

INHALT

AKTUELLES

- Rankholo weiter in Haft (S.2)
- Solidarose neues IBFG-Mitglied (S.2)
- Gewerkschaftsjubiläum (S.4)
- Frankreich: Einigung über Entlassungen (S.5)
- Gefährdung durch Chemikalien (S.5)
- Gewerkschaften und Kommunikation (S.6)

SEELEUTE

- ITF-Heuer (S.7)
- Sitzung über Notrufsystem (S.8)
- Französischer Seeleutestreik (S.9)
- Japanische Schattenflagenpolitik (S.11)
- Flottenkampagne der argentinischen Gewerkschaften (S.12)
- UNO-Abkommen über Terrorismus (S.13)
- Besatzung der "Olaf" fordern ausstehende Heuern (S.14)
- Nach dem Untergang der "Kowloon Bridge" (S.15)

BINNENVERKEHR

- Indische Eisenbahngewerkschaft feiert 60jähriges Bestehen (S.16)
- Gesundheitsgefährdung durch Lärm im Fahrernhaus (S.17)
- Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz der ITF (S.19)
- ITF fordert Gleichbehandlung von Schiene und Straße in EG (S.21)
- Neue ITF-Veröffentlichungen (S.22)
- ITF-Eisenbahnwoche 1988 (S.23)

ZIVILLUFTFAHRT

- IATA ergreift Schritte gegen Nigeria (S.24)
- Streik des UTA-Kabinpersonals (S.25)
- ITF-Seminar in Indien (S.26)
- EG-Luftverkehrspolitik (S.26)

HAFENARBEITER

- IAO-Berichte (S.28)
- Drohender Konkurs bei US Lines (S.30)
- Kanadische Regierung verfügt Beendigung der Aussperrung (S.30)

TODESFÄLLE (S.32)

Griechische Gewerkschaft bekämpft Regierungserlaß:

SEELEUTE STREIKEN FÜR SICHERE ARBEITSPLÄTZE

Griechische Schiffe, die nach dem 1. Dezember einen ausländischen oder Heimat-hafen anlaufen, sind von den gegenwärtig stattfindenden 48stündigen Streiks betroffen, zu denen die der ITF angeschlossene griechische Seeleutegewerkschaft PNO aufgerufen hat.

Der Streikaufruf erging als Reaktion auf den Beschluß der Regierung, das Bemannungs-niveau zu senken und die sogenannten "bilateralen Bemannungsabkommen" wieder einzuführen, die es den Reedern erlauben, auf jedem Schiff bis zu 40% ausländischer Seeleute zu Niedrigstlohnern zu beschäftigen, was auf Kosten der mehreren Tausend griechischen Seeleute geht, die augenblicklich arbeitslos sind. Der Streik der Gewerkschaft richtet sich auch gegen den Beschluß des Ministers für die Handelsmarine, Stathis Alexandris, Lohnerhöhungen von ungefähr 14% für PNO-Mitglieder auf Frachtschiffen zu verfügen, während die Gewerkschaft noch mit der griechischen Reedervereinigung verhandelte.

Nachdem er im November davon unterrichtet wurde, daß die erst vor kurzem abgeschafften bilateralen Bemannungsabkommen wieder eingeführt werden sollten, richtete der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander einen scharfen Protest an die griechische Regierung, in dem er unterstrich, daß dies für die ITF völlig inakzeptabel sei. Als die Einzelheiten des Streikaufrufs bekannt wurden, alarmierte die ITF die ihr angeschlossenen Seeleute- und Hafen-

und Hafenarbeitergewerkschaften auf der ganzen Welt und forderte sie auf, den griechischen Seeleuten in ihren Häfen praktische Unterstützung und Solidarität zu gewähren. Die bisher beim ITF-Sekretariat eingegangenen Berichte deuten darauf hin, daß der Streik weitgehend unterstützt wird. Delegationen von Gewerkschaftsfunktionären der PNO wurden nach Häfen in Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien und Israel entsandt. Aus den USA wird über Solidaritätsaktionen in den Häfen berichtet, während in Paranaguá (Brasilien) vier streikende Seeleute von der "Andros Oceania" von den Behörden verhaftet wurden. Dies führte zu weiteren Protesten der ITF und PNO. Ein erster Versuch der Reeder, den Streik durch die griechischen Gerichte für illegal erklären zu lassen, ist fehlgeschlagen; für den 9. Dezember war jedoch eine zweite Verhandlung angesetzt.

DEZEMBER 1986

AKTUELLES

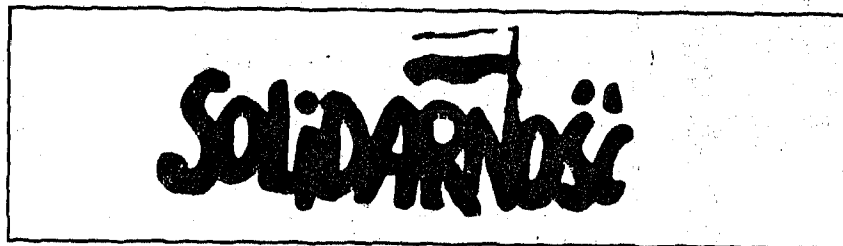
RANKHOLO - GEFANGENER DER APARTHEID

Esau Rankholo, Generalsekretär der südafrikanischen Transport and Allied Workers' Union, verbringt inzwischen die elfte Woche in einem südafrikanischen Gefängnis, seitdem er im September durch Sicherheitskräfte verhaftet wurde. Es herrscht große Besorgnis über seinen Gesundheitszustand; uns ist z.B. bekannt, daß er keine Besuche des Anwalts der Gewerkschaft empfangen darf. ITF-Mitgliedsgewerkschaften haben bei den diplomatischen Vertretungen Südafrikas auf der ganzen Welt scharfe Proteste gegen die Inhaftierung eines Gewerkschaftsführers eingereicht, der eine in ITF-Kreisen bekannte und geschätzte Persönlichkeit ist. Trotz anderslautender Versicherungen des südafrikanischen Botschafters in London ist klar, daß Rankholo sich wegen seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit in Haft befindet. Die ITF-Mitgliedsgewerkschaften werden sich weiterhin mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln für seine Freilassung einsetzen.

SOLIDARNOŚC WIRD IBFG-MITGLIED

Die unabhängige polnische Gewerkschaft Solidarność wurde aufgrund eines persönlichen Appells ihres Vorsitzenden Lech Walesa als erste Gewerkschaftsorganisation eines kommunistischen Landes in den 8 Millionen Mitglieder starken Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) aufgenommen. Auf seiner Sitzung in Brüssel im November faßte der IBFG-Vorstand den als "historischer Schritt" bezeichneten einstimmigen Beschluß, dem Beitritts-gesuch der Solidarność stattzugeben.

Zur gleichen Zeit wurde Solidarność auch in den (christlichen) Weltverband der Arbeitnehmer, ebenfalls mit Sitz in Brüssel, aufgenommen. Solidarność hatte ihre Tätigkeit in Polen trotz starker Behinderung von seiten der Regierung seit der Verhängung des Kriegsrechts im Jahre 1981 fortgesetzt.



Der IBFG-Vorstand beschloß ferner, den Beitritts-gesuchen von zwei unter der Militärdiktatur in Chile aktiven Gewerkschaftsbünden zuzustimmen, die nach Worten von IBFG-Generalsekretär Johnny Vandervecken demonstrieren, daß sich freie Gewerkschaften zur internationalen freien Gewerkschaftsbewegung bekennen, wenn sie diktatorische Regimes bekämpfen, ganz gleich ob es sich dabei um rechte oder kommunistische Diktaturen handelt. Bei den neu aufgenommenen chilenischen IBFG-Mitgliedern handelt es sich um das Centro Democrático de Trabajadores (CDT) und eine bedeutende Gewerkschaftsgruppierung, die dem Comando Nacional de Trabajadores (CNT) angehört. Zusammen repräsentieren sie etwa 300.000 chilenische Gewerkschafter.

**Die polnische Regierung hat ihre Entscheidung über den Austritt aus der dreigliedrigen Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), den sie mit der scharfen Kritik an der Lage der Gewerkschaftsrechte in Polen begründet, um ein Jahr verschoben.

MORD AN GEWERKSCHAFTSFÜHRER VERURTEILT

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) hat die "heimtückische Ermordung" des philippinischen Gewerkschaftsführers Rolando Olalia verurteilt. Olalia, Vorsitzender des philippinischen Gewerkschaftsdachverbands "Bewegung 1. Mai" (KMU) wurde im vergangenen Monat ermordet.

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken gab in einem Telegramm an die philippinische Präsidentin Corazon Aquino seinem "Schrecken und Abscheu" angesichts der Ermordung Ausdruck. Vanderveken forderte die Regierung auf, eine Untersuchung des Vorfalls einzuleiten, der sich inmitten einer Reihe von Bedrohungen für den Demokratisierungsprozeß nach der Absetzung von Diktator Ferdinand Marcos ereignete.

Die Wahrscheinlichkeit eines Putsches hat sich inzwischen verringert, nachdem Verteidigungsminister Juan Poncé Enrile zum Rücktritt gezwungen und Versuche vereitelt wurden, die Rückkehr des Landes zur Demokratie zu verhindern.

Vanderveken unterstrich erneut die Unterstützung des IBFG für Cory Aquinos Bemühungen um die Wiederherstellung der Demokratie auf der Grundlage der vollständigen Respektierung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte. Eine ähnliche Botschaft ging ebenso an die philippinische IBFG-Mitgliedsorganisation, den philippinischen Gewerkschaftsbund TUCP.

GEWERKSCHAFTLICHER "GRUNDSATZKATALOG" FÜR CHEMIKALIEN

Wenige Tage vor dem zweiten Jahrestag der Katastrophe von Bhopal (Indien), die 2000 Menschenleben forderte, wurde am 27. November auf einer Pressekonferenz des IBFG ein gewerkschaftlicher "Grundsatzkatalog" zur Verhütung von Chemieunfällen vorgestellt. Der Katalog, der auf einer Sitzung der IBFG/IBS-Arbeitsgruppe für Gesundheit und Sicherheit im Oktober erarbeitet wurde, nimmt auf den jüngsten Unfall bei Sandoz sowie auf Bhopal, Tschernobyl, Meciko City, Seveso und Flixborough Bezug.

Unternehmen und Regierungen werden aufgefordert, die darin enthaltenen Grundsätze in die Praxis umzusetzen. Dazu gehören: die Meldung von Unfällen und Risiken; die Erstellung von Gefahrenanalysen und Plänen für den Notfall; Werksanlage und Betrieb; Ausbildung für Arbeitnehmer und Überwachungspersonal sowie die Achtung des Rechts der Arbeitnehmer und Gewerkschaften auf umfassende Konsultation und Information sowie auf Ablehnung gefährlicher Aufträge, ohne daß ihnen daraus Nachteile entstehen. Ein gesonderter Abschnitt des Grundsatzkatalogs befaßt sich mit dem Transport gefährlicher Güter.

Kopien des IBFG-Grundsatzkatalogs sind beim ITF-Hauptbüro erhältlich.

GEWERKSCHAFTEN FEIERN JUBILÄUM

Die lange Geschichte zweier europäischer Mitgliedsorganisationen der ITF wurde vor kurzem auf zwei Festveranstaltungen gewürdigt, an denen ITF-Generalsekretär Harold Lewis teilnahm.

Der 100. Jahrestag der Gründung der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV wurde am 20. November auf einer Sonderkundgebung in Noordwijk in der Nähe von Amsterdam gefeiert. Die Veranstaltung wurde vom Vorsitzenden der Gewerkschaft, Arend Drenth, eröffnet. Auf dem Programm standen die Vorstellung der vor kurzem veröffentlichten Geschichte der Gewerkschaft sowie die Bühnensfassung einer Erzählung von Bertolt Brecht.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) beging ihr 90jähriges Bestehen auf einer Festveranstaltung in Hamburg am 30. November. In seiner Ansprache auf der Veranstaltung verwies Harold Lewis auf die langjährigen Verbindungen zwischen den deutschen Transportarbeitern und der ITF, stellte jedoch fest, daß die Situation der deutschen Eisenbahner heute in vielerlei Hinsicht nicht besser sei als im Jahre 1896, als die Gewerkschaft gegründet wurde.

Links: Historisches Gewerkschaftsbanner (Illustration aus der Denkschrift zum Jubiläum der GdED)



HELFT DER BIU BEI DER AUSSTATTUNG IHRES NEUEN HAUPTBÜROS

Die ITF-Mitgliedsgewerkschaft auf den Bermudas - die Bermuda Industrial Union (BIU) - wird demnächst ihren neuen Hauptsitz in Hamilton beziehen, an dem gegenwärtig die letzten Arbeiten vorgenommen werden.

Der Gewerkschaft liegt daran, ihren neuen Sitz so attraktiv wie möglich zu gestalten und ihn möglichst gut auszurüsten, um ihre Mitglieder zu ermuntern, die gebotenen Einrichtungen voll auszunutzen. Sie unternimmt, soweit es ihre Mittel erlauben, große Anstrengungen, Anschaffungen zu tätigen. Leider ist ihr finanzieller Rahmen begrenzt, und sie wendet sich an die ITF-Mitgliedsgewerkschaften in der Hoffnung, daß diese vielleicht durch Spenden in Form von Arbeitsmaterialien, Einrichtungsgegenständen oder Dekorationsstücken aus aller Welt helfen möchten.

Die Bermuda Industrial Union würde sich über jeden Beitrag freuen, der dem Gebäude zu noch mehr eigenem Charakter verhilft. Auf einer Liste mit Vorschlägen, die sie an die ITF sandte, führt die BIU als Beispiele für die gewünschten Spenden auf:

- * Bücher für die Bibliothek der Gewerkschaft
- * Klappstühle für den Sitzungssaal
- * Bilder als Wandschmuck
- * Lehr- und Lernmaterial
- * Anschauungsmaterial
- * Video-Cassetten

Bitte helft entsprechend euren Möglichkeiten. Die Gewerkschaft würde sich freuen, wenn die Spenden schon bei der offiziellen Einweihung im neuen Jahr an Ort und Stelle wären.

FRANZÖSISCHE GEWERKSCHAFTEN SCHLIESSEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER ENTLASSUNGEN

Französische Gewerkschaften haben mit der zentralen Arbeitgeberorganisation ein Übereinkommen geschlossen, das die Frage von Entlassungen regelt und eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem von der Regierung im Juli 1986 verabschiedeten Gesetz darstellt.

