

Aus dem INHALT

Malaysischer Gewerkschaftsführer
mißhandelt (S. 3)

Asien/Pazifik-Konferenz (S. 4)

Gewerkschaftsmünster auf

Fußschuhen (S. 5)

IBS-Sitzung (S. 6)

ZIVILLÜFTFAHRT

Piloten bei Vayudoot in

Schwierigkeiten (S. 7)

Erfolg für Gewerkschaft bei

Air Canada (S. 8)

EG-Luftverkehrspolitik verabschiedet (S. 9)

Zusammenschluß BA/BCal besiegelt (S. 10)

Plastikwaffen-Gesetz in USA (S. 11)

Neues Computersystem in Asien (S. 12)

LEUTE (S. 12)

BINNENVERKEHR

Schweizer "Ja" zu Bahn 2000 (S. 13)

Vertragsabschluss bei indischen

Eisenbahnen (S. 14)

Privatfinanzierung für

Hochgeschwindigkeitsstrecken? (S. 15)

HAFENARBEITER

Streik in Uruguay (S. 15)

Griechische Seeleute unterstützen

ILA (S. 16)

Bimung in Amsterdam (S. 16)

FISCHER

Neue Fangquoten für Europa (S. 17)

REISEBÜROPERSONAL

Internationale Gewerkschaftskontakte
(S. 17)

SEELEUTE

Fährunglück auf Philippinen (S. 18)

Golfkrieg (S. 19)

Neue Vorschriften für spanische

Tankschiffahrt (S. 20)

Flaggenübersicht (S. 21)

Trinidad erhält eigenes Register (S. 23)

Piratenüberfälle in Asien (S. 24)

TODESFÄLLE (S. 24)

Inkatha-Angriffe in Südafrika:

TRANSPORTARBEITER BESONDERS HART BETROFFEN

Eine Welle von Gewalttätigkeit und Terroranschlägen sogenannter "Vigilanten-Gruppen" gegen Gewerkschafter und Mitglieder der Anti-Apartheid-Bewegung in Südafrika wird weltweit in einem großen Teil der Medien fälschlicherweise als Gewalt "Schwarzer gegen Schwarze" dargestellt.

In Wirklichkeit handelt es sich dabei vielmehr um eine weitere Taktik der weißen Minderheitsregierung zur Zerschlagung der politischen Opposition gegen das Apartheid-System. Inhaftierungen ohne Gerichtsverfahren, Zensur der Medienberichterstattung und das Verbot von Sitzungen und Demonstrationen konnten den Widerstand nicht ersticken, und diese jüngste Welle der Gewalttätigkeit stellt zusammen mit den anderen erwähnten staatlichen Angriffen auf die Opposition eine besorgniserregende neue Entwicklung in Südafrika dar.

Eine Reihe der schwersten Vorfälle ereignete sich in Pietermaritzburg in der südafrikanischen Provinz Natal, die sich generell zum Zentrum der Terroranschläge entwickelt hat. Die überwiegende Mehrheit der Gewalttätigkeiten werden von Vigilanten-Gruppen verübt, die von der Inkatha-Bewegung unterstützt werden.

Inkatha untersteht direkt Gatsha Buthelezi - ein Mann, der sich der Welt als Gegner des Apartheid-Systems präsentiert, gleichzeitig jedoch ein zentrales Element der Apartheid untersteht. Buthelezi akzeptiert die berichtigte "Bantustan"-Politik Südafrikas, die schwarzen Bürgern imaginäre politische Rechte gewährt, nachdem sie in die angeblich unabhängigen "Homeland"-Staaten abgeschoben wurden. Buthelezi selbst ist oberster Minister des "Kwa-Zulu"-Homelands, das aus geographisch völlig unzusammenhängenden Gebieten unfruchtbarer Landes besteht und von der südafrikanischen Regierung als einziger auf der ganzen Welt als Basis für ein unabhängiges "Homeland" für das Volk der Zulu angesehen wird. Die von der internationalen Gemeinschaft verurteilte Homeland-Politik stellt eine weitere Variante der bekannten Taktik des "Teile und herrsche" dar, derer sich Diktaturen überall auf der Welt gerne bedienen.

Man muß sich dessen bewußt werden, daß die vielen in den Medien veröffentlichten Berichte über Kämpfe zwischen verschiedenen Gruppierungen der schwarzen Bevölkerung genau dem Bild entsprechen, das die südafrikanische Regierung der restlichen Welt mit Hilfe ihrer scharfen Kontrolle über Zeitungen und Fernsehen vermitteln will. Die Gewalt "Schwarzer gegen Schwarze" dient ihr als Propagandawerkzeug, durch das sie das rassistische Grundprinzip der weißen Minderheitsherrschaft im Bewußtsein der Weltöffentlichkeit verankern will: eine Herrschaft der schwarzen Bevölkerungsmehrheit sei unmöglich, da "Stammesfehden" unweigerlich in den Bürgerkrieg führen würden.

Im Laufe des Jahres 1987 fielen mindestens 200 Personen dieser Welle der Gewalttätigkeit in der Gegend um Pietermaritzburg zum Opfer. Die Menschen in den schwarzen Wohngebieten der Region leben in ständiger Angst. Hauptziele der Gewalttätigkeiten der Inkatha-Bewegung sind Mitglieder des südafrikanischen Ge-

Forts. auf Seite 2

JANUAR 1988

...Busfahrer im Steinhagel

Forts. von Seite 1

werkschaftsdachverbandes COSATU und der Anti-Apartheid-Bewegung United Democratic Front (UDF), doch seit neuestem richten sich die Angriffe auch gegen Personen, die keiner der beiden Organisationen angehören.

In jüngster Zeit schlugen die Anhänger von COSATU und UDF zurück. Es gab Angriffe gegen Inkatha-Mitglieder, bei denen einige Personen ums Leben kamen. Es steht jedoch außer Zweifel, daß die meisten - und schwersten - Gewalttaten von den Vigilanten-Gruppen der Inkatha begangen werden. Ihre Verantwortung für die Zunahme der Gewalttätigkeiten in dem Gebiet seit Ende 1985 steht außer Frage.

Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU), einer Mitgliedsorganisation von COSATU, hatten während des vergangenen Jahres besonders schwer unter diesen Angriffen und unter der staatlichen Unterdrückung zu leiden. Transportarbeiter, die als leicht auszumachende Ziele auf der Straße arbeiten, befinden sich bei derartigen Konfrontationen zwangsläufig in der vordersten Linie.

Im folgenden möchten wir kurz über die schwersten Angriffe auf Transportarbeiter berichten:

Am 5. Mai 1987 riefen Anti-Apartheid-Organisationen in Südafrika während der Wahlen, zu denen nur weiße Südafrikaner zugelassen waren, zu einem Fernbleiben von den Arbeitsplätzen auf. In Natal fand dieser Aufruf große Resonanz, was zum Teil auf die Unterstützung durch Bus- und Taxifahrer zurückzuführen war. Zwei Tage später wurde ein Mann namens Duma im Busterminal von Pietermaritzburg von Unbekannte erstochen. Duma stand in dem Verdacht, an der Ermordung eines jungen UDF-Mitglieds am Vortage beteiligt gewesen zu sein. In der TGWU organisierte Busfahrer wurden beschuldigt, Duma getötet zu haben.

Am darauffolgenden Tag meldeten sich alle Mitglieder der UWUSA (einer der Inkatha nahestehenden sog. "Gewerkschaft") bei dem Verkehrsunternehmen Kwa Zulu Transport krank. Der erste Bus, der das Depot um 04.00 Uhr morgens verließ, wurde von einer Menschengruppe, die Straßenbarrikaden errichtet hatte, mit einem Steinhagel empfangen.

Der erste in der TGWU organisierte Fahrer, der von Inkatha-Mitgliedern angegriffen wurde, war Jerome Mbonqwa. Er wurde auf seiner ersten Tour überfallen. Er überlebte den Angriff, ist jedoch aus medizinischen Gründen arbeitsunfähig und lebt heute von einer Rente.

Am 10. Mai schoß ein Mitglied der südafrikanischen Polizeikräfte, dessen Bruder ein bekannter Inkatha-Führer ist, auf einen weiteren Busfahrer, S. Zulu, während dieser seiner Arbeit nachging. Zulu über-

lebte.

Busfahrer, die der TGWU angehörten, fürchteten sich, auf ihren üblichen Strecken zu fahren. Die Angriffe wurden der Polizei gemeldet, die jedoch nichts zu ihrem Schutz unternahm und keinerlei Unterstützung anbot. Die Fahrer begannen daraufhin, sich in ihrer Freizeit gegenseitig zu begleiten, um sich zumindest in gewisser Weise vor Angriffen zu schützen.

Am gleichen Tag, dem 10. Mai, wurde die

von einem der Fahrgäste erschossen.

Bei den Überfällen im Mai kam es auch zu einem versuchten Anschlag gegen den stellvertretenden Vorsitzenden der TGWU, Alfred Ndlovu. Während einer Autofahrt entdeckte er eine Straßensperre und hielt in einiger Entfernung davon an. Vorbeikommende Passanten erzählten ihm, daß Inkatha-Mitglieder ihn an der Straßensperre erwarteten. Daraufhin drehte er um und fuhr in entgegengesetzter Richtung davon. Erst

"Fast immer werden sie direkt oder indirekt von Angehörigen der Polizeikräfte unterstützt"

Ehefrau des Busfahrers Jeffrey Kheswa in ihrer Wohnung von Sicherheitskräften verhaftet. Kheswa versuchte auf der Plessislaer Polizeidienststelle in Erfahrung zu bringen, was mit seiner Frau geschehen war. Er erfuhr, daß man sie in der Zwischenzeit freigelassen hatte, und wurde dann prompt selbst inhaftiert. Neun Monate später befindet er sich noch immer in Einzelhaft, ohne daß gegen ihn Anklage erhoben oder ein Gerichtsverfahren eingeleitet worden wäre.

Kurz danach drang ein Mitglied der UWUSA, Ova Mncwabe, in das Haus von Themba Gwala, einem in der TGWU organisierten Fahrer, ein. Da Gwala nicht zu Hause war, plünderte er das Haus, und raubte Gwalas Mutter Lebensmittel, Möbel und Kleidung. Gwala wandte sich an die Polizei, um Anzeige gegen Mncwabe zu erstatten. Die Polizei nahm Mncwabe für zwei Wochen in Haft, zog dann die Anzeige zurück und ließ ihn frei.

Der in der TGWU organisierte Fahrdienstleiter Colin Dobole wurde erschossen, nachdem er früher bereits eine Verfolgungsjagd im Auto überlebt hatte, bei der er vor UWUSA-Mitglied Phillip Thabethe geflohen war. Der bereits erwähnte Ova Mncwabe wurde des Mordes und des unrechtmäßigen Besitzes einer Feuerwaffe angeklagt. Die Anklage wurde jedoch fallengelassen, ohne daß es zu einer Gerichtsverhandlung kam.

Auf die Berufsfahrer N. Dlamini und E. Nene, ebenfalls Mitglieder der TGWU, wurde während einer Fahrt in ihrem Privatauto geschossen. Alle drei Angreifer, die Inspektoren Thusi, Dube und M. Mbatha waren bei Kwa Zulu Transport beschäftigte UWUSA-Mitglieder. Dlamini starb später an seinen Verletzungen. Eine Woche danach wurden Inspektor Dube und ein weiteres UWUSA-Mitglied, Wilson Mda, nach einer heftigen Auseinandersetzung in einem Bus

nach einer langen Verfolgungsjagd konnte er seine Verfolger abschütteln.

Ndlovu arbeitet als Busfahrer bei Kwa Zulu und ist, neben seinem Amt als stellvertretender TGWU-Vorsitzender, auch Vorsitzender des COSATU in Natal. Er ist ein hoch angesehenes und aktives Mitglied der Gewerkschaft und seiner Gemeinde. Während des fraglichen Zeitraums unternahm er große Anstrengungen, die Terrorkampagne an die Öffentlichkeit zu bringen und gleichzeitig nach einer friedlichen Lösung zu suchen. Am 10. Oktober vergangenen Jahres wurde er von der Polizei verhaftet. Ursprünglich wurde ihm ein Mordversuch zur Last gelegt. An dem Tag seines Gerichtsverfahrens wurde die Anklage fallengelassen. Seither wird er aufgrund des berüchtigten Kapitels 29 des Gesetzes über die innere Sicherheit festgehalten, das die unbegrenzte Inhaftierung ohne Zugang zu einem Rechtsanwalt oder die Möglichkeit von Verwandtenbesuchen zuläßt. Am gleichen Tag wie Ndlovu wurde ein weiterer in der TGWU organisierter Fahrer bei Kwa Zulu Transport, Ndodo Ngubo, verhaftet. Auch er befindet sich noch immer in Haft.

Am 20. November wurde wiederum ein bei Kwa Zulu beschäftigter Fahrer, ebenfalls TGWU-Mitglied, verhaftet. Jerry Vilikazi ist auch stellvertretender Vorsitzender des Vertrauensleuteausschusses. Er wurde von der Sicherheitspolizei aus seinem Bus heraus verhaftet und befindet sich noch immer aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmezustands in Haft.

Noch ein in der TGWU organisierter Fahrer dieses Unternehmens, Ngodlomane Nkhuzi wurde am 2. Dezember verhaftet.

Die Lage in Pietermaritzburg ist sicherlich besonders ernst, doch kam es in der gesamten Provinz Natal in Gebieten, in denen die Inkatha aktiv ist, zu Überfällen auf Trans-

Forts. auf Seite 2

Mit Handschellen ans Krankenhausbett gefesselt

V. David, Generalsekretär sowohl der der ITF angeschlossenen malaysischen Transportarbeitergewerkschaft als auch des Gewerkschaftsdachverbandes des Landes (MTUC), war während der Behandlung wegen eines Herzinfarktes, den er nach seiner Verhaftung im Oktober letzten Jahres erlitten hatte, mit Handschellen an sein Bett gefesselt. Diese Nachricht, die das ITF-Sekretariat vor kurzem erreichte, veranschaulicht die unmenschlichen Haftbedingungen, denen die aufgrund der Bestimmungen des berüchtigten Gesetzes über die innere Sicherheit inhaftierten Gewerkschafter und Oppositionspolitiker Malaysias ausgesetzt sind. Informationen von Amnesty International von Anfang Januar dieses

Jahres zufolge wurden die Haftbefehle einer Reihe der Inhaftierten, darunter auch David, um zwei Jahre verlängert. Augenzeugen berichteten, daß David, als er wegen eines Herzinfarktes im Krankenhaus behandelt wurde, mit Handschellen an sein Bett gefesselt war. Auch im Gefängnis werden ihm die Handschellen nicht abgenommen. Als diese Praktiken im malaysischen Parlament angesprochen wurden, war die Reaktion darauf, daß die malaysische Polizei jedem Handschellen anlegen könne - außer dem König!

