

Seefahrt : IAA-Konferenz über die Arbeit auf See

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus**

Band (Jahr): **71 (1977)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-142632>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Seefahrt

IAA-Konferenz über die Arbeit auf See

Etwa 1,3 Millionen Seeleute befuhren nach einer Schätzung des Internationalen Arbeitsamtes in Genf im Jahr 1974 auf Handelsschiffen die Meere der Welt, eine halbe Million saß an Land: krank oder in manchmal monatelangem Warten auf eine neue Heuer.

Diese «Reserve-Marine» ist allerdings von den Küsten der klassischen — europäischen und nordamerikanischen — Seefahrernationen fast ganz verschwunden, in der Bundesrepublik Deutschland gibt es beispielsweise so gut wie keine arbeitslosen Seeleute mehr.

Dennoch sind in den Handelsflotten der reichen Länder weder die Arbeitsbedingungen noch die längerfristige Sicherheit der Arbeitsplätze besonders attraktiv: der teilweise durch die mehrjährige Schließung des Suez-Kanals geförderte Schiffbau-Boom, der in den Jahren 1972 und 1973 seinen Höhepunkt erreicht hatte, ist seit 1975 im Gefolge der allgemeinen Wirtschaftskrise einem drastischen Rückgang im Seehandel gewichen, und alle Prognosen rechnen mit erheblichen Ueberkapazitäten, vor allem bei Tankern und Erzfrachtern, bis in die achtziger Jahre hinein.

Vor diesem Hintergrund läßt sich leicht begreifen, wie viel die Hunderttausende arbeitslosen Seeleute mit den Sorgen der europäischen Gewerkschaftsvertreter zu tun haben. Gerade die letzten fünf Jahre haben nämlich gezeigt, daß Reedereien noch flexibler als andere multinationale Konzerne sein können, wenn es darum geht, die profit-einengenden staatlichen Bestimmungen zum Schutz der Seeleute — ganz legal — zu umgehen.

Etwa 30 Prozent der Handelsschiff-Tonnage schwimmt unter sogenannten «Gefälligkeitsflaggen», ist also in Staaten registriert, mit denen weder Reeder, Kapitän noch Besatzung mehr zu tun haben, als daß dort einerseits die Steuer- und Sozialgesetzgebung dem Schiffseigentümer sehr entgegen kommen, die Sicherheitsbestimmungen andererseits so lax — oder erst gar nicht — kodifiziert werden, daß nicht nur Gesundheit und Leben der Besatzung auf dem Spiel stehen, sondern auch — zumal bei Großtankern — die biologische Qualität weiter Meeresregionen.

Seit Anfang der siebziger Jahre wurden allein aus der Handelsflotte der Bundesrepublik Deutschland zwei Millionen Brutto-Registertonnen «ausgeflaggt» (inzwischen ist diese Entwicklung im Zeichen massiver Steuervergünstigungen und anderer Subventionen gebremst worden). Diese Schiffe, die unter den Flaggen Liberias, Panamas, Zyperns oder Singapurs fahren, ersparen ihren Reedern zwar lästige Sozial- und Si-

cherheitsvorschriften, geben andererseits den «Gefälligkeitsbesatzungen», die für billige Heuer an den Küsten des Persischen Golfs und des Indischen Ozeans aufgelesen werden, die Chance auf einen — vergleichsweise — miserabel bezahlten Arbeitsplatz, behindern aber die Durchsetzung internationaler Normen für Sicherheit und Sozialleistungen.

Es sieht so aus, als ob trotz aller Vielfalt der Interessen Fortschritte zugunsten der Seeleute erreichbar sind. So hatte sich schon zur Halbzeit der Tagung ein Ausschuß darauf geeinigt, jedem Seemann das Recht auf eine ununterbrochene Beschäftigung einzuräumen, und auch bei der Frage eines international anerkannten bezahlten Mindesturlaubs bahnte sich ein Konsens der Delegationen — die jeweils zu gleichen Teilen aus Regierungsvertretern, Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehen — an. Allerdings müssen die Empfehlungen der Genfer Konferenz von den Einzelstaaten noch ratifiziert werden, ein Vorgang, der erfahrungsgemäß eine ganze Reihe von Jahren in Anspruch nehmen wird.

Inzwischen werden weiter «Seelenverkäufer» unter Gefälligkeitsflaggen fahren, wird die Konkurrenz auf allen Ebenen schärfer. Skandinavische Hafentarbeiter haben in jüngster Zeit Boykottaktionen gegen Schiffe und Reedereien durchgesetzt, bei denen Sicherheitsnormen und internationale Sozialgarantien nicht beachtet wurden. Internationale Solidarität kann offensichtlich gerade auf diesem Gebiet etwas ausrichten, auch die am 29. Oktober in Genf zu Ende gegangene Konferenz konnte sie spüren.

«Forum Vereinte Nationen», Dezember 1976

Hinweise auf Bücher

Genf '76. Ein Bonhoeffer-Symposium 1976. Ch. Kaiser Verlag, München, DM 19,80

Aus Anlaß des 70. Geburtstages von Dietrich Bonhoeffer hat in Genf vom 4.—8. Februar 1976 eine Tagung stattgefunden, zu der sich Teilnehmer aus dreizehn Ländern einfanden. Das Thema war «Werk und Wirkung Dietrich Bonhoeffers». Der vorliegende Band gibt Einblick in die Arbeit des dreitägigen Seminars, das sich an die Geburtstagsfeier vom 4. Februar anschloß. Bei Bonhoeffer, der keine Lehre und keine Schüler hinterließ, kann es sich nur darum handeln, die Weiterentwicklung seiner Ansatzpunkte zu verfolgen. Dies macht wohl auch eine solche Tagung so lebendig und vielseitig und die Lektüre des Berichtes zu einem anregenden Ueberblick über die Theologie der Gegenwart. Die Vortragsthemen wurden unter drei Begriffe gestellt: «Die ganze Wirklichkeit», «Die ganze Kirche», «Die ganze Freiheit». Zu mehreren Vorträgen ist eine Zusammenfassung der Diskussion gegeben, die dem Leser hilft, sein Verständnis zu vertiefen oder auch, ihn im Widerspruch zu bestätigen.

Der Vortrag von Carl Friedrich von Weizsäcker «Gedanken eines Nichttheologen zur theologischen Entwicklung Dietrich Bonhoeffers» gibt zu ver-