

# Zweieinhalb Erfolge

## Mehrere Derulierungsversuche der maritimen Wirtschaft haben die europäischen Hafentarbeiter bisher abgewehrt. Doch die EU gibt keine Ruhe

Von Burkhard Ilschner

[Anfang März veröffentlichte die EU-Kommission zwei Grundsatzpapiere zu Schifffahrt und Hafenwirtschaft](#) – sie zeigen aufs Neue, dass in Brüssel Kräfte am Wirken sind, die hartnäckig die neoliberale Deregulierung der maritimen Wirtschaft verfolgen: Zweieinhalb Niederlagen haben sie bereits einstecken müssen – und immer wieder kommen sie mit neuen Vorschlägen.

Zweieinhalb? Klingt merkwürdig, trifft aber den Kern: 25 Jahre ist es her, dass die Kommission den ersten Entwurf eines Richtlinienpakets präsentierte, das Europas Seehafen- und Schifffahrtspolitik nicht nur entscheidender sozialer Schranken, sondern auch öffentlicher Kontrollen berauben und sie der blanken marktwirtschaftlichen Willkür globaler Konzerne und Investoren ausliefern sollte, Details später. Gut zwei Jahre später erfuhr die Kommission jedoch ihre erste krachende Niederlage: Ende 2003 lehnte das EU-Parlament das inzwischen umgangssprachlich als »Port Package« (PP) bekannt gewordene Paket mit 229 zu 209 Stimmen ab.

Dem Scheitern vorausgegangen waren zum einen kraftvolle Proteste der gewerkschaftlich starken Hafentarbeiter Europas, namentlich der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF). Die EU-Kommission hatte deren Widerstand absolut unterschätzt. Knapp 20.000 Dockarbeiter aus allen EU-Ländern, einschließlich solidarischer Delegationen etwa aus den USA, demonstrierten noch vor der Parlamentsabstimmung in Rotterdam und Barcelona. Zuvor hatte es auch Streiks in etlichen größeren Häfen gegeben. Zum anderen aber hatte sich parallel eine breite Front der maritimen Wirtschaft formiert: Hafenverwaltungen, Schifffahrt und Logistikbranche opponierten in seltener Einmütigkeit gegen PP, wenn auch aus überwiegend anderen Motiven als die Arbeiter.

### Votum nicht akzeptiert

Beides schien Brüssel nicht zu interessieren: Die Entscheidung des Parlaments »sei nicht zu akzeptieren«, tönte die damalige EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio – und präsentierte kurz darauf einen neuen Entwurf, der prompt als PP 2 bekannt wurde: Das Verfahren müsse eben [»wiederholt werden«](#). Ihr Amtsnachfolger Jacques Barrot übernahm das Vorhaben – musste aber erleben, dass der Protest europaweit eskalierte: Anfang 2006 lehnten 532 von 677 stimmberechtigten EU-Parlamentariern auch PP 2 ab und bescherten so der Kommission ihre zweite krachende Niederlage.

Sowohl Gewerkschaften als auch maritime Wirtschaft hatten den erneuten Vorstoß geißelt. Beide empörte zum einen, dass die große Kritik am gescheiterten PP 1 nicht einmal annähernd berücksichtigt worden war. Zum anderen addierte sich die Wut über das unverschämte Demokratieverständnis der Kommission. Innerhalb weniger Monate unterzeichneten mehr als 22.000 Menschen eine Petition der ETF, und gut ein Jahr später protestierten in Strasbourg vor dem Parlament mehr als 40.000 Menschen.