Das Übereinkommen mit der Arbeitgebergruppe CNPF wird nächstes Jahr rechtskräftig und setzt die zuvor von der Regierung erlassene Verordnung außer Kraft.

Die neue, konservative französische Regierung wollte mehr sogenannte "Flexibilität" in der Wirtschaft erreichen. In dieser Strategie spielten Bestimmungen, die den Unternehmen Entlassungen erleichtern sollten, eine zentrale Rolle.

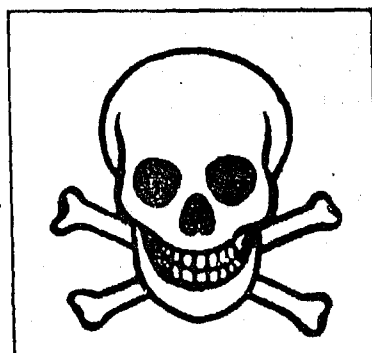
Die neuen Übereinkommen, so die französische ITF-Gewerkschaft FGTE-CFDT, "enthalten einige positive Elemente, vor allem einen verbesserten Schutz für die Beschäftigten bei kleinen und mittelständischen Betrieben, die nicht in vollem Umfang in den Genuß gewerkschaftlichen Schutzes kommen. Sie enthalten auch negative Elemente, insbesondere das Fehlen wirksamer Kontrolle über Inspektionen der Arbeitsplätze, durch die die Einhaltung der neuen Bestimmungen gewährleistet werden soll." In solchen Fällen, stellt die FGTE fest, ist gewerkschaftliche Stärke der wichtigste Faktor um sicherzustellen, daß die neuen Bestimmungen in angemessener Weise in die Praxis umgesetzt werden.

Die neuen Maßnahmen fordern verstärkte Konsultationen zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitnehmern, insbesondere die Aushandlung von "Sozialplänen" für Arbeitsplätze in Kleinbetrieben, wobei Anstrengungen unternommen werden müssen, durch langfristige Planung Entlassungen unnötig zu machen. Ferner wurden erstmalig verbindliche Kündigungsfristen für Arbeitnehmer in Kleinbetrieben festgelegt.

ARBEITNEHMER DURCH CHEMIKALIEN GEFÄHRDET

Hieb- und stichfeste Informationen über die Bedrohung der Gesundheit von Arbeitnehmern durch gefährliche Chemikalien standen im Mittelpunkt der ersten Konsultationssitzung zwischen Gewerkschaften und der Weltgesundheitsorganisation (WHO), die am 1. Dezember in Genf stattfand.

Die WHO ist die für Gesundheitsschutz und Unfallverhütung sowie die Förderung der Gesundheitsvorsorge zuständige Sonderorganisation der UNO.



Die Sitzung wurde vom International Programme on Chemical Safety (Internationales Programm für Chemie-Sicherheit, IPCS) organisiert, einem Organ mit Sitz bei der WHO in Genf, das jedoch in Zusammenarbeit mit der IAO und dem UN-Umweltprogramm geleitet wird.

Vertreter von 9 Internationalen Berufssekretariaten, die an der Sitzung teilnahmen, wurden über ein neues internationales System für die Weitergabe von Informationen über giftige Chemikalien und die Art der Gesundheitsrisiken, die sie für Arbeitnehmer darstellen, unterrichtet. Gegenwärtig werden derartige Informationen, falls sie überhaupt vorliegen, von den nationalen Regierungen weitergegeben. Manche Regierungen gewähren den Arbeitnehmern, auch den beim Transport gefährlicher Güter beschäftigten, einfachen und leicht verständlichen Zugang zu diesen Informationen. Andere Regierungen unternehmen nichts.

Das IPCS will dies grundlegend ändern. Ab 1987 sollen etwa 200 "Chemikalien-Sicherheitskarten" im Jahr veröffentlicht und über nationale Regierungen, Gewerkschaftsorganisationen, Berufsgenossenschaften u.ä. verbreitet werden. Die Karten, die sich an durch den Umgang mit Chemikalien gefährdete Arbeitnehmer richten, geben leicht verständliche Informationen über die damit verbundenen Risiken sowie Verhaltensrichtlinien für den Notfall. Die Karten werden ergänzt durch etwa 50 Handbücher über Gesundheit und Sicherheit. Diese enthalten wesentlich ausführlichere Informationen über die von den Chemikalien ausgehenden Gefahren sowie Anleitungen für Sofortmaßnahmen bei der Behandlung von Betroffenen durch medizinisches Betreuungspersonal. Die Handbücher werden insbesondere für das Überwachungspersonal und die für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz verantwortlichen Personen von direktem Nutzen sein. Noch größere Einzelheiten sind den "Environmental Health Criteria" der WHO zu entnehmen, in denen die vorliegenden wissenschaftlichen und medizinischen Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen einer großen Anzahl von Chemikalien zusammengefasst sind.

Wie die Sitzungsteilnehmer erfuhren, ist jedoch bisher trotz dieser Anstrengungen nur ein kleiner Teil der heute verwendeten Chemikalien, mit denen die Arbeitnehmer in Berührung kommen, auf seine kurz- und langfristigen Auswirkungen auf die Gesundheit untersucht worden. Täglich kommen neue Substanzen zur Anwendung, wodurch das Problem weiter verschärft wird. Um den Anforderungen gerecht zu werden, hat die UNO ein Internationales Verzeichnis von möglicherweise giftigen Chemikalien angelegt. Dieses Verzeichnis enthält wissenschaftliche Informationen über giftige Auswirkungen sowie, in einer computergestützten Datenbank, Einzelheiten über gesetzliche Bestimmungen bezüglich der Anwendung von Chemikalien in einer Reihe von Industrieländern.

Die ITF war auf der Sitzung durch den Sekretär der Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

IM BRENNPUNKT: KOMMUNIKATION

Eine Verbesserung der Verständigung zwischen den Gewerkschaften und ihren Mitgliedern, der Presse und der Öffentlichkeit im allgemeinen war das Thema von zwei kürzlich abgehaltenen internationalen Sitzungen, an denen die ITF teilnahm.

Die gemeinsamen IBFG/IBF-Konsultationen zum Thema "Die Darstellung der Gewerkschaften in den Medien", die vom 17. bis 19. November in Brüssel stattfanden, waren eine direkte Reaktion auf einen Wunsch, den die ITF auf der Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate im Januar dieses Jahres geäußert hatte. Bei diesen Konsultationen trafen sich Angehörige der Presseabteilungen und Gewerkschaftsjournalisten der verschiedenen nationalen Gewerkschaftsdachver-

bände und Internationalen Berufssekretariate mit Berufsjournalisten, um über Möglichkeiten zur Verbesserung der Berichterstattung über die Gewerkschaften in den Medien (Zeitungen, Radio, Fernsehen u.s.w.), der Verbesserung der Kommunikation der Gewerkschaften mit ihren Mitgliedern (Gewerkschaftszeitungen, Videoeinsatz oder andere Medientechniken), sowie der Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG zur Verbesserung des allgemeinen Informationsaustausches im Zusammenhang mit der Politik und der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu diskutieren.

Es wurde darauf hingewiesen, daß ein professionelleres Vorgehen bei der Verbreitung von Presseinformationen die Darstellung der Tätigkeit der Gewerkschaften in den Medien verbessern könnte, auch wenn die gewerkschaftsfeindliche Einstellung vieler Zeitungen, Fernsehstationen usw. in einer großen Zahl von Ländern ein erhebliches Problem darstelle. Hinsichtlich der gewerkschaftlichen Presse wurde festgestellt, daß sie mit wenigen Ausnahmen nur wenig attraktiv sei und selbst bei Gewerkschaftsmitgliedern keinen großen Leserkreis finde. Dies sei unter anderem darauf zurückzuführen, daß sie häufig weniger als Informationsmedium sondern als Propagandamittel angesehen werde. Die Teilnehmer waren sich darüber einig, daß die Mitglieder auch unerfreuliche Tatsachen lieber von ihren eigenen Gewerkschaften erfahren sollten als aus den Massenmedien.

Das Thema Kommunikation wurde auf einer Konferenz über den Einsatz von Videofilmen bzw. -geräten wiederaufgegriffen, die am 20. November in London stattfand. Gewerkschaften aus Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Schweden sowie eine Reihe von politischen Organisationen zeigten Ausschnitte aus Fernsehprogrammen und Videofilmen, die sie produziert hatten, und diskutierten über Vor- und Nachteile. Einer der Vorträge wurde von Julie Graves von der der ITF angeschlossenen US Air Line Pilots' Association (ALPA) gehalten, die berichtete, daß sogenannte "Telekonferenzen" über Video und Satellit wesentlich dazu beigetragen hätten, die Piloten während des Streiks bei United zusammenzuhalten.

Die ITF war auf diesen beiden Sitzungen durch den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

Seeleute

ITF-HEUER BLEIBT GLEICH

Die für die ITF akzeptable monatliche Mindestheuer für einen Vollmatrosen (AB) auf einem Schattenflaggenschiff wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1987 für weitere 12 Monate auf ihrem gegenwärtigen Niveau von US \$ 821 festgeschrieben.

Dies wurde auf einer Sitzung des Unterausschusses des ITF-Fair-Practices-Ausschusses am 24. November in London beschlossen.

Berechnungen des ITF-Sekretariats, die sich auf einen gewichteten Durchschnitt der Heuern in den Ländern des nutznießenden Eigentums von Schattenflaggen stützten, hätten aufgrund der Veränderungen bei Heuern und Wechselkursen seit der letzten Überprüfung im Jahre 1983 eine Anhebung um 3,4% auf einen neuen Stand von US \$ 849 gerechtfertigt.

Der Unterausschuß beschloß jedoch angesichts der schwierigen Situation auf dem Weltschiffahrtsmarkt und dem in dem ab Januar geltenden ITF-Kollektivvertrag festgelegten längeren Jahresurlaub, die AB-Heuer, die als Grundlage für die Berechnung der übrigen für die ITF akzeptablen Heuern und Zuschläge dient, ein

weiteres Jahr lang auf ihren gegenwärtigen Niveau zu belassen.

Ein weiterer Punkt auf der Tagesordnung des Unterausschusses war die Frage, wie Schattenflaggenschiffe behandelt werden sollen, die sich im Besitz von Bürgern aus Ländern befinden, in denen die ITF keine Mitgliedsorganisationen hat (z.B. Polen, Jugoslawien und die Volksrepublik China) und die auch mit Bürgern dieser Länder bemannt sind. Es wurde beschlossen, daß diese Schiffe, wie alle anderen Schattenflaggenschiffe auch, für die ITF annehmbare Verträge unterzeichnen müssen, um der Politik der ITF zu entsprechen.

ZWEIFEL GEGENÜBER HIGH-TECH-NOTRUFSYSTEM

Das zukünftige Seenotrufsystem ist ein Thema, das für alle Seeleute von Bedeutung ist.

Diese Feststellung wurde auf einer Sondersitzung der ITF-Seeleutesektion über das künftige Weltweite Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt unterstrichen, die am 21. November in London stattfand.

Auf der Sitzung wurde ausführlich über die Pläne zur Einführung eines neuen Telekommunikationssystem für die Schiffssicherheit diskutiert. Die Entwürfe von vier ITF-Positionspapieren zu dem neuen System wurden von den Delegierten genehmigt, und an die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) weitergeleitet, die letztlich für die Entscheidungen im Zusammenhang mit der Einführung des Systems verantwortlich ist.

Diese Frage, allzuhäufig hinter einer sehr technischen Sprache versteckt, ist von größter Bedeutung für die Sicherheit auf See in der Zukunft.

In dem neuen System ist eine Kombination aus satelliten- und landgestützten Kommunikationssysteme vorgesehen, die in verschiedenen globalen Kommunikationszonen als Ersatz für die Funkausrüstungen eingesetzt werden sollen, die augenblicklich genutzt werden.

Die ITF ist vor allem darüber besorgt, daß sich die ursprünglich als Experiment geplante Erprobung des neuen Systems, durch die festgestellt werden sollte, ob es dem gegenwärtigen Notrufsystem auf Funk-/Morsecodegrundlage überlegen ist, seit Ende der 70er Jahre in ein Wettrennen um die Einführung des neuen Systems ohne ausreichende Auswertung oder Erprobung verwandelt hat. Wirtschaftliche Überlegungen, die von einigen westlichen Ländern in den Vordergrund gerückt werden, drohen die zentralen Fragen der Zuverlässigkeit und Wirksamkeit des Systems zu überlagern.

Die neuen Systeme sind sehr teuer; die Reeder hoffen jedoch, die Kosten durch die Abschaffung des ausgebildeten Funkoffiziers wieder ausgleichen zu können. In Wirklichkeit wird durch einen solchen Schritt jedoch voraussichtlich die Wirksamkeit der Sicherheits- und Notrufsysteme verringert.

Der Funkoffizier ist in vielerlei Hinsicht unverzichtbar. Er ist für die Aufrechterhaltung der Kommunikation während einer Notsituation verantwortlich; genau hier würde die Abwesenheit eines Funkoffiziers spürbar.

Ein Kommunikationssystem auf der Basis neuer Technologien wird nicht fehlerfrei arbeiten. Ohne einen qualifizierten Techniker an Bord, der die Geräte reparieren kann, wird sich die Gefahr erhöhen, daß ein Schiff wegen eines Zusammenbruchs des Systems keine Kommunikation herstellen kann. Vorschläge, daß das neue System mit doppelter oder dreifacher Verschaltung und austauschbaren Schaltplatten arbeiten könnte, sind unrealistisch. Es können Fehler zwischen den verschiedenen Schalt-

platten auftreten, und es gibt Beispiele dafür, daß auch dreifache Systeme (die wesentlich teurer sind als in den gegenwärtigen Kostenplanungen vorgesehen) zusammengebrochen sind.

Eine landgestützte Wartung würde unweigerlich lange Verzögerung durch Warten auf Ersatzteile oder qualifiziertes Wartungspersonal mit sich bringen. Die Reeder sind sich dieses Problems bewußt und haben bereits vorgeschlagen, daß die Schiffe den Hafen im Rahmen des neuen Systems unter bestimmten Umständen auch verlassen könnten, ohne daß die Reparaturen ausgeführt wurden. Wie während der ITF-Sitzung festgestellt wurde, könnte dies in der Praxis bedeuten, daß ein Schiff ohne funktionierendes Kommunikationssystem von Vancouver bis nach Yokohama reisen könnte.

