

Hafenarbeiter: Transnationale Gewerkschaftsarbeit sichert Erfolg

Bernt Kamin

EINE NEUE EU-RICHTLINIE?

Im November 2005 demonstrierten in Brüssel Hafenarbeiter aus zehn europäischen Ländern gegen die geplante Richtlinie über Hafendienstleistungen „Port Package 2“. Parallel fanden in europäischen Häfen Informationsveranstaltungen statt, verbunden mit Arbeitsniederlegungen wie etwa einem 24-stündigen Warnstreik in Dänemark. Tatsächlich lehnte der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments am 22. November den vorgelegten Entwurf zur Richtlinie ab. Das ist ein Teilerfolg und Zeitgewinn, denn nun muss das Parlament Anfang 2006 erneut über den ursprünglichen Entwurf in 1. Lesung entscheiden. Er sieht vor, dass auch Seeleute Hafendarbeiten übernehmen dürfen und gibt den Reedern das Recht, eigenes Landpersonal für das Abfertigen der Schiffe einzustellen (Self-loading). Das würde – die Bolkesteinsche „Dienstleistungsrichtlinie“ lässt grüßen – Deregulierung einschließlich der Absenkung von Arbeitsstandards auf das Niveau von Herkunftsländern bedeuten, während die bis jetzt noch zuständigen Hafenarbeiter ihre Arbeits- und Einkommensbedingungen erhalten wollen. Am 11. Januar 2006 gab es deshalb weitere Protestaktionen in 12 Ländern, zu denen auch ver.di in acht deutschen Häfen aufgerufen hatte; sicherlich nicht zum letzten Mal.

Die Geschichte der Hafenarbeiter hatte immer mit der Frage zu tun, was als Hafendarbeit bezeichnet werden kann und wer sie ausführen darf. So ist die Gründung der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) auf den Kampf der Seeleute und Hafenarbeiter zurückzuführen, die schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt erkannt hatten, dass sie nur erfolgreich sein können, wenn sie ihre Aktivitäten grenzüberschreitend koordinieren. Diese historische Einsicht erhielt in den vergangenen zehn Jahren erneut hohe Aktualität; sie ist Bedingung für den Erfolg der weiteren Auseinandersetzungen gegen Port Package 2 und Deregulierung.

DIE PORT PACKAGE-GESCHICHTE

Seit 1997 arbeitet die EU-Kommission an einem Grünbuch über die Seehäfen und die maritime Infrastruktur. Anfang 2001 legte sie den offiziellen Entwurf einer Richtlinie über den Zugang zum Markt für Hafendienste – genannt Port Package 1 – vor. Bereits vor der 1. Lesung im EU-Parlament befasste sich der Kongress der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) in Zagreb im Mai 2001 mit dem Thema und lehnte die für die Hafenarbeiter kritischen Inhalte (wie Selbstabfertigung) ab. Er verabschiedete eine Resolution, in der die Arbeitgeberverbände in den Häfen aufgefordert wurden, zusammen mit der ETF den sozialen Dialog aufzunehmen. Dies haben sie bis zum heutigen Zeitpunkt verweigert.

EUROPÄISCHE LOBBYARBEIT UND AKTIONEN

Die ETF hat für ihre Mitgliedsgewerkschaften im Transportsektor die Aufgabe übernommen, die Meinungsbildung der europäischen Institutionen zu beeinflussen (Lobbying). In bisher nicht gekanntem Umfang wurde ab 2001 sowohl mit den Mitgliedern des Europaparlaments, als auch mit den nationalen Regierungsvertretern Verbindung aufgenommen, um sie von der eigenen Position zu überzeugen. Zudem verständigte man sich auf ein Kernthema, in diesem Fall die Selbstabfertigung durch Seeleute. Dieses „Selfhandling“ hätte die gut bezahlten Arbeitsplätze zumindest teilweise durch billige Arbeitskräfte ersetzt, aber viel schlimmer noch, den Wettbewerb auf der sozialen Ebene eingeführt, der bis heute in den Häfen weitgehend ausgeschlossen ist. Es ging von Anfang an darum, deutlich zu machen, dass der Deregulierungsansatz dieser Richtlinie falsch ist und nicht darum, andere Formulierungen zu finden.

