



»Irgendeine Art von Störung«

**Docker der US-Westküste bereiten sich auf Tarifverhandlungen vor –
von Alex N. Press***

In: *express* 1/2022

Die internationalen Logistik- und Lieferketten stehen massiv unter Druck und Verzögerungen haben bereits in den zentralen kapitalistischen Ländern zu schweren Versorgungsengpässen mit Auswirkung auf die produzierende Industrie und das Warenangebot geführt (siehe *express* 11/2021 S. 8). Die Besonderheit der heutigen Krise: Die Reedereien im Warentransport, die ca. 90 Prozent des Welthandelsvolumens transportieren, profitieren immens von dem anhaltenden Post-Corona-Nachfrageboom. Vor diesem Hintergrund ist der drohende Hafentarifkonflikt in den USA von großer Bedeutung. Da der Lohntarifvertrag der Hafentarbeiter:innen in deutschen Häfen zwischen dem Unternehmerverband »Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe« und ver.di ebenfalls zum 31. Mai 2022 ausläuft, dokumentieren wir hier die übersetzte Version eines im Jacobin Magazine erschienenen Berichts über die stattgefundene Auseinandersetzung. [die Redaktion].

Das Durcheinander in den Lieferketten und die Nachfrage der Konsument:innen erhöht die Profitchancen und die Schifffahrtsbranche¹ fährt Rekordgewinne ein. Dies ist die ideale Gelegenheit für die 15.000 Hafentarbeiter:innen, die den Güterstrom umschlagen, ihren neuen Tarifvertrag auszuhandeln.

Am 16. November [2021] wandte sich die Pacific Maritime Association (PMA, Arbeitgeberverband der US-Westküste), in der ca. siebzig Reedereien und Terminalbetreiber der 29 US-Westküstenhäfen organisiert sind, in einem Brief an die International Longshore and Warehouse Union (ILWU, Internationale Gewerkschaft der Hafen- und Lagerarbeiter), um die Verlängerung des bestehenden Tarifvertrages um ein Jahr vorzuschlagen. Der laufende Tarifvertrag endet am 1. Juli 2022 und ist wiederum Ergebnis einer vorausgegangenen Laufzeitverlängerung um drei Jahre. Er wäre ursprünglich 2019 ausgelaufen, aber die Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder zog die Verlängerung vor, um im Gegenzug höhere Löhne und bessere Rentenzahlungen zu sichern.

Dieses Mal wird es nicht dazu kommen: Der Vorsitzende der ILWU, Willie Adams, hat noch am selben Tag eine an den PMA-Präsidenten James McKenna adressierte Antwort geschickt, in der er eine erneute Verlängerung der Laufzeit ablehnt.

Adams schrieb: »Es ist von besonderer Ironie, die Gewerkschaft just dann zur Aussetzung der Tarifverhandlungen aufzufordern, wenn außerhalb der Häfen ein historisch einmaliger Arbeitskräftemangel besteht, der eben dadurch zustande gekommen ist, dass diese anderen Arbeiter:innen (zum Beispiel Lkw-Fahrer:innen und Arbeiter:innen in Logistikzentren) nicht

¹ Dies trifft auf die Reedereien im Warentransport zu. Die unter den Auswirkungen der Coronapolitik leidende Kreuzschifffahrtsbranche macht nur etwa einen Anteil von 0,6 Prozent an der zivilen Schifffahrt aus; alle Anm. v. Ü.

die Löhne und Arbeitsbedingungen erhalten, die durch Tarifverhandlungen [anderer Branchen] erreicht wurden und die Menschen veranlassen, ihrem Arbeitsplatz treu zu bleiben und ihr Leben harter körperlicher Arbeit zu widmen«.

Wie kürzlich (26. November 2021) in der Los Angeles Times ausgeführt, streichen die großen Reedereien mehr Geld denn je ein, weshalb es für sie nur geringe finanzielle Anreize gibt, irgendwelche Krisen zu lösen. Neun Reedereien, die in drei Allianzen, nämlich »2M« (Maersk Line, Mediterranean Shipping Company), »THE Alliance« (Hapag-Lloyd, HMM Co Ltd., Ocean Network Express, Yang Ming) und »Ocean Alliance« (CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen) organisiert sind, kontrollieren 80 Prozent des Weltmarktes für Containerfracht, was es ihnen einfach macht, die Frachtraten und damit die Profite, koordiniert anzuheben. A. P. Møller-Mærsk, der dänische Schifffahrtsgigant, wird dieses Jahr so viel verdienen (Bloomberg, 1. Dezember 2021), wie er zusammengenommen in den letzten neun Jahren eingenommen hat, was der größte, jemals in der dänischen Geschichte zu verzeichnende Gewinn wäre. COSCO Shipping, der chinesische Schifffahrtsriese, hat im Vergleich zum letzten Jahr seinen Ertrag verdoppelt.