In dem neuen System ist außerdem eine Verlagerung der Verantwortlichkeit in einer Notsituation von Schiffen, die einen Notruf empfangen, auf das landgestützte System vorgesehen. Die Beteiligung einer dritten Partei verringert die moralische Verantwortung für die Beantwortung von Notrufen durch einzelne Schiffe und stellt einen zusätzlichen Schritt im Gesamtprozeß dar, durch den Verzögerungen oder Fehler bei der Hilfeleistung für ein Schiff verursacht werden können.

Es gibt noch immer sehr viele technische Probleme mit der satellitengestützten Kommunikation. Bestimmte meteorologische Bedingungen können die Satellitenkommunikation funktionsunfähig machen, und Satelliteninformationen sind nicht immer zuverlässig, wie auf der ITF-Sitzung festgestellt wurde.

Eines der Satellitensysteme für den Pazifik wartet z.B. - weil es eine große Zahl von Notrufsignalen registriert, die niemals ausgesendet wurden - auf eine zweite Bestätigung des Notrufs, was bedeutet, daß der Satellit die Erde ein weiteres Mal umkreisen muß, eine erhebliche Verzögerung. Eine solche Verzögerung von vier bis fünf Stunden kann über Leben und Tod entscheiden.

Innerhalb der IMO sprechen sich inzwischen viele Länder gegen die Vorschläge für eine überstürzte Einführung des FGMDSS aus. Viele Entwicklungsländer haben Zweifel gegenüber einem System, das die als einen vom Westen unterstützten Sprung in eine unerprobte neue Technologie betrachten. Die Argumente der Gewerkschaften, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit und Wartung der neuen Ausrüstungen, finden zunehmend Anerkennung.

PROTESTSTREIK DER FRANZÖSISCHEN GEWERKSCHAFTEN GEGEN NEUE SCHATTENFLAGGE

Zu einer Reihe von 72stündigen Streiks in der Zeit vom 8. bis zum 20. Dezember haben die französischen Schifffahrtsgewerkschaften aufgerufen.

Mit den Streiks, die alle französischen Schiffe betreffen, sobald sie einen Hafen anlaufen, soll gegen den Beschluß der Regierung protestiert werden, 12 Massengutschiffe auf das neueingerichtete Schattenflaggenregister der Insel Kerguelen zu übertragen. Sie richten sich ferner gegen die in einem vom Schifffahrtsminister Ambroise Guellec vorgelegten neuen Plan für die Schifffahrtsindustrie enthaltenen Bestimmungen, durch die der Sozialschutz aller französischen Seeleute gefährdet wird. Der sogenannte "Guellec-Plan" sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, durch die die Finanzlage der französischen Reeder verbessert werden soll, darunter eine Verkürzung des Zeitraums, währenddem die Seeleute Krankengeldzahlungen erhalten, von vier auf einen Monat.

Auf Bitten der französischen ITF-Gewerkschaften FO und CFTD wurden Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften auf der ganzen Welt über den geplanten Streik unterrichtet und aufgefordert, soweit es ihnen möglich ist, den streikenden Besatzungen in ausländischen Häfen praktische und solidarische Unterstützung zu gewähren.

JAPANER NEHMEN ZU BEMANNUNGSNIVEAUS STELLUNG

Im Oktober gab die japanische Seeleutegewerkschaft JSU ihre neue harte Haltung gegenüber Schattenflaggschiffen in japanischem Eigentum bekannt.

Von nun an, so der Sekretär der Internationalen Abteilung der JSU (und ITF-Inspektor) Masahiko Nakamura, muß jedes Schiff, das sich in japanischen Eigentum befindet, mindestens fünf japanische Besatzungsmitglieder aufweisen, die der JSU angehören und gemäß dem japanischen Kollektivvertrag bezahlt werden, wenn es grünes Licht für einen ITF-Vertrag abhalten will.

Dieser Schritt ist Teil einer aggressiveren Haltung der Gewerkschaft gegenüber den japanischen Reedern. Bisher wurde die Besatzung japanischer Schattenflaggschiffe durch ausländische Besatzungen toleriert, solange ihnen ITF-Heuern und -Arbeitsbedingungen zugestanden wurden. Er spiegelt auch die wachsende Zahl arbeitsloser japanischer Seeleute wider - etwa 1500 Seeleute sind bei der Gewerkschaft arbeitslos gemeldet; die Gesamtzahl liegt wesentlich höher.

Fast 20% der Schattenflaggschiffe weltweit befinden sich in japanischem Eigentum, mehr als 50% dieser Schiffe sind gegenwärtig im Besitz einer "Blauen Karte" der ITF.

Die neue Politik wurde vom 47. Ordentlichen Kongreß der JSU, der vom 11. bis 15. November in Tokio stattfand, mit überwältigender Mehrheit bestätigt. Der Vorsitzende der Gewerkschaft, Doi, wurde vom Kongreß in seinem Amt bestätigt. Ferner wurde die Einrichtung eines neuen Seeleutewohlfahrtszentrums im Hafen von Tokio beschlossen.

ZYPERN ÜBERPRÜFT BEDINGUNGEN AUF KLEINEN SCHIFFEN

Die Regierung von Zypern überprüft die Sicherheitsnormen der in ihrem Register eingetragenen kleineren Schiffe.

Die meisten Übereinkommen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) gelten nicht für Schiffe mit weniger als 500 Tonnen; die Regierung gab jedoch bekannt, daß sie innerhalb der nächsten zwei bis drei Monate spezielle Gesetze verabschieden wolle, mit denen der Geltungsbereich vieler IMO-Übereinkommen, z.B. des SOLAS-Übereinkommens, ausgedehnt werden soll.

Fast 500 der 1600 in Zypern registrierten Schiffe liegen unter der 500-Tonnen-Grenze und werden von diesem Schritt betroffen sein.

** Malta, eines der Schattenflaggenreger mit der größten Unfallhäufigkeit, hat vor kurzem das SOLAS-Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See ratifiziert.

ÜBERPRÜFUNG DER KRIEGSGEFAHRENZONE IM GOLF GEFORDERT

Die geographische Ausweitung der Angriffe auf Handelsschiffe im Golf in den letzten Wochen sowie die Bombardierung des Ölhafens auf Larak in der Straße von Hormuz hat Seeleutegewerkschaften in einer Reihe von Ländern veranlaßt, sich für eine dringende Überprüfung des unter die Kriegsgefahrenzone im Golf fallenden Gebietes einzusetzen.

Dänische und britische Reeder haben sich bereiterklärt, die Zone bis auf 56° 30" östlicher Länge auszudehnen, so daß das Gebiet, in dem den Seeleuten Kriegsgefahrenzuschläge bezahlt werden, nun auch Bandur Abbas, Hormuz und die Larak-Inseln umfaßt. Berichten zufolge befassen sich auch andere Länder mit der neuen Situation, und es wird erwartet, daß sie in den kommenden Wochen ähnliche Maßnahmen ergreifen.

EINIGUNG ÜBER EG-SCHIFFFAHRTSPOLITIK MÖGLICH

Ende dieses Monats treffen die europäischen Verkehrsminister zusammen, um sich mit den schwer fassbaren Vorschlägen für eine gemeinsame europäische Schifffahrtspolitik auseinanderzusetzen.

Vorschläge der EG-Kommission, die auf einen verstärkten Wettbewerb innerhalb der EG sowie zwischen der EG und Drittländern abzielen (wobei den sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen der Seeleute wenig Beachtung geschenkt wird), führten zu einer Spaltung während der Sitzung der Verkehrsminister im Juli, auf der zuletzt über diese Frage diskutiert wurde.

Inzwischen sieht es so aus, als ob die britische Regierung bereit sei, den Vorschlag der Kommission über die Abschaffung der Quotenzuteilung für die Küstenschifffahrt (Kabotage) zu Gunsten einer allgemeinen Einigung der Mitgliedsstaaten über weniger umstrittene Punkte des vorliegenden Entwurfs fallenzulassen. Insbesondere Griechenland hat sich der Abschaffung der Kabotage in seiner Küstenschifffahrt und im Verkehr zwischen den Inseln heftigst widersetzt.

Im September kritisierte das Europäische Parlament die Vorschläge der Kommission, weil sie keine Strategie enthielten, um dem Wachstum der Schattenflaggen entgegenzuwirken und die europäischen Flotten auszubauen. In einer EntschlieÙung des Parlaments heiÙt es, daÙ die Versammlung:

"es als äÙßerst wichtig betrachtet, daÙ die Gemeinschaft angesichts der drängenden Probleme des 'Ausflaggens', der 'Schattenflaggen' und der technisch wie sozial nicht normengerechten Schiffe angemessene Maßnahmen ergreift; es bedauert, daÙ im dritten Memorandum die einseitige Haltung vertreten wird, daÙ derartige Praktiken wirtschaftlich notwendig seien, während sie in Wirklichkeit Instrumente der Ausbeutung darstellten, die nicht mit den im Vertrag festgeschriebenen Verpflichtungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Lebensstandards der Seeleute in Einklang zu bringen seien; es als äÙßerst wichtig betrachtet, daÙ eine gemeinsame Schifffahrtspolitik auf die Schaffung eines Klimas abzielen sollte, in dem die Erhaltung der EG-Tonnage garantiert werden kann."

In der EntschlieÙung wird ferner festgestellt, daÙ das Schattenflaggensystem "unfaire Praktiken mit sich bringt", wie z.B. "den Mangel an oder die Verhinderung von wirksamer gewerkschaftlicher Organisierung."

GEWERKSCHAFTEN KÄMPFEN FÜR ARGENTINISCHE FLOTTE

Im Rahmen ihrer Kampagne zur Unterstützung der nationalen Handelsflotte riefen die argentinischen Schifffahrtsgewerkschaften am 25. November zu einem eintägigen Streik auf.

¿Sabe Ud. lo que se podría hacer con los 800 millones de dólares pagados al exterior en concepto de FLETE?

“LOS RECURSOS DEL ESTADO VENDEDOR ESTAN EN MANOS DEL ESTADO NAVEGANTE”
MANUEL BELGRANO

- 113.000 Escuelas Rurales
- Pavimentar 15.066 Km de Ruta
- 90.000 Viviendas
- Aguinaldo extra de ~~A~~ 350 a cada Jubilado

¡ACTUAR LA MARINA MERCANTE ES ACTUAR EL PAÍS

The poster features a large, stylized question mark on the left. On the right, there is a graphic of a ship's hull and a flag, with a banner across it that reads '¡ACTUAR LA MARINA MERCANTE ES ACTUAR EL PAÍS'. The text is arranged in a clear, bold layout.

Neun Schifffahrtsgewerkschaften haben einen Koordinierungsausschuß eingerichtet, um sich der Politik der argentinischen Regierung gegenüber der nationalen Flotte zu widersetzen, die zu einer schweren Schifffahrtskrise geführt (30% der Hochseeflotte ist gegenwärtig aufgelegt oder bereits gekauft worden) und das fast völlige Verschwinden von Schiffen unter argentinischer Flagge von den Flüssen in Argentinien zur Folge gehabt hat.

In einem vom Koordinierungsausschuß erstellten Flugblatt verurteilen die Gewerkschaften die Politik der Regierung, ausländische Schiffe zu chartern, während ein so großer Anteil der nationalen Tonnage aufgelegt ist. Die Gewerkschaften beschuldigen die Regierung außerdem, bestehende Bestimmungen zu mißachten, insbesondere hinsichtlich der Kabotage und Frachtquoten, die zum Schutze der Nationalflotte aufgestellt wurden.

Die Auswirkungen auf die Seeleute waren verheerend; Arbeitsplatzverluste erreichten in den vergangenen Monaten eine Rekordhöhe.

Die Gewerkschaften fordern eine verbindliche Zusage der Regierung hinsichtlich einer nationalen Schifffahrtspolitik, die Schiffen unter der argentinischen Flagge Vorrang für den Handel des Landes gibt, insbesondere beim Getreideexport (nur 4% der Getreideexporte in die UdSSR wurden im Jahre 1985 auf argentinischen Schiffen transportiert). Dies sollte durch eine planvolle Erneuerung der alternden Flotte des Landes ergänzt werden, die immer weniger mit den von den Industrieländern betriebenen modernen Schiffen konkurrieren kann.

Eine derartige Politik sollte ferner gewährleisten, daß die billigen Transportmöglichkeiten auf den Flüssen des Landes umfassend genutzt werden, möglicherweise durch die Einführung eines Systems der Frachtzuweisung wie dies in Paraguay in Kraft ist. Die Gewerkschaften sind besonders empört über die Gleichgültigkeit

der argentinischen Regierung angesichts der Absicht Uruguays, den Hafen von Montevideo zum Seehafenterminal des argentinischen Flußsystems auszubauen.

WACHSENDE UNTERSTÜTZUNG FÜR UNO-VERTRAG ÜBER TERRORISMUS

Die Vorschläge der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) über einen neuen internationalen Vertrag über Terrorismus gewannen weitreichende Unterstützung, erklärte IMO-Generalsekretär C.P. Srivastava.

Die Empfehlungen, das Ergebnis der Sitzung des IMO-Schiffahrtssicherheitsausschusses (MSC) im September, wurden der Vollversammlung des IMO-Rates im November vorgelegt. Berichten zufolge vertrat Srivastava die Auffassung, daß aufgrund der staatlichen Unterstützung für die Vorschläge ihre Verabschiedung als Vertrag bis 1988 möglich sei.

Auf seiner Sitzung in London vom 8. bis 17. September 1986 verabschiedete der MSC Maßnahmen, mit denen das Risiko terroristischer oder anderer Angriffe auf Passagiere oder Besatzungen von Schiffen verringert werden soll. Diese Maßnahmen sollen eine Wiederholung von Vorfällen wie der Entführung des italienischen Kreuzfahrtschiffes "Achille Lauro" im Jahre 1985 verhindern.

Die IMO-Empfehlungen beziehen sich auf: Sicherheitspläne für Schiffe und Häfen; Meldung ungesetzlicher Handlungen; Überblicke über Sicherheitsmaßnahmen; Sicherheitsmaßnahmen, -verfahren und -einrichtungen; Sicherheitsausbildung sowie Informationsaustausch. Sie sollen für Passagierschiffe auf internationaler Fahrt von mehr als 24stündiger Dauer sowie für die Hafeneinrichtungen, die diese Schiffe bedienen, gelten.

