müssten neue Schiffsklassen vorsehen. Gegenwärtig endeten sie bei Schiffen von 86 m Länge.

Es stelle sich die Frage nach dem Bootsmann, der mehrmals bei den Güterschiffsklassen und häufiger noch bei den Fahrgastschiffen auftauche. In der Schifffahrt seien rund 3000 Bootsmänner tätig.

Im Hinblick auf den Matrosen-Motorwart gebe es in der Donauschifffahrt einen besonderen Bedarf.

AQUAPOL

Herr HELLEMONS (AQUAPOL) begrüßt, dass alle Partner in die Ausarbeitung der Vorschriften einbezogen werden. Seiner Ansicht nach müssen die Vorschriften transparenter gestaltet werden. Die Komplexität der Vorschriften leiste Missbrauch Vorschub. Sie müssten daher vereinfacht werden.

ESQ

Herr HOHENBILD bestätigt, dass Innovationen wie neue Radaranlagen, GPS, ECDIS-Karten, Kamera- und Alarmsysteme sowie neue automatische Systeme für die Schleuseneinfahrt die Arbeit der Besatzungsmitglieder und des Kapitäns erheblich erleichtert hätten.

Die körperliche Arbeit sei weniger schwer und die neuen Technologien machten das Gewerbe attraktiver. Die derzeitigen Besatzungsvorschriften seien bei diesen Schiffsklassen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu streng.

In vielen Häfen werde 24 Stunden am Stück gearbeitet. Es gebe Wasserstraßen, auf denen nur zu bestimmten Zeiten gefahren werden könne; die Schwierigkeiten bezüglich Wasserstand und Windstärke, die Wartezeiten vor den Schleusen und das Problem der Wasserstraßeninfrastruktur müssten berücksichtigt werden.

Es werde qualifiziertes Personal benötigt, die Betriebsformen müssten verfeinert und vereinfacht werden.

Daraus ergebe sich die Frage nach der Relevanz eines dritten Patentinhabers, durch einen zusätzlichen Bootsmann erhöhe sich die Sicherheit.

Die Mindestbesetzungstabellen sollten mehr Flexibilität zulassen und gleichzeitig je nach Schiffsgröße und -klasse ein bestimmtes Maß an Sicherheit gewährleisten.

EBU

Herr RUSCHE dankt der ZKR dafür, dass sie alle Interessenträger eingeladen hat, und weist darauf hin, dass die Besatzungsvorschriften seit 25 Jahren keine substantielle Änderung erfahren hätten. Es sei zwar ein Versuch unternommen und ein Standard S3 vorgeschlagen worden. Diese Arbeiten seien jedoch erfolglos geblieben.

Heutzutage hätten die Schiffe viel neue Ausrüstung an Bord. So z. B. Inland AIS/Inland ECDIS, für die auf dem Rhein ab dem 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung besteht, um die Kommunikation zwischen den Steuerhäusern zu verbessern und an Bord für Klarheit bezüglich nahender Schiffe zu sorgen.

Die körperliche Arbeit gehe immer mehr zurück, Pumpen und Anker würden mit Motoren betrieben, der Ausguck könne bei Manövriersituationen durch Kameras ersetzt werden. Mobiltelefone ermöglichten heutzutage eine Kommunikation, die in der Vergangenheit teilweise nur durch Zurufen und Verlassen des Steuerhauses möglich gewesen sei.

Die Motoren in den Maschinenräumen könnten 60 000 Stunden ohne Wartung laufen. Die Aufgaben des Matrosen-Motorwarts könnten von einem normalen Matrosen ausgeführt werden.

Als Hilfe gebe es automatische Bahnführungssysteme. Er betont, dass die aktuellen Vorschriften dem technischen Fortschritt vorgeifen sollten.

Der Bootsmann stelle einen Mehrwert an praktischer Erfahrung ab der schulischen Ausbildung dar und müsse beibehalten werden, dies sei ein Weg, Berufserfahrung in der Personalausbildung anzuerkennen.

Im Hinblick auf den dritten Patentinhaber stelle sich die Frage, ob der Steuermann ihn für drei, vier oder sechs Stunden ersetzen könnte. Er erinnert daran, dass das Thema Zusammensetzung der Besatzungen auch im Arbeitsprogramm des von der Europäischen Kommission organisierten sektoralen sozialen Dialogs enthalten sei.

Er teilt die Meinung der ETF, dass ein lauterer Wettbewerb vonnöten sei und die Vorschriften daher kontrollierbar sein müssten.

Herr KONING schlägt vor, von der Vorstellung auszugehen, dass der soziale Aspekt mit der Frage der Kontrollen im Zusammenhang steht, auch wenn Letztere nicht Gegenstand dieses Workshops seien; die Diskussionen müssten parallel stattfinden, damit ihre Ergebnisse zum gleichen Zeitpunkt wirksam werden können.

Herr LEANDRI erinnert an den Kontext, in dem diese Bestandsaufnahme stattfindet. Das wirtschaftliche Umfeld sei ungünstig:

- die Produktivität der Unternehmen und der Flotte stagniert;
- aufgrund der mangelnden Attraktivität des Gewerbes aus der Sicht junger Menschen und umschulungswilliger Personen herrscht ein Mangel an (insbesondere qualifizierten) Arbeitskräften;
- es mangelt an einer echten Anerkennung der Kompetenzen des vorhandenen Personals und an Karriereaussichten.

Die Herausforderung bestehe darin, die Verbesserung der Produktivität mit dem sozialen Fortschritt zu verbinden; dies könne durch eine Flexibilisierung der Vorschriften erreicht werden.

2. Diskussion

Frau CHAFFART (ETF) kann sich der Analyse bezüglich der Arbeitskräftesituation nicht anschließen und unterstreicht, dass der Sektor auf europäischer Ebene betrachtet werden müsse. Vielleicht wäre eine eingehendere Analyse des Sektors notwendig.

Herr VAN DAM, Vertreter einer niederländischen Binnenschiffahrtsorganisation, fragt, worin der Mehrwert der Funktion des Bootsmanns im Vergleich zu der des einfachen Matrosen aus Sicht eines Familienbetriebes für Schiffe von 70 m bis 86 m Länge bestehe.

Herr HOHENBILD erkundigt sich, ob die von AQUAPOL beschriebenen Schwierigkeiten, insbesondere die Fälschung von Dokumenten, in bestimmten Regionen besonders verbreitet seien.

Herr HELLEMONS erwidert, dass die Anzahl der Dokumente beträchtlich sei; für die Anerkennung von Ausbildungen gebe es ein ganzes Netzwerk. In manchen Staaten seien für die Ausstellung von Dokumenten eine Stelle, in anderen zwanzig Stellen zuständig. Er führt als (Gegen-)Beispiel den Straßenverkehr an. Für diesen Sektor gebe es eine europäische Datenbank und es seien nur zwei oder drei Dokumente notwendig. Er führt aus, dass in der Binnenschiffahrt auf eine Person manchmal zwölf Dienstbücher kämen und erinnert daran, dass ein ruhendes Besatzungsmitglied nicht geweckt werden könne. Da sich die Dokumente leicht fälschen ließen, verschafften sich manche auf diese Weise Zugang zur Arbeit.

