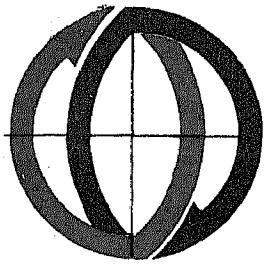
ITF newsletter • bulletin d'informations
nachrichten • nyhetsinformation



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. 9

September 1985

Seite

AKTUELLES

Europäische Handelsschiffahrt: Für eine gemeinsame Schiffahrtspolitik 86
ITF: Eisenbahnersektion fordert Investitionen in modernes Bahnnetz 88
Flugsicherheit: ITF identifiziert Sicherheitsaspekte aus der Flughafentragödie von Manchester 89
Südafrika: IBFG übt erhöhten Druck aus 89

Zivilluftfahrt

Europäisches Parlament unterstützt ITF-Haltung zur Entregulierung der Zivilluftfahrt 90

Seeleute

Schiffahrtssicherheit: Probleme der Fischer und Funkoffiziere beherrschen IMO-Unterausschuß für Ausbildungsnormen 91
Sicherheit auf See: Ausschuß für Seeleutewohlfahrt (ISCW) 92
ITF: Aufforderung an Panama, unerklärtes Verschwinden der Arctic Career öffentlich zu untersuchen 93
ITF—Protest gegen Verletzung des Übereinkommens über Wachgangsnormen 94
Dänemark: Versicherungsschema gegen permanente Kriegsgefahr eingeführt 94
Japan: Seeleutegewerkschaft will Arbeitsplätze bei Sanko Line sichern 94

Allgemeines

Internationales: Forderung nach Gewerkschaftsmaßnahmen gegen gesundheitsschädliche Substanzen 95
Internationales: Abkommen über unbegrenztes Verbot der Ablagerung von Atommüll auf See 95
Polen: Internationale Gewerkschaftsbewegung erneuert Unterstützung für Solidarnosc 96

International Transport Workers' Federation · Fédération Internationale des Ouvriers du Transport · Internationale Transportarbeiterföderation · Internationella Transportarbetarefederationen · Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD, England · Tel: 01-403 2733 · Telex: 8811397 ITF LDN G · Telegrams: Intransfe, London SE1

Seite

Gewerkschaften

Kanada: Gewerkschaft des Bodenpersonals mit Gewerkschaft der Automobilarbeiter verschmolzen 96
Schweden: Kongreß der Schwedischen Gewerkschaft der Staatsangestellten endet mit Südafrika-Demonstration 96

Tarifverhandlungsergebnisse 97

KURZNACHRICHTEN 97

Personalien 97

Bevorstehende Tagungen 98

AUFGRUND DER ÜBERLASTUNG DER ÜBERSETZER MUSSTE DIESE NUMMER DER ITF-NACHRICHTEN AUSSER HAUS ÜBERSETZT WERDEN.

AKTUELLES

EUROPÄISCHE HANDELSSCHIFFAHRT : FÜR EINE GEMEINSAME SCHIFFAHRTSPOLITIK

In London wurde am 9. September eine Pressekonferenz veranstaltet, um die neue ITF-Veröffentlichung "Europäische Handelsschiffahrt: Für eine gemeinsame Schiffahrtspolitik" vorzustellen.

Der Bericht enthält die sorgfältig erarbeiteten ITF-Alternativen zu den vor einiger Zeit von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorschlägen im Bereich der Schiffahrtspolitik. Diese Vorschläge, die sich vor allem mit dem freien Handel und mit der Notwendigkeit befassen, die Bemannungskosten zu reduzieren, lesen sich nach Ansicht der ITF mehr wie der Nachruf auf eine einst blühende Industrie, als ein Rezept für deren Erholung. Der Rückgang der Handelsflotten der neun Schiffahrtsnationen der EG und deren schrumpfender Anteil an der Welttonnage hat jetzt ein Krisenausmaß erreicht, heißt es in dem Bericht. Falls die europäische Schiffahrt überhaupt eine Zukunft haben solle, dann sei es unbedingt notwendig, daß sowohl von der EG an sich als auch von den einzelnen Mitgliedsstaaten die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Denn obwohl es sich bei der Handelsschiffahrt um eine der Schlüsselpositionen für die Wirtschaft der Gemeinschaft handelt, sind die Investitionen in diesem Bereich in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen. Und das hat zu berechtigten Befürchtungen für das langfristige Überleben der wenigen Schiffe geführt, die weiterhin unter der Flagge der Europäischen Gemeinschaft fahren dürften.

Die ITF ist der Meinung, daß das EG-Papier in keiner Weise die vielen und komplexen Probleme anspricht, denen sich die Schiffahrt ausgesetzt sieht. Die Kommission geht eindeutig davon aus, daß die Gemeinschaft, falls die Flotten der Gemeinschaftsländer mit den billigen Flotten der restlichen Welt nicht konkurrieren können, ihre Handelsflotte ganz aufgeben sollte, um es den Schiffahrtskunden der Gemeinschaftsländer zu ermöglichen, zum niedrigst möglichen Preis zu Seetransporten Zugang zu haben.

Der Ton des von der Kommission veröffentlichten Dokumentes zeigt, daß die für dessen Niederschrift verantwortlichen Beamten davon ausgehen, daß das einzige wirkliche Problem der Schiffahrt in den hohen Lohnkosten besteht. Die in der Besatzungsstärke, den Arbeitspraktiken vorgenommenen Änderungen sowie die fortschreitende Technologie und die Schwankungen der Wechselkurse haben jedoch zur Folge gehabt, daß die Besatzungskosten pro Mann auf den meisten Schiffen unter der Flagge von EWG-Ländern beachtlich gesunken sind. Ferner scheint sich die Kommission in keiner Weise des Zusammenhangs zwischen Besatzungskosten und sonstigen Kosten (die ebenfalls reduziert werden können) bewußt zu sein. Im Falle einiger Schiffe der Gemeinschaftsländer betragen die Besatzungskosten nicht mehr als 5% der Gesamtkosten. Die Kommission widmet praktisch ihre gesamte Aufmerksamkeit diesem Besatzungskostenfaktor, ohne anzuerkennen, daß sogar bescheidene Reduzierungen der Treibstoffkosten und Zinssätze sehr schnell die relativen Wettbewerbsvorteile der Schattenflaggenschiffahrt gegenüber Schiffen der Gemeinschaft aufheben könnten. Verhältnismäßig einfache Änderungen auf dem Gebiete der Besteuerung der auf Schiffen der Gemeinschaftsländer beschäftigten Seeleute könnten ebenfalls zur Reduzierung der Gesamtpersonalkosten beitragen, ohne sich nachteilig auf den Nettoverdienst auszuwirken.

