

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



Präsidium des Nationalrates  
Dr-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

Betrifft **GESETZENTWURF**  
Zi. 54 -GE/19 PT  
Datum: **18. SEP. 1997**  
Verteilt 19.9.97 Y

*Dr. Klausgruber*

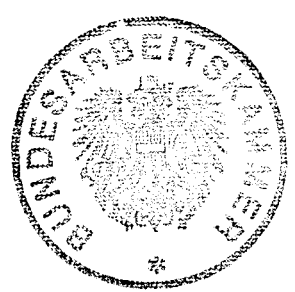
<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	<i>DW</i>	<b>2244</b>	<i>Datum</i>
-	<b>UV-GSt</b>	<b>Hr DI Engleder</b>	<b>FAX</b>	<b>2105</b>	<b>15.09.97</b>

*Betreff:*  
**Entwurf des Bodenabfertigungs-**  
**gesetzes 1997**

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetz zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Mag Herbert Tumpel



Der Direktor  
iA

DI Bernhard Engleder

Beilagen



A-10 41 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Verwaltungsbereich Verkehr  
und öffentliche Wirtschaft  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	<i>2720</i>	<i>Datum</i>
GZ 58112/18-Z7/97	UV/GSt	Mag Unfried	<b>FAX</b>	2105	10.09.97

*Betreff:*

Entwurf des Bodenabfertigungs-  
gesetzes 1997

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zum vorliegenden Gesetzesentwurf wie folgt Stellung:

Das Bodenabfertigungsgesetz ist die nationale Umsetzung der Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (RL 96/67/EG, Bodenabfertigungsrichtlinie). Die Richtlinie sieht für die Liberalisierung auch einen entsprechenden Schutz der Arbeitnehmer vor.

Der soziale Schutz und der Umweltschutz müssen auch im nationalen Gesetz ihren Niederschlag finden. Es ist die Pflicht des Gesetzgebers, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer und den Schutz der Umwelt sicherzustellen.

Zum sozialen Schutz der Arbeitnehmer muß festgelegt werden, daß jeder Abfertiger den Kollektivvertrag für zum Betrieb eines öffentlichen Flughafens berechtigten Unternehmen für die an Flughäfen Beschäftigten einzelvertraglich zu übernehmen hat. Die Arbeitsplätze müssen den Beschäftigten erhalten bleiben.

Sollte die Durchführung von Selbst- bzw Drittabfertigung nicht gemäß § 3 Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz als Betriebsübergang im Sinne dieses Gesetzes bzw im Sinne der Richtlinie zur Wahrung von Arbeitnehmer-Ansprüchen bei Betriebsübergang (RL 77/187/EWG) angesehen werden, so sollte Artikel 18 der Bodenabfertigungsrichtlinie im vorliegenden Entwurf wie folgt umgesetzt werden:

"Das Leitungsorgan ist berechtigt,

1. von einem Selbstabfertiger oder Dienstleister die Übernahme von Beschäftigten entsprechend dem übernommenen Arbeitsvolumen zu verlangen, die den auf diesen Selbstabfertiger oder Dienstleister übergehenden Bodenabfertigungsdiensten zuzuordnen sind oder
2. bei Ablehnung der Übernahme der Beschäftigten, die ihm entstehenden Aufwendungen bei der Festlegung des Entgelts für den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen gemäß § 11 zu berücksichtigen."

Die Bundesarbeitskammer verlangt nachdrücklich, diese Schutzbestimmungen in nationales Recht zu übernehmen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1 (Begriffsbestimmungen):

Der Begriff "Verkehrseinheit" sollte in diesem Paragraphen definiert werden.

Abs 7: Die Aufzählung der zentralen Infrastruktureinrichtungen sollte um die Bereiche Energieversorgung, Notstromanlagen, Verkabelung, Kommunikationsanlagen, EDV und Wasserversorgung ergänzt werden.

Zu § 3 (Nutzerausschuß):

Abs 1: Jeder Nutzer kann sich im Nutzerausschuß durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen. Die Bundesarbeitskammer hat somit die Möglichkeit, als Vertreterin der Konsumenten- und der Arbeitnehmerinteressen mitzuwirken. Die Teilnahme von Vertretern der Gewerkschaft ist aufgrund der Formulierung im Text nicht gesichert.

Abs 4: Die Genehmigungsbehörde ist berechtigt, an den Sitzungen teilzunehmen. Einzu-  
fügen ist, daß auch sozialpartnerschaftliche Vertretungen/gesetzliche Interessenvertre-  
tungen diese Berechtigung haben.

