

# ver.di Positionspapier „Maritime Logistik“

## 1. Die Maritime Wirtschaft im Wandel

Die nationale, europäische und internationale Maritime Wirtschaft befindet sich in einem stetigen Veränderungsprozess. Dieser wird zum einen durch die Veränderungen in der Seeschifffahrt geprägt - im Wesentlichen die steigende Schiffsgrößenentwicklung und die rasch stattfindende Marktkonzentration und Konsolidierung der Reeder. Zum anderen wird es durch den technischen Fortschritt und den daraus resultierenden Automatisierungs- und Digitalisierungsprozessen in der Hafenwirtschaft und der nachgelagerten maritimen Logistik, weitreichende Auswirkungen für die maritimen Branchen und ihre Beschäftigten geben.

Damit ergeben sich neue Herausforderungen für die Beschäftigten, deren Interessensvertretung **ver.di** sowie für die Unternehmen in der Maritimen Wirtschaft, da u.a. auf bestehenden Terminals die Einführung neuer Technologien zur Gefährdung von Arbeitsplätzen führen wird.

Weitere mögliche negative Folgen sind verminderte Steuereinnahmen für die betroffenen Gebietskörperschaften und getrieben durch weniger Beschäftigung sozialer Unfrieden in den Hafenregionen. Hier gilt es gemeinsam mit dem Bund, den Küstenländern, der Hafenwirtschaft sowie der Gewerkschaft **ver.di** über eine **gerechte und zukunftsgerichtete Gesellschafts-, Arbeitsmarkt-, Arbeitszeit und Tarifpolitik** zu beraten und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln, die gewährleisten, dass die Maritime Wirtschaft mit all ihren Akteuren auch in Zukunft ihre wichtige Rolle für die exportorientierte Volkswirtschaft wahrnehmen kann und ihrer herausragenden sozialpolitischen Verantwortung gerecht wird.

## 2. Die Corona- Krise als Chance

**ver.di** fordert als Lehre aus der Corona- Krise, eine „**Agenda Maritime Logistik**“ auf nationaler und europäischer Ebene.

Die Corona Krise erzwingt eine Zäsur der bisherigen Entwicklung. Globale Lieferketten sind zusammengebrochen, die Verletzbarkeit bestehender ökonomischen Systeme ist deutlich zu erkennen.

Daher müssen jetzt die folgenden Maßnahmen auf den Weg gebracht werden:

Der Besatzungswechsel von Seeleuten, Landgang und medizinische Versorgung müssen nachhaltig und krisensicher gestaltet werden. Ein koordiniertes, verantwortungsvolles Handeln von National- und Flaggenstaaten ist hierfür unerlässlich. Zusätzliche Belastungsfaktoren und Gefährdungen für Seeleute wie das Laschen bzw. die Ladungssicherung an Bord müssen abgestellt werden.

Es müssen Voraussetzungen geschaffen werden, ein echtes „Level Playing Field“ für die maritime Wirtschaft in Europa zu errichten. Das Race-to-the-bottom im ungleichen Wettbewerb um Fördermittel muss beendet werden, um Marktverzerrung zu vermeiden und der Qualität der Dienstleistung wieder ihren gerechten Stellenwert zuzuweisen. Die Einführung von Mindestfrachtraten und die kritische Evaluierung der Gruppenfreistellungsverordnung für Reedereikonsortien sind hierfür aus Sicht der ver.di unerlässliche Schritte.

Globale Lieferketten brauchen verantwortungsvolle Unternehmen und verbindliche soziale Standards; es braucht ein Lieferkettengesetz, das alle Beschäftigten entlang der Lieferketten berücksichtigt und gute Arbeitsbedingungen zu fairen, tariflichen Löhnen sichert.

Die Schifffahrtförderung muss an den Erhalt von Maritimen Know- how gekoppelt werden und damit einen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugen.

Häfen sind systemrelevant und müssen als kritische Infrastruktur anerkannt werden. Die Wahrung des Land-Lord-Prinzips ist hierbei selbstverständliche Voraussetzung.