Die IMO-Empfehlungen verpflichten ferner die Regierungen zur Einrichtung spezieller Behörden, die die Entwicklung, Durchführung und Aufrechterhaltung von Sicherheitsplänen für Schiffe und Häfen gewährleisten sollen.

Der IMO-Rechtsausschuß bereitet gegenwärtig eine Sondersitzung vor, auf der die Maßnahmen als Entwurf eines internationalen Vertrags diskutiert werden sollen, sowie zwei Arbeitsgruppensitzungen im Frühjahr zur Ausarbeitung des Übereinkommens. Sofern keine Komplikationen auftreten, soll im Frühjahr 1988 eine diplomatische Konferenz zur Verabschiedung des Vertrags stattfinden.

STAATLICHE NIGERIANISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT IN SCHWIERIGKEITEN

Die staatliche nigerianische Schifffahrtsgesellschaft wird bis auf weiteres keine europäischen Häfen mehr anlaufen, da sie die Arrestierung ihrer Schiffe wegen unbezahlter Schulden befürchtet.

Das Unternehmen Nigerian National Shipping Line (NNSL) muß Berichten zufolge Zahlungen in Höhe von mehr als US \$ 9 Mio. leisten, um alle ausstehenden Forderungen zu erfüllen. Die Regierung hat alle Schiffe bis zur Zahlung dieser Summe zurückbeordert, um zu verhindern, daß die Schiffe aufgrund von Arrestierungen festgehalten und möglicherweise verkauft werden.

Im Laufe dieses Jahres wurden mindestens fünf NNSL-Schiffe in europäischen Häfen arrestiert. Eines davon, die "River Rima", befindet sich noch immer unter Arrest in Liverpool, obwohl die Forderungen des Gläubigers befriedigt und der Verkauf des Schiffes abgewendet werden konnten.

Es wird erwartet, daß die Regierung ihre Schulden bis Anfang nächsten Jahres begleichen kann und die Schiffe zum gleichen Zeitpunkt wieder frei beweglich sind.

MANNSCHAFT SUCHT "GIFTSCHIFF"-REEDER

Ein früherer Barbesitzer, nun Reeder mit zweifelhaften Verbindungen, ist in Auseinandersetzungen mit seiner früheren Besatzung über Heuernachzahlungen und Entschädigung für den Verlust persönlicher Habe verwickelt.

Günter Janssen, Wirt einer Bar in Bremerhaven, der von seinen Kunden in der Bar von den beträchtlichen Verdienstmöglichkeiten gehört hatte, die ein Schattenflaggenschiff bieten könne, betrieb das Küstenmotorschiff "Olaf" unter der Schattenflagge der britischen Cayman-Inseln.

Die letzte Reise der Olaf endete am 7. Juli abrupt und unromantisch vor der holländischen Küste in der Nähe von Den Helder. Das Schiff war mit einer illegalen Fracht von 3500 Tonnen giftigen cadmium- und arsenhaltigen Schlicks auf dem Wege von Aalborg in Dänemark nach Großbritannien, wo die giftigen Chemikalien wiederaufbereitet werden sollten.

Der Trockenfrachter, der nicht für diese Art von Ladung ausgelegt war, kam bei rauher See bald in Schwierigkeiten. Die festen Bestandteile der Schlickladung waren rasch nach unten gesunken, wodurch die sich darüber bildende Wasserschicht in Schwingung geriet und begann, im Laderaum Wellen zu schlagen. Da kein Wellenbrecher vorhanden war, zerschlugen die Wellen von innen die Lukeneinschalung, so daß die Flüssigkeit in die Hohlräume zwischen Laderaum und Außenhaut dringen konnte. Das Schiff neigte sich gefährlich nach Backbord, doch durfte nach Angaben von Besatzungsmitgliedern während der ersten Stunden der Notsituation kein Notruf gesendet werden, da der Reeder immer noch hoffte, den Anlaufhafen zu erreichen, ohne die Behörden auf seine illegale Fracht aufmerksam zu machen.

Nachdem die Besatzung fünf Stunden lang versucht hatte, das Schiff, das gefährliche Schlagseite hatte, wieder flott zu machen, tauchte eine holländische Marinefregatte auf und nahm die Mannschaft an Bord. Die Fregatte mußte dazu ihre eigenen Rettungsboote einsetzen, denn es war nicht möglich, die Rettungsboote der "Olaf" klarzumachen.

Das Schiff sank in 28 Meter tiefen Gewässern, und die Bergungsaktion dauerte mehr als 5 Wochen. Das Bergungsunternehmen fordert von Janssen, daß er für die Kosten dieser Arbeiten aufkommt, glaubt jedoch nicht, daß er zahlen wird. Wie es heißt, war die "Olaf" nicht versichert.

Außerdem ist Janssens Aufenthaltsort nur sehr schwer feststellbar. Sein Rechtsanwalt in Bremerhaven weigert sich, auf Briefe des Bergungsunternehmens zu antworten, und der Reeder selbst scheint verschwunden zu sein.

Einen unerwarteten Aspekt deckte eine Zeitung in Bremerhaven auf, die berichtete, daß Janssen im Augenblick im Hause eines weiteren bekannten Bremerhavener Seemanns lebt - Kapitän Wolfgang Bindel, der im Verdacht steht, asylsuchende Familien für DM 750.000,- nach Kanada transportiert zu haben.

Gerüchten zufolge war es Janssen, der Kapitän Bindel den Familien-Transport nach Kanada vorschlug. Bindel hatte die "Aurigae" von Janssen gekauft, war jedoch in Zahlungsschwierigkeiten geraten. Wie die Zeitungen in Bremerhaven berichteten, bot Janssen ihm an, Asylanten zu finden, die für ihren Transport so viel bezah-

len würden, daß Bindel seine Schulden bezahlen könne und noch ein Zehrgeld übrig bleibe.

Interesse an Janssens Aufenthaltsort haben auch seine früheren Besatzungsmitglieder, die noch auf die Zahlung ihrer Heuern und einer Entschädigung für den Verlust ihrer persönlichen Habe beim Untergang der "Olaf" warten. Einzelne Besatzungsmitglieder erheben Forderungen in Höhe von DM 3.500,- bis mehr als DM 36.000,-. Die der ITF angeschlossene deutsche Gewerkschaft ÖTV unterstützt die Forderungen der Seeleute und hat einen Rechtsanwalt damit beauftragt, Janssen vor Gericht zu bringen.

Die Frage der Verantwortung für den Untergang des Schiffes ist weiterhin umstritten. Janssen hat offensichtlich versucht, dem Chefsingenieur die Schuld zuzuschieben, während die Besatzung den Reeder beschuldigt, das falsche Schiff für den Transport einer illegalen Fracht eingesetzt zu haben.

Die britische Regierung, der die Angelegenheit offensichtlich unangenehm ist, hat angesichts des schlechten Lichts, den sie auf das Schattenflaggenreister einer Kronkolonie wirft, der vorsorglich vorgebrachten Bitte der Kolonie nach einer Untersuchung des Untergangs des Schiffes durch das Handelsministerium "entsprochen".

UNTERGANG DER "KOWLOON BRIDGE": ZUSAMMENHANG MIT "DERBYSHIRE"-TRAGÖDIE?

Der Untergang des in Hongkong registrierten Kombinationscarriers "Kowloon Bridge" vor der irischen Küste Ende November dieses Jahres lenkte die Aufmerksamkeit auf einen möglichen Konstruktionsfehler dieses Schiffstyps.

Glücklicherweise kostete der Untergang der "Kowloon Bridge" keine Menschenleben, doch im Jahre 1980 verschwand ihr Schwesterschiff, die "Derbyshire", mit 44 Mann an Bord vor der japanischen Küste, ohne irgendwelche Spuren zu hinterlassen.

Die ITF-Mitgliedsgewerkschaft Hong Kong Merchant Navy Officers' Guild forderte die Regierung auf, eine Untersuchung im Zusammenhang mit möglichen Konstruktionsfehlern bei den Schiffen vorzunehmen - drei der sechs Schwesterschiffe der "Kowloon Bridge" fahren unter Hongkong-Flagge. Auch die Angehörigen der Besatzungsmitglieder der "Derbyshire" haben ihre Forderung nach einer Untersuchung des Vorfalles aus dem Jahre 1980 durch die britische Regierung wiederholt.

Vor allem der Umstand, daß bei den Schiffen offensichtlich eine Tendenz zum Auftreten tiefer Risse im mittleren Teil des Schiffes besteht, gibt Anlaß zur Beunruhigung. Wissenschaftler an der Universität von Bradford (Großbritannien) erklären, daß solche tiefen Risse aufgrund der Konstruktion des Schiffes in einem starken Sturm unvermeidlich sind.

In Großbritannien forderte der verkehrspolitische Sprecher der oppositionellen Labour Party, Roger Stott, eine umfassende Untersuchung der Schwachpunkte in der Struktur der Schiffe, die britische Regierung erklärte sich jedoch nur bereit, den Untergang dieses einen Schiffes zu untersuchen. Falls dabei Konstruktionsfehler aufgedeckt werden, wird möglicherweise eine weitere Untersuchung stattfinden.

AUSFLAGGUNGSTENDENZEN IN DER NORDSEE DURCH STREIK IN DEN NIEDERLANDEN GESTOPPT

Von den Streikmaßnahmen der Besatzungen von Schiffen, die sich im Eigentum des niederländischen Betreibers von Zubringerschiffen Smit-Lloyd befinden, waren im November Schiffe dieses Unternehmens in Häfen in Großbritannien, den Niederlanden, Singapur und auf den Philippinen betroffen.

Mit dem Streik, zu dem die holländische Seeleutegewerkschaft FWZ aufgerufen hatte, sollte gegen die Pläne des Unternehmens protestiert werden, den Auswirkungen der Rezession in der Ölindustrie durch eine Verringerung der Flotte und dem Transfer mehrerer Schiffe auf die Flagge der Bahamas entgegenzuwirken, wobei die niederländischen Besatzungen durch Filipinos ersetzt werden sollten. Diese Pläne bedrohen die Arbeitsplätze von einem Drittel der gegenwärtig bei dem Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer.

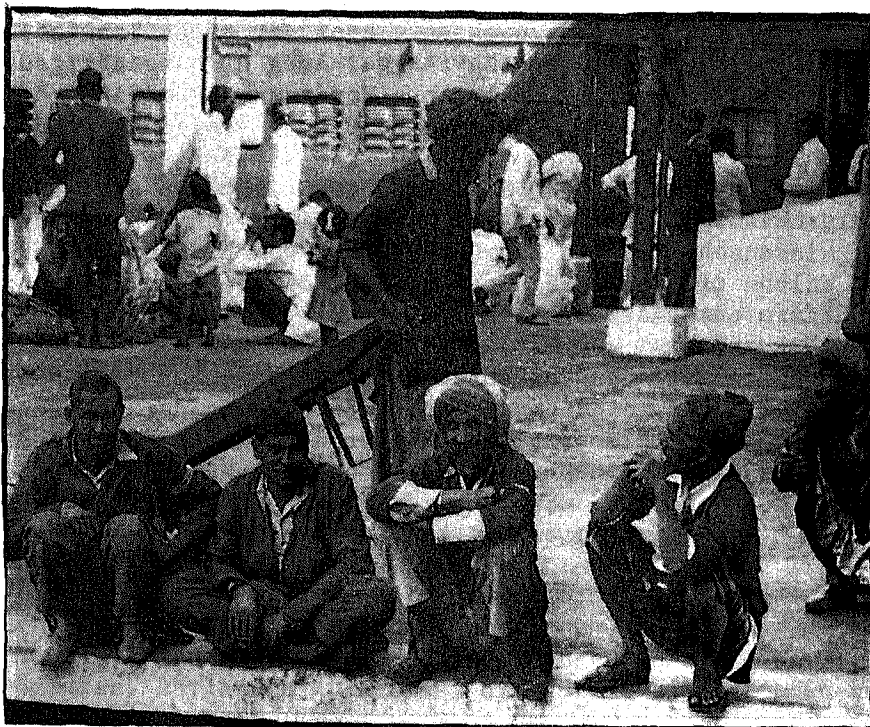
Die FWZ drängt das Unternehmen, keine ausländischen Besatzungen anzustellen sowie auf Zwangsmaßnahmen zu verzichten und stattdessen den Arbeitskräfteüberschuß durch freiwillige Kündigungen von seiten der Arbeitnehmer zu verringern.

Der Streik wurde nach zweitägiger Dauer beendet, nachdem die Unternehmensleitung sich bereit erklärt hatte, ihre Umstrukturierungspläne noch einmal zu überdenken.

