



## ETF-Sektion Binnenschifffahrt

### Auf dem Weg zu einer neuen europäischen Besatzungsordnung

Aktuell ist die Besatzung pro Flussgebiet geregelt, wobei die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ZKR eine umfangreiche Verordnung für das Schifffahrtspersonal ausgearbeitet hat (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt - Besatzung und Personal (ccr-zkr.org)). Die anderen Flusskommissionen (Donau, Mosel, Save) wenden die gleichen Vorschriften an.

Da die derzeitigen Besatzungsvorschriften, an denen die ETF überhaupt nicht beteiligt war, weit über 30 Jahre alt sind, ist es an der Zeit, solide europäische Besatzungsvorschriften auszuarbeiten, die auf dem gesamten europäischen Wasserstraßennetz anwendbar sein werden.

Der CESNI (Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) hat eine solide Grundlage für die künftigen Besatzungsvorschriften geschaffen, die gleichzeitig auf gesamteuropäischer Ebene umgesetzt werden sollen, da sich die an den laufenden Verhandlungen beteiligten Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Umsetzung der neuen Vorschriften verpflichten.

Automatisierung, neue Technologien, Innovationen, neue Kraftstoffe und Antriebssysteme haben Einzug in die Branche gehalten. Während sich die Branche anfangs nur sehr langsam veränderte, nimmt dieser Prozess nun Fahrt auf, was darauf zurückzuführen ist, dass die Branche ihre Verantwortung gegenüber dem Klimawandel wahrnimmt und ihren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck erheblich verringern will. Ziel ist es, die Zukunft der Branche als nachhaltiger Verkehrsträger zu verbessern und einen größeren Marktanteil am Verkehrsaufkommen zu übernehmen.

Bei den laufenden Verhandlungen ist absolute Sicherheit der wichtigste Eckpfeiler, zumal völlig neue Modelle ausgelotet werden, die einerseits Transparenz und Flexibilität bieten und andererseits die notwendige Elastizität besitzen, um neue Formen und Ebenen der Automatisierung aufzunehmen zu können.

Die Zeit drängt, denn bis Mitte 2023 muss ein Entwurf für die künftigen europäischen Besatzungsvorschriften fertiggestellt sein, die den CESNI-Gremien in erster Lesung vorgelegt werden sollen. An dieses Verfahren schließt sich eine zweite Lesung an, an deren Ende das abschließende Ergebnis stehen soll, das der Europäischen Kommission vor Ende 2023 vorgelegt werden soll. Grundsätzlich ist die Europäische Kommission die einzige Instanz, die Gesetzesvorschläge auf europäischer Ebene ausarbeiten kann (EU-Besatzungsvorschriften).

Um alle Beschäftigten im europäischen Binnenschifffahrtssektor umfassend einzubeziehen, fand am 14. Dezember 2021 eine erste Konsultationsveranstaltung statt, bei der dem Publikum konkrete Fragen zur Erörterung vorgelegt wurden.



Am 14. Dezember 2022 wird eine weitere Konsultationsveranstaltung stattfinden. Dabei handelt es sich um eine Online-Veranstaltung, bei der Arbeitnehmern, Arbeitgebern, Behörden, Gewerkschaftsvertretern und anderen Interessenvertretern erneut Fragen vorgelegt werden, die es zu prüfen gilt, um den Unterhändlern angemessene Leitlinien vorzugeben.

Eine ausgewogene Beteiligung ist von entscheidender Bedeutung, um sich angemessen in die verschiedenen anstehenden Beratungen einbringen zu können. Daher fordern wir die ETF-Mitgliedsorganisationen auf, bereits jetzt damit zu beginnen, ihre Mitgliederbasis zu mobilisieren, damit sie sich für die Online-Teilnahme an der Veranstaltung freistellen lassen.

Am 24. Oktober letzten Jahres forderte die ETF die Arbeitgeberorganisationen EBU und ESO, aber vor allem die EBU, auf, ihre Mitglieder anzuschreiben, um sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer für die Teilnahme an der Konsultationsveranstaltung freigestellt werden. Dies war im vergangenen Jahr nicht der Fall, was dazu führte, dass die ETF unterrepräsentiert war.