Beim Aufbau neuer Lieferketten sind die ökologischen Vor- und Nachteile von Seetransport, Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen zu berücksichtigen und dürfen nicht von Wirtschaftlichkeitserwägungen verdrängt werden.

### 3. Fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung: Agenda zum Schutz der Beschäftigten

Die generell zunehmende digitale Vernetzung entlang der Liefer- und Wertschöpfungskette, wie auch der wachsende Grad an Automatisierung in der Maritimen Wirtschaft, wirkt ganz konkret als Innovationstreiber. Hierdurch werden eine Fülle an neuen Produkten und effizienteren Dienstleistungen ermöglicht und Potenziale für Wertschöpfung und neue Beschäftigungskategorien erschlossen, die es auszunutzen gilt. Zugleich wird aber auch die menschliche Arbeitskraft durch automatisierte und digitalisierte Teilprozesse weniger benötigt, was in Bereichen wie der Hafenwirtschaft und der maritimen Logistik, die traditionell auf manuelle Tätigkeiten ausgerichtet waren, zu enormen negativen Beschäftigungseffekten führen wird.

Es bedarf deshalb erheblicher Anstrengungen mit dem gemeinsamen Ziel aller Beteiligten (Bund, Länder, **ver.di** und Unternehmen), die Beschäftigungsbilanz dieses technologischen Wandels positiv zu gestalten und die Arbeitsplätze der Beschäftigten zu schützen, ihre guten Bedingungen zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Zwei konkrete Maßnahmenpakete müssen deshalb auf den Weg gebracht werden:

Wir benötigen zum einen eine umfassende Weiterbildungs- und Qualifizierungsoffensive, um die Beschäftigten für die neuen Funktionen in den Häfen und der maritimen Logistik, die durch Automatisierung entstehen, rechtzeitig und nachhaltig auszubilden und vorzubereiten. Dem von den Sozialpartnern gemeinsam betriebenen *maritimen kompetenzzentrum (ma-co)* kann und soll dabei eine wichtige Schlüsselrolle zukommen.

Zu anderen müssen verbindliche Tarifverträge zum Rationalisierungs- und Beschäftigungsschutz verhandelt werden, und im Zuge dessen die

betrieblichen und unternehmerischen Mitbestimmungsträger in die Prozesse von Anfang an mit eingebunden werden.

**ver.di** fordert zur Erreichung dieser Ziele, eine „**Agenda zum Schutz und zur Fortentwicklung der Beschäftigung in den deutschen Seehäfen**“ unter Einbeziehung der genannten Beteiligten zu entwickeln.

Das nationale Hafenkonzert beinhaltet dafür bereits einige wichtige Maßnahmen, die allerdings in der Umsetzungsbeschreibung ausschließlich den Tarifvertragsparteien zugewiesen werden. Wir brauchen aber eine deutlich aktivere Zusammenarbeit mit dem Bund und insbesondere auch mit den norddeutschen Bundesländern, um die oben beschriebene erforderliche Beschäftigungsagenda umzusetzen.

Es kann keine Wirtschafts- und Industriepolitik geben ohne eine zukunftsfeste Beschäftigungspolitik, deren Strategie ressortübergreifend erarbeitet werden muss. Es ist nicht zielführend, wenn bei der Erarbeitung einer Digitalen Strategie für die gesamte Maritime Wirtschaft das BMAS, das BMVI und das Bundeswirtschaftsministerium offensichtlich keine gemeinsame Herangehensweise haben, und das Thema Mensch und Beschäftigung allenfalls eine untergeordnete Rolle spielt – wie es in den Branchenforen zur Vorbereitung der letzten Nationalen Maritimen Konferenz zu erleben war.

