

Die Kämpfe in den chilenischen Häfen

Hafenarbeiter gegen die mächtigsten Unternehmer des Cono Sur

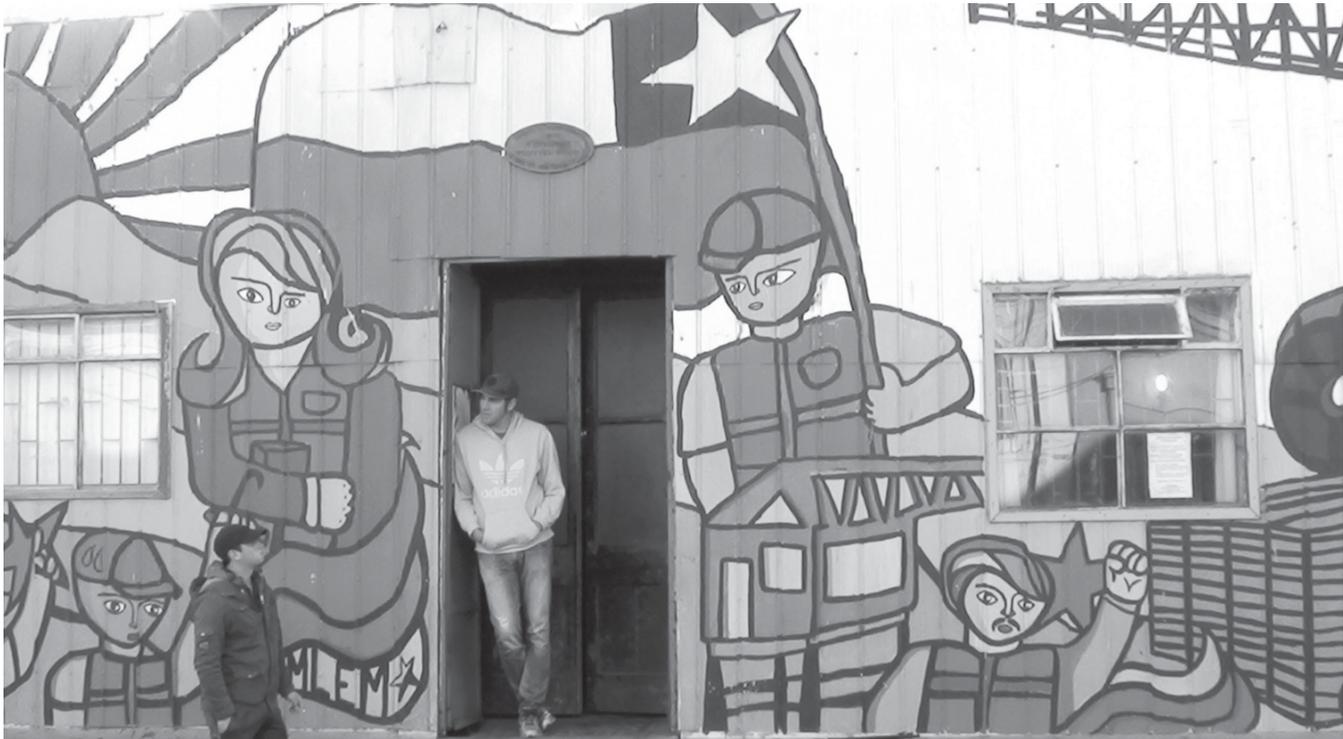


FOTO: FRANK GAUDICHAUD

Etwa 95 Prozent der Waren im chilenischen Außenhandel werden in den Häfen umgeschlagen (Chile ist weltweit das Land mit den meisten Freihandelsverträgen). Die Hafenarbeiter stehen im Zentrum des Systems von Rohstoffexport und Extraktivismus. Durch ihre Hände und Schaufeln, über die Boote, Kräne und Schiffe aus allen Teilen der Welt gehen die größten Reichtümer Chiles. Statt Salpeter sind es heutzutage Kupfer, Wein, Agrarprodukte oder Holz, und die aus Europa importierten Luxusgüter wurden durch Container mit in Asien hergestellten Produkten ersetzt. Die Arbeiter der Seehäfen gehören heute zu den kämpferischsten Gewerkschaftern in Chile und haben einen entscheidenden Anteil an der Formierung einer neuen Arbeiterbewegung.

VON FRANCK GAUDICHAUD

Als im Lauf des Jahres 2010 die Hafenarbeitergewerkschaft in Bío-Bío (UPBB) entstand, nahm sie den roten Faden einer langen Geschichte von Kämpfen auf, der sich in diesem strategischen Bereich der Wirtschaft vom 19. Jahrhundert bis in unsere Tage zieht. Die Anführer der Regionalgewerkschaft erinnern sich, wie wichtig die regionale Hafenkoordination, zu der Jorge Silva aus dem Hafen von Iquique den Anstoß

gegeben hatte, als Vorläufer in den 2000er-Jahren gewesen war. Sie wissen auch die Rolle von immer noch aktiven Anführern wie Robinson Ávalos (*Unión Portuaria del Norte Chico*) oder Protagonisten wie dem 2009 verstorbenen Dante Campana aus Bío-Bío zu schätzen. Den Sprung von einer regionalen Organisation zur landesweiten *Unión Portuaria de Chile* (UPCH), machte die Gewerkschaft im Juni 2011.

„Die Unión Portuaria de Chile vertritt und unterstützt mit voller Kraft das Vorhaben, die Arbeitsgesetze in allen Punkten so zu verändern, dass sie tatsächliche Gewerkschaftsfreiheit, effektive Tarifverhandlungen und eine Machtgleichung zwischen ArbeiterInnen und Unternehmen ermöglichen, um eine bessere Verteilung der von allen geschaffenen Erträge zu erreichen. Wir müssen demgegenüber aber feststellen, dass die Vorlage (der Regierung) unzureichend ist, weil wichtige Aspekte fehlen und außerdem andere hinzugefügt wurden, die den Arbeiterinteressen widersprechen und das Machtungleichgewicht noch mehr zugunsten der Unternehmer verschieben. Wir werden nicht zulassen, dass erneut eine Politik des Konsenses mit den Konservativen im Land betrieben wird.“ Dies schrieb die Organisation der Hafenarbeiter, die in den letzten Jahren zu einer der kämpferischsten Gewerkschaften in Chile geworden ist, im Januar 2015 in einem Offenen Brief zur geplanten Arbeitsrechtsreform der Bachelet-Regierung. Seitdem macht die Gewerkschaft gegen die Regierungsprojekte mobil und kämpft auch für eigene Forderungen, wie zum Beispiel im Mai 2016 im Hafen von San Antonio, dem größten Hafen des Landes, gegen „die ungerechtfertigte Entlassung von zwei Arbeitern“.

Als wir uns vor ein paar Monaten im Lokal der Hafentarbeitergewerkschaft von San Vicente mit José Agurto, dem derzeitigen Sprecher der UPBB, unterhielten, betonte er eindringlich, welche Kraft durch die Vereinigung der fünf regionalen Hafengewerkschaften zwischen Arica und Punto Arenas entstanden sei: „Dieser Zusammenschluss ist so stark wie fünf Hände!“, so wie es auch das Logo der Organisation zeigt. Es gibt allerdings auch zahlreiche Konflikte und Spannungen zwischen verschiedenen Anführern oder Gewerkschaften: „Lustig ist bei den Hafentarbeitern, dass sie alle total von sich überzeugt sind. Alle sind Führer. Einfache Soldaten gibt es hier nicht. Außerdem geht es im Hafen um viel Geld. Also gucken alle, wer vielleicht Dreck am Stecken hat. Und bei den anderen wird etwas erfunden, um sie fertig zu machen. Da haben wir hier ein Problem. Viele Anführer suchen nach einem leeren Sessel, den sie besetzen können. Aber deswegen sind wir ja eine Organisation ohne rechtliche Anerkennung und wollen sie auch nicht, damit es diese Pöstchenjägeri gar nicht erst gibt!“

Die Geschichte dieser Arbeiter muss erst noch geschrieben werden, aber es besteht kein Zweifel, dass die Hafentarbeiter einen wesentlichen Anteil an der Restrukturierung der chilenischen Arbeiterbewegung hatten. Sie waren aktiv an der Schaffung von Klassenbewusstsein in den unteren Schichten beteiligt, haben vielfältige Organisationen aufgebaut, Generalstreiks angeführt, zur Unterstützung von Arbeitern anderer Branchen gestreikt, sich mit sozialen Bewegungen solidarisiert und Unternehmer wie Regierungen in die Knie gezwungen. Sie machen damit den Weg frei für den Wiederaufbau einer klassenkämpferischen Gewerkschaftsbewegung im Rahmen des „fortgeschrittenen“ Neoliberalismus und angesichts des zunehmenden Verfalls der institutionellen Politik nach Pinochet.

Diese Lohnarbeiter sind härtesten Arbeitsbedingungen in teilweise von Erdbeben oder durch Vernachlässigung zerstörten Häfen unterworfen, und sie mussten verschiedenen Repressionswellen vonseiten des Staates sowie der Brutalität der Unternehmer gestern wie heute widerstehen. Schon 1921, mitten in der Salpeterkrise, trotzten sie den Unterdrückungsmaßnahmen der Handelsbourgeoisie verschiedener Häfen mit einem Streik, der sich mithilfe der anarchosyndikalistischen Gewerkschaft *Industrial Workers of the World* (IWW) von Antofagasta bis Punta Arenas ausweitete. Sicherlich hat sich seitdem sowohl die Arbeit in den Häfen weltweit als auch das politisch-soziale Erscheinungsbild Chiles drastisch verändert. Mit ihren Reformen von 1981 schaffte die zivil-militärische Diktatur das System der *matrículas*, einer gewissen Beschäftigungsgarantie für die Arbeiter in den damals noch staatlichen Häfen ab. Die Politik der Konzessionsvergabe für staatliche Häfen an private Holdings sowie die Schaffung privater Häfen unter der Regierungskoalition *Concertación* veränderten die Arbeitsbedingungen grundlegend. Mit mehr als 4000 Kilometern Pazifikküste verfügt das Land aktuell über 36 Häfen – 26 in der Hand privater Investoren und zehn staatliche (bei denen es allerdings auch private Konzessionen gibt). Die Familien Matte, Lucksic, Von Happen, also die mächtigsten

kapitalistischen Familien Chiles (und des Cono Sur insgesamt) haben den größten Teil der Hafentarbeit unter ihrer Kontrolle, in Verbindung mit großen Multis. Wer die Häfen unter Kontrolle hat, beherrscht auch die Handels- und Transportwege, auf denen die Produkte eben dieser Kraken-Unternehmen zirkulieren.

Von daher erklärt sich die Besessenheit, mit der die „Eigentümer Chiles“ (Ernesto Carmona), die See- und Hafenkammer sowie die verschiedenen Regierungen versuchen, die Verantwortlichen der starken Organisationen der Hafentarbeiter zu neutralisieren, zu unterwerfen oder, wenn möglich, zu „kaufen“. Das Ausmaß an Gewalt ihnen gegenüber zeigte sich deutlich in den von der UPCH angeführten Auseinandersetzungen, wo Polizeieinsätze und die Militarisierung der Häfen in den letzten drei Jahren zu dutzenden von Verletzten führten. Besonders heftig war der Fall der Gewerkschaft Nr.2 des Hafens Angamos in Mejillones, Haupthafen für den Kupferexport, der von Ultraport verwaltet wird und im Besitz des Unternehmers und Pinochet-Anhangers Von Happen ist. Hier wurde die Gewerkschaft im wahrsten Sinne des Wortes zerschlagen, nach großen Mobilisierungen während des ganzen Jahres 2013 und nach fast einem Monat Streik zwischen Dezember 2013 und Januar 2014 mit Unterstützung aller Gewerkschaften der UPCH. Ein jüngeres Beispiel ist der Hafen Puerto Central in San Antonio, der per Lizenz zur Unternehmensgruppe der Familie Matte gehört. Die Geschäftsführung nutzte die heftigen Meinungsverschiedenheiten zwischen dem ehemaligen Sprecher der UPCH Sergio Vargas und dem Vorsitzenden der Gewerkschaft Fetraportces Diego Silva, um die Arbeiter zu spalten und zu bezwingen (und damit Vargas endgültig auszubooten).

Seit 2010 brachte die UPCH mit ihren vielfältigen Mobilisierungen die Herrschenden zum Zittern, und sie kritisierte damit auch den Schmusekurs anderer Gewerkschaften. Die verschiedenen Streiks, Boykottaktionen gegen Frachter und Solidaritätsstreiks der UPCH fügten den Großunternehmern Millionenverluste zu. Die 22-tägige Mobilisierung Anfang 2014 für das Recht auf eine halbe Stunde Pause verursachte laut Handelskammer einen täglichen Verlust von 180 Millionen US-Dollar. Die vereinte Kraft, die die Gewerkschaften trotz ihrer Unterschiedlichkeiten entwickelten, trug Früchte, auch wenn es Rückschläge gab. Die Regierung Piñera sah sich gezwungen, ein Übergangsgesetz zu erlassen (das allerdings nicht umgesetzt und von der aktuellen Regierung zurückgenommen wurde), nach dem rückwirkend für die nicht gewährten Pausen eine Entschädigung gezahlt werden sollte, ein Betrag von 750 000 Pesos (fast 1000 Euro) pro gearbeitetes Jahr.

Die Arbeitsministerin Javiera Blanco versprach angesichts der Kämpfe in den Häfen, einen umfassenden Gesetzesvorschlag zur „Modernisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen“ vorzulegen. Es bleibt sicher noch viel zu erkämpfen, nicht zuletzt ein landesweit einheitlicher Tarif. Während in einigen Häfen im Norden mehr als 36 000 Pesos (47 Euro) pro Schicht gezahlt werden, gibt es in anderen Häfen für die gleiche Schwerarbeit nur 14 000 Pesos.



Die große Mehrheit der über 8000 Hafentarbeiter sind prekär Beschäftigte, die als Kranfahrer, Stauer, an den Seilwinden, in der Güterkontrolle, als Packer, Supervisoren usw. arbeiten und Schichten von siebeneinhalb Stunden haben, manchmal mehrere pro Tag. Ihr Einkommen ist abhängig von den Unsicherheiten des Weltmarktes und von saisonalen Schwankungen. Arbeitswissenschaftliche Untersuchungen bestätigen die Gefährlichkeit dieser Arbeit. In den Häfen gibt es jedes Jahr Schwerverletzte und Tote. Um sich besser wehren zu können und die Arbeit kollektiv zu verteilen, konnte in manchen Häfen Chiles das System der „Benennung“ (*nombrada*) erhalten oder neu durchgesetzt werden. Dabei hat die Gewerkschaft die Kontrolle über die Vergabe der Schichten und schickt die Arbeiter nach selbst erstellten Listen mit festgelegter Reihenfolge zu den Hafenbetrieben. Es handelt sich hierbei um eine Verwaltung der Prekarität, die zu allen möglichen Formen von Vetterwirtschaft führen kann, wenn es dabei nicht demokratisch zugeht, aber unter Kontrolle der Gewerkschaftsversammlung kann daraus eine „mächtige Waffe“ werden, wie die Zeitung *La Segunda* im Januar 2014 erbost schrieb. So versteht es auch Nelson Francino, Vorsitzender der Hafentarbeitergewerkschaft von Iquique FETRAPI: „Wir werden das System der Benennung nie aufgeben, durch das wir gewachsen und stark geworden sind. Auf der anderen Seite verpflichten wir uns zu einer transparenten und gerechten Durchführung und Rotation bei den Posten der Benennenden.“

Was die UPCH vielleicht am meisten auszeichnet, ist die Tatsache, dass sie nicht nur für ihre unmittelbaren eigenen Forderungen mobilisiert. Seit ihrer Gründung bestehen die Anführer darauf, sich mit anderen Arbeiterkämpfen zu solidarisieren (zum Beispiel mit den Arbeitern in der Forstwirtschaft oder in den Kupferminen), ebenso mit der Bewegung der Studierenden (mit Solidaritätsstreiks im „Frühling“ von 2011, was es seit dem Ende der Diktatur nicht gegeben hatte), mit der Bewegung *No más AFP* (gegen die privaten Finanzinstitute, die seit der Diktatur die Renten in Chile verwalten) oder vor Kurzem (im Mai 2016) mit den BewohnerInnen von Chiloe wegen der schweren Umweltkrise auf der Insel. Es wurde sogar die Verstaatlichung der Bodenschätze, besonders des Kupfers gefordert.

Dieses globale und höchst politische Verständnis, dass das neoliberale Modell nur durch einen Zusammenschluss der Lohnabhängigen weit über die Häfen hinaus überwunden werden kann, erklärt die beharrlichen Versuche, Verbindungen zwischen verschiedenen Gewerkschaften aus den strategischen Wirtschaftszweigen herzustellen. So trafen sich zum Beispiel am 17. März 2015 in Santiago führende Gewerkschafter der *Unión Portuaria* aus ganz Chile mit der Kupferarbeitergewerkschaft CTC, Forstarbeitergewerkschaften wie FETRAFOR, Gewerkschaftern vom Bau (SINTEC) und aus dem Transportbereich sowie der Gewerkschaft der Fernsehbeschäftigten *FetraTV*, um ihre Ablehnung der Arbeitsrechtsreform, die an diesem Tag von der Arbeitskommission der Abgeordnetenversammlung angenommen wurde, deutlich zu machen. Laut Manuel Ahumada, dem Vorsitzenden der CTC, ging es darum, einen Raum für Bündnisse zu schaffen, um ein gewerkschaftliches Handeln für alle ArbeiterInnen in

Gang zu bringen. Trotz einer gewissen Frustration bei dem Treffen, weil dabei – wegen des Abwartens der parlamentarischen Agenda – keine konkrete Verabredung für den Beginn von Aktionen herauskam, bewies die UPCH noch am selben Tag einmal mehr ihre Aktionsfähigkeit mit einem kurzen Warnstreik in mehreren Häfen gegen die Reform, die Gabriel Rebolledo (UPBB) als „schwerwiegenden Rückschritt für die ArbeiterInnen“ einstuft. Auf diesen Streik folgten während des ganzen Jahres 2015 und Anfang 2016 Aktionen von Bauarbeitern, Lkw-Fahrern und Forstarbeitern, allerdings ohne in einen mit der CTC und anderen Gewerkschaften koordinierten landesweiten Streik zu münden, wie es sich die UPCH gewünscht hätte. Die Spaltungen und Abgrenzungen innerhalb der Gewerkschaftsbewegung haben immer noch ihre Wirkung.

In dieser Situation rufen die führenden Gewerkschafter der Häfen dazu auf, Kräfte zu bündeln, sogar mit dem größten Gewerkschaftsdachverband CUT, obwohl sie der Meinung sind, dass der Dachverband als Opposition keine Rolle gespielt hat und sich zu sehr der Regierung unterordnet, da seine Leitung aus Mitgliedern der Kommunistischen und Sozialistischen Partei besteht, die beide Teil der Regierungskoalition der Präsidentin Bachelet sind. Die UPCH will weiter gegen die „von Korrupten gemachte“ Arbeitsrechtsreform kämpfen, auch wenn sie kurz vor der Verabschiedung im Kongress steht, nachdem sie in der Kommission schon angenommen wurde. Sergio Parra, Schatzmeister der Stauergewerkschaft von San Vicente und Gründer der kämpferischen Zeitschrift *El Chanchito en Goma*, berichtete uns, dass die Hafentarbeiter auf ihrem landesweiten Treffen in Valparaíso im Januar 2016 Folgendes beschlossen hätten: Über den Kampf gegen die Regierungsreformen hinaus will die UPCH Bündnisse mit denjenigen herstellen, die tatsächliche Mobilisierungsfähigkeit besitzen, ohne aber dabei die anderen existierenden Organisationen zu übergehen, und parallel dazu die eigene Gewerkschaft stärken. Zu den zentralen Themen, die von den Hafentarbeitern diskutiert werden, gehört die Forderung an das Transportministerium, endlich eine Verordnung zur Hafentarbeit zu erlassen, um die Prekarität zu bekämpfen und auf nationaler Ebene bestimmte technische und Sicherheitsfragen verbindlich zu regeln, aber auch die Arbeitsbedingungen wie Urlaub, frühzeitige Verrentung wegen der Gefährlichkeit der Arbeit und landesweite Tarifverträge.

Im Rückblick und als erste Bilanz seiner Jahre gewerkschaftlicher Aktivitäten betont José Agurto, dass die Hafentarbeiter, egal in welcher Situation, es immer geschafft haben, die Grenzen zu überwinden, die die Legalität und eine unsäglichke Arbeitsgesetzgebung setzen, die 1979 mitten in der Zeit des Staatsterrorismus erlassen und nach der Diktatur mit nur leichten Veränderungen legitimiert wurde: „Ich glaube, die großen Errungenschaften, die wir in den letzten 14 Jahren erreicht haben, waren fast alle illegal. Und dadurch haben wir uns den Respekt bei Unternehmern und Regierung erobert. Bei all dem Reichtum, der durch unsere Hände geht, gibt es keinen Grund, warum wir uns an die Gesetze halten sollten, sondern wir müssen unsere Einheit erhalten. Solange wir uns als Arbeiter einig sind, kann nichts uns in die Knie zwingen.“ ■