Was sind die wichtigsten Punkte, die zur Debatte stehen?

1. Betrieb mit einem einzigen Besatzungsmitglied

Obwohl es sich hierbei um eine Ausnahmesituation handelt, für die eine ausdrückliche Genehmigung der lokalen Behörden erforderlich ist, ist dies häufiger der Fall als ursprünglich angenommen. Welche Kriterien sollten für diese Art von Betrieb gelten? Welche bordseitigen Sicherheitsmerkmale müssen vorhanden sein, um eine solche Genehmigung zu erhalten?

2. Vorgeschriebene Ruhezeiten

Die ETF schlägt eine tägliche Ruhezeit von 8 Stunden für alle Betriebsarten - auch für B1 (jetzt 6 Stunden) - vor, um Ermüdung entgegenzuwirken und die Sicherheit insgesamt zu verbessern. Die Branche wird hierzu befragt.

3. Vorgeschriebene Ruhetage

Die ETF schlägt im Rahmen der Besatzungsvorschriften mindestens vier vorgeschriebene Ruhetage für alle an Bord - auch für die Schiffsbetreiber - vor, um Ermüdung entgegenzuwirken und die Sicherheit insgesamt zu verbessern. Die Branche wird hierzu befragt.

4. Technische Standards

Die Arbeitgeber wünschen sich mehr Flexibilität im Rahmen der neuen EU-Besatzungsvorschriften - und sie wollen wissen, inwieweit dies durch technische Standards unterstützt werden könnte und welche technische Ausrüstung für mehr Flexibilität bei den Besatzungsvorschriften sorgen könnte.



#### 5. Mindestbesatzung bei Lade- und Löschtätigkeiten

Die wichtigste Frage ist, ob permanent eine Mindestbesatzung an Bord sein muss oder nur dann, wenn das Schiff in Fahrt ist. Wenn das Schiff nur geringfügig bewegt werden muss (beim Entladen von Autos oder beim Verholen), kann dies von einer reduzierten Besatzung an Bord erledigt werden? Die Branche wird befragt, in welchen Fällen dies zulässig sein könnte?

#### 6. Betriebsformen

Derzeit sind die Betriebsformen allen in der Branche bekannt - jeweils 14, 18 oder 24 Arbeitsstunden. Im vergangenen Jahr bekundete die Branche den Willen, diese in den künftigen Besatzungsvorschriften beizubehalten. Es stellt sich nun die Frage, ob eine zusätzliche Alternative angeboten werden könnte, bei der die Mindestbesatzung auf der Grundlage der Arbeitszeiten der Besatzungsmitglieder festgelegt würde. Die Gefahr dabei ist, dass die Arbeitgeber diese Alternative mit der verpflichtenden digitalen Erfassung der Arbeits- und Ruhezeiten verknüpfen. Bei allen Aktivitäten mit Betriebsformen müssten folglich KEINE Arbeits- und Ruhezeiten erfasst werden.

#### 7. Einstiegsniveau

In den derzeitigen Besatzungsvorschriften sind die Auszubildenden Teil der Besatzungstabellen - dies wurde vor 30 Jahren eingeführt, um die Aus- und Weiterbildung in diesem Sektor zu fördern. Heute werden Auszubildende jedoch dringend gesucht. Die Frage, die den Teilnehmern gestellt wird, ist, ob ein befähigter Schiffsführer jederzeit durch einen Decksmann ersetzt werden kann bzw. entsprechende diesbezügliche Varianten.

**Bitte setzen Sie sich mit Ihrer Mitgliederbasis in Verbindung, damit sie sich rechtzeitig für die Teilnahme an dieser Branchenkonsultation freistellen lassen können.**

**Am Dienstag, 13. Dezember findet um 9.30 Uhr - online ein Vorbereitungstreffen der ETF mit allen angemeldeten Teilnehmern statt.**