Eine konkrete Maßnahme der Politik der Küstenländer muss in diesem Zusammenhang die **Anpassung der einzelnen Hafenverordnungen** für die bremischen und niedersächsischen Häfen sowie des Hamburger Hafens sein. Die Hafenverordnungen müssen die Ladungssicherung der verschiedenen Ladungsarten - also das Laschen - verpflichtend als ausschließlich von qualifizierten Hafearbeiter\*innen durchzuführende Tätigkeit festschreiben. Dies ist u.a. im gesamten Antwerpener Hafen gesetzlich so geregelt, und zwar zum einen aus Gründen der Arbeitssicherheit der Seeleute und der Seesicherheit. Die Ausbildungsstandards der Seeleute sind schwer überprüfbar, außerdem werden oftmals die erforderlichen Arbeitsmittel zur sicheren Durchführung der Ladungssicherung nicht zur Verfügung gestellt. Erschwerend kommt hinzu, dass den Seeleuten aufgrund der zusätzlichen Arbeiten die erforderlichen Ruhezeiten während der Liegezeit in den Häfen genommen wird. Hierdurch ist es schon zu schwer und

tödlichen Arbeitsunfällen gekommen. Weiterhin kann eine unzureichende Ladungssicherung zu schweren Schiffsunglücken führen. Zum anderen dient diese Regelung dem Beschäftigungsschutz der qualifizierten Hafendarbeiter\*innen und der Qualitätssicherung bei der Schiffabfertigung.

## **4. Strukturellen und demografischen Wandel in der Hafendarwirtschaft gestalten**

Der demografische Wandel in Deutschland wird in den kommenden Jahren ein zentrales Thema mit vielfältigen Herausforderungen für die deutschen Seehafendarbetriebe und ihre Beschäftigten sein. Er wird durch den hohen Grad an physischer und psychischer Belastung sogar noch verschärft, da die Anforderungen an Flexibilität durch neu entstehende Peak-Situationen - verursacht durch die Schiffsgößenentwicklung - rasant zunehmen.

Diese zum einen demographische und auch branchenimmanente Entwicklung wird als Einflussgröße Auswirkungen auf den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen und die Beschäftigungssituation der Hafendarbeiterinnen und Hafendarbeiter haben.

Gemeinsame Absicht und Aufgabe der Tarifvertragsparteien der deutschen Seehafendarwirtschaft ist es daher, die Auswirkungen des demografischen und strukturellen Wandels zu gestalten. Durch zukunftsfähige flächentarifvertragliche Regelungen soll eine nachhaltige und vorausschauende Personalpolitik ermöglicht werden. Diese soll einerseits die Bedürfnisse der Seehafendarbetriebe nach leistungsfähigen und flexiblen Personalstrukturen sowie die Interessen der Hafendarbeiterinnen und Hafendarbeiter nach alters-, alters- und leistungsgerechten Arbeitsbedingungen berücksichtigen.

Daher haben sich die Tarifvertragsparteien darauf verständigt, diese zukünftigen Herausforderungen aufzugreifen. Durch den Demografie-Tarifvertrag wurden bedarfsgerechte betriebliche Rahmeninstrumente geschaffen, mit denen die

langfristige Beschäftigungs- und Wettbewerbssicherung verbindlich gestaltet werden kann.

**ver.di** und der ZDS haben damit ihre **tarifpolitische Verantwortung** erkannt und die dazu im Nationalen Hafenkonzept beschriebene Maßnahme bereits umgesetzt.

Wir erwarten flankierende Maßnahmen des Bundes und der Länder, die geeignet sind die soeben beschriebenen Herausforderungen aktiv und positiv mitzugestalten. Bund und Länder müssen Teil abgestimmter Prozesse sein und gemeinsamen Handeln.

## 5. Maritime Zukunft sichern – gezielte Nachwuchsförderung für die Küste

Aus gewerkschaftlicher Perspektive ist der Zustand der nationalen und internationalen Schifffahrt im Sinne der Beschäftigung und Ausbildung eklatant. Wir stellen fest, dass wir eine Mammutaufgabe zu bewältigen haben, um diese Punkte wieder positiv voran bringen zu können.