Das Gesetz über die innere Sicherheit, das auch langfristige Inhaftierung ohne Gerichtsverfahren vorsieht, stellt eine offene Verletzung grundlegender Menschen- und Ge-

werkschaftsrechte dar. Amnesty International koordiniert internationale Solidaritätsaktionen für die Inhaftierten, und ITF-Generalsekretär Harold Lewis bat in einem Rundschreiben alle angeschlossenen Gewerkschaften, Protestnoten oder -telegramme gegen die Verhaftungen, auch von Kollegen V. David, an die diplomatischen Vertretungen Malaysias oder direkt an folgende Adresse zu senden:

Dr Mahathir Mohammed
Prime Minister of Malaysia
Jalan Dato Onn
50502 Kuala Lumpur
Malaysia

... "Rädelsführer" stecken hinter Terrorbanden

Fortsetz. von Seite 2
portarbeiter. Im Juni 1987 wurde der Vorsitzende des Vertrauensleuteausschusses des Stauereiunternehmens South African Stevedores in Durban nachts während der Arbeit erstochen. Die UWUSA hatte gerade eine Organisierungskampagne in diesem Depot begonnen und obwohl es keine Augenzeugen dieses Mordes gibt, wird ein Zusammenhang vermutet.

Im nördlichen Natal wurde im vergangenen Mai nachts auf das Haus des damaligen Vorsitzenden der TGWU, Jerry Ntombela, geschossen. Er konnte unverletzt entkommen.

Anfang Oktober geriet die Wohnung des Organisationsfunktionärs der TGWU im nördlichen Natal, Nkosinathi Nhlekos, unter Maschinengewehrbeschuss. Wenige Tage danach, am 14. Oktober, wurde Nhleko im Büro der TGWU in Empangeni verhaftet - er befindet sich heute noch immer im Gefängnis.

Alle diese Angriffe folgen dem gleichen Muster. Sie richten sich gegen Anti-Apartheid-Organisationen und finden häufig im Anschluß an die Schaffung einer demokratischen Einrichtung, den Start einer Kampagne oder eine Aktion statt. Ihr Ziel besteht eindeutig darin, jede nicht von der Inkatha ausgehende politische Betätigung zu unterbinden.

In fast allen Fällen wurden die Angriffe direkt oder indirekt von Angehörigen der Polizeikräfte unterstützt. Die Einwohner der Provinz klagen, daß die Polizei selbst dann nicht gegen die Vigilanten vorgeht, wenn die Schuldigen eindeutig identifiziert werden. Außerdem verweigert die Polizei den Opfern von Vigilanten-Angriffen jeglichen Schutz.

Diese Inkatha-Kampagne für völlige politische Kontrolle und die Beseitigung jeglicher Opposition steht im Zusammenhang

mit dem Auftauchen einer Anzahl von "Rädelsführern" in den Reihen der Inkatha. Bestimmte Schlüsselfiguren sind für einen Großteil der Gewalttätigkeiten in dem Gebiet verantwortlich zu machen. Diese Personen sind als Inkatha-Mitglieder bekannt. Im Falle der Angriffe auf die in der TGWU organisierten Busfahrer nach dem Fernbleiben von der Arbeit scheint ein ganz bestimmter "Rädelsführer" hinter den Gewalttätigkeiten gestanden zu haben.

Während diese Rädelsführer ihre Angriffe auf Anhänger und Mitglieder der Anti-Apartheid-Bewegung fortsetzen, ist es nicht verwunderlich, daß die staatlichen Behörden wenig unternehmen, um ihnen Einhalt zu gebieten - schließlich arbeiten sie dem Staat in die Hände. Die Beteiligung der Sicherheitskräfte an dieser Schreckensherrschaft wird des weiteren dadurch belegt, daß

die Verhaftung von Personen durch die Sicherheitskräfte häufig direkt auf Angriffe gegen eben diese Personen folgt. Angesichts dieses Zusammenwirkens von offizieller staatlicher Unterdrückung und "inoffizieller" Gewalt von seiten der Inkatha brauchen die Transportarbeiter in Natal jede Unterstützung, die sie bekommen können. In Protesttelegrammen an die südafrikanische Regierung und ihre Botschaften sollten die Inhaftierten namentlich aufgeführt und ihre Freilassung gefordert werden. Es ist wichtig, der südafrikanischen Regierung zu verstehen zu geben, daß wir wissen, wen sie gefangenhält, da die Bestimmungen des Ausnahmezustandes es den südafrikanischen Organisationen verbieten, die Namen der Inhaftierten zu veröffentlichen. Auf diese Weise hofft die Regierung, ihre Verbrechen vor der Welt geheimhalten zu können.

Gefangene der Apartheid

TGWU-Mitglieder aus Natal

... inhaftiert seit

JEFFREY KHESEWA

10. MAI 1987

ALFRED NDLOVU

10. OKTOBER 1987

NDODO NGUBO

10. OKTOBER 1987

JERRY NTOMBELA

14. OKTOBER 1987

JERRY VILIKAZI

20. NOVEMBER 1987

NGODLOMANE MKHUZI

2. DEZEMBER 1987

Alle TGWU-Mitglieder werden aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmezustands ohne Anklageerhebung oder Kontaktmöglichkeit zu einem Anwalt festgehalten.

ITF-Konferenz für Asien und den Pazifik

Der Zusammenhang zwischen Entregulierung und Privatisierung im Transportsektor und Angriffen auf die Gewerkschaftsrechte stand vom 3. - 5. Dezember 1987 während der zweiten ITF-Regionalkonferenz für Asien und den pazifischen Raum in Tokio im Zentrum der Aufmerksamkeit. Die Delegierten hörten von vielen Beispielen schwerer Verletzungen der Grundrechte durch Regierungen in der Region und diskutierten ausführlich über die Lage auf den Philippinen, in Pakistan, Korea, Bangladesch, Sri Lanka, Malaysia und auf den Fidschiinseln. Die 3tägige Konferenz verabschiedete 12 Entschlüsse, unter anderem zu folgenden Themen: Gewerkschafts- und Menschenrechte auf den Fidschiinseln; Golfkrieg; Vayudoot Airlines; die Unternehmenspolitik von Air India, aufgrund derer Flugzeugingenieure gezwungen werden, die Flugzeuge auf Bomben zu untersuchen; und die Verweigerung von Gewerkschaftsrechten für die Beschäftigten der staatlichen pakistanischen Fluggesellschaft PIA. Ferner wurde eine

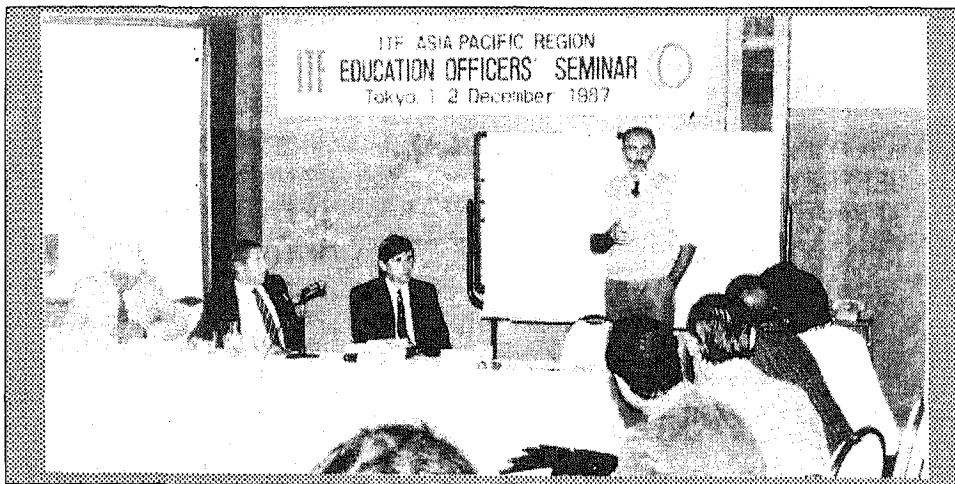


Sondererklärung zum langfristigen ITF-Bildungsprogramm verabschiedet, in der die Mitgliedsgewerkschaften in der Region aufgefordert werden, für eine Finanzierung des Programms aus Eigenmitteln Sorge zu tragen und den Gewerkschaften in Norwegen, Schweden, den USA und den Niederlanden für ihre finanzielle Unterstützung Dank ausgesprochen wird.

Des weiteren verabschiedete die Konferenz eine Erklärung zum Thema Gewerkschaftsrechte, die sich insbesondere auf Privatisierung und Entregulierung in der Ver-

kehrswirtschaft bezieht und auf die Tatsache verweist, daß die Transportarbeiter bei Angriffen gegen die Rechte der Arbeitnehmer in der vordersten Linie stehen, da dieser Industriebereich als "wesentliche Dienstleistung" angesehen wird. Die Erklärung gibt der ablehnenden Haltung der Gewerkschaften gegenüber Privatisierungsmaßnahmen Ausdruck und fordert Schutzklauseln für Arbeitnehmer, wo eine Privatisierung nicht verhindert werden kann.

Erfahrungen mit ITF-Bildungsprogramm ausgewertet



Der ITF-Regionalkonferenz direkt vorausgegangen war ein Seminar in Tokio, auf dem die während der ersten zweieinhalb Jahre des auf fünf Jahre angelegten Bildungsprogrammes für Asien und den pazifischen Raum gemachten Erfahrungen ausgewertet wurden. Unter dem Vorsitz von Mike Fleming von der australischen Gewerkschaft für nautische Offiziere nahmen mit zwei Ausnahmen alle an dem Programm beteiligten Bildungsbeauftragten daran teil. Ferner waren der Regionalsekretär, M. S. Hoda, und Phil Drew vom Clyde Cameron College (Australien), in dem die Bildungsbeauftragten ihre Grundausbildung erhalten, sowie Eleanor Kølstad von der LO (Norwegen) als Vertreterin der als Geldgeber für das Programm auftretenden Organisationen anwesend.

Jeder einzelne Bildungsbeauftragte legt einen ausführlichen schriftlichen Bericht über die jeweiligen nationalen Bildungsprogramme vor, die mit optischen Präsentationen ergänzt wurden. In Arbeitsgruppen zu organisatorischen und Bildungsfragen wurden Möglichkeiten für eine weitere Verbesserung des Programms in der Zukunft und insbesondere die Frage behandelt, wie die Eigenfinanzierung des Programmes garantiert werden kann, wenn die Unterstützung durch die Geberorganisationen ausläuft.

24stündiger Streik in Griechenland

Griechische Arbeitnehmer unterstützten Forderungen der Gewerkschaften nach Schaffung neuer Arbeitsplätze sowie sofortigen umfangreichen Lohnerhöhungen und eine Koppelung der Löhne an den Verbraucherpreisindex durch einen 24stündigen Streik am 15. Dezember. Der Streik führte zur Einstellung des Binnenflugverkehrs der Olympic Airways, Störungen im internationalen Flugverkehr von und nach dem Flughafen Athen sowie einer Beeinträchtigung anderer Verkehrsdienstleistungen.

Dem Streik waren im Laufe des Jahres bereits ähnliche Arbeitsniederlegungen aus Protest gegen die monetaristische Politik der Regierung vorausgegangen, die zu einer Verschlechterung des Lebensstandards der Arbeitnehmer führt. Trotz einer Inflationsrate, die augenblicklich etwa das 6fache des Durchschnitts der Europäischen Gemeinschaft beträgt, sind die Löhne in Griechenland gegenwärtig praktisch eingefroren, und die Arbeitslosigkeit nimmt ständig zu.

Rückwirkender Lohnabschluß auf Sri Lanka

Eine Anhebung der Einkommen um mehr als 10 %, eine Verbesserung der Lohn- und Gehaltsskalen sowie ein automatischer Ausgleich für den Anstieg der Lebenshaltungskosten sind die wichtigsten Elemente eines

neuen landesweiten Kollektivvertrages, der am 27. November 1987 in Colombo (Sri Lanka) unterzeichnet wurde. Dem Abschluß des rückwirkend zum 1. September in Kraft tretenden Vertrages waren fast zwei Jahre

harter Verhandlungen zwischen der Ceylon Mercantile Industrial and General Workers Union (CMU) und der Arbeitgebervereinigung des Landes sowie mehrere Arbeitsniederlegungen vorausgegangen.

Handelsembargo gegen Fidschiinseln vorläufig aufgehoben

Die Situation auf den Fidschiinseln steht auf des Messers Schneide, und nur durch ständigen internationalen Druck kann sichergestellt werden, daß die Menschen auf den Fidschiinseln in den Genuß ihrer grundlegenden Menschen- und Gewerkschaftsrechte kommen. Dies war die wichtigste Schlußfolgerung M. S. Hodas, ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, der sich vom 13. bis zum 16. Januar im Rahmen einer IBFG-Mission in dem Land aufhielt.

Die Delegation unter Leitung von IBFG-Generalsekretär John Vanderveken traf mit zahlreichen Gewerkschaftern der Fidschiinseln sowie mit Regierungsbeamten zusammen, darunter auch dem "Minister für Beschäftigung und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen", Taniela Veitata, der trotz seiner Ernennung zum Minister in Oberst Rabukas Militär-Regierung sein Amt als Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der registrierten Hafentarbeiter der Fidschiinseln beibehält. Nach Abschluß des Besuchs hob Vanderveken hervor, daß die Situation auf den Fidschiinseln nicht als normal angesehen werden könne, solange Grundrechte wie Vereinigungs- und Pressefreiheit unterdrückt und das Land per Regierungserlaß regiert werde.

"All dies sind elementare Faktoren bei der Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte," erklärte er und wies darauf hin, daß die Gewerkschaftsrechte nicht getrennt von der allgemeinen Lage gesehen werden könnten.

Die Delegation empfahl, die weitere Aussetzung des Boykotts des Luft- und Seeverkehrs durch die australischen und neuseeländischen Gewerkschaften an die Bedingung einer raschen Rückkehr zu echter Demokratie sowie voller Respektierung der Bürger- und Gewerkschaftsrechte auf den Fidschiinseln zu knüpfen.

Trotz der formellen Machtübergabe an eine "zivile" Verwaltung hat die Armee nach Feststellung der Delegation noch immer die eigentliche Macht in den Händen. Dem Kabinett gehören vier hohe Armeeeoffiziere an, darunter Oberst Rabuka - inzwischen zum Brigadegeneral befördert -, der als Innenminister Polizei und Streitkräfte kontrolliert.

Seit September 1987 gibt es in dem Land keine höheren Gerichte. Die Pressefreiheit ebenso wie die Gewerkschaftsrechte und politische und religiöse Freiheiten sind erheblich eingeschränkt. Mindestens 150 Personen, darunter führende Gewerkschaftsmitglieder, können das Land nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Innenministeriums verlassen. (Mahendra Chaudhry von der Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst der Fidschiinseln, der diesen Beschränkungen unterliegt, mußte eine Genehmigung einholen, um an der ITF-Regionalkonferenz für

Asien und den pazifischen Raum in Tokio teilnehmen zu können.)

Auch in der offiziell der Führung des Gewerkschaftsdachverbandes der Fidschiinseln (FTUC) unterstehenden Gewerkschaftsbewegung des Landes sind angesichts der Krise schwerwiegende Meinungsverschiedenheiten aufgetreten. Eine Reihe von Gewerkschaften, darunter fast alle ITF-Mitgliedsgewerkschaften auf den Fidschiinseln, kritisieren die gegenwärtige Führungsspitze des FTUC, weil sie ihrer Meinung nach dem Regime nach dem Putsch im Mai nicht energisch genug entgegengetreten sei. In einer Eingabe an die IBFG-Delegation erklärten 14 im FTUC zusammengeschlossene Gewerkschaften, daß "unser nationaler Dachverband vor der Aufgabe, die in einer Situation, wie sie sich den Arbeitnehmern heute generell stellt, dringend benötigte Führung zu übernehmen, kläglich versagt" hat.