Die PMA will auf jeden Fall verhindern, dass dieser Boom unterbrochen wird, weshalb sie den Hafentarbeiter:innen vorgeschlagen hat, die Verhandlungen hinauszuschieben. In seinem Brief, in dem er die Verschiebung vorschlägt, schreibt McKenna: »In der Wirtschaft gibt es bereits die Wahrnehmung, dass die Verhandlungen wahrscheinlich zu irgendeiner Art von Störung führen werden«.

Aus Sicht der Reeder befinden sich Hafentarbeiter:innen bedauerlicherweise in einer besonders guten Position, um Störungen auszulösen, wenn sie denn erforderlich sind. Während der Verhandlungen im Jahr 2014 waren die Häfen der US-Westküste von einem Bummelstreik betroffen, mit dem die fünfzehntausend Mitglieder der ILWU auf die Verschleppung der Verhandlungen durch die Arbeitgeber reagierten, letztlich intervenierte die Obama-Regierung. Die Mitglieder der ILWU arbeiten an kritischen Knotenpunkten, die nicht nur für die US- sondern für die Weltwirtschaft von Bedeutung sind und ihre Arbeit wurde in einer Art nationaler Mobilisierung gewissermaßen zwangsverpflichtet, als während der Pandemie die Lieferketten zunehmend in den Blick der öffentlichen Aufmerksamkeit gerieten.

Hafentarbeiter:innen wissen um die Bedeutung ihrer Arbeit und in ihrer Gewerkschaft werden die Entscheidungen von der Basis getroffen. Ungeachtet der jahrzehntelangen Angriffe des Kapitals gegen die Arbeiter:innenbewegung und der inneren Spaltungen der Gewerkschaft², ist die ILWU weiterhin eine der militantesten Gewerkschaften des Landes, die auch bereit ist³, politische Streiks zu führen⁴. Die Arbeiter:innen wissen, dass jetzt die Zeit für Verhandlungen ist, denn es gibt eine Regierung, die der Arbeiter:innenbewegung geneigter ist als die vorhergehende und die Nachfrage der Konsument:innen würde die Aussperrung durch die Arbeitgeber erschweren. Gegenüber Bloomberg News (23. November 2021) sagte Adams von der ILWU: »Wir haben sieben Jahre lang darauf gewartet, die Probleme, die Hafentarbeiter:innen wichtig sind, anzugehen«.

Gegenwärtig wird in der Gewerkschaft diskutiert, welche Forderungen die Mitglieder an erster Stelle in den im nächsten Jahr [2022] anstehenden Verhandlungen erreichen wollen. Während sie noch bestimmt werden müssen, ist es wahrscheinlich, dass der Arbeitsschutz und die Automatisierung zu den wichtigen Verhandlungsthemen gehören werden.

Zwanzig Mitglieder der ILWU sind an COVID-19 gestorben und die Automatisierung stand schon lange im Zentrum der Verhandlungen. Während die meisten US-Häfen in öffentlichem Eigentum sind, werden die Terminals von Terminalbetreibern aus der ganzen Welt betrieben. In der Hoffnung, so Arbeitskosten zu reduzieren und die Produktivität anzukurbeln, versuchen diese Terminalbetreiber die Arbeit zu automatisieren⁵, während die Hafentarbeiter:innen eine Mitsprache darüber einfordern, wie und zu welchem Zweck Technologien eingeführt werden.

² <https://www.jacobinmag.com/2014/08/unions-that-used-to-strike/>

³ <https://jacobinmag.com/2020/06/george-floyd-ilwu-work-stoppage-antiracism>

⁴ <https://www.ilwu.org/death-of-nelson-mandela-recalls-decades-of-ilwu-support-for-anti-apartheid-struggle/>

⁵ <https://www.ilwu13.com/component/content/article/18-posts/6748-5-18-2021-ilwu-news-release-on-tti-automation?Itemid=101>

Schließlich kann Automatisierung auch bedeuten, dass die Arbeitsbedingungen gefährlicher werden, wie es auch an anderen Punkten in der Lieferkette, etwa den Amazon-Warenlagern, zu sehen ist.

Auf einer kürzlich abgehaltenen Pressekonferenz hat US-Präsident Joe Biden gefordert, dass die Häfen der Westküste, insbesondere Long Beach und Los Angeles, in denen ungefähr 40 Prozent der US-Waren umgeschlagen werden, rund um die Uhr offen sein sollten. Diese Aufforderung richtete sich nicht an die Hafentarbeiter:innen, die bereits für Nachtarbeit und Wochenendschichten zur Verfügung stehen, sondern an die Terminalbetreiber selbst, die nur ungern Menschen zu solchen Zeiten beschäftigen wollen.