Herr HOHENBILD möchte die Ausführungen von Herrn HELLEMONS zu den Einheitszeugnissen im Straßenverkehr relativieren. Seiner Ansicht nach ist ein Vergleich mit diesem Sektor nicht möglich. Wenn er zum ersten Mal als Schiffsführer die Donau befahren würde, würde er jemanden nehmen, der sich damit auskennt, auch wenn er dort laut Vorschriften selbst fahren dürfte.

Herr VAN MASTRICHT (VT-Gruppe) stellt fest, dass es in den letzten Jahren viel Missbrauch gegeben habe und beschlossen worden sei, die Arbeitgeber in die Verantwortung zu nehmen; in den Niederlanden seien die Kontrollen entsprechend verschärft worden. Er schlägt vor, sich nicht nur auf die Anzahl der Besatzungsmitglieder, sondern auch auf die Befähigungen zu konzentrieren.

Die VORSITZENDE stellt zusammenfassend fest,

- *dass der lautere Wettbewerb stärker in den Mittelpunkt der Diskussionen rücken sollte, wobei aber auch die rechtswidrigen Tatsachen und Verhaltensweisen genau untersucht werden sollten; dieses Thema ist im Arbeitsprogramm des von der Europäischen Kommission organisierten sektoralen Dialogs enthalten;*
- *dass die Folgen des technischen Fortschritts in Teilen des Gewerbes zu weniger körperlicher Arbeit geführt haben, die Folgen des „Multitasking“ jedoch neue Belastungen im Arbeitsalltag mit sich bringen, die trotz ihrer schwierigen Messbarkeit berücksichtigt werden müssen, zumal es keine umfassende und unabhängige Studie dazu gibt.*
- *dass es wichtig ist, nicht nur die Anzahl, sondern auch die Befähigungen der Besatzungsmitglieder zu berücksichtigen.*

*

Thema 2: Entwicklung der Flotte im Verhältnis zu den Anforderungen an die Zusammensetzung der Besatzung

Die Anbindung der heutigen und zukünftigen Merkmale der Flotte (abhängig von Größe, Schiffstyp usw.) an die bestehende Einteilung der Schiffe in den Vorschriften und die sich dadurch ergebenden Anforderungen an die Zusammensetzung der Besatzung.

Die VORSITZENDE erinnert daran, dass in der Sitzung der CEG am darauffolgenden Tag das Non-Paper der Europäischen Kommission diskutiert werden soll. Schwerpunkt der Diskussion werde die Relevanz der Funktionen des Bootsmanns und des Matrosen-Motorwarts sowie der Einsatz elektronischer Bord- und Dienstbücher sein.

1. Standpunkte der anerkannten Verbände

EBU

Herr RUSCHE weist darauf hin, dass die durch die ZKR-Vorschriften eingeführte Begrenzung auf 86 m zu einem Boom von Schiffen mit 86 m Länge geführt habe; vorher sei den Vorschriften die Tonnage zugrunde gelegen. Früher seien die Vorschriften von Ingenieuren abgefasst worden. Dabei seien Gutachten von Prüfinstituten der Binnenschifffahrt herangezogen worden, um die Laderäume zu optimieren.

Inzwischen sei die Schifffahrt mit Sechserverbänden aufgekommen. Der technologische Fortschritt habe die Kontrolle des Spannens der Leichter vom Steuerhaus des schiebenden Fahrzeuges aus erleichtert.

Er fragt sich, ob tatsächlich eine Mindestbesatzung von sieben Personen erforderlich sei oder ob nicht auch eine Besatzung von sechs oder gar fünf Personen denkbar wäre.

Die Fahrgastschifffahrt boome, und die Größe der Schiffe nehme ebenfalls zu. Die Schifffahrt finde nicht nur tagsüber statt. Bei den Fahrgastschiffen auf dem Rhein, habe man Sicherheitspersonal einführen und den Bedürfnissen von Personen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung tragen müssen, was als Vorbild für den Schiffbau in ganz Europa gelten könne.

Im Hinblick auf die Infrastruktur gebe es Probleme wie mangelnde Liegeplätze und zu geringe Schleusenkapazitäten. Die Befrachter bestünden auf immer kürzere Fristen, weil sie in ihren Lagerkapazitäten beschränkt seien. Die Binnenschifffahrt sei Teil einer Logistikkette und des Tourismusmarktes.

Die Wohnverhältnisse an Bord seien im Sinne von weniger Lärm und mehr Privatsphäre verbessert worden. Die Schiffe seien sicherer geworden. Die neuen größeren Schiffe führten nicht zwangsläufig zu mehr Arbeit, weil sich auch die Technik zur Wartung und Pflege der Schiffe verbessert habe und viele Arbeiten heute vom Servicepersonal außerhalb der Besatzung ausgeführt würden.

Vor der Ausrüstung der Steuerhäuser mit den neuen Technologien habe der Schiffsführer mit dem Matrosen durch Schreien oder mit einem Funkgerät kommuniziert, was auch ein Stressfaktor gewesen sei. Aus der gegenwärtigen Situation könne sich eine interessante Diskussion entwickeln.

ETF

Frau CHAFFART hält das Fachwissen der Arbeitnehmer für den entscheidenden Faktor. Um die Attraktivität für junge Arbeitnehmer zu erhöhen, müssten die Ausbildungen integraler Bestandteil der Personalarbeit sein. Auf jedem Schiff sei geeignetes Personal zur Verhütung von Unfällen und eine klare Hierarchie erforderlich. Der Einstieg in das Gewerbe ohne Ausbildung müsse möglicherweise geändert werden.

Die Bedürfnisse dieses Sektors müssten eingehend analysiert werden, anschließend könne über die Zusammensetzung der Besatzung in Abhängigkeit des Schiffstyps und der beförderten Ladung diskutiert werden.

Die Schiffslänge könne ebenso ein Kriterium sein wie die Ladung und die Schiffsleistung; was das Schleppen betrifft, so müsse das Ziel weiterhin die Sicherheit sein.

Es sollten jederzeit mindestens zwei Besatzungsmitglieder an Bord sein. In der Betriebsform A1 sei z. B. eine 14-Stunden-Fahrt möglich; da dies eine zu große Belastung sei, wäre eine 12-Stunden-Fahrt in dieser Betriebsform besser.

