



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65 4 Datum
-	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105 08.03.2016

EU Vorschlag für eine Richtlinie über die Anerkennung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 96/50/EG und der Richtlinie 91/672 EWG

Mit vorliegender Richtlinie werden die Bedingungen für den Erhalt von Befähigungsnachweisen in der Binnenschifffahrt festgelegt. Es werden Praxiszeiten, Mindestalter und Kenntnisse vorgeschrieben. Gleichmaßen werden Tauglichkeitsuntersuchungen festgelegt. Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt die Harmonisierung der Ausbildungen und der körperlichen Tauglichkeit. Nur so können die Sicherheit der Schifffahrt und faire Bedingungen für die Unternehmen und die Beschäftigten garantiert werden.

Es sind allerdings Klarstellungen im Bereich der Abgrenzung dieser Richtlinie zu anderen Rechtsmaterien (Belgrader Abkommen, Lehrlings- und Jugendschutz usw) erforderlich. Gleichmaßen sind die Praxiszeiten zu adaptieren und Anpassungen bei den Sprachkenntnissen und der Tauglichkeit durchzuführen.

Zu den einzelnen Punkten nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Artikel 2 Geltungsbereich

Hier wird festgelegt, dass die Richtlinie auf allen Wasserstraßen der Union gilt. Die BAK gibt allerdings zu bedenken, dass auf der Donau im Rahmen des Belgrader Abkommens allen Vertragsstaaten, also auch jenen die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, die „freie Schifffahrt auf der Donau“ zugesichert wurde. Die Richtlinie könnte als Einschränkung der freien Schifffahrt interpretiert werden. Aus der Richtlinie geht leider nicht hervor, wie mit Schiffen und Besatzungsmitgliedern aus Drittstaaten zu verfahren ist. Es ist daher eine Klarstellung erforderlich. Aus Sicht der BAK entfaltet die Richtlinie ihre Wirksamkeit dann optimal, wenn alle Schiffe auf Unionswasserstraßen unter den Anwendungsbereich fallen.

Im Rahmen der Richtlinie werden Ausnahmen vom Anwendungsbereich von der Richtlinie für nichtvernetzte Wasserstraßen gemacht (vgl bspw die Artikel 4 und 5). Diese Ausnahmen sind für die BAK nicht nachvollziehbar. Letztlich stellen nichtvernetzte Wasserstraßen ähnliche Anforderungen wie vernetzte Wasserstraßen. Die Ausnahmen sollten gestrichen werden.

Eine Klarstellung ist ebenso dahingehend erforderlich, dass die Regelungen des Gefahrguttransportes durch den vorliegenden Entwurf nicht eingeschränkt werden.

Artikel 8 spezifische Risiken

Im Artikel 8 werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Wasserstraßen mit spezifischen Risiken (Strömungen, Stromgeschwindigkeit, fehlende Informationen zur Fahrinne oder zur Hydro- und Morphologie, besondere Schifffahrtsregelungen) auszuweisen und der Kommission zu melden. Anhand der Meldungen sollen dann Zusatzausbildungen definiert werden. Die BAK hält fest, dass dadurch kein Präjudiz geschaffen werden soll, bestehende nationale Regelungen (Lotsenfahrten, Mindestfahrten) auszuhebeln und auch kein Präjudiz geschaffen werden soll, flussbauliche Maßnahmen zwingend vornehmen zu müssen.

Artikel 9 Anerkennung

Hier werden Regelungen für die Anerkennung von Dokumenten der Rheinschifffahrt getroffen. Dokumente der Donauschifffahrt werden nicht angeführt. Das ist zu ergänzen.

Artikel 17 Ausbildung

Hier ist jedenfalls sicher zu stellen, dass die österreichische Ausbildung zum Lehrberuf Binnenschiffer (BGBl II 2000/183 idF BGBl II 2005/177) den Anforderungen eines „Training Programms“ entspricht. Es wird grundsätzlich vorgeschlagen, sich bei der Ausbildung zum Kapitän stark an den Anforderungen der Lehrlingsausbildung zu orientieren.