Zu § 4 (Bodenabfertigungsdienste):

Grundsätzlich fehlt in diesem Paragraphen ein Hinweis auf die Verpflichtung zur Über-  
nahme von Arbeitskräften durch den Selbstabfertiger bzw Dienstleister entsprechend § 3  
Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz.

Abs 4: Bei Durchführung von Selbstabfertigung hat das Unternehmen dem Leitungsorgan  
Beginn, Ende und Umfang der Selbstabfertigung zu melden. Hier ist entweder im Gesetz  
oder zumindest durch bilaterale Vereinbarungen sicherzustellen, daß sowohl der Aufnah-  
me als auch der Beendigung der Selbstabfertigung eine ausreichende Zeitspanne vor-  
ausgeht. Dadurch würde es den Flughäfen ermöglicht, die erforderlichen kapazitätsmäßi-  
gen Einschränkungs- oder Erweiterungsmaßnahmen zu setzen.

Zu § 7 (Auswahlverfahren):

Abs 2: Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten **muß** von der Erfüllung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig gemacht werden. Hier sollte die Kann-Bestimmung durch eine Muß-Bestimmung ersetzt werden.

Abs 3: In den Kriterien für die Ausschreibung ist auch die Einhaltung des Kollektivvertrages für zum Betrieb eines öffentlichen Flughafens berechtigten Unternehmen festzulegen, da sonst durch die Anwendung verschiedener Kollektivverträge (zB Reinigung oder Gastgewerbe) Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

Zu § 8 (Zulassungsverfahren):

Abs 2: Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber zusätzlich zu den im Entwurf vorgesehenen Voraussetzungen die Zuverlässigkeit/Unbedenklichkeit des von ihm eingesetzten Personals nachweist und den jeweils gültigen Kollektivvertrag für zum Betrieb eines öffentlichen Flughafens berechtigten Unternehmen zur Anwendung bringt.

Abs 2 Zif 3: Ein Bewilligungskriterium ist der Nachweis einer Versicherungsdeckung durch eine Haftpflichtversicherung. Hier wird angeregt, eine **ausreichende** Versicherungsdeckung, wie sie auch in der Bodenabfertigungsrichtlinie vorgesehen ist, zu fordern.

Abs 3: Dienstleister unterliegen der Betriebspflicht. Dieser Satz ist zu ergänzen um "und der Dienstleistungspflicht während der gesamten Flughafenbetriebszeit". Dadurch soll verhindert werden, daß ein Dienstleister bestimmte Kunden zu unattraktiven Zeiten ablehnen kann.

Abs 7: Die Bewilligung kann mit Auflagen erteilt werden. Eine dieser Auflagen soll die Pflicht zur Leistungserbringung sein.

Abs 8: Dienstleister unterliegen der Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz. Hier ist sicherzustellen, daß auch die Voraussetzungen des oa Abs 2 geprüft werden.

Zu § 10 (Untersagung der Selbstabfertigung):

Eine Untersagung soll möglich sein, wenn **analog §8** (wie in den Erläuterungen dargelegt) die Selbstabfertigung in einer die Sicherheit gefährdenden Weise durchgeführt wird.

Zu § 11 (Zugang zu den Flughafeneinrichtungen):

Abs 1: Hier ist beim letzten Satz "unter Wahrung der wirtschaftlichen Interessen" anzufügen.

Zu § 12 (Konsultationen):

Die Genehmigungsbehörde hat mindestens einmal jährlich zu Konsultationen über die Anwendung dieses Gesetzes einzuladen. Neben den angeführten Teilnehmern sollen auch die gesetzlichen Interessenvertretungen eingeladen werden.

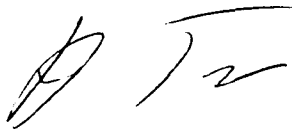
Zu § 15 (Inkrafttreten):

Das Inkrafttreten der Bestimmungen über die Selbstabfertigung ist um die in der Bodenabfertigungsrichtlinie genannten Schwellenwerten zu ergänzen.

Die völlig freie Ausübung der Selbstabfertigung (auf Luftseite) sollte erst ab einem Jahresaufkommen von einer Million Fluggästen oder 25.000 Tonnen Fracht erlaubt werden, da auf kleineren Flughäfen kaum genug Potential vorhanden ist, daß davon mehrere

Abfertiger einen Wirtschaftsbetrieb unter vertretbaren Bedingungen gewinnbringend führen können. Die freie Selbstabfertigung ist erst bei Flughäfen ab einer bestimmten Größenordnung ökonomisch sinnvoll.

Der Präsident:



Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:  
iV



Mag Werner Muhm