

AUSSCHUSS SEKTORALER SOZIALER DIALOG AUF EUROPÄISCHER EBENE FÜR DEN STRASSENVERKEHR

ARBEITSGRUPPE ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

UNSICHERHEIT UND GEFÜHL DER UNSICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

EMPFEHLUNGEN DER EUROPÄISCHEN SOZIALPARTNER AN DIE VERTRETER DER GESCHÄFTSLEITUNGEN UND DER GEWERKSCHAFTEN DER ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION

Übersetzt aus dem französischen Originaltext

Diese Empfehlungen sind das Ergebnis der Arbeiten einer paritätischen Expertengruppe aus drei Vertretern der Arbeitgeber und drei Vertretern der Gewerkschaften¹, die mit finanzieller Unterstützung von Seiten der Europäischen Union im Jahr 2002 eine Studie zu diesem Thema bei den Vertretern der Geschäftsleitungen und der Gewerkschaften der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen in fünf europäischen Städten durchgeführt hat: Antwerpen, Barcelona, Berlin, Stockholm, Valenciennes.

Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Sondersitzung der Arbeitsgruppe öffentlicher Personennahverkehr des Ausschusses sektoraler sozialer Dialog auf europäischer Ebene für den Straßenverkehr am 28. Oktober 2002 die Vertreter der Geschäftsleitungen und der Gewerkschaften der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen folgender Städte zu diesem Thema befragt: Kopenhagen, London, Paris und Turin.

Die paritätische Expertengruppe hat zu jeder dieser fünf Städte, die sie besucht hat, einen Studienbericht veröffentlicht.

Sie hat darüber hinaus einen zusammenfassenden Bericht herausgegeben, in dem gute Praktiken für die Bereiche

- i) Prävention,
- ii) Strafverfolgung,
- iii) Entschädigung

beschrieben werden, die in den besuchten Städten in Bezug auf folgende Tatbestände Anwendung finden:

- i) Vandalismus,
- ii) unzivilisiertes Benehmen,

¹ Für die Arbeitgeberseite: Herr Dekindt, Turrini und Frau Vasarainen. Für die Gewerkschaften: Herr Beauvalet, Herr Coolbrandt, Herr Heimlich.

- iii) Diebstahl,
- iv) Aggressionen.

Der Inhalt dieser Empfehlungen bezieht sich jedoch nicht ausdrücklich auf die in diesen verschiedenen Städten angewandten und in den Studienberichten sowie in dem zusammenfassenden Bericht genannten guten Praktiken.

Die Unterzeichner dieser Empfehlungen fordern deren Empfänger jedoch dazu auf, hierauf Bezug zu nehmen, da diese guten Praktiken ihnen bei der Beachtung der sozialen, wirtschaftlichen und legislativen Besonderheiten auf kommunaler Ebene sowie beim:

- i) sozialen Dialog,
- ii) beim Dialog mit der rechtmäßigen Obrigkeit sowie
- iii) beim Dialog mit den Bürgern

behilflich sein können.

Die Unterzeichner wenden sich schließlich an das Europaparlament, mit der Bitte, sie durch entsprechende Initiativen sowie durch die ihm zur Verfügung stehenden Mittel bei der Verwirklichung der Zielsetzungen dieser Empfehlungen zu unterstützen.

EMPFEHLUNGEN DER EUROPÄISCHEN SOZIALPARTNER

In Anbetracht der Tatsache, dass das Entstehen von Unsicherheit und eines Gefühls der Unsicherheit im öffentlichen Nahverkehr zwei **grundlegende Freiheiten** gefährdet, und zwar

- i) die Freiheit, unter zufrieden stellenden physischen und psychologischen Sicherheitsbedingungen zu arbeiten und
- ii) die Freiheit der Mobilität und des Zugangs zu den Diensten in der städtischen Umwelt,

sind die europäischen Sozialpartner der Ansicht, dass ihre Wahrung bzw. ihre Wiederherstellung von der Beteiligung, dem Handeln und dem Engagement folgender Akteure abhängt:

- i) den Sozialpartnern der Unternehmen;
- ii) den zuständigen Behörden (kommunale Verkehrsbehörden; Polizei; Justiz)
- iii) den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel.

