Zur Einführung

»Globalisierung der Wirtschaft« hat für die meisten Mitbürger keinen guten Klang. Nur wer im weltweiten Wettbewerb mit Billiganbietern bestehen kann, hat eine Chance. Für den »Standort Deutschland« scheint dies Abbau des Sozialstaats zu bedeuten, ja Aufkündigung des gesellschaftlichen Konsenses mit den weniger Begüterten. Die Folgen liegen auf der Hand und finden sich auf den Titelseiten der Presse. Die Zahl der Verlierer ist um ein Vielfaches höher als die der Gewinner.

Der Weltmarkt, auf dem deutsche Unternehmen konkurrieren müssen, erscheint als »reiner« Markt, ohne Korrekturen im sozialen Bereich. Eine Chance, daran etwas zu ändern, besteht nicht – so jedenfalls der dominierende Eindruck bei all jenen, die von Produktionsverlagerungen nach Tschechien oder von Dumping-Arbeitskräften auf dem Bau lesen.

Diese Sicht soll im Folgenden ein ganz klein wenig korrigiert werden. Die Zwänge des Weltmarkts sind kein Naturgesetz, das den Betroffenen nur die Unterwerfung läßt. So groß die Schwierigkeiten auch sein mögen – soziale Korrekturen sind möglich. Denkbare Akteure sind Internationale Organisationen wie die WTO, aber auch die Betroffenen selbst.

Dies ist keine realitätsferne Wunschvorstellung. Das im folgenden dargestellte Beispiel der Seeschiffahrt zeigt, daß weltweite Tarifverträge möglich sind, die den Betroffenen ein angemessenes Lebensniveau sichern. Ein knappes Drittel aller auf Billigflaggen- und Zweitregisterschiffen fahrenden Seeleute ist inzwischen auf diese Weise geschützt. Ob auch die übrigen einbezogen werden können, hängt entscheidend davon ab, in welchem Umfang Hafenarbeiter in Deutschland und in anderen »Metropolen« die Abfertigung derartiger Schiffe verweigern.

In Deutschland wird eine solche Frage insbesondere unter dem Gesichtspunkt des juristischen Dürfens diskutiert. Im Auftrage der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat der Verfasser deshalb die Rechtslage auf der Grundlage der BAG-Rechtsprechung analysiert, die sehr viel mehr Möglichkeiten läßt, als man bei oberflächlicher Betrachtung annehmen würde. Das Ergebnis der Untersuchungen ist hier wiedergegeben.

Im Anhang wurden die »Modelltarifverträge« abgedruckt, die von der ITF entwickelt und für mehr als 4 000 Schiffe durchgesetzt wurden. Dies geschieht nicht allein deshalb, weil sich die arbeitskampfrechtliche Argumentation immer wieder darauf beziehen muß. Vielmehr soll auch das erste Tarifwerk dokumentiert werden, das weltweit gegenüber einer Vielzahl von

https://doi.org/10.5771/9783748922445-9, am 12.10.2024, 06:54:30
Open Access – (cc) BY-SA – https://www.nomos-elibrary.de/agb

Arbeitgebern gilt. Selbst wenn man in andern Branchen nicht einfach nach demselben Muster vorgehen kann – erfolgreiche Vorbilder können Mut machen. Auch die Globalisierung ist nicht das Ende der Geschichte.

https://doi.org/10.5771/9783748922445-9, am 12.10.2024, 06:54:30
Open Access – (cc) BY-SA - https://www.nomos-elibrary.de/agb