Dieser Widerstand gegen den Rund-um-die-Uhr-Betrieb hat viele Ursachen (und das Problem, dass es keine Lkw-Fahrer:innen gibt, die die Fracht abholen oder dass es keine Schuppen gibt, die zu diesen Stunden geöffnet sind, ist noch einmal ein ganz eigenes Thema). Einerseits erhalten die Arbeiter:innen in der Nacht oder am Wochenende höhere Löhne und diese Unternehmen wollen die erforderliche Differenz nicht zahlen. Aber es gibt auch das Problem, dass die Unternehmen von der Lagerung der Fracht profitieren. Während sich der Profit der Reeder im Allgemeinen aus der Umschlagszeit, also wie schnell ein Schiff beladen werden, seinen Zielhafen erreichen und gelöscht werden kann, ableitet (was auch der Grund dafür ist, dass Hafentarbeit vor der Organisierung in Gewerkschaften eine sehr gefährliche Arbeit war, da es ständig Druck gab, die Umschlagszeit zu verringern), nehmen die Reedereien auch durch den Rückstau Geld ein⁶.

Die »demurrage fee« (Liege- oder Lagergeld), also die Mietgebühr, die sie Kunden für die Zeit in Rechnung stellen, die der Container auf dem Terminal verbleibt, ist lukrativ, genauso wie die »detention fee« (Containermiete), die Lkw-Fahrer:innen zahlen müssen, die Container nicht schnell genug zurückbringen. Die Los Angeles Times erklärt [im oben zitierten Beitrag], warum es an Anreizen fehlt, dieses Durcheinander zu entflechten:

»Der Grund, weshalb die PMA eine Laufzeitverlängerung bekommen will, ist offensichtlich: die Schifffahrtsbranche fährt Rekordgewinne ein, während das Durcheinander in den Lieferketten und die Nachfrage der Konsumenten, die Profitchancen erhöhen, auch wenn das höhere Preise und Angebotsknappheit bedeutet. In ihrer Antwort an die PMA schickte die ILWU eine drei Seiten lange Übersicht von Zeitungsschlagzeilen mit, die diese Profite bestätigten. In L.A. und Long Beach haben sich so viele leere Container aufgetürmt, dass die Reedereien oftmals den Lkw-Fahrer:innen nicht erlauben, ihre leeren Container zurückzubringen, sondern weiterhin Containermieten kassieren. So wachsen die Rechnungen der Lkw-Fahrer:innen für Containermieten und sie haben einen leeren Container auf ihrem Auflieger, was dazu führt, dass sie keinen neuen Importcontainer aufnehmen und für einen neuen Job Lohn erhalten können. So wächst der Haufen an Importcontainern und die einzigen, die über die Macht verfügen, die leeren Schiffscontainer zu entfernen, um Raum zu machen, die Reedereien, haben nur einen geringen Anreiz, dies zielstrebig zu tun«.

Die oben beschriebenen Umstände haben sogar die Biden-Regierung angespornt, eine Verfügung zu unterzeichnen, die die Federal Maritime Commission (Föderale Maritime Kommission, US-Regulierungskommission für Seeschiffahrtstransporte) auffordert, die »exorbitanten Gebühren« der Reedereien zu prüfen. Dabei wird in diesem Zusammenhang immer von »ausländischen Unternehmen« gesprochen, aber Biden hat recht in Bezug auf die Gebühren. Es gibt keinen besseren Zeitpunkt für die Mitglieder der ILWU, die Probleme anzugehen, für die sie auf eine Verhandlungsmöglichkeit gewartet haben. Es bedarf einer Überarbeitung der Branche von Grund auf und niemand nimmt ihre Fehlfunktionen so wahr, wie es die Menschen tun, die die Waren bewegen.

⁶ In den norddeutschen Häfen profitieren die Terminalbetreiber von der »demurrage«. So hat beispielsweise der Hamburger Terminalbetreiber HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG), an dem die Stadt zu knapp 70% beteiligt ist, in einer Pressemitteilung vom 10.11.2021 betont, dass das sehr positive Geschäftsergebnis 2021 durch einen »starke[n] Anstieg der Lagergelderlöse als Folge einer längeren Verweildauer von Containern auf den Hamburger Terminals der HHLA« erreicht wurde:
<https://hhl.de/unternehmen/news/detailansicht/umsatz-und-ergebnis-der-hhla-steigen-dank-temporaerer-effekte-stark-an>.

* *Alex N. Press ist Mitarbeiter bei Jacobin. Übersetzung: Captain Swing, 07.01.2022*

Wir danken der Redaktion des deutschsprachigen Jacobin-Magazins und dem Brumaire-Verlag für die Genehmigung zur Übersetzung dieses Beitrags.

Quelle: <https://www.jacobinmag.com/2021/12/west-coast-dockworkers-longshoremen-ilwu-contract-negotiations>, Artikel vom 07. Dezember 2021

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info

Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12