



In case of reproduction, please mention source (ITF) · En cas de reproduction, veuillez mentionner la source (ITF) · Nachdruck bei Quellenangabe gestattet (ITF) · Var god ange källan vid eftertryck (ITF)

Nr. 5

Mai 1984

IN DIESER NUMMER

Seite

Neues aus der ITF

Internationales: Technischer ITF-Ausschuß des Kabinenpersonals	52
ITF-Ausschuß für den Offshoresektor	53
Internationaler Ausschuß für Seeleutewohlfahrt	53
Asien: ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute	54
Europa: Europäische Seeleutekonferenz der ITF diskutiert andauernden Rückgang der europäischen Handelsflotten	55
Jugendleiter der ITF-Eisenbahnergewerkschaften verteidigen Bahn und öffentlichen Transport	55

Transport und Verkehr

Australien: Verbot des Umschlags von Übergewichts-Containern	56
BRD: Forderung der ÖTV: Gefahrgut-Transporte künftig nur mit staatlicher Konzession	57
Schweden: Wochenend-Fahrverbot für schwere Laster diesen Sommer wieder aufgehoben	58
USA: Standard Oil muß vollen Schadenersatz für Strandung der "AMOCO CADIZ" zahlen	58

Gewerkschaften

Neuseeland: Ehemaliger Hafearbeiter Opfer eines unmenschlichen Bombenanschlags	59
Polen: Polnische Behörden der Folterung verhafteter Gewerkschafter beschuldigt	60

	<u>Seite</u>
<u>Aus der Welt der Arbeit</u>	
Australien: Bummelstreik der Hafentarbeiter	60
Dänemark: Neue Heuersätze für Deckoffiziere	61
Finnland: Funkoffiziere boykottieren kommerzielle Meldungen an Küstenfunkstationen	61
Heuererhöhungen für Seeleute in der Küstenschiffahrt	62
Schweden: Streik des SAS-Kabinenpersonals vermieden	62
Neuer Tarifvertrag für Straßentransportarbeiter	63
Neuer Heuertarifvertrag für Mannschaftsdienstgrade	63
Südafrika: Lohnerhöhungen für Stauarbeiter	63
<u>Kurznachrichten</u>	64
<u>Todesfall</u>	65
<u>Personalien</u>	65
<u>Bevorstehende Tagungen</u>	66
<u>Anhang:</u> Bei " NEW CONTINENTAL " kommt die Sicherheit zuletzt	

NEUES AUS DER ITF

INTERNATIONALES

Technischer ITF-Ausschuß des Kabinenpersonals tagt in Lissabon

Vom 9. bis 11. Mai 1984 fand in Lissabon eine Sitzung des Technischen ITF-Ausschusses des Kabinenpersonals statt, an der 24 Ausschußmitglieder, Berater und Beobachter aus 18 Ländern teilnahmen. Zu Beginn der Sitzung erhoben sich die Anwesenden in Erinnerung an den verstorbenen Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Ken Golding.

Der Ausschuß wählte J. F. M. Woltering (Niederländische Vereinigung des Kabinenpersonals) zu seinem neuen Vorsitzenden und L. Leblanc (Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter) zum Vizevorsitzenden. Gleichzeitig dankten die Sitzungsteilnehmer dem ausscheidenden Vorsitzenden E. McDermott für seine beispielhafte und tatkräftige Arbeit während seiner dreijährigen Amtsperiode.

Der Ausschuß bekräftigte seine Absicht, sich weiterhin für die Einführung einer internationalen Lizenz für Flugbegleiter einzusetzen. Ein kleiner Ausschuß wurde ernannt und beauftragt, einen Fragebogen zu formulieren, um von den angeschlossenen Gewerkschaften präzise und ausführliche Informationen über die Ausbildungsmethoden bei den verschiedenen Luftfahrtsunternehmen einzuholen. Dies soll noch vor der nächsten Sitzung der ICAO-Fachgruppe für Personallizenzierung und -ausbildung geschehen, damit die ITF in Unterstützung ihrer Argumente für eine internationale Lizenzierungsnorm auf etwaige vorgefundene Mängel verweisen kann.

Ferner wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe zu ernennen, die den Technischen Ausschuß über eine Reihe von Problemen der beruflichen Gesundheit und Arbeitsumwelt beraten soll. Diese Arbeitsgruppe wird der ITF ferner bei der Vorbereitung ihrer Stellungnahme für die nächste dreigliedrige Luftfahrtskonferenz der IAO behilflich sein, die in der Konferenzperiode 1986/87 stattfinden soll. Ein Haupttagesordnungspunkt dieser Konferenz bezieht sich auf die berufliche Gesundheit und Sicherheit.

Der Ausschuß beschloß, den ITF-Vorstand zu ersuchen, eine Internationale Konferenz von Gewerkschaften des Kabinenpersonals über "Gesundheit und Sicherheit" und verschiedene verwandte Fragen einzuberufen, deren Erörterung von Ausschußmitgliedern vorgeschlagen wurde. Ferner wurde beschlossen, im Jahre 1986 eine neue internationale Übersicht über die Beschäftigungsbedingungen des Kabinenpersonals zu veröffentlichen. Weitere vom Ausschuß diskutierte Themen waren: Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten; Zusammensetzung und Stärke der Kabinenbesatzung auf verschiedenen Flugzeugtypen (hierüber sollen weitere Informationen eingeholt werden); das Abschießen einer Boing 747 der KOREAN AIR LINES; und das Verbot einer jeden gewerkschaftlichen Betätigung bei Pakistan International Airlines.

Sodann nahm der Ausschuß eine EntschlieÙung an, die gegen den Vorschlag des kanadischen Verkehrsministers, in Kanada eine Liberalisierung der Luftfahrt nach amerikanischem Muster vorzunehmen, gerichtet ist. Vier weitere EntschlieÙungen wurden in Unterstützung von Gewerkschaften des Kabinenpersonals angenommen, die sich in schwierigen Verhandlungen oder Arbeitskonflikten befinden, nämlich die deutsche Gewerkschaft ÖTV, die eine Herabsetzung der monatlichen Flugstunden für ihre bei der LUFTHANSA beschäftigten Flugbegleiter fordert; die zuständige spanische Mitgliedsgewerkschaft, die fordert, daß auf allen Iberia-Flügen (nicht nur den voll besetzten Flügen) eine komplette Kabinenbesetzung eingesetzt werden sollte; die griechische Gewerkschaft des Kabinenpersonals, die sich weiterhin um die Einführung einer befriedigenden Rentenversicherung bemüht; und die portugiesische Flugbegleitergewerkschaft, die sich den von der Regierung festgelegten unterschiedlichen Kriterien für Flugbegleiter und Flugdeckpersonal widersetzt. In einer weiteren EntschlieÙung wird gefordert, daß das Kabinenpersonal während des Rollens eines Flugzeuges am Boden nur Arbeiten ausführen soll, die für die Sicherheit des Luftfahrzeuges, der Besatzung und der Fluggäste notwendig sind.

Am Ende der Sitzung dankte der Ausschuß der gastgebenden Portugiesischen Gewerkschaft des Fluggpersonals (SNPVAC) für ihre großzügige Gastfreundschaft und die beispielhafte Vorbereitung der Sitzung.

ITF-Ausschuß für den Offshore-Sektor tagt in Hongkong

Am 5. und 6. April fand in Hongkong die erste Sitzung des von der Seeleutesektion auf dem ITF-Kongreß in Madrid gebildeten Ausschusses für Bewegliche Offshore-Einheiten statt. Den Vorsitz führte S. Wall (USA), Vizevorsitzender der Seeleutesektion. An der Sitzung nahmen 25 Mitglieder, Ersatzmitglieder, Berater und Beobachter aus 13 Ländern teil. Vor der Tagung fand eine Ad hoc-Sitzung von Vertretern angeschlossener und nicht angeschlossener Gewerkschaften der Offshore-Taucher statt, auf der beschlossen wurde, eine internationale Vereinigung der im Offshore-Sektor beschäftigten Berufstaucher zu bilden, bei der die ITF Beobachterstatus haben würde.