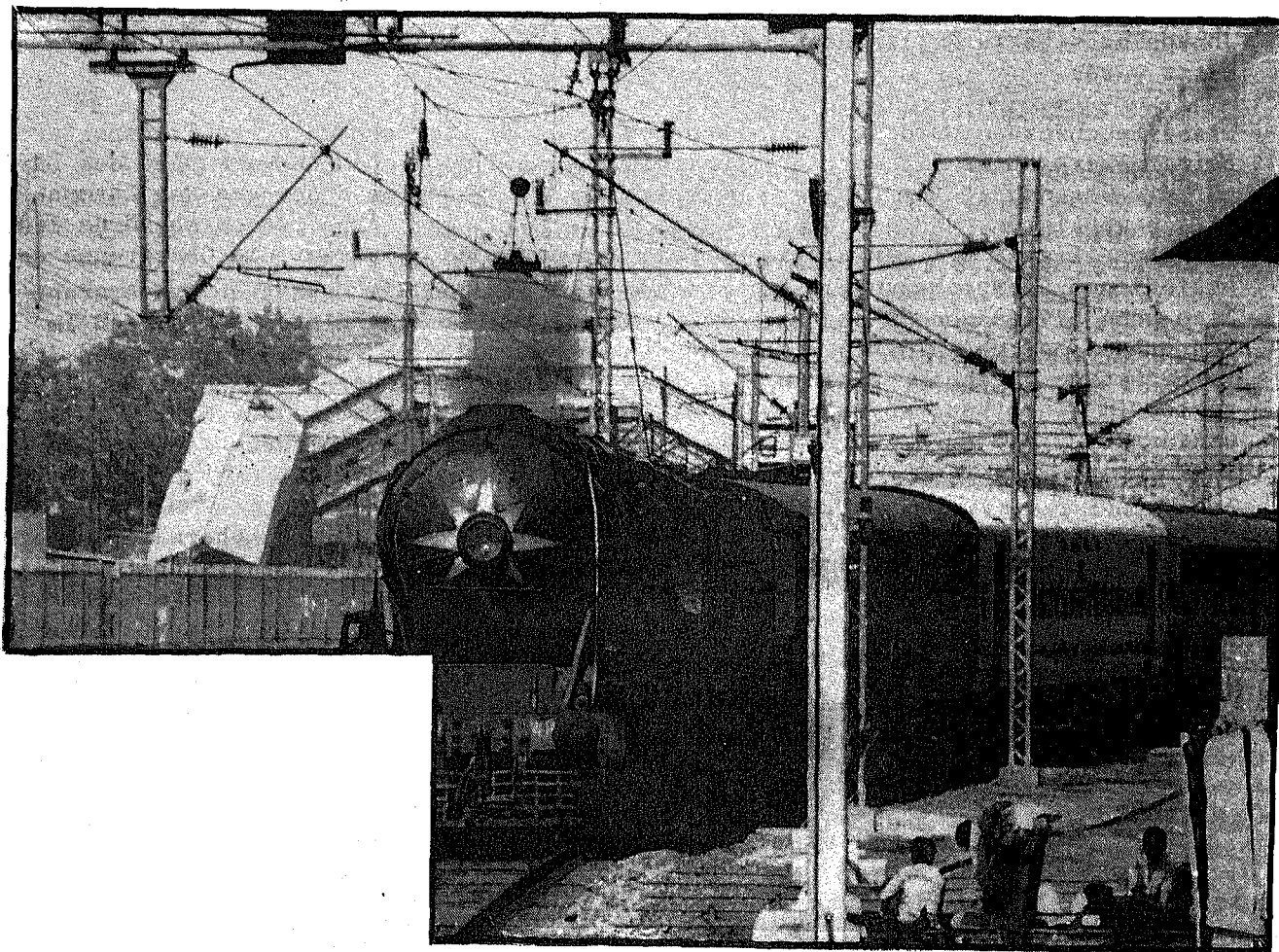
Binnenverkehr

10.000 TEILNEHMER BEI KUNDGEBUNG DER INDISCHEN GEWERKSCHAFT AIRF

Indische Eisenbahner begingen den 60. Jahrestag der Gründung ihrer Gewerkschaft - der All India Railwaymen's Federation (AIRF) - mit einer großen Demonstration und Kundgebung, zu der sich etwa 10.000 Gewerkschafter vom 9. bis 11. November in der historischen Stadt Jaipur versammelten. Die AIRF hat rund 800.000 Mitglieder und gilt generell als eine der mächtigsten und wirksamsten Gewerkschaftsorganisationen in Asien.



Die langjährigen Verbindungen der AIRF mit der ITF - die fast so alt sind wie die Gewerkschaft selbst - wurden von ITF-Generalsekretär Harold Lewis hervorgerufen, der als Ehrengast an der Kundgebung teilnahm und auf die Würdigung des Kampfes der ITF gegen den Kolonialismus durch einen der Väter der Unabhängigkeit Indiens, Pandit Nehru, Bezug nahm. Die AIRF, so Lewis, sei ein gutes Beispiel für eine Gewerkschaftsorganisation, die während ihrer gesamten Geschichte ihre Grundprinzipien und vor allem ihre Unabhängigkeit von allen Versuchen der Einflußnahme und Druckausübung von außen verteidigt habe, um die Interessen ihrer Mitglieder zu fördern.



Die Kundgebung fand in Zusammenhang mit dem 60. Jahreskongreß der Gewerkschaft statt, auf dem Umraomal Purohit im Amt des Präsidenten der Föderation bestätigt wurde. Die ITF war auf dem Kongreß durch den Regionalsekretär für Asien und den Pazifischen Raum, M. S. Hoda, vertreten.

LÄRM IM FAHRERHAUS "BEDROHT DIE GESUNDHEIT"

"Es ist, als ob ein Verstärker zwischen das Fahrerhaus und die Karosserie des Zuges eingebaut wäre," erklärte Ake Karlsson.

Was Ake hier beschreibt, ist der Lärm, der entsteht, wenn er das Schiebedach seines Fahrerhauses öffnet; der Lärmpegel - so schon sehr hoch - steigt noch weiter an und macht eine Unterhaltung zwischen Fahrer und Beifahrer unmöglich. Das Fahrerhaus ist zwar mit einem Funkgerät ausgestattet, damit das Unternehmen mit den

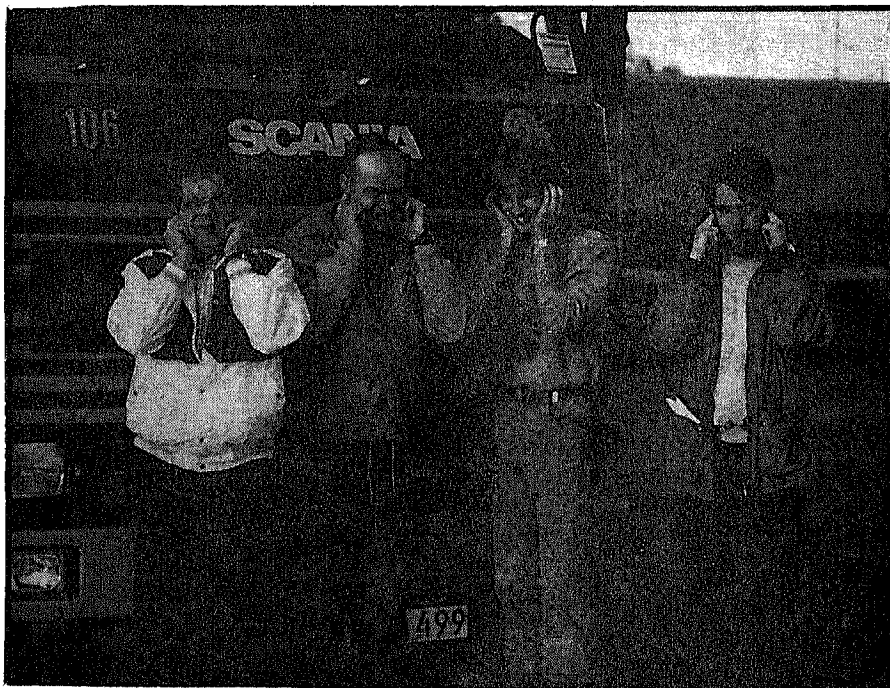
Fahrern in Verbindung bleiben kann, aber es ist zu bezweifeln, daß eine Stimme am anderen Ende der Leitung im Lärm des Führerhauses gehört werden könnte. So ist es auch nicht überraschend, daß die Fahrer schon auf kurzen Strecken darüber klagen, daß ihnen wegen des ständigen Lärms im Fahrerhaus der Schädel brummt.

Funkelnagelneue LKWs

Die Fahrer reden dabei nicht von einem Uraltlaster, der demnächst verschrottet werden soll. Der Gegenstand ihrer Wut ist der funkelnagelneue Scania 142 Intercooler, an dem die Beschäftigten der Speditionsfirma Adamsson im südschwedischen Jönköping scharfe Kritik üben, seit er Anfang des Jahres zum ersten Mal eingesetzt wurde.

Diese Beschwerden wurden nun im Nachrichtenmagazin der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft STF aufgegriffen, die über die möglichen Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit der Fahrer beunruhigt ist. Unabhängige Messungen des Lärmpegels bestätigten, daß sie über den von der schwedischen Arbeitsschutzbehörde festgelegten liegen. Bei geschlossenem Dach wurden 76 dB gemessen (die Obergrenze des empfohlenen Geräuschpegels). Bei offenem Dach ergaben die Messungen das erstaunlich hohe Niveau von 88 dB. Angesichts dieser Kritik bestätigte Scania, daß im Führerhaus bei geschlossenem Dach Messungen bis zu 76 dB festgestellt wurden (eine Verbesserung gegenüber älteren Modellen), verwies jedoch darauf, daß das Belüftungssystem im Fahrerhaus so gut funktioniere - die Luft wird etwa jede Minute völlig erneuert - , daß es nicht notwendig sei, den Lärmpegel bei offenem Dach zu überprüfen.

Nach Angaben eines der Fahrer bei Adamsson ist der Grund für den übermäßigen Lärm in der schlechten Isolierung des Führerhausbodens zu suchen. Er berichtet von einem Fahrer, der eine zusätzliche Lage Isolierungsmaterial um die Pedale herum klebte und damit Abhilfe schaffen konnte - er fügt jedoch hinzu, daß dies bei einem Lastzug, der etwa eine halbe Million Schwedenkronen kostet, eigentlich nicht notwendig sein sollte!



Ake Karlosson und seine Kollegen in der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft erleben den ohrenbetäubenden Lärm des "Scania Intercooler"

Die Kritik am Führerhaus des Scania Intercooler hört beim Lärm nicht auf, obwohl . der natürlich schlimm genug ist. Die Fahrer empfinden das Führerhaus als sehr eng. Jeder, der etwas größer als der Durchschnitt ist, muß sich regelrecht hineinzwängen, und der Freiraum zwischen dem Fahrer- und dem Beifahrersitz - ein sehr handlicher Aufbewahrungsort für Dokumente und persönliche Papiere - wurde im neuen Führerhaus abgeschafft. Ganz allgemein haben die Fahrer den Eindruck, daß der größere Laderaum auf Kosten des Komforts des Fahrers gewonnen wurde. Scania stimmt dieser Einschätzung offensichtlich zu, ist jedoch der Auffassung, daß Schweden hier wesentlich besser dastehe als andere Länder und fast alle neuen Führerhäuser recht großzügig gestalten seien.

ÜBERMÜDUNG DER FAHRER EINE URSACHE FÜR HOHE UNFALLRATE AUF DÄNISCHEN STRASSEN

Höhere technische Standards und Maßnahmen zur Verringerung der Übermüdung der Kraftfahrer würden zu einer Verbesserung der Unfallstatistik schwerer Lastkraftwagen auf dänischen Straßen - heute sind bei jedem fünften Unfall LKWs beteiligt - führen. Zu diesem Ergebnis kam eine Konferenz über Straßenverkehrssicherheit in Dänemark, die sich mit diesem Problem beschäftigte. Vertreter der SiD (die Gewerkschaft der Berufskraftfahrer) und der Arbeitgeber sowie Sprecher der verschiedenen für die Straßenverkehrssicherheit und die technische Überprüfung der Fahrzeuge zuständigen Regierungseinrichtungen nahmen an der Konferenz teil. Auch die dänische Verkehrspolizei war vertreten.

Alle Parteien stimmten darin überein, daß diese alarmierende Statistiken durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren - Übermüdung der Fahrer, Überlastung der Fahrzeuge und lange Strecken - zustande kämen.

Der für die Gruppe der Transportarbeiter in der SiD zuständige Funktionär, Leif Rasmussen, stellte fest, daß von den Fahrern erwartet wird, übermäßig lange Strecken zurückzulegen, besonders schwere Ladungen zu befördern und Ruhezeiten nicht einzuhalten. Der Vertreter der Arbeitgeber stimmte dieser Analyse zu. Der LKW sei der Arbeitsplatz der Kraftfahrer, erklärte er, und sollte als solcher in Ordnung gehalten werden, obwohl dies bei weitem nicht immer der Fall sei. Die Überlastung der Fahrzeuge sei ein besonders schwieriges Problem - die Bestimmungen müßten verschärft werden, und die Behörden dürften sich nicht vor einer Strafverfolgung im Falle von Gesetzesübertretungen scheuen.

Der Sprecher der Verkehrsicherheitsbehörde stellte fest, daß die meisten Unfälle auf technische Fehler beim Fahrzeug zurückzuführen seien und sich die Anstrengungen auf das Gebiet der technischen Standards konzentrieren müßten. Eine Lösungsmöglichkeit liege in technischen Verbesserungen wie z.B. der Beseitigung des toten Winkels bei der Anbringung von Spiegeln (er fand es unglaublich, daß dies im Jahre 1986 noch erwähnt werden müsse) sowie verbesserter Bremssysteme, damit die gesetzlich festgelegten Bremswege verringert werden könnten.

"CHAOS" IM LATEINAMERIKANISCHEN STRASSENTRANSPORT

Mehr als 100 Delegierte von 21 Gewerkschaften nahmen an der 4. Lateinamerikanischen Straßentransportarbeiterkonferenz der ITF teil, die vom 26. bis zum 28. November in Panama City (Panama) stattfand.

Die Delegierten diskutierten über die Bedingungen im Straßentransport der Region. Da ein gesetzlicher Rahmen für den Straßentransport fehlt, ist der Zustand dieses Industriebereichs in Lateinamerika heute am besten als chaotisches Durcheinander zu bezeichnen, stellten sie fest.

In Mittelamerika und den Ländern der Andenregion Südamerikas befinden sich sowohl der Fahrgast- als auch der Güterverkehr fast ausschließlich in der Hand selbständiger Fahrer und Kleinunternehmer, deren Beschäftigte entweder als Selbständige oder Subunternehmer arbeiten.

In den Ländern an der Atlantikküste Südamerikas gibt es im allgemeinen erheblich mehr größere Unternehmen, deren Beschäftigte in einem ordentlichen Arbeitsverhältnis stehen.

Die Arbeitsbedingungen in diesem Industriebereich sind in der gesamten Region schlecht. Fahrt- und Arbeitszeiten sind übermäßig lang und die Löhne niedrig. Akkordlöhne und das Fehlen angemessener Sozialversicherungsleistungen stellen ein weiteres ernstes Problem dar.

Ein positiverer Aspekt ist, daß der Einfluß der Gewerkschaften in diesem Industriebereich relativ stark ist und das Fehlen entsprechender Bestimmungen teilweise durch die Bildung von Genossenschaften sowie dadurch ausgeglichen wird, daß die Gewerkschaften die Vergabe von Führerscheinen und Gewerbescheinen kontrollieren.



Die Konferenz verabschiedete 18 Entschlüsse. Die Gewerkschaften forderten die Einführung und Durchsetzung eines Acht-Stunden-Tages bei angemessenem Lohn, besserer Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen, eine gesündere Arbeitsumwelt, bessere Respektierung der Gewerkschaftsrechte und versprachen, die Kontakte und Zusammenarbeit mit der ITF zu verbessern.

Die ITF war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers sowie J. Fonseca und J. Cruz vom ITF-Büro in Lima vertreten.