Die fidschianischen Gewerkschaften warnen auch davor, die Androhung internationaler Sanktionen zurückzunehmen, da allein dies die Regierung von der völligen Ausrottung demokratischer Gewerkschaften zurückhalte. "Wir haben keinen Grund zu der Annahme, daß das Regime seine Zusagen ernst nimmt oder sie einhalten wird, wenn Gewerkschaften aus anderen Ländern nicht weiterhin ständig Druck ausüben," stellen die Gewerkschaften fest.

Im Gegensatz zu dem von der Weltpresse vermittelten Eindruck, daß die Machtübernahme auf unblutige und zivilisierte Weise vor sich gegangen war, hörte die Delegation zahlreiche Berichte über Mißhandlung und Folterung von aktiven Gewerkschaftern und Mitgliedern der indischen Bevölkerungsgruppe durch die fidschianischen Sicherheitskräfte und die rassistische "Taukei"-Bewegung.

Die vertrauliche Behandlungsakte eines dieser Opfer, eines führenden Mitgliedes einer der ITF-Mitgliedsgewerkschaften, gibt einen Einblick in das, was in diesem "friedlichen Staat im Südpazifik" vor sich geht.

Der an Asthma leidende Funktionär wurde Ende Oktober verhaftet und vor seiner Überführung zum Verhör in der Queen-Elizabeth-Kaserne der Streitkräfte in einer Polizeizelle festgehalten. Der Akte zufolge wurde er über seine Verbindungen zur Koalitionspartei und seine Mitgliedschaft in internationalen Gewerkschaftsorganisationen befragt. Er wurde mit Worten bedroht und angespuckt. Er wurde mit wiederholten Schlägen auf Unterkiefer, Ohren,



Taniela Veitata mit Delegationsmitgliedern Mo Hoda und Mike Walsh

Stirn, Nacken und Rippen körperlich angegriffen. Er erhielt wiederholte Schläge ins Gesicht, bis er das Bewußtsein verlor. Später erstellte Röntgenaufnahmen zeigen eine Fraktur der rechten Nasenknochen. Den Delegationsmitgliedern wurden auch Beweise für systematische Mißhandlung und Folterung von Politikern, Gewerkschaftern und normalen Bürgern durch Angehörige der Sicherheitskräfte vorgelegt. Viele von ihnen wurden gezwungen, in Klärgruben zu stehen oder zu schwimmen, angeblich weil sie sich nicht an die strengen Vorschriften für die Einhaltung der Sonntagsruhe gehalten hatten. Eine Reihe von Frauen wurden von Soldaten sexuell belästigt oder vergewaltigt.

In Gesprächen mit dem "Beschäftigungsminister" Veitata forderte die Delegation diesen nachdrücklich auf, sich für die Einhaltung der von ihm bereits früher gegebenen Zusagen hinsichtlich der Gewerkschaftsrechte durch das Regime einzusetzen. Dazu gehört unter anderem die Wiedereinrichtung des sog. Dreigliedrigen Forums, eines aus Arbeitgeber-, Gewerkschafts- und Regierungsvertretern bestehenden Gremiums mit der Aufgabe, ausstehende Konflikte beizulegen. Die Delegation äußerte sich ferner besorgt über die Außerkraftsetzung des Gesetzes über den öffentlichen Dienst aus dem Jahre 1974, die die Beseitigung vieler traditioneller Rechte der Beschäftigten im öffentlichen Dienst der Fidschiinseln bedeutete.

Auf dem IBFG-Kongreß in Melbourne (Australien) im März wird die Lage auf den Fidschiinseln erneut zur Diskussion stehen. Auf der Grundlage von Informationen, die sie von ihren Mitgliedsgewerkschaften auf den Fidschiinseln erhalten hat, herrscht bei der ITF weiterhin große Beunruhigung über die Lage der gewerkschaftlichen und politischen Rechte auf den Inseln. Falls es nicht zu einer erheblichen Verbesserung der Lage kommt, ist eine erneute Verhängung der Embargos gegen den See- und Luftverkehr von und nach den Fidschiinseln nicht auszuschließen.

IBS: Computerkommunikation ausbauen

Der effizientere Einsatz von Computern und Telekommunikationseinrichtungen bei internationalen Gewerkschaftsorganisationen war einer der Punkte auf der Tagesordnung der Generalkonferenz 1988 der Internationalen Berufssekretariate, die am 6. und 7.

Januar in Brüssel stattfand. Diese Konferenz der Generalsekretäre der 16 Internationalen Berufssekretariate sowie des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) bietet einmal im Jahr Gelegenheit für den Austausch von Informationen und Meinungen

über Entwicklungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Auf Wunsch der Vorjahreskonferenz legte die ITF der Sitzung einen zusammenfassenden Bericht über die bei den internationalen Gewerkschaftsorganisationen augenblicklich in Gebrauch befindlichen Computer, Textverarbeitungssysteme, Fernkopierer und Telekommunikationseinrichtungen vor. Schon seit einiger Zeit bedienen sich ITF und ICEF des Electronic-Mail-Systems POPTEL-GEONET für die Kommunikation von Computer zu Computer. Mehr und mehr Mitgliedsgewerkschaften schließen sich diesem und ähnlichen Systemen an, die auch den übrigen Organisationen als nützliche Ergänzung bestehender Kommunikationsmöglichkeiten empfohlen wurden. Aus den Diskussionen während der Konferenz ergab sich, daß viele internationale Organisationen und ihre Mitgliedsgewerkschaften heute Personalcomputer und in zunehmenden Maße schreibtreibergerechte Systeme für elektronische Seitenbearbeitung und rechnergesteuerte Satzverfahren einsetzen. Die Teilnehmer an der Konferenz stimmten darin überein, daß die Internationalen Berufssekretariate auf einen größeren Erfahrungsaustausch über den Einsatz dieser Technologien hinarbeiten sollten.

Außerdem wurden auf der 2tägigen Sitzung die Tätigkeit der OECD im Zusammenhang mit multinationalen Unternehmen sowie die jüngsten Entwicklungen in Korea, auf den Fidschiinseln und in Tunesien diskutiert. John Vanderveken vom IBFG gab einen ausführlichen Bericht über den Besuch einer IBFG-Delegation in Moskau ab. Bei dieser Gelegenheit informierte sie den Generalsekretär der KPdSU, Michail Gorbatschow, über die Haltung der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu Frieden und Abrüstung. Ein ähnliches Treffen sei für Mitte Januar mit Präsident Reagan und US-Außenminister George Schultz geplant.

Zwei Gastredner referierten auf Einladung des Vorsitzenden der Generalkonferenz, Stefan Nedzysnski (IPTT). Luis Anderson, Generalsekretär der Interamerikanischen Regionalorganisation des IBFG (ORIT), unternahm eine detaillierte Analyse der Gewerkschaftssituation in Mittel- und Südamerika. Der zweite Gastredner war Jerzy Milewski vom Auslandskoordinationsbüro der Solidarnosc in Brüssel, der einen überraschend optimistischen Bericht über die Bemühungen der unabhängigen Gewerkschaft bei der Wiederaufnahme ihrer Organisierungstätigkeit in Polen abgab. Wie dies inzwischen Tradition geworden ist, sandte die Konferenz eine Botschaft der Solidarität und Unterstützung an den Vorsitzenden der Solidarnosc, Lech Walesa.

Verstöße gegen Gewerkschaftsrechte in Indonesien

Im Dezember vergangenen Jahres reichte der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) eine formelle Beschwerde gegen die fortgesetzte Verletzung von Gewerkschaftsrechten durch die Regierung Indonesiens ein.

In einem Brief an den Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation verwies IBFG-Generalsekretär John Vanderveken insbesondere auf die Aufhebung der Gewerkschaftsrechte für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes, einschließlich vieler Transportarbeiter, durch die Gesetze des Landes. Obwohl die IAO bereits in der Ver-

gangenheit mehrmals Kritik an der Arbeitsgesetzgebung des Landes geäußert habe, unternimmt die indonesische Regierung, so Vanderveken, offensichtlich keine Schritte zu einer Verbesserung der Lage.

Durch Präsidentenerlaß sind Streikmaßnahmen in 27 staatlichen und privaten Unternehmen, 14 Ministerien und Banken sowie 20 Entwicklungsprojekten untersagt. Auf der Verbotsliste stehen die Bereiche Seefunk, Eisenbahnen, Häfen und Zivilluftfahrt.

Die größten Probleme bestehen in staatlichen Unternehmen bzw. Unternehmen mit staatlicher Beteiligung. Hierzu gehören nicht nur der öffentliche Dienst, der Bildungsbereich, Postdienste und Regional- bzw. Kommunalverwaltungen, sondern auch Unternehmen, deren Aktien sich teilweise in staatlichem Besitz befinden, z. B. im Stahl-, Erdöl- und Gassektor, im Bergbau und der Flugzeugherstellung. Alle in diesen Bereichen beschäftigten Arbeitnehmer - über die Hälfte der gesamten arbeitenden Bevölkerung Indonesiens - sind gesetzlich verpflichtet, sich einer einzigen Organisation mit dem Namen KORPRI anzuschließen. KORPRI, so stellt der IBFG fest, "ist nicht in der Lage, echte gewerkschaftliche Aufgaben zu erfüllen." Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, daß "der Innenminister Vorsitzender ihres Vorstandes ist.

NUR trifft NUS

Zwei ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Großbritannien - die Eisenbahnergewerkschaft NUR und die Seeleutegewerkschaft NUS - haben Gespräche über eine engere Zusammenarbeit aufgenommen, die möglicherweise zum Zusammenschluß der beiden Gewerkschaften führen könnten.

Mitgliederzahlen steigen

Die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder in der Mittelmeer-Republik Malta nahm im letzten Jahr nach Angaben der der ITF angeschlossenen General Workers' Union (GWU) um mehr als 14 % zu. Durch diesen gewaltigen Zuwachs in einer Zeit, in der fast alle Gewerkschaften Mitglieder verlieren, reiht sich Malta in die Gruppe der Länder mit dem höchsten gewerkschaftlichen Organisationsgrad der Welt ein. Ende Januar 1987 konnten maltesische Gewerkschaften 60.625 Mitglieder verzeichnen (gegenüber 53.008 im Jahr davor). Bei einer arbeitenden Bevölkerung von schätzungsweise 122.500 Personen bedeutet dies, daß fast jeder zweite Arbeitnehmer auf der Insel einer Gewerkschaft angehört. Die GWU vertritt die Mehrheit aller Gewerkschaftsmitglieder (64 %). Die Zahl der Mitglieder der GWU selbst nahm in diesem Zeitraum um fast 26 % zu.

Britische Gewerkschaften tun sich zusammen

Die der ITF angeschlossene britische Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs (ASTMS) sprach sich mit einer Mehrheit von 3 zu 1 für den Zusammenschluß mit der Angestellten-Gewerkschaft TASS aus. Die neue Gewerkschaft erhält den Namen Manufacturing, Science and Finance (MSF) und wird mindestens 700.000 Mitglieder organisieren. Dadurch wird sie zu einer der größten Gewerkschaften des Landes. Offiziell ins Leben gerufen wird die neue Gewerkschaft im Laufe des nächsten Monats in London.

Indische Fluggesellschaft entläßt aufmüpfige Piloten

Ein haarsträubender Katalog von Verstößen gegen internationale Sicherheitsbestimmungen, Nachlässigkeiten bei routinemäßigen Wartungsarbeiten an den Flugzeugen und offen gewerkschaftsfeindlichen Praktiken bei der rasch wachsenden, drittgrößten Fluggesellschaft Indiens, Vayudoot - so könnte der Inhalt eines Berichtes zusammengefaßt werden, den die Gewerkschaft der bei Vayudoot beschäftigten Flugpiloten vor kurzem auf einem von der ITF durchgeführten Zivilluftfahrtseminar in Indien vorlegte. Vayudoot ist eine rasch expandierende indische Zubringerfluggesellschaft. Die Flugzeugflotte des seit 6 Jahre bestehenden Unternehmens setzt sich aus Flugzeugen des Typs Avro und Dornier 228 zusammen. Berichten zufolge sollen demnächst Bestellungen für mehr als 20 neue Kurzstreckenflugzeuge mit 40 bis 65 Sitzplätzen aufgegeben werden.

Die größtenteils von der indischen Luftwaffe angeworbenen Piloten bei Vayudoot behaupten, sie seien regelmäßig gezwungen gewesen, stark überladene und technisch nicht den Sicherheitsanforderungen entsprechende Flugzeuge zu fliegen.

Obwohl die amtlich zugelassene Fluggastkapazität der Avro-Maschinen 32 Personen beträgt, waren die Piloten auf bestimmten Strecken gezwungen, bis zu 55 Passagiere aufzunehmen - eine Zahl, die sich manchmal auch auf 60 erhöhte, wobei die überzähligen Fluggäste stehen oder auf ihren Koffern sitzen mußten: eine strengstens verbotene Praxis, die im Falle einer Evakuierung viele Menschenleben gefährden könnte. Eine ähnliche Situation bestand bei den 18sitzigen Dornier 228, die auf bestimmten Strecken regelmäßig bis zu fünf auf ihren Koffern sitzende Passagiere zusätzlich beförderten. Einen weiteren Gesetzesverstoß bei den Flugzeugen dieses Typs stellte der Verzicht auf Flugbegleiter dar.

Die Piloten fanden außerdem heraus, daß das Unternehmen bei Reparatur- und Wartungsarbeiten äußerst nachlässig war. Die Dornier-Maschinen waren 1985 angeschafft worden, es fehlten jedoch jegliche Ersatzteile wie auch die Wartungsstationen. Die Bodeningenieure waren daher nicht in der Lage, Wartungsarbeiten ordnungsgemäß auszuführen oder all die vielen Fehler zu beseitigen, die im Laufe der Zeit unweigerlich auftreten. Die Piloten dieser Flugzeuge sahen sich regelmäßig mit schwerwiegenden Pannen konfrontiert, von denen einige leicht zu katastrophalen Unfällen hätten führen können. Bei vier verschiedenen Vorfällen öffneten sich die Notausgänge während des Fluges und allein im Jahre 1986 öffneten sich die Haupteinstiegstür für die Fluggäste drei-

mal, während sich ein Flugzeug in der Luft befand!

Motorschäden könnten nicht mehr als etwas ungewöhnliches betrachtet werden, seitdem in weniger als einem Jahr 18 derartige Vorfälle gemeldet worden sind. In manchen Fällen liege der Ölverbrauch um mehr als das 30fache über der zulässigen Höchstgrenze. Wichtige Instrumente und für einen Notfall bereitstehende Ersatzgeräte seien entweder defekt oder nicht funktionsbereit und Klimaanlagen und Belüftungssysteme selten. Die nachlässige Haltung des Unternehmens gelte auch für die Beziehungen zu den Beschäftigten. Piloten, die seit mehr als 3 Jahren bei der Fluggesellschaft tätig sind,

bezeichnend für das innerhalb des Unternehmens herrschende Klima der Unzufriedenheit, daß sich 60 der bei dem Unternehmen beschäftigten 78 Piloten, größtenteils ehemalige Angehörige der Luftwaffe, der Vereinigung anschlossen.