Diese Empfehlungen zielen darauf ab, **die Entwicklung des sozialen Dialogs innerhalb der Unternehmen zu fördern**, da der soziale Dialog zwischen der Geschäftsleitung der Unternehmen und den Arbeitnehmervetretern am besten dazu geeignet ist, aufzuzeigen, dass zwischen diesen Parteien:

- i) Interessengleichheit
- ii) Vertrauen
- iii) Transparenz

als wichtigste Voraussetzungen für den Kampf gegen das Entstehen von Unsicherheit bzw. eines Gefühls der Unsicherheit in den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen vorherrschen sollten.

Die europäischen Sozialpartner sind daher der Ansicht, dass **die Unterzeichnung von angepassten und entwicklungsfähigen Abkommen** zwischen den Sozialpartnern bei jeder sich bietenden Gelegenheit erfolgen sollte, und zwar unter Berücksichtigung:

- i) der geltenden nationalen bzw. kommunalen Bestimmungen;
- ii) der Tragweite der entstandenen Probleme im Zusammenhang mit Vandalismus, unzivilisiertem Benehmen, Diebstahl, Aggressionen;
- iii) der Bedeutung, die der Gewährleistung der Sicherheit am Arbeitsplatz und der Qualität der den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel angebotenen Dienste beigemessen wird.

Die europäischen Sozialpartner schlagen zu diesem Zwecke die im Folgenden beschriebenen **Leitlinien** für den sozialen Dialog innerhalb der Unternehmen vor.

Das **Sammeln von Informationen** ist der erste notwendige Schritt zur Beurteilung der Art und des Umfangs der Probleme.

Zu diesem Zwecke müssen sich die Sozialpartner versichern, ein angemessenes Instrument ausgewählt zu haben, zu dessen wesentlichen Eigenschaften eine für beide Parteien der Industrie einfache, effiziente und akzeptable Anwendung zählen muss.

Einfach bedeutet, dass es von allen Operateuren, unabhängig vom jeweiligen Niveau ihrer Erstausbildung, angewendet werden kann.

Effizient bedeutet, dass es eine eindeutige Erkennung der Art der Probleme und die Suche nach Ad-hoc-Lösungen ermöglichen muss.

Akzeptabel bedeutet einerseits, dass die gesammelten Informationen lediglich dazu dienen dürfen, die Sicherheit und das Gefühl der Sicherheit wiederherzustellen (wobei insbesondere die Vertraulichkeit der gesammelten Informationen gewährleistet werden muss), und andererseits, dass es aus finanzieller Sicht für die Unternehmen tragbar ist.

Die Sozialpartner müssen auf der Grundlage einer derartigen Informationssammlung nach den geeignetsten Mitteln auf dem Gebiet der:

- i) Personalressourcen (zum Beispiel Ausbildung, Vermittlung, Kommunikation);
- ii) Technologien (zum Beispiel Videoüberwachung, diskreter Alarm, Anpassung der Arbeitsplätze);
- iii) Organisation (zum Beispiel der Dienstleistungen in Abhängigkeit von den Bedienungsgebieten sowie den Tageszeiten und, wenn Probleme auftreten sollten, der Hilfsmaßnahmen);
- iv) Entschädigungen (zum Beispiel körperlicher, materieller und psychologischer Art)

suchen.

Die europäischen Sozialpartner sind ebenfalls der Ansicht, dass dieser soziale Dialog innerhalb der Unternehmen das Ziel verfolgen muss, **das Gleichgewicht zwischen den technologischen Einrichtungen und dem menschlichen Potential** zu gewährleisten. Erstere müssen Letzterem zur Verfügung stehen, um die Qualität der Arbeit und des Arbeitsplatzes zu verbessern.

Die europäischen Sozialpartner vertreten ferner die Auffassung, dass eine Übertragung von guten Praktiken in jedem Falle unter Berücksichtigung der Größe der Städte und der Unternehmen erfolgen muss, da sowohl die Bedürfnisse als auch die Lösungen in Abhängigkeit von diesen Faktoren variieren können.