GEWERKSCHAFTSRECHTE IN DER TÜRKEI IMMER NOCH AUSSER KRAFT

Gewerkschafter aus mehreren europäischen Ländern nahmen am Kongreß der türkischen Eisenbahnergewerkschaft DYF-IS teil, der Anfang Oktober in Ankara stattfand. In einer Rede auf der Eröffnungsveranstaltung vor Vertretern von 50.000 Eisenbahnern richtete Gewerkschaftsvorsitzender Mehmet Acidereli einen Angriff gegen die Regierung des Ministerpräsidenten Turgut Özal. Er kritisierte die Regierung für die Beschränkung der Gewerkschaftsfreiheiten, insbesondere das Streikrecht, das so vielen Einschränkungen unterliege (er erwähnte die Verpflichtung zu einer oft mehrere Monate dauernden Zwangsschlichtung und die Tatsache, daß Arbeitgeber streikende Arbeitnehmer uneingeschränkt durch Streikbrecher ersetzen können), daß es der Gewerkschaft praktisch unmöglich sei, einen Streik durchzuführen.

Er beschuldigte die Regierung außerdem, die Gewerkschaften zu bevormunden und herablassend zu behandeln sowie eine Politik zu verfolgen, die den Interessen des Kapitals diene und die Arbeitnehmer benachteilige; dies gehe so weit, daß in der Arbeitsgesetzgebung des Landes die Rechte der Arbeitgeber größeren Schutz genössen als die der Arbeitnehmer. Er warf Özal vor, sich bei dem Versuch, die Türkei in ein europäisches Land zu verwandeln, Methoden von vor 200 Jahren zu bedienen.

Acidereli wurde vom Kongreß in seinem Amt bestätigt, ebenso wie vier weitere Mitglieder des Gewerkschaftsvorstandes.

BESSERE AUSBILDUNG FÜR ÖSTERREICHISCHE BRUMMI-FAHRER

In Österreich wurden erste Schritte in Richtung auf die Einführung einer formellen Berufsausbildung für Lastwagenfahrer unternommen. Nach jahrelanger Ablehnung haben die Arbeitgeber nun ihre Zustimmung zu einem Experiment bezüglich einer Berufsausbildung für Kraftfahrer gegeben, das anfangs fünf Tage dauern soll und, wenn es erfolgreich ist, zu einem formellen System von Berufsqualifikationen ausgebaut werden soll, dem sich alle Berufsanfänger unterwerfen müssen.

Die österreichischen Gewerkschaften waren schon lange darüber beunruhigt, daß Fahrer häufig als "Hilfsarbeiter mit Führerschein" angesehen werden und die Männer, die die Verantwortung für wertvolle Ladungen tragen und sehr gute Fahrer sein müssen, wenn sie die schwergewichtigen und technisch ausgefeilten Fahrzeuge auf den heutigen Straßen sicher lenken wollen, keine ordentliche Ausbildung erhalten.

Die Transportarbeitergewerkschaften hoffen, daß erfahrene Kraftfahrer ebenfalls die Gelegenheit erhalten werden, an freiwilligen Lehrgängen und Prüfungen teilzunehmen, die zu einem qualifizierten Abschluß führen.

** Mehr als sechstausend österreichische Lastwagenfahrer haben den Anfang des Jahres ins Leben gerufenen mobilen Beratungsdienst der Gewerkschaft inzwischen genutzt. Das Beratungsbüro befindet sich in einem umgebauten Kleinbus, mit dem zwei Gewerkschaftssekretäre ständig auf den wichtigsten von den Fernfahrern genutzten Verkehrsadern herumreisen. Ein großer Teil der Auskünfte bezog sich auf Fragen im Zusammenhang mit der Bezahlung, und angebliche Verstöße gegen die Fahrzeitregelung wurde bei der zuständigen Überwachungsbehörde gemeldet.

ITF FORDERT FAIREN WETTBEWERB ZWISCHEN SCHIENE UND STRASSE

Die "Besessenheit" der Regierungen der Gemeinschaftsländer von der Förderung des Straßentransports und die Bedrohung der Arbeitsplätze und -bedingung der Transportarbeiter durch Schritte zur Liberalisierung des Verkehrsmarktes in Westeuropa waren die beiden Themen eines Papiers, das Graham Brothers, Stellvertretender ITF-Generalsekretär, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) auf einer Sitzung am 19. November in Paris vorlegte.

Die CEMT, ein zwischenstaatliches Organ, in dem die Verkehrsminister westeuropäischer Länder vertreten sind, veranstaltete eine Anhörung internationaler Organisationen über Pläne zur Stärkung der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Die Bedeutung der Organisation als politischer Koordinator hat in den vergangenen Jahren angesichts der aggressiveren Haltung der Europäischen Gemeinschaft (EG) bei der Durchführung von Entregulierungsmaßnahmen auf dem Verkehrsmarkt abgenommen.

Gleichbehandlung

In der ITF-Erklärung wird die direkte Anwendung der Grundsätze des freien Wettbewerbs auf den Verkehr als unsinnig bezeichnet, da die von den Transportunternehmen genutzte Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasserwege) von Regierungsentscheidungen abhängt. Einen fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kann es nur geben, wenn die Erhebung von Benutzergebühren für die Infrastruktur durch die Regierungen harmonisiert wird. Gleichzeitig muß ein einheitliches Kompensationssystem für Dienstleistungen mit sozialen oder gewirtschaftlichen Charakter gefunden werden.

Das größte Problem bei der Planung des Güterverkehrs heute ist die "Besessenheit", mit der die Europäische Gemeinschaft den freien Markt schaffen will, um dem Strassentransport Vorteile gegenüber allen anderen Verkehrsträgern zu gewähren, erklärte Brothers. Trotz ständiger Bekenntnisse zu dem Konzept des kombinierten Verkehrs setzt sich die EG-Politik über die Tatsache hinweg, daß massive staatliche Investitionen in Güterumschlagszentren notwendig sind, um diesen Gedanken in die Praxis umzusetzen.

Das ITF-Papier beschäftigte sich unter anderem mit folgenden Punkten:

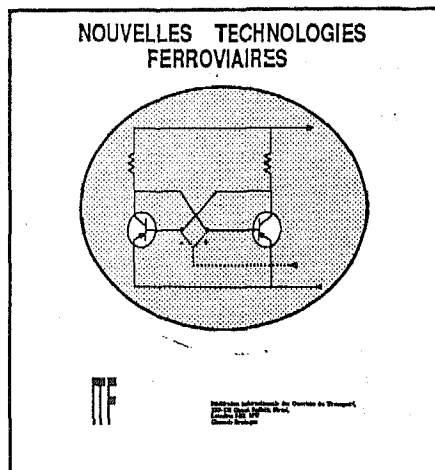
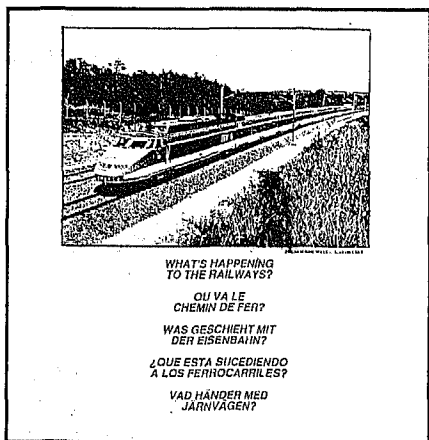
- die Notwendigkeit einer Klärung der verschiedenen Entwicklungen bei den Zoll- und Einwanderungskontrollen zwischen den EG-Ländern
- der massive Anstieg der Entstandhaltungskosten für das Straßennetz, der durch den Beschluß zur Anhebung der Achslasten für LKWs verursacht wird
- das erhöhte Unfallrisiko auf den Straßen sowie die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, die sich aus den Bemühungen um eine Verstärkung des Güterverkehrs bei Nacht ergeben würden
- die Notwendigkeit einer Verringerung der Verkehrsbelastung der Straßen (hier schlug die ITF eine Untersuchung der Frage vor, ob auf Straßen mit mehreren Fahrspuren europaweit besondere "LKW-Spuren" eingerichtet werden sollten)
- die Notwendigkeit einer Untersuchung über die Auswirkungen der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals auf den Güterverkehr
- die Notwendigkeit der Verhinderung der Einführung des amerikanischen "Supercontainers" (von 48 Fuß Länge und 9 Fuß 6 Zoll Höhe), für dessen Einsatz das europäische Straßen- und Schienennetz nicht geeignet ist.

Die Verkehrspolitik der europäischen Regierungen ist, so stellte Brothers abschließend fest, gegenwärtig einzig und allein auf eine Kostenverringerung, sei es durch die Überlassung der Handelsflotte an skrupellose Schattenflaggen-Betreiber oder durch die Öffnung der nationalen Märkte für ausländische Transportunternehmer, die im jeweiligen Land bestenfalls über eine Briefkastenfirma verfügen, ausgerichtet. Diese Politik bedroht die Arbeitsplatzsicherheit ebenso wie die Arbeitsbedingungen.

ZWEI NEUE ITF-VERÖFFENTLICHUNGEN ZUM THEMA EISENBAHN

Die ITF hat vor kurzem zwei neue Broschüren mit Hintergrundinformationen für die angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften herausgegeben.

"WAS GESCHIEHT MIT DER EISENBAHN?" ist eine in verschiedenen Sprachen abgefaßte Zusammenfassung von Eisenbahnstatistiken aus einer Reihe von Ländern, in denen die ITF Mitgliedsorganisationen hat. Tabellen und Diagramme veranschaulichen das Niveau der staatlichen Investitionen, des Güter- und Personenverkehrs, so wie viele weitere Statistiken über die Schienennetze auf der ganzen Welt.



"NEUE EISENBAHNTECHNOLOGIE" ist das Ergebnis der Arbeitsgruppe "Neue Technologie bei der Eisenbahn" der ITF-Sektion Eisenbahn. Die in allen Arbeitssprachen der ITF erhältliche Veröffentlichung enthält eine Reihe von Gewerkschaftern verfaßter, ausführlicher Artikel über verschiedene technologische Aspekte der Eisenbahnen.

Beide Veröffentlichungen werden den angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften zugesandt. Sie sind auf Anfrage auch bei der ITF erhältlich.

ITF-EISENBAHNWOCHE 1988

Die nächste Phase der ITF-Kampagne zur Förderung der europäischen Eisenbahnen wird mit einer Massenkundgebung von Eisenbahnern in Frankfurt im Frühjahr 1988 ihren Höhepunkt finden. Die Kundgebung, zu der auch Politiker, Eisenbahnbenutzer und Eisenbahnverwaltungen eingeladen werden sollen, wird den Abschluß einer europäischen Eisenbahnwoche darstellen.

Dies wurde auf einer Sitzung eines Unterausschusses der ITF-Sektion Eisenbahn am 11. und 12. November in Bremen beschlossen. Die Sitzung beschloß ferner, Vertreter des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) anzusprechen, um mit ihnen über Themen wie Verkehrspolitik, die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsstrecken und die Einführung neuer Technologien zu diskutieren.

Außerdem wurden verstärkte grenzüberschreitende Aktionen zur Förderung der Eisenbahnen nach dem Muster der vor kurzem durchgeführten Kampagne der österreichischen und deutschen Eisenbahnergewerkschaften beschlossen, die mehr als 2 Millionen Flugblätter an die Öffentlichkeit verteilt hatten, in denen sie ihre Argumente für größere Investitionen in die Eisenbahnen und gegen Arbeitsplatzverluste darlegten.

Zivilluftfahrt

IATA ERGREIFT MASSNAHMEN GEGEN NIGERIA

Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA) hat die nigerianische Fluggesellschaft Nigeria Airways vorläufig von der Nutzung seiner Ticket-Clearing House-Einrichtungen ausgeschlossen.

Dies ist die jüngste Maßnahme in einer seit vielen Wochen von wachsender Spannung zwischen der nigerianischen Regierung und internationalen Fluggesellschaften gekennzeichneten Situation. Bei dem Konflikt geht es um die Festsetzung der Flugpreise im Anschluß an die Einführung eines zweigleisigen Wechselkurssystem in Nigeria (siehe ITF-Nachrichten November 1986).

IATA hebt jedoch hervor, daß der vorläufige Ausschluß nicht mit diesem Konflikt im Zusammenhang steht, sondern führt stattdessen als Begründung die sich auf £ 9 Mio. belaufenden Schulden von Nigeria Airways bei der Organisation an.

Nach Angaben der IATA handelt es sich um einen satzungsgemässen automatischen Ausschluß Nigerias Anfang Dezember, nachdem die Fluggesellschaft es unterlassen hatte, dem IATA-Clearing House ihre für August fälligen Gelder zu überweisen.

Vertreter von Nigeria Airways erklärten jedoch gegenüber dem Nachrichtenmagazin "West Africa", daß die ausstehenden £ 9.2 Mio. am Montag, dem 1. Dezember um 16.00 Uhr auf ein Londoner Bankkonto eingezahlt wurden, womit, so Nigeria Airways, die Zahlung rechtzeitig geleistet wurde, um einen Ausschluß zu verhindern.

Das IATA-Clearing House-System ermöglicht es den angeschlossenen Fluggesellschaften, Flugscheine auch für Flüge mit anderen IATA-Carriern auszugeben, wobei der Preis durch einen - von der IATA berechneten - Umtauschfaktor festgesetzt wird. IATA berechnet und beschließt die Einkünfte aus diesen Verkäufen und verschickt regelmäßig Überweisungen für Defizite bzw. Zahlungsaufforderungen für Überschüsse an die jeweiligen Fluggesellschaften. Die Berechnungsmethoden für die Kosten wurden in jüngerer Zeit auch von einer anderen afrikanischen Fluggesellschaft, Air Afrique, kritisiert, die behauptet, daß die IATA den Fluggesellschaften der Dritten Welt keinen angemessenen Anteil an den Einkünften zukommen läßt.

Nigeria Airways bleiben trotz ihres Ausschlusses vom Clearing House-System weiterhin Mitglied der IATA. Um sich dem Clearing House-System wieder anschließen zu können, müssen sie jedoch nicht nur ihre noch ausstehenden Schulden begleichen, sondern zusätzlich Überweisungen für September, Oktober und November leisten. Das Clearing House kann außerdem die Hinterlegung einer Bürgschaft als Sicherheit gegen eine erneute Zahlungsunfähigkeit in der Zukunft fordern.

