

INHALT

SÜDAFRIKA

ITF-Gewerkschaften handeln (S.2)
 Unterstützungsfonds eingerichtet (S.3)
 Lohnerhöhung für Beschäftigte bei
 Busunternehmen (S.3)

ZIVILLUFTFAHRT

Entregulierungsraum zu Ende (S.5)
 Griechische Regierung greift
 Gewerkschaften an (S.6)
 Gewerkschaftszusammenschluss
 in Kanada (S.7)
 EC-Kommission: Warnung
 an Fluggesellschaften (S.7)

BINNENVERKEHR

Gedächtnisbestätte
 US-Eisenbahngewerkschaft (S.8)
 "Flexibilität" bei der
 französischen Eisenbahn (S.9)

SEELEUTE

ITF: Letzte Rettung für Unfallopfer (S.10)
 Reader wollen Senkung der IAO-Häuser (S.12)
 IMO-Richtlinien gegen Terrorismus
 in der Schifffahrt (S.12)
 Schlechte Aussichten für Arbeitsplätze (S.13)
 Unfallgefahren in der Nordsee (S.14)
 Verstecke gegen Südafrika-Olimbargo (S.15)
 Frankreich: Streik gegen Ausflüge (S.16)
 Zusammenschluss von
 US-Schiffahrtsgewerkschaften? (S.16)
 Schattenflagenpolitik: US-Gewerkschaft
 verklagt Regierung (S.17)
 Preisrückgang der Schattenflagen (S.17)

NACHRICHTEN

Arbeitslosigkeit in Europa (S.18)
 Handbuch über Bildschirmgeräte (S.19)

HAFENARBEITER

Hafenarbeiterstreik in Vanuatu (S.19)
 Fidschi-Gewerkschaften bedroht (S.20)
 Austraten: Herabsetzung des
 Rentenalters entwirrt (S.20)
 Neuer Vertrag für I.L.A. in New York (S.21)

BÜCHERECKE: Jack Jones (S.21)

LEUTE (S.23)

TODESFÄLLE (S.23)

Häftlinge in Südafrika:

STAATLICHE FOLTER FÜR GEFANGENE

Trotz der Freilassung einer Reihe von Gefangenen, darunter auch Jerry Ntombela, Vorsitzender der Transport & General Workers' Union, waren Ende August noch immer mindestens 348 Gewerkschafter in südafrikanischen Gefängnissen inhaftiert.

Dies ist die Zahl der auf einer vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) Ende August zusammengestellten Liste aufgeführten Häftlinge. Anfang September teilte TGWU-Generalsekretärin Jane Barrett der ITF mit, daß sich drei Mitglieder ihrer Gewerkschaft weiterhin in Haft befänden: F. Nkosi, Rev. Marau und F. Zondo. Vier Mitglieder aus Pretoria waren ihren Angaben zufolge Ende August freigelassen worden, einer von ihnen beging jedoch kurz nach seiner Haftentlassung Selbstmord, ein Zeichen für die großen psychischen Schäden, die die Inhaftierung zur Folge hat. Zudem ist die Bewegungsfreiheit sowohl von Ntombela als auch von der Kassensparten der Gewerkschaft, Ray Lazarus, weiterhin "eingeschränkt" - d.h. beide benötigen eine polizeiliche Erlaubnis, um ihr Wohngebiet verlassen zu können und werden so praktisch an der Ausübung ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeiten gehindert.

Viele der Inhaftierten in südafrikanischen Gefängnissen werden unter verabscheuenswerten Bedingungen festgehalten; brutale Folterungen sind an der Tagesordnung. Dies wird in einer von einer südafrikanischen Anwaltskanzlei, die sich aktiv für die Bürgerrechte der Inhaftierten einsetzt, für den IBFG zusammengestellten Sonderveröffentlichung eindeutig bewiesen.

Der IBFG-Bericht enthält eidesstattliche Aussagen, die vor südafrikanischen Gerichten abgegeben wurden und in denen ein Teil der Behandlung, die die südafrikanische Polizei Menschen angedeihen läßt, die zum großen Teil niemals einer Straftat angeklagt wurden, in erschreckenden Einzelheiten beschrieben wird. Eines der schockierendsten Dokumente in diesem Bericht ist eine Erklärung, die Doktor Wendy Orr aus Port Elizabeth in einem von ihr angeregten Verfahren gegen den Minister für Recht und Ordnung abgab.

In Dr. Orrs Erklärung werden 286 Fälle aufgeführt, in denen sie (erfolglos) empfahl, Untersuchungen von Beschwerden wegen Mißhandlung oder Folterung von Gefangenen in den beiden Gefängnissen von Port Elizabeth einzuleiten. In ihren Schlußfolgerungen heißt es: "Ich habe mir die Frage gestellt, ob es sich bei diesen Ver-

letzungen ... nicht um Verletzungen handeln könnte, die den Personen im Verlauf ordnungsgemäßer und gesetzlicher polizeilicher Maßnahmen zugefügt wurden; in Fällen, in denen sich die Gefangenen ihrer Verhaftung widersetzen oder bei Bemühungen der Polizei, gefährliche Menschenansammlungen aufzulösen. In einigen Fällen ist es mir aufgrund der Art der Verletzungen unmöglich, mir vorzustellen, daß sie unter derartigen Umständen zustande gekommen sind. Letzteres trifft auf 153 Fälle zu."

In dieser Zahl enthalten waren 60 Fälle von Gesichtsverletzungen, 8 Fälle durchstoehener Trommelfelle, 26 Fälle von Striemen und Blasen, die durch Peitschenhiebe auf "ungewöhnliche Körperteile" verursacht wurden und 7 Fälle anderer ungewöhnlicher Körperverletzungen.

Fotos von entlassenen Häftlingen, die den Mitgliedern einer IBFG-Mission, die Südafrika Ende Juli besuchte, vorgelegt wurden, bestätigen diese entsetzlichen Berichte über die fortgesetzten abscheulichen Verletzungen grundlegender Menschenrechte durch die "Sicherheitskräfte" des Apartheidregimes.

CHARLES BLYTH OBE
 1916-1986 (S.4)

SEPTEMBER 1986

SÜDAFRIKA

Fotos belegen Mißhandlungen in südafrikanischen Gefängnissen

Dieses schockierende Foto eines während der Haft von südafrikanischem Gefängnispersonal gefolterten Mannes ist eines von vielen, die während ihres jüngsten Besuchs in Südafrika in den Besitz der IBFG-Mission gelangten.



MITGLIEDSORGANISATIONEN ERGREIFEN MASSNAHMEN GEGEN DIE APARTHEID

Ein Versuch des unter niederländischer Flagge fahrenden Schiffes "Heemskerckgracht", den vor zwölf Monaten von australischen Seeleuten und Hafenarbeitern verhängten Boykott gegen den Handel mit Südafrika zu unterlaufen, wurde Anfang September mit der Androhung großangelegter Streikaktionen vereitelt. Es ist generell die Politik der australischen Hafenarbeitergewerkschaft WWF und anderer ITF-Gewerkschaften, alle unter südafrikanischer Flagge fahrende Schiffe oder südafrikanische Ladungen für mindestens 48 Stunden zu boykottieren. Die "Heemskerckgracht" versuchte, diesem Boykott auszuweichen, indem sie ihre Ladung in einem kleinen, nicht durch die WWF organisierten Fischerhafen löschen lassen wollte. Als WWF-Mitglieder in den großen australischen Häfen von diesem Versuch, den gewerkschaftlichen Boykott zu umgehen, erfuhren, drohten sie Streikmaßnahmen gegen andere Schiffe an, falls der Entladevorgang nicht eingestellt und das Schiff in einen Hafen verlegt würde, in dem registrierte Hafenarbeiter beschäftigt werden.

Die Gewerkschaft betrachtete diese Aktion nicht nur als Angriff auf den Südafrika-Boykott, sondern als Angriff auf die registrierten Hafenarbeiter. Angaben von WWF-Generalsekretär Tas Bull zufolge versuchen die Reeder in zunehmendem Maße die Möglichkeit zu testen, Schiffe in nicht durch die WWF organisierten Häfen be- und entladen zu lassen. Bei dieser Gelegenheit konnte das Löschen des Schiffes durch die Androhung eines generellen Streiks gestoppt werden. Das Schiff ließ den größten Teil seiner Fracht im Hafen von Eden zurück und verlegte seinen Liegeplatz in den registrierten Hafen von Port Kembla, wo der Entladevorgang einen Tag lang fortgesetzt und es dann einem weiteren

48-stündigen Boykott unterworfen wurde.

Am 17. September riefen die italienischen Transportarbeitergewerkschaften zu einem Boykott gegen südafrikanische Flugzeuge und Schiffe auf. Das Bodenpersonal auf dem römischen Flughafen Leonardo da Vinci ist aufgefordert, die Abfertigung von Flugzeugen um 24 Stunden hinauszuzögern, und in den italienischen Häfen wurde zu einem fünftägigen Boykott gegen Schiffe unter südafrikanischer Flagge aufgerufen.

ITF-UNTERSTÜTZUNGSFONDS EINGERICHTET

Einer der wichtigsten Punkte der auf dem 35. ITF-Kongreß verabschiedeten Südafrika-Erklärung war die Aufforderung an alle Mitgliedsorganisationen, den beiden südafrikanischen ITF-Gewerkschaften TGWU und TAWU die größtmögliche Unterstützung zu gewähren. Als praktischen Schritt zur Umsetzung dieses Beschlusses unterrichtete Harold Lewis in einem Schreiben vom 13. August alle ITF-Gewerkschaften von der Einrichtung eines speziellen Südafrika-Unterstützungsfonds.

Dieser Fonds, der getrennt von den übrigen Fonds der ITF verwaltet wird, soll dazu dienen, den Gewerkschaften die notwendige Unterstützung zukommen zu lassen und gleichzeitig sicherzustellen, daß nicht zweimal für den gleichen Zweck Mittel bereitgestellt werden. Ferner können durch dieses Verfahren Einsammlung und Verteilung des Geldes in angemessener Weise kontrolliert werden. Unter Hinweis darauf, daß es für die angeschlossenen Gewerkschaften keinen mehr praxisbezogenen Weg zur Förderung der Freiheit und Demokratie in Südafrika gebe als die Stärkung der dortigen Transportarbeitergewerkschaften, bat Lewis am Schluß seines Briefes um schnelle und großzügige Beiträge für den Fonds.

NEUES VOM ERDÖLBOYKOTT - SEITE 15

LOHNERHÖHUNG FÜR BESCHÄFTIGTE BEI SÜDAFRIKANISCHEM BUSUNTERNEHMEN

Die der ITF angeschlossene südafrikanische Transport and Allied Workers Union (TAWU) konnte eine 13,8 %ige Lohnerhöhung für die Beschäftigten bei einem der größten Busunternehmen des Landes, PUTCO durchsetzen.

Der Vertrag, der seit Anfang Juli in Kraft ist, gilt für alle festangestellten Arbeitnehmer einschließlich des für die Überwachung des Verkehrsbetriebs zuständigen Personals.

TAWU-Generalsekretär Esau Rankholo begrüßte den Vertrag als wesentliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen angesichts des herrschenden harten wirtschaftlichen und politischen Klimas in Südafrika.

CHARLES BLYTH, OBE, 1916-1986



Charlie Blyth, Träger des Britischen Verdienstordens (OBE) und Generalsekretär der ITF von 1968 bis zu seinem Ruhestand 1977, verstarb am 24. September im Alter von 70 Jahren.

Charlie ging mit 16 Jahren als Matrose zur See und arbeitete in den folgenden sechzehn Jahren auf jeder Art von Handelsschiff, zunächst als Mannschaftsdienstgrad und schließlich als Erster Steuermann. 1948 ging er an Land und wurde hauptamtlicher Funktionär bei der britischen Seeleutegewerkschaft NUS. Im März 1965 wurde er zur ITF versetzt, für die er einen Sonderauftrag in Hongkong im Zusammenhang mit den größtenteils unregelmäßigen und korruptionsanfälligen Einstellungs- und Beschäftigungspraktiken für Seeleute übernahm. 1966 wurde er zum Sekretär der ITF-Sondersektion der Seeleute ernannt, die die ITF-Schattenflaggenkampagne verwaltet. 1967 wurde er Stellvertretender Generalsekretär. Zum Generalsekretär der ITF wurde er auf dem Kongreß in Wiesbaden 1968 gewählt und in diesem Amt 1971 und 1974 einstimmig bestätigt. Nachdem er diesen Posten auf dem ITF-Kongreß in Dublin 1977 abgegeben hatte, wurde er von der britischen Regierung zum Vorsitzenden des National Dock Labour Board ernannt, eines aufgrund eines Gesetzes eingerichteten Gremiums, das die Bereitstellung und Beschäftigung von Hafearbeitern regelt.

ITF Generalsekretär Harold Lewis sagte: "Charlie Blyth verfügte über echte Qualitäten, die nicht häufig anzutreffen sind. Seine frühen Jahre auf See waren rau und hart und die Erfahrungen, die er damals machte, prägten die Grundsätze, an die er sich bis zuletzt hielt. Sie gaben ihm auch eine Spannkraft und Wendigkeit, die es ihm erlaubten, Krisen zu überwinden und Wege zu finden, um Probleme zu lösen. Er war offen und ehrlich in dem was er sagte und tat, und das brachte ihm nicht nur wie selbstverständlich großes Vertrauen, sondern vor allem tiefe Zuneigung ein. Auf der ganzen Welt gibt es viele, viele Menschen, die durch die Nachricht von seinem Tode zutiefst erschüttert sind. Es gab keinen liebevolleren Ehemann und Vater. Für Win und seine Familie stellt sein Tod einen unschätzbaren Verlust dar."

ZIVILLUFTFAHRT

ENTREGULIERUNG ZEIGT IHR WAHRES GESICHT

In diesem Monat zerschlug sich der Traum von der Entregulierung für Donald Burr und die Fluggesellschaft People's Express - einst die am schnellsten expandierende Fluggesellschaft der Welt.

People's schien das klassische Beispiel für die "Vorzüge" der Entregulierung zu sein: sie bot den Kunden größere Auswahl zu niedrigeren Preisen. Doch inzwischen hat sich herausgestellt, daß die Versprechungen von People's Express leer und leicht vergänglich waren.

Nachdem sie einmal in die erbarmungslosen Wirtschaftsmechanismen des uneingeschränkten Wettbewerbs geraten war, mußte die Fluggesellschaft immer schneller expandieren, um im Rennen zu bleiben. Ihr Streckennetz erweiterte sich um Flüge an die Westküste sowie Transatlantikflüge, aber die empfindliche Infrastruktur und ihr beengter Firmensitz in Newark (New Jersey) konnten nicht mithalten. Der letzte große Sprung - der Kauf der in Schwierigkeiten geratenen Frontier Airlines aus Denver - sollte People's Express zu einem der großen nationalen Luftverkehrsunternehmen machen.

Aber es stellte sich heraus, daß die Übernahme von Frontier Airlines doch ein zu großer Happen war, der dem Unternehmen, dessen Verwaltungsstruktur mit dem Betrieb in diesem Umfang einfach nicht fertig wurde, im Halse stecken blieb.

Bemühungen um eine Sanierung des Unternehmens scheiterten. Vor drei Monaten schlug Burr ein Kaufangebot für das Unternehmen in Höhe von US \$ 250 Millionen aus, das Frank Lorenzo's unersättliche Texas Air unterbreitet hatte. Stattdessen hoffte er auf den Verkauf der gerade übernommenen Frontier Gruppe an United. Dieses Geschäft kam jedoch nicht zustande, und Frontier wird nun liquidiert.

People's Express hat inzwischen in den sauren Apfel gebissen und dem Verkauf der Überreste des gesamten Unternehmens an Texas Air für magere US \$ 120 Millionen - nur knapp dem Marktwert des Aktienkapitals der Fluggesellschaft - zugestimmt.

Texas Air liegt bereits ein Angebot von Eastern Airlines vor, das noch von der Regierung genehmigt werden muß. New York Air im Osten und Continental Airlines in Denver befindet sich bereits in Besitz des Unternehmens. Wenn alle diese Transaktionen durchgeführt sind und wieder etwas Ruhe eingetreten ist, wird man in den USA feststellen, daß die neue Texas Air Gruppe, United Airlines und American Airlines als die drei vorherrschenden inländischen Luftfahrtsunternehmen übriggeblieben sind.

Das einzige Ergebnis all der wohlklingenden Versprechungen der Entregulierung wäre dann eine größere Besitzkonzentration als jemals zuvor, und das war es dann auch im Hinblick auf Auswahlmöglichkeiten und großes Angebot für die Kunden. Ohne sofortiges staatliches Eingreifen zur Verhinderung eines Mißbrauchs von Monopolmacht wird das Endergebnis der Entregulierung wohl eher in der Schaffung einiger weniger riesiger Luftfahrtmonopole bestehen, die an die großen Eisenbahn- und Bankmonopole des 19. Jahrhunderts erinnern.

** In einem Bericht für die amerikanische Zeitung "Wall Street Journal" wird die Vermutung bestätigt, daß die neue Lage in der amerikanischen Zivilluftfahrt zu einer Benachteiligung der Kunden der Fluggesellschaften führen wird. Der Bericht zitiert James Weiss, Leiter der für die Überwachung von Firmenzusammenschlüssen zuständigen Abteilung der amerikanischen Regierung, der erklärte, daß "kaum Zweifel daran besteht, daß in einigen Markt Bereichen die Flugpreise ansteigen werden."

GRIECHISCHE FLUGINGENIEURE UND -PILOTEN WEITERHIN DER ZIVILEN MOBILMACHUNG UNTERWORFEN

Flugingenieure und -piloten der Olympic Airways in Griechenland unterstehen weiterhin militärischer Disziplin und werden aufgrund dessen zur Arbeit gezwungen.

Die der ITF angeschlossene Flugingenieursgewerkschaft EIM und die Flugpilotengewerkschaft HALPA sprachen sich bei einer Abstimmung im Juni für einen eintägigen Streik aus. Bevor dieser Streik jedoch stattfinden konnte, erklärte die Regierung, daß alle Piloten und Ingenieure der "zivilen Mobilmachung" unterworfen seien - eine spezielle Form der Einberufung für Zivilisten, die sie der militärischen Disziplin unterstellt.

Bei dem Versuch, eine Versammlung zu organisieren, um über die Maßnahmen zu diskutieren, stellte die Flugpilotengewerkschaft fest, daß ihre Telefone abgestellt worden waren. Die beiden Gewerkschaften beschlossen, sich über die zivile Mobilmachung hinwegzusetzen, und führten ihren Streik am 11. Juni durch.

Die Regierung reagierte sofort mit einer Reihe harter, repressiver Maßnahmen: Inhaftierung zahlreicher Gewerkschafter und Beginn eines Verfahrens zur Beschlagnahme ihres Eigentums.

Die Olympic Airways setzte ihren Flugbetrieb mit stark eingeschränkten Flügen fort, wozu sie Besatzungen von Middle Eastern Airlines als Streikbrecher einfliegen ließ. ITF-Generalsekretär Harold Lewis und viele der ITF angeschlossene Gewerkschaften der Zivilluftfahrt protestierten formell gegenüber der griechischen Regierung. IBFG und IAO protestierten ebenfalls gegen die Inhaftierung von Gewerkschaftern.

Auf der Sitzung der ITF-Sektion Zivilluftfahrt während des Kongresses in Luxemburg am 2. und 4. August wurden die Maßnahmen der griechischen Regierung in dem Arbeitskonflikt um Olympic einstimmig verurteilt.

Nach Schlichtungsbemühungen konnte eine vorläufige Einigung über die Rückkehr zum Arbeitsplatz erreicht werden, und die streikenden Arbeitnehmer kehrten am 24. Juni zu ihrer Arbeit zurück.

Die informellen Zusicherungen, die die griechische Regierung den Gewerkschaften gegeben hatte, wurden jedoch nicht eingehalten. Piloten und Ingenieure kehrten an ihre Arbeitsplätze zurück, und die Regierung entließ alle Inhaftierten; die Strafverfahren gegen sie stehen jedoch noch immer bevor. Es wurden gerichtliche Verfügungen zur Beschlagnahme des Eigentums von streikenden Piloten und Ingenieuren erlassen, die bisher jedoch nicht ausgeführt wurden.

Außerdem wurden insgesamt 15 Flugingenieure und 45 Flugpiloten von Olympic Airways entlassen, die bisher noch nicht wieder eingestellt wurden. Zudem ist der Befehl zur zivilen Mobilmachung weiterhin in Kraft, wodurch rechtliche Verhandlungen zwischen den Parteien so gut wie unmöglich werden.

CALFAA ZUSAMMENSCHLUSS MIT CUPE

Die der ITF angeschlossene Kanadische Vereinigung der Flugbegleiter (CALFAA) plant ihren Zusammenschluß mit der größten Gewerkschaft Kanadas, der Kanadischen Gewerkschaft der Beschäftigten im Öffentlichen Dienst (CUPE).

Die CALFAA erkannte die Notwendigkeit sich angesichts der zunehmenden (finanziellen und organisatorischen) Belastungen, denen die Gewerkschaft in den vergangenen Jahren während einer Reihe von wichtigen Arbeitskonflikten ausgesetzt war, mit einer größeren Gewerkschaft zusammenzuschließen. Unter der ständigen Bedrohung durch Entregulierung und fortgesetzter genereller Angriffe auf die mühsam erkämpften Rechte der Arbeitnehmer in diesem Industriebereich sah sich die Gewerkschaft nach möglichen Partnern in der kanadischen Gewerkschaftsbewegung um.

In der CUPE fand die CALFAA eine gutorganisierte Gewerkschaft des öffentlichen Sektors, die eine ausgezeichnete Vergangenheit aufweisen kann. Die CUPE ist wie die CALFAA eine Gewerkschaft mit einem hohen Anteil von Frauen in ihrer Mitgliedschaft und hat in ihrer Geschichte gegen Geschlechterdiskriminierung und für den Schutz der Interessen aller Arbeitnehmer gekämpft. Die erste weibliche Vorsitzende des kanadischen Gewerkschaftsbundes, Shirley Carr, kam von der CUPE.

Die Empfehlung der CALFAA-Führung wurde den Mitgliedern zur Abstimmung vorgelegt. Am 21. August wurde bekanntgegeben, daß sie sich für den Zusammenschluß mit der CUPE ausgesprochen hatten. Der Gründungskongreß wird am 10. November in Toronto stattfinden.

EG-DROHUNGEN GEGEN FLUGGESELLSCHAFTEN

Die fortgesetzte Krise innerhalb der europäischen Gemeinschaft (EG) im Hinblick auf eine Zivilluftfahrtspolitik hat sich zu einem Machtkampf auf höchster Ebene zwischen der EG-Bürokratie und den nationalen Regierungen ausgeweitet.

Nachdem sich die EG-Verkehrsminister nicht auf eine gemeinsame Zivilluftfahrtspolitik einigen konnten (siehe ITF-Nachrichten Juni/Juli 1986), hat die Kommission nun selbst Schritte unternommen und zehn europäischen Fluggesellschaften Einschreibebriefe geschickt.

Diese Briefe enthalten eine chronologische Auflistung dessen, was die Kommission als wettbewerbsfeindliche Praktiken der europäischen Luftfahrtunternehmen ansieht. Sie erwähnen eine Reihe von Übereinkommen über die Festsetzung der Flugtarife, gemeinsame Nutzung von Dienstleistungen und Einnahmen sowie eine Standardisierung der Bedingungen auf verschiedenen Strecken zwischen einzelnen Fluggesellschaften, wovon viele nach Angaben der Unternehmen heute nicht mehr in Kraft sind. Die Kommission behauptet sogar, daß sich die Fluggesellschaften in einigen Fällen darauf geeinigt hätten, auf einer Strecke alle ein bestimmtes Essen zu servieren!

Da sich die EG-Verkehrsminister nicht einigen konnten, versucht die Kommission die zerstrittenen nationalen Regierungen zu übergehen und direkt unter Androhung rechtlicher Schritte gegen die Fluggesellschaften eine Wettbewerbspolitik durchzusetzen.

Die tiefere politische Bedeutung dieses Schrittes der Kommission - wobei dahingestellt sei, ob sie das Recht hat, direkte Maßnahmen zur Durchsetzung des Vertrages von Rom über die Köpfe der nationalen Regierung hinweg zu ergreifen - könnten sehr wohl das eigentliche Problem, um das es hier geht, in den Hintergrund drängen.

Viele Fluggesellschaften erklären, daß die ihnen zugegangenen Schreiben äußerst selektiv und häufig hinsichtlich der darin erwähnten Übereinkommen überholt seien.

Dabei verbietet der Vertrag von Rom in keiner Weise wettbewerbsbeschränkende Praktiken. Der Vertrag erklärt "konzertierte Maßnahmen" für zulässig, wenn sie den wirtschaftlichen Fortschritt fördern und im Interesse der Verbraucher liegen.

Die Flugtarife in Europa mögen höher sein als in Nordamerika, aber durch multilaterale Abkommen werden auch eine gleichmäßige Verteilung der Flüge über den ganzen Tag und regelmäßige Flüge zu regionalen Flughäfen sichergestellt. Entregulierung nach amerikanischem Muster - so wie sie sich inzwischen entwickelt hat - könnte dazu führen, daß viele kleinere Flughäfen nicht mehr angefliegen werden und sich die Flüge auf Spitzenzeiten auf weniger Strecken konzentrieren.

Zivilluftfahrtvereinbarungen können als regulierende Planungsinstrumente bezeichnet werden, die eine gute Versorgung der gesamten Gemeinschaft sicherstellen. Falls die Kommission die Fluggesellschaften vor dem Europäischen Gerichtshof anklagt, werden diese sich bei ihrer Verteidigung sicherlich auf dieses Argument stützen.

BINNENVERKEHR

US-GERICHT URTEILT ZUGUNSTEN DER GEWERKSCHAFTSRECHTE

Zwei vor kurzem verkündete Gerichtsurteile in den USA stellen einen harten Schlag für die gewerkschaftsfeindlichen Unternehmenspraktiken dar. Eines dieser Urteile bestätigt das Recht zur Aufstellung von Streikposten vor nur indirekt von einem Arbeitskonflikt betroffenen Unternehmen, das andere veranlaßte die Wiedereinstellung von 1700 Arbeitnehmern, die entlassen worden

waren, weil sie derartige Streikposten respektierten.

In beiden Fällen konnte die der ITF angeschlossene Brotherhood of Maintenance and Way Employees (BMWE) einen Sieg erringen.

Bei dem Arbeitskampf, der zu den Gerichtsverfahren führte, handelte es sich um einen im März dieses Jahres begonnenen Streik der BMWE gegen Guilford Transportation Industries' Maine sowie Central Railroad und Portland Terminal. Streikposten wurden außerdem vor anderen zu Guilford gehörenden Eisenbahnunternehmen (Boston & Maine, Delaware & Hudson) aufgestellt.

Am 16. Mai wurde ein spezieller Sonderausschuß eingesetzt, um Untersuchungen hinsichtlich des Arbeitskonflikts vorzunehmen, aber als 1700 Arbeitnehmer an ihren Arbeitsplatz zurückkehren wollten, erfuhren sie, daß ihre Arbeitsplätze gestrichen worden seien, weil sie die BMWE-Streikposten respektiert hatten.

Das Bezirksgericht in Portland (Maine) hat inzwischen angeordnet, daß das Unternehmen alle 1700 Beschäftigten wiedereinstellen und ihnen die ausstehenden Löhne zahlen müsse. Das Unternehmen hat die Möglichkeit, gegen diese Entscheidung Einspruch zu erheben; das Gericht legte jedoch fest, daß die Nachzahlungen sofort zu leisten seien.

Der zweite Fall bezog sich auf die Aufstellung von Streikposten bei Central Vermont Railway durch die BMWE während des gleichen Streiks. Der Versuch des Eisenbahnunternehmens, eine einstweilige Verfügung gegen die BMWE zu erreichen, um sie an der Aufstellung von Streikposten vor nicht unmittelbar von dem Arbeitskonflikt betroffenen Unternehmen zu hindern, schlug fehl. Diese Entscheidung wurde vom angerufenen Berufungsgericht bestätigt.

Während sich die von der Regierung verordnete "Abkühl-Phase" ihrem Ende zuneigt, hat sich die Gewerkschaft verpflichtet, von weiteren Arbeitskampfmaßnahmen abzusehen, solange das Unternehmen "echte" Verhandlungen zuläßt.

ANGRIFF AUF FRANZÖSISCHE EISENBAHNER

Die französischen Eisenbahnergewerkschaften verurteilten gemeinsam die Drohung der Regierung, die Arbeitsbedingungen und Sonderleistungen für ihre Mitglieder zu beschneiden.

In einer außergewöhnlichen Erklärung, die er Anfang August abgab, griff der französische Verkehrsminister Jacques Douffiagues eine Reihe seit langem geltender Sonderleistungen für die französischen Eisenbahner an, z. B. das Recht auf vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand.

Auf einer gemeinsamen Sitzung in Paris, die kurz nach dem ITF-Kongress stattfand, verabschiedeten die Gewerkschaften, die die Beschäftigten beim französischen Eisenbahnunternehmen SNCF organisieren, eine Erklärung, in der sie die französische Regierung warnten, daß alle Bemühungen, die heute geltenden Rechte der Eisenbahner einzuschränken, auf heftigen Widerstand stoßen würden.

Diese Drohungen scheinen Teil einer breitangelegten Strategie der neuen, konservativen französischen Regierung zur Einführung größerer "Flexibilität" am Arbeitsplatz zu sein. Sonderleistungen, Bezahlung und Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer sowie die geltenden Gesundheits- und Sicherheitsbestimmungen sind alle durch Formen der Entregulierung bedroht.

SEELEUTE

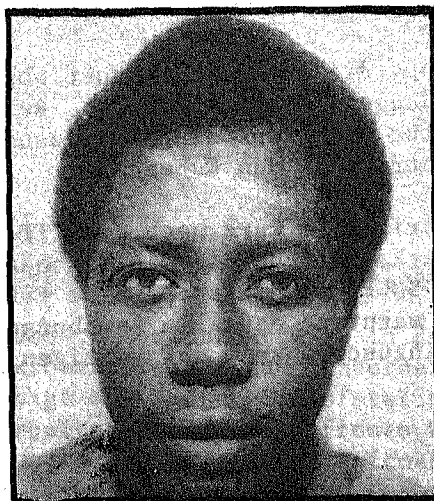
ITF-UNTERSTÜTZUNG FÜR UNFALLOPFER

Einer der abstoßendsten Aspekte des Einsatzes von Schattenflaggen ist die Leichtigkeit, mit der die Reeder sich ihrer Verantwortung gegenüber den Seeleuten entziehen können, indem sie in "Konkurs" gehen. Das ist schlimm genug, wenn Heuerzahlungen an die Besatzung ausstehen; wenn deren Probleme aber auf eine Verletzung zurückgehen, die sie sich an Bord zugezogen haben, ist das Verhalten der Reeder nur als skandalös zu bezeichnen.

In zwei Fällen, in denen es um verletzte Seeleute ging, war die ITF zum direkten Eingreifen gezwungen, da der Reeder Konkurs gemacht hatte und die Versicherung sich weigerte, Schmerzensgeld zu zahlen.

Der gambische Seemann Mustapha Jallow arbeitete auf einem unter zyprischer Flagge fahrenden Schiff, das sich im Eigentum eines griechischen Unternehmens (Mycali Maritime Enterprises) befand, als er im November 1983 eine Verletzung erlitt, in deren Folge seine Hand amputiert werden mußte. Gemäß der Politik der ITF unterlag er dem griechischen Kollektivvertrag, und die griechische Seeleutegewerkschaft PNO reichte in seinem Namen eine Forderung auf Schmerzensgeld ein. Etwa 6 Wochen nach dem Unfall kehrte Jallow nach Gambia zurück, und ITF und PNO setzten sich 18 Monate lang für die Durchsetzung seiner Forderung ein.

Im Juli 1985 wurde ihm mitgeteilt, daß er sich in Griechenland einer ärztlichen Untersuchung unterziehen müsse, falls er seine Forderung vor griechischen Gerichten durchsetzen wolle. Die Anwälte teilten ihm ferner mit, daß seine Forderung wahrscheinlich abgewiesen würde, da sich der



Unfall auf einem unter ausländischer Flagge fahrenden Schiff außerhalb der griechischen Hoheitsgewässer ereignet habe. Und selbst wenn er damit Erfolg haben sollte, sei es fraglich, ob das Schmerzensgeld gezahlt würde.

"Jallow war in dreierlei Hinsicht ein Verlierer", stellte der von London aus tätige ITF-Inspektor John Ross fest, der sich mit diesem Fall befaßte. "Weder das Schiff noch das Unternehmen existieren noch, und auch der P&I-Club (Oceanus) hat sich aus dem Geschäft zurückgezogen."

Als erkennbar wurde, daß er von niemandem Unterstützung erhalten würde und ihm dringend eine künstliche Hand angefertigt werden mußte, griff die ITF direkt ein, um Jallow zu helfen. Sie übernahm die Kosten für seine Anreise, Unterbringung und ärztliche Behandlung zwischen Januar und März 1986, als ihm zwei Handprothesen angepaßt wurden (eine zum Arbeiten und eine kosmetische). Im März kehrte er nach Gambia zurück, nachdem er angesichts der Tatsache, daß das Versicherungsunternehmen zahlungsunfähig geworden war, eine freiwillige Abfindung in Höhe von £ 2500,-- erhalten hatte.

Im August erhielt die ITF einen Brief von Jallows, in dem er ihr für diese Entschädigung und die Hilfe, die sie ihm gewährt hatte, dankte. "Ich bin überaus zufrieden mit den Bemühungen, die Ihr unternommen habt. Ich werde der ITF für immer dankbar sein", schrieb er.

** Auch in einem zweiten Fall, bei dem es um noch viel schwerere Verletzungen ging, war das direkte Eingreifen der ITF erforderlich, weil der Reeder in Konkurs gegangen war, bevor er die Versicherungsprämie gezahlt hatte. Chang Haou Tung, ein taiwanesischer Seemann, wurde bei einer Kesselexplosion im Mai 1977 an Bord der "Union Australia" im Hafen von Osaka schwer verletzt. Er erlitt Verbrennungen zweiten und dritten Grades an mehr als 90 % seines Körpers. Viele seiner Glieder wurden funktionsunfähig, und es hieß, daß er eine mindestens fünfjährige Intensivbehandlung im Krankenhaus brauche.

Changs Gehalt und Behandlungskosten wurden vom Reeder, An Hsing Navigation, gezahlt. Diese Firma machte jedoch im Jahre 1983 bankrott, wodurch ihm keinerlei Mittel zur Fortsetzung der Intensivbehandlung mehr zur Verfügung standen. P&I-Club erklärte sich schließlich prinzipiell zur Zahlung von US \$ 75.000,-- bereit (was immer noch nicht die Gesamtkosten der nötigen Behandlung deckte), weigerte sich jedoch, das Geld auszuzahlen, da der Reeder die ausstehende Prämie nicht geleistet hatte und das Schifffahrtsunternehmen in technischen Konkurs gegangen war.

Neuerlich mit einer Situation konfrontiert, in der der Reeder buchstäblich von der Bildfläche verschwunden war und sich keine andere Möglichkeit bot, den betroffenen Seemann zu unterstützen, erklärte sich die ITF auf Ersuchen seiner Gewerkschaft, der chinesischen Seeleutegewerkschaft NCSU bereit, die Kosten für seine ärztliche Behandlung bis Ende des Jahres 1984 zu übernehmen. Sie beliefen sich auf etwa US \$ 27.000,-.

REEDER WOLLEN SENKUNG DER IAO-MINDESTHEUER

Gerüchten aus dem Umkreis des Internationalen Reederverbands (ISF) zufolge wird sich diese internationale Vereinigung der Reeder auf der Sitzung der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO 1987 für eine Reduzierung der von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgesetzten Mindeststeuer für Seeleute einsetzen.

In einem Ende August in der philippinischen Zeitung "Manila Bulletin" erschienenen Artikel, der sich auf ISF-Dokumente stützt, die der philippinischen Reedervereinigung zugeschickt worden waren, heißt es, daß viele ISF-Mitglieder die Abschaffung der IAO-Mindeststeuer begrüßen würden. Offensichtlich hat man sich innerhalb des ISF jedoch darauf geeinigt, sich um die Durchsetzung einer möglichst umfangreichen Reduzierung zu bemühen.

Die IAO-Mindeststeuer wurde ursprünglich im Jahre 1958 als Teil der IAO-Empfehlung 109 eingeführt. Einzigartig unter allen IAO-Arbeitsnormen legt sie tatsächlich fest, wie hoch die Steuer eines Seemanns mindestens sein sollte.

Die monatliche IAO-Mindeststeuer eines Vollmatrosen für weltweite Fahrt liegt bei US \$ 276,-- plus Überstunden und 2,5 Urlaubstage (ein Viertel der gegenwärtig gültigen ITF-Steuer).

Die Paritätische Schifffahrtskommission ist ein zweigliedriges Gremium mit einer gleichen Anzahl von Vertretern der Reeder wie der Seelutegewerkschaften und damit ohne Beispiel in der IAO-Struktur.

*In einem Artikel in der Ausgabe des Schifffahrtsmagazins "Fairplay" vom 14. August wird berichtet, daß eine Reihe von Besatzungsagenturen im Pazifik Reedern Besatzungen zu weit unter dem IAO-Minimum liegenden Steuern angeboten haben. In dem Bericht heißt es weiter, daß die Reeder in den letzten Monaten praktisch mit Angeboten für Niedrigkosten-Besatzungen von den Besatzungsagenturen überschwemmt wurden.

IMO VERABSCHIEDET RICHTLINIEN FÜR KAMPF GEGEN TERRORISMUS

Der Schifffahrtssicherheitsausschuß (MSC) der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) hat Maßnahmen verabschiedet, die auf eine Verringerung des Risikos terroristischer oder anderer Angriffe auf Passagiere und Besatzungen von Schiffen abzielen. Der Ausschuß, der vom 8. bis 17. September in London tagte, richtete eine Arbeitsgruppe ein, der auch der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander angehörte und deren Aufgabe in der Ausarbeitung von Empfehlungen für Maßnahmen zur Verhinderung einer Wiederholung von Vorfällen wie der Entführung des italienischen Kreuzfahrtschiffes "Achille Lauro" im Jahre 1985 bestand.

Die IMO-Empfehlungen beinhalten: Sicherheitsvorkehrungen für Schiffe und Häfen; Meldung ungesetzlicher Handlungen; Sicherheitsstudien; Sicherheitsvorkehrungen, -bestimmungen und -einrichtungen; Sicherheitsausbildung und Informationsaustausch. Sie sollen für Passagierschiffe auf internationaler Fahrt von mindestens 24 Stunden Dauer sowie für Hafeneinrichtungen, die diese Schiffe bedienen, gelten.

Die IMO-Empfehlungen, die nicht bindend sind, jedoch durch die Autorität einer Unterorganisation der UNO gestützt werden, fordern ferner von den Regierungen die Einrichtung von Behörden, die für die Entwicklung, Durchführung und Überwachung von Sicherheitsplänen für Schiffe und Häfen verantwortlich sind. Sie werden auch in den Lehrplan der Weltschiffahrtsuniversität der IMO aufgenommen werden und Thema von speziellen Seminaren für nationale Schifffahrtsverwaltungen im Rahmen des Programms für technische Zusammenarbeit der IMO sein. Allen betroffenen ITF-Gewerkschaften wurden nähere Informationen über die Empfehlungen zugesandt.

Die MSC-Sitzung beschäftigte sich außerdem mit dem weiterhin bestehenden Problem von Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe. Sie genehmigte ein Standardformular, mit dem die Flaggenstaaten derartige Angriffe melden können und beschloß, das Thema "Piraterie" auf die Tagesordnung ihrer nächsten Sitzung im Frühjahr 1987 zu setzen. Schließlich beschloß die Sitzung zum Thema Fischer, sich mit Möglichkeiten zur Überarbeitung der Konvention von Torremolinos über die Sicherheit von Fischerbooten aus dem Jahre 1977 zu befassen.

**Der MSC beschloß die Veröffentlichung zweier wichtiger neuer IMO-Publikationen zum Thema Schifffahrtssicherheit. Dabei handelt es sich um eine Informationsbroschüre über das neue Satelliten-Notrufsystem FGMDSS sowie um die endgültige Fassung des IMO/ILO-"Richtliniendokuments: eine internationale Richtschnur für die Ausbildung in der Seeschifffahrt", die Informationen über die Ausbildungsanforderungen für Offiziere und Mannschaftsdienstgrade in sehr vielen Bereichen enthält, darunter Radarnavigation, Kollisionsvorbeugung auf See, Feuerschutzmaßnahmen, Überleben und Lebensrettung, Umgang mit gefährlichen Gütern, erste Hilfe und medizinische Betreuung. Beide Veröffentlichungen sind entweder bei den nationalen Schifffahrtsverwaltungen oder direkt bei der IMO, 4, Albert Embankment, London, SE1 7SR, Großbritannien, erhältlich.

BESCHÄFTIGUNGSRÜCKGANG IN DER SEESCHIFFFAHRT

In fast allen Industrieländern ging die Zahl der in der Handelsmarine beschäftigten Seeleute im Zeitraum 1984/85 um mindestens 5 % zurück, während die Gesamttonnage um 5,7 % sank. Dies ist der höchste Rückgang der jemals verzeichnet wurde. Diese düsteren Statistiken sind dem Seeschifffahrtsbericht entnommen, der einmal im Jahr von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) mit Sitz in Paris veröffentlicht wird.

Alle OECD-Länder mit Ausnahme der Türkei hatten einen Rückgang bei der Tonnage zu verzeichnen. Die größten Verluste traten bei den Tankschiffen (7,4 Millionen BRT), kombinierten Transportschiffen (1,4 Millionen) und Massengutschiffen für trockene Ladungen (1,5 Millionen) auf. Bei den Containerschiffen zeichnete sich ein leichter Anstieg von 0,6 Millionen BRT ab. Von den einzelnen Ländern war Norwegen "am härtesten betroffen" ; dort ging in der Zeit von 1984 bis 1985 die Tonnage von 26,9 Millionen auf 16,9 Millionen Tonnen Ladegewicht zurück. Diese Entwicklung wurde hauptsächlich durch das Ausflaggen von Schiffen verursacht. Ende des Jahres 1985 fuhrn 36 % der in norwegische Eigentümerschaft befindlichen Tonnage unter ausländischen Flaggen.

Die schwedische Nationalflotte erlebte 1985 einen Rückgang um 23 %, in Frankreich betrug dieser Rückgang 32 %, wodurch die französische Tankerflotte praktisch halbiert wurde.

Die Schattenflaggenflotten von Liberia, Panama, Zypern, den Bahamas, Libanon und Vanuatu konnten ihre Bruttotonnage im gleichen Zeitraum um 1,6 % erhöhen. In dem Bericht wird jedoch darauf hingewiesen, daß sich hinter diesem bescheidenen Anstieg sehr unterschiedliche Wachstumsraten der einzelnen Register verbergen. Panama, Zypern und die Bahamas verzeichneten sowohl bei der Tonnage als auch hinsichtlich der prozentualen Anteile erhebliche Steigerungen, während die liberische Flagge 3,8 Millionen BRT verlor und einen Rückgang von 6,2 % hinnehmen mußte. Andere Flaggen, bei denen große Veränderungen stattfanden, waren: die Philippinen (+33,5 %); Malta (+35,8 %); Hong Kong (+18,6 %) und die Volksrepublik China (13,6 %). Der Rückgang in der liberianischen Flotte ist hauptsächlich auf die Verschrottung von Tankschiffen und nicht so sehr auf den Transfer zu anderen Flaggen zurückzuführen, wenngleich der Großteil der neuen Schattenflaggenregistrierungen in Panama vorgenommen wurde, während Liberia kaum neue Registrierungen zu verzeichnen hatte.

Zu der vor kurzem unterzeichneten UNO-Konvention über die Registrierung von Schiffen erklärte die OECD, daß der Nachdruck darin auf eine echte Verbindung im verwaltungstechnischen Sinne gelegt wird, während sie eine echte Verbindung im wirtschaftlichen Bereich praktisch verwirft. Dies könne nächster Zukunft dazu führen, daß das Phänomen der offenen Register größere Zustimmung findet.

Hinsichtlich der zukünftigen Nachfrage nach Seetransportdiensten ist die OECD nicht sehr optimistisch. Der Bericht sagt ein Produktionswachstum von ungefähr 3 % im Jahr und eine nur langsame Zunahme des Seehandels voraus, und schließt mit der Feststellung, daß "1986 wiederum ein äußerst schwieriges Jahr für die Reeder sein wird, in dessen Verlauf eine Reihe von ihnen zur Geschäftsaufgabe gezwungen sein könnten."

Die fünf Kapitel des in englischer und französischer Sprache veröffentlichten Berichts befassen sich mit folgenden Themen: Entwicklungen in der internationalen Seeschifffahrt; Angebot und Nachfrage im Bereich der Dienstleistungen der Seeschifffahrt; sowie Schwarzmärkte. Ein spezielles Kapitel analysiert außerdem die Entwicklungen im Containerverkehr und ihre Auswirkungen auf die Häfen.

RISIKEN AUF NORDSEEBOHRINSELN

Die Beschäftigten auf Offshore-Einheiten in der Nordsee sind wesentlich größeren Unfallgefahren ausgesetzt als ihre Kollegen im Golf von Mexiko, wie ein vor kurzem veröffentlichter Bericht feststellt.

Die norwegische Beraterfirma für die Seeschifffahrt, A/S Veritec, hat jüngst eine Untersuchung über die Sicherheit in diesen beiden Gebieten durchgeführt, wobei sie sich auf Unfallstatistiken aus den Jahren 1982-85 stützte.

Während dieses Zeitraumes lag die durchschnittliche Zahl der Todesfälle pro Tausend Beschäftigte in der Nordsee (16 von Tausend) viermal so hoch wie im Golf von Mexiko. Selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Nordsee größer ist als der Golf und dort schlechtere Wetterbedingungen herrschen,

liegt nach Angaben der Beraterfirma die Unfallrate in der Nordsee immer noch 8 % über der des Golfs.

WER LIEFERT ÖL AN SÜDAFRIKA?

In Weiterverfolgung der Kongreßerklärungen der ITF zu Südafrika nahm Generalsekretär Harold Lewis am 16. September in London an einer Pressekonferenz teil, auf der eine neue Veröffentlichung vorgestellt wurde, die sich mit der Ölversorgung des Apartheidregimes beschäftigt. Der Bericht mit dem Titel "Die Lebensader Südafrikas" wurde von dem in Amsterdam ansässigen "Shipping Research Bureau" (SRB) zusammengestellt, einer unabhängigen Forschergruppe, die die Bewegung von Schiffen von und nach südafrikanischen Häfen verfolgt und überwacht. Die Pressekonferenz wurde vom SRB zusammen mit mehreren britischen ITF-Gewerkschaften, der Anti-Apartheid-Bewegung und anderen unabhängigen Organisationen einberufen.

In dem SRB-Bericht sind 268 Tankschiffe aufgeführt, die in den Jahren 1983 und 1984 südafrikanische Häfen angelaufen hatten, und von denen mindestens 83 Rohöl lieferten. Den größten Anteil an diesem Handel haben offensichtlich die Ölfirmen Marimpex aus der Bundesrepublik Deutschland und Transworld Oil mit Sitz auf den Bermudas, jedoch von einem Niederländer kontrolliert. Unter den an diesen Lieferungen beteiligten Reeder sind die Norweger, vor allem mit Thor Dahl, Mosvold Shipping, Bergesen und Lorentzen am stärksten vertreten. Von den 83 Öllieferungen wurden 46 auf in norwegischem Eigentum befindlichen Schiffen mit einer Kapazität von 9,5 Millionen Tonnen transportiert - das ist etwa ein Drittel des gesamten Ölimportbedarf Südafrikas. Andere Schifffahrtsnationen, die sich an den Lieferungen beteiligten, waren Deutschland, Großbritannien, Liberia, Griechenland, die Niederlande, die Bermudas, die USA und Singapur.

In dem Bericht wird geschätzt, daß die zusätzlichen Kosten, die Südafrika durch die Suche nach Möglichkeiten zur Umgehung des Ölembargos (das bisher noch keine bindende Entscheidung der Vereinten Nationen darstellt, aber generell von den meisten Regierungen, insbesondere der Ölexportierenden Länder, eingehalten wird) entstehen, sich auf ungefähr US \$ 2,3 Milliarden belaufen. Dieses Geld wird für Sonderprämien für Öllieferanten und Schifffahrtsunternehmen, für die Kohle/Ölumschmelzungsanlage SASOL und für die intensive Suche nach Öl und Gas vor der Küste ausgegeben. Der Bericht schließt mit der Feststellung, daß das Embargo immer noch sehr viele Schlupflöcher aufweist, die durch effektive gesetzliche Maßnahmen, z. B. das Verbot von Ölexporten und die Androhung von Strafen für Reeder, die transportieren, geschlossen werden könnten.

Auf der Pressekonferenz erläuterte Harold Lewis die Erklärung des ITF-Kongresses, die sich sowohl auf das Öl- und Waffenembargo als auch auf südafrikanische Güter und den Handel mit Südafrika im allgemeinen bezieht. Er erklärte, daß die ITF die Überwachungsarbeit durch SRB unterstütze und wies darauf hin, daß Arbeitgeber häufig rechtliche Schritte gegen Gewerkschaften ergriffen, die im Sinne des Embargos handelten. Es wäre daher ein erster praktischer Schritt, so sagte er, wenn die Regierungen die Gewerkschaften vor allen rechtlichen Schritten schützten, mit denen sie sich aufgrund der Boykottmaßnahmen gegen Südafrika konfrontiert sehen.

In einer Erklärung, die wenige Tage nach Veröffentlichung des SRB-Berichts in der englischen Zeitung "Lloyds List" erschien, erklärte eines der genannten Unternehmen - Thor Dahl -, daß es alle Handelsbeziehungen mit der Regierung in Pretoria abgebrochen habe und nicht länger am Öltransport nach Südafrika beteiligt sei.

STREIK GEGEN AUSFLAGGEN

Schiffahrtsgewerkschaften in Frankreich ergriffen Arbeitskampfmaßnahmen gegen einen bekannten Reeder, der vier Schiffe vom französischen Register auf das neue Kerguelen-Register in der Antarktis übertragen wollte.

Das neue Register in der französischen Antarktis-Kolonie (siehe ITF-Nachrichten Mai 86) erlaubt es französischen Reedern, bis zu 75 % ausländischer Seeleute zu beschäftigen.

Sieben Trampschiffe des Unternehmens Louis-Dreyfus, dessen Generaldirektor Phillippe Poirer d'Orsay vor kurzem zum Präsidenten der französischen Reedervereinigung gewählt wurde, waren von Streiks betroffen.

Diskussionen zwischen dem Unternehmen und Vertretern der Schiffahrtsgewerkschaften scheinen zu einer vorläufigen Einigung geführt haben.

In diesem neuen Übereinkommen zwischen dem Unternehmen und der der ITF angeschlossenen CFDT wird eine umfangreiche Erhöhung der Abfindungen für die Seeleute, die ihren Arbeitsplatz aufgrund des Transfers verlieren, gefordert. Das Unternehmen erklärte sich bereit, diese Abfindung über das gesetzliche Minimum hinaus von FF70.000 auf FF80.000 (ungefähr US \$ 12.000) zu erhöhen.

Dreyfus erklärte sich ferner bereit, auf den vier Schiffen, deren Transfer sie beabsichtigen, zwei zusätzliche Seeleute französischer Nationalität zu beschäftigen. Außerdem war das Unternehmen bereit, Pläne für den Transfer weiterer Schiffe auf das Kerguelen-Register für zwei Jahre zu verschieben.

US-SCHIFFAHRTSGEWERKSCHAFTEN AUF DEM WEG ZUM ZUSAMMENSCHLUSS

Die beiden der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Mannschaftsdienstgrade in den Vereinigten Staaten denken ernsthaft über einen Zusammenschluß nach.

Nachdem der Gedanke eines Zusammenschlusses von beiden Gewerkschaften gutgeheißen wurde, machen die Diskussionen zwischen der National Maritime Union (NMU) und der Seafarers' International Union (SIU) Fortschritte.

In einem Schreiben an alle Schiffahrtsgewerkschaften regte der SIU-Vorsitzende Frank Drozak die Bildung einer geeinten U S- Seeleutegewerkschaft an. Angesichts der Schwierigkeiten, die Interessen der Offiziere und Mannschaftsdienstgrade in gleichem Umfang zu berücksichtigen stellte Drozak fest, daß eine geeinte Gewerkschaft der Mannschaftsdienstgrade bereits ein begrüßenswerter Schritt sei.

Nach einer Umfrage bei seinen Mitgliedern, die sich deutlich für einen Zusammenschluß aussprachen, unterstützte NMU-Vorsitzender Shannon Wall den Vorschlag, und gegenwärtig werden erste Gespräche geführt.

Eine Vereinigung dieser beiden Gewerkschaften wird als wichtiger Schritt beim Kampf gegen den Rückgang der amerikanischen Nationalflotte und bei der Verteidigung der Heuern und Arbeitsbedingungen der U S -Seeleute angesehen.

ITF-SEELEUTEBULLETIN

Kopien der ersten Ausgabe des neuen ITF-Seeleutebulletins, das sich an alle Seeleute richtet, können weiterhin vom ITF-Hauptbüro bezogen werden. Ihr könnt so viele Exemplare bestellen, wie ihr glaubt verteilen zu können - einige Gewerkschaften haben sie schon als Bestandteil ihrer Schiffspost an ihre Mitglieder versandt.

Das Bulletin liegt in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache vor - die schwedische Fassung wird demnächst fertiggestellt sein. Falls ausreichende Nachfrage besteht, werden wir es vielleicht auch noch in andere Sprachen übersetzen. Bitte schickt eure Bestellungen an die Presse- und Forschungsabteilung der ITF.

US-GEWERKSCHAFT GEGEN SCHATTENFLAGGENPOLITIK

Eine US-Seeleutegewerkschaft hat gerichtliche Schritte gegen die Politik der Regierung eingeleitet, nach der der "Einsatz von Schattenflaggenschiffen" als unter "wirksamer Kontrolle" stehend bezeichnet wird.

Die der ITF angeschlossene National Maritime Union (NMU) behauptet, daß die Regierung das Gesetz über die Handelsmarine aus dem Jahre 1936 (1936 Merchant Marine Act) zugunsten der Billigflaggenbetreiber bewußt falsch anwendet. Indem sie verschiedene Schattenflaggenschiffe als unter "wirksamer Kontrolle" stehend bezeichnet, behauptet die Regierung, daß diese im Ausland registrierten Schiffe im Falle eines nationalen Notstandes beschlagnahmt werden können.

Die NMU erklärt in einer beim Bezirksgericht von Washington D.C. am 12. Mai dieses Jahres eingereichten Klage, daß das "Effektive United States Control"-Programm (EUSC) eine Irreführung sei.

"Das EUSC-Programm hat fälschlicherweise den Eindruck erweckt, daß eine Vergrößerung der US-Handelsflotte nicht notwendig sei, da diese unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffe angeblich zur Verfügung stünden. Damit hat dieses Programm letztendlich dazu beigetragen, die Entwicklung einer angemessenen US-Handelsmarine und die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von amerikanischen Seeleuten zur Bemannung dieser Schiffe zu verhindern, was einen Verstoß gegen das ausdrückliche Mandat des Kongresses darstellt", stellt die NMU in ihrer Klageschrift fest.

GEBÜHRESENKUNG IN LIBERIA UND PANAMA

Der fortgesetzte Preiskrieg zwischen den Anbietern von Schattenflaggen-einrichtungen hat die liberianische Regierung gezwungen, ihre Registrierungsgebühren erneut herabzusetzen.

Bereits im April wurden Gebührensenkungen für Reeder, die dem Register schon seit einigen Jahren angehören, bekanntgegeben, aber der momentan stattfindende Preiskrieg - sowohl Vanuatu als auch Panama und die Bahamas bieten billigere Dienstleistungen an (siehe ITF-Seeleutebulletin, August 1986) - hat Liberia zu weiteren Gebührensenkungen gezwungen.

Trotzdem liegen liberianischen Gebühren immer noch über denen anderer Länder. Die Bahamas und Vanuatu versuchen mit Preisnachlässen neue Schiffe anzulocken, während Liberia versucht, sein Register mit Sondertarifen für "treue" Reeder auf dem gegenwärtigen Stand zu halten. Liberias größte Sorge ist offensichtlich, eine weitere Schrumpfung seiner Flotte zu verhindern - in der Tat eine ungewöhnliche Situation für ein Schattenflaggenland.

**Kaum zwei Wochen nach der Ankündigung aus Liberia gab der größte Konkurrent dieses Landes im Schattenflaggengeschäft, Panama, umfassende Nachlässe bei den Registrierungsgebühren bekannt. Je nach Größe und Tonnage des Schiffes können sie für ein neu in Panama registriertes Schiff Einsparungen von bis zu 30 Prozent bedeuten.

NACHRICHTEN

DÜSTERE BESCHÄFTIGUNGSAUSSICHTEN

Kein Rückgang bei der Arbeitslosigkeit aber eine Verbesserung der Real-löhne - das ist die Vorhersage des Europäischen Gewerkschaftsinstituts (EGI) mit Sitz in Brüssel für die verbleibenden Monate des Jahres 1986. Das als Forschungseinrichtung vom Europäischen Gewerkschaftsbund gegründete Institut veröffentlicht einen jährlichen Überblick über die Entwicklungen in der Wirtschaft und bei den Kollektivverhandlungen.

Der diesjährige Überblick mit dem Titel "Kollektivverhandlungen in Westeuropa 1985/86" sagt für die EG-Länder ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von ungefähr 2,8 % für das Jahr 1986 voraus. Gleichzeitig wird eine Inflationsrate von 3 - 4 % erwartet, was hauptsächlich auf den Preisverfall des Erdöls zurückzuführen ist.

Für die EG insgesamt erwartet der Überblick eine Steigerung der Real-löhne (Nettolöhne nach Abzug der Preissteigerungen) um durchschnittlich knapp über 2 %. Dies wird teilweise auf die positiven Auswirkungen des Rückgangs der Ölpreise und der Abwertung des US-Dollars zurückgeführt, teilweise aber auch auf die neue Bereitschaft von seiten der Arbeitnehmer in Westeuropa, ihre Rechte zu verteidigen und sich für eine Verbesserung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen einzusetzen. Als Beispiel wird der 3-tägige Arbeitskonflikt in Finnland im März dieses Jahres angeführt, an dem sich 250000 Arbeitnehmer beteiligten und der zu einer bedeutenden Anhebung der Bezahlung sowie einer Reduzierung der Arbeitszeit führte. Ein ähnlicher Erfolg konnte Anfang April in Norwegen im Anschluß an die Aussperrung von 110000 Beschäftigten erzielt werden.

Der Überblick beschäftigt sich ausführlich mit den wichtigsten Entwicklungen in den Kollektivverhandlungen im Jahre 1985, insbesondere in bezug auf Löhne und Arbeitszeit. Unter den einzelnen Überschriften wird sowohl eine allgemeine Zusammenfassung als auch eine genaue Beschreibung der Verhandlungsergebnisse in den einzelnen Ländern gegeben. Kopien sind zu beziehen vom EGI, Bde de l'Impératrice, 66 (bte 4), 1000 Brüssel, Belgien.

HANDBUCH ÜBER BILDSCHIRMGERÄTE VERÖFFENTLICHT

Eine kürzlich vom Internationalen Arbeitsamt (IAA) herausgegebene Veröffentlichung enthält eine fast vollständige Liste der Gesetze, Bestimmungen und Übereinkommen, die die Arbeit an Bildschirmgeräten regeln. Das 400 Seiten starke Handbuch ist eine Sonderausgabe (Nr. 1/1986) der regelmäßig erscheinenden IAA-Veröffentlichung "Conditions of Work Digest".

Diese Zusammenfassung enthält zunächst eine Reihe von "Informationsblättern" mit Einzelheiten über nationale und internationale Bestimmungen zur Regulierung der Arbeit an Bildschirmgeräten. Der zweite Teil besteht aus einer kommentierten Bibliographie, die 189 Publikationen jüngeren Datums zu Bildschirmgeräten enthält; und in einem dritten Abschnitt werden gegenwärtig laufende Forschungsprojekte beschrieben. Die Broschüre kann zum Preis von SFr 35 bei den nationalen Verkaufsstellen der IAO oder direkt von der IAO-Pressenabteilung, CH-1211 Genf 22, Schweiz, bezogen werden.

Weitere Exemplare der "Internationalen Gewerkschaftsrichtlinien für Bildschirmgeräte" in der entsprechend der Ergebnisse einer Internationalen Konferenz von 1984, an der auch die ITF teilnahm, abgeänderten Form können von den Mitgliedsgewerkschaften kostenlos beim ITF-Hauptbüro angefordert werden.

HAFENARBEITER

HAFENARBEITER IN VANUATU MIT 99 ZU 1 STIMMEN FÜR STREIK

Die pazifische Inselrepublik Vanuatu, die vor kurzem mit der Einrichtung einer eigenen Schattenflagge Schlagzeilen machte, steuert nun auf einen größeren Konflikt mit ihren Hafentarbeitern von Anfang Oktober an zu.

Die der ITF angeschlossene Hafentarbeitergewerkschaft Vanuatu Waterside Maritime Allied Workers Union, die die Hafentarbeiter in den beiden Häfen der Insel, Santo und Port Vila, organisiert, fordert Abfindungen für 83 Stauer unter insgesamt 193 Beschäftigten, die entlassen worden waren, als ihr Arbeitgeber in Konkurs ging und seine Stauaufträge von zwei Privatunternehmen übernommen wurden. Bei einer Urabstimmung im August stimmten 99 Gewerkschaftsmitglieder für und einer gegen Streikmaßnahmen. Für den Anfang plant die Gewerkschaft Maßnahmen gegen alle Importe mit Ausnahme von Arzneimitteln. Falls innerhalb eines Monats keine Einigung erzielt werden kann, sollen die Aktionen auch auf Exporte ausgedehnt werden. Trotz einer Drohung von den Arbeitgebern, alle Hafentarbeiter zu entlassen und sie durch nichtgewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte zu ersetzen, und trotz der Tatsache, daß die Regierung es der Gewerkschaft verboten hat, ihren Fall im Inselradio darzustellen, bekräftigten die Mitglieder ihre Entschlossenheit, den Streik durchzuführen.

Nachdem sie vom Generalsekretär der Gewerkschaft, Tari Kalterekia, ausführlich über den Arbeitskonflikt informiert worden war, unterrichtete die ITF alle angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften über diesen Konflikt und bat sie, Solidaritätsbotschaften für die Gewerkschaft an die Regierung von Vanuatu zu senden. Ferner übermittelte die ITF die Bitte der Gewerkschaft für direkte Unterstützung, falls der Streik stattfinden sollte.

REGIERUNG DER FIDSCHI-INSELN FÜHRT SCHLAG GEGEN GEWERKSCHAFTEN

ITF-Hafentarbeitergewerkschaften wurden über einen seit 22. September stattfindenden Streik der Beschäftigten der Hafenbehörde der Fidschi-Inseln unterrichtet, zu dem die Gewerkschaft der Beschäftigten im Öffentlichen Dienst der Fidschi-Inseln (FTSA) aufrief.

Der Streikaufruf erfolgte nach langen und erfolglosen Verhandlungen über Gewerkschaftsforderungen nach Einführung eines Rentenversicherungssystems sowie nach Anpassung der Löhne an die gestiegenen Lebenshaltungskosten im Jahre 1984 und 1986.

Gewerkschaften insbesondere im pazifischen Raum sind aufgefordert, Solidaritätsbotschaften zu senden und, wenn möglich, auch konkrete Aktionen zu unternehmen.

Dieser Streik ist vor dem Hintergrund verstärkter Angriffe der Regierung gegen die Gewerkschaftsbewegung der Fidschi-Inseln zu sehen. Nach der Gründung einer Oppositionspartei - der Fidschi Labour Party -, die von vielen Gewerkschaften unterstützt wird, teilte die Regierung dem Gewerkschaftsbund der Fidschi-Inseln (FTUC) im Juni dieses Jahres mit, daß sie ihm die Anerkennung als Vertreter der Fidschi-Gewerkschaften sowie den FTUC-Mitgliedern das Recht auf Beteiligung an allen staatlichen Ausschüssen und Gremien entziehe.

Dies wurde damit begründet, daß "Amtsträger des FTUC aktive Mitarbeiter einer Oppositionspartei" seien.

Der FTUC, dem alle ITF-Gewerkschaften auf den Fidschi-Inseln angeschlossen sind, hat inzwischen ein Gerichtsverfahren gegen diese Maßnahmen eingeleitet, in dem er argumentiert, daß die Regierung als Institution völlig getrennt zu sehen sei von der politischen Partei, die an der Regierung ist.

AUSTRALISCHE "WHARFIES" SETZEN RENTEN DURCH

Nach monatelangen Verhandlungen, einer Reihe von 24-stündigen Arbeitsniederlegungen und einem 4-tägigen landesweiten Streik im Juli konnte die australische Hafentarbeitergewerkschaft WWF einen bahnbrechenden Vertrag durchsetzen, der eine Erhöhung der Rente sowie die Möglichkeit des vorgezogenen Ruhestands im Alter von 60 Jahren für die Hafentarbeiter vorsieht.

Die der ITF angeschlossene WWF konnte verbesserte Bedingungen zu einem Zeitpunkt durchsetzen, zu dem die Arbeitgeber in ganz Australien (und generell in der Welt) sich um eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen bemühen.

Die Gewerkschaft war außerdem das Ziel einer noch nie dagewesenen Schmutzkampagne von seiten der rechten Medien und der Oppositionsparteien. Wie WWF-Generalsekretär Tas Bull dem ITF-Kongress in Luxemburg berichtete, gabe es zum ersten Mal seit mehr als 30 Jahren aus dem Lager der Oppositionspolitiker Rufe nach dem Einsatz von Truppen als Streikbrecher.

Obwohl die Gewerkschaft in der Öffentlichkeit immer wieder darauf hinwies, daß sie trotz des Streiks verderbliche Waren und Getreide entlade, behauptete ein großer Teil der Presse das Gegenteil, um gewerkschaftsfeindliche Gefühle zu schüren. Der Sieg der Gewerkschaft - der in Australien, einem Land mit ständig zunehmendem Rentneranteil in der Bevölkerung, als Modell für andere Industriebereiche gelten soll - wurde von der WWF als "einer der härtesten Machtkämpfe in den australischen Häfen seit mehr als einem Jahrzehnt" bezeichnet.

"NEW DEAL" FÜR ILA (USA)

Die der ITF angeschlossene U S - amerikanische Internationale Hafenarbeitervereinigung (ILA) hat einen 3-Jahres-Vertrag mit der New York and Boston Shipping Association, dem Carriers Containers Council und der JSP Agency Inc. abgeschlossen.

Der Vertrag, der am 1. Oktober in Kraft tritt, garantiert die Beibehaltung der Arbeitstruppgröße für den Containerumschlag (18 Mann und 2 Fahrer), läßt dem Management jedoch die Möglichkeit, im zweiten Jahr zwei andere Mitglieder des Arbeitstrups als Fahrer einzusetzen als während des ersten Jahres.

Ferner wurden zwei Arbeitsschichten festgelegt, wobei die Bezahlung der Hafenarbeiter während der zweiten (Abend-) Schicht um 50 % höher liegt. Während der ersten beiden Jahre der Gültigkeit des Vertrages werden die Löhne US \$ 17 in der Stunde betragen, und im dritten Jahr auf US \$ 18 ansteigen.

BÜCHERECKE

JACK JONES AUTOBIOGRAPHIE

von Harold Lewis

Auf der Höhe seiner gewerkschaftlichen Karriere übte Jack Jones einen Einfluß auf das öffentliche Leben in Großbritannien aus wie ihm sonst vielleicht nur ein weiterer Gewerkschaftsführer - Ernest Bevin - hatte. Die Tatsache allein, daß sie beide Generalsekretär der Transport & General Workers Union, der größten Gewerkschaft Großbritanniens und einer der größten Gewerkschaften der Welt, waren, kann dies nicht erklären.

Jack Jones ist, wie Bevin seiner Zeit, ein Mann von großer persönlicher Ausstrahlung und Energie: In seinen Überzeugungen und in sich selbst gefestigt, immer offen für neue Ideen, aber auch ein Mann, der ohne Scham an den Grundsätzen festhielt, die ihm buchstäblich in die Wiege gelegt worden waren.

Seine Zeit als Generalsekretär ist vielen noch in guter Erinnerung, ebenso wie seine Berichte über seine frühen Jahre im Hafen von Liverpool und während des spanischen Bürgerkriegs, die ganz besonders interessant und faszinierend sind. Jack Jones, das Organisationstalent - ob es dabei um Streiks, Demonstrationen oder die Beschaffung von finanziellen Mitteln ging -, war eine vorzügliche Führungskraft, die bereits in jungen Jahren viele Siege errang (selbst über einige gewerkschaftliche Bürokraten!). Dieses Talent konnte er in der Autoindustrie

weiterentwickeln und verfeinern. Seinen Höhepunkt erreichte es, als er die Führung der Gewerkschaft übernahm und begann, in der Lobby des Parlaments tätig zu werden, wo er - darüber herrscht allgemein Übereinstimmung - mehr Einfluß ausübte als die meisten Kabinettsmitglieder.

Auch sein internationales Engagement begann sehr früh. Liverpool - zu jener Zeit ein bedeutender Hafen - war ein sehr kosmopolitischer Ort. Jack sah nicht ein, warum er die Ausbeutung indischer Seeleute eher akzeptieren sollte als die Ausbeutung britischer Hafendarbeiter. Seine ersten Kontakte mit der ITF knüpfte er durch die Verteilung antifaschistischer Propagandamaterialien, die die ITF ausgearbeitet hatte. Er nahm am spanischen Bürgerkrieg teil und wurde dort verwundet. (Er berichtet von einem lichterem Augenblick in jenen schrecklichen Zeiten. Er war äußerst erstaunt, als ihn mitten in einer großen Schlacht ein Brief von Ernest Bevin erreichte. Während rund um ihn herum Kugeln und Minen durch die Luft flogen, öffnete er den Brief und fand eine Kopie des Tätigkeits- und Finanzberichts der Gewerkschaft, von denen Bevin glaubte, daß sie ihn interessieren würden!)

Als Mitglied des ITF-Vorstandes und Vizepräsident der ITF widmete er unserer Organisation Zeit, von der niemand geglaubt hatte, daß er sie hätte. Die ITF und die internationale Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen waren für ihn ein integraler Bestandteil der großen Sache. Chile und Südafrika waren moralische Herausforderungen, die durch ihre geographische Entfernung vom ITF-Hauptbüro nichts von ihrem beleidigendem und gefährlichem Charakter verloren.

Jedem Kapitel ist ein, meist poetisches, Zitat vorangestellt. Jeder, der Jack kennt, würde das erwarten, denn er ist ein großer Freund von Büchern mit einem echten Gefühl für Worte. Dies hat ihm bei der Arbeit an seiner Geschichte sehr geholfen, einer Geschichte, die den größtmöglichen Erfolg verdient, weil sie uns nicht nur von einem bemerkenswerten Mann, sondern auch von den bemerkenswerten Zeiten berichtet, die er durchgemacht hat. Ich bin sicher, daß dies eine objektive Empfehlung ist. Und sie wird nicht im geringsten abgeschwächt werden, wenn ich hinzufüge, daß ich mich selbst glücklich schätze, Jack gekannt und mit ihm gearbeitet zu haben.

"Union Man" von Jack Jones ist erschienen bei Collins, London. Preis £ 15,--



LEUTE

NEUER STELLVERTRETENDER GENERALSEKRETÄR

Graham Brothers, Sekretär der ITF-Binnenverkehrssektionen seit 1984, wurde vom Vorstand auf seiner Sitzung direkt im Anschluß an den 35. Kongreß zum zweiten Stellvertretenden Generalsekretär der ITF ernannt. Graham, ehemaliger Beschäftigter bei British Rail und früherer Schiffssteward, arbeitet seit 1966 für die ITF.

TODESFÄLLE

George Chua, Vorsitzender des Gewerkschaftsbundes von Singapur (SNTUC), verstarb am 27. Juli im Alter von 55 Jahren. Bis 1985 war Chua Leiter der Finanzabteilung des SNTUC und Sekretär von FIET ASIEN, der asiatischen Regionalorganisation des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET).

Elgar Ottersen, früherer Leiter der Informationsabteilung und Redakteur der Gewerkschaftszeitung der norwegischen Seeleutegewerkschaft, verstarb vor kurzem im Alter von 77 Jahren.

ITF-NACHRICHTEN IN NEUER AUFMACHUNG:
MIT Eurer HILFE KANN'S NOCH BESSER WERDEN

Treue Leser werden festgestellt haben, daß sich Form, Inhalt und Erscheinungsbild der ITF-Nachrichten während der vergangenen Monate geändert haben.

Da wir nun durch den Einsatz neuer Geräte eine verbesserte Druckqualität erzielen können, war es uns möglich, diese Veröffentlichung attraktiver und lesbarer zu gestalten. Wir müssen uns allerdings bei den Lesern unserer Ausgaben in französischer, schwedischer und deutscher Sprache dafür entschuldigen, daß die Umstellung dieser Ausgaben nicht im gleichen Maße voranschreitet wie die der englischen und spanischen Fassung - dies ist auf Verzögerungen bei der Installierung der entsprechenden Geräte in diesen Abteilungen zurückzuführen. Bis Ende des Jahres werden jedoch alle Ausgaben in der gleichen neuen (und verbesserten) Form erscheinen.

Neben dem Erscheinungsbild der ITF-Nachrichten bemühen wir uns auch um eine Verbesserung des Inhalts, um aktuelle Informationen in angenehmer und leicht lesbarer Weise anbieten zu können. Um diese Bemühungen fortsetzen zu können, brauchen wir Eure Unterstützung. Wir bitten unsere Mitgliedsorganisationen daher, uns geeignetes Material aus ihren Industriebereichen und Ländern zuzusenden - alles, von dem Ihr glaubt, daß es andere Transportarbeiter interessieren könnte, ist willkommen.

Da wir nun auch Fotos abdrucken können, möchten wir unsere Mitgliedsorganisationen ferner bitten, uns auch Bilder zu schicken - ein Foto sagt in vielen Fällen mehr als tausend Worte.

Schließlich möchten wir alle neuen Leser dieser Publikation begrüßen. Die ITF-Nachrichten erreichen nun ein größeres Publikum: wir haben unsere Auflage sowohl in Asien und dem Pazifischen Raum als auch in Lateinamerika verstärkt. Unsere Berichterstattung aus diesen beiden Regionen wird erweitert und wir hoffen, daß unsere Mitgliedsgewerkschaften dort uns auch weiterhin mehr Informationen zur Verfügung stellen, damit wir sie weitergeben können.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

11. - 12. November	Bremen	Verkehrspolitischer Unterausschuß der Sektion Eisenbahn
21. - 22. November	London	ITF-Konferenz über das künftige Weltweite Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt (FGMDSS)
26. - 28. November	Panama	Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz
08. - 12. Dezember	Sierre Leone	Afrikansiche Straßentransportarbeiterkonferenz