Die dramatisch gesunkenen Zahlen bezüglich der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten sprechen eine deutliche Sprache. Notwendiger Nachwuchs für die personelle Ausstattung der Hafendienstleistungen wird aus den Ressourcen deutscher Seeleute nicht mehr gedeckt. Die letzten Schutzmechanismen für Ausbildung und Beschäftigung, also insbesondere die SchiffsbesetzungsVO, wurden aufgekündigt. Gleichzeitig wurde die Schifffahrtförderung Zug um Zug ausgeweitet, ohne die Profiteure dieser Fördermaßnahmen gleichsam auf die Ziele des Maßnahmenpaketes verpflichtend zu orientieren.

**ver.di** fordert einen **Maritimen Zukunftsplan**, der seemännische Ausbildung und die erforderliche Beschäftigung wieder in ein gesundes Verhältnis setzt. Ohne massive Veränderungen an der heutigen Schifffahrtspolitik werden wir in absehbarer Zukunft ein Sterben der Schifffahrtsschulen, einen signifikanten Mangel an seemännischer Erfahrung und daraus resultierend eine Beschäftigungsproblematik in den

Landbetrieben des maritimen Clusters sowie bei den nautisch-technischen Dienstleistungen, wie u.a. dem Schlepperwesen und den Lotsen, sehen. Die beiden letztgenannten Berufsfelder spielen im Übrigen für die Sicherheit der deutschen Häfen eine besondere Rolle.

Vor diesem Hintergrund evaluieren wir die bestehende Schifffahrtförderung kritisch. Die bisherigen Maßnahmen haben ihre Ziele und Wirksamkeit verfehlt.

## **6. Die Rolle der Reeder**

In diesem Zusammenhang muss die besondere Rolle der Reeder und ihre nicht wahrgenommene Verantwortung für den deutschen maritimen Arbeitsmarkt angesprochen werden. Ihre Rolle muss Gegenstand einer politischen Diskussion sein. Durch eine immer schnellere Entwicklung der Schiffsgrößen, begünstigt durch Steuerverzicht und weitere Fördermaßnahmen des Bundes, versuchen die Reeder die Stückkosten zu senken und ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern. Parallel schließen sie sich in großen Allianzen (2M, Ocean Alliance, The Alliance) zusammen und versuchen ihre dadurch erzeugte Marktmacht gegenüber Hafenstandorten in einer häufig unverantwortlichen Weise auszuspielen. Aus diesen Gründen haben die Reeder, die durch sie verursachten Kosten zu tragen. Das bedeutet u.a., dass sie an den Kosten für Infra- und Suprastrukturanpassungen über Hafengebühren und angemessene Umschlagskosten zu beteiligen sind.

Die Beschäftigten in den Hafenregionen können erwarten, dass die von ihnen bezahlten Steuern nicht für Maßnahmen verwandt werden, die letztlich ihre eigenen Arbeitsplätze gefährden.

Weiterhin muss der Subventionsmissbrauch in der Seeschifffahrt durch die Reeder beendet werden. Die Seeschifffahrt ist eine hochsubventionierte Branche - die EU Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr enthalten unter anderen folgende Zielstellung:

*das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern*

Diese Zielstellung ist nicht erreicht und durch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung eher noch weiter konterkariert worden. Dies muss dringend korrigiert werden.

Sämtliche Förderungen, müssen verbindlich mit der Verpflichtung zur Ausbildung und Beschäftigung verbunden werden. Dies gilt insbesondere für die Tonnagesteuer, die verbindlich an die deutsche Flagge gebunden sein muss. Andernfalls sind die hohen staatlichen Förderungen zu Lasten der Steuerzahler und des Gemeinwohls nicht zu rechtfertigen. Die gewährten Subventionen müssen einer regelmäßigen jährlichen Überprüfung unterliegen, die dabei auch den volkswirtschaftlichen Nutzen bewertet. Die Beschäftigungsquote muss sowohl den Erhalt und die Bedarfe des maritimen Know-how in der Seeschifffahrt und in den Sekundärbereichen an Land absichern können.