AQUAPOL

Herr HELLEMONS weist darauf hin, dass sich die Flotte stark gewandelt habe, es seien verschiedene technische Systeme in Betrieb genommen worden, manche von ihnen, z. B. Kameras und Navigationshilfen, dienen dazu, die Abläufe zu vereinfachen. Es müsse dafür Sorge getragen werden, dass das Personal bei der Ausführung seiner Aufgaben nicht überbeansprucht werde.

Die Anzahl der Funktionen müsse begrenzt werden, um Unklarheiten zu vermeiden. Dies schließe die Anforderungen an die Ausbildung mit ein. Im Hinblick auf die Befähigungen müssten die Abläufe an Bord, eventuell nach Betriebsbereichen, analysiert werden. Die Befähigung für eine Funktion müsse in ganz Europa gelten. Er schlägt vor, zwischen Personen mit nautischer Funktion und anderen Personen zu unterscheiden.

ESO

Herr VAN TOOR merkt an, dass sich die Flotte in ihrer Zusammensetzung verändere, die Schiffe würden immer größer und immer weniger. Es müsse unterschieden werden zwischen modernisierten alten Schiffen und veralteten Schiffen, die mehr Stress und körperliche Arbeit verursachten.

Herr VAN DAM ist Eigentümer eines Schiffes von 86 m Länge und betreibt dieses als Familienunternehmer in der Betriebsform A1. Seiner Ansicht nach hat sich die Zusammensetzung der Flotte stark verändert. Die Technologie und die Arbeitsbedingungen hätten sich verbessert. Die neuen Technologien würden nach und nach in die Neubauten integriert, aber die Vorschriften seien 25 Jahre alt und müssten unbedingt eingehender geprüft werden. Es müsse ein Gleichgewicht zwischen den sozialen und wirtschaftlichen Aspekten, der Technologiefrage und den Kundenanforderungen hergestellt werden.

Die Schiffe seien heute größer als früher. Man könne sich fragen, wo bei Gruppe 3 die Obergrenze liege und ob es möglich sei, ein Schiff von 170 m Länge mit einem Matrosen und einem Leichtmatrosen zu führen. Die Abmessungen müssten überdacht werden.

Ein Unternehmer investiere in einen bestimmten Besatzungstyp und mache sich anschließend Gedanken über die Frage des Betriebs und der Betriebsart. Die Länge und die Zusammensetzung der Besatzung müssten überprüft werden. Es sei zu beobachten, dass die kleinen Schiffe vom Markt verschwinden und die Schiffe immer größer werden. Er fragt sich, ob dieser Trend anhalten wird. Ziel eines Unternehmers sei es nicht, möglichst viele Fahrten mit möglichst wenig Besatzung durchzuführen. Die Besatzung müsse gut funktionieren, die Anzahl der Besatzungsmitglieder und deren Qualifikation müsse in diesem Sinne überdacht werden.

2. Diskussion

- Evaluierung der Auswirkungen des technischen und technologischen Fortschritts auf die Besatzung

Herr VAN STRIEN (BNL), Unternehmer, stellt fest, dass die physische und psychische Belastung in den letzten 25 Jahren nachgelassen habe. Viele Informationen gelangten direkt zum Steuerhaus und die Arbeit werde durch den Einsatz von Technologien erleichtert.

Herr KONING fragt sich, wie das Gewerbe an die Frage der Zusammensetzung der Besatzung für die moderne Flotte herangehen soll. Er schlägt vor, die Frage aus technischer Sicht zu betrachten, ohne Vorurteile und ohne Berücksichtigung der geltenden Regeln. Seiner Ansicht nach besteht ein Großteil der Flotte aus modernen Schiffen, einschließlich modernisierter Schiffe.

Herr RUSCHE erinnert daran, dass die Besatzungsvorschriften einen Anreiz zur Modernisierung der Schiffe geschaffen hätten. Es sollte verhindert werden, dass dadurch die Produktivität gefährdet wird.

Herr HOHENBILD erklärt, dass es bei der Diskussion um eine Mindestbesatzung im Rahmen einer Mindestausrüstung gehe. In Zukunft hätten alle Schiffe eine Mindestausrüstung an Bord, sodass man zwischen neuen und alten Schiffen nicht mehr unterscheiden können.

Frau KRATEL (deutsche Delegation) bestätigt, dass für den Erlass neuer Vorschriften eine solide Grundlage erforderlich sei und man sich nicht auf Spekulationen oder unsichere Prognosen stützen sollte. Es sei nicht sicher, ob die Schiffe der aktuellen Flotte samt und sonders modern sind.

Herr BRAMLEY erinnert daran, dass die ZKR für die neuen Technologien, die Arbeitsplätze und Wohnungen moderne Normen entwickelt habe. Die ETF habe sich einer Verlängerung der dieses Jahr beschlossenen Übergangsbestimmungen widersetzt. Die Arbeits- und Wohnbedingungen entsprächen heute nicht mehr den modernen Standards.

Herr NEQUIER (CFDT) erklärt, dass die neuen Technologien sowohl bei der Einstellung als auch im Laufe des Berufslebens eine Ausbildung im Wechsel zwischen Bildungseinrichtung und Arbeitsplatz erforderten, wodurch die Berufe attraktiver würden. Es sollte darauf geachtet werden, dass bei der Sicherheit keine Abstriche gemacht werden.

Frau BRONNEWASSER (niederländische Delegation) fragt die Vertreter des Gewerbes, wie die Definition eines modernen Schiffes lautet.

Herr KONING erinnert daran, dass eine Prüfung auf europäischer Ebene (sektoraler sozialer Dialog) erbracht habe, dass es einer Liste der technischen und nichttechnischen Entwicklungen bedarf, die bestimmen, was ein modernes Schiff ist. Wenn eine Bestandsaufnahme durchgeführt werde, könne für jede Entwicklung bewertet werden, wie sie sich auf die Besatzung an Bord auswirkt.

Herr VAN TOOR erklärt, dass die Modernität eines Schiffes von der Technologie oder Ergonomie abhängen. Es sei möglich, ein Schiff von 135 m Länge allein zu fahren. Die Fragen bezüglich der Besatzung hingen mit der Sicherheit und den Arbeitsbedingungen zusammen. Ein einzelner Schiffer könne durch funktionsfähige Technologien unterstützt werden, sozial gesehen sei dies aber keine gute Lösung.

Herr VAN MASTRICHT hebt die Bedeutung der Weiterbildung hervor und erklärt, dass die Fahrzeit nicht am Ausbildungsniveau orientiert sein dürfe.

Herr Jacques KERHOF weist darauf hin, dass die Besatzung bei einem Schiff von 110 m Länge dem vorgeschriebenen Minimum entspreche; ein solches Schiff könne mit zwei Matrosen fahren, was bereits sehr wenig sei. Für den Betrieb eines automatischen Systems werde stets ein Schiffer benötigt und man müsse die eintretende Ermüdung berücksichtigen. Die Besatzung dürfe daher nicht weiter verringert werden.