Es kam zu einer Reihe von Zusammenkünften mit Generalmanager Vardhan, auf denen über Möglichkeiten einer Verbesserung der Bedingungen für die Beschäftigten sowie der Betriebssicherheit bei der Fluggesellschaft diskutiert wurde. Zwei Tage nach der ersten Sitzung am 26. Dezember 1986, auf der Vardhan die formelle Anerkennung der Gewerkschaft zugesagt hatte, wurde der Vorsitzende der

"Viermal öffneten sich die Notausgänge, dreimal die Einstiegstür für Fluggäste - in der Luft ..."

werde die Bestätigung ihres Anstellungsverhältnisses verweigert, während die 3monatige Probezeit auf bis zu 18 Monate nach Beginn des Arbeitsverhältnisses ausgedehnt werde.

Aufgrund dieses unsicheren Status sähen sich die Piloten ständig von Massenentlassungen bedroht, wodurch sich der Druck, selbst unter unsicheren Bedingungen ihren Dienst fortzusetzen, weiter verstärkte. Piloten, die darauf bestehen, Flugdaten wie übermäßigen Ölverbrauch und niedrigere Motorenleistung in das Logbuch einzutragen, würden unter Androhung von Kündigung gezwungen, diese Eintragungen zu streichen. Es gebe keine Dienstzeitbeschränkung (Dienstzeiten von bis zu 24 Stunden seien durchaus üblich), die Bezahlung liege bei etwa der Hälfte dessen, was in diesem Wirtschaftsbereich üblich ist, und den Piloten würden die in diesem Sektor üblichen Zusatzleistungen, wie Lebensversicherung und eine Versicherung gegen den Verlust der Pilotenlizenz, verweigert.

Trotz der vom Generalmanager der Vayudoot, Harsh Vardhan, ausgesprochenen eindeutigen Drohung, daß jeder, der versuche, eine Gewerkschaft zu gründen, entlassen werde, schloß sich Mitte 1987 eine Gruppe von Vayudoot-Piloten zu einer Vereinigung zusammen, die im Februar 1986 als Gewerkschaft eingetragen wurde. Bei Neuwahlen im Oktober 1986 wurde Kapitän S. C. Sharma zum Vorsitzenden und Kapitän J. M. Singh zum Generalsekretär gewählt. Es ist

Vayudoot Pilots Association, Sharma, zum Regionalmanager in Delhi gerufen, der ihm erklärte, daß er ihn entlassen werde, wenn er seine gewerkschaftlichen Aktivitäten nicht sofort einstelle. Trotz dieser Drohung setzte die Gewerkschaft ihre Tätigkeit fort, und im Februar 1987 wurden die Beschäftigungsverhältnisse aller Vayudoot-Piloten bestätigt - mit der Ausnahme von Kapitän Sharma und zwei weiteren aktiven Gewerkschaftern, die offensichtlich als warnende Beispiele herausgegriffen worden waren.

Sharma wurde Ende März vom Flugdienst suspendiert und im April zusammen mit einem weiteren Gewerkschaftsfunktionär entlassen.

Unterdessen wurde die Lage hinsichtlich der Flugsicherheit immer bedenklicher. Am 30. März öffnete sich die Tür einer Dornier-Maschine vor den Augen der Passagiere, als sie sich auf dem Flug von Ludhiana nach Delhi befand.

Obwohl der Generalmanager behauptete, dieser Vorfall sei auf einen "Sabotage-Akt" der Piloten zurückzuführen, wurde die Unternehmensleitung in der indischen Presse wegen dieses Vorfalls scharf kritisiert. Diese Kritik setzte einige positive Entwicklungen in Gang.

Am Tag nach dem Vorfall wurden auf den Dornier-Maschine erstmalig Flugbegleiter eingesetzt. Die Flugzeuge der Vayudoot werden nicht mehr überladen, und Motorschäden wurden mit der Hilfe deut-

Forts. auf Seite 8

Air Canada gibt nach: Gewerkschaftsforderungen nach Beendigung der Aussperrung durchgesetzt

Der Arbeitskonflikt zwischen Air Canada und der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists (IAM), der im November vergangenen Jahres zu einer Aussperrung führte, wurde nun beendet, nachdem die Gewerkschaft fast alle ihrer Forderungen durchsetzen konnte.

Die Aussperrung (siehe ITF-Nachrichten November/Dezember 1987) vom 27. November bis zum 17. Dezember erfolgte nach der Ankündigung von Schwerpunktsstreiks gegen die Fluggesellschaft durch die IAM.

Die Gewerkschaft hatte vor allem eine automatische Inflationsanpassung der Renten gefordert. In ihrer Antwort auf diese Forderung erklärte die Fluggesellschaft, dies sei nur möglich, wenn die Beschäftigten diese Inflationsanpassung aus ihren eigenem Rentenversicherungsbeiträgen finanzierten. Des weiteren forderte die IAM die Anhebung der Löhne und Gehälter um insgesamt 12 % im Rahmen eines Kollektivvertrages mit 2-jähriger Laufzeit.

In der Frage der Renten gab die Unternehmensleitung von Air Canada sämtlichen

Forderungen der Gewerkschaft nach. Damit ist nun die vollständige Inflationsanpassung der Renten gewährleistet. In der Frage der Löhne und Gehälter stimmte sie einen 3-Jahres-Vertrag mit Erhöhungen von insgesamt 13 % (allerdings nur 8 % während der ersten beiden Jahre) zu.

In einer Botschaft an die ITF dankte IAM Generalvizepräsident John Peterpaul den ITF-Mitgliedsgewerkschaften im Namen der Beschäftigten bei Air Canada für "ihre Unterstützung und Solidarität während dieses Arbeitskonflikts."

IAO: Maßnahmen gegen griechische Flugdeckbesetzungen ungerechtfertigt

Arbeitnehmer, die zur Verteidigung ihrer legitimen sozialen und wirtschaftlichen Interessen in den Streik treten, sollten nicht Opfer gegen die Gewerkschaften gerichteter Vergeltungsmaßnahmen werden, erklärt der Ausschuss für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in seinem Bericht über den Streik der griechischen Piloten und Flugingenieure im Juli 1986.

Der Ausschuss hatte sich mit den von der ITF und der IFALPA sowie der griechischen Flugpilotengewerkschaft HALPA eingereichten Beschwerden befaßt.

Die Flugdeckbesetzungen der griechischen Fluggesellschaft Olympic Airways hatten zu einem Streik aufgerufen, nachdem alle Verhandlungen gescheitert waren. Daraufhin unterstellte die Regierung die betroffenen Arbeitnehmer in dem vergeblichen Versuch, ihre Aktionen zu unterbinden, der

militärischen Disziplin. Als die Piloten und Flugingenieure dennoch Arbeitskampfmaßnahmen ergriffen, wurde eine große Anzahl Streikender inhaftiert, entlassen oder vor Gericht gestellt.

Nach einigen Monaten konnte der Konflikt schließlich beigelegt werden. Alle noch ausstehenden Gerichtsverfahren wurden eingestellt und die entlassenen Arbeitnehmer wiedereingestellt. Allerdings erhielten sie für die Zeit ihrer Arbeitslosigkeit keine Lohnnachzahlungen.

Der IAO-Ausschuss unterstreicht in seinem Bericht, daß von ihr selbst zugegebenen, gegen die Gewerkschaft gerichteten Maßnahmen der griechischen Regierung niemals gerechtfertigt gewesen seien. Er weist ferner darauf hin, daß die IAO die Regierungen stets auffordert, im Zusammenhang mit Streiks auf im Rahmen von

Notstandsgesetzen zulässige Maßnahmen zu verzichten, da diese unweigerlich eine Einschränkung der Grundrechte mit sich bringen. Die IAO warne insbesondere vor der Unterstellung Streikender unter die militärische Disziplin, da diese Maßnahme leicht zu Mißbräuchen führen könne.

Die Ergebnisse der Beratungen des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit wurden im November 1987 vom IAO-Verwaltungsrat bestätigt, der die Unterstellung der bei Olympic Airways beschäftigten Flugdeckbesetzungen unter militärische Disziplin als Verstoß gegen die IAO-Übereinkommen 2 und 105 über Zwangsarbeit ansah. Der Verwaltungsrat forderte die griechische Regierung auf, ihre Gesetzgebung mit dem Übereinkommen in Einklang zu bringen und sicherzustellen, daß gegen keinen der Beteiligten irgendwelche Strafen verhängt werden.

... systematische Einschüchterung aktiver Gewerkschafter

Forts. von Seite 7
scher Ingenieure behoben. Außerdem werden Anstrengungen unternommen, auch andere Mißstände zu beseitigen. Die Flugdienstzeiten wurden auf ein vernünftiges Maß beschränkt, die Piloten können Defekte nun in die Logbücher eintragen, und im vergangenen Juli wurde ein Betriebsrenten- und Versicherungssystem eingeführt.

Bei einer Zusammenkunft einer Gewerkschaftsdelegation unter Führung des indischen Parlamentsabgeordneten Suresh Kalmadi mit dem Zivilluftfahrtminister am 21. April kam ein weiterer besorgniserregender Aspekt des Vayudoot-Dramas zum Vorschein: das Ausmaß der Verwicklung der indischen Regierung in diesen Fall.

Zwar gab der Minister zu, daß die Leistungen der Unternehmensleitung von Vayudoot alles andere als hervorragend seien, vom Generalmanager der Vayudoot unter Druck gesetzt weigerte er sich jedoch, die Gründung von Gewerkschaften innerhalb des Unternehmens zu unterstützen.

Vardhan setzte währenddessen die Belästigung und Bedrohung von aktiven Gewerkschaftsmitgliedern fort. Er suchte die Familien der Piloten auf, um mit ihnen zu sprechen. Eine Reihe von Piloten wurden persönlich bedroht. Das Wissen, daß der Generalmanager den Minister in der Tasche hatte, trug nicht gerade dazu bei, die Befürchtungen der Piloten für die Zukunft zu zerstreuen.

Die mutigen Aktionen der Piloten haben zu einer Verbesserung des Sicherheitsstandards und der Arbeitsbedingungen bei Vayudoot beigetragen. Doch die Gewerkschaft ist noch immer verboten, und die entlassenen Piloten wurden auf eine schwarze Liste gesetzt, die es ihnen unmöglich macht, bei einer anderen Fluggesellschaft Arbeit zu finden. Im Dezember 1987 verabschiedete die ITF Regionalkonferenz für Asien und den pazifischen Raum in Tokio eine Entschließung, die die Piloten bei Vayudoot unterstützt. Die ITF prüft nun, ob das vorliegende Material ausreicht, um beim IAO-Ausschuss für Vereinigungsfreiheit eine formelle Beschwerde gegen die indische Regierung einzureichen.

Grünes Licht für EG-Luftverkehrspolitik

Nach jahrelangem Ringen und der Einleitung rechtlicher Schritte gegen europäische Fluggesellschaften durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaft trat das Maßnahmenpaket für die "Liberalisierung" des Luftverkehrs innerhalb der EG am 1. Januar 1988 endgültig in Kraft - und bisher konnte noch niemand einen Unterschied im Vergleich zu früher entdecken.

Die langwierigen Verhandlungen zwischen der Kommission und den Ministern der einzelnen Mitgliedsstaaten (wir berichteten darüber in den ITF-Nachrichten vom Mai 1986, Juni/Juli 1986, September 1986, Dezember 1986 und Juli 1987) konnten schließlich Ende letzten Jahres zu einem harmonischen Abschluß gebracht werden, nachdem sich Spanien und Großbritannien über die Frage des Flughafens von Gibraltar geeinigt hatten.

Spanien hatte gegen den letzten Einigungsvorschlag vom Juli 1987 Einspruch erhoben, der die Aufnahme des Flughafens von

Gibraltar in die Liste der von dem Maßnahmenpaket betroffenen Regionalflughäfen vorsah. Der Kompromiß, auf den sich die beiden Länder schließlich einigten, sieht zwei Möglichkeiten vor, aus der Sackgasse herauszukommen: entweder soll Gibraltar völlig aus dem Übereinkommen ausgeklammert werden, oder, wenn die Bürger von Gibraltar dem zustimmen, soll ein zweites, spanisches Flughafengebäude gebaut werden, durch das die Fluggäste direkten Zugang nach Spanien hätten. Es erscheint allerdings unwahrscheinlich, daß die Einwohner Gibaltars dieser zweiten Lösung zustimmen, die Ausklammerung des Flughafens aus der Vereinbarung konnte jedoch die spanischen Vorbehalte gegen das Maßnahmenpaket beseitigen.

In dem Paket ist eine schrittweise Reduzierung bei den Übereinkommen über die Sitzplatzverteilung sowie der Zahl der Beschränkungen bei Flugpreiserabatten von

bis zu 45 % der normalen Beförderungstarife vorgesehen. Allerdings werden die den Fluggesellschaften auferlegten Beschränkungen bei den besonders großen Preisnachlässen von bis zu 65 % des normalen Flugpreises größtenteils weiterbestehen.

Die neuen Bestimmungen haben auch Auswirkungen auf die Benutzung regionaler Flughäfen, da sie neben kleinen Regionalfluggesellschaften auch anderen Fluggesellschaften erlauben, bis zu 30 % ihrer Passagiere bei Zwischenlandungen auf Regionalflughäfen abzusetzen. Die Vorschriften für die Regionalflughäfen bedeuten, daß es größere Preisnachlässe für Flüge von und nach diesen kleineren Flughäfen geben wird. Die Liste der entsprechender Flughäfen ist jedoch recht kurz. Spanien, Griechenland, Dänemark und Italien lehnen eine generelle Anwendung dieses Grundsatzes ab. Das Maßnahmenpaket führt daher die 157 Regionalflughäfen, für die die Regelung gilt, namentlich auf.

Harte Zeiten für Arbeitnehmer in der französischen Zivilluftfahrt

Während die Zivilluftfahrt in Frankreich noch immer von einer Streikserie im Zusammenhang mit den Besatzungsvorschriften für den neuen Airbus A320 geschüttelt wird, hat die Regierung soeben eine wichtige Studie über die Zukunft dieses Wirtschaftsbereichs angesichts des neuangebrochenen Zeitalters europäischer Liberalisierung und der geplanten Einrichtung eines einheitlichen Binnenmarktes bis zum Jahre 1992 veröffentlicht.

Das Liberalisierungspaket für die Luftfahrt (siehe oben stehender Bericht) ist soeben in Kraft getreten, und die Europäische Gemeinschaft beabsichtigt generell, bis zum Jahre 1992 einen einheitlichen Binnenmarkt für Güter und Dienstleistungen zu schaffen.

Das französische Verkehrsministerium veröffentlichte in diesem Zusammenhang den sogenannten "Mahler-Bericht" über die Zukunft der Zivilluftfahrt. Zwar handelt es sich dabei um ein "ausgewogenes" Dokument, das sich um einen Ausgleich zwischen den zueinander in Widerspruch stehenden Forderungen nach "Liberalisierung" und "Harmonisierung" bemüht, doch konnte es die Gewerkschaftsbewegung nicht zufriedenstellen. Auch in diesem Bericht lesen wir wieder die altbekannten Phrasen: wenn der Flugverkehr in Frankreich nicht rentabel ist, tragen die in dem Sektor beschäftigten Arbeitnehmer die Schuld. Harmonisierung, so heißt es in dem Bericht, muß sich auch auf Bezahlung und Arbeitsbedingungen beziehen - und daß kann nicht bedeuten, sie dem höchsten Niveau anzugleichen, sondern wird vielmehr aller Voraussicht zu einer Anpassung an den niedrigsten Standard führen.