Artikel 20 Logbücher

Praxiszeiten des nautischen Personals werden in Bord-, Schifffahrts- bzw Logbüchern festgehalten. Diese Aufzeichnungen erfolgen händisch und werden zum Teil erst Tage später nachgetragen. Diese Bücher sind daher nicht fälschungssicher, stellen aber die Basis für die Anrechnung von Praxiszeiten dar. Die BAK drängt darauf, hier endlich und unmittelbar ein fälschungssicheres System einzuführen. Der Vorschlag der Kommission, hier erst in einem nächsten Schritt (vgl Erwägungsgrund 21) Änderungen bei den Aufzeichnungsmethoden vorzunehmen, ist nicht zielführend.

Artikel 21 körperliche Eignung

Im Artikel 21 wird festgelegt, dass das nautische Personal eine Bestätigung über die körperliche Eignung mit sich führen muss. Welche Kriterien heranzuziehen sind, soll erst in einem delegierten Rechtsakt durch die Europäische Kommission erfolgen. Spezifiziert werden lediglich die Mindestintervalle einer Untersuchung. Diese sieht ein fünfjähriges Untersuchungsintervall ab dem 60. und ein dreijähriges ab dem 70. Lebensjahr vor.

Diese Festlegung widerspricht den Intervallen, wie sie bei anderen Verkehrsträgern vorgesehen sind. Verglichen mit der Schiene werden in der Schifffahrt weitaus längere Intervalle vorgeschrieben. Eine geistige Eignungsuntersuchung – wie sie auf der Schiene selbstverständlich ist – fehlt gänzlich. Das ist sachlich nicht nachvollziehbar, schließlich haben Beschäftigte auf Schiffen, alleine aufgrund der bewegten Tonnagen, eine hohe Verantwortung. Die BAK fordert, die Regelungen der Schiene (Anhang II der Triebfahrzeugführerrichtlinie RL 2007/59/EG) zu übernehmen. Die Möglichkeit, delegierte Rechtsakte zu erlassen (Abs 6) kann entsprechend gestrichen werden.

Annex I Mindestalter

Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen

Im Annex I werden Mindestalter und Praxiszeiten von unterschiedlichen Berufsgruppen an Bord von Schiffen definiert. Dabei gibt es auch drei Personengruppen („Deckhand“, „Apprentice“ und „Boatman“), bei denen das Mindestalter unter 18 Jahren liegt.

Dazu hält die BAK allgemein fest, dass der räumliche Geltungsbereich des KJBG (Bundesgesetz über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen) und damit auch der KJBG-VO das gesamte Bundesgebiet umfasst. Es gilt das Territorialitätsprinzip, dh es ist für die Anwendung des KJBG und der KJBG-VO unerheblich, ob es sich bei den Jugendlichen oder ArbeitgeberInnen um In- oder AusländerInnen handelt, oder ob ausländisches Vertragsrecht anzuwenden ist. Bei den Arbeitsschutzbestimmungen des KJBG handelt es sich um unabdingbare öffentlich-rechtliche Vorschriften. Es ist auch gleichgültig, ob formal ein Arbeitsvertrag vorliegt oder nicht; das KJBG stellt mit seinen Schutzbestimmungen auf die faktische Beschäftigung ab. Der sachliche Geltungsbereich umfasst die Beschäftigung von Jugendlichen (Personen bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres) im Rahmen eines Arbeits-, Lehr- oder sonstigen Ausbildungsverhältnisses.

Im KJBG gibt es keine Ausnahmen von den Schutzbestimmungen für die Beschäftigung von Jugendlichen in der Schifffahrt. Die Ausnahmemöglichkeiten, die die Jugendarbeitsschutzrichtlinie 94/33/EG vorsieht, wurden nicht in das KJBG aufgenommen. Nach § 7 Z 14 der KJBG-VO ist die Beschäftigung von Jugendlichen auf Fahrzeugen und Schwimmkörpern iSd Schifffahrtsgesetzes BGBl I Nr 62/1997 idgF, und auf Seeschiffen iSd Seeschifffahrtsgesetzes, BGBl Nr 174/1981 idgF, verboten.