Die VORSITZENDE weist darauf hin, dass es nicht darum gehe, die Anzahl der Besatzungsmitglieder zu verringern, sondern die Belastung des Personals unter die Lupe zu nehmen. Die Situationen seien unterschiedlich, z. B. für Schubverbände.

Herr HOHENBILD schlägt vor, die Schiffsklassen zu überdenken.

Herr DOURLENT (CNBA) teilt mit, dass es in Frankreich 6500 km Wasserstraßen gebe und Familienbetriebe noch vielfach Schiffe des Typs „Freycinet“ verwendeten. Er weist darauf hin, dass die Wohnungen an die Größe der Schiffe angepasst werden müssten. Es müsse auf die wirtschaftlichen Kosten geachtet werden, die betreffenden Schiffe seien rund 50 Jahre alt und hätten mit den Vorschriftenänderungen Schritt gehalten. Er ist pro Ausbildung, sieht jedoch einen gewissen Harmonisierungsbedarf.

Frau CHAFFART hält eine Analyse der bestehenden Flotte für notwendig. Ihrer Ansicht nach sollten die Auswirkungen der neuen Technologien untersucht werden. Ferner müssten auch nicht-technologische Faktoren wie die Fahrzeiten berücksichtigt werden.

Nach Meinung von Herrn VAN EGMOND (niederländische Delegation) lassen sich künftige technologische Entwicklungen nur sehr schwer antizipieren. Seiner Meinung nach können die Vorschriften flexibler und nachhaltiger gestaltet werden; allerdings seien dafür sehr genaue Kenntnisse der aktuellen Situation notwendig.

- Harmonisierung und Modernisierung der Befähigungen der Besatzung

Herr PAULUS (Sachverständiger, Ausbilder am Schiffer-Berufskolleg Duisburg) bestätigt, dass die Sicherheit regelmäßig Thema sei; die Schiffsstabilität sei Gegenstand des Unterrichts, aber viele Schiffer absolvierten keine Ausbildung. Bestimmte Kompetenzen könnten nicht allein durch Erfahrung erworben werden. Er erinnert daran, dass die Verwendung neuer Techniken eine entsprechende Ausbildung voraussetze.

Herr RUSCHE geht noch einmal auf die erforderliche Anpassung der Kompetenzen innerhalb der Besatzung ein. Er weist darauf hin, dass die Sozialpartner im Rahmen des PLATINA-Programms Kompetenztabellen für die Schlüsselbefähigungen Matrose und Schiffsführer entwickelt hätten. Die Verwendung neuer Ausrüstungen sei in den Tabellen berücksichtigt, die Tabellen müssten jedoch dynamisch weiterentwickelt und dem Fortschritt angepasst werden.

Herr MOREAU (französische Delegation) bittet die anwesenden Gewerbevertreter zu bestätigen, dass ihr Standpunkt in Bezug auf die Besatzung tatsächlich auf eine Stärkung der Kompetenzen abzielt und die Anzahl des Personals in den Besatzungsstandards wegen der technologischen Weiterentwicklung der Schiffe unverändert bleiben soll.

Herr VAN DAM hält ein besser qualifiziertes Personal innerhalb der Besatzung nicht für notwendig, seiner Meinung nach sollte die Ausbildung jedoch analysiert und aktualisiert werden. Es könnte eine neue Schiffsklasse in Betracht gezogen werden, da die Schiffe zum Zeitpunkt, da die Vorschriften erlassen wurden, eine Länge von maximal 110 m gehabt hätten.

Herr VAN DER ZEE (Nautilus) teilt mit, dass er große Schiffe von 147 m Länge und 14 000 t mit vier hochqualifizierten Besatzungsmitgliedern steuere. Die Qualifikation der Besatzung sei wichtiger als die Schiffslänge und die Anzahl der Mitglieder.

Herr DICKE (BDB) bestätigt, dass als erster Schritt die Qualifikation der Besatzungen festgelegt werden müsse. Die Entwicklung schreite ständig voran, während die Standards starr festgelegt seien. Die Standards müssten vereinheitlicht und die Anzahl der Dokumente verringert werden; für den Arbeitgeber sei es wichtig, dass der Matrose seine Fähigkeiten nachweisen kann.

Die VORSITZENDE dankt den Teilnehmern für diese lebhaftige Diskussion und stellt zusammenfassend fest,

- *dass ein genaues Bild von der aktuellen Situation erforderlich ist und die Auswirkungen der technischen und technologischen Entwicklungen auf die Besatzung evaluiert werden sollten; diesbezüglich erscheint eine Untersuchung der Arbeitsbelastung wünschenswert;*
- *dass im Rahmen des von der Europäischen Kommission organisierten sektoralen sozialen Dialogs entsprechende Arbeiten im Gange sind;*
- *dass untersucht werden sollte, wie für die weiteren Arbeiten eine solide Grundlage geschaffen werden kann; eine umfassende und unabhängige Studie gibt es dazu nicht;*
- *dass die Teilnehmer die Bedeutung der Qualifikation der Besatzung hervorgehoben haben und die in Angriff genommenen Arbeiten fortgesetzt werden sollten.*

*

Thema 3: Anforderungen an die Betriebsführung abhängig von Betriebsformen und Fahr- und Ruhezeiten

Die Entwicklung der Anforderungen im Zusammenhang mit einer effizienten und sicheren Betriebsführung und die dadurch entstehenden Auswirkungen auf

- a) die beiden derzeit geltenden unterschiedlichen Betriebsformen A1 und A2 und die damit verbunden Obergrenzen für die tägliche Fahrzeit eines Schiffes;
- b) die Möglichkeit des Wechsels der Betriebsformen (z. B. von der A1- zur A2-Fahrt oder von der A- zur B-Fahrt) unter der heute geltenden Bedingung, dass die Ruhezeit außerhalb der Fahrt genommen werden muss und die Ruhezeiten mit Unterbrechungen bei einem Wechsel der Betriebsform nicht mitberücksichtigt werden;

- c) die vorgeschriebene Verpflichtung zu Ruhezeiten außerhalb der Fahrt;
- d) der bestehende Spielraum bei der Bestimmung der Fahrzeiten.

Die VORSITZENDE führt in das Thema ein und schlägt eine detaillierte Abarbeitung der vier auf der Tagesordnung stehenden Fragen vor.

1. Standpunkte der anerkannten Verbände

ESO

Herr VAN TOOR erinnert daran, dass die Zugehörigkeit zur Transportkette Anforderungen an die Logistik stelle; die Schiffe würden effizienter eingesetzt, was entsprechende Einschränkungen mit sich bringe. Bei kleinen Schiffen müsse auf die Flexibilität der täglichen Fahrzeiten in den Betriebsformen A1 und A2 geachtet werden.