Ein vorläufiger Waffenstillstand wurde unterdessen bei dem Konflikt zwischen der Nigeria Airways und ausländischen Fluggesellschaften erklärt.

Nach der Einführung des zweigleisigen Devisenmarktes Anfang Oktober und der damit verbundenen 300prozentigen Abwertung des Naira hatten sich ausländische Fluggesellschaften in Nigeria geweigert, Flugscheine in der Landeswährung zu verkaufen, falls ihnen keine entsprechende Erhöhung der Flugpreise erlaubt würde.

Die Fluggesellschaften haben inzwischen eine 94prozentige Flugpreiserhöhung als "Zwischenlösung" unter der Bedingung akzeptiert, daß die Gespräche mit der Regierung über eine weitere Anhebung fortgesetzt werden. Berichte aus Kreisen der Nigeria Airways deuten außerdem darauf hin, daß die Drohung der IATA mit dem Ausschluß von Nigeria Airways vom Clearing House-System mit diesem Konflikt im Zusammenhang stand.

Obwohl die Fluggesellschaften sich bereiterklärt haben, Flugscheine gegen Naira zu verkaufen, beschränken sie offensichtlich die Anzahl. British Caledonian z.B. kauft nur Naira-Tickets für Flüge nach Großbritannien, wenn sie direkt bei Verkaufsstellen von British Caledonian bezogen werden. Swissair beschränkt den Verkauf von Naira-Tickets auf einen einzelnen Flug von Nigeria aus; Fluggäste, die umsteigen oder von Zürich aus weiterfliegen wollen, müssen für den zusätzlichen Flugabschnitt in ausländischer Währung bezahlen.

In der nigerianischen Presse wurde berichtet, daß die europäischen Fluggesellschaften in Nigeria sich insgeheim darauf geeinigt hätten, den Verkauf von Naira-Tickets völlig einzustellen, falls ihnen keine weitere Flugpreiserhöhung zugestanden wird. In der lokalen Presse hieß es, daß unter der Schirmherrschaft des "Board of Airline Representatives" (BAR) Besprechungen stattgefunden hätten. Die Vertreter afrikanischer Fluggesellschaften seien bewußt von diesen Sitzungen ausgeschlossen worden, was zu einer Verurteilung der "ausbeuterischen" Haltung der Europäer durch eine Delegation von Vertretern afrikanischer Fluggesellschaften führte.

Der nigerianische Luftverkehrsminister, Brigadegeneral Jerry Useni, hat währenddessen erneut damit gedroht, die Büros aller Fluggesellschaften zu schließen, die sich weigern, Tickets gegen Naira zu verkaufen. Er drohte an, sie des Landes zu verweisen, und erklärte, daß jede Fluggesellschaft die der Meinung sei, ihre Dienste seien nicht rentabel, Nigeria verlassen sollte.

NOUMEA: KABINENPERSONAL BESTREIKT UTA

Kabinenpersonal mit Standort in Noumea in der französischen Pazifikkolonie Neukaledonien führt einen Streik gegen UTA durch, mit dem es Forderungen nach Gleichbehandlung mit ihren Kollegen in Frankreich durchsetzen will.

An dem Konflikt sind 80 Mitglieder des UTA-Kabinenpersonals beteiligt, die seit 1975 nicht mehr von einem Kollektivabkommen abgedeckt sind. Die französische Gewerkschaft des Kabinenpersonals SNPNC fordert von der Fluggesellschaft, für das Personal in Neukaledonien den gleichen Kollektivvertrag zu akzeptieren wie für deren Kollegen mit Standort in Paris.

FRANKREICH: NEUN ENTLASSUNGEN BEI OLYMPIC

Auf heftige Kritik von seiten der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft FGTE-CFDT ist eine Entscheidung der Unternehmensleitung von Olympic Airways in Frankreich gestossen, neun Beschäftigte ihres Bodenpersonals zu entlassen. Die ITF und die griechischen Gewerkschaften des Flugpersonals protestierten bei der Unternehmensleitung der Fluggesellschaft und verteilten Flugblätter.

GROSSBRITANNIEN: ZUSAMMENSCHLUSS VON INGENIEUREN UND FLUGPILOTEN

In dem Bemühen, ihre gewerkschaftliche Vertretung zu stärken, haben sich die britischen Gewerkschaften der Flugpiloten und Flugzeugingenieure zusammengeschlossen. Die Flugzeugingenieure werden ihre Vollmitgliedschaft in der Offiziersgewerk-

schaft NUMAST beibehalten, die ihnen Zugang zu deren Rechtsberatung und anderen Dienstleistungen gewährt. Gleichzeitig hat sich die Britische Vereinigung der Fluglinienpiloten (BALPA) bereiterklärt, von ihrem Hauptbüro in London aus örtliche Vertretung und berufsbezogene Dienstleistungen für die Flugzeugingenieure bereitzustellen. Ein NUMAST-Funktionär wurde zu diesem Zweck an die BALPA abgestellt.

FLUGSICHERHEITSPROGRAMM IN INDIEN

Eine umfassende Gewerkschaftskampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewußtseins bei den Beschäftigten der Zivilluftfahrt in Indien war eines der Ergebnisse eines dreitägigen ITF-Seminars, das vor kurzem in der Nähe von Bombay abgehalten wurde.

An dem Seminar, das vom 14. bis 16. November stattfand, nahmen mehr als 50 Gewerkschafter teil, deren wichtigste Zielsetzung in der Unterstützung der Bemühungen um eine Verbesserung der Arbeitsumwelt ihrer Mitglieder bestand.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis eröffnete die Sitzung, und der Regionalsekretär für Asien und den Pazifischen Raum, M. S. Hoda, sowie Dr. Tord Kjellström von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) leiteten die Sitzungen.

Das Seminar wurde in vier Gruppen aufgeteilt, die das technische Bodenpersonal, das nicht-technische Bodenpersonal im Flughafen, das verwaltungstechnische Bodenpersonal sowie die Flugbesatzungen umfaßten.

Die intensiven Diskussionen während des dreitägigen Seminars führten zu einer Reihe von Schlußfolgerungen:

- die Bedeutung von Konsultationen zwischen Gewerkschaften und Unternehmensleitungen über Gesundheit und Sicherheit;
- die Notwendigkeit der Einrichtung gemeinsamer Ausschüsse für berufliche Gesundheit und Sicherheit auf allen Ebenen des Arbeitsplatzes;
- das Recht der Arbeitnehmer auf umfassende Information über mögliche Gesundheitsrisiken, denen sie ausgesetzt sein könnten;
- daß die Unternehmensleitung die volle Verantwortung für die Sicherung gesunder, hygienischer und sicherer Arbeitsbedingungen tragen sollten;
- die Notwendigkeit der Einrichtung eines Informationszentrums sowie einer Datenbank zum Thema Gesundheit und Sicherheit.

Der ITF-Koordinierungsausschuß für die Beschäftigten der Zivilluftfahrt in Indien wurde beauftragt, einen speziellen Forderungskatalog zum Thema berufliche Gesundheit und Sicherheit aufzustellen, einen Mustervertrag zu entwerfen sowie eine Kampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewußtseins bei den Beschäftigten der Zivilluftfahrt in Indien zu starten.

GESPRÄCHE ÜBER EG-LUFTFAHRTPOLITIK UNTERBROCHEN

Die Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft (EG) konnten sich erneut nicht auf eine gemeinsame Luftverkehrspolitik einigen.

Die fortwährenden Auseinandersetzungen über Entregulierung und die Auslegung der Wettbewerbsklauseln des Vertrages von Rom (über die wir bereits in ITF-Nachrichten Mai, Juni/Juli und September 1986 berichteten) bleibt ein wunder Punkt der Gemeinschaft.

Auf der einen Seite spricht sich eine Reihe von EG-Staaten (angeführt durch Großbritannien, Irland und die Niederlande) für eine begrenzte Form der Entregulierung aus, während die meisten übrigen Länder mit der bestehenden Lage recht zufrieden sind.

Gerichtsbeschlüsse

Beide Seiten müssen jedoch früher oder später aufgrund eines Urteils des europäischen Gerichtshofes vom April dieses Jahres zu einer Einigung gelangen. Das Gericht stellte fest, daß die bestehenden Bestimmungen über den Luftverkehr in Europa gegen die Wettbewerbsregeln des Vertrages von Rom, der die Grundlage der Europäischen Gemeinschaft bildet, verstoßen.

Dieses Urteil hat zwar keine sofortigen Auswirkungen, es könnte jedoch bedeuten, daß eine umfassende gerichtliche Untersuchung die gesamte Struktur von Luftverkehrsabkommen innerhalb der Gemeinschaft umwerfen könnte. Obwohl eine derartige gerichtliche Untersuchung Jahre benötigen würde, um sämtliche Instanzen zu durchlaufen, stellt sie einen mächtigen Anreiz für die Minister dar, sich auf einen Kompromiß zu einigen.

Zudem haben auch eine Reihe von Fluggesellschaften sowie die EG-Kommission damit gedroht, rechtliche Schritte gegen die Mitgliedsstaaten und Nationalcarrier zu unternehmen, falls keine Einigung zustande kommt.

Diese letztgenannten Drohungen sowie die Tatsache, daß die sechsmonatige Präsidentschaft der britischen Regierung - eines starken Verfechters der Entregulierung - im Ministerrat im Dezember zu Ende geht, haben gemeinsam dazu beigetragen, die Frage der Luftverkehrspolitik ins Zentrum der politischen Bühne zu rücken.

Die Briten, eifrig darum bemüht, durch ihre Präsidentschaft Pluspunkte für ihre Innenpolitik zu sammeln, haben sich mit großer Energie um eine Einigung bemüht. Auf der letzten Tagung der Verkehrsminister am 11. November überraschten die Briten die kompromißlosen Fürsprecher der Entregulierung durch einen von ihnen unterbreiteten Einigungsvorschlag.

Im wesentlichen boten sie ihre Zustimmung zu einer vollständigen Ausnahme der Luftfahrt von den EG-Wettbewerbsregeln an, falls folgende drei Modifizierungen der bestehenden Praxis vorgenommen würden:

1. die Aufhebung von Beschränkungen für Niedrigstpreisflüge wie z.B. die Auflage, daß zwischen Ab- und Rückflug mindestens fünf Tage bzw. eine Nacht von Samstag auf Sonntag liegen müssen;
2. die praktische Abschaffung von bilateralen Abkommen zwischen Fluggesellschaften zur Aufteilung der Sitzkapazitäten auf bestimmten Strecken (viele Fluggesellschaften teilen sich den Flugverkehr auf bestimmten Strecken auf der Grundlage von 50/50- oder 60/40-Quoten auf);
3. Verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Flugstrecken sowie größere Freizügigkeit für regionale Flüge (zwischen kleinen Flughäfen).

Dieser Kompromißvorschlag - der sofort von Teilen der Entregulierungs- und Verbraucherlobby verurteilt wurde - führte beinahe zum Erfolg. Beim ersten Vorschlag war

die Meinung der Minister geteilt, die beiden übrigen Vorschläge wurden jedoch mit 10:2 bzw. 9:3 Stimmen unterstützt. Ein gutes Ergebnis, jedoch nicht gut genug für die EG, wo Beschlüsse einstimmig gefaßt werden müssen.

Die Briten waren zutiefst enttäuscht über diesen Fehlschlag und haben seit der Sitzung im November einen weiteren Schritt unternommen, die Zustimmung der griechischen Regierung (dem heftigsten Gegner der Entregulierung in der Gemeinschaft) zu gewinnen. Die britische Regierung hat Griechenland öffentlich angeboten, es während einer Übergangsperiode von dem neuen Abkommen auszunehmen. Bisher liegt jedoch noch keine offizielle Antwort aus Griechenland vor.

Niedrigstpreisflüge

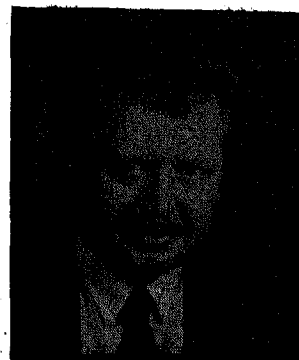
Unterdessen gaben zwei britische Fluggesellschaften, die sich keineswegs von den Vermittlungsbemühungen ihrer Regierung beeindruckt zeigten, ihre Absicht bekannt, sich um die Zulassung als Anbieter von Niedrigstpreisflügen auf einer ganzen Reihe von europäischen Strecken zu bewerben. British Caledonian und Air Europe wollen Niedrigstpreisflüge nach den meisten wichtigen europäischen Hauptstädten anbieten und kündigten an, daß sie jede Regierung vor Gericht bringen werden, die ihnen nötigen Lizenzen verweigert.

GEWERKSCHAFTEN BEI EASTERN ÜBERBIETEN LORENZO

Ein Zusammenschluß von drei Gewerkschaften, die zusammen 44.000 Beschäftigte bei Eastern Airlines vertreten, hat im Rahmen seiner fortgesetzten Kampagne zur Abwehr des geplanten Verkaufs des Unternehmens an Texas Air des für seine gewerkschaftsfeindliche Haltung berüchtigten Frank Lorenzo ein Gegenangebot für die Fluggesellschaft unterbreitet. Die Gewerkschaften der Flugpiloten, -begleiter und Mechaniker verweisen darauf, daß ihr Angebot, dessen Finanzierung geregelt ist, weit über dem zwischen Eastern und Texas Air im Februar ausgehandelten Übereinkommen liegt, nach dem Texas für die Übernahme von Eastern US \$ 10 pro Aktie in Form von Bargeld und Sicherheiten zahlen sollte. 25% der Aktien der Fluggesellschaft befinden sich bereits in der Hand der Beschäftigten von Eastern.

BYE BYE BERNIE

Der Sektionssekretär der Sektionen Zivilluftfahrt und Reisebüropersonal, Bernie Beyertt, hat die ITF im vergangenen Monat verlassen, nachdem er 2 1/2 Jahre lang von der deutschen Gewerkschaft ÖTV für diese Tätigkeit abgeordnet worden war. Seine ehemaligen Kollegen im ITF-Hauptbüro sowie die Mitglieder beider Sektionen wünschten ihm und seiner Familie alles Gute für die Zukunft.