Der Ausschuß bildete zwei Arbeitsgruppen: die erste dieser wird sich mit Fragen der Sicherheit befassen, die andere mit der Ausarbeitung von ITF-Kollektivverträgen für den Offshore-Sektor. Beide Arbeitsgruppen haben seitdem erste Berichte veröffentlicht. Im Herbst d.J. soll eine gemeinsame Sitzung der beiden Arbeitsgruppen stattfinden.

Internationaler Ausschuß für Seeleutewohlfahrt tagt in Genf

Am 26. April 1984 tagte im Genfer Hauptbüro der IAO der Internationale Ausschuß für Seeleutewohlfahrt. Am Vortage trat das Präsidium des Ausschusses zusammen. K. Mols Sørensen führte auf den beiden Sitzungen den Vorsitz. Ake Selander (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) und Øysten Ringvold (Norwegen) vertraten die ITF auf der Ausschußsitzung. Die übrigen Sitzungsteilnehmer kamen vom Internationalen Reederverband (ISF), der Internationalen Christlichen Vereinigung für

die Seeschifffahrt (ICMA), dem United Seamen's Service (USS) und dem Internationalen Arbeitsamt (IAO), das als Sekretariat des Ausschusses handelt. Ferner waren Vertreter britischer, dänischer, finnischer, niederländischer, norwegischer und schwedischer Seeleutewohlfahrtsagenturen anwesend. R. Antilla von der finnischen Seeleutegewerkschaft war Mitglied der Delegation der staatlichen finnischen Wohlfahrtsbehörde.

Der Ausschuß diskutierte u.a.: die Veröffentlichung einer Liste bestehender Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute; die Schwierigkeiten, denen sich die in ausländischen Häfen zurückgelassenen Seeleute gegenübergestellt sehen; die Verfügbarkeit von See/Land-Fernmeldeverbindungen; und die Möglichkeit der Einführung eines Verfahrens zur Erhebung besonderer Hafengebühren zwecks Finanzierung spezifischer Wohlfahrtsprojekte für Seeleute. Am Ende seiner Sitzung nahm der Ausschuß zwei Entschlüsse an. Die erste dieser bezieht sich auf zurückgelassene Seeleute. In ihr werden beide Seiten der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO (JMC) aufgefordert, insbesondere ernsthaft zu untersuchen, wie die Kosten der Verpflegung und der Bereitstellung anderen notwendigen Bedarfs, die Zahlung ausstehender Heuern und die Befriedigung sonstiger Ansprüche sowie die Heimbeförderungskosten gedeckt werden könnten, nachdem alle gesetzlichen oder vertraglichen Wege erschöpft worden sind. Die zweite Entschluß wurde von der ITF unterstützt. In ihr wird der Generaldirektor der IAO aufgefordert, ernstlich zu erwägen, auf welche Weise der Ausschuß am besten voll in die IAO-Struktur integriert werden könnte, um sicherzustellen, daß alle Personenkreise, die ein berechtigtes und echtes Interesse an der Seeleutewohlfahrt haben, Mitglieder des Ausschusses werden können, und um - gestützt auf die einschlägigen IAO-Verwaltungsurkunden - zu erörtern, welche Rolle die "Seeleutewohlfahrt" in der Tätigkeit der IAO spielen sollte.

ASIEN

ITF-Regionalausschuß für Asiatische Seeleute tagt in Taiwan

Vorigen Monat fand in Taipei (Taiwan) unter dem Vorsitz von K. Mols Sørensen (Sektionsvorsitzender) eine Sitzung des ITF-Regionalausschusses für asiatische Seeleute statt, an der Delegierte und Berater von Gewerkschaften aus Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Kiribati, Korea, Neuseeland, den Philippinen, Singapur und Taiwan teilnahmen. Das ITF-Sekretariat war durch A. Selander, B. Laughton und M. S. Hoda vertreten. Der Ausschuß nahm eine Reihe von Entschlüssen an, u.a. über: die Bildung eines asiatischen Seeleutesekretariats; die ungehinderte Bewegungsfreiheit der Seeleute während ihres Aufenthalts in Häfen; die zwecks Annahme eines internationalen Abkommens über Bedingungen der Registrierung von Schiffen geplante diplomatische Konferenz der UNO (die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften wurden aufgefordert, ihre Landesdelegationen zu dieser Konferenz mit Nachdruck zu ersuchen, den Plan der UNCTAD zur Umwandlung offener Schiffsregister in geschlossene Schiffsregister voll zu unterstützen); und die Durchführung einer internationalen Kampagne um die Regierungen zu bewegen, in die nationale Schifffahrtsgesetzgebung Bestimmungen über den Schutz der Seeleuteheuern und sonstigen geldlichen Ansprüche aufzunehmen. Ferner empfahl der Ausschuß, daß die ITF-Seeleutesektion den Namen des Ausschusses auf ITF-Regionalausschuß für Asiatisch/Pazifische Seeleute umändern sollte, da diese Bezeichnung mehr der eigentlichen Zusammensetzung des Ausschusses entspricht.

EUROPA

Europäische Seeleutekonferenz der ITF diskutiert andauernden Rückgang der europäischen Handelsflotten

Am 8. und 9. Mai 1964 fand in Antwerpen eine Europäische Seeleutekonferenz der ITF statt, an der rund 40 Delegierte von Seeleutegewerkschaften aus 13 europäischen Ländern teilnahmen. Den Vorsitz führte der Sektionsvorsitzende K. Mols Sørensen. Zur Diskussion standen folgende Themen: der andauernde Rückgang der europäischen Handelsflotten; praktische Maßnahmen gegen Schattenflaggenschiffe und andere Billigtransporteure; und Maßnahmen in Unterstützung anderer nationaler Handelsflotten. Die Konferenz nahm eine EntschlieÙung über die Beschäftigung ausländischer Seeleute an, in der die Ergreifung bestimmter Maßnahmen gefordert wird, um die diskriminierende Beschäftigung solcher Seeleute zu einer niedrigeren Heuer als der Flaggenheuer abzuschaffen. In einer weiteren EntschlieÙung über Raketenangriffe auf Schiffe und das Verminen von Häfen wird darauf verwiesen, daß es ein unabdingbares Recht der Seeleute ist, Fahrten nach Kriegsgefahrenzonen zu verweigern. Ferner gelangt in dieser EntschlieÙung die Hoffnung zum Ausdruck, daß die Vereinten Nationen alle in Feindseligkeiten verwickelten Staaten aufrufen werden, keine zivilen Ziele, wie z.B. Schiffe auf friedlicher Fahrt, anzugreifen.

Jugendleiter der ITF-Eisenbahnergewerkschaften verteidigen Bahn und öffentlichen Transport

Vorigen Monat fand in Remich (Luxemburg) die 24. Internationale Jugendleiterkonferenz der in der ITF organisierten Eisenbahnergewerkschaften statt. Jeannot Schneider, der Präsident der gastgebenden Luxemburgischen Föderation der Eisenbahner und Transportarbeiter (FNCTTL), ist gleichzeitig der neue Vorsitzende der ITF-Sektion der Eisenbahn. Für den das ITF-Sekretariat vertretenden Kollegen Graham Brothers war die Teilnahme an dieser Tagung sein erster offizieller Auftritt in seinem neuen Amt als Sekretär der Sektionen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt.