Durch ihr besessenes Konzentrieren auf Lohnkosten und Ausflaggen ignoriert die EWG-Kommission vollkommen bestimmte Entwicklungen, die in wenigen Jahren einen revolutionären Wandel in der Handelsschiffahrt mit sich bringen werden. Letztens befaßt sich die ITF-Studie mit der Schiffahrtssicherheit und verweist darauf, daß diese im Falle der EWG-Schiffe weitaus besser ist als in der Schattenflaggenschiffahrt und auf Schiffen unter Fernostflaggen, die mehr und mehr EWG-Transporte vornehmen. Die ITF betrachtet es als vollkommen unakzeptabel, daß das Leben und die Sicherheit der europäischen Seeleute im Interesse marginal niedrigerer Frachtkosten für Gemeinschaftsindustrien aufs Spiel gesetzt werden.

Gestützt auf eine detailierte Analyse des Gesamtfragenkomplexes gelangt die ITF-Studie zu zehn schiffahrtspolitischen Schlüsselvorschlägen, auf die sich die Kommission bei ihrer regulierenden Tätigkeit stützen sollte. Diese zehn Schlüsselvorschläge sind zusammengefaßt wie folgt:

1. Planung von Frachttransporten in einer für die europäische Handelsschiffahrt nützlichen Weise.

2. Untersuchung des strategischen Zusammenhanges zwischen Schiffahrt, Schiffsbau und anderen Industrien.

3. Einführung einer europäischen Verschrottungs- und Schiffsbaupolitik, um neue in europäischen Werften gebaute sichere und hochmoderne Schiffe bereitzustellen.

4. Verbesserungen auf dem Gebiete der Finanzierung, um es zu ermöglichen, mit den finanziellen Vorteilen, die von Nicht-EWG-Werften und für Nicht-EWG-Schiffahrtsunternehmen angeboten werden, zu konkurrieren.

5. Ausgleichung der steuerlichen Vorteile der Schattenflaggenländer.

6. Erlaß strikter Sozialverordnungen über Mindestruhe, Urlaub und Freizeit für europäische Seeleute auf der gleichen Basis wie dies bereits für Straßentransportfahrer der Fall ist.

7. Koordinierung der Forschungsarbeiten der Gemeinschaft über Bemannungsfragen und neue Technologie.

8. Harmonisierung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord.

9. Verbesserung der Wirksamkeit der Hafenstaatenkontrolle.

10. Einführung eines Konzeptes der Küstenstaatenkontrolle.

Mitglieder der sich mit den Vorschlägen der Kommission befassenden Studiengruppe des Wirtschafts- und Sozialausschusses haben Exemplare der ITF-Studie erhalten, desgleichen alle zuständigen Abgeordneten des Europäischen Parlamentes, sowie die Seeleutegewerkschaften und andere interessierte Organisationen in der Europäischen Gemeinschaft.

Kopien des für die ITF von Mitarbeitern der Britischen Seeleutegewerkschaft (NUS) sowie der National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST) erstellten Berichtes sind auf Anfrage von der ITF erhältlich.

ITF: EISENBAHNERSEKTION FORDERT INVESTITIONEN IN MODERNES BAHNNETZ

Die Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF, die vom 17. bis 19. September in Nürnberg stattfand, ging mit der Forderung an Regierungen und Behörden zu Ende, einen weitaus größeren Anteil der Ausgaben im Transportbereich dem Bau eines modernen Eisenbahnnetzes zukommen zu lassen. An der Konferenz nahmen 120 Delegierte von Eisenbahnergewerkschaften aus 25 Ländern in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika, Asien und dem Pazifik teil. Besondere Beachtung wurde den zunehmenden Angriffen konservativer Regierungen auf den Schienenverkehr zugunsten der unbeschränkten Entwicklung des Straßentransports gewidmet. Die Delegierten erfuhren, daß diese Politik nicht nur zu brutalen Stellenkürzungen bei den Eisenbahnern führt, sondern gleichzeitig auch den Personen- und Frachtverkehr zerstört, die Umweltbelastung erhöht und Verkehrsstaus vor allem in den Städten zur Folge hat. Außerdem würden die Gefahren für die Straßenbenutzer vergrößert durch den zunehmenden Transport gefährlicher Güter. Die Konferenz begrüßte den Erfolg des ITF-Europa-Werbezuges, der im April dieses Jahres quer durch Europa gefahren ist und beschloß, als Teil der ITF-Kampagne zur Förderung der Eisenbahnen, falls notwendig, eine weitere Aktion durchzuführen. Andere Diskussionsthemen waren der Einsatz neuer Technologien (ein Bericht wird rechtzeitig zum nächsten ITF-Kongreß vorgelegt), und die Vorteile der Anwendung von Kosten/Nutzen-Analysen anstelle rein rechnerischer Methoden, um zu Entscheidungen über Investitionen im Bereich der Transportinfrastruktur zu kommen.

Die Konferenz begrüßte einstimmig die Entscheidung des ITF-Vorstandes, daß Piet Potums (CGSP, Belgien) bis zum nächsten ITF-Kongreß 1986 als Sektionsvorsitzender fungieren sollte, nachdem der bisherige Vorsitzende Jeannot Schneider zum Vorsitzenden des Direktorenrates der Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL) benannt worden war. Kollege Schneider nahm als Gast an der Konferenz teil und er hielt eine Freundschaftsansprache. In der Eröffnungssitzung sprachen außerdem der Bürgermeister von Nürnberg und Ernst Haar, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), die zusammen mit der ÖTV Gastgeber der Konferenz waren.