Hafenarbeiter

IAO: HÖHERE QUALIFIKATIONEN, WENIGER ARBEITSPLÄTZE

Eine düstere Zukunft für die Beschäftigung in den Häfen sowohl der Industrials als auch der Entwicklungsländer wird in einer neuen Studie vorhergesagt, die das Internationale Arbeitsamt vor kurzem veröffentlichte. Mit der 170 Seiten starken Untersuchung, die Professor A. D. Couper von der Universität von Wales erarbeitet wurde, wird eine frühere Studie aus dem Jahre 1969 auf dem neuesten

Stand gebracht, die schließlich im Jahre 1973 zur Verabschiedung zweier wichtiger IAO-Verwaltungsdokumente über den Sozialschutz von Hafentarbeitern (Übereinkommen 137 und Empfehlung 145) führte.

In der Untersuchung werden die Veränderungen in den Frachtumschlagsmethoden seit 1969, insbesondere Verbesserungen bei Stückgutumschlagstechniken, der wachsende Containereinsatz sowie die Einführung von Computern, Robotern und Mikroelektronik beim Frachtumschlag, analysiert. Sie stellt fest, daß gegenwärtig eine neue und andere Form von Automatisierung in den Häfen stattfindet, deren Auswirkungen sich von denen der traditionellen Mechanisierung unterscheiden.

Der Einsatz der Mikroelektronik in den Häfen wird, so heißt es in der Studie, "viele der komplizierteren Bedienungsfunktionen ersetzen, die bisher vom Menschen erfüllt wurden, und größere Auswirkungen auf die Beschäftigten im Bürobereich als auf die im Frachtumschlag haben." Weitere Kapitel des Berichts beschäftigen sich mit den Beschäftigungstendenzen. Dort heißt es, daß insbesondere in den Industrieländern in den vergangenen 20 Jahren die Zahl der Arbeitskräfte in den Häfen dramatisch zurückgegangen ist.

Als Beispiele werden Antwerpen (wo in den vergangenen 20 Jahren ein Rückgang der Beschäftigten um 39% zu verzeichnen war); Hamburg (11%); New York (48%); Liverpool (78%) und die australischen Häfen (55%) angeführt. Zwar gab es in einigen wenigen Entwicklungsländern eine entscheidende Zunahme bei der Beschäftigtenzahl in den Häfen, in den meisten Fällen war jedoch auch dort ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen (z.B. Dakar 25%, Singapur 65%).

In dem Bericht wird deutlich, daß nicht nur die Technologie für die Arbeitsplatzverluste verantwortlich ist. Folgende Gründe sind ebenso wichtig: die weltweite Wirtschaftskrise, die sich insbesondere auf das allgemeine Frachtvolumen auswirkt; die Verlagerung des Seetransports auf Schiene, Straße oder Pipelines; sowie die weltweit zu verzeichnende Zunahme von Frachtdepots im Binnenland (sogenannte "Trockenhäfen"), wo Arbeiten, die früher in den Aufgabenbereich von Hafentarbeitern fielen, heute von anderen Arbeitnehmern durchgeführt werden. Die Schlußfolgerung des Berichts ist klar: man muß davon ausgehen, daß die voraussichtliche Produktivitätssteigerung in den Häfen der Welt jede Zunahme beim Frachtvolumen mehr als ausgleichen wird. Die Aussicht für die Arbeitsplätze ist daher düster.

Der Bericht untersucht außerdem die Frage der Abschaffung der Gelegenheitsarbeit, Größe der Gänge, Löhne, Arbeitszeiten und Sozialleistungen, Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, Ausbildung für Hafentarbeiter sowie zukünftige technologische Entwicklungen. Er unterstreicht, daß die Häfen in jedem Land, ob arm oder reich, zu den technisch am weitesten entwickelten Sektoren gehören. Auf Druck der Schifffahrtsunternehmen werden sogar in den Entwicklungsländern mit niedrigen Arbeitskosten neue Frachtumschlagsmethoden eingeführt. Die Nachfrage nach Hafentarbeitern wird daher weltweit weiter abnehmen, und andere Fähigkeiten erforderlich werden, wodurch die Notwendigkeit für Fortschritte bei der Ausbildung hervorgehoben wird. Während die Aufstiegsmöglichkeiten von Hafentarbeitern früher auf den Aufstieg von einem ungelerten auf einen angelernten Arbeitsplatz beschränkt waren, kann sich diese Situation verändern, heißt es in dem Bericht.

Kopien des Berichts "New cargo handling techniques: implications for port employment and skills" sind - nur in englischer Sprache - bei den Verkaufsstellen der IAO oder direkt bei der IAO, CH-1211 Genf 22, Schweiz, zum Preis von SFr 30,- erhältlich.

US LINES VON KONKURS BEDROHT

Die Muttergesellschaft der US Lines, einer der größten Containerschiffbetreiber der Welt, beantragte am 24. November Schutz vor ihren Gläubigern gemäß Abschnitt 11 der US-Konkursgesetzgebung.

Das Unternehmen, McLean Industries, setzt den Betrieb seiner Transpacific Container-Dienste während der finanziellen Neuordnung fort, die defizitären Transatlantic- und Round-the-world-Dienste wurden jedoch eingestellt. Eine Reihe von Schiffen der US Lines, die sich auf der Fahrt nach Europa befanden, wurden nach der Anmeldung des Konkurses in die USA zurückgerufen, da ihre Arrestierung durch Hafenbehörden und andere Gläubiger befürchtet wurde. Ein Schiff, die "American Georgia" wurde am 3. Dezember in Bremerhaven von einer Reihe von Gläubigern, darunter European Container Terminal (ECT) und die Hafenbehörde von Felixstowe, arrestiert.

Angaben der der ITF angeschlossenen amerikanischen Schifffahrtsgewerkschaft National Maritime Union of the United States zufolge ist die Lage der Beschäftigten der US Lines in den Vereinigten Staaten gegenwärtig unklar. Eine große Anzahl der landgestützten Beschäftigten wurden entlassen, und mindestens 5 Schiffe liegen fest. Die Besatzungsmitglieder befinden sich noch an Bord, aber Heuern und Zusatzvergütungen wurden per Gerichtsbeschluss eingefroren. In Rotterdam, wo US Lines mehr als 100 landgestützte Arbeitnehmer im Büro- und Verwaltungsbereich beschäftigte, haben Mitglieder der ITF-Gewerkschaft Vervoersbond FNV das Büro des Unternehmens besetzt. Der Anwalt der Gewerkschaft hat rechtliche Schritte zur Sicherstellung von Abfindungszahlungen in einer Gesamthöhe von etwa 4,7 Mio. holländischen Gulden (etwa 6 Monatslöhne für jeden Beschäftigten) eingeleitet. In Erwartung dieser Maßnahme gab das Bezirksgericht von Rotterdam seine Zustimmung zur Beschlagnahme des Vermögens der US Lines in den Niederlanden.

Die schlechte Finanzlage des Unternehmens ist teilweise auf die niedrigen Frachtraten im internationalen Containermarkt zurückzuführen, jedoch auch auf den Beschluss zum Kauf von 12 4.200-TEU-Schiffen im Jahre 1982, als der Markt gerade kippte.

Die ITF steht in ständigem Kontakt mit den Gewerkschaften in den von der Entscheidung der US Lines betroffenen Ländern, um die Situation der Beschäftigten zu verbessern.

REGIERUNG BEENDET AUSSPERRUNG IN KANADA

Die kanadische Regierung unternahm rechtliche Schritte, um eine viertägige Aussperrung von Hafearbeitern in British Columbia zu beenden.

3.700 Hafearbeiter, Mitglieder der kanadischen Sektion der der ITF angeschlossenen Hafearbeitergewerkschaft International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) wurden am 16. November ausgesperrt, nachdem Kollektivverhandlungen mit den durch die Arbeitgeberorganisation British Columbian Maritime Employers' Association vertretenen 65 Unternehmen gescheitert waren.

Der Kollektivvertrag der Arbeitnehmer war am 31. Dezember letzten Jahres ausgelaufen. Im Mittelpunkt des Konflikts mit den Arbeitgebern stand eine Containerumschlagklausel, die die Arbeitgeber aus dem Vertrag streichen wollten. Die Gewerkschaften vertraten den Standpunkt, daß es ihr Recht sei, Hafearbeit und damit das Beladen von Containern zu schützen.

Die seit 16 Jahren bestehende Klausel garantiert ILWU-Mitgliedern das Recht, einen Container im Hafen zu be- oder entladen, wenn der Inhalt für mehr als einen Verloader innerhalb eines bestimmten Umkreises vom Hafen bestimmt ist.

Die Aussperrung durch die Arbeitgeber dauerte nur 4 Tage. Zu diesem Zeitpunkt verabschiedete die kanadische Bundesregierung im Schnellverfahren ein Sondergesetz zur Beendigung der Aussperrung. Dieses Gesetz verfügt Lohnerhöhungen um 2% im nächsten Januar sowie um weitere 2% im Januar 1988 und verlängert die Geltungsdauer des bestehenden Vertrages bis 1988, wenn sich die beiden Parteien nicht auf ein eigenes Abkommen einigen können.

Die Gewerkschaft ist mit dem von der Regierung verfügten Lohnabschluß nicht zufrieden, und Donald Garcia, Vorsitzender der kanadischen ILWU, erklärte, daß "der einzige Lichtpunkt in dem Gesetz in der Beibehaltung der Containerklausel" besteht.

TALLYLEUTE IN PORT KLANG ENTLASSEN

Trotz fester Zusagen von der malaysischen Regierung, daß durch die Privatisierung des Containerterminals in Port Klang im März dieses Jahres keine Arbeitsplätze gefährdet würden, verloren 20 in der Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers (UEPASS) organisierte Tallyleute Anfang Oktober ihren Arbeitsplatz.

In dem Hafen ist es allgemein üblich - und zwar seit das Containerterminal seinen Betrieb aufnahm -, daß die Beschäftigten eines früheren Unternehmens übernommen werden, wenn ein neues Unternehmen die Arbeit aufnimmt.

Das Unternehmen Klang Container Terminal Company, das das Containerterminal nun betreibt, hat die Verantwortung für die Bereitstellung von Tallydiensten übernommen, weigerte sich jedoch, 20 Tallyleute zu beschäftigen, die daraufhin entlassen wurden. Bemühungen der Gewerkschaft um eine freundliche Einigung mit dem Unternehmen sind fehlgeschlagen, und die Hafenbehörde von Port Klang, die sich früher derartiger Fälle annahm, hat heute keine Möglichkeit mehr, in einer derartigen Angelegenheit einzugreifen. Da kein anderer Ausweg zur Verfügung stand, wandte sich die Gewerkschaft an den Arbeitsminister mit der Forderung, das Recht ihrer Mitglieder auf Weiterbeschäftigung im Terminal zu gewährleisten und bat die ITF um Unterstützung bei der Beilegung des Konflikts.

LOHNABSCHLÜSSE

Österreich: Beschäftigte des öffentlichen Dienstes (einschließlich Eisenbahner und Gemeindebedienstete) - 2,9% ab 1. Januar 1987;

Zypern: Seeleute - 13% plus Schmerzensgeld im Todesfall in Höhe von Dr 1,4 Mio. sowie Dr 450.000 für jedes abhängige Familienmitglied;

Großbritannien: Reiseunternehmen Thomas Cook - 6,5% ab 1. November; Mannschaftsdienstgrade - Erhöhung des Sockelbetrags um 3 Pfund pro Woche ab nächsten Januar; Offiziere - 3,4% ab Inkrafttreten des nächsten Vertrages;

Indien: Seeleute - 8% ab 1. Oktober 1986 sowie 6% ab 1. April 1987 im Rahmen eines für 18 Monate geltenden Vertrages.

Todesfälle

Mit dem Tod von Dr. Richard Müller (73) am 23. Oktober hat die Schweiz einen prominenten Gewerkschafter und führenden Politiker verloren. Über vier Jahrzehnte lang war er in der Gewerkschaft tätig: Seine Karriere führte ihn vom Amt des Generalsekretärs der PTT-Union (Gewerkschaft der Post-, Telefon- und Telegraphenarbeiter) über eine Reihe von Spitzenfunktionen; unter anderem war er Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) sowie Präsident bzw. Vizepräsident der Dachorganisationen der Arbeitnehmer im Post- und Telefonbereich sowie im öffentlichen Dienst.

Während seiner 4 Jahre an der Spitze des SGB hat er dazu beigetragen, das fortschrittliche Image der Organisation zu schaffen, dessen sie sich auch heute noch erfreut. Seine politische Laufbahn begann in der Kantonsregierung von Bern (Berner Großer Rat) und führte bald darauf zu seiner Wahl ins eidgenössische Parlament. Hier stieg er bis in die Führungsspitze der Sozialdemokratischen Partei auf.

Er wird immer als beherzter Kämpfer für eine gerechtere Gesellschaft sowie als Verteidiger der Rechte der Arbeitnehmer und der sozial Benachteiligten in Erinnerung bleiben.

Luis Somolinos, der auf dem 4. Kongreß des Spanischen Gewerkschaftsbundes UGT Anfang dieses Jahres zum Ehrenpräsidenten der Sektion Transport und Telekommunikation (FETC) gewählt wurde, verstarb am 14. November nach langem und schwerem Leiden. Somolinos gründete die FETC im Jahre 1972 und vertrat die Straßentransportarbeiter im Vorstand der UGT. In Anerkennung seiner völligen Hingabe an die Arbeit für die UGT wählten ihn die Delegierten einstimmig ins Amt des Ehrenpräsidenten. Er war der UGT 1933 beigetreten und hatte ihr während der langen Jahre des Exils in Frankreich die Treue gehalten, bevor die Gewerkschaft nach dem Tode Francos wieder offen in Spanien tätig werden konnte.

Donald MacDonald, früherer Vorsitzender des kanadischen Gewerkschaftsbundes Canadian Labour Congress (CLC) verstarb am 25. September im Alter von 77 Jahren. Bis zu seinem Ruhestand im Jahre 1974 übte er 6 Jahre lang das Amt des Vorsitzenden des CLC aus, und während seiner letzten 2 Amtsjahre war er der erste nicht-europäische Präsident des IBFG.

MacDonald, ehemaliges aktives Mitglied der Gewerkschaft der Bergleute, war außerdem 4 Jahre lang Fraktionsvorsitzender der Cooperative Commonwealth Federation (der Vorläuferorganisation der heutigen New Democratic Party) im Parlament der kanadischen Provinz Nova Scotia.

ITF-Nachrichten wünscht allen Lesern
ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute
für das Neue Jahr.