## **7. Mitbestimmung sichern**

**ver.di** setzt sich für eine Novellierung des Betriebsverfassungsgesetzes ein. Der Verkehrssektor ist seit Jahren dem schrankenlosen Wettbewerb und der Globalisierung wie kaum ein anderer Bereich ausgesetzt. Betriebsverfassungsrechte werden von international und global agierenden Unternehmen gezielt umgangen und ausgehöhlt. Die strukturellen Veränderungen im Verkehrssektor machen deutlich, wie dringend die Sicherung der betriebsverfassungsrechtlichen Einflussmöglichkeiten für Beschäftigte ist. Der fortschreitende Automatisierungsprozess bringt grundlegende Veränderungen für die Mitbestimmungsträger mit sich.

Deshalb ist eine Stärkung der Mitbestimmung durch mehr Rechte bei Auftragsvergabe, Standortverlagerung, Auslagerung von Arbeit und beim Schutz der Persönlichkeitsrechte dringend erforderlich. Die Mitbestimmungsträger brauchen mehr



Ressourcen, da sie in einer sich verändernden Arbeitswelt mehr Aufgaben haben, die im Prozess der fortschreitenden Automatisierung wichtiger werden, um z.B. eigene Vorstellung zum Innovationsgeschehen verbindlich einbringen zu können. Damit auch in Zukunft die betriebliche Mitbestimmung sichergestellt ist, müssen die gesetzlichen Regelungen angepasst werden. Beispielhaft ist hier die Bundesratsentschließung „Mitbestimmung zukunftsfest gestalten“ zu nennen.

**ver.di** ist an einer sehr engen Kooperation mit den Küstenländern zur Modernisierung der Mitbestimmung interessiert.

## **8. Europa – Gleichgewicht zwischen Binnenmarkt und Sozialpolitik**

**ver.di** setzt sich ein für die Schaffung eines echten „Level-Playing-Field“ der Maritimen Wirtschaft in Europa, um „Fair Transport“ zu ermöglichen.

Europa wandelt sich. Der Brexit, die anhaltende Flüchtlingssituation und die Herausforderungen durch die Coronapandemie machen ein Überdenken der Europäischen Wirtschafts- und Sozialpolitik notwendig.

Ein Europäischer Binnenmarkt ist existenziell für den Wirtschaftsraum. Seine Regeln müssen jedoch auch den Beschäftigten gerecht werden. Aus unserer Sicht bietet der europäische Rechtsrahmen aber kaum Instrumente für eine gerechte, moderne und nachhaltige Kombination aus Beschäftigungs-, Steuer- und Wirtschaftspolitik.

Im Gegenteil, der jahrelangen Liberalisierung ist ein regulatorischer Ansatz entgegenzusetzen. Diese Aufgabe ist Sektor übergreifend notwendig. Es ist eine koordinierende Stelle auf EU-Ebene zu schaffen, die die Entwicklung aller Verkehrssektoren in gleichem Maße fördert und für verbindliche Frachtraten sorgt, die geeignet sind, menschenwürdige Sozial- und Arbeitsschutzstandards zu garantieren. Dabei geht es nicht nur um reine Frachtkosten, sondern auch um Raten für Assistenz und maritime Dienstleistungen. Diese Behörde muss darüber wachen, dass

Subventionen an Mehrwert für die Gesellschaft gekoppelt sind. Sie muss Mindestbedingungen durchsetzen, die auch von nicht Europäischen Staaten eingehalten werden müssen, wenn sie im EU-Binnenmarkt aktiv werden wollen. Intermodalität in der Logistik darf nicht zur Konkurrenz der Transportsektoren führen.

Die EU Mitgliedsstaaten müssen den Aufbau redundanter Lieferketten vorantreiben, die alle Waren der Daseinsfürsorge auch in Krisenzeiten verfügbar macht. Diese Änderungen erfordern ein „Level Playing Field“ auf Europäischer Ebene.

Dies ist die Voraussetzung dafür, dass wir von einem wirklichen „**Fair Transport in Europa**“ sprechen können.