Herr VAN STRIEN spricht sich für mehr Flexibilität bei den Fahr- und Ruhephasen aus, die Stunden eines Tages müssten auf den nächsten übertragen werden können. Dies sei für einen Familienbetrieb von entscheidender Bedeutung. Im Hinblick auf die Betriebsformen schlägt er vor, den Standard S1 abzuschaffen und im Standard S3 mit einem überdurchschnittlich ausgerüsteten Schiff zu fahren, das weiterbetrieben werden könnte, sofern das Personal ausgewechselt wird. Dieser Aspekt müsse aus menschlicher Sicht betrachtet werden, wobei der Vielfalt Rechnung getragen werden müsse.

AQUAPOL

Für Herrn HELLEMONS sind drei Kriterien entscheidend: die Effizienz für den Betrieb, das Personal und die Sicherheit. Er fragt, ob es nicht möglich wäre, eine wissenschaftliche Studie durchführen zu lassen und ein ganz anderes System in Betracht zu ziehen.

Er zieht einen Vergleich mit dem Straßenverkehr. Ein Lkw-Fahrer, der seine Fahrt nach einer bestimmten Anzahl von Stunden fortsetzen möchte, müsse durch einen zweiten Fahrer ersetzt werden. Seiner Ansicht nach sollte eine moderne, flexible, sichere und sozial akzeptable Lösung gefunden werden. Ideal wäre es, die Angelegenheit durch eine einzige Vorschrift zu regeln.

EBU

Herr KONING erklärt, dass im Hinblick auf den Schiffsausrüstungsstandard 2001 eine Diskussion über die mögliche Aufnahme eines Standards S3 für gut ausgerüstete Schiffe stattgefunden habe. Diese Standards könnten technisch weiterentwickelt werden.

Im Logistikbereich müsse alles schneller gehen, und dies zu wettbewerbsfähigen Preisen. Das derzeitige System der Betriebsformen werde als Zwangsjacke empfunden.

Jedes Binnenschifffahrtssegment habe seine eigenen Probleme. Für die Zusammensetzung der Besatzungen seien insbesondere folgende Faktoren entscheidend:

- die Schiffslänge,
- die Fahrzeit,
- die Fahrstrecke (Schleusen) und
- die Art der Ladung.

Der Grundsatz, dass sich die zulässige Fahrzeit nach der Zusammensetzung der Besatzung bestimmt, müsse beibehalten werden. Allerdings könnte die zulässige Fahrzeit effizienter und weniger starr gestaltet werden. Es wäre denkbar, für jede Zusammensetzung eine eigene zulässige Fahrzeit festzulegen.

Warum sollte man an 14, 18 oder 24 Stunden festhalten? Seiner Ansicht nach ist es nicht mehr akzeptabel, ein Schiff aus dem Verkehr zu ziehen, nur weil die Besatzungsmitglieder ihre Ruhezeit nehmen müssen. Sofern ein Schiff bezüglich seiner Lärmemissionen den Normen entspreche, sollte es seine Fahrt fortsetzen können, wenn bestimmte Besatzungsmitglieder ruhen.

Bei der Zusammensetzung der Besatzung müsse das Arbeitszeitabkommen der Sozialpartner berücksichtigt werden. Dieses Abkommen gelte nur für die Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt; gleichwohl müsse berücksichtigt werden, dass alle Arbeitskräfte Anspruch auf dieselben Ruhezeiten haben. Zwischen den Betriebsformen und den Ruhezeiten werde keine Unterscheidung getroffen. Die gesetzlichen Mindestruhezeiten könnten von der Betriebsform des Schiffes getrennt werden.

ETF

Herr BRAMLEY (ETF) erinnert daran, dass die Ruhezeiten mit der Verkehrssicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer in Zusammenhang stünden. Nach Ansicht der ETF gibt es zu wenige wissenschaftliche Studien zur Belastung der Arbeitnehmer. Im Rahmen einer deutschen Studie sei die Belastung in der Binnenschifffahrt untersucht worden, eine weitere Studie sei zur Seeschifffahrt durchgeführt worden. Die Ruhezeiten müssten dem technischen Fortschritt angepasst werden. Es gebe verschiedene Systeme für den Bau von Schiffen.

Im Hinblick auf die Ruhezeiten sei festzustellen, dass für die Arbeitnehmer Belastungen bestehen, deren physische und psychische Folgen untersucht werden müssten. Es müsse kontrolliert werden können, dass die Arbeitnehmer ihre Pflichtruhezeiten wahrnehmen. Dazu seien moderne Verfahren notwendig. Die Ruhezeiten seien von der Zusammensetzung der Besatzungen abhängig.

Für eine längere und schwerere Arbeit seien andere Ruhezeiten erforderlich. Die Ruhezeiten außerhalb der Fahrzeit des Schiffes hingen vom technischen Standard des Schiffes ab; sofern die modernen Normen bezüglich Lärm usw. eingehalten würden, könnte die Ruhezeit während der Fahrt des Schiffes genommen werden.

Eine wichtige Frage betreffe die Ruhezeiten im Zeitpunkt des Wechsels der Betriebsform. Diese Frage stelle sich, wann immer ein Besatzungswechsel stattfinde. Im Hinblick auf unvollständige Besatzungen gelte das Gesetz von Murphy, wonach die Besatzung unvollständig ist, wenn etwas passiert; die Verantwortung trage der Schiffsführer. In der Seeschifffahrt gebe es bei unvollständiger Besatzung die Möglichkeit einer Sonderfahrgenehmigung; das Verfahren sei jedoch sehr bürokratisch.

Die Gewerkschaften hätten zusammen mit dem Schiffseignerverband und drei Universitäten in Stockholm eine simulatorbasierte Studie über Überforderung und Stress durchgeführt. Dabei seien Freiwillige eine Woche lang in Containern eingeschlossen worden, um die Bedingungen der Seeschifffahrt zu simulieren. Die Probanden seien Ruhezeitunterbrechungen sowie Stressfaktoren ausgesetzt worden. Es seien drei verschiedene Simulatoren zum Einsatz gekommen: ein Tankschiff, ein Trockengüterschiff und eine Hafenumschlagstelle.

Die Sozialpartner, die ZKR und die Schifferschulen könnten gemeinsam prüfen, ob die Auswirkungen der Arbeitsbedingungen auf den menschlichen Körper im Hinblick auf die Festlegung der Fahr- und Ruhezeiten untersucht werden können. Effizientes Arbeiten erhöhe die wirtschaftliche Effizienz. Er empfiehlt die Anwendung der MARTA-Methode, mit der das Ermüdungsrisiko gemessen werden kann, um an Bord Präventivarbeit zu leisten.