Jeannot Schneider erklärte in seiner Ansprache, daß eine offensive Strategie in Verteidigung des öffentlichen Verkehrs notwendig sei und daß er in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn bereits mit den Eisenbahngewerkschaften der meisten europäischen Länder die Form einer diesbezüglichen Kampagne diskutiert habe. In diesem Zusammenhang sei es auch eine Aufgabe der Jugend, neue Impulse in die Gewerkschaftsbewegung hineinzutragen. Aus diesem Grunde sei ihre aktive Mitarbeit bei dieser Kampagne von größter Bedeutung.

Während der Konferenz befaßten sich separate Arbeitsgruppen mit verschiedenen aktuellen Problemen. Die an die Plenarsitzung gerichteten Empfehlungen dieser Arbeitsgruppen verweisen auf die Notwendigkeit internationaler Aktionen in Verteidigung des öffentlichen Transports im allgemeinen und insbesondere der Eisenbahn, sowie auf die Notwendigkeit einer überzeugenderen Aufklärung der allgemeinen Öffentlichkeit, um ihr klarzumachen, welche Nachteile für sie entstehen können, wenn nicht sehr bald positive Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Transports ergriffen werden.

Die Schlußfolgerungen der Konferenz wurden in eine Resolution aufgenommen, in der die anzustrebenden Ziele angeführt werden. Die Wiederherstellung der Vollbeschäftigung wird als Priorität betrachtet. Dies soll durch die Einführung der 35-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich und eine Vorverlegung des Rücktrittsalters erfolgen. In verkehrspolitischer Hinsicht wurden folgende wichtige Forderungen gestellt:

- die Erstellung eines umfassenden gesamteuropäischen Konzeptes, das dem öffentlichen Verkehr aufgrund der Umweltfreundlichkeit, der Sicherheit und des sparsamen Energieverbrauchs den Vorrang einräumt;
- die einzelnen Verkehrsträger sind volkswirtschaftlich sinnvoll zu koordinieren. Insbesondere sollten Transporte über lange Strecken und Transporte von Gefahrgut auf die Schiene verlegt werden;
- die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße sind zu beseitigen; und
- die Lebens- und Arbeitsbedingungen der im öffentlichen Transport und Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer bedürfen einer ständigen Verbesserung, daher muß eine zukunftsorientierte und qualifizierte Ausbildung gewährleistet sein.

Ferner spricht sich die EntschlieÙung gegen eine jede Privatisierung öffentlicher Verkehrsunternehmen aus und fordert eine gerechte Entgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Schaffung eines öffentlichen Verkehrsnetzes, das modern, schnell und komfortabel ist und dessen Tarife preisgünstig zu gestalten sind. Abschließend werden die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert, eine internationale Kundgebung für den öffentlichen Verkehr und die in ihm beschäftigten Arbeitnehmer zu koordinieren.

TRANSPORT UND VERKEHR

AUSTRALIEN

Verbot des Umschlags von Übergewichts-Containern in australischen Häfen

Vorigen Monat wurden im Rahmen einer andauernden Kampagne der Hafentarbeiter zur Verbesserung der Sicherheit am Arbeitsplatz neue Arbeitsmethoden eingeführt, die den Umschlag zu schwerer Container in australischen Häfen ausschließen. Die diesbezüglichen Maßnahmen wurden von einem internationalen Beratungsausschuß beschlossen, in dem die der ITF angeschlossene Australische Hafentarbeiterföderation (WWF) zusammen mit dem Verkehrsministerium, den staatlichen und provinziellen Vereinigungen der Spediteure, den Hafentarbeitgebern und anderen Industriegewerkschaften vertreten ist.

Das neue System sieht vor, daß für jeden Export-Container eine gestempelte Bescheinigung vorliegen muß, auf der bestätigt wird, daß das Gesamtgewicht dieses Containers nicht das für einen solchen Container zulässige Höchstbruttogewicht überschreitet. Diese Bescheinigung ist vom Packer des Containers zu unterschreiben. Wenn im Falle von Containern, die per Eisenbahn zum Hafenumschlagsplatz befördert werden, der Spediteur anstelle dieser Bescheinigung ein Fernschreiben schickt, muß der Text dieses Fernschreibens eine identische Erklärung enthalten. In besonderen Umständen - wie z. B. bei gemischten Containern - muß die Speditionsfirma oder eine andere hierzu bevollmächtigte Instanz eine gestempelte Erklärung bereitstellen, oder ein Fernschreiben schicken, in dem bestätigt wird, daß der Container das zulässige Höchstgewicht nicht überschreitet. Für alle nicht in diese drei Kategorien fallenden Container ist eine entweder von einer öffentlichen oder privaten Instanz ausgestellten Waagebrückenbescheinigung erforderlich.

Die WWF ist für die Vornahme von Stichproben an Containern verantwortlich, wenn die für den Umschlag solcher Container verwendeten Ladegeräte nicht mit entsprechenden Meßeinrichtungen versehen sind. Falls sich dieses System nicht voll bewährt, sollen für alle Exportcontainer - mit Ausnahme der in Lagerhäusern im Hafen selbst gepackten Container - Waagebrückenbescheinigungen eingeführt werden.

Sowohl die Arbeitgeber als auch die Gewerkschaften haben erklärt, daß sie gemeinsam den Erlaß geeigneter Gesetze in Unterstützung des neuen Systems beantragen werden, die Strafen im Falle des wiederholten Überladens von Containern vorsehen. Die im nationalen Beratungsausschuß vertretenden Gewerkschaften streben den Erlaß eines solchen Gesetzes seit längerer Zeit an.

Ein solches Gewichtskontrollverfahren scheint erstmalig in Australien eingeführt worden zu sein, und wir hoffen, daß die ITF-Gewerkschaften anderer Länder dem Beispiel der australischen Gewerkschaften folgen und in ihren Ländern die Einführung eines ähnlichen Systems beantragen werden. Die australischen Gewerkschaften werden sich als nächstes dem weitaus schwierigeren Problem der Import-Container widmen, in deren Falle das zulässige Höchstgewicht oft überschritten wird und es auch weitaus schwieriger ist, ein zuverlässiges Kontrollsystem einzuführen. Als erster Schritt wurde vorgeschlagen, daß Container mit einem Gesamtgewicht von mehr als 25 Tonnen im Hafen ausgeleert und umgepackt werden sollen. Dies ist als Abschreckungsmaßnahme für Unternehmen gedacht, die Container regelmäßig überladen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Forderung der ÖTV: Gefahrgut-Transporte künftig nur mit staatlicher Konzession

Karl Heinz Hoffmann, der stellvertretende Vorsitzende der uns angeschlossenen deutschen Gewerkschaft ÖTV, hat die Bundesregierung in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger aufgefordert, einen betrieblichen Gefahrgutbeauftragten zu bestellen und die Ausbildung der Gefahrgut- und Sondermüllfahrer zu verbessern. Nach Ansicht der Gewerkschaft ÖTV sollten Gefahrgüter und Sondermüll auf deutschen Straßen künftig nur von Transportunternehmen mit einer staatlichen Konzession befördert werden. In diesem Zusammenhang bezeichnete es Kollege Hoffmann als "völlig unbefriedigend", daß derzeit in der Bundesrepublik Deutschland jeder Besitzer eines Lastkraftwagens gefährliche Güter

transportieren dürfe. In dem Schreiben an Bundesverkehrsminister Dollinger heißt es ferner, daß die Erteilung der von der ÖTV geforderten Gefahrgutkonzessionen u.a. von der besonderen fachlichen Eignung des Transportunternehmens für Gefahrguttransporte abhängig gemacht werden sollte. Für den Bereich des Gefahrguttransportes müsse ein dem Güterkraftverkehrsnetz vergleichbarer Ordnungsrahmen geschaffen werden. Bei groben oder wiederholten Verstößen gegen die einschlägigen Vorschriften sollte die Gefahrgutkonzession wieder entzogen werden.