Von diesem Verbot gibt es nur drei Ausnahmen:

Erlaubt ist die Beschäftigung ab Beginn der Ausbildung unter Aufsicht, wobei „Ausbildung“ iSd KJBG-VO Ausbildung im Rahmen eines Lehrverhältnisses oder eines sonst gesetzlich oder kollektivvertraglich geregelten Ausbildungsverhältnisses bedeutet. In Österreich gibt es in diesem Bereich nur einen Lehrberuf, nämlich den Lehrberuf „Binnenschifffahrt“.

Weiters ist die Beschäftigung für Jugendliche erlaubt, die ein Befähigungszeugnis entsprechend dem internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW, dieses Übereinkommen schafft international vergleichbare Standards in der Ausbildung für Seeleute) besitzen.

Als dritte Möglichkeit ist die Beschäftigung von Jugendlichen erlaubt, die Dienstleistungen ausüben, die nicht mit dem Schiffsbetrieb in Zusammenhang stehen.

Für die Beschäftigung von ausländischen Jugendlichen auf ausländischen Schiffen auf österreichischen Wasserwegen lässt sich folgendes sagen:

KJBG und KJBG-VO sind anzuwenden, daher wäre zu prüfen, ob im konkreten Fall eine Beschäftigung erlaubt ist. Ist dies der Fall, sind alle Schutzbestimmungen für Jugendliche für diese Beschäftigung, wie zB Nachtarbeitsverbot, anzuwenden. Zu beachten ist für eine erlaubte Beschäftigung außerdem, dass die KJBG-VO zusätzlich bestimmte Arbeiten verbietet, so unter anderem Arbeiten, die die psychische oder physische Leistungsfähigkeit Jugendlicher übersteigen. Darunter fallen insbesondere das Heben, Abstützen, Absetzen, Schieben, Ziehen, Tragen, Wenden oder sonstige Beförderung von Lasten mit oder ohne Hilfsmittel, soweit damit eine für Jugendliche unzuträgliche Beanspruchung des Organismus verbunden ist (§ 5 Z 1 KJBG-VO). Dh auch wenn die Beschäftigung erlaubt ist, heißt das nicht, dass auch alle Arbeiten, die mit dem Schiffsbetrieb verbunden sein können, erlaubt sind.

Ganz grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Beschäftigungsverbot für Jugendliche zum Ausdruck bringt, dass der Gesetzgeber eine Beschäftigung von Jugendlichen in der Schifffahrt, mit der Ausnahme von Lehrlingen unter Aufsicht, als zu gefährlich für Jugendliche wertet. Etwaige Ausnahmebestimmungen bzw Lockerungen von Verboten, wie zB des Nachtarbeitsverbots hinsichtlich der Beschäftigung von Jugendlichen im Schiffsbetrieb, sind daher abzulehnen.

Zum Annex I und den Minimalerfordernissen für die Zertifikation als „Deckhand“

Ist mit dieser Bezeichnung eine Person gemeint, die „nur arbeitet“, nicht ausgebildet wird, über kein Befähigungszeugnis verfügt und sonst nur das 16. Lebensjahr vollendet hat, ist nach der KJBG-VO eine Beschäftigung in Österreich im Schiffsbetrieb nicht erlaubt; für eine Beschäftigung müsste diese Person das 18. Lebensjahr vollendet haben.

Zum Annex I und den Minimalerfordernissen für die Zertifikation als „Apprentice“

Handelt es sich um einen Lehrling, der das 15. Lebensjahr (und seine Schulpflicht) vollendet hat, sowie einen Lehrvertrag mit einer Ausbildung in einem Lehrverhältnis oder gesetzlich/kollektivvertraglich geregelterm Ausbildungsverhältnis abgeschlossen hat, ist eine Ausbildung (Beschäftigung) im Schiffsbetrieb erlaubt. Dies sollte auch für Lehrlinge/Auszubildende mit einem „ausländischen“ Ausbildungsverhältnis gelten, das mit einem österreichischen Lehrverhältnis oder sonstigen gesetzlich oder kollektivvertraglich geregelterm Ausbildungsverhältnis in Österreich vergleichbar ist.

Die Schutzbestimmungen des KJBG und der KJBG-VO sind natürlich anzuwenden.