Die Franzosen verfolgen eine etwas unklare

Linie. Zwar wollen sie mehr freien Wettbewerb, aber nur unter Bedingungen, die die französischen Interessen schützen. Sie suchen einen Mittelweg zwischen Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft und mit der übrigen Welt einerseits und dem Schutz ihrer Eigeninteressen andererseits. Sie wünschen sich eine Art Euro-Regulierung anstelle der nationalen Bestimmungen, deren Auflagen für europäische Fluggesellschaften vom europäischen Kapital zu kontrollieren wären. Liberalisierung gegenüber der übrigen Welt sollte auf bilateraler und gegenseitiger Basis erreicht werden - der Bericht lehnt eine Entregulierung reinster Form nach amerikanischem Vorbild ab.

All dieses vorsichtige Wenn und Aber gilt jedoch nicht für die Einstellung des Berichts gegenüber den Arbeitnehmern in der Zivilluftfahrt. Hier "regt" der Bericht "an", mit den Gewerkschaften in Gespräche über Zugeständnisse bei Bezahlung und Arbeitsbedingungen einzutreten.

R. Valladon, Generalsekretär der der ITI angeschlossenen französischen Transportarbeitergewerkschaft FO, lehnt diesen Vorschlag ab. "Die Gewerkschaften zu Gesprächen, wie sie in diesem Bericht gefordert werden, einzuladen, heißt, uns zu Verhandlungen über die völlige Abschaffung der Bedingungen aufzufordern, für die wir in der Vergangenheit gekämpft haben. Das werde wir niemals akzeptieren," erklärte er.

Nach Einleitung der ersten Liberalisierungsphase im europäischen Luftverkehr müssen sich die französischen Beschäftigten in der Zivilluftfahrt gemeinsam mit ihren europäischen Kollegen auf harte Zeiten gefaßt machen. Wie auch immer das Verhältnis zwischen Liberalisierung und Harmonisierung in Zukunft aussehen wird, die Gewerkschaften und ihre Mitglieder werden für die Verteidigung ihrer mühsam errungenen Rechte und Arbeitsbedingungen kämpfen müssen.

Cockpitbesetzungen auf Airbusen streiken

Die Serie von Arbeitskämpfmaßnahmen bei der französischen Binnenfluggesellschaft Air Inter, mit denen sich die Gewerkschaften dem Beschluß der Unternehmensleitung zur Reduzierung der Cockpit-Besetzungen von drei auf zwei Personen im neuen Airbus A320 widersetzen, wird fortgesetzt.

Die 2tägigen Schwerpunktstreiks von Flugpiloten, Flugingenieuren und Flugzeugmechanikern haben sich auch zu einem Kampf um Gewerkschaftsrechte entwickelt, nachdem ein Gericht in Bobigny am 23. November 1987 den geplanten Streik der der

ITF angeschlossenen Gewerkschaften SNP (Flugpiloten) und SNOMAC (Flugingenieure) für unrechtmäßig erklärt hatte.

Während die Gewerkschaften Berufung gegen dieses Urteil eingelegt haben, werden andere Streiks fortgesetzt. Führende Mitglieder der größten Gewerkschaftsdachverbände bezeichneten das Urteil als grundlegende Verstoß gegen das Streikrecht und die französische Verfassung.

Am 16. und 17. Dezember war Air Inter von Streiks betroffen, weitere Aktionen sind für den Lauf dieses Monats geplant.

BA schluckt BCal

Nach einem bitteren Kampf gegen ein Angebot der skandinavischen Fluggesellschaft SAS konnte British Airways (BA) schließlich die Übernahme der zweitgrößten Fluggesellschaft Großbritanniens, British Caledonian (BCal), feiern.

Im vergangenen Monat war das ursprünglich von British Airways vorgelegte Übernahmeangebot für BCal von der britischen Monopolies and Mergers Commission (einer Kartellaufsichtsbehörde) nach 3monatigen Beratungen genehmigt worden (siehe ITF-Nachrichten November/Dezember 1987). Gleichzeitig hatte jedoch auch SAS ein Angebot unterbreitet. Seit das ursprüngliche BA-Angebot eingegangen war, hatte jedoch der weltweite Börsenkrach stattgefunden. BA reduzierte den angebotenen Kaufpreis daraufhin von £ 237 Mio. auf £ 119 Mio. Dadurch wurde das SAS-Angebot für BCal plötzlich wesentlich interessanter.

SAS hatte zunächst eine 40%ige Beteiligung an BCal angeboten, ein Vorhaben, gegen das die britische Zivilluftfahrtbehörde wegen der damit verbundenen Fragen der Nationalität der Fluggesellschaft Einspruch einlegte. Daraufhin bot SAS die Übernahme von 29 % der Unternehmensaktien an, doch auch dagegen wurde ein Veto eingelegt. Schließlich legte SAS am 10. Dezember ein Übernahmepaket vor, das die Zahlung von £ 130 Mio. für einen Stimmrechtsanteil von 23,4 % der Aktien sowie Kapitalinvestitionen in die Fluggesellschaft in Höhe von £ 50 Mio. vorsah. Die letztgenannte Summe sollte durch die Ausgabe von Bezugsrechten finanziert werden. Damit machte SAS ein höheres Angebot als BA für einen kleineren Anteil an der Fluggesellschaft. SAS sagte außerdem zu, daß es keine Entlassungen geben werde - ein Argument, das ihrem Angebot die Unterstützung der Gewerkschaften der bei BA und BCal beschäftigten Arbeitnehmer einbrachte.

An diesem Punkt nahm die Angelegenheit eine unerfreuliche Wende. Mitglieder der konservativen britischen Regierung äußerten heftige Kritik an dem Angebot von SAS, die sich nicht so sehr auf die Tatsache bezog, daß es sich um ein ausländisches Unternehmen handelte, sondern vielmehr gegen den Aktienanteil der skandinavischen Regierungen an der Fluggesellschaft gerichtet war (sie bezeichneten das Angebot als "Verstaatlichung durch die Hintertür"). BA kündigte an, daß sie bei der Zivilluftfahrtbehörde die Widerrufung der BCal-Lizenzen beantragen werde, wenn das Angebot angenommen werde, weil es sich bei dem Unternehmen dann nicht länger um eine britische Fluggesellschaft handeln würde. Obwohl diese Taktik wahrscheinlich wenig Aussicht auf Erfolg gehabt hätte, hätte sie doch zu monatelangen Störungen des Flugbetriebs des Un-

ternehmens geführt.

Am 12. Dezember erhöhte British Airways ihr Angebot für BCal auf £ 200 Mio.

Während SAS noch über eine Erhöhung ihres Angebots nachdachte, gab BA am 21. Dezember ein weiteres, noch höheres Angebot von £ 250 Mio. bekannt - höher als ihr ursprüngliches Angebot und das doppelte dessen, womit sie diese zweite Runde des Unternehmenspokers eröffnet hatte. Dieses neue Angebot wurde unverzüglich und rasch von den Direktoren und dem größten Geldgeber British Caledonians akzeptiert.

Diese plötzliche Annahme des letzten BA-Angebots fiel interessanterweise zeitlich mit dem Beschluß des Vorsitzenden von British Caledonian, Sir Adam Thomson, und drei weiterer BCal-Direktoren zusammen, ihre Optionen auf BCal-Aktien wahrzunehmen. Diese Optionen ermöglichen es leitenden Angehörigen des Unternehmens, eine bestimmte Zahl von Aktien ihres Unternehmens zu einem künstlich niedrig gehaltenen Preis aufzukaufen. Thomson konnte aufgrund seiner Optionen BCal-Aktien zum Preis von £ 1,- pro Stück kaufen. Das endgültige BA-Angebot belief sich auf umgerechnet £ 12,15 pro Aktie. Damit konnte Thomson aus diesem Geschäft auf der Stelle einen risikofreien Gewinn von £ 1,7 Mio. für 160.000 Aktien einstreichen. Da sich bereits 90.925 Aktien in seinem Besitz befanden, beliefen sich seine Einnahmen auf insgesamt mehr als £ 3 Mio. Die anderen drei Direktoren nahmen sofortige Optionen auf 165.000 Aktien wahr, was ihnen insgesamt einen Gewinn von £ 1,7 Mio. einbrachte.

Während BA nun mit den praktischen Einzelheiten der Übernahme beschäftigt ist - BCal trägt inzwischen offiziell den Namen British Airways (Gatwick) - bleibt eine Reihe von Problemen ungelöst.

Die britische Zivilluftfahrtbehörde war von der britischen Regierung mit der Überwachung des Übernahmeprozesses beauftragt worden, um die Einhaltung der informellen Zusagen sicherzustellen, die BA der Monopolies and Mergers Commission gegeben hat. BA hatte sich zur Aufgabe von drei europäischen und fünf Inlands-Strecken verpflichtet. Theoretisch kann sich jede Fluggesellschaft (einschließlich BA) gleichberechtigt um die Übernahme einer beliebigen Anzahl dieser Strecken bewerben; bis zur Neuvergabe werden sie jedoch weiterhin von BA bedient. Es ist noch nicht abzusehen, ob sich andere Fluggesellschaften um diese Strecken bewerben werden, aber es wird erwartet, daß die meisten davon letztendlich bei BA verbleiben werden.

Auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaft in der Person des für Wettbewerb zuständigen Kommissars, Peter Sutherland, griff in den Vorgang ein. In einem Schreiben an den Vorsitzenden von

BA, Lord King, teilte Sutherland dem Unternehmen mit, daß die Kommission über die Übernahme von BCal beunruhigt sei.

Angeblich gibt Sutherland in diesem Schreiben der Sorge der EG Ausdruck, daß dieser Zusammenschluß einen Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft, insbesondere hinsichtlich des Mißbrauchs einer marktbeherrschenden Position, darstellen könnte. Die Kommission ist über die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf das vor kurzem verabschiedete Liberalisierungspaket für die Luftfahrt beunruhigt, da die neue Fluggesellschaft bestimmte Strecken sowie eine große Zahl von Start- und Landezeiten auf den Flughäfen London-Heathrow und London-Gatwick praktisch alleine kontrolliert.

Vertrauliche Gespräche zwischen der Kommission und BA fanden am 5. Januar statt, und weitere Gespräche sind für diesen Monat geplant. Die Angelegenheit könnte zu einem Testfall für die Zuständigkeit und die Autorität der Kommission der Europäischen Gemeinschaft in der Frage von Zusammenschlüssen und Wettbewerbsregeln im Verkehrssektor werden.

Auch die Zukunft der Beschäftigten bei BCal bleibt weiter unsicher. BA sprach von der Notwendigkeit von mindestens 2.000 Entlassungen. Je nach der endgültigen Vergabe der Streckenlizenzen könnten es auch mehr sein. Bei der Übernahme hatte BA zugesagt, daß es keine Zwangsentlassungen geben werde, es ist jedoch klar, daß - auf die eine oder andere Weise - Arbeitsplätze abgebaut werden sollen.

* Während der heißesten Phase des Übernahmekampfes um BCal gab British Airways am 10. Dezember einen "Marketing-Zusammenschluß" mit United Airlines in den USA bekannt. United, deren Fluggastkapazität an zweiter Stelle hinter Frank Lorenzos Luftfahrtimperium steht, befördert pro Jahr mehr als 50 Mio. Passagiere und fliegt 165 Städte an. Im Vergleich hierzu beförderte BA (vor der Übernahme von BCal) 20 Mio. Passagiere nach 150 Destinationen. Das Streckennetz der beiden Fluggesellschaften überschneidet sich jedoch kaum - United fliegt nicht nach Europa und BA fliegt nur eine Handvoll United-Destinationen in den USA an.

Das Übereinkommen, das die beiden Fluggesellschaften in einer gemeinsamen Erklärung als Schaffung "des mächtigsten internationalen Fluggesellschaftsteams" bezeichneten, sieht allgemein "Zusammenarbeit" vor. Beide Fluggesellschaften einigten sich auf die Untersuchung von Möglichkeiten für gemeinsame Verpflegungseinrichtungen und die Benutzung der gleichen Verkaufs- und Flugscheinaus-

Forts. auf Seite 11

Flugpiloten für gesetzliches Verbot von Plastikwaffen

Der Beschluß des US-Justizministeriums, seine Unterstützung für einen Gesetzentwurf über das Verbot von Plastikwaffen zurückzuziehen, wurde von der der ITF angeschlossenen amerikanischen Flugpilotengewerkschaft ALPA scharf verurteilt.

Ein dem US-Kongreß vorliegender Gesetzentwurf sieht das Verbot dieser Waffen, die häufig von den Metalldetektoren auf Flughäfen nicht entdeckt werden, vor. Flugkapitän Henry Duffy, Präsident der 40.000 Mitglieder starken ALPA, kritisierte die geänderte Haltung des Justizministeriums.

„Es müssen so schnell wie möglich Gesetze verabschiedet werden, die die Herstellung und Einfuhr von Waffen, die von den Sicherheitseinrichtungen auf Flughäfen nicht, oder nur in wenigen Fällen, entdeckt werden können, beschränken. Indem es sich gegen ein solches Gesetz sperrt, ermuntert das Justizministerium zur Einführung neuer Waffen in das Arsenal des internationalen Terrorismus,“ erklärte er.

Nach Duffys Ansicht ist das neue Gesetz dringend notwendig, um Passagiere und Flugbesatzungen vor Flugzeugentführern zu schützen, während sich Sicherheitsexperten um eine Verbesserung der Detektoren bemühen. Der Gesetzentwurf, gegen den sich vor allen Dingen die „National Rifle

Association“ (eine mächtige Lobby der Waffenhersteller und -besitzer) einsetzt, findet breite Unterstützung in beiden Kongreßparteien, benötigt jedoch die Zustimmung der Exekutive, bevor er als Gesetz in Kraft treten kann.

„Solange noch kein Sicherheitssystem ent-

wickelt wurde, das auch Feuerwaffen aus Materialien, die heute noch nicht entdeckt werden können, auffinden kann, gibt es keine andere Alternative, als derartige Waffen in diesem Land zu verbieten,“ erklärte Duffy und fügte hinzu: „Nur so kann die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleistet werden.“

EINFÜHRUNG VON RAUCHMASKEN VERTAGT

Nach Abschluß eines 2jährigen Forschungsprogrammes beschlossen die Zivilluftfahrtbehörden von vier Ländern - Großbritannien, Frankreich, Kanada und den Vereinigten Staaten -, die Bereitstellung von Rauchmasken in Passagiermaschinen vorläufig nicht verbindlich vorzuschreiben. Insbesondere in Großbritannien waren nach einem Brand an Bord einer B 737 der britischen Fluggesellschaft British Airtours auf dem Flughafen von Manchester im August 1985, bei dem 55 Passagiere und Besatzungsmitglieder ums Leben kamen, vermehrt Forderungen nach Einführung der Masken laut geworden.

Mit Unterstützung der Vereinigung der Flugzeughersteller und flugmedizinischer Einrichtungen wurden in gründlichen Tests vier Arten von Rauchmasken untersucht, von denen jedoch keine den gesetzten hohen Ansprüchen entsprach.

Keine einzige Maske hätte bei jeder Art von Brand zuverlässigen Schutz geboten. Bei keiner konnte die Ansammlung einer potentiell gefährlichen Konzentration von Kohlendioxid unter der Maske ausgeschlossen werden. Alle untersuchten Rauchmasken waren unhandlich und verursachten Verzögerungen beim Auf- und Absetzen, was möglicherweise tödliche Folgen haben könnte. Auch die Aufbewahrung verursachte Probleme.