SCHWEDEN

Wochenend-Fahrverbot für schwere Lastwagen diesen Sommer wieder aufgehoben

Aufgrund des im Sommer vorigen Jahres vorgenommenen erfolgreichen Versuches hat der schwedische Verkehrsminister beschlossen, auch diesen Sommer kein Wochenend-Fahrverbot für schwere Straßengüterfahrzeuge anzuordnen. Er hofft, daß die Gütertransporteure ihre Wochenendtransporte wiederum freiwillig auf ein Mindestmaß reduzieren werden. Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft setzt sich für die ständige Aufhebung des Wochenend-Fahrverbots ein und hat die europäischen Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter über die ITF um ihre Mitarbeit gebeten, indem sie sicherstellen, daß ausländische Straßengüterfahrzeuge während der Sommermonate nicht zur Verschlimmerung des Verkehrsandrangs zu Spitzenverkehrszeiten beitragen.

USA

Standard Oil muß vollen Schadenersatz für Strandung der "AMOCO CADIZ" zahlen

Auf Antrag der französischen Regierung und verschiedener französischer Küstenstädte hat ein amerikanischer Bundesgerichtshof entschieden, daß die Standard Oil Company of Indiana (die viertgrößte Petroleumgesellschaft der USA) für den Verlust des in Liberia registrierten im Jahre 1978 gestrandeten Tankers "AMOCO CADIZ" weitgehend verantwortlich war. Das Unternehmen sieht sich nunmehr infolge der durch die Strandung des Tankers verursachten Verunreinigung von mehr als 150 km der französischen Küste Schadenersatzforderungen in Höhe von etwa 2 Milliarden US-Dollar gegenübergestellt.

Die "AMOCO CADIZ" war nur vier Jahre alt und wurde als ein äußerst gut ausgerüstetes Schiff betrachtet. Am 16. März 1978 versagte die Ruderanlage des Riesentankers, der daraufhin eine Meile vor der bretonischen Küste strandete. Die Ladung - 226.00 Tonnen Rohöl - lief aus den beschädigten Ladetanks auf den Strand und ins Meer aus. Die Strände zahlreicher Urlaubsorte an der Küste wurden dadurch unzugänglich und die gesamte Schellfisch-Fischerei entlang der Küste wurde vernichtet.

Das USA-Bundesgericht in Chicago erklärte, daß Standard Oil und dessen Tochtergesellschaften für dieses Unglück gemeinsam und einzeln verantwortlich waren, so daß die französischen Kläger und auch die Frachtversicherer vollen Anspruch auf Wiedergutmachung der von ihnen erlittenen Schäden hätten. Die eigentliche Höhe des zu zahlenden Schadenersatzes soll auf weiteren Verhandlungen ermittelt werden.

Das Petroleumunternehmen "AMOCO OIL" - ein Zweigunternehmen von Standard Oil und der Bereederer der AMOCO CADIZ - wurde vom Richter gerügt, weil es verfehlt hatte, die Seetauglichkeit des Schiffes sicherzustellen und eine ordnungsgemäße Wartung und Instandhaltung der Ruderanlage des Schiffes sowie eine entsprechende Ausbildung der Besatzung zu gewährleisten. Die Behauptung des Unternehmens, daß ein deutsches Bergungsschiff unangebrachte Rettungsaktionen vorgenommen habe, wurde vom Gericht zurückgewiesen, desgleichen die Behauptung, daß die französische Regierung und Küstenstädte falsch an die Reinigung der verunreinigten Strände herangegangen seien. Das Gericht stellte jedoch fest, daß Standard Oil berechtigt sei, eine Schadenersatzforderung gegen die spanische Werft zu stellen, die für den Bau des gestrandeten Riesentankers verantwortlich war.

GEWERKSCHAFTEN

NEUSEELAND

Ehemaliger Hafearbeiter Opfer eines unmenschlichen Bombenanschlags

Die neuseeländische Arbeiterbewegung ist über den brutalen Bombenanschlag am 27. März auf die Handelskammer in Wellington zutiefst schockiert. Der ehemalige Hafearbeiterkollege Ernie Abbott war ein unschuldiges Opfer dieses Terroraktes. Abbott war den größten Teil seines Arbeitslebens als Hafearbeiter tätig, während der letzten Jahre jedoch als Hausverwalter in der Handelskammer von Wellington, wo auch seine Gedenkfeier stattfand. Der Attentäter hatte die Bombe in einem in der Halle des Gebäudes hinterlassenen Koffer versteckt.

Der Vorsitzende der neuseeländischen Labourpartei, Jim Anderton, sprach auf der Gedenkfeier. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß dieser schockierende Anschlag seine Landsleute von der Notwendigkeit der Schaffung einer gerechten Gesellschaftsordnung überzeugen werde, die auf Demokratie, Gleichheit, Gerechtigkeit und einer friedlichen Zusammenarbeit basiert, und nicht auf Gewalttätigkeit und Intoleranz.

POLEN

Polnische Behörden der Folterung verhafteter Gewerkschafter beschuldigt

Ein aus dem nordpolnischen Gefängnis Barczewo hinausgeschmuggelter Brief des Vorsitzenden der Zweigstelle Lodz der polnischen Gewerkschaftsorganisation "Solidarität", Andrzej Slowik, beschreibt, wie der Verfasser des Briefes im Gefängnis mißhandelt wurde, weil er sich weigerte, während eines Protesthungerstreiks Nahrung zu sich zu nehmen. Kollege Slowik führte den Hungerstreik durch, weil er als politischer Häftling betrachtet werden wollte. Er erwähnt ferner, daß vier seiner Mithäftlinge, die nach einem wochenlangen Hungerstreik ebenfalls total erschöpft waren, Ende März zu einem Monat Einzelhaft verurteilt wurden. Drei dieser vier waren bereits vorher in Sonderzellen ("Thermosflaschen" genannt) untergebracht. Es handelt sich dabei um besonders konstruierte Zellen ohne Toilette, fließendes Wasser, Ventilation und mit schalldichten Wänden. Normalerweise werden Häftlinge 24 bis 48 Stunden lang in solche Zellen eingesperrt.

Es besteht guter Grund zu der Annahme, daß die Häftlinge in diesem und anderen polnischen Gefängnissen von den Behörden absichtlich mißhandelt werden, um ihre Gesundheit zu schwächen und in der Hoffnung, daß sie nach Absolvierung ihrer Gefängnisstrafen aus Polen auswandern werden. Gemäß den jüngsten Informationen haben im Gefängnis Barczewo auch Massenverprügelungen stattgefunden, bei denen mehrere Häftlinge schwere Verletzungen erlitten. Einer der Häftlinge hat angeblich zwei gebrochene Rippen. Im Falle dieses Gefängnisses werden seit einiger Zeit keine Besuche von Familienangehörigen und Rechtsanwälten gestattet.

Im Hinblick auf diese Beschuldigungen hat der IBFG die ihm angeschlossenen nationalen Gewerkschaftsbünde aufgefordert, bei den diplomatischen Vertretungen Polens in ihrem Land gegen eine solche brutale Behandlung von Personen, die aufgrund der Verteidigung von Gewerkschaftsrechten verhaftet worden sind, zu protestieren. Ferner werden alle freien Gewerkschafter aufgefordert, ihre Regierungen zu ersuchen, bei der polnischen Regierung die sofortige Einstellung derartig schockierender und unmenschlicher Handlungen gegen Gewerkschafter und politische Häftlinge zu beantragen.