»Es war schon eine machtvolle Demonstration«, berichtete ein damaliger Teilnehmer, »zigtausend wütende Hafentarbeiter machten deutlich, dass sie ihre Jobs nicht verlieren wollten.« Der Zug durch das Parlamentsviertel sei von Feuerwerk und lautstarken Parolen der Kollegen, aber auch von Sympathierufen der Bürger begleitet gewesen. Irgendwann seien auch ein Teil der Glasfassade des EU-Parlaments zu Bruch und ein Auto in Flammen aufgegangen (anderen Berichten nach eine Folge polizeilicher Übergriffe): »Die offenen Fenster sorgten dann wohl dafür, dass die EU-Abgeordneten einen klaren Kopf bekamen und am Ende gegen PP 2 stimmten.«

Zweieinhalb? – Wieder wollte die EU-Kommission nicht aufgeben und startete getreu der Palacio-Devise »nicht akzeptabel« einen dritten Anlauf. Dieses Mal dauerte es bis 2013, bevor der PP-3-Entwurf fertig war. Er unterschied sich wesentlich von früheren Fassungen, wurde nach weiteren Debatten zwar 2016 vom EU-Parlament mit 451 zu 243 Stimmen gebilligt und trat 2017 in Kraft, dennoch war er nach den zwei Niederlagen von 2003 und 2006 immerhin noch eine halbe – denn die PP-3-Macher hatten deutlich gekniffen und ihre Ambitionen zurückgeschraubt.

Zumindest vorerst: Aus gewerkschaftlicher Sicht ist PP 3 einerseits ein starker Erfolg vorangegangenen Widerstands, andererseits eine ständige Mahnung, diesen nicht erlöschen zu lassen. PP 3 ist keine Richtlinie (mehr), sondern eine Verordnung: Während Richtlinien von Mitgliedstaaten einzeln in nationales Recht umgewandelt werden müssen, sind Verordnungen unmittelbar EU-weit wirksam. Allerdings: PP 3 beschränkt sich nur auf die »Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten« – viele Streitpunkte sind ausgeklammert, etliche andere unverbindlich; Vorgaben wie »könnte« oder »sollte« haben bekanntlich nur Empfehlungscharakter und lassen jede Menge Interpretationsspielraum. Aber genau das birgt neue Gefahren.

## **Keine Arbeit für Turnschuhgangs**

Wichtiges Beispiel: Der Arbeiterwiderstand gegen PP 1 und PP 2 hatte vor allem der geplanten Auslagerung qualifizierter Hafentarbeiter gegolten; das Laden und Löschen von Schiffen sollte auch von Schiffsbesatzungen – »Selbstabfertigung« – oder seemännisch unerfahrenem Billiglohnlandpersonal – »Turnschuhgangs« – erledigt werden dürfen. Risiken für Mannschaften, Fracht, Schiff und Meeresumwelt ignorierend, wollte Brüssel so, auch auf Reederbetreiben, die gute tarifliche Absicherung europäischer Hafentarbeiter aufbrechen. In PP 3 fehlt dieser Ansatz – ein toller Erfolg, ja. Aber seither vergeht kein Jahr, in dem nicht irgendwo versucht wird, ihn in einem einzelnen Hafen, einer Region oder für bestimmte Schiffstypen doch noch einzuführen: Sollte das bislang in Norm 137 der International Labour Organisation (ILO)

der UNO weltweit verbrieftes Monopol qualifizierter Hafendarbeit einmal aufgebrochen werden, würde dies einen Flächenbrand entfachen.

Die EU-Kommission hat ihre Liberalisierungspläne mit PP 3 vertagt. Mit PP 1 und PP 2 wären alle europäischen Häfen scharfem globalen Wettbewerb unterworfen worden. Alle Dienstleistungen hätten weltweit ausgeschrieben und dann mit differenziert befristeten Konzessionen neu vergeben werden müssen. Eventuelle neue Betreiber wären befreit worden von der Pflicht, Beschäftigte und ihre Tarifverträge zu übernehmen. Zudem wären nicht nur Lade- und Löscharbeiten dereguliert, sondern auch technisch-nautische Dienste in den Häfen (Lotsen, Schlepper, Festmacher) dem »freien« Wettbewerb ausgeliefert worden. All das und mehr fehlt in PP 3 - gut. Aber die aktuellen Grundsatzpapiere der Kommission machen deutlich: Brüssel will nicht aufgeben. Vieles ist seither schon wieder durchzusetzen versucht worden, anderes droht jederzeit nachgeholt zu werden. Widerstand bleibt also nötig.

Burkhard Ilschner schreibt regelmäßig in der jungen Welt zu Entwicklungen in der maritimen Wirtschaft

<https://www.jungewelt.de/beilage/art/521237>