Folgende Anforderungen sollten erfüllt werden: Schutz vor Rauchgasen; Feuerfestigkeit, Hitzebeständigkeit und Beständigkeit gegen Tropfen geschmolzener Thermoplaste; einfache Handhabung; und Gewicht. Die Behörden forderten, daß die Masken mindestens 30 Minuten lang Schutz gewähren müßten.

Die Behörden untersuchten außerdem alternative Möglichkeiten für die Sicherung von Flugzeugen gegen Feuer und Rauchgase, wobei sie sich darauf konzentrierten, schon die Entstehung von Rauch zu verhindern anstatt lediglich vor den Auswirkungen des Rauchs zu schützen.

Sie untersuchten die Möglichkeit des Einsatzes feuerfester Materialien bei der Herstellung der Sitze in der Fluggastkabine sowie für Wand- und Deckenverkleidungen, und die Anbringung einer Notbeleuchtung am Fußboden, die mit Blinklichtern den Weg zu den Notausgängen markieren, wenn die

Deckenleuchten wegen Rauchs nicht zu erkennen sind. Andere untersuchte Bereiche waren eine bessere Ausbildung des Kabinenpersonals sowie eine Begrenzung des Handgepäcks, um eine Evakuierung der Fluggäste zu erleichtern.

Besonderen Beifall fand ein neuartiges Berieselungssystem, das heiße Gase abkühlen, Feuer ersticken und seine Entstehung verhindern soll. Dieses System wurde als große Hoffnung für die Zukunft bezeichnet.

Die Behörden kamen zu der Schlußfolgerung, daß eine möglichst weite Verbreitung und Anwendung dieser Methoden zur Brand- und Rauchverhütung die Einführung von Rauchmasken unnötig machen würde.

Die Forscher stellten auch Berechnungen darüber an, wie viele Menschenleben gerettet worden wären, wenn in der Vergangenheit das Mitführen von Rauchmasken verbindlich vorgeschrieben gewesen wäre. Kosten und Nutzen sind nur schwer zu beurteilen, Schätzungen ergeben jedoch, daß in der zum Aufsetzen einer Rauchmaske benötigten Zeit eine sehr geringe Zahl von Menschen ums Leben gekommen wäre, weltweit jedoch insgesamt pro Jahr etwa 9 Todesfälle hätten verhindert werden können. In Großbritannien kam die Zivilluftfahrtbehörde zu dem Schluß, daß bei zwei großen Brandkatastrophen 19 Menschen gerettet worden wären, wenn Rauchmasken zur Verfügung gestanden hätten. Noch mehr Menschen hätten überlebt, wenn die nach dem Brand in Manchester eingeführten neuen Sicherheitsvorschriften bereits früher in Kraft getreten wären.

Es wurde jedoch noch keine endgültige Entscheidung über die verbindlich vorgeschriebene Bereitstellung von Rauchmasken getroffen. Sollte eine neue Form von Rauchmasken entwickelt werden, die den oben beschriebenen strikten Anforderungen besser entsprechen, ist zu erwarten, daß Rauchmasken genauso zur Standardausrüstung von Flugzeugen würden wie Rettungsjacken und andere Notfallsausrüstungen. Unterdessen wird die Arbeit an der Entwicklung international anerkannter Beurteilungskriterien für die Qualität von Rauchmasken fortgesetzt.

... „Marketingzusammenschluß“ zwischen BA und United

Forts. von Seite 10

gabeagenturen.

Die BA-Benutzer werden außerdem in den Genuß der von United gewährten Vergünstigungen für Vielflieger kommen.

Diese Abmachung stellt eine neue Entwicklung in den Bemühungen der Fluggesellschaften dar, sich an die neuen Gegebenheiten nach Liberalisierung und Entstehung der amerikanischen „Mega-Carrier“ anzupassen. Eine der von BA häufig wiederholten Begründungen für den Wunsch nach Übernahme von BCal war, daß sie expandieren müsse, um im Wettbewerb mit den großen amerikanischen Fluggesellschaften bestehen zu können - gleichzeitig verfolgt das Unternehmen jedoch auch eine Politik der Zusammenarbeit mit der zweitgrößten dieser Fluggesellschaften.

Der leitende Direktor von BA, Sir Colin Marshall, sieht keinen Widerspruch in diesen beiden Positionen. Vielmehr beschreibt er diese Vorgehensweise als „den Weg nach vorne“.

„Mit der weltweiten Verbreitung der Liberalisierung hoffen wir auf eine weitere Stärkung unserer Position durch Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften auf einer Reihe von Märkten,“ erklärt er.

Blockierte Notausgänge: Einsparungen auf Kosten der Sicherheit

Während Boeing weiterhin starken Druck auf die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde FAA ausübt, um eine Genehmigung zur Blockierung der beiden über den Tragflächen befindlichen Notausgänge bei der neuen Generation ihrer Flugzeuge des Typs 747-400 zu erhalten, zeigen jüngste Schätzungen, daß die Kosteneinsparungen durch die Beseitigung der Ausgänge sich auf lediglich US \$ 8.300,- im Jahr belaufen - US \$ 6.800,- bei den Treibstoffkosten und US \$ 1.500,- für die

Wartung. Der Platzgewinn führt zu einem Einnahmezuwachs durch zusätzliche Sitzkapazität.

Die Kostenanalyse ist nicht einfach vom Tisch zu wischen, da sie von der FAA selbst im Zusammenhang mit der geplanten Einführung einer Bestimmung unternommen wurde, die einen maximalen Abstand von 18 Metern zwischen den Notausgängen festsetzen soll.

In einer Stellungnahme zu den vorgelegten Zahlen erklärte die Vorsitzende der der ITF angeschlossenen amerikanischen Flugbegleitergewerkschaft US Association of Flight Attendants, Susan Bianchi-Sand:

“Es ist bedauerlich, daß ein Unternehmen bereit ist, die Fluchtmöglichkeiten der Fluggäste bei Ausbruch eines Feuers nach einem Flugzeugabsturz um 20 % zu verringern, nur um ein paar tausend Dollar einzusparen.”

Eigenes Buchungssystem für Fluggesellschaften in Asien/Pazifik

Fluggesellschaften in Asien und dem pazifischen Raum haben sich zusammengetan, um ein eigenes modernes Buchungssystem einzurichten, das mit den von nordamerikanischen und europäischen Fluggesellschaften eingerichteten Systemen konkurrieren soll.

Diese neuen computergestützten Reservierungssysteme, die Reisebüros auf der ganzen Welt umfassende Buchungs- und Reservierungsmöglichkeiten bieten, stellen ein neues, stark wettbewerbsorientiertes Betätigungsfeld der Fluggesellschaften dar. Im Gegensatz zu den von den Computern der einzelnen Fluggesellschaften gebotenen beschränkten Preisübersichten und Buchungseinrichtungen erfüllen diese

Systeme, die von verschiedenen Fluggesellschaften gemeinsam betrieben werden, alle Anforderungen an Flugscheinausgabe und Reservierung.

Drei der größten Fluggesellschaften in Asien und dem pazifischen Raum gaben ihre gemeinsame Beteiligung an dem "Abacus"-System bekannt, dessen Zentrale sich in Singapur befinden wird.

Bei den beteiligten Fluggesellschaften handelt es sich bisher um Cathay Pacific, Thai International und Singapore Airlines. Die australische Gesellschaft Qantas zog sich aus der Abacus-Planungsgruppe zurück. Sie hatte die Computerzentrale in Sydney ansiedeln wollen. Japan Air Lines, die größte

Fluggesellschaft der Region, hat bisher noch keine Entscheidung darüber getroffen, ob sie sich dem Netz anschließen wird.

Abacus gesellt sich damit zu den in der USA bestehenden Systemen mit den ebenso wohlklingenden Namen Apollo und Sabre sowie dem vor kurzem gestarteten Erasmus-System in Europa.

Die Bedeutung eines voll funktionsfähigen computergestützten Buchungssystem ist nicht zu überschätzen. Untersuchungen im Reisebürosektor haben gezeigt, daß bis zu 80 % der mit Hilfe der Computersysteme durchgeführten Reservierungen nach dem einfachen Kriterium vorgenommen werden, welche Fluggesellschaft als erste auf dem Computerbildschirm erscheint.

LEUTE

Nils-B. Andersson, Stellvertretender Vorsitzender der Schwedischen Seeleutengewerkschaft, trat Anfang dieses Monats nach 30jähriger Tätigkeit als Gewerkschaftsfunktionär in den Ruhestand. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander nahm an der Abschiedsfeier für Andersson teil und überbrachte ihm die besten Wünsche der ITF für seinen Ruhestand. Andersson vertrat seine Gewerkschaft als stellvertretendes Mitglied im Sektionsausschuß der ITF-Seeleutesektion.

Roger Bricknell, ehemaliges Mitglied des Vorstands der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST, erhielt vor kurzem den Frank Durkin Award. Diese Auszeichnung wird von der Flight Engineers' International Association im Andenken an einen ehemaligen Präsidenten vergeben. Kollege Bricknell ist ehemaliger Vorsitzender des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals der ITF.

Knud Christensen trat aus gesundheitlichen Gründen von seinem Amt als Vorsitzender des dänischen Gewerkschaftsdachverbandes LO zurück. Zu seinem Nachfolger wählte der LO-

Kongreß im November letzten Jahres **Finn Thorgrimson**, bis dahin Stellvertretender LO-Vorsitzender. Neuer stellvertretender Vorsitzender ist **Hans Jensen** von der Klempnergewerkschaft.

Nachdem der Vorsitzende des norwegischen Dachverbandes LO seit Februar 1987 aus Gesundheitsgründen seine gewerkschaftliche Tätigkeit nicht mehr ausüben konnte, übernahm **Leif Haraldseth** die Aufgaben des amtierenden Vorsitzenden der Gewerkschaftsorganisation. Nach dem Tod von Halvorsen wird Haraldseth bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im nächsten Jahr weiterhin als amtierender Vorsitzender tätig sein.

Ivar Nes, während der vergangenen 37 Jahre Anwalt der norwegischen Seeleutengewerkschaft, ist in den Ruhestand getreten. Nes war stellvertretendes norwegisches Mitglied im Ausschuß der ITF-Sektion der Fischer und nahm als Delegierter am Kongreß in Luxemburg teil.

Charly Pasche, neuer Präsident des Schweizerischen Eisenbahnverbandes

SEV, wurde als Nachfolger für den bisher durch den ehemaligen SEV-Präsidenten Jean Clivaz besetzten Sitz im Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen nominiert. Pasche ist einer von drei Gewerkschaftsvertretern im Verwaltungsrat.

Yehezkel Shemesh wurde zum Nachfolger des im September letzten Jahres verstorbenen Moshe Levy als Generalsekretär der Transportarbeitersektion des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut gewählt. Shemesh wird auch die Rolle Levys als Verbindungsmann zwischen der israelischen Gewerkschaftsorganisation und der ITF übernehmen.

Ron Ellison-Smith, der in den vergangenen acht Jahren als Bezirksorganisationsfunktionär für Zivilluftfahrt der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST tätig war, trat im Dezember in den Ruhestand. Der ehemalige Chefflugingenieur bei British Airways beteiligte sich als stellvertretendes Mitglied des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals aktiv an der Arbeit der ITF-Sektion Zivilluftfahrt.

Schweiz sagt "Ja" zur Bahn 2000

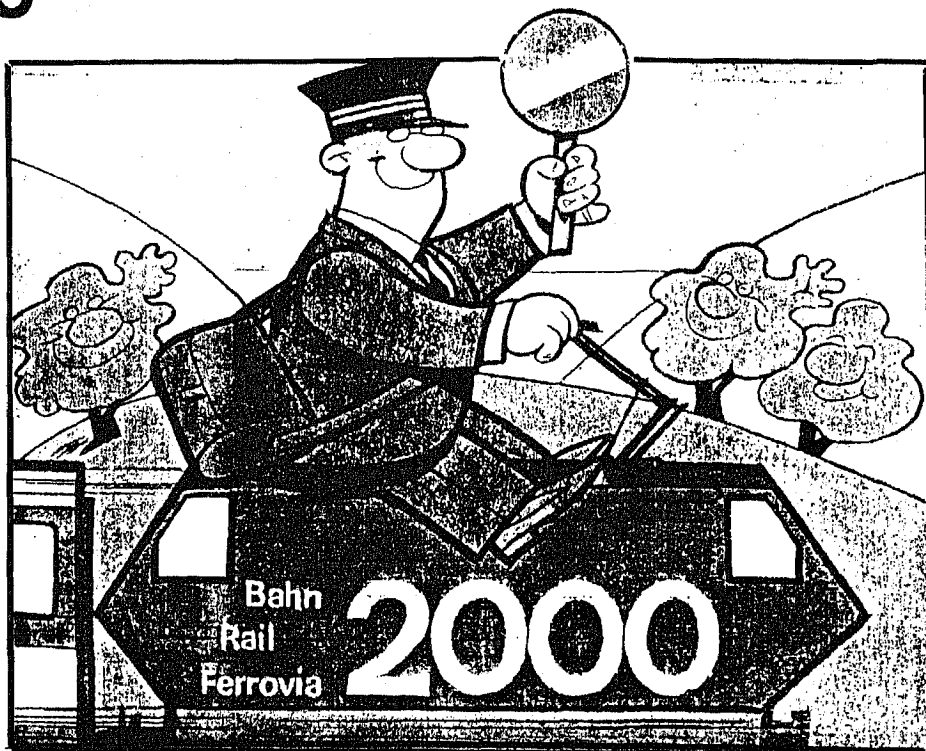
Während Regierungen in ganz Europa Einsparungen bei ihren Eisenbahnsystemen vornehmen und über die Privatisierung großer Bereiche ihres öffentlichen Verkehrswesens nachdenken, stimmten die Schweizer Bürger Anfang Dezember mit großer Mehrheit für das Projekt "Bahn 2000" - das viel diskutierte Zukunftsprogramm für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz, mit dem die Weichen für das nächste Jahrhundert gestellt werden sollen.

Das Ergebnis des Referendums (57 % dafür, 43 % dagegen) ist ein hinlänglicher Beweis für das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Pläne für eine Wiedergeburt des schweizerischen öffentlichen Verkehrswesens. Es wurde in der Presse als ein sowohl umwelt- als auch gesellschaftspolitisch bedeutungsvoller Sieg gefeiert.

Die klare Befürwortung des Konzepts stellt den angemessenen Abschluß der Amtszeit des schweizerischen Verkehrsministers Leon Schlumpf dar, dessen Unterstützung für die Entwicklung des Konzeptes "Bahn 2000" von wesentlicher Bedeutung war.

In den Wochen vor dem Referendum rührte die schweizerische Eisenbahngewerkschaft SEV eifrig die Werbetrommel für eine Stimmabgabe zugunsten des Projekts. Tausende von Exemplaren eines attraktiven, im Mehrfarbdruck gestalteten Magazins, in dem die Argumente für das Konzept "Bahn und Bus 2000" dargestellt waren, wurden in der gesamten Schweiz verteilt.

In ihrer Freizeit diskutierten die Eisenbahner mit Freunden und Nachbarn, um sie von der Notwendigkeit des Programms zu über-



Das Informationsmaterial der Gewerkschaft SEV zu Bahn und Bus 2000 trug erheblich zum Erfolg der Abstimmung bei

zeugen und zur Abgabe einer Ja-Stimme zu bewegen. Auf einer Sitzung kurz nach Bekanntgabe der Ergebnisse des Referendums sprach ihnen der Vorstand der Gewerkschaft seinen herzlichen Dank für ihre Anstrengungen aus.