2001 beschloss die ITF-Hafensektion, am 25. September einen europaweiten Aktionstag durchzuführen. Die nicht in der

ITF organisierten Hafenarbeitergewerkschaften (IDC) riefen jedoch zu einem Aktionstag am 6. November 2001 auf. Augenscheinlich waren einzelne Akteure noch zu sehr in ihrer üblichen Handlungsweise gefangen, die Probleme in den Heimatländern bzw. der Organisationen zu lösen. Zu unerfahren waren wir bis dahin in der Arbeit mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen, Traditionen, Kulturen und Meinungen. Gleichwohl gab es Arbeitsniederlegungen in Belgien, Spanien, Frankreich, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Finnland und Portugal, aber eben nicht in den anderen EU-Staaten wie Deutschland und Italien. Aus diesen Fehlern reifte die Einsicht, dass die Aktivitäten der beiden Dachverbände mehr miteinander abgestimmt werden sollten, um künftig erfolgreich zu sein, und dass gemeinsam getragene Aktionen wirkungsvoller sind als die politische Arbeit auf der nationalen Ebene.

In der 1. Lesung im Parlament wurde abgelehnt, die Selbstabfertigung aus dem Text der Richtlinie herauszunehmen. Im Verlaufe des Jahres 2002 befassten sich die Mitgliedsgewerkschaften in unterschiedlicher Form und Intensität mit der Richtlinie. In einigen Ländern kam es zu mehrstündigen bis ganztägigen Arbeitsniederlegungen, in anderen Ländern wurden die Mitglieder über die Entwicklungen in Europa informiert. Sowohl die Verständigung innerhalb einzelner Länder, in denen es zum Teil mehrere Hafenarbeitergewerkschaften gibt, als auch zwischen den einzelnen Organisationen war und ist eine ganz wesentliche Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Politikfähigkeit der europäischen Hafenarbeitergewerkschaften.

Die Phase vor der 2. Lesung im Parlament im Januar 2003 wurde in fast allen Ländern Europas von Arbeitsniederlegungen und weiteren Aktionen der Hafenaar-

Bernt Kamin, Betriebsratsvorsitzender,
Gesamthafenbetrieb Hamburg.
e-mail: bernt.kamin@gesamthafen.de

beiter begleitet. Die Vielfalt der Teilnehmer aus unterschiedlichen Ländern und Organisationen zeigte eine bis dahin unbekannt breite Bewegung. Danach waren die drei europäischen Institutionen, Rat, Parlament und Kommission aufgefordert, ihre Vorstellungen darzustellen. Aus diesem Grunde führten die europäischen Hafentarbeitergewerkschaften im September 2003 eine Aktionswoche durch, in der deutlich wurde, dass sie gemeinsam gegen die Zerstörung ihrer Standards kämpfen werden. Das Motto auf den Plakaten und Flugblättern lautete: „Überlasst es den Profis – Es ist unsere Arbeit“.

Die größten Demonstrationen in der Geschichte der europäischen Hafentarbeiter fanden am 29. September 2003 statt. An diesem Tag stellte der Vermittlungsausschuss einen Vorschlag vor, der noch weit hinter die Beschlüsse der 2. Lesung zurückfiel und deshalb für die Hafentarbeiter völlig unakzeptabel war. An den Demonstrationen in Rotterdam und Barcelona nahmen ca. 16.000 Hafentarbeiter aus allen Teilen Europas teil. Bei aller Schwierigkeit, die Reden in den verschiedenen Sprachen zu verstehen, war eine zentrale Botschaft allen verständlich: „Proud to be a docker – Stolz ein Hafentarbeiter zu sein“.

Am 20. November 2003 gab es dann eine politische Sensation: Zum dritten Mal in der EU-Geschichte scheiterte ein Richtlinienentwurf. Gegen die Mehrheit ihrer Vertreter im Vermittlungsausschuss lehnte das Parlament den Vermittlungsvorschlag ab. Das Zusammenspiel der Gewerkschaften, der koordinierte Einsatz von Lobbyarbeit, Demonstrationen und Arbeitsniederlegungen über die nationalen Grenzen hinweg waren erfolgreich. Die Beschäftigten in den europäischen Häfen hatten mit ihren Gewerkschaften in einer grenzüberschreitenden koordinierten Zusammenarbeit – in Umfang und Art bisher einmalig in der Nachkriegsgeschichte der europäischen Gewerkschaftsbewegung – nach heftigen Auseinandersetzungen, die Lobbyarbeit und Arbeitsniederlegungen verbanden, einen schweren Angriff auf ihre Rechte abgewehrt.

ERFOLGSGRÜNDE

Von zentraler Bedeutung für das Verfahren und Verhalten der Hafentarbeiter war und

ist die *Entschlossenheit und die gemeinsame Auffassung* über die Zukunft. Die Hafentarbeiter werden nicht tatenlos zusehen, wenn ihre Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zerstört werden. Jeder Reeder, der versucht, seine Schiffe mit eigenem Personal gegen den Willen der Hafentarbeitergewerkschaften zu be- oder zu entladen, muss damit rechnen, dass seine Schiffe weltweit boykottiert werden. Der Hafensektor ist eine der erfolgreichsten Branchen und wächst in einigen Ländern im zweistelligen Bereich. Grundlage dieses Erfolges sind qualifizierte Hafentarbeiter, die zu vergleichsweise guten sozialen Bedingungen arbeiten.

