

## INHALT

### AKTUELLES

Südafrikakonferenz (S.2)  
Konflikt mit nigerianischer  
Regierung (S.4)  
Gewerkschaften fordern  
positive Maßnahmen (S.5)

### FISCHER

Sperrzone um  
Falkland-Inseln/Isias Malvinas (S.7)  
EG-Artenschutzbestimmungen (S.8)

### PERSONALIEN (S.8)

### BINNENVERKEHR

Spanien: Gewerkschaft  
der Kuriere gegründet (S.8)  
Kampagne für japanische  
Eisenbahnen (S.9)

### ZIVILLUFTFAHRT

IATA-Konflikt mit  
Nigeria Airways (S.11)  
Australien verbietet  
Flugverbindungen mit Südafrika (S.12)  
IFALPA benennt  
Terroristen-Länder (S.12)

### SEELEUTE

Schattenflaggen-Aktion in Japan (S.13)  
Reader besorgt über  
Angriffe im Golf (S.14)  
Neue Register geplant (S.16)  
Nordische Gewerkschaftskonferenz (S.17)  
UNCTAD-Schiffahrtsbericht (S.18)

### HAFENARBEITER

Niederländischen Hafentarbeiter  
droht Arbeitsplatzverlust (S.19)  
Vanuatu: Streik abgewendet (S.20)  
Beschäftigungsrückgang in  
Großbritannien (S.23)

### TODESFÄLLE (S.24)

### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN (S.24)

## Entregulierung der Busse in Großbritannien:

# FAHRGÄSTE LEIDEN UNTER CHAOS AUF DEN STRASSEN

Seit dem 26. Oktober 1986 kann jeder, der über einen verkehrstüchtigen Bus und einen entsprechenden Führerschein verfügt, in Großbritannien ein Linienbusunternehmen betreiben.

Bisher wurden die meisten Linienbusse von den Kommunen bzw. der staatseigenen National Bus Company betrieben. Die Streckenzuteilung und Fahrpreisfestsetzung unterstanden staatlicher Kontrolle, Subventionen sorgten dafür, daß auch die Fahrpreise auf wenig genutzten Strecken auf einem akzeptablen Niveau gehalten wurden.

All dies hat sich jetzt durch die Inkraftsetzung eines neuen Gesetzes ("1985 Transport Act") geändert. Die Kommunen haben nicht länger das Recht, die Busdienste zu regulieren. Die Busdienste wurden der Kontrolle der Kommunen entzogen und in kleine Häppchen aufgeteilt, damit neuen privaten Busunternehmen der Wettbewerb mit ihnen erleichtert wird. Der National Bus Company ist es noch schlimmer ergangen: sie wurde in 70 Einzelunternehmen aufgesplittert, von denen jedes an den Meistbietenden verkauft werden soll. Von den neuen Eigentümern wird erwartet, daß sie mit dem Busbetrieb Gewinne einfahren.

Die Rechtfertigung für all dies ist die Einführung des Wettbewerbsprinzips bei den Busdiensten. Das heißt mit anderen Worten, daß die Fahrgäste in der Lage sein werden, zwischen verschiedenen Busunternehmen, die auf ein und derselben Strecke um Kundschaft wetteifern, zu wählen. Dieser Traum, der allerdings viele Realitäten außer Acht läßt, von denen die Stellung der Bediensteten der Busunternehmen nur eine ist, wurde in der schottischen Stadt Glasgow weitestgehend realisiert. Dort fand die Deregulierung einige Wochen früher statt, und die Zahl der Busunternehmen stieg sprunghaft von 20 auf 190 an. Das Chaos zu Stoßzeiten, zu denen unzählige Busse die Straßen auf der Jagd nach Fahrgästen verstopften, wurde von den Anhängern der Entregulierung als Zeichen dafür begrüßt, daß die neue Politik funktioniert. Die Reaktion der Fahrgäste war weniger enthusiastisch, als sie feststellten,

daß sie mit dem Bus langsamer vorankamen als zu Fuß!

Es sieht jedoch nicht so aus, als ob sich die Erfahrung von Glasgow auch in den anderen Landesteilen wiederholen wird. Ganz im Gegenteil, das Interesse an den zur Verfügung stehenden Strecken ist wesentlich geringer als die Regierung erwartet hatte. Auf nur 3% der Strecken wird es zum Wettbewerb zwischen verschiedenen Busunternehmen kommen, und 17% der von der National Bus Company bedienten Strecken könnten den Privatsektor überhaupt nicht locken, der wenig Interesse für den Betrieb von Busdiensten im ländlichen Gegenden, außerhalb der Stoßzeiten, sowie im Zubringerverkehr zu Schulen oder Krankenhäusern zeigt. Sogar in diesem Bereich werden die Kommunen gezwungen, die Verträge an die Unternehmen zu vergeben, die mit den niedrigsten Kosten winken, und die dann in den Genuß staatlicher Subventionen zur Unterstützung der sogenannten "sozial notwendigen" Dienste kommen. Selbst bei subventioniertem Betrieb bleibt abzuwarten, ob es sich für Privatunternehmen rentiert, diese Dienstleistungen anzubieten.

Eins steht jedoch fest: die Entregulierung wird verheerende Auswirkungen auf die Beschäftigungslage haben. Allein bei der National Bus Company sind 9000 Arbeitsplätze gefährdet, weitere Tausende stehen beim kommunalen Busdienst auf dem Spiel.

Forts. auf S. 2

NOVEMBER 1986

Auch bei den Busherstellern wird ein scharfer Rückgang bei den Beschäftigungszahlen erwartet, wenn die Nachfrage nach den traditionellen großen Bussen zurückgeht und die Umstellung auf die von den Privatunternehmen bevorzugten kleinen Minibusse stattfindet.

Diejenigen Bediensteten der Busunternehmen, die ihren Arbeitsplatz behalten können, werden feststellen, daß Löhne und Arbeitsbedingungen von den in halsabschneiderischem Wettbewerb stehenden Arbeitgebern unter Druck gesetzt werden. Bestehende landesweite Kollektivabkommen werden ihre Gültigkeit verlieren, wenn die großen Arbeitgeber in kleine örtliche Einheiten aufgesplittert werden, was natürlich zu einer unumgänglichen Schwächung der Schlagkraft der Gewerkschaftsorganisationen führen wird. Es ist nicht anzunehmen, daß dies Frau Thatcher schlaflose Nächte bereiten wird.

Das erklärte Ziel der Entregulierung im wirtschaftlichen Bereich - das Niveau der Staatssubventionen zu senken - wird aller Voraussicht nach erreicht werden. Allerdings werden dadurch auch noch die letzten Überreste einer Koordinierung zwischen den verschiedenen Bereichen des Personenverkehrs auf Schiene und Straße beseitigt werden, wodurch immer mehr Menschen auf das Privatauto umsteigen dürften. Die Zukunft für alle diejenigen, die nicht über private Transportmittel verfügen, sieht jedoch äußerst düster aus.

#### GEWERKSCHAFTER TREFFEN SICH UM AKTIONEN GEGEN SÜDAFRIKA ZU PLANEN

Die Vereinten Nationen sollten, in Zusammenarbeit mit der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt, dem Lloyd's Schiffregister und dem Shipping Research Bureau, ein internationales Überwachungsgremium zur Kontrolle der Schifffahrt von und nach Südafrika einrichten, um ein umfassendes Handelsembargo zu unterstützen. Dies war einer der wichtigsten Punkte auf der Tagesordnung einer Sonderkonferenz der Gewerkschaften unter dem Motto "Beseitigung der Apartheid und Stärkung der Frontstaaten", die vom 21. bis zum 23. Oktober in Lusaka (Sambia) stattfand.

An der Konferenz, die gemeinsam vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG), dem Gewerkschaftlichen Koordinierungsrat Südliches Afrika (SATUCC) und dem sambischen Gewerkschaftsbund (ZCTU) organisiert wurde, nahmen etwa 120 führende Gewerkschaftsmitglieder aus 60 Ländern sowie 13 Vertreter der unabhängigen schwarzen Gewerkschaften in Südafrika teil. Die Hauptveranstaltung der Konferenz, eine Diskussion über Sanktionen, wurde von Ron Todd, Generalsekretär der britischen Transportarbeitergewerkschaft TGWU, eröffnet. Der ITF-Regionalvertreter für Afrika, Ben (Roxy) Udogwu, nahm an der Konferenz teil und wurde in den 14-köpfigen Ausschuss gewählt, in dem die Schlußfolgerungen der Konferenz erarbeitet wurden.

Die Konferenz wurde vom sambischen Präsidenten Kenneth Kaunda eröffnet. Während der Eröffnungsveranstaltung sprachen Oliver Tambo, Präsident des afrikanischen Nationalkongresses (ANC); General Garba, der nigerianische Vorsitzende des Apartheidausschusses der UNO; sowie Vertreter des COSATU und des CUSA/AZACTU aus Südafrika.

Die Schlußfolgerungen der Konferenz enthielten eine Solidaritätserklärung der internationalen Gewerkschaftsbewegung mit der Bevölkerungsmehrheit in Südafrika und verwiesen auf die Notwendigkeit, weiterhin Druck auf das südafrikanische Regime auszuüben, um die Apartheid zu beenden. Die Erklärung begrüßte die jüngsten Schritte des US-Kongresses zur Verabschiedung eines Pakets wirtschaftlicher Sanktionen gegen Südafrika und forderte die Staaten Europas und Japan auf, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen. Sie enthielt ferner eine Reihe wichtiger Empfehlungen, wie die Sanktionen wirkungsvoller gemacht werden können, darunter die Forderungen, daß:

- die Vereinten Nationen eine bindende Resolution des Sicherheitsrates entsprechend dem vom US-Kongreß beschlossenen Programm verabschieden sollten;
- alle Regierungen Sanktionspakete mit mindestens der gleichen Schlagkraft wie die US-Gesetze verabschieden sollten;
- die Mitgliedsstaaten der Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) dem Luftverkehr von und nach Südafrika sämtliche Land- und Überflugsrechte entziehen sollten.