Unterstützung bei ihrer Kampagne er-

hielten sie von einem nationalen Ausschuss zur Förderung der Bahn 2000, dem private Eisenbahn- und kommunale Busunternehmen angehören. Als staatliche Einrichtung verzichteten die Schweizerischen Bundesbahnen auf eine direkte Beteiligung an der Kampagne, sie veröffentlichten jedoch umfassendes Informations- und Werbematerial für die Eisenbahn.

Das von der Gewerkschaft für die Öffentlichkeitsarbeit zusammengestellte Material wurde von schweizerischen Journalisten wegen seiner politischen Ausgewogenheit und überzeugenden Argumentation hoch gelobt. Die unparteiische Darstellung der Vorzüge einer Integration des Schienen- und Busverkehrs durch die Gewerkschaft fand besondere Anerkennung.

Der Präsident der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Dr. Werner Latscha, der natürlich hoch erfreut war über das Ergebnis, sprach der SEV schriftlich seinen Dank für ihre Unterstützung aus, die seiner Überzeugung nach entscheidend zum Ergebnis der Abstimmung beigetragen hatte.

Nach dem Referendum sind die Gewerkschafter recht optimistisch, daß die Schweiz mit der Verabschiedung des Konzeptes "Bahn 2000" den Weg in Richtung auf ein öffentliches Verkehrssystem eingeschlagen hat, das auch den höchsten Anforderungen gerecht werden kann, mit denen es im nächsten Jahrtausend konfrontiert sein wird.

ÜBERNAHMEANGEBOT FÜR SOUTHERN PACIFIC

Nach gründlicher Prüfung der für ihre Tochtergesellschaft Southern Pacific eingegangenen Kaufangebote entschloß sich Santa Fe Southern Pacific zur Annahme des von Rio Grande Industries, einem privaten Holdingunternehmen für Denver und Rio Grande Railroad, vorgelegten Angebots. Dieser Schritt erfolgte auf Druck der Regierung, die den Verkauf eines Teil des in den Händen von Santa Fe Southern Pacific befindlichen Eisenbahnsystems durch das Unternehmen angeordnet hatte. Der Wert des Abschlusses mit Rio Grande beläuft sich auf US \$ 1,8 Milliarden (1,02 Milliarden in bar, der Rest in Form von Übernahme der Schulden von Southern Pacific).

bahnunternehmens erwartet, die statt dessen das Unternehmen insgesamt aufkaufen und seine Vermögenswerte veräußern wollen, sowie von einer Reihe der anderen Kaufinteressenten des vergangenen Jahres. Ein möglicher Käufer, Kansas City Southern, hat unter dem Hinweis darauf, daß sein Angebot für Santa Fe vorteilhafter sei, bereits angedeutet, daß er seine Bemühungen um eine Übernahme von Southern Pacific trotz des Abschlusses mit Rio Grande fortsetzen wird. Das Geschäft muß außerdem noch die Zustimmung der Interstate Commerce Commission, einer Art Kartellaufsichtsbehörde, gewinnen. Es gilt jedoch als unwahrscheinlich, daß die Kommission die Übernahme durch das wesentlich kleinere Unternehmen Rio Grande aus Wettbewerbsgründen verbieten wird.

Widerstand gegen den Verkauf wird von den beiden größten Aktionären des Eisen-

EG-Pläne benachteiligen Berufsfahrer

Zwei europäische ITF-Mitgliedsgewerkschaften haben sich zum gemeinsamen Kampf gegen die Liberalisierungsbestrebungen im Straßentransport der Europäischen Gemeinschaft zusammengeschlossen.

Die britische Gewerkschaft TGWU und die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) machten auf einem bilateralen Seminar, auf dem sie die sich beiden Gewerkschaften stellenden Probleme in den Bereichen neue Technologien, Gesundheit und Sicherheit sowie Gefahrguttransport diskutierten, gemeinsam Front gegen die Pläne der EG zur Einführung neuer Kabotagebestimmungen und zur Entregulierung des Straßentransports. Nach Angaben der beiden Gewerkschaften widerspricht die für Anfang der 90er Jahre geplante schrittweise Umsetzung der EG-Vorhaben in die Praxis wegen der bestehenden Unterschiede bei Besteuerung, Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Straßentransport in den verschiedenen Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft den Interessen britischer wie deutscher Fahrer.

Die Abschaffung des augenblicklichen Quotensystems innerhalb der Gemeinschaft

wird von beiden Gewerkschaften als direkte Bedrohung der Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder angesehen. Insbesondere äußerten sie ihre Besorgnis über die großen Unterschiede bei der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer in den einzelnen Mitgliedsländern. In der Bundesrepublik und Großbritannien ist diese Steuer fast doppelt so hoch wie in jedem anderen EG-Land.

In diesem Punkt werden die Gewerkschaften vom deutschen Verkehrsminister, Jürgen Warnke, unterstützt, der sich gegen die Pläne für eine Anhebung der Quoten um 40 % pro Jahr bis zu ihrer endgültigen Abschaffung im Jahre 1992 aussprach. Die Bundesregierung vertritt grundsätzlich die Haltung, daß es "keine Liberalisierung ohne Harmonisierung" der Steuersysteme im Straßentransport geben dürfe.

Angesichts der Drohung der Deutschen, gegen das Maßnahmenpaket zu stimmen und sich im Falle einer Abstimmungs-niederlage an den Europäischen Gerichtshof zu wenden, versuchte die Kommission Ende Dezember vergangenen Jahres Warnkes Bedenken durch die Vorlage neuer Vorschläge zu zerstreuen.

Diese sehen eine Harmonisierung der Be-

rechnungsgrundlage der für Lkw zu entrichtenden Kraftfahrzeugsteuer - nicht die Harmonisierung der tatsächlichen Steuersätze - vor. Damit würden auch weiterhin Ungleichheiten bestehen, die Verantwortung für die Harmonisierung läge jedoch erneut in den Händen der Mitgliedsstaaten. Die Mitgliedsstaaten würden es begrüßen, wenn die Kraftfahrzeugsteuern in der Gemeinschaft auf der Grundlage des Leergewichts eines Lkw berechnet würde.

Des weiteren enthalten die Vorschläge den ungewöhnlichen Gedanken einer Beteiligung der einzelnen Straßentransportunternehmer an der Instandhaltung der von ihnen am häufigsten genutzten internationalen Verkehrswege, möglicherweise durch die Einführung einer Autobahnplakette.

Mit diesem Vorschlag kann die Kommission vielleicht die Unterstützung der deutschen Bundesregierung für das Maßnahmenpaket gewinnen, er bleibt jedoch weit hinter den Forderungen der Gewerkschaften zurück. Die grundlegenden Ungleichheiten bei den Lenk- und Ruhezeiten sowie anderen Steuern stellen noch immer eine Bedrohung für viele Berufsfahrer in der Gemeinschaft dar.

Lohnerhöhung für indische Eisenbahner

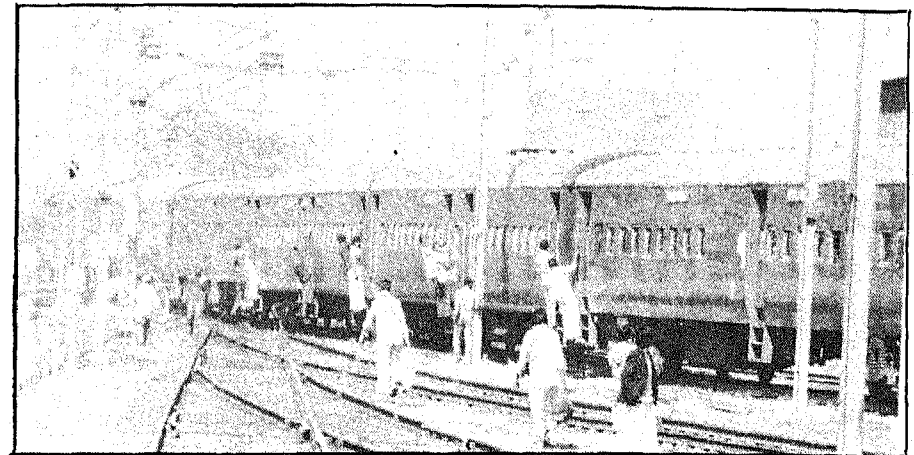
Die mehr als eine Million Beschäftigten bei Indiens umfangreichen Eisenbahnsystem konnten mit der Zusage der Weiterzahlung ihrer traditionellen Produktivitätsprämien einen bedeutenden Erfolg erringen.

Aufgrund eines Ende März 1986 ausgelaufenen Vertrags war den Eisenbahnern alljährlich eine auf der Basis der von ihnen im Vorjahr erzielten Produktivität berechnete Prämie gezahlt worden.

Das zuständige Ministerium betrachtete das Auslaufen des Vertrages als geeigneten Zeitpunkt, die Berechnungsgrundlage für die Prämie zu überprüfen.

Von anfang an waren die Arbeitnehmer mißtrauisch, zu welchen Schlußfolgerungen der zu diesem Zweck eingesetzte Ausschuß gelange würde. Die Zweifel erwiesen sich als völlig gerechtfertigt, als der Ausschuß schließlich seinen Bericht vorlegte und darin eine neue Formel präsentierte, die ihren Prämienanspruch auf einen Betrag reduzierte, der lediglich dem Lohn für 33 Arbeitstage entsprach.

Wie sich zeigte, hatte die indische Eisenbahnergewerkschaft AIRF, deren Vorsitzender Umraomal Purohit gleichzeitig Stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn ist, mit ihrer Einschätzung der Stimmung ihrer Mitglieder richtig gelegen: sie war davon ausgegangen, daß sie zu Aktionen gegen die Regierung bereit sein würden, wenn sie mit dieser, einer



Lohnkürzung gleichkommenden Maßnahme konfrontiert würden.

Der heftige Widerstand der Gewerkschaft gegen die neue, abgespeckte Prämie zeigte jedoch keine Wirkung bei der Regierung, bis die AIRF schließlich auf Konfrontationskurs ging, indem sie die Ausrufung eines generellen Streiks ab Mitte September ankündigte, falls die Frage der Prämie dahin nicht gelöst sei.

Damit setzte sie die Regierung gewissermaßen unter Zugzwang, die sich auch prompt zu ernsthaften Gesprächen mit der Gewerkschaft bereitklärte. Diese konnten am 19. September mit der Unterzeichnung eines Vertrages zwischen den

beiden Parteien erfolgreich abgeschlossen werden.

In dem Vertrag konnte die AIRF nicht nur eine Anhebung der Prämie auf einen 40% Tageslöhnen entsprechenden Betrag für das Jahr 1986/87 durchsetzen, sondern auch die Zustimmung der Regierung zu einer Anhebung des Höchstbetrages für diese Prämie von 2.500 auf 3.500 Rupien gewinnen.

Dieser letztgenannte Erfolg ist auch für die Industriearbeiter nicht ohne Bedeutung. Der Gewerkschaftsdachverband HMS hat diese Frage inzwischen aufgegriffen und sich als vorrangiges Ziel die Abschaffung der Obergrenze von 2.500 Rupien für Prämienzahlungen gesetzt.

Kanaltunnel: Eisenbahnzubringer aus Privatmitteln finanzieren?

Pläne für ein Hochgeschwindigkeits-schiennetz, das im Südosten Englands die Verbindung mit dem Kanaltunnel herstellen soll, wurden der Öffentlichkeit vorgestellt - allerdings nicht von der britischen Regierung oder dem Eisenbahnunternehmen British Rail (BR).

Während die französische Eisenbahnverwaltung kein Geheimnis daraus macht, daß sie sich eine Verbesserung der englischen Eisenbahnstrecken wünscht, um eine Hochgeschwindigkeitsverbindung von Frankreich durch den Tunnel bis nach London herzustellen, weigert sich die für ihre halbherzige Eisenbahnpolitik bekannte britische Regierung, die notwendigen Investitionen vorzunehmen. Nun hat das Ingenieur- und Bauunternehmen Costain, einer der

ursprünglichen Befürworter des mit privaten Mitteln finanzierten Kanaltunnels, angeboten, das Schiennetz mit der finanziellen Unterstützung von Privatunternehmen zu bauen und es auf kommerzieller Basis zu betreiben. Die Kosten dieses Projektes belaufen sich auf £ 2,5 Milliarden. Das Unternehmen ist jedoch überzeugt, daß sich das Streckennetz letztendlich selbst tragen kann.

Die Tatsache, daß ein Privatunternehmen bereit ist, die Finanzierung dieses Projektes mit Hilfe von Bankdarlehen und Risikokapital zu übernehmen und dazu noch einen Gewinn erwartet, bestätigt eine Erkenntnis, die viele Eisenbahnverwaltungen und Regierungen bereits gewonnen haben: daß Hochgeschwindigkeitszüge eine lohnende

Investition darstellen. Angesichts der eisenbahnfeindlichen Haltung der britischen Regierung erscheint es jedoch unwahrscheinlich, daß sie die Durchführung des Projektes in eigener Regie erwägen wird. Der Bau eines privaten Eisenbahnsystems könnte auch dem britischen Eisenbahnunternehmen BR insgesamt erheblichen Schaden zufügen, da der Costain-Plan British Rail den Großteil des Personen- und Güterverkehrs durch den Tunnel entziehen würde.

Costain schlägt ferner den Bau einer etwa 25 Kilometer langen 8spurigen Autobahn unter der Themse vor. Des weiteren hat sich das Unternehmen erboten, den Autobahnring um London aufzukaufen und eine auf Stützpfählern ruhende zweite Autobahn darüber zu errichten.

HAFENARBEITER

Hafenarbeiterstreik in Uruguay

Mehr als 1.000 Hafenarbeiter in Uruguay, Mitglieder der der ITF angeschlossenen SAEDU, begannen am 15. Januar mit einem unbefristeten Streik. Der Arbeitskonflikt entstand Ende Dezember letzten Jahres, als die Arbeitgeber in den Häfen einseitig die Zahlung der in einem gültigen Kollektivvertrag vorgesehenen Produktivitätsprämien einstellten.

Nachdem es an 20 Tagen jeweils zu 30minütigen Proteststreiks gekommen war, griff die Regierung ein und verpflichtete die Arbeitgeber in einer am 14. Januar erlassenen

Verordnung, den Streikenden den ihnen für die Dauer der Streiks zustehenden Lohn von der Bezahlung abzuziehen.

Auf diese Provokation antwortete die Gewerkschaft mit dem Aufruf zu einem vollen Streik ab 15. Januar. Trotz der Bemühungen um eine Beilegung am 20. Januar wurde der Streik zum Zeitpunkt der Drucklegung der ITF-Nachrichten weiter fortgesetzt.

Der ITF angeschlossene Hafenarbeitergewerkschaften werden gebeten, Solidaritätsbotschaften für die Gewerkschaft an folgende Adresse zu schicken:

Julio M. Sanguinetti
Präsident der Republik Uruguay
Casa Presidencial
Calle Luis Alberto Herrera
Esq Boulevard Artigas
Montevideo
Uruguay

Kopien der Botschaften an:
C. Oscar Diaz
Secretario General
Sindicato Autónomo de Estibadores
de Ultramar del Uruguay
Piedras 160-64
Montevideo
Uruguay

Arbeitskonflikt im Hafen von Genua beigelegt

Am 5. Dezember konnte ein einjähriger bitterer Arbeitskonflikt zwischen den Arbeitgebern und 2.300 Hafenarbeitern in Genua, dem größten Hafen Italiens, mit der Unterzeichnung eines neuen Übereinkommens über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen durch den Vorsitzenden der Hafenbehörde von Genua, Roberto d'Alessandro, sowie Paride Batini, dem Vorsitzenden der örtlichen Hafenarbeitergewerkschaft CUL, beendet werden.