Die europäischen Sozialpartner sind schließlich der Meinung, dass **die Sozialabkommen in den Unternehmen einen wesentlichen Faktor für die Entwicklung des zivilen Dialogs darstellen, und zwar:**

i) hinsichtlich der rechtmäßigen Obrigkeiten, insbesondere:

- im Zusammenhang mit der Finanzierung, wenn die Eigenmittel des Unternehmens nicht ausreichen;
- im Zusammenhang mit der Strafverfolgung, die definitionsgemäß in den Aufgabenbereich der Polizei und der Justiz fällt. Die Sozialpartner sind jedoch der Ansicht, dass die Verfolgung von Straftaten „verhältnismäßig“ sein sollte, d.h. mit Überlegung und unter Berücksichtigung der folgenden drei Zielsetzungen erfolgen sollte: bei den Opfern darf kein Gefühl der Verlassenheit entstehen; bei den Delinquenten darf nicht das Gefühl entstehen, dass sie zum Objekt eines gesellschaftlichen Ungerechtigkeits werden; den Delinquenten muss der Sinn der staatsbürgerlichen Pflicht wieder bewusst werden, um das Risiko eines Rückfalls auszuschließen.

ii) hinsichtlich der Verbände, der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, der NRO sowie anderer Vertreter der bürgerlichen Gesellschaft mit bestimmten Befugnissen und Kompetenzen, insbesondere auf dem Gebiet der:

- Entschädigung und der Hilfe für die Opfer (sowohl in Bezug auf das Personal der Unternehmen als auch auf die Benutzer);
- staatsbürgerlichen Erziehung;
- sozialen Schlichtung.

Die europäischen Sozialpartner sind der Ansicht, dass sich die Unternehmen, die rechtmäßigen Obrigkeiten und die verschiedenen repräsentativen Organe der bürgerlichen Gesellschaft um eine kontinuierliche Kommunikation und Information - wenn möglich auf der Grundlage von spezifischen Kooperationsabkommen, in denen die Art und die Reichweite dieser Kooperationen festgelegt werden - bemühen müssen, um den Erfolg und die Komplementarität zwischen dem sozialen Dialog und dem zivilen Dialog zu garantieren.

Die europäischen Sozialpartner richten sich ferner an das Europaparlament, um diesem ihre Wünsche zur Rolle der unternehmensexternen Partner, insbesondere der Behörden, die für die Organisation des Verkehrswesens zuständig sind, der Polizei und der Justiz, mitzuteilen.

Unterzeichnet in Neapel, am 13. November 2003 durch:

den Ausschuss „Europäische Union“ des Internationalen Verbands für den öffentlichen Verkehr („EU“-Ausschuss der UITP) :

den Passenger Transport Liaison Committee (Verbindungsausschuss für Personenverkehr) der International Road Union Transport (IRU) :

die European Transport's worker's Federation (ETF) :

die vorliegenden Empfehlungen werden unterstützt durch :

das Europäische Zentrum der Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung und der Unternehmen mit allgemeinem Wirtschaftsinteresse (CEEP)

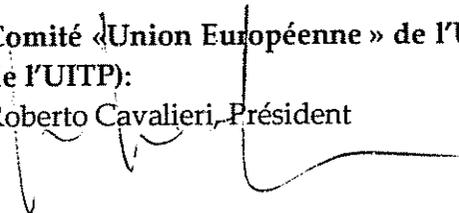
die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)

RECOMMANDATIONS DES PARTENAIRES SOCIAUX EUROPEENS

Signées à Naples, le 13 novembre 2003 par:

Comité «Union Européenne» de l'Union Internationale des Transports Publics (Comité « UE » de l'UITP):

Roberto Cavaliere, Président



Comité de Liaison Transport de Passagers de l'International Road transport Union (IRU):

Steen Bungaard, Président du Comité de Liaison Transports de Passagers



European Transport's worker's Federation (ETF):

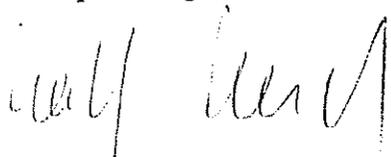
Sabine Trier, responsable pour le rail et le transport urbain



Les présentes recommandations sont soutenues par :

Centre Européen des Entreprises à participation Publique et des entreprises d'intérêt économique général (CEEP)

Ralf Resch, par délégation du Secrétaire Général du CEEP



Communauté Européenne du Rail (CER)

Jean-Paul R. Preumont, Conseiller en politique sociale



RELATIONS INDUSTRIELLES DANS LE CADRE DU PROBLEME D'INSECURITE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS LOCAUX

Contact UITP-EuroTeam : Jean Delkindt ☎ +32 2 663 66 31 Fax : +32 2 663 66 23 ✉ jean.delkindt@uitp.com
Contact ETF : Sabine Trier ☎ +32 2 285 46 67 Fax : +32 2 285 08 17 ✉ s.trier@etf.skynet.be