2. Diskussion

Herr RUSCHE hält die MARTA-Methode für sehr interessant. Die ZKR, die ihre Website zur Marktbeobachtung aktualisiert habe, sei in diesem Bereich sehr aktiv. Er weist auf die von den technischen Arbeitsgruppen behandelten Unfallanalysen und eine Datenbank mit Analysen der Mitgliedstaaten hin. Es lägen bereits Daten vor, die sofort ausgewertet werden könnten, schließlich seien zur Finanzierung einer neuen Studie entsprechende Mittel notwendig.

Herr KONING merkt an, dass die Untersuchung, von der Herr BRAMLEY gesprochen habe, von einem Psychologen durchgeführt worden sei und Stress nicht zwangsläufig als etwas Negatives angesehen werden müsse.

- Verhältnis der Vorschriften über die Arbeitszeit der Arbeitnehmer / Fahr- und Ruhezeiten der Besatzungen

Herr RUSCHE erklärt, dass das Abkommen zur Regelung der Arbeitszeit einschließlich der Nachtarbeitszeit im Rat der Europäischen Union diskutiert werde und zur Annahme einer Richtlinie des Rates führen könnte.

Er unterstreicht, dass zwischen der Arbeitszeit und den Betriebsformen klar unterschieden werden müsse. Während die Arbeitszeit auf den individuellen Schutz der Gesundheit des Arbeitnehmers abstelle, gehe es bei den Betriebsformen um die Sicherheit der Schifffahrt und eine ausreichende Anzahl an qualifiziertem Personal an Bord. Die Arbeitszeit sollte nicht mit Hilfe moderner Technologien gemessen werden.

Das Abkommen gelte nicht für Selbständige, die den Großteil der Schiffer stellen. Die Arbeitszeitvorschriften sollten seiner Meinung nach aus der Diskussion über die Zusammensetzung der Besatzungen herausgehalten werden.

- Besondere Situation der Fahrgastschifffahrt

Herr THIE (EBU) unterstreicht, dass das System für die Fahrgastschifffahrt, die in Deutschland 25 % der Flotte stellt, eine gewisse Flexibilität bewahren müsse. In Fällen, in denen Fahrgastschiffe nicht vollständig belegt sind, sei eine Lockerung wünschenswert, damit die Fahrt auch mit kleinerer Besatzung möglich ist.

Herr RUSCHE weist darauf hin, dass die ZKR in der RheinSchPersV solche Maßnahmen für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen getroffen habe und sich dieser Ansatz bewährt habe. Er erklärt, eine solche Lockerung käme für Situationen in Betracht, in denen die Anzahl der an Bord befindlichen Fahrgäste bekannt ist. Im Falle unvorhergesehener Ereignisse bestehe für den Schiffer ein Risiko.

Herr KONING spricht sich für eine Lockerung der Regel für die Zusammensetzung der Besatzungen aus. Diese sollte seiner Ansicht nach nicht länger auf die Anzahl der an Bord erlaubten Fahrgäste, sondern die Anzahl der tatsächlich an Bord befindlichen Fahrgäste abstellen.

- Überlegungen zu einer Infragestellung der derzeitigen Vorschriften

Herr VAN EGMOND stimmt dem Vorschlag von Herrn HELLEMONS zu und schlägt vor, eine Diskussion einzuleiten, um über andere Systeme für die Zusammensetzung der Besatzungen sowie die Fahr- und Ruhezeiten zu sprechen.

Herr KONING bestätigt, dass sich die EBU an einer solchen Debatte beteiligen könne, allerdings sollte diese seiner Ansicht nach auf internationaler Ebene stattfinden. Die anderen Parteien wären ebenfalls an einer solchen Diskussion interessiert.

Herr VAN DAM gibt eine Übersicht über die Vorschriften. Es wäre denkbar, ein System von Punkten einzuführen, die nach der jeweiligen Funktion an Bord vergeben würden. Sobald die erforderliche Punktezahl erreicht wäre, könnten sie im Rahmen dieser Punktezahl auf die erforderlichen Kompetenzen verteilt werden.

Frau KRATEL unterstreicht, dass ein solches Punktesystem nicht den am Vormittag formulierten Kompetenzanforderungen entspreche. Sie erinnert daran, dass die Besatzungen auf der Grundlage eines Kompromisses zusammengesetzt würden. Es müsse für die Besatzung an Bord Aufstiegsmöglichkeiten geben und dem werde in den Besatzungstabellen Rechnung getragen.

Frau CHAFFART spricht sich für einen Gedankenaustausch zu einer ggf. grundlegenden Überarbeitung aus, sofern den Arbeitnehmern zugesichert wird, dass sich ihre Arbeitsbedingungen nicht verschlechtern werden.

Nach Ansicht von Herrn HELLEMONS müssen die neuen Vorschriften getestet werden, um zu sehen, ob die Kontrollen dadurch erleichtert werden.

Die VORSITZENDE stellt zusammenfassend fest,

- dass die Sozialpartner bereit sind, gemeinsam an diesen Problematiken zu arbeiten;
- dass insbesondere in der Fahrgastschifffahrt mehr Flexibilität erwünscht ist und
- allgemein, in Bezug auf die Betriebsformen A1, A2 und B, eventuell mehr Flexibilität bei Tag und Nacht, während der Woche und beim Wechsel von einer Betriebsform in die andere wünschenswert wäre, wobei jedoch gleichzeitig die Sicherheit der Schifffahrt, die Kontrollmöglichkeiten für die Vollzugsbehörden (Polizei) und gute Arbeitsbedingungen für die Besatzung sichergestellt werden müssen;
- dass sich die geplanten neuen Vorschriften auf genaue Analysen oder Untersuchungen gründen müssen.

*

Thema 4: Neueinstellungen und Ausbildung von neuem Personal

Möglichkeiten innerhalb der derzeit geltenden Besatzungsanforderungen für die Neueinstellung und die Ausbildung von Personal.

1. Standpunkte der anerkannten Verbände

ESO

Frau BECKSCHÄFER erklärt, die Lage in der europäischen Binnenschifffahrt sei gekennzeichnet durch eine rückläufige Anzahl an fahrendem Personal aus den Rheinuferstaaten und einer steigenden Anzahl an entsprechendem Personal aus Mittel- und Osteuropa, das wegen der schlechten Beschäftigungsaussichten in den Heimatländern und der attraktiven Gehälter auf dem Rhein arbeite. Ferner werde verstärkt asiatisches und afrikanisches Personal beschäftigt.

Sich selbständig zu machen, erscheine wenig vielversprechend. Das Gewerbe verliere an Attraktivität und an diesem Trend dürfte sich in den nächsten Jahren nichts ändern. Der Arbeitsmarkt sei einerseits von einer Konzentration der Logistikdienste und resultierender Laderaumbeschränkungen und andererseits einer zunehmenden Spezialisierung auf Transporte, verbunden mit Überkapazitäten sowie wachsendem Druck und größerer Abhängigkeit, geprägt.

Mit den Fragen bezüglich der Anforderungen an die Besatzungen habe dies alles nichts zu tun. Es sei falsch, die Ursachen in den Arbeitsbedingungen der Besatzung zu suchen. Ihrer Ansicht nach sollte man nicht der Versuchung erliegen, auf billige und schnelle Lösungen zu setzen. Vielmehr müsse den Aspekten der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz sowie guten Wettbewerbsbedingungen Rechnung getragen werden.

Die RheinSchPersV könne nicht für alle Probleme eine Lösung bereithalten, zumal diese sehr unterschiedliche Ursachen hätten.

Sollen die Einstellungsmöglichkeiten erweitert werden, könne dies über bestimmte Aspekte dieser Verordnung, eine bessere Berücksichtigung von Ausbildungen und Quereinsteigern, allerdings nur aus der Seeschifffahrt, erreicht werden.

Im Hinblick auf die an Bord zu erledigenden Aufgaben und die Arbeitszeiten sei mehr Flexibilität erforderlich; die Befähigungen sollten auf das absolut Notwendige beschränkt werden, um keine Einstellungshemmnisse zu schaffen. Das Qualitätsniveau müsse bewahrt werden und es müssten die Voraussetzungen geschaffen werden, um sich über die Fahrzeiten zu qualifizieren.

EBU

Herr KONING denkt, dass Arbeitslose in diesem Sektor eher die Ausnahme als die Regel seien. Er weist darauf hin, dass die Binnenschifffahrt schwierige Jahre durchlebt habe, in denen die Unternehmen zu Einsparungen gezwungen gewesen seien. Er unterstreicht, dass es einen strukturellen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften gebe, auch wenn dieser nicht direkt sichtbar sei. Keine qualifizierten Personen seien arbeitslos. Es sei wichtig, dass umgeschulte Personen Zugang

zum Gewerbe haben, auch wenn dies nicht die alleinige Lösung sei. Manche Personen wären bereit, eine Ausbildung im Wechsel zwischen Bildungseinrichtung und Arbeitsplatz zu absolvieren. Es müsse eine Initiative ergriffen werden, um mehr qualifiziertes Personal auszubilden.

ETF

Frau CHAFFART erinnert daran, dass die Binnenschifffahrt der einzige Verkehrssektor sei, in dem man ohne vorherige Ausbildung arbeiten kann; dies sei nicht länger akzeptabel. Die Ausbildungen in Europa wiesen große Unterschiede auf. Es sei Zeit, sich an die Arbeit zu machen und die Vorschriften, die dazu führten, dass ein Auszubildender an Bord nicht als Besatzungsmitglied gilt, zu überdenken. Es seien Statistiken erforderlich, aus denen hervorgeht, wie viele Auszubildende sich unter der Besatzung befinden. Der Zugang zum Gewerbe müsse gleichwohl allen offenstehen. Ferner müsse für eine lebenslange Weiterbildung gesorgt werden. Als Beispiel führt sie den Straßenverkehr an, wo jeder Fahrer alle fünf Jahre an einem 35-stündigen Weiterbildungszyklus teilnimmt. Etwas Vergleichbares könnte in der Binnenschifffahrt eingeführt werden.

AQUAPOL

Herr HELLEMONS vertritt die Auffassung, dass es relativ einfach sei, billiges Personal zu beschaffen, und sich junge Menschen nur schwer für das Gewerbe gewinnen lassen dürften. Er befürchtet, dass sich die Frage nach der Ausbildung des Personals gar nicht mehr stelle.

2. Diskussion

Herr DICKE merkt zur Frage, ob Auszubildende als Besatzungsmitglieder berücksichtigt werden sollen, an, dass Auszubildende bei der ersten Reform der Besatzungsvorschriften nicht mehr als Mitglieder der Mindestbesatzung gezählt worden seien. Dies habe dazu geführt, dass keine Auszubildenden mehr beschäftigt wurden. Die Auszubildenden müssten in die Besatzung integriert werden.

Die Ausbildung sei ein Attraktivitätsfaktor, die einem bestimmten Kompetenzprofil entsprechen müsse. Eine sechsmonatige Ausbildung sei zu kurz; in manchen Ländern dauere die Ausbildung drei Jahre, das sei eventuell zu lang. Die Unternehmer seien nicht immer bereit, in die Ausbildung zu investieren. Quereinsteiger sollten ihre Kompetenzen durch eine Prüfung nachweisen müssen.

Herr BRAHMS (MSG eG Würzburg) denkt, dass die Ausbildung gestärkt werden müsse. In Deutschland seien 90 % der Auszubildenden Deutsche, aber es seien auch Ausländer darunter; dies hänge mit der Attraktivität zusammen.

Herr MINTJES (EDINNA) teilt mit, dass es auf den Schiffen in den Niederlanden 1200 Auszubildende und auf den Schiffen in Deutschland 240 Auszubildende gebe. Seiner Ansicht nach müssen Auszubildende zur Besatzung gehören. Selbstverständlich dürften die Auszubildenden nicht ausgebeutet werden. Der Vorschlagsentwurf der Europäischen Kommission, der in der Sitzung der CEG diskutiert werden soll, werde für die Mobilität der Arbeitskräfte einen Fortschritt bringen. An seiner Schule stammten 93 % der Schüler nicht aus der Binnenschifffahrt. Lebenslange Weiterbildung sei unerlässlich. Für umgeschultes Personal sei eine Prüfung erforderlich. Seiner Ansicht nach hat dieser Sektor durchaus Zukunft.

Herr KERKHOF erklärt, dass in Belgien vor der Krise ein Ausbildungsprogramm eingeführt worden sei. Zunächst hätten 80 % der Auszubildenden eine Stelle gefunden. Dieses Programm habe eingestellt werden müssen, weil die letzten Auszubildenden bei der Stellensuche erfolglos geblieben seien.

Herr VAN STRIEN bleibt auf dem Standpunkt, dass die Binnenschifffahrt ein attraktiver Sektor ist und weist darauf hin, dass die Arbeitslosigkeit sehr gering sei.

Herr RUSCHE teilt mit, dass die Schule in Duisburg neben den Auszubildenden deutscher Unternehmen auch 30 Auszubildende aus der Schweiz ausbilde und im Übrigen in Luxemburg anerkannt worden sei. In Frankreich gebe es für den Binnenschifffahrtsbereich ein Ausbildungsinstitut. Viele Aspekte zeigten in eine positive Richtung. Die Integration der Auszubildenden in die

Besatzungstabellen 2001 habe zu einer Stärkung der Ausbildung in Westeuropa geführt. Junge Menschen müssten für eine Laufbahn in der Binnenschifffahrt gewonnen werden.

Herr KONING erklärt, dass das Problem des Sozialdumpings eingedämmt werden müsse. In den Niederlanden nehme das Interesse an den Ausbildungen in der Binnenschifffahrt zu. Die Anzahl der Schüler habe sich im Laufe der letzten fünf Jahre mehr als verdoppelt.

Herr VAN DAM stellt fest, dass für kleine Schiffe der Gruppen 1 und 2 viel getan werden könne. In Familienbetrieben, die in den Niederlanden 90 % des Sektors darstellen, sollte ein Leichtmatrose oder Auszubildender für kurze Zeit, z. B. während die Ehefrau beschäftigt ist, weiterfahren dürfen. Die Unternehmer wären so eher bereit, einen Auszubildenden an Bord zu beschäftigen.

Herr THIE spricht das Thema Tagesausflugsschiffe an. Solche Schiffe hätten keine Wohnungen an Bord und erforderten mehr Flexibilität. Er geht davon aus, dass es in den kommenden 15 Jahren zu wenige Auszubildende geben wird, um den Bedarf an Matrosen und Schiffsführern zu decken. Bei vielen Beschäftigten handele es sich um umgeschulte Personen oder Personen, die ihren Arbeitsplatz verloren haben und über eine andere gute Ausbildung verfügen. Sie müssten eine Möglichkeit erhalten, sich zu qualifizieren. Arbeitskräfte aus der Seeschifffahrt und der Fischerei seien ebenso willkommen wie solche aus anderen Tätigkeitsbereichen. Für diesen Schiffstyp seien viele gering qualifizierte Arbeitskräfte besser als wenige hochqualifizierte.

Frau CHAFFART weist darauf hin, dass ein Auszubildender noch nicht als vollwertiges Besatzungsmitglied angesehen werden könne, da er sich noch in der Ausbildung befinde.

Herr BRAMLEY erklärt, dass Auszubildende von den Arbeitgebern häufig nicht als Arbeitskräfte betrachtet würden. Es sei schwierig, den Status des Auszubildenden zwischen Person in Ausbildung und Arbeitnehmer festzulegen. Auszubildende erhielten eine Entschädigung. Deshalb seien sie im Rahmen der Ausführungen der ETF auch nicht als vollwertige Mitglieder der Besatzung dargestellt worden.

Herr MINTJES erklärt, dass die Auszubildenden in den Niederlanden angemessen vergütet würden, was junge Menschen für die Binnenschifffahrt motiviere. Allerdings würden für Auszubildende unter 18 Jahren an Bord einige Sonderregeln gelten.

Herr PAULUS macht darauf aufmerksam, dass man es mit unterschiedlichen Ausbildungssystemen zu tun habe. Das System in Deutschland sei dual, d. h. die Auszubildenden verbringen zwei Drittel der Zeit auf einem Schiff und leisten dort richtige Arbeit, wofür sie auch bezahlt werden; am Ende der Ausbildung erhalten sie die Befähigung zum Bootsmann. Die Unterscheidung zwischen Matrose und Bootsmann müsse aufrechterhalten werden.

Die VORSITZENDE fasst zusammen, dass alle Partner darin übereinstimmen,

- *dass Ausbildungen, die attraktiv sind und Perspektiven bieten, eine gute Sache sind; wer eine solche Ausbildung absolviert, kann Schiffsführer werden;*
- *dass die Rolle der Auszubildenden in der Mindestbesatzung erhalten bleiben muss, wobei auf den Ausbildungsaspekt Rücksicht zu nehmen ist.*

*

Verschiedenes

Frau ROUSSEAU (GD MOVE – Europäische Kommission), die als Beobachterin teilnimmt, dankt der ZKR für die Organisation dieses Runden Tisches und die damit eingeleitete Debatte über die Zusammensetzung der Besatzungen, ein europäisches Thema, das auf der Tagesordnung für den sozialen Dialog an erster Stelle stehe. Die Europäische Kommission arbeite an einem Legislativvorschlag zu den Berufsbefähigungen und habe erste Sondierungsschritte in Bezug auf die elektronischen Instrumente (Dienstbücher und Bordbücher) unternommen. Sie dankt dem Gewerbe für seine Ausführungen.

Schlussfolgerungen

Die VORSITZENDE dankt allen Teilnehmern für ihre interessanten Beiträge und die fruchtbare Diskussion. Der Runde Tisch dieses Tages sei ein wichtiger Ausgangspunkt für die weiteren Arbeiten, welche die ZKR gemeinsam mit den Sozialpartnern durchführen möchte.

Obgleich es schwierig sei, diesen Tag in wenigen Worten zusammenzufassen, sei festzuhalten,

- dass alle Partner darin übereinstimmen, dass Änderungen wünschenswert sind;
- dass die dreiseitige Diskussion unter enger Einbeziehung der Sozialpartner fortgeführt werden muss;
- dass ein lauterer Wettbewerb gewährleistet werden soll;
- dass Teile des Gewerbes eine größere Flexibilität der Besatzungsvorschriften wünschen;
- dass die Diskussion fortgesetzt und in einem tripartiten Rahmen geführt werden muss, wobei der Bezug zu den laufenden Arbeiten der Europäischen Kommission gewahrt bleiben sollte;
- dass es wichtig ist, eine solide Grundlage zur Objektivierung der zu diskutierenden Aspekte zu finden; insbesondere stellt sich die Frage, welche Schwierigkeiten mit den derzeitigen Vorschriften bestehen und wie sich die technischen und technologischen Entwicklungen auf die Besatzung auswirken;
- dass geprüft werden sollte, ob kurz- oder mittelfristig kleinere Änderungen vorgenommen werden sollten oder es, wie vorgeschlagen, wünschenswert wäre, tiefgreifende Änderungen vorzusehen, die ein Überdenken der Grundlagen der derzeit geltenden Vorschriften beinhalten würden; möglicherweise kommt auch eine Kombination der beiden Ansätze in Betracht;
- dass es überlegenswert ist, dass die Regeln durch das Bordbuch und das Schifferdienstbuch, künftig ggf. auch als elektronische Dokumente, kontrolliert werden können;
- dass die Zusammensetzung der Besatzung im Zusammenhang mit den erforderlichen Befähigungen und Funktionen gesehen werden muss;
- dass der Attraktivität des Gewerbes besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss und die berufliche Umschulung unter bestimmten Voraussetzungen erleichtert werden könnte;
- dass die Arbeitgeber bezüglich der Betriebsformen mehr Flexibilität erwarten, und zwar nicht nur in der Güter-, sondern auch in der Fahrgastschifffahrt;
- dass die Gewerkschaften offen für eine Diskussion sind, aber wünschen, dass der zunehmenden Belastung durch Multitaskingaufgaben Rechnung getragen wird.

Sie weist darauf hin, dass sich die Delegationen bezüglich der weiteren Arbeiten in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe STF/G am 27. und 28. Januar 2015 abstimmen werden.

Anlagen:

- Teilnehmerliste
- Schriftlicher Beitrag von ETF
- Schriftlicher Beitrag von AQUAPOL