Zum Annex I und den Minimalerfordernissen für die Zertifikation als „Boatman“

Hier geht es um eine Person, die nicht jünger als 17 Jahre sein darf, ein „Approved Training Programme“ von mindestens zwei Jahren nach Art 17 und eine Navigationszeit von 90 Tagen im Rahmen dieses Trainingsprogramms absolviert hat.

Grundsätzlich erscheint das Mindestalter von 17 Jahren nicht ausreichend zu sein, die notwendige Erfahrung für eine Tätigkeit als Bootsmann überhaupt vermitteln zu können. Zudem schreibt die KJBG-VO vor, unter welchen Bedingungen Jugendliche im Schiffsbetrieb beschäftigt werden dürfen. Dabei ist eine Ausbildung möglich; „Ausbildung“ iSd KJBG-VO muss entweder ein Lehrverhältnis oder ein sonstiges gesetzlich oder kollektivvertraglich geregeltes Ausbildungsverhältnis sein. Wenn dieses Trainingsprogramm eine Ausbildung iSd KJBG-VO ist, was aus Sicht der BAK bezweifelt wird, wird während der Ausbildung eine Beschäftigung erlaubt sein, allerdings unter Aufsicht. Aufsicht iSd KJBG-VO bedeutet die Überwachung durch eine geeignete fachkundige Person, die jederzeit unverzüglich zum Eingreifen bereit stehen muss. Daher wäre dann nach Absolvierung der Ausbildung vor 18 Jahren auch eine Beschäftigung erlaubt, allerdings nur unter Aufsicht oder wenn diese Person mit dem Ausbildungsprogramm ein Befähigungszeugnis nach dem STCW-Abkommen erworben hat.

Für österreichische Lehrlinge stellt sich derzeit das Problem nicht, da in der Praxis die Lehrlinge durch die drei Jahre dauernde Lehre nicht vor 18 Jahren mit der Ausbildung fertig sind und andere Jugendliche sowieso nicht im Schiffsbetrieb arbeiten dürfen.

Zum **Lehrberuf Binnenschiffer** – die Lehrzeit dauert drei Jahre, die praktische und theoretische Ausbildung soll Lehrlinge unter anderem dazu befähigen, beim Führen von Schiffen auf Wasserstraßen und im Hafen mitzuwirken, Ladearbeiten und Löscharbeiten durchzuführen usw (BGBl II 2000/183 idF BGBl II 2005/177).

Im dritten Lehrjahr ist „Steuern des Schiffes unter Aufsicht“ vorgesehen, wenn dabei die 90 Tage an Navigationszeit erreicht werden, könnten durch die erfolgreiche Absolvierung der Lehrausbildung die Voraussetzungen für die Zertifizierung als „Boatman“ vorliegen. Zielführend wäre daher, die Anerkennung bzw. Approbierung der Lehrausbildung zum Binnenschiffer als „Training Programme“ nach Art 17 zu erreichen.

Annex I Sprachkenntnis

Beim „Boatman“ und beim „Boatmaster“ werden Mindestsprachkenntnisse vorgeschrieben, die eine „gute Kommunikation“ ermöglichen. Diese Kenntnis ist offensichtlich auch dann gegeben, wenn „standardisierte Kommunikationssätze“ (Pkt 1.6. bzw 2.6. des Anhangs I) beherrscht werden. Aus Sicht der BAK stellt das ausschließliche Beherrschen von standardisierten Phrasen eine Gefahr für die Sicherheit dar. Die BAK hält fest, dass eine Kommunikation bei außergewöhnlichen Ereignissen weitaus mehr Sprachkenntnis erfordert, als standardisierte Phrasen. Diese Erleichterung wird entschieden abgelehnt.

Es gilt vielmehr, „gute Kommunikation“ genauer zu definieren, am zielführendsten wäre eine einheitliche Schifffahrtssprache.

Annex I Praxiszeiten

Die Praxiszeiten des „Able-Boatman“ (Pkt 2.2. lit a) erscheinen mit 180 Tagen als zu gering bemessen. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn die Person keinerlei Vorerfahrung an Bord von Schiffen hat.

Aus Sicherheitsüberlegungen sind die Praxiszeiten für den „Boatmaster“ mit 360 Tagen als viel zu gering bemessen. Seitens der BAK wird eine zweijährige Praxiszeit eingefordert.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA