



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II/W1 - Recht der Schifffahrt
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
GZ BMVIT- 580.052/0001- II/W1/2004	UV-GSt/Ma	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105		24.01.2005

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über den Zugang zum Markt für Hafendienste

Vorliegender Entwurf sieht vor, Dienste in Seehäfen wie das Laden und Löschen von Gütern, nautische Dienste, Lotsendienste und Fahrgastdienste zu liberalisieren. Über den Wettbewerb zwischen Anbietern der gleichen Hafendienstleistung innerhalb eines Hafens soll demnach das Funktionieren der europäischen Häfen weiterhin gesichert werden.

Ein Entwurf über die Liberalisierung von Hafendiensten ist vor Kurzem vom Europäischen Parlament abgelehnt worden. Das Vorgehen der Europäischen Kommission (EK), einen ähnlichen Entwurf kurz darauf zu präsentieren, ist daher aus Sicht der Bundesarbeitskammer (BAK) unverständlich. Insbesondere auch deshalb nicht, da lt Angaben der Europäischen Transportarbeiterföderation die Europäischen Häfen bereits jetzt zu den effizientesten der Welt zählen. Der Umschlag eines Containers ist in den USA rund doppelt und in Japan bis zu dreimal so teuer wie in der EU.

Grundsätzlich bestehen aus Sicht der BAK keine Einwände gegen die Schaffung einheitlicher und transparenter Regeln für die in Häfen erbrachten Dienstleistungen. Selbstverständlich können dadurch Fairness und Chancengleichheit im europäischen (Binnen)Markt erhöht werden. Ein Großteil dieser Dienstleistungen, etwa Infrastrukturdienstleistungen und Sicherheitsaufgaben stellen allerdings Dienstleistungen im öffentlichen Interesse dar und benötigen daher spezifische und konkrete Regelungen. Leider werden diese Regelungen im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend getroffen.

Jedenfalls zu begrüßen ist die Einschränkung des Anwendungsbereiches der Richtlinie auf Häfen der A-Kategorie nach TEN. Die BAK ist allerdings der Auffassung, dass auch

für diese Häfen der vorliegende Entwurf nicht das geeignete Mittel ist, deren Akzeptanz, nicht zuletzt im Interesse einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, zusätzlich zu erhöhen.

Zu den Punkten im Einzelnen:

Zu „Begründung“ Punkt 3: Schaffung von Arbeitsplätzen unter uneingeschränkter Beachtung des gemeinschaftlichen Besitzstandes in den Bereichen Soziales und Beschäftigung.

Hier wird vehement in Abrede gestellt, dass die Marktöffnung für Hafendienste negative Auswirkungen bezüglich Beschäftigung und (sozialer) Bedingungen der Arbeitskräfte in diesem Sektor, aber auch hinsichtlich Sicherheit in den Häfen, haben könnte. Als einziges Argument hierfür wird angeführt, dass durch Verlagerung neuen Umschlagsvolumens in die Häfen das Arbeitsplatzangebot verbessert werde.

Diese Argumentation ist aus zwei Gründen zurückzuweisen: Erstens entsteht neues Umschlagsvolumen nicht durch die Liberalisierung an sich, sondern durch das stark steigende Verkehrsaufkommen. Inwieweit damit automatisch zusätzliche Arbeitsplätze entstehen ist, angesichts der enormen Produktivitätszuwächse in diesem Bereich der Wirtschaft, fraglich.

Zweitens ist diese Schlussfolgerung angesichts der Erfahrungswerte mit Liberalisierungen in anderen Wirtschaftsbereichen absolut unzulässig. Zahlreiche Studien belegen, dass Liberalisierung zumeist mit einer dramatischen Reduktion der Arbeitsplätze einhergeht. Zudem werden die Arbeitsbedingungen drastisch verschlechtert. Tatsache ist auch, dass es in manchen bereits liberalisierten Bereichen erneut deutlich erkennbare Monopolisierungs- bzw. Oligopolisierungstendenzen mit den daraus entstehenden Nachteilen gibt. Diese Behauptung kann daher in dieser Form keinesfalls aufrecht gehalten werden.

Zu Art 7:

Die Formulierung "Die Kriterien für die Erteilung von Genehmigungen sollten objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein" ist aus Sicht der BAK nichtssagend und als Anleitung für eine Genehmigungserteilung in dieser Form keinesfalls geeignet.

Zu Art 9

Hier wird einerseits verlangt, dass für eine Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter objektive Gründe vorliegen müssen. Gleichzeitig wird festgesetzt, dass „die unter den gegebenen Umständen gebotene Höchstzahl an Diensteanbietern“ zuzulassen ist. Diese Bestimmung ist in sich widersprüchlich und erklärungsbedürftig.

Zu Art 13:

Vorgeschlagen wird, die Möglichkeiten der sog „Selbstabfertigung“ auszuweiten. Aus Sicht der BAK widerspricht dies den internationalen Bestimmungen der ILO (International Labour Office), wonach primär ausgebildete Hafendarbeiter bei der Hafendarbeit einzusetzen sind (vgl ILO Konvention Nr 137 über Hafendarbeit).

Selbstabfertigung kann nur bedingt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Qualität von Hafendienstleistungen beitragen. Die Ausweitung der Möglichkeit zur Selbstabfertigung beinhaltet zwangsläufig einen verstärkten Einsatz der Schiffscrew während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen. Die Arbeitsbelastung der Seeleute wird erhöht. Es ist zu befürchten, dass durch diese Bestimmung die derzeitigen Regelungen hinsichtlich der Ruhezeiten der Schiffsbesatzung weiter unter Druck geraten. Besatzungsmitgliedern wird nahegelegt werden, ihnen zustehende Ruhezeiten während des Hafenaufenthaltes nicht wahr zu nehmen. Einem weiteren Aushöhlen der Arbeitnehmerschutzbestimmungen wird dadurch Vorschub geleistet.

Hafendarbeit, sei es an Bord oder an Land, kann nur sicher und effizient ausgeführt werden, wenn die Beschäftigten entsprechend ausgebildet und mit den örtlichen Gegebenheiten und Arbeitsweisen vertraut sind. Die Koordinierung der Arbeitsweisen spielt in modernen Häfen eine immer größere Rolle. Auch der zunehmende Umschlag von gefährlichen Gütern erfordert eine höhere Qualifikation der damit beauftragten Beschäftigten. Der Verzicht auf ausgebildete Hafendarbeiter und deren Erfahrung ist daher nicht nachvollziehbar und daher abzulehnen.

Zu Art 14

Es ist vorgesehen, nautische Dienste wie Lotsendienste als kommerzielle Dienste zu behandeln und ebenfalls für den Markt zu öffnen. Angesichts deren Bedeutung für die Sicherheit im Seeverkehr steht die BAK einer möglichen Ausgliederung sehr kritisch gegenüber. Grundsätzlich können die Mitgliedstaaten im Rahmen des Art 14 zusätzliche Auflagen für Lotsendienste erteilen. Leider werden die Anforderungen nur schemenhaft skizziert. Spezifische einheitliche Standards werden nicht festgesetzt. Eine Beurteilung der Ausgliederung der Lotsendienste ist daher leider nicht möglich und muss dementsprechend abgelehnt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Maria Kubitschek
iV des Direktors