AUS DER WELT DER ARBEIT

AUSTRALIEN

Bummelstreik der Hafendarbeiter

Vorigen Monat begann ein Bummelstreik der Hafendarbeiter aller wichtigen australischen Häfen nachdem die Arbeitgeber eine Forderung der uns angeschlossenen Australischen Hafendarbeiterföderation (WWF) auf eine wesentliche Verbesserung

der vorzeitigen Pensionierung der Hafendarbeiter abgelehnt hatten. Die WWF hat sich mit den Arbeitgebern im Prinzip über die restlichen im Zusammenhang mit der Erneuerung des Kollektivvertrages gestellten Forderungen geeinigt. Die weiterhin umstrittenen Punkte (Verbesserung der vorzeitigen Pensionierung; Zahlung befriedigender Abfindungen für Hafendarbeiter, die freiwillig aus dem Beruf ausscheiden; und die neue Diensterteilung in den Containerterminalen von Sydney und Melbourne) sollen an eine Schiedsinstanz verwiesen werden. Infolgedessen stellten die Hafendarbeiter den genannten Bummelstreik nach drei Wochen ein.

DÄNEMARK

Neue Heuersätze für Deckoffiziere

Am 1. April d.J. ist für die Mitglieder der uns angeschlossenen Dänischen Deckoffiziersvereinigung ein neuer Heuertarifvertrag in Kraft getreten. Die neuen Heuersätze (einschließlich der Lebenshaltungskostenzulage) sind je nach Dienstalter und Schiffsgröße wie folgt: Erster Offizier - 10.830 Dkr bis 15.198 Dkr; Zweiter Offizier - 10.667 Dkr bis 13.582 Dkr; Dritter Offizier - 10.677 Dkr bis 12.210 Dkr.

Die Überstundentarife (einschließlich der Lebenshaltungskostenzulage) pro 30 Minuten Mehrarbeit sind:

<u>an Wochentagen</u>		<u>an Sonn- und Feiertagen</u>
Erster Offizier	Dkr 40.69 bis Dkr 51,30	Dkr 51,65 bis Dkr 65,12
Zweiter Offizier	Dkr 40.08 bis Dkr 45.23	Dkr 50.87 bis Dkr 57,41
Dritter Offizier	Dkr 40.08 -----	Dkr 50.87 -----

Die Zulage für Dienst auf Zwei-Wachen-Schiffen (unter 1.400 BRT) pro 24 Stunden beträgt Dkr 311 für Erste Offiziere und Dkr 283 für Zweite Offiziere.

FINNLAND

Funkoffiziere boykottieren kommerzielle Meldungen an Küstenfunkstationen

Die der ITF angeschlossene Finnische Funkoffiziersvereinigung hat ihre an Bord 50 finnischer Schiffe beschäftigten Mitglieder aufgefordert, keine kommerziellen Meldungen an finnische Küstenfunkstationen mehr zu senden. Dieser Boykott ist ein Protest gegen die Schließung der Küstenfunkstationen Kotka und die Kurzwellenstation Helsinki während der Nachtstunden. Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß diese Sparmaßnahme die Sicherheit des Lebens auf See gerade während der Zeit gefährdet, in der die meisten Unfälle vorkommen. Sie hat gedroht, den Boykott auf alle in Finnland registrierten Schiffe auszudehnen, falls das Verbindungsministerium die erwähnten Schließungen nicht rückgängig macht, und außerdem die Funkoffiziere der Schiffe anderer Länder um Unterstützung des Boykottes zu ersuchen.

Die Funkstation Kotka übermittelt Notrufe im östlichen Finnischen Golf; die Kurzwellenstation Helsinki ist die einzige Funkstation mit der gleichen Sendefrequenz wie Lebensrettungsdienste. Beide Stationen sorgen für die Verbindung zwischen Ärzten in Krankenhäusern und medizinischem Personal, das verletzte Seeleute an Bord von Schiffen behandelt.

Heuererhöhungen für Seeleute in der Küstenschifffahrt

Die der ITF angeschlossene Finnische Seeleutegewerkschaft hat einen neuen Heuertarifvertrag für ihre in der Küstenschifffahrt beschäftigten Mitglieder abgeschlossen, der folgende Verbesserungen vorsieht:

- Erhöhung der Heuern und geldlichen Zulagen um 3,2% rückwirkend vom 1. März d.J.
- Erhöhung der sonstigen materiellen Vergütungen um 8,5% ebenfalls ab 1. März d.J.
- eine zusätzliche Erhöhung der Monatsheuern der Stewardessen und der an Deck und im Maschinenraum beschäftigten Mannschaftsdienstgrade um 55 Finnmark pro Monat;
- eine weitere Erhöhung aller Heuern und Zulagen um 3,6% ab 1. März 1985.

SCHWEDEN

Streik des SAS-Kabinenpersonals vermieden

Am 13. April scheiterten die Verhandlungen zwischen der uns angeschlossenen Schwedischen Handelsarbeitergewerkschaft (HTF) und der Luftfahrtsgesellschaft SAS über einen neuen Kollektivvertrag für das in Schweden stationierte SAS-Kabinenpersonal, weil das von Arbeitgebern gemachte Angebot zu einer Vergrößerung der Tarifungleichheit zwischen dem schwedischen SAS-Kabinenpersonal und dem Kabinenpersonal der restlichen skandinavischen Länder (außer Finnland) geführt hätte. Später wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen, scheiterten jedoch erneut, so daß die HTF am 4. Mai einen Warnstreik im SAS-Kurzstreckenflugverkehr ausrief.

Ein unbefristeter Streik des gesamten schwedischen SAS-Kabinenpersonals konnte vermieden werden, nachdem sich die Verhandlungspartner bereiterklärten, dem Vorschlag des staatlichen Schlichters zuzustimmen. Die getroffene Vereinbarung gilt für ein Jahr, bringt dem Kabinenpersonal im Jahr 1984 eine Erhöhung der Löhne um etwa 11,7% und stützt sich auf die Rahmenvereinbarung zwischen der Schwedischen Arbeitgebervereinigung (SAF) und der Föderation der Privatangestellten (PTK). Ferner sieht die genannte Vereinbarung verschiedene Erhöhungen vor, die zwischen 1985 und 1987 zusätzlich zu den zwischen SAF und PTK vereinbarten Anhebungen der Gehälter gezahlt werden sollen. Diese zusätzlichen Erhöhungen belaufen sich auf je 4% in den Jahren 1985 und 1986 und auf 3% im Jahr 1987. Der Zweck dieser zusätzlichen Erhöhungen ist es zu versuchen, die Gehälter des in Schweden stationierten SAS-Kabinenpersonals der Tariflage in Norwegen anzugleichen. Eine sich aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammensetzende Kontrollgruppe soll die Auswirkungen dieser Maßnahmen überwachen.

Für den Fall eines Streiks hatte die ITF die ihr angeschlossenen Luftfahrtsgewerkschaften um solidarische Unterstützung ersucht. Mehrere Gewerkschaften hatten bereits eine solche Unterstützung zugesagt, bevor der Schlichtungsvorschlag akzeptiert wurde.

Neuer Tarifvertrag für Straßentransportarbeiter

Nach langen und schwierigen Verhandlungen hat die uns angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft einen neuen Tarifvertrag für 25.000 im Straßengütertransport beschäftigte Mitglieder abgeschlossen, der eine Erhöhung der Stundenlöhne um Skr 2,10 ab 1. April und um Skr 1,70 ab 30. Dezember d.J. vorsieht. Diese beiden Erhöhungen entsprechen einer Anhebung der Löhne um insgesamt 9,5%. Zur Abdeckung der drei Monate bis zum 1. April 1984 wurde eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von Skr 300 vereinbart. Die Zulagen für unsoziale Arbeitszeiten und sonstigen Zuschläge erhöhen sich um 7% ab 1. April und um weitere 3% ab Ende Dezember. Ferner wurde eine Verbesserung des Urlaubsgeldes für nächstes Jahr vereinbart.