Zu den von den Delegierten angenommenen Entschließungen gehörte ein Papier zum Thema "Stärkung der Stellung der Eisenbahnen", das sowohl eine höhere Priorität für den Schienentransport forderte, als auch die Beseitigung aller Vorschriften, die die Schiene gegenüber der Straße benachteiligen. Eine andere Entschließung forderte die Regierungen auf, die Eisenbahnverwaltungen mit ausreichenden finanziellen Mitteln zu versehen, um entscheidende Investitionen sicherzustellen. Eine weitere Entschließung lehnte alle Privatisierungsbemühungen im Bereich der Eisenbahn ab. Zu diesem Thema hörten die Delegierten eine Rede des Vertreters der japanischen Eisenbahnergewerkschaft KOKURO. Er berichtete über die jüngsten Pläne der japanischen Regierung, die japanischen Staatsbahnen (JNR) zu privatisieren und sie in sechs regionale Organisationen aufzusplittern. Die Delegierten erklärten ihre uneingeschränkte Solidarität mit den japanischen Gewerkschaften und allen anderen Mitgliedsorganisationen der ITF, die gegen Privatisierung kämpfen. Auch über die Arbeitslosigkeit wurde debattiert, die als ein wesentliches soziales und wirtschaftliches Problem bezeichnet wurde, das es zu bekämpfen gelte - und zwar durch wirtschaftliche Expansion ebenso wie durch die Reduzierung der Arbeitszeit. Ein weiteres Diskussionthema war die Sicherheit der Eisenbahn. Die Konferenz hob nachdrücklich die Gefahren hervor, die zunehmender finanzieller Druck für den Sicherheitsstandard bedeutet. Im Verlauf der dreitägigen Konferenz berichtete der Nürnberger Bezirksdirektor der Deutschen Bundesbahn (DB) über das 150. Jubiläum der DB und die Delegierten unternahmen einen Ausflug in einem von einer Dampflokomotive gezogenen Zug nach Bayreuth.

FLUGSICHERHEIT: ITF IDENTIFIZIERT SICHERHEITSASPEKTE AUS DER FLUGHAFENTRAGÖDIE VON MANCHESTER

In einer Presseerklärung, die von der ITF nach der Feuertragödie auf dem internationalen Flughafen von Manchester herausgegeben wurde, wird die Notwendigkeit einer dringenden Überprüfung der international vereinbarten Evakuierungsprozeduren betont: die ITF wiederholte ihre Forderung nach der Einführung einer internationalen Lizenz für das Kabinenpersonal, um einheitliche hohe Sicherheitsstandards für alle Passagierflugzeuge sicherzustellen. Die Erklärung betont, daß ohne das von dem gut ausgebildeten Kabinenpersonal der British Airtours unter Beweis gestellte Können während der Notevakuierung die Zahl der Toten weitaus höher gewesen wäre. Es starben 55 Menschen, darunter zwei Stewardessen. Die ITF-Erklärung richtet die Aufmerksamkeit auf die Tatsache, daß viele der Ausgänge der Boeing 737 unbenutzbar gewesen seien und daß die große Sitzdichte in Charterflugzeugen die Evakuierung noch schwieriger mache. Dieses Unglück habe deutlich gemacht, daß es eine Torheit sei, Ausgänge in anderen Flugzeugtypen zu blockieren, wie in der viel größeren Boeing 747, nur um Platz für zusätzliche Sitze zu schaffen. Die Erklärung schließt mit dem Hinweis auf einen Trend in einigen Teilen der Welt, streikendes Kabinenpersonal durch leitende Angestellte, Büromitarbeiter oder sogar Studenten zu ersetzen, um den Flugbetrieb während Streikaktionen aufrecht zu erhalten. Die Katastrophe von Manchester habe die Gefahren bewiesen, die der Einsatz von nicht qualifiziertem Kabinenpersonal bedeute, das nicht in der Lage sei, mit der Geschwindigkeit und dem Können zu reagieren, die erforderlich seien, um die Zahl der Opfer zu reduzieren.

Die ITF hat die Frage der Sitze in der Boeing 747 mehrfach sowohl der ICAO als auch der amerikanischen Luftfahrtsbehörde FAA gegenüber zur Sprache gebracht. In einem Brief an die ITF vom 23. August deutete Donald Engen von der FAA seine Überzeugung an, daß es Zeit sei für eine rigorose Überprüfung der Vorschriften, obwohl die erteilte Genehmigung, die Ausgänge über den Tragflächen zu beseitigen, mit den existierenden Vorschriften übereinstimme.

Die verschiedenen Fragen, die dieser und andere Unfälle aufgeworfen haben, wurden auf einer Konferenz besprochen, zu der die FAA Anfang September nach Seattle eingeladen hatte. Der stellvertretende Vorsitzende des Technischen ITF-Ausschusses des Kabinenpersonals, Larry LeBlanc, (CALFAA, Kanada) vertrat die ITF auf diesem Treffen und legte der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt in Stockholm einen ausführlichen Bericht vor.

SÜDAFRIKA: IBFG ÜBT ERHÖHTEN DRUCK AUS

Angesichts des andauernden Ausnahmezustands in Südafrika und weiterer Verhaftungen von Gewerkschaftern hat der IBFG am 22. August eine Dringlichkeitssitzung in Brüssel einberufen, um auf hoher Ebene die internationale Gewerkschaftsreaktion zu beraten. Die ITF war duch Generalsekretär Harold Lewis vertreten.

Die Teilnehmer einigten sich auf ein gemeinsames Vorgehen, um die Regierungen der Industrienationen dazu zu bewegen, solange Wirtschaftsanktionen gegen Südafrika zu verhängen, bis der Ausnahmezustand aufgehoben, alle politischen Häftlinge und inhaftierten Gewerkschafter freigelassen worden sind und ein Dialog zwischen der Regierung und den echten Vertretern der schwarzen Bevölkerung aufgenommen wird. Besonders die amerikanische und britische Regierung wurden gedrängt, ihr Veto zu überdenken, das die UNO daran gehindert hat, umfassende Wirtschaftssanktionen gegen Südafrika zu beschließen.

Der IBFG erneuerte die Forderung nach einer UNO-Konferenz der Rohöl-Förder- und Transportländer, um die UN-Embargos für Öl und Waffen durchsetzen zu helfen. Die Regierungen wurden aufgerufen, ein internationales Register einzurichten, das Reeder verpflichten würde, Einzelheiten aller Fahrten und Frachten nach Südafrika aufzuzeichnen. Weiter sollten Schiffe, die unter der Flagge dieser Länder fahren und Öl an Südafrika liefern, mit schweren und abschreckenden Strafen belegt werden.

