

Antrag

Hannover, den 03.05.2018

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Für Sicherheit und Gerechtigkeit - Laschen ist Hafenarbeit

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

In einem Hafen wie dem JadeWeserPort, aber auch in den anderen niedersächsischen Häfen ist es von großer Bedeutung, dass die Transportgüter nicht nur unbeschadet, sondern auch zügig auf ihren Weg gebracht werden. Vor dem Hintergrund von Wartezeiten und eng durchgetakteten Abläufen in den Häfen stellt sich die Frage, ob das Laschen und Entlaschen von Transportgütern auf Frachtschiffen von hiesigen, speziell dafür ausgebildeten und zertifizierten Hafentarbeitern übernommen werden muss, um Sicherheit zu gewährleisten und Zeit zu sparen. Insbesondere im Containerbereich ist zu klären, ob die Besatzung die Ladungssicherung und -entsicherung vornehmen kann, da die Zeit, die zum Löschen vorgesehen ist, womöglich nicht ausreicht und das dafür notwendige Gerät eventuell nur hafenseitig vorgehalten werden kann.

Zudem ist zu prüfen, ob die Ladung von der Besatzung an Bord gesichert oder entsichert wird, und dies auch in Fällen, in denen die tägliche Höchstarbeitszeit bereits erreicht wurde. Hier ist zu klären, ob die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute überwacht werden müssen, nicht zuletzt zu ihrem eigenen Schutz, da unsachgemäß durchgeführte Ladungssicherungsarbeiten beim Ein- bzw. Auslaufen in beziehungsweise aus den Häfen schon zu tödlichen Unfällen von Seeleuten geführt haben. Besonders kritisch könnte dies bei gefährlichen Gütern beziehungsweise Gefahrgut sein, welches bei Megaschiffen ca. 30 % der gesamten Ladung ausmacht. Dies könnte ein nicht zu unterschätzendes Umweltrisiko und auch ein enormes Risiko sowohl für die Besatzung als auch für die Hafensicherheit darstellen. Besonders hier stellt sich die Frage, ob die Sicherungsarbeiten von speziell dafür ausgebildeten Personen vorgenommen werden sollten - nicht zuletzt aus wirtschaftlicher Perspektive, da es sich meistens um sehr teure und speziell angefertigte Ware handelt.

Für Containerschiffe wurde hinsichtlich der Ladungssicherung bereits eine international ratifizierte Regelung getroffen: In den „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSSCode)“, Annex 14, Satz 7.1.1 und 7.1.2, ist geregelt, dass die Ladungssicherung hafenseitig überprüft und vorgenommen werden soll. Gültig ist dies seit dem 01.01.2015 - auch in Deutschland. Daher ist nun zu analysieren, ob diese Regelung auch in die hiesige Hafenordnung aufgenommen werden sollte. Nicht nur die Ladung auf Containerschiffen soll von unseren für das Laschen und Entlaschen ausgebildeten Facharbeitern gesichert werden, dies soll und muss auch für alle anderen Ladungen gelten.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich mit den Ländern Hamburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein auf ein einheitliches Vorgehen zu verständigen, um sicherzustellen, dass auf allen in die jeweiligen Seehäfen einlaufenden See- und Binnenschiffen die dortigen Ladungssicherungs- und Entsicherungsarbeiten hafenseitig ausschließlich von speziell für das Laschen ausgebildeten Hafentarbeitern vorgenommen werden,
2. zu prüfen, ob es notwendig ist, die Überwachung der bestehenden Wach- und Ruhezeiten zum Schutz der Seeleute zu intensivieren,
3. dem Unterausschuss Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtages Ende des Jahres 2018 über die Umsetzung zu berichten.

Begründung

Das Laschen und Entlaschen von Containern und anderen Transportgütern, also die Ladungssicherung auf Schiffen, ist eine verantwortungsvolle Aufgabe. Damit die Ladung unbeschädigt am Zielhafen ankommt, aber auch das Schiff und die Seeleute keinen Schaden erleiden, ist es wichtig, über die aktuellen Ladungssicherungstechniken informiert zu sein, diese perfekt zu beherrschen und sich regelmäßig zu qualifizieren. Mittlerweile gibt es zwar eine Vereinbarung zwischen der International Transport Workers' Federation (ITF) für die Arbeitnehmerseite und der Joint Negotiating Group (JNG) für die Arbeitgeberseite. Diese beinhaltet, dass die sogenannte Docker-Klausel in den Rahmenverträgen des International Bargaining Forum (IBF) eindeutiger geregelt wird. Danach dürfen die bislang strittigen Cargohandlingarbeiten ausschließlich durch Hafentarbeiter ausgeführt werden. Dazu gehören auch Lascharbeiten auf Container- und Feederschiffen. Allerdings betrifft diese Vereinbarung lediglich rund ein Siebtel aller infrage kommenden Schiffe weltweit. Die überwiegende Mehrheit der Schiffe ist weiter nicht erfasst und bedarf einer Regelung analog zu den Senats-Beschlüssen in Hamburg (Drucksache 21/11852) und Bremen (Drucksache 19/1217).

Anja Piel
Fraktionsvorsitzende

(Verteilt am 09.05.2018)