



EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD Beschäftigung, soziale Angelegenheiten und Chancengleichheit

Sozialer Dialog, soziale Rechte, Arbeitsbedingungen, Anpassung an den Wandel
Sozialer Dialog und Arbeitsbeziehungen

**AUSSCHUSS FÜR DEN
SEKTORALEN DIALOG
BINNENSCHIFFFAHRT**

Arbeitsgruppensitzung

2. Oktober 2006

Ergebnisprotokoll (angenommen am 5. Februar 2007)

1. Annahme der Tagesordnung und des Protokolls der letzten Sitzung

Den Vorsitz führt Herr Koning (Arbeitgeber). Die Tagesordnung wird angenommen, wobei vereinbart wird, den Punkt "Berufsprofile" auf der nächsten Sitzung ausführlicher zu besprechen. Das Ergebnisprotokoll der letzten Sitzung (10. Mai 2006) wird mit geringfügigen Änderungen angenommen.

2. Berufsprofile und berufliche Qualifikationen

Die Teilnehmer stellen fest, dass zu diesem Thema kein Fortschritt erzielt wurde. Die zu untersuchenden Dokumente seien:

- die 2005 von der Kommission erstandenen Informationen aus den osteuropäischen Ländern
- eine Studie des Sozial- und Wirtschaftsrats Flandern (www.serv.be)
- die niederländische Studie zu Berufsprofilen in Europa (ISEO Consult, noch nicht fertig gestellt)
- eine kleinere Studie über die Donau (bis Jahresende erwartet)

Die Frage, ob es den Sozialpartnern um eine Harmonisierung der Berufsprofile mit dem Ziel der Anerkennung der Berufsausbildung oder um eine Harmonisierung der Berufsbildungsgänge ginge, wurde nicht abschließend geklärt. Das Berufsprofil in Deutschland stehe bereits in drei Sprachen zur Verfügung. Die niederländische Studie sei noch nicht fertig gestellt, da einige Länder die Angaben noch nicht überprüft haben. Eine weitere Arbeitssitzung in den Niederlanden mit Frau Freling würde in der nächsten Woche stattfinden. Es wird vereinbart, das Thema am 10. November wieder auf die Tagesordnung zu setzen.

3. Arbeitszeit

ETF legt ein Papier zum Thema vor, welches versucht, die Punkte aufzuführen, über die sich die Sozialpartner einig seien:

- (1) Ziele einer sektorspezifischen Arbeitszeitregelung: Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, Sicherstellung eines sicheren Transports, Vorbeugung von unlauterem Wettbewerb (siehe Protokoll der Sitzung vom 8. Dezember 2005).
- (2) Die Seeleute-Vereinbarung ist eine gute Diskussionsgrundlage (siehe Sitzungsprotokoll vom 10. Mai 2006).
- (3) Es wird die Höchstarbeitszeit eines Arbeitstags sowie einer Arbeitswoche definiert.
- (4) Es wurde ein Bezugszeitraum von 12 Monaten vereinbart.

ETF und EBU stellen fest, dass über die Punkte Einigkeit herrscht. ESO hält dies jedoch für verfrüht. Man solle sich zuerst vergewissern, dass die beliebte Formel "eine Woche Fahrzeit, eine Woche Freizeit" aufrechtzuerhalten sei. Für ETF ist es problematisch, dass oft die Formel "zwei Wochen Fahrzeit, eine Woche frei" gilt. Um das Gleichgewicht für längere Strecken zu gewährleisten, sollten Lösungen wie "drei Wochen Fahrzeit, drei Wochen frei" durch den Bezugszeitraum von einem Jahr ermöglicht werden. Diese Regelung wäre vor allem für Arbeiter aus den osteuropäischen Ländern von Belang, die durch Agenturen vermittelt würden. In der Diskussion wird auch hervorgehoben, dass Fahrzeit und Arbeitszeit nicht gleichzusetzen seien. Es ginge um die Arbeitszeit, die notwendig ist, um das Schiff am Fahren zu halten. Für ETF steht fest, dass zurzeit mehr als die erlaubten 48 Wochenstunden gearbeitet würde. Man sollte auf eine auf das Jahr umgerechnete wöchentliche Arbeitszeit von höchstens 48 Stunden kommen und die Arbeit über das Jahr entsprechend verteilen. Für EBU steht fest, dass mit der Anwendung der Seeleute-Vereinbarung die übliche Regelung in der Binnenschifffahrt nicht mehr möglich sei. EBU weist darauf hin, dass die Seeschifffahrt Regelungen wie "eine Woche/eine Woche" nicht kenne. Man müsse deshalb prüfen, wie die Binnenschifffahrt mit Paragraph 5.1 (Arbeits- oder Ruhezeiten) der Seeleute-Vereinbarung umgehen sollte.

Nach getrennten Beratungen findet ein weiterer Austausch statt, der unter anderem die Punkte Jahresarbeitszeit und Bereitschaftszeit betrifft. Als Beispiel wird die Handhabung in Österreich genannt, wo der Kapitän für die Arbeitszeiterfassung zuständig ist und wo der Arbeitnehmer täglich eine so genannte "Blockzeit" von 12 Stunden hat, welche Bereitschaftszeit einbezieht. Demgegenüber steht die Auffassung, die der Auslegung der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG durch den Europäischen Gerichtshof entspricht, nach der Bereitschaftszeit gleich Arbeitszeit sei. Die für den Straßenverkehr spezifische Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG enthält dahingegen getrennte Definitionen von "Arbeitszeit" und "Bereitschaftszeit". Beide Seiten stimmen überein, sich an der heutigen Praxis zu orientieren und zu versuchen, ihr einen gesetzlichen Rahmen zu geben.

ETF bittet die Arbeitgeberseite, einen schriftlichen Vorschlag zu machen. Dieser würde am 10. November besprochen.

4. Nächste Sitzungen

Die nächste Sitzung findet am 10. November von 9:30 bis 13:00 statt. Je ein Beobachter aus Bulgarien und Rumänien pro Arbeitgeber und Arbeitnehmer kann daran teilnehmen. Die Sitzungen für das Jahr 2007 werden in Abstimmung mit den Sekretariaten geplant. Auf gemeinsamen schriftlichen Antrag der Sozialpartner ist es prinzipiell möglich, extra Verhandlungssitzungen zu veranstalten.

List of participants 2.10.2006

<p><u>Employers:</u></p> <p>EBU: DALAISE, Jean-François DÜTEMEYER, Gunter KONING, Michiel NAABORGH, Jacques</p> <p>ESO: BECKSCHÄFER, Andrea VELDMAN, Jan</p>	<p><u>Workers:</u></p> <p>ETF: BLESER, René BRAMLEY, Nick BRANNSTRÖM, Thomas DIMITREVICH, Alexander (Observer) HERTOGS, Beatrice JERABEK, Milan LAMERS, Lucy LEHNINGER, Gunter VAN DER ZEE, Jan WEICKER, Raymond</p>
<p><u>European Commission:</u></p> <p>DIETER, Rolf (DG TREN/G.2) DLOUCHY, Dorota (DG EMPL/F.1) DURST, Ellen (DG EMPL/F.1)</p>	