#### Verantwortung der Flaggenstaaten

In der Erklärung werden gesetzgeberische Maßnahmen auf nationaler Ebene gefordert, durch die ein Verstoß gegen die Sanktionen strafbar würde. Alle Staaten sollten rechtliche Verantwortung für die Einhaltung der Sanktionen auf unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen übernehmen. Ferner wird die Einrichtung eines UN-Überwachungsgremium gefordert, mit dem "sicher gestellt werden soll, daß die Sanktionen angewandt und alle Unternehmen, die gegen die Sanktionen verstoßen, liquidiert werden".

Angesichts der Tatsache, daß Gewerkschafter durch den Versuch, Aktionen gegen den Handel mit Südafrika zu unternehmen, mit dem Gesetz in Konflikt geraten können, werden die Regierungen in der Erklärung außerdem aufgefordert, eine Empfehlung der IAO, alle rechtlichen Hindernisse für gewerkschaftliche Solidaritätsaktionen gegen die Apartheid aus dem Weg zu räumen, in die Praxis umzusetzen.

Neben Empfehlungen an die Regierungen versprach die Konferenz im Hinblick auf gewerkschaftliche Maßnahmen die größtmögliche Unterstützung des IBFG und der Internationalen Berufssekretariate, die durch Mobilisierung der Öffentlichkeit, Bereitstellung von Informationen über erfolgreiche Aktionen und die Aufdeckung von Verstößen gegen die Sanktionen dazu beitragen wollen, daß die Sanktionen Wirkung zeigen.

#### Unterstützung der Frontstaaten

Ein wichtiger Aspekt der Schlußfolgerungen war der Nachdruck, der auf die Unterstützung der Frontstaaten gelegt wurde. Diese Länder (Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Tansania, Sambia und Simbabwe) sind hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Handelsverbindungen in starkem Maße auf Südafrika angewiesen und werden sich großen Problemen gegenübersehen, wenn die Sanktionen wirklich eingehalten werden. Daher müssen die Regierungen dringend Anstrengungen unternehmen, um alternative Verkehrswege für die Ein- und Ausfuhr dieser Länder zu bauen und zu schützen, finanzielle Hilfe und Unterstützung für den Handel bereitzustellen und sie gegen Angriffe von Südafrika und seinen Marionetten (z.B. MNR in Mosambik und UNITA in Angola) zu verteidigen. Die internationale Gewerkschaftsbewegung selbst kann außerdem eine wichtige Rolle spielen, indem sie den Arbeitnehmern in diesen Ländern beim Aufbau starker unabhängiger nationaler Gewerkschaftszentren hilft, stellte die Konferenz ferner fest.

## ITF UND NIGERIANISCHE REGIERUNG STREITEN ÜBER RECHTE

Die Beziehungen zwischen der ITF und der Regierung von Nigeria sind nach der erzwungenen Beendigung der afrikanischen ITF-Regionalkonferenz in Lagos im Mai dieses Jahres (siehe ITF-Nachrichten Juni/Juli) weiterhin gespannt.

Auf Proteste des ITF-Generalsekretärs gegenüber dem Beschäftigungsminister erhielt er ein Antwortschreiben, in dem die Regierung erklärt, daß sie "an das IAO-Übereinkommen 87 über die Vereinigungsfreiheit der Arbeitnehmer glaube und es respektiere" und daher nicht "gegen einen kollegialen Zusammenschluß der Industriegewerkschaften mit ihren Brudergewerkschaften auf internationaler Ebene" sei. Der Beschluß zur Beendigung der ITF-Konferenz, so der Minister weiter, sei aufgrund der Politik der Regierung gefaßt worden, die den Beitritt von Industriegewerkschaften zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen im Ausland ablehne, und weil die Sitzung von einem Organ einberufen worden sei, "dessen Tätigkeit in Nigeria nicht von der Regierung genehmigt worden sei."

In seiner Antwort auf dieses Schreiben lenkte der ITF-Generalsekretär Anfang November die Aufmerksamkeit des Ministers auf den genauen Wortlaut des Übereinkommens 87, dem grundlegenden IAO-Verwaltungsdokument über Gewerkschaftsrechte. In Artikel 5 des Übereinkommens heißt es ganz eindeutig: "Die Organisationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber sind berechtigt, Verbände und Zentralverbände zu bilden und sich solchen anzuschließen. Die Organisationen, Verbände und Zentralverbände haben das Recht, sich internationalen Organisationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber anzuschließen." In dem Schreiben der ITF wird unterstrichen, daß in dem Übereinkommen daher ein "Recht" auf Anschluß niedergelegt sei - nicht ein "Privileg", das gewährt oder eingeschränkt bzw. entzogen werden kann, sondern ein Recht; auch werde nicht davon gesprochen sich "kollegial zusammenschließen" sondern sich "anzuschließen".

In dem Schreiben heißt es weiter, die ITF habe Verständnis dafür, daß die nigerianische Regierung nicht wünsche, daß Nigeria zum Schlachtfeld unbedeutender und Zwietracht säender Auseinandersetzungen und Kämpfe werde, die ITF dürfe jedoch auch nicht für die Fehler oder Unterlassungen anderer mit dem Entzug ihrer nigerianischen Mitgliedschaft bestraft werden. Der Brief endet mit der Feststellung: "Wir haben keine Geheimnisse. Wir sind nicht subversiv. Wir kämpfen seit 90 Jahren gegen Imperialismus, Rassismus und Totalitarismus in jeglicher Form. Unsere nigerianischen Mitgliedsorganisationen wollen sich nicht mit einem "kollegialen Zusammenschluß" zufriedengeben. Sie haben erkannt, daß sie nicht darauf hoffen können, entscheidenden Einfluß zu nehmen, solange sie keine Mitgliedsbeiträge zahlen. Sie wollen keine Bürger zweiter Klasse in der weltweiten Gemeinschaft der Transportarbeiter sein. Warum sollten sie auch?"

## GEWERKSCHAFTSFRAUEN FORDERN POSITIVE MASSNAHMEN

Das erste internationale Gewerkschaftsseminar über positive Maßnahmen, das vom 6.-8. Oktober in Brüssel stattfand, wurde gemeinsam vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und dem Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB) organisiert. Achtundsechzig Gewerkschafterinnen aus 27 Ländern, 16 Internationalen Berufssekretariate und anderen Organisationen nahmen daran teil.

Das Ziel positiver Maßnahmen ist, direkte und indirekte Diskriminierung zu beenden in dem

- a) der Zugang für Frauen zu nicht-traditionellen Arbeitsbereichen erleichtert;
- b) den Auswirkungen der Diskriminierung in der Vergangenheit entgegengearbeitet;
- c) eine Neubewertung traditioneller Frauenarbeit mit dem Ziel eines gleichen Anteils von Frauen und Männern in allen Beschäftigungsbereichen vorgenommen wird.

Leider konnte von keinem Beispiel eines von den Gewerkschaften ausgehandelten oder den Regierungen empfohlenen Programmes für positive Maßnahmen in einem Entwicklungsland berichtet werden.

In den meisten Industrieländern sind die rechtlichen Hindernisse für die Gleichstellung von Männern und Frauen inzwischen aufgehoben worden. Das Seminar war jedoch der Auffassung, daß dies nicht ausreichte, um das Problem der indirekten oder "systematischen" Diskriminierung bei Bildung und Beschäftigung zu bewältigen. (In Prozentzahlen ausgedrückt liegt die Bezahlung der Frauen zwischen 53 und 90 Prozent der Bezahlung der Männer.)

Das Seminar sprach sich für die Schaffung und Erhaltung von Frauenausschüssen aus, deren Aufgabe in der Formulierung von Forderungen, der Druckausübung auf Entscheidungsgremien und einer besseren Vertretung in gewerkschaftlichen Organen bestehen sollte.

Die Formen der Diskriminierung am Arbeitsplatz müssen identifiziert und dynamische gesetzgeberische Schritte ergriffen werden, um positive Maßnahmen einzuleiten. Die Gewerkschaften müssen dringend Programme für positive Maßnahmen mit konkreten Zielsetzungen und Zeitplänen sowie regelmäßiger Überprüfung der Ergebnisse aushandeln.

Wenn die Gewerkschaften jedoch die Chancengleichheit am Arbeitsplatz fordern wollen, müssen sie zunächst die Diskriminierung in ihren eigenen Organisationen überwinden, indem sie ihre Strukturen überprüfen.

Das Seminar beschloß ferner, daß alle Ausbildungsprogramme für Männer und Frauen Fragen der Gleichstellung beinhalten müßten, um mehr Frauen auf die Übernahme von Führungspositionen vorzubereiten. Es unterstützte außerdem den Gedanken der Einführung von "zusätzlichen Sitzen" oder "Quoten", um eine gerechte Machtverteilung in den Entscheidungsgremien der Gewerkschaften zu erzielen.

Die ITF war durch Eva Leigh vertreten.

#### MENSCHEN HABEN VORRANG...

"Erst die Menschen dann die Schulden" - das ist der Titel einer Erklärung, die am Ende einer 3tägigen Konferenz über Schulden und Entwicklung in Lateinamerika veröffentlicht wurde, die vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und seiner Interamerikanischen Regionalorganisation (ORIT) im September in Buenos Aires organisiert worden war.

An der Sitzung, auf der der argentinische Präsident, der Vorsitzende des Gewerkschaftsbundes CGT und IBFG-Generalsekretär John Vanderveken sprachen,

nahmen führende Gewerkschaftsmitglieder aus ganz Lateinamerika und der Karibik teil.