Neuer Heuertarifvertrag für Mannschaftsdienstgrade

Die uns angeschlossene Schwedische Seeleutegewerkschaft hat vorigen Monat mit der schwedischen Reedervereinigung einen neuen Heuertarifvertrag mit einer Laufzeit von 12 Monaten für 7.000 Mannschaftsdienstgrade abgeschlossen. Der neue Vertrag sieht Erhöhungen der Monatsheuern um Skr 475 ab 1. Mai und weitere Skr 104 ab 1. Oktober d.J. vor. Als Abdeckung für die vier Monate bis zum 1. Mai d.J. wurde eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von Skr 2.000 vereinbart.

Außerdem wurde ein gemeinsamer Ausschuß gebildet, der verschiedene noch unstrittene Aspekte der Arbeitszeit auf See untersuchen soll.

SÜDAFRIKA

Lohnerhöhungen für Stauarbeiter

Die der ITF angeschlossene südafrikanische General Workers' Union hat vor kurzem ihren 5. jährlichen Tarifvertrag mit der größten Stauereigesellschaft des Landes (South African Stevedores Ltd) abgeschlossen. Der neue Vertrag sieht Lohnerhöhungen zwischen 12,5% und 15% für Stauarbeiter vor und zwischen 12,5% und 20% für Fahrer. Der Tagesgrundlohn für Stauarbeiter beträgt nunmehr R19,13 in Kapstadt, R18,65 in Durban und R18,70 in Port Elizabeth und East London. Die Stauarbeiter haben einen wöchentlichen Garantielohn für 36 Arbeitsstunden. Seit die General Workers' Union vor 5 Jahren die Vertretung der Stauarbeiter übernahm, haben sich die Tagesgrundlöhne um etwa 80% erhöht. Außerdem gab es vorher keinen Garantielohn.

Die Verhandlungen über den neuen Vertrag wurden nicht nur durch die Konjunkturfalte beeinträchtigt sondern auch dadurch, daß mehr und mehr kleinere Stauereibetriebe gebildet werden, die bei Zahlung einer nominellen Gebühr die gewerkschaftliche Lizenzierung der Behörden erhalten. Diese Kleinunternehmen beschäftigen Gelegenheitsarbeiter zu unterdurchschnittlichen Löhnen, stellen keine Schutzkleidung bereit und zahlen weder Urlaubs- noch Krankengeld. Diese Tagelöhner arbeiten oft ununterbrochene Schichten von 20 Stunden. Alle diese Faktoren ermöglichen es den Kleinunternehmen, niedrigere Löhne zu zahlen als gewerkschaftlich organisierten Stauarbeitern, so daß internationale Schifffahrtslinien die Dienste dieser Kleinunternehmen gern beanspruchen.

Der ITF wurde vor kurzem über einen besonders schlimmen Fall berichtet. Das im Besitz der Zim-Reederei stehende israelische Schiff MORAN fuhr mit einer Ladung Stahl und Stückgut nach Durban, wo es von Tagelöhnern der Keely Stevedoring Ltd. abgefertigt wurde. Diese Tagelöhner hatten keinen Garantielohn, keine Schutzkleidung und durften weder Mittags- noch Teepausen machen. Oft müssen sie arbeiten bis ein Schiff ganz abgefertigt ist, woraus sich Arbeitsschichten von 15 oder mehr Stunden ergeben.

Als das Schiff nach Israel zurückkehrte richtete der ITF-Schiffsinspektor Kapitän Groman (Israelische Schiffsoffiziersgewerkschaft) einen starken Protest an die Reederei, weil sie die Dienste von Stauereibetrieben beansprucht hatte, die keine befriedigenden Löhne zahlen und ihr Personal zu unmenschlichen Bedingungen beschäftigen. Kollege Groman gab der Reederei zu verstehen, daß Probleme auftreten könnten, falls sie weiterhin die Dienste solcher Stauereibetriebe in Anspruch nehme.

KURZNACHRICHTEN

Die im Jahre 1981 beschlossenen Änderungen des Internationalen Abkommens über die Sicherheit des Lebens auf See (SOLAS) und das im Jahre 1978 angenommene Protokoll dieses Abkommens treten am 1. September 1984 für alle unterzeichnenden Staaten des Abkommens bzw. Protokolls in Kraft. Bei Ablauf der bezüglich der Unterbreitung von Einsprüchen und Änderungsvorschlägen maßgebenden Frist (1. März 1984) hatte die IMO keine diesbezüglichen Anträge erhalten.

Ein vierter dänischer Küstenschifffahrtsreeder hat sich mit der uns angeschlossenen dänischen Gewerkschaft des Schiffsverpflegungspersonals über die Beschäftigungsbedingungen auf seinen zwei Schiffen geeinigt und ist somit aus der Liste der zu boykottierenden Unternehmen gestrichen worden (sh. auch S. 41 der letzten Nummer der ITF-Nachrichten).

Die Heuern der Besatzungen griechischer Kreuzfahrtschiffe sind infolge einer von der uns angeschlossenen Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) mit den zuständigen Reedern getroffenen Vereinbarung rückwirkend vom 1. Januar d.J. um 25% erhöht worden. Dies ist die größte Lohnerhöhung, die für irgendeine Gruppe griechischer Arbeitnehmer dieses Jahr durchgesetzt werden konnte.

Großbritannien: Im Namen einer von der uns angeschlossenen britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Luftfahrt (MNAOA) ausgehandelten Vereinbarung sind die Gehälter der bei der Luftfahrtsgesellschaft British Caledonian beschäftigten Flugingenieure um 7,5% erhöht worden. Ferner wurde eine Leistungsprämie in Höhe von 4,9% ausgehandelt.

Die der ITF angeschlossene Schwedische Transportarbeitergewerkschaft hat für die bei privaten Reisebusunternehmen beschäftigten Fahrer Lohnerhöhungen um durchschnittlich 4,9% ausgehandelt.

USA: Eine für das bei Northwest Orient Airlines beschäftigte Kabinenpersonal getroffene provisorische Tarifvereinbarung sieht eine Erhöhung der Löhne um je 6% ab 1. Juli 1984 bzw. 1985 vor. Durch diese Vereinbarung konnte ein angedrohter Streik vermieden werden.

TODESFALL

Walter Padley, von 1948 bis 1964 Vorsitzender der uns angeschlossenen britischen Gewerkschaft der Handels- und Verteilungsarbeiter, ist am 15. April im Alter von 67 Jahren gestorben. Kollege Padley war ein prominenter Politiker in der Arbeiterpartei und in den sechziger Jahren vier Jahre lang Außenminister.

PERSONALIEN

Kim Dong-in, Vorsitzender der Koreanischen Föderation der Hafen- und Transportarbeitergewerkschaften, ist zum Präsidenten des Koreanischen Gewerkschaftsbundes gewählt worden.

Aage Jensen, ehemaliger Hauptkassenwart der Dänischen Gewerkschaft der Handels- und Büroarbeiter (HK), war am 6. Mai 75 Jahre alt. Wir gratulieren und wünschen ihm alles Gute.

Justus Mulei ist als Nachfolger des voriges Jahr verstorbenen Kollegen Juma Boy zum Generalsekretär des Kenia-Gewerkschaftsbundes COTU gewählt worden.

Lars-Erik Nicklasson hat vorigen Monat den Vorsitz der Schwedischen Gewerkschaft der Staatsbediensteten (SF) aufgegeben und ist zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) ernannt worden.

Dem Kollegen Wim Snijder, der vor kurzem sein Amt bei der Niederländischen Strassentransportarbeitergewerkschaft (Dienstenbond FNV) niedergelegt hat, ist in Anerkennung seiner Verdienste der Ritterorden von Oranje-Nassau verliehen worden. Wir gratulieren dem Kollegen Snijder zu dieser wohlverdienten Ehrung.

Hubert Vomberg, seit 1967 Vizevorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), ist Ende vorigen Monats in den Ruhestand getreten. Kollege Vomberg war viele Jahre lang Tarifverhandlungssekretär der GdED und hat in dieser Eigenschaft in außerordentlich großem Maße zur Verbesserung der Beschäfti-

gungsbedingungen der deutschen Eisenbahner beigetragen. Seit dem Jahre 1977 war er ein prominenter Mitarbeiter im Ausschuß der ITF-Sektion Eisenbahn. Sein Nachfolger als GdED-Vizevorsitzender ist der Kollege Gerhard Pohl, der zur Zeit Mitglied des Ausschusses der ITF-Sektion Straßentransport ist.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Fair-Practices-Ausschuß	-- London, 21./22. Juni 1984
Planungsausschuß der Sektion der Fischer	-- London, 5. Juli 1984
Schiffslotsenausschuß	-- Kopenhagen, 20./21. August 1984
Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	-- Amsterdam, 2. Oktober 1984
ATLAS/KSSU-Ausschüsse	-- Amsterdam, 2. Oktober 1984
Geschäftsführender Ausschuß	-- Innsbruck, 16. Oktober 1984
ITF-Vorstand	-- Innsbruck, 16./17. Oktober 1984

WEITERE INFORMATIONEN ÜBER DIE IN DIESER NUMMER DER
ITF-NACHRICHTEN ENTHALTENEN MITTEILUNGEN SIND VOM
ITF-SEKRETARIAT AUF ANFRAGE ERHÄLTlich !

oooo00oooo

KONSEQUENZEN DER "OPEN SKY"-POLITIK IN DEN USA
=====

Bei "NEW CONTINENTAL" kommt die Sicherheit zuletzt

Unsere Leser werden sich erinnern, daß die amerikanische Luftfahrtsgesellschaft "CONTINENTAL AIRLINES" im Herbst vorigen Jahres - als ihr Personal mit Streikmaßnahmen drohte - den Bankrott erklärte, keine der bestehenden Kollektivvereinbarungen mehr anerkannte, sich unter dem Namen "NEW CONTINENTAL" neu bildete, nicht-organisiertes Personal einstellte und auch einige seiner ehemaligen Arbeitnehmer, denen keine andere Wahl blieb, zu weitaus schlechteren Bedingungen wiedereinstellte. Die Situation bezüglich dieses Unternehmens ist weiterhin gespannt, und wir haben vor kurzem aus zuverlässiger Quelle detaillierte Berichte erhalten, gemäß denen der Flugbetrieb bei "NEW CONTINENTAL" ernste und alarmierende Sicherheitsmängel aufweist, auf die die allgemeine Öffentlichkeit unseres Erachtens aufmerksam gemacht werden sollte.

Die für die Organisierung des Kabinenpersonals zuständige Union of Flight Attendants (UFA) berichtet, daß das Kabinenpersonal in so großer Eile für den Einsatz auf anderen Flugzeugtypen umgeschult wurde und unter derartig anstrengenden Bedingungen arbeitet, daß - insbesondere im Falle des neu eingestellten Personals - die Fähigkeit einer ordnungsgemäßen Verrichtung der normalen Routine- und Sicherheitsaufgaben bezweifelt werden muß. Ein Zwischenfall - eine Bombendrohung auf einem planmäßigen Flug im Oktober vorigen Jahres - zeigt eindeutig, daß die bei "NEW CONTINENTAL" beschäftigten Flugbegleiter nicht in der Lage sind, eine echte Notsituation während des Fluges zu bewältigen. Wir kommen auf diesen Zwischenfall später zurück.

Durch die "Neubildung" des Unternehmens verlor das Kabinenpersonal den Schutz der gewerkschaftlich vereinbarten Flug- und Dienstzeitbegrenzungen. Viele streikbrechende Flugbegleiter des neugebildeten Unternehmens leisten 100 Flugstunden pro Monat ab, einige sogar 140 Flugstunden. Die Höchstdauer der Dienstperioden beträgt jetzt 16 Stunden auf Binnenflügen und 17,5 Stunden auf internationalen Flügen. Die Ruhezeiten zwischen zwei Blockzeiten betragen manchmal nur 7 Stunden. Eine übermüdete Kabinenbesatzung gefährdet naheliegenderweise die Flugsicherheit und eben aus diesem Grunde bemühen sich die Gewerkschaften des Luftfahrtpersonals schon immer darum, daß ausführliche Vereinbarungen über Mindestruhezeiten und Höchstdienstzeiten getroffen werden.

Ferner gibt es heute bei "New Continental" nicht mehr das traditionelle Zusammengehörigkeitsgefühl der als ein Team fliegenden Flugbegleiter, die einander vertrauen können. Das Mißtrauen des ehemaligen Kabinenpersonals der "Continental Airlines" gegenüber ihren bei "Texas International Airlines" beschäftigten Berufskollegen dauert an, obwohl die beiden Gruppen jetzt mit einander beschäftigt werden, und das neue Unternehmen ermutigt sie keineswegs, friedlich miteinander zusammenzuarbeiten und ihre Meinungsverschiedenheiten aufzugeben. Dazu kommt, daß jetzt auch Flugbegleiter weiterbeschäftigt werden, die als Streikbrecher gehandelt hatten und jetzt behaupten, sie hätten dadurch "das Unternehmen gerettet". Eine weitere Gruppe sind Flugbegleiter, die sich durch ihre andauernde Arbeitslosigkeit gezwungen sahen, bei "NEW CONTINENTAL" wiederanzufangen, und schließlich noch ganz unerfahrene Arbeitnehmer, die während des Streiks im August vorigen Jahres eingestellt wurden. Es ist nicht schwer sich vorzustellen, daß die Atmosphäre in der Kabine ziemlich spannungsgeladen ist. Aber die Kabine eines Verkehrsflugzeuges ist nicht der Platz wo man "mit jemandem abrechnet" noch ist sie der rechte Ort für Unausgebildete. Wenn während einer Notsituation alle an Bord befindlichen Personen Überlebenschancen haben sollen, müssen alle Besatzungsmitglieder in der Lage sein, auf eine solche Situation exakt, zuverlässig und fachgerecht zu reagieren.

Die Unzulänglichkeiten der Umschulung der Flugbegleiter für Einsatz auf Flugzeugtypen, mit denen sie nicht vertraut sind, (NEW CONTINENTAL versucht jetzt, sein Kabinenpersonal für Einsatz auf allen seinen Flugzeugen auszubilden) haben wir bereits kurz erwähnt. Die an Umschulungskursen beteiligten Flugbegleiter sind über die leichtfertige Handhabung der Ausbildung berechtigterweise besorgt und haben der Gewerkschaft ihre Bedenken mitgeteilt. Die Kurse sind außerordentlich überfüllt (Teilnehmer müssen Tische und manchmal sogar Stühle miteinander teilen), einige Ausbilder lesen nur schriftliches Material vor, andere waren nicht in der Lage, Fragen zu beantworten oder gaben nur sehr vage und manchmal falsche Antworten (ein Ausbilder wußte nicht, wieviele Fluggäste auf einer B727-100 bzw. 727-200 befördert werden können; ein anderer wußte nicht, wo sich die Notausgänge auf der B 727 befinden). In einem Kursus war der Ausbilder nicht in der Lage, die einzelnen Sicherheitsausrüstungen aufzuzählen und sprach einmal sogar von einem "Dingsbums". Die Organisation der einzelnen Kurse war ganz einfach chaotisch; Ausbilder verließen für längere Zeit den Unterrichtsraum (in einem Fall mehrere Stunden lang) und waren sich oft auch im unklaren darüber, welche Kenntnisse in der nächsten Ausbildungsphase zu vermitteln sind.

Während eines Kurses erfolgte zwei Stunden vor der eigentlichen Prüfung eine "Übung" in der Beantwortung der Prüfungsfragen, und es wurde den Kursteilnehmern gestattet, sich die Antworten auf die schwierigsten Fragen aufzuschreiben. Bei der Prüfung selbst konnten sie von ihren Notizen Gebrauch machen. Im Prüfungsraum befanden sich Diagramme der Notausrüstungen, entweder auf den Tischen oder waren an der Wand angeschlagen. Die Antworten wurden am Tisch korrigiert, während andere Kursteilnehmer noch mit der Beantwortung der Prüfungsfragen beschäftigt waren. Ein Kursteilnehmer sagte, daß mindestens die Hälfte der Klasse geschummelt hat, um die Prüfung zu bestehen. Man scheint sie sogar hierzu ermutigt zu haben, damit die Prüfungen hundertprozentig bestanden werden.

Keiner der Kursteilnehmer, die der Gewerkschaft über die Unzulänglichkeiten der Ausbildung berichtet haben, betrachtete sich als genügend ausgebildet, um ein Flugzeug in einer Notsituation sicher räumen zu können. Interessanterweise setzten sie in ihren Berichten an die Gewerkschaft Worte wie "Ausbildung", "Umschulung", "befähigt" und sogar "Ausbilder" in Anführungsstriche.

Mit der Grundausbildung der im August vorigen Jahres eingestellten Streikbrecher verhielt es sich nicht besser. Auf Kursen mit bis zu 400 Teilnehmern wurde die Grundausbildung in nur zwei Wochen vorgenommen. Viele der Neuausgebildeten sind angeblich noch immer nicht in der Lage, normale Routineaufgaben zu verrichten und scheinen in keiner Hinsicht das für die Bewältigung einer schwierigen Notsituation erforderliche Selbstvertrauen zu besitzen.

Beängstigenderweise ist die Zahl der Notsituationen in den Monaten seit der Reorganisierung des Unternehmens angestiegen. Eine erfahrene Flugbegleiterin sagte, sie habe seit Wiederaufnahme der Arbeit vor zwei Monaten drei Notsituationen erlebt, und das waren die einzigen während ihrer 15 Dienstjahre bei CONTINENTAL. Es wäre vielleicht unfair zu sagen, daß alle solche Notsituationen unzulänglich bewältigt werden, aber im Falle der bereits erwähnten Bombendrohung verhielt sich die Kabinenbesatzung derartig falsch, daß die Zahl der Toten und Verletzten sehr hoch gewesen wäre, wenn sich die Bombe an Bord befunden hätte.

Glücklicherweise befanden sich einige erfahrene Flugbegleiter des Unternehmens an Bord, die sich auf dem Wege zum Bestimmungsflughafen befanden, um dort ihren Dienst anzutreten. Diese Flugbegleiter übernahmen in dieser Notsituation die Aufgaben der Kabinenbesetzung des bedrohten Fluges, die weder ein noch aus wußte. Was wäre geschehen, wenn diese erfahrenen Flugbegleiter nicht zufällig an Bord gewesen wären?

Die auf dem Dienstantrittsflug befindlichen Flugbegleiter hatten bereits vor der Bombendrohung, die etwa 20 Minuten vor der Landung erfolgte, mehrere Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften bemerkt. Die in der 1. Klasse beschäftigte Stewardess war bei der Sicherheitsaufklärung der Fluggäste nicht in der Lage, die Notausgänge zu zeigen. Weder die Gepäckverstaueung noch die Sicherheitsgurte wurden vor dem Start geprüft und ein Fluggast, der nach dem Aufleuchten des Rauchverbots weiter rauchte, wurde nicht aufgefordert, seine Zigarette auszumachen. Die Identität der Kabinenbesetzung wurde ferner dadurch beeinträchtigt, daß zwei Kabinenbesatzungsmitglieder keine Uniform trugen, sondern nur die Schleife mit dem Namen des Unternehmens. Infolgedessen wandten sich die Fluggäste, die Auskünfte benötigten, an die nicht im Dienst befindlichen uniformierten Flugbegleiter.

Als der Flugkapitän wiederholt versuchte, mit seiner Kabinenbesetzung in Verbindung zu treten, reagierte Niemand. Aus diesem Sachzwang kam der Copilot aus dem Cockpit und forderte die Hilfe des Dienstältesten der auf dem Dienstantrittsflug befindlichen Flugbegleiter an. Er hatte so wenig Vertrauen in die eigene Kabinenbesetzung, daß er diesen erfahrenen Flugbegleiter bat, die im Dienst befindliche Kabinenbesetzung nicht weiter über die Bombendrohung aufzuklären, da sie dadurch nur noch mehr verunsichert würde.

Statt dessen forderte er die sich nicht im Dienst befindlichen erfahrenen Flugbegleiter auf, die Kabine für die Landung vorzubereiten. Die Durchgänge waren mit Gepäckstücken versperrt, die nicht ordnungsgemäß verstaue worden waren. Zwei der erfahrenen Flugbegleiter übernahmen die Sicherheits-Positionen von zwei Mitgliedern der ursprünglichen Kabinenbesetzung, die derartig durchgedreht hatten, daß sie sich nicht einmal die Sicherheitsgurte anlegen konnten. Nachdem die Maschine gelandet war, wurden die Fluggäste angewiesen, das Flugzeug durch die normalen Ausgänge zu verlassen und ihr Handgepäck mitzunehmen (obwohl es möglich gewesen wäre, daß die Bombe in einem Koffer versteckt war). Die Fluggäste wurden nicht einmal aufgefordert, sich zu beeilen.

Für die Beförderung der Fluggäste vom Flugzeug zur Ankunftshalle wurde eine Liftlounge benutzt, die man direkt an den Flugzeugausgang ankuppelt. Infolge eines mechanischen Defekts konnte dieses Passagierfahrzeug zwanzig Minuten lang nicht vom Flugzeug abkuppeln. Als es am Ende "frei" wurde, steuerte es der Fahrer derartig leichtsinnig, daß mehrere Fluggäste durch die ruckartige Fahrweise verletzt wurden.

Der Flugkapitän begab sich mit der Cockpitbesetzung und den auf dem Dienstantrittsflug befindlichen Flugbegleitern in den Personalbus. Das von Fluggästen teilweise hinterlassene Handgepäck wurde auch in diesen Bus verladen. Zwei der Dienstantrittsflugbegleiter waren noch nicht in dem Bus als der Flugkapitän zum Busfahrer sagte: "Verdammt nochmal, jetzt fahr doch endlich los!". Die beiden Flugbegleiter wurden zurückgelassen. Die Fluggäste befanden sich zu diesem Zeitpunkt noch immer in der Gefahrenzone des Flugzeuges.

Diese schockierenden Zustände beschränken sich jedoch nicht nur auf das Kabinenpersonal. Wir haben ausführliche Berichte über unerfahrene Piloten des Unternehmens erhalten, die erst vor kurzem eingestellt wurden, und werden hierüber in der nächsten Nummer der ITF-Nachrichten berichten. Die amerikanische Vereinigung der Flugzeugpiloten (ALPA) hat eine Liste bestätigter Zwischenfälle zusammengestellt und sie unter dem Titel "Sicherheit - 35 Gründe warum man nicht mit NEW CONTINENTAL fliegen sollte" veröffentlicht. 63 zusätzliche Zwischenfälle werden weiter untersucht. Die Beunruhigung über diese Zustände greift jetzt um sich, und erst eine Fernsehsendung hat eine Untersuchung des Sicherheitsniveaus bei NEW CONTINENTAL durch eine vom USA-Kongreß ernannte Kommission ausgelöst. Hoffentlich ist es nicht schon zu spät!