Im Hinblick auf Gewerkschaftsaktionen einigten sich die Sitzungsteilnehmer darauf, daß der IBFG und die Internationalen Berufssekretariate unbedingt gegen Südafrika gerichtete Streikaktionen veranlassen sollten, die die dortige Regierung zu akzeptablen politischen Konzessionen zwingen würden. Außerdem wurde zum Boykott südafrikanischer Güter aufgerufen, aus Solidarität mit den Boykotts schwarzer Arbeiter in Südafrika selbst, die von den schwarzen Gewerkschaften unterstützt werden. Schließlich wurde die Fortsetzung aller Maßnahmen gegen multinationale Konzerne gefordert, die sich das Apartheidsystem für ihre Geschäfte in Südafrika zunutze machen.

Mit Nachdruck wurde die volle Unterstützung des IBFG für die unabhängige schwarze Gewerkschaftsbewegung in Südafrika bekräftigt und für deren Anstrengungen, die schwarze Bevölkerung zu verteidigen und dieser bei ihre Interessen betreffenden Entscheidungen eine wirksame Stimme zu verleihen. Man einigte sich auf eine internationale Postkarten-Kampagne, die die Solidarität mit den verhafteten Gewerkschaftern zeigen soll und man verständigte sich weiter darauf, der südafrikanischen Gewerkschaft der Bergarbeiter in ihrem Konflikt mit der Bergbaubehörde die volle Unterstützung zu erklären.

Der ITF-Generalsekretär nahm unmittelbar nach der Sitzung mit allen Mitgliedsorganisationen Kontakt auf und rief sie dazu auf, dem Druck auf das südafrikanische Regime Vorrang einzuräumen. In mehreren Ländern haben ITF-Gewerkschaften als Reaktion auf diesen Aufruf bereits Aktionen gegen die südafrikanische Luft- und Seefahrt geplant.

Die ITF appellierte außerdem, dem Aufruf der Internationalen Bergarbeiterföderation (MIF) zu folgen und den Transport südafrikanischer Kohle für die Dauer des Bergarbeiterkonflikts einzustellen. Der Streik der Bergarbeiter in Südafrika wurde nach zwei Tagen angesichts weitverbreiteter Einschüchterungsversuche supendiert.

Zivilluftfahrt

EUROPÄISCHES PARLAMENT UNTERSTÜTZT ITF-HALTUNG ZUR ENTREGULIERUNG DER ZIVILUFTFAHRT

Eine wichtige Erklärung für die europäische Zivilluftfahrt: das Europäische Parlament hat während seiner Sitzung vom 9. bis 13. September in Straßburg die Ansicht der in der ITF organisierten Zivilluftfahrt-Gewerkschaften unterstützt, daß die Entregulierung von Zivilluftfahrt-Bestimmungen in der Europäischen Gemeinschaft weder im Interesse der Beschäftigten noch der Reisenden steht.

Diese Einstellung kam in einer Entschließung zum Ausdruck, die vom Verkehrsausschuß des Parlamentes vorgelegt wurde, als Antwort auf das "Zweite Memorandum" der EG-Kommission zur Zivilluftfahrt und auf Vorschläge für zwei Verordnungen, die eine zu bilateralen Verträgen und die andere zu Fluggesellschaften und Wettbewerbspolitik.

Die ITF hat mehrfach davor gewarnt, die bereits in den USA gemachten schlechten Erfahrungen mit der Entregulierung der Luftfahrt in Europa zu wiederholen. Doch genau dies will die Kommission mit ihren Vorschlägen erreichen. Während der Beratungen dieser Frage im Verkehrsausschuß des EG-Parlamentes wurden als Experten gehört Hans-Bernhardt Beyertt (Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt) und William Scheri von der amerikanischen Luftfahrtgewerkschaft (IAM), die der ITF angeschlossen ist.

In der vom Parlament verabschiedeten Erklärung heißt es, "es wäre weder möglich noch wünschenswert, auf die Europäische Gemeinschaft die Entregulierung des Luftverkehrs zu übertragen, wie dies seit 1978 innerhalb der USA praktiziert wird". Dies sei zum Teil so, weil die betreffenden wirtschaftlichen und politischen Strukturen vollständig anders seien, aber auch, weil die Erfahrung in den USA eine Reihe schädlicher Auswirkungen gezeigt habe, die nicht mit den in dem Rom-Vertrag festgelegten Zielsetzungen vereinbar seien. Dazu gehören u.a.:

- die Entregulierung würde Nachteile für die Verkehrsbedienung peripherer, entwicklungsschwacher oder von Krisen betroffener Regionen bringen;

- in den USA seien aufgrund der Entregulierung in großem Umfang soziale Konflikte mit den Beschäftigten entstanden und dies gelte es in Europa zu vermeiden;

- die EG-Mitgliedsländer seien interessiert am Überleben nationaler Fluggesellschaften und würden es nicht zulassen, wenn diese vom Markt verdrängt würden, wie dies in den USA geschehen sei.

Das EG-Parlament konzentrierte sich bei seinen Vorschlägen an die Kommission stattdessen auf die positive Rolle, die die EG bei der Entwicklung der Zivilluftfahrt in Europa spielen könnte. Es rief zu graduellen Reformen des gegenwärtigen Systems auf, unter Beibehaltung seiner grundlegenden Struktur. Dabei gelte es spezifische Ziele zu erreichen, zum Beispiel: eine Verbesserung der Angebotspalette; die Sicherstellung attraktiver Flugpreise für den Kunden, die gleichzeitig Investitionen ausgleichen; Gewährleistung vernünftiger Betriebsbedingungen für leistungsfähige Luftfahrtunternehmen; Sicherung des Arbeitsfriedens und Ausbau der Beschäftigung in der Luftfahrt; Verbesserung der Sicherheit des Flugverkehrs; Verringerung der Umweltbelastung; wirksamere Energienutzung; Integration des Lufttransports mit den übrigen Verkehrsträgern.

Der einzige Weg, auf dem diese Ziele erreicht werden könnten, so betonte das Parlament, sei es, das gegenwärtige System bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Regierungen beizubehalten. Die Kommission solle dieses System weder durch eine völlige Entregulierung ersetzen, noch durch die Schaffung einer neuen europäischen Vorschriften-Bürokratie.

Der zuständige EG-Kommissar, Stanley Clinton Davis, gab während der Parlamentsdebatte zu verstehen, die Kommission überdenke ihre Zivilluftfahrtpolitik und es würden in naher Zukunft Schritte unternommen, um einen gemeinsamen Ausschuß für Zivilluftfahrt einzurichten.

Seeleute

SCHIFFAHRTSSICHERHEIT: PROBLEME DER FISCHER UND FUNKOFFIZIERE BEHERRSCHEN IMO-UNTERAUSSCHUSS FÜR AUSBILDUNGSNORMEN

Der Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen des IMO-Schiffahrtssicherheitsausschusses kam vom 9. bis 13. September in London zu seiner 18. Sitzung zu-

sammen. Vertreter der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Fischer in Dänemark, Finnland, Großbritannien, Griechenland, Indien, Japan, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Schweden und den USA nahmen teil, entweder als Mitglieder ihrer jeweiligen Landesdelegation oder als ITF/IBFG-Beobachter.

Zum Thema Wachgang machten die ITF-Vertreter auf die Entscheidung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland aufmerksam, einige Schiffe von der Verpflichtung des nächtlichen Ausgucks zu befreien (sh. ITF-Nachrichten 6/7, 1985, Seite 60), was in direktem Widerspruch steht zu den Vorschriften des IMO-Abkommens über Ausbildungs-, Befähigungs- und Wachgangsnormen (STCW). Die ITF wurde aufgefordert, das Thema direkt im Schiffahrtssicherheitsausschuß zur Sprache zu bringen, da der Unterausschuß für die Behandlung dieser Angelegenheit nicht kompetent sei.

Die ITF-Vertreter der Funkoffiziere beteiligten sich besonders aktiv beim Tagesordnungspunkt "Aufgaben des Bedienungspersonals des künftigen Weltweiten Notruf- und Sicherheitssystems für die Schiffahrt (FGMDSS)", für den sie durch das ITF-Sekretariat der IMO drei Papiere zugeleitet hatten. Die Unterausschußsitzung erbrachte Entwürfe für Mindestkenntnisse und praktische Voraussetzungen für die technischen FGMDSS-Bescheinigungen erster und zweiter Klasse, außerdem den Entwurf einer Empfehlung im Hinblick auf die Mindestkenntnisse als Voraussetzung für das allgemeine FGMDSS Operator's General Certificate. Der Sprecher der ITF-Funkoffiziere (K. Murphy) vertrat die Auffassung, der FGMDSS-Operator sollte sowohl die erforderlichen technischen als auch die Bedienungsqualifikationen besitzen. Bei der Diskussion anderer Funkoffiziersprobleme vertrat die ITF die Meinung, es wäre falsch, Abänderungen der existierenden internationalen Instrumente zu erwägen, solange nicht die Tests und Verifizierungen der FGMDSS-Geräte abgeschlossen und diese Geräte auch verfügbar seien. In der Zwischenzeit sollten die Vorschriften über die beruflichen und technischen Befähigungen sowohl in den ITU-Funkvorschriften als auch im Solas-Abkommen 1974 beibehalten werden. Die ITF stellte sich außerdem auf den Standpunkt, daß alle Vorschläge für Abänderungen der Artikel 55 und 56 der ITU-Funkvorschriften unter der Voraussetzung angenommen werden sollten, daß Funkoffiziere in der Lage sind, die FGMDSS-Geräte auf See zu warten.

Bei der Diskussion von Fischerei-Themen bereitete der Unterausschuß Entschließungsentwürfe vor, die der IMO-Vollversammlung vorgelegt werden sollen, und zwar (a) zu den Grundsätzen, die bei Maschinenraumwache auf Fischereibooten zu beachten sind und (b) zu den Mindestanforderungen der Befähigung des Ersten und Zweiten Ingenieurs auf Fischereifahrzeugen mit 750 kw Antriebskraft oder mehr.

Zum Thema Bewegliche Offshore-Schiffs-Bohreinheiten empfahl der Unterausschuß, sein künftiges Arbeitsprogramm solle den Punkt "Zusätzliche Ausbildung und Befähigungen für Offiziere und Mannschaften Beweglicher Offshore-Schiffs-Bohreinheiten und anderer Offshoreeinheiten" aufnehmen und sich das Jahr 1988 als Termin für die Vorlage geeigneter Entwürfe setzen.

Der Unterausschuß ersuchte den Schiffahrtssicherheitsausschuß ferner, ihn zu bevollmächtigen, auf seiner nächsten Sitzung den Müdigkeitsfaktor mit Bezug auf Bemannung und Sicherheit zu diskutieren.

SICHERHEIT AUF SEE: AUSSCHUSS FÜR SEELEUTEWOHLFAHRT (ICSW)

Die Gefahren für blinde Passagiere, die kürzlich bei der Verurteilung eines griechischen Kapitäns deutlich wurden, der elf aus Kenia und Somalia stammende blinde Passagiere vor der somalischen Küste über Bord geworfen hatte, wurden von der ITF in Genf zur Sprache gebracht, bei der Sitzung des ICSW am 20. September. Der Ausschuß, der sich aus Vertretern von Organisationen der Seeleute und der Reeder, staatlicher Wohlfahrtseinrichtungen und freiwilliger Organisationen zusammensetzt, tagt unter der Schirm-

herrschaft der IAO. Seine Aufgabe ist es, die Seeleutewohlfahrt zu koordinieren. Die ITF war auf der Sitzung und bei den Beratungen des Ausschuß-Präsidiums am Vortag vertreten durch ihren Stellvertretenden Generalsekretär, Ake Selander. Auf Wunsch der ITF, die sich stets für die Notwendigkeit eingesetzt hat, das Leben blinder Passagiere zu beschützen, beschloß der Ausschuß, die Frage der Sicherheit blinder Passagiere bei seinem nächsten Treffen zu beraten, auch deswegen, weil eine aus dem Jahr 1957 stammende internationale Konvention über blinde Passagiere nicht die erforderlichen Ratifizierungen erhielt, um in Kraft treten zu können.

Der ICSW diskutierte auch die Beschränkungen, die der Bewegungsfreiheit von Seeleuten in verschiedenen Ländern auferlegt werden, dazu Probleme mit den Einwanderungsbehörden und die Frage kostenloser oder billiger Telefongespräche für Seeleute vom Schiff zum Festland. Die Reeder waren nicht bereit, sich grundsätzlich auf kostenlose Gespräche einzulassen, sie stimmten aber zu, die Übernahme der Kosten für Gespräche in privaten Notlagen zu erwägen. Ein von dem Internationalen Reederverband erarbeitetes Papier zur Seeleute-Wohlfahrt in den 80er und 90er Jahren wurde zur Diskussion vorgelegt, es soll jedoch zusammen mit anderen Papieren zum gleichen Thema bei der nächsten Sitzung in allen Einzelheiten besprochen werden. Der genaue zukünftige Status des ICSW ist weiterhin umstritten, da die ILO meint, es sei nicht möglich den Ausschuß in die vorhandene Struktur der Organisation zu integrieren. Die Tagesordnung für die nächste Sitzung, die für Februar 1986 geplant ist, wird daher eine Überprüfung der Richtlinien und der zukünftigen Zusammensetzung des ICSW enthalten.

ITF: AUFFORDERUNG AN PANAMA, UNERKLÄRTES VERSCHWINDEN DER ARCTIC CAREER ÖFFENTLICH ZU UNTERSUCHEN

Die in Panama registrierte Arctic Career, im Besitz und betrieben von Prompt Ship, Hongkong, wird seit Ende Juni im Südatlantik vermißt. Sie befand sich auf der Fahrt von Brasilien nach Indonesien und hatte Eisenerz geladen. 15 Seeleute von den Philippinen und 12 aus Hongkong kamen ums Leben als das Schiff sank, von dem trotz einer umfangreichen Suchaktion durch Südafrika keine Spur gefunden wurde.

Die ITF nahm Anfang des Monats Kontakt mit den Behörden in Panama auf und drängte sie zu einer großangelegten öffentlichen Untersuchung, um die Ursache des Verschwindens herauszufinden und um Vorschläge zu machen, die ähnliche Katastrophen in Zukunft verhindern könnten. Die ITF betonte, eine Zustimmung zu der Untersuchung könne zur Verbesserung des Images Panamas als verantwortungsbewußtes Registrierungsland beitragen und würde von der Schiffahrt in der ganzen Welt begrüßt. Panama solle dem Vorbild anderer Länder mit offenen Schiffsregistern folgen, die regelmäßig derartige Untersuchungen durchführen und damit ihren Verpflichtungen nachkommen, die die internationalen Regelungen an sie stellen.

Die Antwort Panamas legt jedoch nahe, daß es kaum Aussichten für die Untersuchung gibt. Während zwar zugestanden wird, daß Panama die Pflicht hat Vorfälle zu untersuchen, die die eigenen Schiffe betreffen, scheint Panama zu glauben, es habe bereits genug getan mit der Einsetzung von einer Arbeitsgruppe, um den beunruhigenden Verlust von Schiffen zu untersuchen, von dem Transporter mit Massengütern, Baumstämmen und Holz betroffen wurden. Panama hat den Schiffahrtssicherheitsausschuß der IMO darum ersucht, weitere Nachforschungen anzustellen.

Die ITF betrachtete dieses Vorgehen als ersten Schritt, würde es aber noch immer vorziehen, wenn diese spezielle Tragödie umfassend untersucht würde. Das gleiche gilt für die ITF-Gewerkschaften, deren Mitglieder betroffen sind: die Hongkonger Schiffsoffiziersgewerkschaft und die Vereinigten Schiffsoffiziers- und Seeleutegewerkschaften

der Philippinen, die in dieser Angelegenheit auch mit der Seefahrtsverwaltung Kontakt aufgenommen haben. Eine volle Untersuchung ist das mindeste, was die Angehörigen der so tragisch mit dem Schiff gesunkenen Seeleute erwarten können.

ITF-PROTEST GEGEN VERLETZUNG DES ÜBEREINKOMMENS ÜBER WACHGANGSNORMEN

Als Reaktion auf eine Beschwerde der der ITF angeschlossenen deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) (sh. ITF-Nachrichten 6/7, 1985, Seite 60) über die Abschaffung des nächtlichen Ausgucks auf bestimmten deutschen Schiffen hat der Stellvertretende Generalsekretär, Ake Selander, am 28. August ein Schreiben an C.P. Srivatava gerichtet, den Generalsekretär der IMO in London, in dem die Bundesrepublik beschuldigt wird, die Bestimmungen des IMO-Übereinkommens über Ausbildungs- und Wachgangsnormen (STW) aus dem Jahr 1978 verletzt zu haben. Gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführte Versuche mit einem Verzicht auf den nächtlichen Ausguck bedeuteten, so A. Selander, eine ernstzunehmende Verringerung der Sicherheit auf See. Die ITF unterstütze die der Bundesregierung bereits von der ÖTV vorgetragene Beschwerde uneingeschränkt, betonte er. Abschließend ersuchte er die IMO, sich ebenfalls bei der Regierung einzusetzen, um sicherzustellen, daß das STW-Übereinkommen eingehalten wird.

DÄNEMARK: VERSICHERUNGSSCHEMA GEGEN PERMANENTE KRIEGSGEFAHR EINGEFÜHRT

Die sechs der ITF angeschlossenen dänischen Seeleutegewerkschaften haben im vergangenen Monat ein Versicherungsschema gegen permanente Kriegsgefahr mit dem dänischen Reederverband unterzeichnet, das für die Mitglieder im Überseehandel gilt. Nach dem unterdessen in Kraft getretenen Abkommen erhält die Ehefrau eines Seemannes, der durch eine Kriegshandlung, Terrorismus oder Piraterie ums Leben gekommen ist, eine Kompensationssumme von 800.000 Dkr (US $ 81.255), sowie weitere 400.000 Dkr für jedes Kind unter 18 Jahren. Im Falle einer Verletzung, die einen weiteren Einsatz auf See unmöglich macht, wird in den schwersten Fällen eine Kompensationssumme von bis zu 800.000 Dkr ausbezahlt werden. Das Abkommen gilt für alle Seeleute, die auf Schiffen von Verbandsreedern beschäftigt sind, gleichgültig ob die betroffene Firma davor ein Kriegsgefahren-Abkommen unterzeichnet hatte oder nicht.

JAPAN: SEELEUTEGEWERKSCHAFT WILL ARBEITSPLÄTZE BEI SANKO LINE SICHERN

Nach dem finanziellen Zusammenbruch der japanischen Sanko Line im vergangenen Monat - der größten Schiffahrtsgruppe in der Welt - hat die Alljapanische Seeleutegewerkschaft (JSU) jetzt Bemühungen eingeleitet, für ihre Mitglieder so viele Arbeitsplätze wie möglich zu erhalten, indem sie versucht, die Gesellschaft wieder flott zu machen. Auf Bitten der JSU hat die ITF ihre Mitglieder in der Schiffahrt aufgefordert, die Bemühungen durch Besuche der Mannschaften von sieben Sanko-Schiffen mit JSU-Mitgliedern an Bord zu unterstützen. Sie werden gegenwärtig in Antwerpen, Durban, Le Havre, Port Elizabeth, Singapur und Tampa festgehalten. ITF-Mitgliedsgewerkschaften und Inspektoren sind außerdem aufgefordert worden, dem Sekretariat Informationen zukommen zu lassen über andere Schiffe im Besitz der Sanko Line, die unter Schattenflaggen oder anderen Flaggen fahren und die nicht-japanische Seeleute an Bord haben und ebenfalls festgenommen oder gegen die in anderen Häfen ähnliche Aktionen ergriffen wurden.

Die Sanko-Gruppe betreibt eine Flotte von über 250 Tankern und Frachtern, die entweder der Gruppe gehören oder gechartert sind. Ein Großteil davon fährt unter ausländischer Flagge, vornehmlich unter der Panamas oder Liberias. Fast zweieinhalb tausend Mitglieder der JSU arbeiten auf Sanko-Schiffen sowie für deren Tochtergesellschaften oder Partner. Seit Jahren drängt die JSU die japanische Regierung, eine gesunde Schiffahrtspolitik einzuschlagen, die diesen Seeleuten eine sichere Zukunft gewährleistet.

Allgemeines

INTERNATIONALES: FORDERUNG NACH GEWERKSCHAFTSMASSNAHMEN GEGEN GESUNDHEITSSCHÄDLICHE SUBSTANZEN

Als Reaktion auf die wachsende Besorgnis unter Gewerkschaftern und in der Öffentlichkeit über die Risiken bei der Herstellung und dem Transport gesundheitsschädlicher Substanzen wurden auf einer Konferenz in Genf am 10. und 11. September die geltenden Vorschriften überprüft und über Möglichkeiten der Gewerkschaften beraten, die Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern. Die Konferenz war vom IBFG organisiert worden und brachte Vertreter von interessierten Internationalen Berufssekretariaten und Gesundheits- und Sicherheitsspezialisten verschiedener nationaler Gewerkschaftsorganisationen an einen Tisch. Der IBFG/ICEF-Bericht zur Giftgaskatastrophe in Bhopal (Indien) (sh. ITF-Nachrichten Nr. 8, August 1985) wurde eingehend beraten. In dem Bericht war die Forderung nach strikteren Sicherheitsstandards für den Bau, den Betrieb und den Standort von Chemiewerken erhoben worden. Weiter befasste sich die Konferenz mit den Bemühungen internationaler Organisationen, detaillierte Informationen über gesundheitsschädliche Substanzen zusammenzutragen, die u.a. für Gewerkschaftsvertreter in solchen Werken von Nutzen sein können, die derartige Substanzen verwenden oder herstellen. Noch in diesem Jahr soll eine besondere Sitzung von Experten stattfinden, bei der große Gefahren im Bereich der Industrie auf der Tagesordnung stehen.

Die ITF war auf der Konferenz durch David Cockroft (Sekretär der Forschungs- und Presseabteilung) vertreten. Er betonte die Notwendigkeit für eine enge Zusammenarbeit zwischen der IAO, den unterschiedlichen chemischen Sicherheitsprogrammen der UNO und den internationalen Organisationen, die für die Vorschriften über den sicheren Transport gefährlicher Güter zuständig sind (wie z.B. die IMO, ICAO, UIC und die UNO-Wirtschaftskommission für Europa). Als Resultat der Konferenz finden jetzt Treffen und Diskussionen statt zwischen der ITF und der Internationale der Chemie-, Energie- und Fabrikarbeitergewerkschaften (ICEF) mit der Aussicht auf die Erarbeitung gemeinsamen Materials über die existierenden Bestimmungen, über deren Anwendung und über die Prinzipien, die dem sicheren Umgang mit gesundheitsschädlichen Chemikalien zugrunde liegen.

INTERNATIONALES: ABKOMMEN ÜBER UNBEGRENZTES VERBOT DER ABLAGERUNG VON ATOMMÜLL AUF SEE

Die ITF und ihre Mitgliedsorganisationen haben die Entscheidung einer Sonderkonferenz begrüßt, die im September im IMO-Hauptbüro in London tagte, ein unbegrenztes Verbot gegen die Ablagerung von Atommüll auf See auszusprechen. Die Resolution ist zwar nicht rechtsverbindlich, aber die öffentliche Meinung ist jetzt so stark gegen die Ablagerung von Atommüll auf See eingestellt, daß es unwahrscheinlich erscheint, daß das Abkommen selbst von den Nationen verletzt wird, die für die Ablagerung sind. Sie müssen jetzt beweisen, daß eine solche Ablagerung eine sichere Methode ist und sie müssen mit sehr überzeugenden Belegen aufwarten, wenn das Verbot aufgehoben werden soll.

POLEN: INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTSBEWEGUNG ERNEUERT UNTERSTÜTZUNG FÜR SOLIDARNOSC

Im August jährte sich zum fünften Mal die Unterzeichnung der Danziger Abkommen, die die Gründung der polnischen "Solidarnosc" zur Folge hatte: der ersten freien, unabhängigen und selbstverwalteten Gewerkschaftsorganisatione in einem kommunistischen Land. Aus diesem Anlaß veranstaltete der IBFG zusammen mit dem Weltverband der Arbeitnehmer (WVA) und dem Europäsichen Gewerkschaftsbund (EGB) in Brüssel eine Pressekonferenz, bei der die fortgesetzte Unterstützung für eine Organisation zum Ausdruck gebracht wurde, die trotz beachtlicher Hindernisse, die ihr die Regierung in den Weg legt, noch immer die Organisation ist, die die Ziele polnischer Arbeiter am aufrichtigsten widerspiegelt.

In einer Presseerklärung versicherten die drei Gewerkschaftsorganisationen ihre Unterstützung für Solidarnosc und die polnischen Arbeiter, die um die Anerkennung ihrer Rechte und Ziele kämpfen und ihre legitimen Interessen verteidigen, trotz fortgesetzter Einschüchterungsversuche und der Verhaftung von Aktivisten der Solidarnosc. Das Vorgehen der Regierung wurde scharf verurteilt, die andauernd aber ohne Erfolg versucht, Solidarnosc zum Schweigen zu bringen. Ganz gewöhnlichen polnischen Arbeitern und ihren Gewerkschaftsfunktionären ist es zu verdanken, daß Solidarnosc sich diesen Angriffen erfolgreich zur Wehr gesetzt hat und heute so stark wie zuvor ist, schließt die Erklärung der Gewerkschaftsorganisation.

Gewerkschaften

KANADA: GEWERKSCHAFT DES BODENPERSONALS MIT GEWERKSCHAFT DER AUTOMOBILARBEITER VERSCHMOLZEN

Die der ITF angeschlossene Canadian Air Line Employees' Association (CALEA), der eine große Anzahl von Bodenpersonal-Kategorien angehören, hat beschlossen, sich mit United Automobile Workers (Kanada) zusammenzuschließen, die sich kürzlich von der UAW in den USA abgespalten haben. Die ehemaligen CALEA-Mitglieder gehören jetzt der National Amalgamated Local Union of Airline Workers (UAW) an.

SCHWEDEN: KONGRESS DER SCHWEDISCHEN GEWERKSCHAFT DER STAATSANGESTELLTEN ENDET MIT SÜDAFRIKA-DEMONSTRATION

Die der ITF angeschlossene Schwedische Gewerkschaft der Staatsangestellten (SF), der auch Eisenbahner angehören, veranstaltete ihren vierten Ordentlichen Kongreß vom 13. bis 19. August in Stockholm. Präsident Fritz Prechtl und Sekretär der ITF-Sektion Eisenbahn, Graham Brothers, vertraten die ITF. Die Vorsitzenden der Eisenbahnergewerkschaften aus der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz waren ebenfalls als Beobachter anwesend. Der Kongreß befaßte sich auf breiter Grundlage mit der Struktur der SF, begründete seine Tarifpolitik für Staatsangestellte und unterstützte alle Forderungen nach höheren staatlichen Investitionen im öffentlichen Bereich, eingeschlossen die Eisenbahn. Ein scharfer Angriff wurde gegen jene gerichtet, die für die Aufsplitterung und die Privatisierung gewisser Bereiche des öffentlichen Sektors eintreten.

Am letzten Tage des Kongresses schlossen sich sämtliche Delegierten einem Protestmarsch zur südafrikanischen Gesandtschaft an. Sie trugen die Gewerkschaftsfahnen und Spruchbänder, auf denen die Freilassung von Nelson Mandela gefordert wurde sowie eine Beendigung der juristischen Verfolgung von UDF-Anhängern. Vor der Gesand-

schaft verlas Gewerkschaftspräsident Curt Persson eine Erklärung, die auf die Einführung gleicher Rechte für alle Südafrikaner drängte. Die Erklärung war von den Delegierten zuvor einstimmig verabschiedet worden. Die Botschaft wurde von Lautsprechern übertragen, so daß die Diplomaten innerhalb des Gebäudes sie hören konnten. Eine Petition mit 500.000 Unterschriften wurde in den Briefkasten der Gesandtschaft gesteckt, umschlungen von einem schwarzen Trauerband. Diese Aktion kennzeichnete den Beginn einer Reihe von Aktionen schwedischer Gewerkschafter gegen das südafrikanische Apartheidregime.

Wie stark die Kongreßteilnehmer der internationalen Gewerkschaftsbewegung verbunden sind, wurde auch klar durch den Beschluß, einen Internationalen Sekretär zu benennen.

Tarifverhandlungsergebnisse

Österreich: Bergbahnen, 4% (mindestens 500 Schilling) rückwirkend ab 1. Mai; Donau-Schiffahrt, Offiziere 3,5% und Mannschaften 5,5% ab 1. Juli; Großbritannien: London Transport Busse, 4,9%; Schweden: Fernfahrer im internationalen Transport, 5% auf Gehalt und Zulagen ab 15. Mai; USA: New York Busse und Untergrundbahnen, 18% verteilt über drei Jahre.

KURZNACHRICHTEN

Finnische Seeleute auf anderen als in europäischen Gewässern fahrenden Schiffen haben monatlich einen Telefonanruf nach Hause frei und die kürzlich reduzierten wöchentlichen Telefongebühren in Finnland ermöglichen es grundsätzlich, zu niedrigen Unkosten mit den Familien regelmäßig in Kontakt zu bleiben. Die Seeleutegewerkschaften und die IAO haben sich schon seit langem für ermäßigte Gebühren für Telefonate eingesetzt, die von See aus geführt werden.

Die Norwegische Seeleutegewerkschaft hat von der ITF ein Glückwunschschreiben zu ihrem 75jährigen Jubiläum in diesem Monat erhalten.

Amerikas Oberster Gerichtshof hat entschieden, daß Western Airlines gesetzwidrig gehandelt hat, indem sie Flugingenieure zwang, mit 60 in den Ruhestand zu treten. Kompensationsforderungen von solchen Flugingenieuren, die zwangsweise bei Erreichen dieser Altersgrenze in Pension gegangen sind, werden jetzt erwartet.

Personalien

Pentti Kesseli und Heikki Hyytiäinen sind zum Präsidenten bzw. Generalsekretär der Finnischen Eisenbahnergewerkschaft gewählt worden.

Bill Morris ist zum Stellvertretenden Generalsekretär der Britischen Transportarbeitergewerkschaft (TGWU) bestimmt worden. Bill, der seit 1979 der für den Peronenverkehr zuständige Sekretär der Gewerkschaft ist, gehört dem ITF-Ausschuß für Öffentlichen Personennahverkehr an und ist Mitglied des Ausschusses der Straßentransportarbeitersektion. Er wird der Nachfolger von Alex Kitson, der im nächsten Jahr das Amt niederlegen wird. Kitson war viele Jahre lang führendes Mitglied der

ITF-Straßentransportarbeitersektion und er ist der am längsten im Amt befindliche Rechnungsprüfer der ITF.

Tenho Olin ist kürzlich zum neuen Präsidenten der Finnischen Mechanikergewerkschaft gewählt worden.

Shun-ichi Yamazaki ist der neue Präsident der japanischen Eisenbahnergewerkschaft KOKURO.

Bevorstehende Tagungen

Konferenz der Sektion Straßentransport	-- Rom, 6.-8. November 1985
Afrikanische Eisenbahnerkonferenz	-- Abidjan (Elfenbeinküste), 25.-29. November 1985
Asiatisch/Pazifischer Regionalausschuß	-- Bali, 4.-7. Dezember 1985