Die von der Sitzung verabschiedete Erklärung befaßte sich mit drei Hauptthemen:

- Unter der Überschrift Reformierung des internationalen Finanzsystems wurden die Gläubiger aufgefordert, einen erheblichen Teil der Schulden der Entwicklungsländer abzuschreiben; von Diktaturen aufgenommene Schulden zu streichen; die Rückzahlung der Schulden an die Rohstoffpreise zu binden; die Zahlungsverpflichtungen von Ländern, die sich in erheblichen Schwierigkeiten befinden, auszusetzen; und die Finanzhilfe der Weltbank und anderer internationaler Gremien erheblich auszuweiten. Ferner wurde der Internationale Währungsfonds (IWF) aufgefordert, die Vergabe von Krediten an Länder, in denen die Gewerkschafts- und Menschenrechte verletzt werden, zu verweigern.
- In Zusammenhang mit dem Beitrag der Industrieländer wurde eine engere internationale wirtschaftliche Zusammenarbeit mit dem Ziel der Steigerung des weltweiten Wirtschaftswachstums, die Beseitigung von Zugangsbeschränkungen für die Exporte von Entwicklungsländern, verstärkte Entwicklungshilfe zur Befriedigung der Grundbedürfnisse sowie ein internationales Abkommen über die Stabilisierung der Rohstoffpreise gefordert.
- Hinsichtlich einer neuen Wirtschafts- und Sozialpolitik enthielt die Erklärung die Forderung nach ernsthaften wirtschaftlichen und politischen Anstrengungen, um die arbeitende Bevölkerung Lateinamerikas und der Karibik durch umfangreiche Investitionen, allem voran im öffentlichen Sektor, aus der Armut zu befreien; nach Maßnahmen zur Stimulierung des Sparens und der Investitionen; größeren Ausgaben im Transportbereich und für andere Infrastrukturprojekte sowie nach Kürzungen der Militärausgaben.

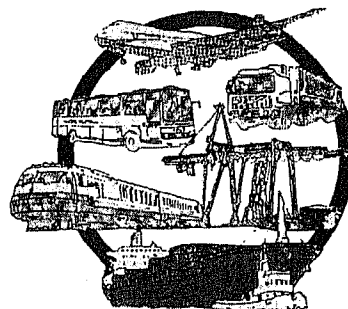
Die Erklärung endete mit der Forderung nach größerem Nachdruck auf der Rolle der Mitgliedsorganisationen des IBFG und der ORIT bei der Entwicklung sowie die Einhaltung der internationalen Arbeitsnormen durch alle Länder der Region.

#### ANGST UM DAS LEBEN INHAFTIERTER GEWERKSCHAFTER IN PARAGUAY

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) fürchtet um das Leben führender Mitglieder und Funktionäre der Journalistengewerkschaft, die Ende letzten Monats von Regierungskräften in Paraguay verhaftet und seitdem nicht mehr gesehen wurden. Er appelliert an seine Mitgliedsorganisationen, sich bei der Regierung für ihre sofortige Freilassung aus der Haft einzusetzen und hat auch den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes aufgefordert, sich mit ähnlichen Schritten um ihre Sicherheit und Freilassung zu bemühen.

## ITF-VIDEO

Ein Videofilm über die ITF mit dem Titel "Can You Help Us" (Könnt Ihr uns helfen) kann nun vom ITF-Hauptbüro bezogen werden. Der Film gibt eine interessante allgemeine Einführung in die Arbeit der Föderation und kann auf gewerkschaftlichen Bildungslehrgängen oder als Information für alle, die mehr über die Geschichte, Struktur und weltweite Tätigkeit der ITF wissen wollen, eingesetzt werden. Er ist gegenwärtig in englischer und spanischer Sprache erhältlich. Es ist möglich, daß er in der Zukunft auch in andere Sprachen übersetzt wird. Der Preis des Videofilms, der auf VHS- und Betamaxkassetten für Fernsehgeräte des PAL- und des NSTC-Systems erhältlich ist, beträgt £ 15,- für ITF-Mitgliedsorganisationen. Den Preis für andere Organisationen teilen wir auf Anfrage mit. Falls Ihr eine Kassette bestellen möchtet, setzt Euch bitte mit der Presse- und Forschungsabteilung in Verbindung.



## **CAN YOU HELP US?**

Der Umschlag des ITF-Videofilms

## **Fischer**

### SPERRZONE UM DIE FALKLAND-INSELN

Großbritannien kündigte am 29. Oktober die Einrichtung einer 150-Meilen-Fangschutzzone um die Falkland-Inseln/Islas Malvinas an.

Diese Zone entspricht der bereits bestehenden Schutzzone, zu der argentinischen Schiffen der Zugang verwehrt ist, falls sie nicht über eine besondere Erlaubnis zum Einfahren in dieses Gebiet verfügen.

Die britische Regierung erklärte, daß diese Maßnahme aufgrund der zunehmenden Fangtätigkeit im südwestlichen Atlantik - vor allem von Schiffen aus der Sowjetunion und anderen osteuropäischen Ländern, Japan, Südkorea und Taiwan - notwendig wurde. Die Überfischung des Gebietes bedroht den Bestand bestimmter Arten, insbesondere des Blauen Königfisches, der zur Herstellung von Fischmehl genutzt wird, während der Tintenfisch bereits vom Aussterben bedroht ist, wenn der Fang im gegenwärtigen Umfang fortgesetzt wird.

Alle Schiffe, die innerhalb der Schutzzone fischen, werden vom 1. Februar 1987 an, wenn das von der Regierung der Falkland-Inseln verabschiedete Gesetz in Kraft tritt, eine Fangerelaubnis benötigen. Die Zone wird von zwei britischen Fischereischutzschiffen und einem Überwachungsflugzeug kontrolliert werden.

Die argentinische Regierung hat den Schritt der Briten aufs heftigste kritisiert, während der spanische Ministerpräsident Felipe Gonzalez erklärte, daß sich Spanien nicht an die geplanten Fangbeschränkungen um die Inseln halten wird.

## NEUE EG-MASSNAHMEN ZUR ERHALTUNG DES FISCHBESTANDS ANGEKÜNDIGT

Auf durchgreifende neue Maßnahmen zur Erhaltung des Fischbestands in den EG-Gewässern einigten sich die Fischereiminister der Zwölf am 5. November auf einer Sitzung in Brüssel.

Die Kommission erhält die Vollmacht, jeglichen weiteren Fischfang zu unterbinden, wenn die jährliche Fangquote für eine bestimmte Art ausgeschöpft ist. Die Inspektoren der Gemeinschaft erhalten erstmalig das Recht, in den Mitgliedsstaaten Untersuchungen nach ihren eigenen Regeln durchzuführen (bisher durften sie ihrer Pflicht nur zu dem Zeitpunkt und in den Gebieten nachgehen, die ihnen von den nationalen Inspektoren der Mitgliedsländer genehmigt worden waren). Sie werden jedoch weiterhin von ihren Kollegen aus dem jeweiligen Land begleitet.

Der Ministerbeschluß folgt auf die Veröffentlichung eines Berichtes Anfang des Jahres, in dem der Mangel an wirksamen Abschreckungsmaßnahmen für eine Einschränkung der übermäßigen Überfischung bestimmter Arten innerhalb der Gemeinschaftsgewässer beklagt wurde.

## **Personalien**

Sam McCluskie wurde als Nachfolger von Jim Slater zum Generalsekretär der britischen Seeleutegewerkschaft NUS gewählt. McCluskie, bisher Stellvertretender Generalsekretär/Kassierer der NUS, ist eine führende Persönlichkeit in der britischen Labour Party, in der er das Amt des Schatzmeisters innehat.

ITF-Vorstandsmitglied Jack Otero wurde vor kurzem auf dem nationalen Kongreß des US Labor Council for Latin American Advancement zu dessen neuen Vorsitzenden gewählt. Otero, der auch Internationaler Vizepräsident der Brotherhood of Railway and Airline Clerks ist, ist Amerikaner kubanischer Abstammung und ehemaliger Leiter des ITF-Regionalbüros für Lateinamerika und den karibischen Raum.

## **Binnenverkehr**

### ORGANISIERUNG HAT VORRANG FÜR SPANISCHE GEWERKSCHAFT

Eine im August auf dem 35. ITF-Kongreß verabschiedete EntschlieÙung in Unterstützung der Forderungen der Beschäftigten spanischer "Kurier"-Dienste (die im Auftrag von Geschäftsleuten Schnellzustellungen ausführen, normalerweise mit Hilfe von Motorradfahrern), sowie Streiks und rechtlichen Schritten ist es zu verdanken, daß die Gewerkschaft der Kuriere (FETC UGT) für diese generell nicht organisierte Gruppe von Arbeitnehmern das Recht auf Kollektivverhandlungen durchsetzen konnte.

Ungefähr 15.000 "Kuriere" und verwandte Beschäftigungsgruppen in ganz Spanien werden von dem am 16. Oktober zwischen der Gewerkschaft und der Vereinigung der Kurierdienste geschlossenen Vertrag abgedeckt, der am 1. Januar 1987 in Kraft tritt und dessen Laufzeit zwei Jahre beträgt.



Mit dem Vertrag wird die unklare Stellung der Kuriere beendet, die weder den normalen Verfahren der Arbeitgeber/Arbeitnehmerbeziehungen unterlagen noch als Selbständige behandelt wurden. Die Arbeitgeber konnten ihnen daher die für sie selbst vorteilhaftesten Arbeitsbedingungen aufzwingen, was dazu führte, daß die Kuriere größtenteils sehr schlecht bezahlt und häufig gezwungen waren, auf Kosten ihrer Gesundheit und zwangsläufig auch der Verkehrssicherheit übermäßig lange Arbeitszeiten zu akzeptieren.

Die wichtigsten Elemente des Vertrages sind:

- eine 40-Stunden-Woche mit einem garantierten Mindesttageslohn von 3.250,- Pesetas
- ein einmonatiger Jahresurlaub sowie die Zahlung von zwei jährlichen Zusatzvergütungen im Juli und Dezember
- Zahlung der Sozialbeiträge und der Beiträge zur Unfallversicherung durch die Arbeitgeber.

Schätzungen zufolge werden die in dem Vertrag festgelegten Sonderleistungen die Betriebskosten der Kurierdienste um etwa 40% ansteigen lassen: ein Anzeichen dafür, wie schlecht die Kuriere bisher gestellt waren.

#### INTERNE STREITIGKEITEN BEHINDERN KAMPF DER GEWERKSCHAFTEN IN JAPAN UM EISENBAHNEN

Bemühungen um eine Lösung der Probleme im Zusammenhang mit dem Verlust von Arbeitsplätzen, der aufgrund der Entscheidung der japanischen Regierung für die Privatisierung der Japanischen Staatsbahnen (JNR) droht, wurden durch die in jüngster Zeit aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten sowohl zwischen als auch innerhalb der beiden ITF-Gewerkschaften KOKURO und DORO weiter erschwert.

Nachdem sich DORO bisher den Privatisierungsplänen, die im April nächsten Jahres in Kraft treten sollen, widersetzt hatte, schloß die Gewerkschaft im Januar dieses Jahres ein Abkommen über Arbeitsplatzsicherheit, daß in ihren Augen die Weiterbeschäftigung ihrer Mitglieder garantieren und die Grundlage für eine gesunde Zukunft der Japanischen Eisenbahnen legen sollte. Sie unterzeichnete ferner zusammen mit anderen kleinen JNR-Gewerkschaften eine gemeinsame Erklärung, in der die Privatisierung unterstützt wurde.

KOKURO setzte jedoch als Vertreter der Mehrheit der Beschäftigten bei JNR ihren Widerstand gegen den gesamten Privatisierungsplan fort. Die feindliche Haltung der Regierung Nakasone, die durch den jüngsten Wahlsieg noch verstärkt wurde, führte jedoch dazu, daß KOKURO in jedem Monat fast 10.000 Mitglieder an die Gewerkschaften verlor, die das Abkommen über Arbeitsplatzsicherheit unterzeichnet hatten. Angesichts dieser Tatsache berief die KOKURO-Führung für Anfang Oktober einen Sonderkongreß in Shuzenjicho ein, auf dem sie Vorschläge für einen politischen Kurswechsel unterbreitete. Dazu gehörte die Bereitschaft zu Verhandlungen mit JNR über Arbeitsplatzsicherheit, während der Plan weiterhin grundsätzlich abgelehnt wurde.

Die Ablehnung dieser Politik während des Kongresses durch die Mitglieder an der Basis der Gewerkschaft führte zum geschlossenen Rücktritt der KOKURO-Führung unter ihrem Vorsitzenden Shunichi Yamazaki und zur Wahl einer neuen Führung unter Satoshi Roppongi, dem ehemaligen Leiter der Organisationsabteilung der Gewerkschaft.

Anhänger der alten Gewerkschaftsführung gaben daraufhin die Bildung einer Gruppe bekannt, die Bemühungen des Gewerkschaftsdachverbandes SOHYO um einen Kompromiß unterstützt. Für den Augenblick will sich diese Gruppe nicht von der KOKURO abtrennen.

#### ARBEITNEHMER IN SCHWEDEN BEGRÜSSEN NEUE SICHERHEITSVORKEHRUNGEN BEI DER EISENBAHN

Die Einführung neuer Bestimmungen für den Rangierbetrieb bei den schwedischen Eisenbahnen (SJ) im nächsten Juni wurde als eine Möglichkeit zur Senkung der steigenden Unfallzahlen beim Rangierpersonal, das schon immer zu den risikoreichsten Berufsgruppen gehörte, begrüßt. Die Gewerkschaft des Rangierpersonals - die schwedische Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst (SF) - fordert nun, daß größere Anstrengungen hinsichtlich der Sicherheit von der Unternehmensleitung wie auch von Arbeitnehmerseite folgen müßten.

Die SF würde es insbesondere begrüßen, wenn auf den gegenwärtig unterbesetzten Rangierbahnhöfen zusätzliches Personal eingestellt würde. Dadurch könnte das Arbeitstempo verringert werden, was wiederum dazu führen sollte, daß weniger Fehler mit potentiell gefährlichen oder sogar lebensgefährlichen Folgen gemacht werden.

Die schwedischen Gewerkschaften verweisen auf Finnland als ein gutes Beispiel: dort sind aufgrund ähnlicher Maßnahmen die Unfallzahlen um 30% zurückgegangen.

#### UMWELTKATASTROPHE AM RHEIN

Die durch ein Feuer in einem Werk der Firma Sandoz in Basel (Schweiz) verursachte Chemiekatastrophe hat zu einer massiven Verschmutzung des Rheins, Europas wichtigster Binnenwasserstraße, geführt.

Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande haben Maßnahmen ergriffen, um der Verseuchung entgegenzuwirken. Große Teile des Fischbestands fielen den Chemieabfällen zum Opfer, unter denen sich große Mengen Quecksilber befanden. Es ist zu erwarten, daß hohe Schadensersatzforderungen gegen das Unternehmen erhoben werden.

#### 6TÄGIGER EISENBAHNSTREIK ERFOLGREICH

Ein 6tägiger Streik mit Sit-in der nigerianischen Eisenbahner endete mit einem Sieg für die Gewerkschaft.

Der Konflikt entstand, weil die Regierung sämtliche Zahlungen an die Eisenbahner eingestellt hatte - sogar die Renten wurden nicht mehr ausgezahlt. Die Eisenbahnunternehmen selbst verfügten ebenfalls über keinerlei Mittel; das rollende Material stand wegen chronischen Mangels an Ersatzteilen still.

Die Gewerkschaften forderten von der Regierung, daß sie alle ausstehenden Löhne und Renten zahle und sich verpflichte, Mittel zum Kauf von Ersatzteilen bereitzustellen. Nachdem die Regierung sich geweigert hatte, eine Frist von 21 Tagen zur Erfüllung der Forderungen zu akzeptieren, erschienen die

Eisenbahner am 7. Oktober zur Arbeit und besetzten ihre Arbeitsplätze. Das Eisenbahnnetz wurde völlig lahmgelegt, und 6 Tage später erfüllte die Regierung sämtliche Forderungen der Gewerkschaft, indem sie dem Eisenbahnunternehmen einen Kredit in Höhe von 30 Millionen Naira zur Deckung der Kosten zur Verfügung stellte.

## Zivilluftfahrt

### IATA-DROHUNG GEGEN NIGERIA AIRWAYS (NA)

Der Konflikt zwischen der nigerianischen Regierung, dem Internationalen Luftverkehrsverband IATA und einer Reihe größerer Flugunternehmen, die Lagos bedienen, bleibt weiterhin ungelöst.

Die Krise, die weitreichende Auswirkungen auf die Beziehungen vieler Entwicklungsländer zur internationalen Luftfahrtindustrie hat, entstand durch die kürzliche Einführung zweier unterschiedlicher Wechselkurse durch die nigerianische Regierung - eine immer beliebtere Taktik, die von Ländern mit "schwacher" Währung angewandt wird, um Devisen zu den auf dem internationalen Währungsmarkt geltenden Wechselkursen einzuführen, während sie für den inländischen Markt besondere Wechselkurse beibehalten. Dieser zweite Wechselkurs bedeutet unweigerlich eine massive Abwertung der Währung; im vorliegenden Fall fiel der Wert des nigerianischen Naira um fast 300% unter den vorher geltenden festen Wechselkurs.

Europäische und US-amerikanische Fluggesellschaften, die in Nigeria tätig sind, reagierten umgehend auf die Einführung des neuen Wechselkurses Anfang Oktober. Unter Hinweis darauf, daß sie aufgrund des neuen Wechselkurses nicht in der Lage seien, in Naira gekaufte Flugtickets weiterzuverkaufen, weigerten sie sich Flugscheine anzunehmen, die mit der nationalen Währung erstanden worden waren. Dies hatte zur Folge, daß die normalerweise vollbesetzten Boeing 747-Flüge Lagos mit nur einer handvoll Fluggästen an Bord verließen. Die Fluggesellschaften forderten von der Regierung die Erlaubnis zu massiven Flugpreiserhöhungen, um die Flugtarife auf den Stand vor der Abwertung zu bringen.

Am 18. Oktober gab die Regierung bekannt, daß sie eine Anhebung der Flugpreise der Fluggesellschaften um 94% genehmigen werde. Diese erhebliche Anhebung erntete jedoch nur Hohn von Seiten der Fluggesellschaften, die eine Erhöhung von knapp 250% gefordert hatten. Daraufhin reiste nach Angaben der Zeitung "Nigerian Sunday Times" eine Sonderdelegation der IATA nach Nigeria, um sich bei der Regierung für die volle Anhebung um 250% einzusetzen. Es liegt kein offizieller Bericht über diese Zusammenkunft vor, es sieht jedoch so aus, als hätten die Gespräche in eine Sackgasse geführt.

Am 1. November berichteten nigerianische Zeitungen, daß die IATA damit drohe, Nigeria Airways vom "clearing-Verfahren" für internationale Flugtickets auszuschließen, ein Schritt, durch den Nigeria Airways den Zugang zu internationalen Flugticketsausgabemöglichkeiten versperren und die Fluggesellschaft daran hindern würde, durchgehende Flüge in Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften anzubieten. In einer offiziellen Erklärung, die die IATA vor der nigerianischen Presse abgab, hieß es, daß diese Maßnahme mit den hohen Schulden von NA bei anderen IATA-Fluggesellschaften (Ende August betrugen sie £ 14 Millionen) zusammenhänge, der eigentliche Grund ist jedoch die unnachgiebige Haltung der nigerianischen Regierung in dem Streit um die Flugscheinvergabe und die Währung, wie aus ungenannten Quellen der IATA verlautet, die in Nigeria vielfach zitiert werden.

Drei Tage danach kam es zur jüngsten Eskalation in diesen Konflikt, als der nigerianische Minister für Luftfahrt und Verkehr, Brigadegeneral Jerry Useni, in einer kriegerischen Erklärung damit drohte, die Büros internationaler Fluggesellschaften zu schließen und ihre Lizenzen einzuziehen, falls sie nicht bereit seien, Flugtickets gegen die nationale Währung zu verkaufen.

#### AUSTRALIEN VERBIETET FLUGVERBINDUNGEN MIT SÜDAFRIKA

Nach Ablauf eines Jahres werden die Flugverbindungen zwischen Australien und Südafrika eingestellt werden. Australien hat die Regierung in Pretoria offiziell von seiner Absicht unterrichtet, die Landrechte für South African Airways aufzuheben. Die australische Fluggesellschaft Qantas bietet keine Flüge nach Südafrika an.

#### SIEG DER STEWARDESSEN GEGEN DISKRIMINIERENDE REGELUNGEN

Stewardessen, die in den 60er Jahren aufgrund des "Heiratsverbots" der United Airlines entlassen wurden, haben nun das Recht auf ihren Arbeitsplatz zurückgewonnen. In einem Rechtsstreit, der sich über 16 Jahre hinzog und auf heftigen Widerstand der Fluggesellschaft stieß, haben die Stewardessen Entschädigungszahlungen in Höhe von US \$ 38 Millionen sowie das Recht auf vollständige Anerkennung aller Dienstjahre vom Zeitpunkt ihrer ursprünglichen Einstellung an für die Berechnung der Renten durchgesetzt, wenn sie nach ihrer Wiedereinstellung mindestens 3 Jahre lang für die Fluggesellschaft arbeiten. 475 Flugbegleiter, die ihren Arbeitsplatz wegen der damaligen Politik der Fluggesellschaft, nach der nur unverheiratete Frauen beschäftigt wurden, verloren haben, sind von dieser Entscheidung betroffen. 400 weitere Flugbegleiter wurden bereits wieder eingestellt.

#### SICHERHEITSBESTIMMUNGEN AUCH FÜR FLUGHÄFEN

Führende Persönlichkeiten der Fluggesellschaften der ganzen Welt beschlossen auf der Jahresversammlung des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA im November in Montreux, sich für die Ausdehnung der Gültigkeit der ICAO-Übereinkommen über terroristischer Handlungen gegen Verkehrsflugzeuge auf die Flughäfen einzusetzen. In einer von der Sitzung verabschiedeten Entschließung wurden die Regierungen ferner aufgefordert, die drei bestehenden Sicherheitsübereinkommen (Tokyo 1963, Den Haag 1970 und Montreal 1971) konsequent zu ratifizieren und in die Praxis umzusetzen.

#### TERRORISMUS: PILOTEN KLAGEN AN

Die Internationale Föderation der Fluglinienpiloten-Vereinigungen (IFALPA) hat Libyen und Syrien als "Unrechtsstaaten" bezeichnet. Sie stützt sich dabei auf Beweismaterial, das in den vergangenen Wochen bei britischen Gerichten vorgelegt wurde und die Verwicklung der beiden Länder in terroristische Anschläge und kriminelle Handlungen gegen die Zivilluftfahrt eindeutig belegt.

Die Mitgliedsorganisationen der IFALPA werden gegenwärtig im Hinblick auf das Ergreifen angemessener Schritte gegen diese beiden Länder konsultiert. Unterdessen sucht die IFALPA weiter nach Beweisen, die scharfe Maßnahmen einschließlich eines Verbots des Flugverkehrs von und nach diesen beiden Ländern rechtfertigen.

Die IFALPA hat die volle Unterstützung der ITF bei ihren Bemühungen, unschuldige Flugbesatzungen und Fluggäste davor zu schützen, als Faustpfand für die Durchsetzung der Ziele terroristischer Gruppen und der Regierungen, die derartigen Gruppen Unterschlupf gewähren und sie direkt oder indirekt unterstützen, benutzt zu werden.

Im Anschluß an die alljährliche Konferenz der IFALPA im April veröffentlichte die ITF eine Erklärung, in der sie der Bereitschaft der ITF-Mitgliedsgewerkschaften des Flugpersonals zur umfassenden Zusammenarbeit mit der IFALPA bei Aktionen gegen Länder, deren Beteiligung am terroristischen Anschlägen eindeutig nachgewiesen werden kann, zum Ausdruck bringt.

## Seeleute

### JAPANISCHE GEWERKSCHAFT GEHT GEGEN SCHATTENFLAGGEN VOR

Mehr als hundert Schattenflaggenschiffe wurden von Funktionären der Japanischen Seeleutegewerkschaft JSU im Laufe der ersten Oktoberwoche inspiziert und vor möglichen künftigen Schwierigkeiten in japanischen Häfen gewarnt, falls sie keine annehmbaren Verträge mit der ITF aushandeln.

Diese Woche verschärfter Kontrollen von Schattenflaggenschiffen war die zehnte Aktion dieser Art, mit der die JSU die Bemühungen der ITF unterstützt, die Einhaltung angemessener Bedingungen für die Besatzungen auf Schattenflaggenschiffen zu gewährleisten.

Fünf große Häfen - Tokio, Yokohama, Osaka, Kobe und Moji - waren als Schwerpunkte für diese umfassendste aller bisher durchgeführten Gewerkschaftsaktionen ausgewählt worden. Es stellte keineswegs eine Überraschung dar, daß nur ein kleiner Teil der untersuchten Schiffe (insgesamt 20) über eine Blaue Karte der ITF verfügten, mit der bescheinigt wird, daß Bezahlung und Arbeitsbedingungen der an Bord befindlichen Seeleute den ITF-Normen entsprechen.

Einige der inspizierten Schiffe verfügten zwar nicht über eine Blaue Karte, konnten jedoch zumindest nachweisen, daß sie eine solche beantragt hatten, und die mit der Durchführung der Aktion beauftragten JSU-Regionalfunktionäre konnten eine erhebliche Zahl von Schiffen (insgesamt 21) davon überzeugen, daß sie Verhandlungen mit der JSU oder anderen nationalen Mitgliedsorganisationen der ITF aufnehmen und einen Vertrag unterzeichnen sollten. Natürlich werden diese Schiffe in den nächsten Monaten genau beobachtet werden, um festzustellen, ob sie zu ihrem Wort stehen.



Der JSU-Bus im Hafen von Yokohama

Andere Schiffe wurden vor den unumgänglichen Konsequenzen gewarnt, denen sie sich gegenübersehen, wenn sie das nächste Mal den gleichen Hafen anlaufen, ohne sich den ITF-Normen angepaßt zu haben. Die Tatsache, daß zwei Schiffe, die in Panama registrierte "evermore Bloom" und die unter liberianischer Flagge fahrende "Fernando Everette" -, die beide von japanischen Unternehmen gechartert und größtenteils mit philippinischen Besatzungen bemannt waren, einen Tag lang in Kobe bzw. in Yokohama festgehalten wurden, hat sicherlich denjenigen Reedern zu denken gegeben, die immer noch glauben, sie könnten weitermachen wie bisher und auch in Zukunft die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggen ignorieren.

#### NEUE NEUSEELÄNDISCHE GEWERKSCHAFTSFÖDERATION

Auf Initiative von zwei ITF-Gewerkschaften - der Waterside Workers' Federation (WWF) und der Seamen's Union - wurde in Neuseeland eine Föderation der Beschäftigten in der Seeschifffahrt, dem Verkehr und der Industrie gegründet.

Die Entscheidung für diese Maßnahme wurde Mitte Juni dieses Jahres auf einer Sitzung der ITF-Mitgliedsgewerkschaften am Sitz der WWF getroffen. Auf dieser Sitzung wurde eine Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der Satzung dieser Föderation eingerichtet. Der Satzungsentwurf wurde dann einer weiteren Sitzung der Mitgliedsgewerkschaften der Föderation im September zur Genehmigung vorgelegt. Im Anschluß daran wurden die Mitglieder der verschiedenen, in der neuen Föderation zusammengeschlossenen Gewerkschaften um die Ratifizierung des Übereinkommens gebeten. Die neugegründete Organisation trägt den Namen New Zealand Maritime, Transport and General Workers' Federation (Neuseeländische Föderation der Beschäftigten in der Seeschifffahrt, dem Verkehr und der Industrie).

#### REEDER BESORGT ÜBER ANGRIFFE IM GOLF

Die wachsende Zahl von Angriffen auf Handelsschiffe bei der Durchfahrt durch den Persischen Golf in den vergangenen Wochen, die bereits von Seeleuteorganisationen in einer Reihe von Ländern verurteilt wurde, bereitet auch den wichtigsten Reedern der Welt zunehmend Sorge. Die Tatsache, daß Schiffe nun fast im gesamten Golfbereich angegriffen werden und daß diese Angriffe auch gegen Schiffe gerichtet sind, die nicht die kriegsführenden Nationen anfahren, hat zu einer schnellen Reaktion von seiten der Schifffahrtsunternehmen geführt.

Im Oktober sandten neun Reederorganisationen, darunter der Internationale Reederverband, BIMCO, Intercargo und Intertanko, eine gemeinsame Botschaft an den Generalsekretär der Vereinten Nationen, in der sie ihn um eine baldige Intervention bei den Regierungen von Iran und Irak bitten, um die sichere Durchfahrt neutraler Schiffe, die sich in internationalen Gewässern befinden, zu garantieren.

\*\*Zum Abschluß ihres jährlichen Gipfeltreffens veröffentlichten die sechs Mitgliedsstaaten des Kooperationsrates für den Golf ein Kommuniqué, in dem sie sich verpflichten, die Freizügigkeit der Schifffahrt von und nach den Häfen der Mitgliedsländer zu schützen. An dem Gipfeltreffen nahmen führende Persönlichkeiten aus Saudi Arabien, Oman, Kuwait, Bahrain, Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten teil.

### STREIK GRIECHISCHER BESATZUNGEN WAHRSCHEINLICH

Es ist zu erwarten, daß griechische Seeleute Anfang Dezember einen weltweiten Streik durchführen, nachdem die monatelangen Verhandlungen zwischen der griechischen Seeleutegewerkschaft PNO und den Reedern gescheitert sind.

Die Gewerkschaft fordert eine Anhebung der Heuer für ihre Mitglieder auf Hochsee-, Mittelmeer- und Küstenfrachtschiffen um 12 bis 14%. Diese Zahlen liegen unter den ursprünglich erhobenen Forderungen und entsprechen den Heueranhebungen, die den Besatzungen der Fähr-, Kreuzfahrt- und Küstenpassagierschiffe im Inlandsverkehr im September gewährt wurden. Als Grund für diese Umgehung des von der Regierung verhängten Lohnstopps werden die Deviseneinnahmen der Industrie angeführt.

Die Besatzungen werden in der Zeit vom 1. bis 20. Dezember immer wenn ein Schiff einen Hafen erreicht in einen 48stündigen Streik treten.

### DAVIS FORDERT EUROPAFLAGGE

Die Schaffung einer einheitlichen europäischen Handelsflotte könnte einen Ausweg aus der Krise darstellen, in der sich die europäische Schifffahrt augenblicklich befindet. Diese Ansicht äußerte der für Transport und Verkehr zuständige Kommissar der Europäischen Gemeinschaft, Stanley Clinton Davis, in einer Rede, die er im vergangenen Monat in London hielt.

Wenn die Schifffahrt der Gemeinschaft überleben solle, sagte er, müßten die Regierungen möglicherweise ins Auge fassen, ihre nationalen Interessen zu einem gemeinsamen Zweck zusammenzuschließen.

"Die Regierungen lassen unsere Schifffahrtsindustrie ziellos dahintreiben. Ich möchte, daß dieser historische Wirtschaftsbereich auf einen Zukunftskurs gebracht wird und nicht in den seichten Gewässern der Vernachlässigung seinem Schicksal überlassen wird," erklärte er seinen Zuhörern.

Nach Ansicht von Davis könnte die Schaffung einer neuen "Europaflagge" eine Möglichkeit sein, Fortschritte in diesem Industriebereich zu erzielen. Eine vereinigte europäische Flotte wäre ein attraktiver Handelspartner und widerstandsfähig genug, um sich als stabile und expandierende Quelle von Beschäftigungsmöglichkeiten zu akzeptablen Bedingungen für die europäischen Seeleute zu erweisen. Die Schiffe selbst müßten den höchsten Sicherheits- und Umweltschutznormen entsprechen.

In diesem Zusammenhang erklärte der Kommissar für den Verkehrsbereich, daß er sich die Verabschiedung einer EG-Schifffahrtspolitik bis Ende dieses Jahres wünsche.

### BESCHÄFTIGUNGSKRISE IN DER NORDSEE

Zur Rettung der Arbeitsplätze in der Nordseeölindustrie sind dringende Maßnahmen erforderlich, erklärt die britische Seeleutegewerkschaft NUS. Der Rückgang der Ölpreise spiegelt sich in Arbeitsplatzverlusten wider: Ungefähr 700 NUS-Mitglieder wurden seit April arbeitslos und mehr als ein Drittel der Ölbohrinseln und Zubringerschiffe sind aufgrund der verringerten Aktivitäten bei der Suche nach Öl und der Bohrtätigkeit aufgelegt. Die Gewerkschaft fordert von der Regierung, nur britischen Bohrinseln und Zuliefer Schiffen die Betätigung im britischen Sektor der Nordsee zu erlauben (gegenwärtig sind hier vor allem ausländische Bohrinseln und Schiffe tätig). Die Gewerkschaft ist der Ansicht, daß ein solcher Schritt Tausende von Arbeitsplätzen für Seeleute und noch einmal etwa halbsoviele für Arbeitnehmer auf den Bohrinseln schaffen würde. Im Rahmen ihrer Off-Shore-Kampagne plant die Gewerkschaft außerdem eine verstärkte Mitgliederwerbung bei den nichtgewerkschaftlich organisierten Off-Shore-Arbeitnehmern.

### NEUE REGISTER GEPLANT

Luxemburg und die Kanarischen Inseln sind die jüngsten Ergänzungen auf der Liste aufstrebender Schifffahrtsnationen. Meldungen der britischen Zeitung "Lloyds List" zufolge berät die luxemburgische Regierung über die Möglichkeit der Einrichtung eines Schiffsregisters als Ergänzung ihrer expandierenden Banken- und Finanzwirtschaft. Da Luxemburg nicht gerade für seine überragende Erfahrung im Reederei- bzw. Schifffahrtssektor berühmt ist, muß davon ausgegangen werden, daß das neue Register auch Bürgern anderer Länder offenstehen wird. Ein hochgestellter Regierungsbeamter erklärte jedoch gegenüber "Lloyds List" beruhigend, daß das Register "äußerst ernsthaft und wesentlich restriktiver als eine Reihe anderer Flaggen" sein werde.

Die spanische Regierung beschäftigt sich unterdessen mit der Frage, ob sie auf den Kanarischen Inseln ein Off-Shore-Register nach dem Vorbild des Kerguelen-Registers einrichten soll. Spanische Reeder, die ihre Kosten senken wollen, setzen sich nachdrücklich für einen derartigen Schritt ein. In einem ebenfalls von "Lloyds List" zitierten Bericht des spanischen Schifffahrtsinstituts heißt es, daß das neue Register zu einer erheblichen Senkung der Arbeitskosten führen werde. Der Bericht stellt abschließend fest, daß voraussichtlich etwa 60% der spanischen Flotte auf das Register der Kanarischen Inseln übertragen würde, wenn der Plan aufgeführt würde.

Vanuatu, eines der jüngsten Schattenflaggenregister, ist derart befriedigt über seinen Erfolg bei der Unterbietung der Registrierungsgebühren älterer Schattenflaggen wie Liberia, daß es einen Preis für denjenigen ausgesetzt hat, der errät, wann das 200. Schiff unter der Flagge von Vanuatu registriert werden wird. Clayton Beale Wentworth, der frühere New Yorker Versicherungsangestellte, der das Register offensichtlich verwaltet, verspricht dem glücklichen Gewinner einen einwöchigen Urlaub auf der Pazifikinsel.

### \$ 100.000 SCHMERZENSGELD FÜR OPFER EINES ANGRIFFS IM GOLF

Schmerzensgeld in Höhe von mehr als US \$ 100.000 zahlte im Oktober die Reederei Gulf East mit Sitz in Hong Kong an K.K.Jaffrey, einem Mitglied der der ITF angeschlossenen Pakistanischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine, nach einem mehr als ein Jahr dauernden Rechtsstreit, den die ITF ange-regt hatte, nachdem das unter liberianischer Flagge fahrende Schiff "Caribbean



Breeze", auf dem er als erster Offizier tätig war, im März 1985 im arabischen Golf von iranischen Raketen angegriffen worden war.

Infolge des Angriffs wurde Jaffrey auf einem Auge blind und konnte seine Laufbahn als Offizier der Handelsmarine nicht fortsetzen. Auch dürfte es ihm schwerfallen, eine andere Beschäftigung an Land zu finden. Nachdem er den endgültigen Bescheid über seine Forderung erhalten hatte, rief er beim ITF-Büro an, um seinem Dank für die ihm gewährte Rechtshilfe Ausdruck zu geben, ohne die er auf die Zahlungen aus dem gesetzlichen System von Entschädigungszahlungen für Arbeitnehmer in Pakistan angewiesen gewesen wäre, das ihm nur sehr wenig finanzielle Unterstützung gewährt hätte.

#### AUF WIEDERSEHEN, RED DUSTER!

Die Flagge der britischen Handelsflotte, bekannt unter dem Namen "Red Duster", ist immer seltener auf den Weltmeeren anzutreffen. Ende dieses Jahres wird die Tonnage der von in Großbritannien registrierten Unternehmen betriebenen, unter ausländischer Flagge fahrenden Flotte über der Tonnage der unter britischen Flagge fahrenden Schiffe liegen.

Diese Vorhersage stammt vom Vorsitzenden des Generalrats britischer Reeder, Garry Runciman, der vor kurzem auf einer Konferenz über die Seeschifffahrt in den 90er Jahren erklärte, daß die eigentliche britische Flotte (das heißt ohne die Isle of Man und die Kanalinseln) bis Anfang nächsten Jahres voraussichtlich unter die Grenze von sieben Millionen Tonnen Ladegewicht absinken wird. Ebenfalls seinen Angaben zufolge wird der Bereich der ausgeflaggten Schiffe bis dahin mit wahrscheinlich etwas über 10 Millionen Tonnen weit vorne liegen.

Runciman argumentiert, daß eine äußerst notwendige Verständigung zwischen den Schiffahrtsunternehmen und den Gewerkschaften über die zukünftige Tätigkeit und Investitionen in die britische Schifffahrt erreicht werden könnte, wenn sich die Regierung verpflichten würde, die ihrer Kontrolle unterliegenden Schiffskosten zu senken. Er vertrat die Auffassung, daß es für die Regierung ratsam wäre, wenn sie sich ein Beispiel an den Ländern nähme, die Steuerbegünstigungen für Seeleute und Zuschüsse für die Rückführungskosten sowie für die Ausbildung der Seeleute anbieten. Größere Anreize für die Reeder, Investitionen in neue Tonnage vorzunehmen, würden seiner Meinung nach einen weiteren notwendigen Anstoß für die britische Schifffahrt darstellen, die sich heute in einer tiefen Depression befinde.

#### FORDERUNGEN NORDISCHER OFFIZIERE HINSICHTLICH VON SCHATTENFLAGGEN ZURÜCKGEWIESEN

Eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz der nationalen Flotten der nordischen Staaten und zur Umkehrung der Tendenz zum Ausflaggen wurden den Vertretern der Reeder auf einer Sondersitzung vorgeschlagen, die Anfang Oktober in Abo (Finnland) in Zusammenhang mit einer der zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen des Nordischen Schiffsoffizierskongreß (NFBK) stattfand. Im NFBK sind ITF-Gewerkschaften der Ingenieure und Navigationsoffiziere aus Dänemark, Finnland, Island, Norwegen und Schweden zusammengeschlossen.

Die Offiziere fordern, der Schifffahrt unter nordischen Flaggen höhere Anteile am Fracht- und Personenverkehr zu reservieren. Sie erwarten ferner höhere Investitionen in mit moderner Technologie ausgestattete Schiffe, auf denen hoch-

qualifizierte und vielfältig einsetzbare Besatzungen beschäftigt sind. Darin sehen sie eine Möglichkeit, sichere Arbeitsplätze zu bieten und eine Karriere in der Seefahrt für künftige Generationen attraktiver zu machen.

Die Forderungen, die sie den Reedern vorlegten, beinhalteten außerdem Maßnahmen zur Verringerung des Überangebots an Welttonnage, die schrittweise Abschaffung des Schattenflaggensystems und die strikte Einhaltung von IMO- und IAO-Normen durch bestehende Schattenflaggenschiffe.

Die Reaktion der Reeder auf diese Vorschläge war durchweg negativ. Die Arbeitgeber wollen lieber weiterhin die billige Arbeitskraft von Besatzungen aus Ländern der Dritten Welt nutzen. In ihren Augen ist dies die einzige Möglichkeit, sich in dem immer stärker werdenden Wettbewerb am Markt zu behaupten.

Die Gewerkschaften betrachten diese Haltung als sicheren Weg in die Katastrophe und sind davon überzeugt, daß die Reeder, falls sie ihre augenblickliche Politik nicht ändern, unweigerlich die Zerstörung einer Jahrhunderte alten stolzen Schifffahrtstradition herbeiführen werden.

#### SEELEUTEGEWERKSCHAFT GREIFT AUSFLAGGUNGSPOLITIK DER NORWEGISCHEN REGIERUNG AN

Verärgert über den Mangel an Unterstützung für die norwegische Flotte von seiten der Regierung unterbrachen die Delegierten des 20. Ordentlichen Kongresses der Norwegischen Seeleutegewerkschaft ihre Diskussionen und marschierten zum Parlament, wo sie der Regierungschefin Gró Harlem Brundtland ihre Haltung darlegten.

In seiner Eröffnungsrede vor dem Kongreß erklärte der Gewerkschaftsvorsitzende Henrik Aasarød, daß sich die Krise der Schifffahrtsindustrie keinesfalls auf Norwegen beschränkte. Er kritisierte die norwegischen Reeder wegen ihrer Weigerung, sich mit den Vorschlägen der Gewerkschaft für die Reduzierung der Bemannungs- und Betriebskosten auseinanderzusetzen und fügte hinzu, daß diese zögernde Haltung offensichtlich mit der unwiderstehlichen Anziehungskraft eines Flaggen-transfers auf das Register eines Steuerparadieses in Verbindung stehe.

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, verabschiedete die Sitzung ein schifffahrtspolitisches Aktionsprogramm, in dem sie eine noch engere Zusammenarbeit mit der norwegischen Hafenarbeitergewerkschaft ankündigte, um der Ausbeutung von Arbeitnehmern an Bord von Schiffen Einhalt zu gebieten. Um diese Aufgabe zu erleichtern beschloß die Gewerkschaft, sich um eine Verbesserung der Zusammenarbeit mit Gewerkschaften und politischen Parteien im In- und Ausland zu bemühen.

Der Kongreß verabschiedete außerdem Maßnahmen, mit denen der wachsenden Arbeitslosigkeit der Beschäftigten der Ölindustrie in norwegischen Teil der Nordsee entgegen gewirkt werden soll und beschloß, der Sicherheit von Fischern größere Aufmerksamkeit zu schenken. In der Schlußsitzung wurde Aasarød als Vorsitzender der Gewerkschaft wiedergewählt. Die ITF war durch den Stellvertretenden Generalsekretär, Ake Selander, vertreten.

#### UNCTAD: REICHE LÄNDER VERFÜGEN ÜBER LÖWENANTEIL DER WELTFLOTTE

Die Weltschifffahrtsflotte befindet sich immer noch zum Großteil im Besitz der Länder mit einer hochentwickelten Marktwirtschaft. Dies ist eine der Schluß-

folgerungen des Überblicks über die Seeschifffahrt 1985 der UNO-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD).

Der Bericht stellt eindeutig fest, daß der Anteil der Entwicklungsländer am Eigentum der Schifffahrtsflotten weit unter ihrem Anteil am weltweiten Seehandel liegt. 1985 waren sie für 37% der Frachtbewegungen weltweit verantwortlich, aber nur 17% der Ladegewichtstonnage befanden sich in ihrem Eigentum. Die OECD-Länder besaßen 73,1% der Tonnage während 56% des Welthandels auf ihr Konto ging.

Auch der Kostenanteil der Entwicklungsländer an der Schifffahrt ist unangemessen hoch. Ihre Frachtkosten betragen 1985 fast 10% der gesamten Importkosten verglichen mit 5,1% für die reichen Länder.

Der UNCTAD-Bericht hebt hervor, daß sich die Tendenz zu einer Verringerung des Umfangs der Welthandelsflotte, die 1983 begann, weiter fortgesetzt hat.

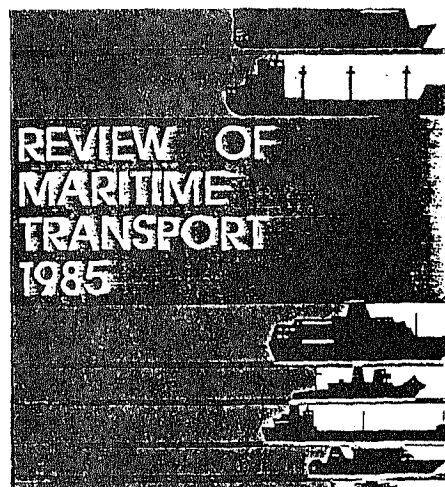
Mitte 1985 betrug die Gesamttonnage beim Ladegewicht 664,8 Millionen, ein Rückgang von 1,4% gegenüber dem Vorjahr. Die Tonnage der offenen Schiffsregister (Schattenflaggen) nahm weiter zu (von 202,2 Millionen tdw auf 203,4 Millionen). Der Anteil Liberias, des größten Schattenflaggenlandes, fiel von 74,9% 1981 auf 55,8% 1985, während der Anteil aller anderen Schattenflaggen zunahm. Den größten Zuwachs verzeichneten die Bahamas, bei denen heute über 3% der Schattenflaggentonnage registriert sind.

## Hafenarbeiter

### ROTTERDAM: ARBEITSPLÄTZE DER STAUER BEDROHT

Die Arbeitsplätze von 500 Hafenarbeitern in der allgemeinen Frachtabfertigung im Rotterdamer Hafen - dem größten Hafen der Welt - sind durch den geplanten Zusammenschluß von Stauereiunternehmen bedroht. Das neue Unternehmen, Triton, das durch den Zusammenschluß von Seaport Terminals, Multiterminals Vaalhaven und Muller Thomson entstehen soll, wird 35% des allgemeinen Frachtumschlags im Hafen kontrollieren und einen ähnlichen Anteil der Hafenarbeiter beschäftigen.

Die Hafenarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV widersetzt sich diesen Plänen aufs Heftigste. Sie betrachtet sie als Angriff auf das 1985 nach langwierigen Verhandlungen mit den Arbeitgebern geschlossene langfristige Übereinkommen zur Umstrukturierung des allgemeinen Frachtumschlags. Dieses Abkommen, das sich auf Zahlen der Arbeitgeber stützt, sah den Abbau von 1500 Arbeitsplätzen bis 1991 vor und gab Empfehlungen, wie dies ohne Zwangsentlassungen zu erreichen wäre. Es war Teil eines vom Van der Louw-Ausschuß aufgestellten Generalplans, der Empfehlungen sowohl zur Unternehmensstruktur als auch zu technischen und sozialen Aspekten des allgemeinen Frachtumschlags im Hafen enthält.



UNCTAD - Überblick über die Seeschifffahrt 1985

Das "Van der Louw-Abkommen" enthielt eine Reihe von Maßnahmen, durch die Zwangsentlassungen vermieden werden sollten, u.a.:

- eine generelle Verkürzung der Arbeitszeit um 5%, wobei 1,8% der Kosten von den Arbeitnehmern, der Rest von den Arbeitgebern zu tragen sind;
- eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit um 11% für Hafendarbeiter im Alter von 55 Jahren und darüber;
- die Möglichkeit des freiwilligen Eintritts in den vorzeitigen Ruhestand für Hafendarbeiter im Alter von 57 1/2 Jahren bei Zahlung von 90% des Lohns;
- Umsetzung in andere Bereiche des Hafens auf freiwilliger Basis;
- Erweiterung des von der zentralen SHB-Organisation beschäftigten Arbeitnehmerpools, der zu 50% vom Staat finanziert wird;
- freiwillige Umsetzung von Büropersonal in andere Unternehmen;
- Einstellung von mindestens 35 jungen Arbeitnehmern im Jahr.



Nur ein Jahr nach Abschluß eines langfristigen Abkommens zur Sicherung ihrer Arbeitsplätze droht nun 500 Stauern in Rotterdam die Entlassung

#### STREIK IN VANUATU NACH ITF-BESUCH ABGEWENDET

Die Bemühungen um die Sicherung von Abfindungszahlungen für 193 Hafendarbeiter in Vanuatu, die durch den Konkurs ihres Arbeitgebers (Vanua Navigation Company) ihre Arbeitsplätze verloren haben, werden nun vor Gericht fortgesetzt, nachdem der ab 1. Oktober geplante Streik der Hafendarbeitergewerkschaft Vanuatu Waterside Maritime Allied Workers Union (siehe ITF-Nachrichten Oktober 1986) ausgesetzt wurde.

Claude Cumberland von der australischen Hafendarbeitergewerkschaft Waterside Workers' Federation war auf Bitten der ITF zu Gesprächen mit dem Unternehmen, Regierungsvertretern und dem Konkursverwalter des zahlungsunfähigen Stauereiunternehmens nach Vanuatu gereist.

Er erklärte, daß die den Hafendarbeitern, von denen einige seit 30 Jahren für das Unternehmen gearbeitet hatten, zustehenden Abfindungszahlungen nur gesichert werden könnten, wenn sie von einem Gericht als "bevorrechtigte Forderung" gemäß der Konkursgesetzgebung des Landes anerkannt würden. Trotz der Zusagen, die der Gewerkschaft in der Vergangenheit von Ministern der Regierung gemacht worden waren, erhielt sie keinerlei Unterstützung. Daraufhin erklärte sich die Gewerkschaft jetzt bereit, sechs Einzelfälle als Musterverfahren vor Gericht zu bringen.

In der Zwischenzeit haben die beiden Stauereiunternehmen, die die Verträge der Vanua Navigation übernommen hatten, 83 der wiedereingestellten Arbeiter entlassen und die Arbeitsbedingungen der verbleibenden Hafentarbeiter verschlechtert. Die Gewerkschaft widersetzt sich diesen Änderungen, erhält dabei jedoch keine Unterstützung von seiten der Regierung. Dies überrascht kaum, wenn man sich die Unternehmensleitungen der beiden neuen Stauereiunternehmen "Ifira Wharf" und "Santo Steverdoring" einmal näher ansieht, die beide von hochgestellten Regierungsbeamten geführt werden; Vorstandsvorsitzender des letztgenannten Unternehmens ist z.B. Außenminister Sela Molisa.

Angaben von Cumberlandidge zufolge trägt die Regierung einen Großteil der Verantwortung. Der Beschluß, den Vertrag mit Vanua Navigation zu kündigen und ihn den beiden neuen Unternehmen zu übertragen sei, so Cumberlandidge, das Ergebnis einer direkten Intervention von seiten der Regierung und gegen den Rat des Ausschreibungsausschusses getroffen worden.

Die neuen Unternehmen hatten bis zur Einreichung ihres Angebots für die Vertragsübernahme gar nicht existiert und verfügten weder über Erfahrung in diesem Industriebereich noch über die nötige Ausrüstung. Nachdem die Verträge vergeben worden waren, setzte die Regierung Vanua Navigation eine Frist von drei Tagen zur Liquidierung des Unternehmens und den Verkauf ihres Vermögens. (Diese Frist wurde auf drei Wochen verlängert, nachdem das Unternehmen bei Gericht Einspruch eingelegt hatte.)

Die Regierung hatte nach Überzeugung der Gewerkschaft geplant, Streikbrecher aus Übersee ins Land zu holen, falls der beabsichtigte Streik stattgefunden hätte. Mit dem Unternehmen Santo konnte inzwischen eine Einigung über Verhandlungen erzielt werden. Die ITF-Hafentarbeitergewerkschaften, von denen viele bereits ihrer Unterstützung für die Gewerkschaft in Vanuatu Ausdruck gegeben hatte, werden die weiteren Entwicklungen in diesem Bereich mit Interesse verfolgen.

#### ÖRTLICHE ABSCHLÜSSE IN NEW YORK

Höhere Renten, dafür aber kleinere Arbeitstrupps für bestimmte Frachten sowie eine Reduzierung der garantierten bezahlten Arbeitsstunden im Jahr - das sind die wichtigsten Elemente eines Anfang November abgeschlossenen örtlichen Kollektivvertrags für die Beschäftigten im Hafen von New York. Mit dem Abschluß dieses und des CONASA-Übereinkommens (siehe unten) endet die Verhandlungsrunde auf örtlicher und nationaler Ebene, über die wir in den vergangenen Ausgaben der ITF-Nachrichten berichteten.

Die Gewerkschaft der Hafentarbeiter an der Ostküste der Vereinigten Staaten, International Longshoremen's Association (ILA), führte vor Unterzeichnung des Vertrags vier Tage lang intensive Verhandlungen mit den Arbeitgebern.

Die Gewerkschaft widersetzte sich Forderungen nach einer drastischen Kürzung der Zahl der garantierten bezahlten Arbeitsstunden im Jahr. Sie gab jedoch ihre Zustimmung zu einer geringfügigen Reduzierung von 2080 auf 1900 Stunden. Die Größe der Arbeitstrupps für den Umschlag von Zucker, Schrott, Bauholz sowie für Massengüter und "Neo-Bulk"-Ladungen wurde um zwei Mann verringert.

Die Renten der im Ruhestand befindlichen Hafendarbeiter im Alter von 62 Jahren und darüber wurden durch den neuen Vertrag erheblich angehoben. Sie betragen nun zwischen US \$ 880 monatlich für pensionierte Hafendarbeiter nach 25jähriger Tätigkeit und US \$ 1045 nach 40jähriger Tätigkeit. Ferner wurde beschlossen, als Teil des Abkommens bis Mai nächsten Jahres besondere finanzielle Anreize bereitzustellen, damit mehr Hafendarbeiter vorzeitig in den Ruhestand treten.

\*Ein Arbeitskonflikt zwischen der ILA und dem Council of North American Shipping Associations (CONASA), der Anfang Oktober elf Häfen lahmlegte (siehe ITF-Nachrichten Oktober 1986), konnte ebenfalls beigelegt werden. Der ausgehandelte Vertrag sieht zwei unterschiedliche Lohnskalen vor: Hafendarbeiter im Massengutumschlag von Getreide und Erzen erhalten während der dreijährigen Geltungsdauer des übergeordneten Vertrags einen Stundenlohn von US \$ 16, alle übrigen Hafendarbeiter während der ersten zwei Jahre seiner Gültigkeit US \$ 17 und US \$ 18 im Jahre 1989.

#### VERTRAG FÜR BESCHÄFTIGTE IM GETREIDE-UMSCHLAG

Ein jüngst mit den sechs im Getreideterminale des Hafens von Thunder Bay (Ontario) ausgehandelter Vertrag garantiert den im Getreideumschlag beschäftigten Arbeitnehmern des Hafens größere Arbeitsplatzsicherheit. Der Vertrag wurde nach einem einmonatigen Streik der Mitglieder der kanadischen Organisation der Gewerkschaft Brotherhood of Railway and Airline Clerks (BRAC) (siehe ITF-Nachrichten Oktober 1986) unterzeichnet.



Ein wichtiges Element des neuen Vertrages ist eine Klausel über neue Technologien. Sie garantiert vom technischen Wandel betroffenen BRAC-Mitgliedern die Möglichkeit zur Umschulung, wo dies angebracht ist, um sie für die Ausübung anderer Tätigkeiten im Terminal oder die Umsetzung an einen anderen Arbeitsplatz in einem anderen Bereich zu qualifizieren. Falls dies nicht möglich ist, werden ihnen der vorzeitige Ruhestand oder Abfindungszahlungen angeboten. Die Getreideumschlagsunternehmen haben sich ferner verpflichtet, Arbeiten, die normalerweise von BRAC-Mitgliedern ausgeführt werden, nicht an Subunternehmer zu vergeben, falls dies zu Entlassungen führen würde.

### BESCHÄFTIGUNGSRÜCKGANG IN BRITISCHEN HÄFEN

Die Zahl der Beschäftigten in britischen Häfen ist in den vergangenen drei Jahren um 20% gesunken. Dies stellen die British Ports Association und die National Association of Port Employers in ihrem jüngsten Überblick fest.

Die Gesamtzahl der Hafentarbeiter fiel während dieses Zeitraums von 51.473 auf 41.408, wobei der größte Rückgang in Häfen zu verzeichnen war, die dem Dockwork Register Scheme unterliegen. In diesen Häfen sank die Zahl der Arbeitskräfte um 24%, die Zahl der registrierten Hafentarbeiter ging um fast 4000 zurück.

Der Rückgang der Zahl der Arbeitskräfte in den nicht dem Scheme unterworfenen Häfen lag erheblich niedriger. Diese Häfen beschäftigen heute etwa 28% aller Arbeitskräfte, ein Anstieg um 25% während der vergangenen drei Jahre.

Der Erfolg dieser kleinen Häfen ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Betreiber Kleinbetriebe entwickelt haben, die sich auf einzelne oder Sonderfrachten spezialisieren und daher keine umfangreichen Neuinvestitionen in die Hafeneinrichtungen vornehmen brauchen.

### NIGERIA UNTERNIMMT SCHRITTE ZUR ABSCHAFFUNG DER GELEGENHEITSARBEIT IN DEN HÄFEN

Die nigerianische Hafentarbeitergewerkschaft hat eine von der Regierung in Auftrag gegebene Überprüfung der Häfen unter der Bedingung begrüßt, daß Arbeitsplatzgarantien in irgendeiner Form gewährt werden. Gegenwärtig sind etwa 15.000 Hafentarbeiter in Nigeria zu äußerst niedrigen Löhnen als Gelegenheitsarbeiter beschäftigt.

Die wirtschaftliche Rezession in Nigeria, verstärkt durch die aufgrund des Ölpreisverfalls gesunkenen Deviseneinnahmen, hat schwerwiegende Auswirkungen auf den nigerianischen Seehandel. Dies hat dazu geführt, daß die meisten Hafentarbeiter, wenn überhaupt, nur an zwei oder drei Tagen in der Woche arbeiten. J.K. Abam, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen nigerianischen Hafentarbeitergewerkschaft, bezeichnete die gegenwärtigen Löhne und Arbeitsbedingungen in den Häfen als "unmenschlich".

Die Gewerkschaft begrüßte die umfassende Überprüfung der Tätigkeit des National Dock Labour Board, das Berichten zufolge Maßnahmen zur Festsetzung von Mindestarbeitsbedingungen bei Stauereiunternehmen erwägt, durch die Regierung, hob jedoch nachdrücklich hervor, daß die Arbeitsplatzsicherheit eine absolute Mindestanforderung an jede Umstrukturierung sei.

### LOHNERHÖHUNG FÜR HAFENARBEITER IN KARACHI

Hafentarbeiter in Karachi erhalten im Rahmen eines von ihrer Gewerkschaft, der Organisation of Karachi Port Trust Workers, im September ausgehandelten Zweijahresvertrages eine Lohnerhöhung um durchschnittlich Rs 300 im Monat. Weitere Vergütungen, die aufgrund des Vertrages angehoben werden, sind u.a. Prämien, Mietzuschläge und Fahrtkostenerstattungen.

## Todesfälle

Peter Bahuwa, Stellvertretender Generalsekretär der Railway Associated Workers' Union of Zimbabwe, starb am 1. November bei einem Verkehrsunfall. Harold Lewis sprach der Familie sein Beileid aus.

Elroy Robson, eines der Gründungsmitglieder der kanadischen Brotherhood of Railway, Transport and General Workers verstarb kürzlich kurz vor Vollendung seines 89. Lebensjahres. Robson reiste in den 20er Jahren kreuz und quer durch Kanada, um die Gewerkschaft aufzubauen und sie während der großen Depression in der 30er Jahren am Leben zu erhalten. Er stieg in die Position des Nationalen Vizepräsidenten auf und nahm regelmäßig als Vertreter seiner Gewerkschaft an ITF-Kongressen teil. Die Brotherhood of Railway, Transport and General Workers war die erste nordamerikanische Mitgliedsgewerkschaft der ITF.

Der ehemalige Vorsitzende der ITF-Sektion der Fischer, Heinrich Rake, starb am 6. September. Rake war von 1970 bis zu seinem vorzeitigen Ruhestand im Januar 1978 Leiter der Abteilung Seeschifffahrt und Fischerei der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV). Er war viele Jahre lang in den Schifffahrtssektionen der ITF aktiv, u.a. als deutsches Mitglied des Ausschusses der Seeleutesektion und ihr Vertreter im Fair-Practices-Ausschuß.

## Bevorstehende Tagungen

21.-22. November	London	ITF-Konferenz über das Künftige Weltweite Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt
26.-28. November	Panama	Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz
8.-12. Dezember	Sierre Leone	Afrikanische Straßentransportarbeiterkonferenz
23.-25. Februar 1987	Manila	Regionalausschuß der Seeleute in Asien und dem pazifischen Raum
8. Juni 1987	London	Hafenarbeiterkonferenz
9.-10. Juni 1987	London	Fair-Practices-Ausschuß