Weiterhin muss man die *besonderen Rahmenbedingungen* beachten, die so in anderen Bereichen des Transportsektors nicht anzutreffen sind. So ist der Kreis der Betroffenen relativ klein. Es gibt z. B. in Deutschland weniger als 10.000 Hafentarbeiter. Die sind allerdings vergleichsweise gut organisiert (80–90%) und arbeiten an einer Stelle der Transportkette, die man als Flaschenhals bezeichnen kann und die dementsprechend empfindlich ist, wenn man den Hals zudreht. Als im Mai 2003 die Arbeit an der Westküste der USA arbeitskampfbedingt ruhte, bezifferte die Bush-Administration den ökonomischen Schaden auf ca. 2 Mrd. Dollar pro Tag. Bei der heute üblichen Just in Time-Produktion hat eine Unterbrechung der Transportkette sofort heftigste Auswirkungen auf fast alle Teile der Ökonomie. Entsprechend wirksam sind koordinierte Arbeitskämpfe.

Die Hafentarbeiter haben aus der unzureichenden Koordination der Vergangenheit gelernt. Anfangs war immer wieder versucht worden, sich auf einheitliche, genau gleiche Aktionen zu verständigen. Dabei wurden aber sowohl die rechtlichen Rahmenbedingungen als auch die unterschiedlichen Organisationsbedingungen zu wenig beachtet und fast alle diese Versuche scheiterten. 2003 kam es dann nicht mehr darauf an, wer der vermeintlich bessere Gewerkschafter ist, sondern darauf, dass jede Organisation im Rahmen ihrer Möglichkeiten agiert und die Aktionsformen der jeweils anderen respektiert. Wichtig war, dass ersichtlich wurde, dass es sich um *koordinierte Aktionen* im Rahmen eines sich weiter entwickelnden Konzeptes handelt. Im Koordinierungsprozess entfalteten sich die jeweiligen Stärken der Beteiligten.

WIE WEITER?

Nach dem Scheitern des ersten Port-Package-Versuchs hatte die damalige Verkehrskommissarin 2004 einen neuen Entwurf (Port-Package 2) eingebracht und im Grunde damit die Haltung der Kommission aufgezeigt, dass die Entscheidung des Parlamentes nicht zu akzeptieren sei und das ganze Verfahren deshalb wiederholt werden müsse. Die alten Inhalte, insbesondere die für uns so wichtige Frage der Selbstabfertigung, sind nach wie vor Bestandteil auch des neuen Entwurfes, und also heißt es – siehe Beginn des Berichts – weiter kämpfen.

Die Lehren von Port Package 1 sind auch wichtig für die weitere Auseinandersetzung um Port Package 2 – und darüber hinaus auch zur gewerkschaftlichen Haltung gegenüber dem Entwurf zur Dienstleistungsrichtlinie (Bolkestein), deren Tragweite noch größer ist als die Hafenrichtlinie. Er geht weit über das hinaus, was in der Hafenrichtlinie vorgeschlagen war und reguliert im Grunde alles, was nicht explizit bereits geregelt ist (so sind etwa die europäischen Bahnen ausgenommen, für die es bereits Richtlinien gibt). Umso sorgfältiger muss diskutiert werden, ob und wie eine Richtlinie für die Häfen zu haben ist, falls sie so formuliert ist, dass sich auch die gewerkschaftlichen Interessen darin wieder finden. Die europäischen Hafentarbeitergewerkschaften müssen nun entscheiden, ob es wiederum darum geht, eine Hafenrichtlinie zu verhindern oder sie so zu beeinflussen, dass die Hafentarbeiter damit leben können. Je nachdem, wie wir diese Frage beantworten, leitet sich daraus unsere Strategie und Taktik ab.

Die europäischen Hafentarbeitergewerkschaften werden, wie in der jüngeren Vergangenheit, ihre Schritte miteinander abstimmen. Sie werden prozessartig ihre Strategie entwickeln. Wie zu Beginn geht es um die Frage, wer zu welchen Bedingungen Hafentarbeit ausführt. Die Gewerkschaften haben lange gegen die Tagelöhnerarbeit und für eine bessere Arbeitswelt gekämpft. Sie können nicht zulassen, dass das Rad der Geschichte zurückgedreht wird.