Die Übereinkunft stellt einen wesentlichen Schritt vorwärts in Richtung auf die Umsetzung eines umfassenden Programmes für

die Wiederbelebung des Hafens dar, in dessen Rahmen während der vergangenen vier Jahre bereits Investitionen in Höhe von mehr als US \$ 500 Mio. vorgenommen wurden. Traditionell übte die CUL, deren Mitglieder größtenteils in der der ITF angeschlossenen FILT-CGIL organisiert sind, die Kontrolle über die Zuteilung der Arbeit und viele andere Bereiche des Hafenbetriebs aus.

Anfang letzten Jahres ordnete d'Alessandro eine Verkleinerung der Arbeitsgänge (im Containersektor von 18 auf 9 Leute) sowie die Einführung neuer Arbeitspraktiken an. Daraufhin kam es zu

Arbeitskampfmaßnahmen und einem Schlichtungsverfahren unter Vorsitz des Erzbischofs von Genua.

Die Übereinkunft, die von den Arbeitnehmern auf einer Betriebsversammlung am 5. Dezember endgültig genehmigt wurde, sieht eine Verkleinerung der Arbeitsgänge vor, die jedoch weniger drastisch ist als ursprünglich vorgesehen. Sie sieht außerdem die Erprobung eines neuen Betriebssystems, das völlig ohne Arbeitsgänge auskommt, in dem neuen Containerterminal von Calata Sanitas vor, das demnächst eröffnet werden soll.

Griechische Seeleute unterstützen US-Hafenarbeiter

Der Versuch, ein griechisches Schiff im Hafen von New Orleans mit Hilfe nicht gewerkschaftlich organisierter Hafenarbeiter zu löschen, scheiterte im November letzten Jahres an Solidaritätsaktionen der der ITF angeschlossenen griechischen Seeleutegewerkschaft PNO.

Die ITF-Mitgliedsgewerkschaft International Longshoremen's Association (ILA) führt seit einiger Zeit eine - erfolgreiche - Kampagne gegen den Einsatz nicht gewerkschaftlich organisierter Hafenarbeiter in einer Reihe von Häfen im Süden der Vereinigten Staaten. Der ITF-Fair-Practices-Ausschuß verabschiedete auf seiner letzten Sitzung einstimmig einen von der ILA eingereichten Entschließungsantrag, in dem die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften zur solidarischen Unterstützung der ITF-Hafenarbeitergewerkschaften aufgefordert werden, wenn sie darum ersucht werden.

Diese Politik wurde im vergangenen Jahr erneut angewendet, nachdem die ITF einen Hilferuf der ILA im Zusammenhang mit dem unter griechischer Flagge fahrenden Schiff "Saint Gerasimos" erhalten hatte, das in der ersten November-Woche an einem nicht gewerkschaftlich organisierten Liegeplatz im Hafen von New Orleans festmachen sollte.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander wandte sich unverzüglich mit der Bitte um Respektierung der ILA-Streikposten an den Generalsekretär der PNO und

forderte ihn auf, nicht gewerkschaftlich organisierten Hafenarbeitern beim Löschen des Schiffes nicht zur Hand zu gehen.

Die griechischen Seeleute gaben den US-Hafenarbeitern ihre volle Unterstützung, und die Behörden mußten schließlich nachgeben. Die Löscharbeiten wurden von Gewerkschaftsmitgliedern ausgeführt. "Dies ist ein großer Erfolg für die ILA und für die ITF," erklärte äußerst befriedigt der Vorsitzende der Ortsverwaltung 3000 der ILA, Cliven Cormier, in einer Botschaft an die ITF.

Einen weiteren Erfolg in ihrer anhaltenden Kampagne konnte die ILA mit der Unterzeichnung eines 5-Jahres-Vertrags mit

Crowley Maritime Corporation verzeichnen, durch die ein langwieriger und bitterer Arbeitskonflikt beendet werden konnte. Das Unternehmen hatte versucht, die ILA zu boykottieren, indem es in den USA nur nicht gewerkschaftlich organisierte Häfen anließ. Im Gegenzug für die Zusage der ILA, eine Klage gegen ein Crowley-Tochterunternehmen fallen zu lassen, unterzeichnete das Unternehmen jetzt einen 5-Jahres-Vertrag mit der Gewerkschaft, in dem es sich verpflichtet, in der ILA organisierte Arbeitskräfte gemäß den Bedingungen des Rahmenvertrages aus dem letzten Jahr zu beschäftigen.

Berufung eines Schlichters im Arbeitskonflikt im Hafen von Montreal

Die kanadische Regierung hat einen Schlichter ernannt, der einen Arbeitskonflikt zwischen der Vereinigung der Arbeitgeber in der Schifffahrt und der Ortsverwaltung 357 der Hafenarbeitergewerkschaft ILA in Montreal beilegen soll.

Die 700 Hafenarbeiter im Hafen von Montreal fordern einen neuen Kollektivvertrag. Ihr letzter Vertrag lief am 31. Dezember 1986 aus. Seither arbeiten die Hafenarbeiter weiter unter den Bedingungen dieses Vertrages.

In einem neuen Kollektivvertrag wollen sie eine Verbesserung der Sicherheitsvor-

kehrungen sowie der Bestimmungen über die Beschäftigungssicherheit durchsetzen.

Im Dezember und Januar führte die ILA Ortsverwaltung fünf 24stündige Streiks durch. Der letzte dieser Streiks am 5. Januar fiel mit dem besonders arbeitsintensiven Ende der Schifffahrtssaison auf dem St. Lorenz-Strom zusammen.

Der Schlichter wird sich nun in Gesprächen mit den beiden Konfliktparteien um eine Einigung bemühen - falls ihm dies nicht gelingt, könnte es zu weiteren Arbeitskämpfmaßnahmen kommen.

Kanada: Wird 50-Meilen-Klausel abgeschafft?

Während die Hafenarbeitergewerkschaft ILA in den USA auf einen Gerichtstermin wartet, um die 50-Meilen-Regelung für das Packen und Entladen von Containern zu verteidigen, wurde den kanadischen Gewerkschaften eine Anhörung in der gleichen Frage verweigert.

Der kanadische Oberste Gerichtshof verweigerte der kanadischen Sektion der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) eine Anhörung vor Gericht.

Die Frage war zum ersten Mal in dem Vertrag für 1986 aufgetaucht, der durch ein von der Regierung veranlaßtes Schlichtungsverfahren zustande gekommen war. In dieser Vereinbarung war die 50-Meilen-Regelung zur weiteren Beratung durch die kanadische Regierung ausgeklammert worden. Aufgrund der von dem Mitglied der Untersuchungskommission für arbeitsrechtliche Fragen, Joseph Weiler, im Anschluß an die von ihm durchgeführte "Untersuchung" ausgesprochenen Empfehlungen plante die konservative kanadische Regierung die Abschaffung der Regelung.

Der Bundesgerichtshof stellte auf Antrag der ILWU einen rechtlichen Fehler bei der Erarbeitung der Studie fest und verfügte ihre Rückverweisung an das Kommissionsmitglied. Unterdessen bemühte sich die ILWU um eine Aussetzung der Empfehlung durch

den Obersten Gerichtshof. Nachdem das höchste Gericht des Landes die Anhörung des Falles verweigert hat, wird die 50-Meilen-Regelung aufgrund des überarbeiteten Berichts, dessen Veröffentlichung bevorsteht, voraussichtlich abgeschafft.

Einigung in Amsterdam

Eine Serie von Arbeitsniederlegungen durch Mitglieder der der ITF angeschlossenen niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV im Hafen von Amsterdam, die im November und Dezember vergangenen Jahres stattfand, (ITF-Nachrichten November/Dezember 1987) führte zum Abschluß eines neuen 2-Jahres-Vertrages, der bis März 1989 gültig ist und von einer Zwei-Drittel-Mehrheit der Beschäftigten genehmigt wurde. Der Vertrag sieht Lohnerhöhungen in Höhe von 1,5 % rückwirkend von September letzten Jahres an; den Fortbestand des augenblicklichen Systems der Preisbindung der Löhne; eine begrenzte Flexibilität für die Arbeitgeber bei der Planung zusätzlicher Urlaubstage, die den Arbeitnehmern aufgrund einer früheren Vereinbarung über eine Verkürzung der Arbeitszeit zustehen; sowie die grundsätzliche Anerkennung der Förderung nach Abschluß von Technologieabkommen auf Betriebsebene durch die Arbeitgeberorganisation SHB vor. In Zukunft werden die Vertragsverhandlungen für die Hafenarbeiter in Amsterdam und Rotterdam gemeinsam abgehalten werden.

Todesursache Asbest: Urteil in Musterprozeß

Möglicherweise einen Präzedenzfall für britische Arbeitnehmer, die bei ihrer Tätigkeit mit Asbest in Berührung kommen, stellte ein Verfahren gegen die Londoner Hafenbehörde dar. In einer richtungweisenden Entscheidung sprach der oberste britische Gerichtshof im vergangenen Dezember der Witwe eines ehemaligen Hafenarbeiters eine Entschädigung in Höhe von £ 40.000,- zu.

Zum ersten Mal entschied damit ein Gericht in Großbritannien, daß die Person, um die es in dem Verfahren ging, zwar nicht an einer Asbestlunge litt, daß jedoch das wiederholte Einatmen des tödlichen Staubes während ihres Arbeitslebens als Ursache des Lungenkrebses anzusehen sei, an der sie schließlich starb.

Medizinische Gutachter waren bisher immer geteilter Meinung darüber, ob ein Zusammenhang zwischen dem Einatmen von Asbeststaub und der Entstehung von Lungenkrebs zweifelsfrei nachzuweisen sei.

Das Urteil bedeutet ein Ende dieses Meinungsstreits und eröffnet Tausenden von Arbeitnehmern - viele davon in den verschiedenen Bereichen der Verkehrswirtschaft -, die während ihres Arbeitslebens Asbeststaub eingeatmet haben, neue Möglichkeiten. Sie können jetzt auf dem Rechtsweg eine Entschädigung erlangen, wenn sie später an Lungenkrebs erkranken.

Die Entscheidung des Gerichts stellt praktisch die Aufhebung des Ergebnisses einer gerichtlichen Untersuchung über die natürliche Todesursache des ehemaligen Hafenarbeiters dar, der 1982 im Alter von 58 Jahren starb, nachdem er 20 Jahre lang in den Londoner East India Docks gearbeitet hatte.

Das Gericht hörte Zeugenaussagen, nach denen er während seiner Arbeit in den Docks beim Löschen mit Asbest gefüllter grobgewebter Säcke von den Schiffen häufig von Kopf bis Fuß von Asbeststaub bedeckt war, u. a. auch dem gefürchteten und äußerst gefährlichen Blauen Asbest.

Obwohl sich Asbestfasern in seiner Lunge abgesetzt hatten, litt er nicht unter der Asbestlunge, dieser schmerzhaften, zur Berufsunfähigkeit und schließlich zum Tode führenden Lungenkrankheit, die durch das Einatmen von Asbeststaub verursacht wird.

Die Hafenbehörde gab zu, insofern fahrlässig gehandelt zu haben, als sie ihren Arbeitnehmer nicht geschützt habe, argumentierte jedoch vor Gericht, daß sein Tod nicht durch das Einatmen von Asbest, sondern durch die Tatsache verursacht worden sei, daß er Raucher war.

Nach Anhörung eines Spezialisten für Brustkrankungen an einem führenden Londoner Krankenhaus, der erklärte, daß nach "Abwägung aller Wahrscheinlichkeiten der Krebs durch das Einatmen (von Asbest) verursacht wurde", wies das Gericht die Argumentation der Hafenbehörde zurück. Es gilt als erwiesen, daß das Einatmen von Asbest das Risiko der Entwicklung von Lungenkrebs um den Faktor fünf erhöht.

FISCHER

EG-Fangquoten: Weniger Kabeljau, mehr Schellfisch

Die Europäische Gemeinschaft hat die diesjährige Gesamtfangquote für Kabeljau in der Nordsee gegenüber dem Vorjahr um 6 % gekürzt.

Dieser Beschluß der europäischen Fischereiminister stützt sich auf von Wissenschaftlern erarbeitete Vorschläge. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft hatte eine Fangquote für Kabeljau von 148.000 Tonnen vorgeschlagen, die Minister hoben sie jedoch auf 160.000 Tonnen an. Im

vergangenen Jahr lag die Quote bei 125.000 Tonnen, diese Grenze wurde jedoch im Laufe des Jahres nach einer Überprüfung auf 175.000 angehoben. Dessen ungeachtet hatten viele Länder ihre Quote bereits lange vor Jahresende erschöpft.

Die Fangquote für Schellfisch wurde demgegenüber von 140.000 Tonnen auf 185.000 Tonnen angehoben. Angesichts der Tatsache, daß Kabeljaubestände wesentlich

leichter aufzufinden sind als Schellfischbestände, zeigten sich viele Nordseefischer über diese Entscheidung überrascht.

Die Fangquote für Merlan wurde von 135.000 Tonnen auf 120.000 Tonnen gesenkt, während die Quoten für Seehecht und Seezunge mit 2.360 bzw. 14.000 Tonnen gleichblieben. Die Quote für den Schollenfang wurde von 150.000 auf 175.000 Tonnen erhöht.

REISEBÜROPERSONAL

Neue gewerkschaftliche Kontakte in der Touristikindustrie

Engere Beziehungen zwischen den beiden internationalen Gewerkschaftsorganisationen im Fremdenverkehrssektor wurden während der Touristikkonferenz der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) geknüpft, die vom 9. bis zum 11. November 1987 in Limassol (Zypern) stattfand.

Auf der Konferenz, an der auch der Sekretär der ITF-Sektion Reisebüropersonal, Pio Albanesi, teilnahm, diskutierten Beschäftigte vor allem aus dem Hotel- und Gaststättengewerbe über Fremdenverkehr

und seine Auswirkungen auf die Arbeitnehmer.

In seiner Ansprache auf der Eröffnungsveranstaltung der Konferenz verwies Albanesi auf die strategische Bedeutung der Touristik-Industrie, einem der am schnellsten wachsenden Wirtschaftsbereiche der Welt mit einem äußerst schlechten Grad gewerkschaftlicher Organisation.

Er stellte fest, daß die Arbeitnehmer in der Touristikbranche dringend die Unterstützung echter Gewerkschaften benötigten und es die Aufgabe von IUL und ITF sei, wo

immer möglich zusammenzuarbeiten, um dieses Ziel zu erreichen.

Weitere Themen auf der Tagesordnung der Konferenz waren: Fremdenverkehr und Entwicklung, die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Tourismus sowie unternehmensweite Kampagnen gegen Ketten wie McDonalds, Holiday Inn und Trust House Forte.

Sowohl IUL als auch ITF sind affilierte Mitglieder der Welt-Tourismusorganisation (WTO), einer Sonderorganisation der UNO.

Neue Sicherheitsvorschriften für Philippinen-Flotte gefordert

Nach dem tragischen Zusammenstoß zwischen der Personenfähre "Dona Paz" und dem Tankschiff "Victor" fordert Kapitän Greg Oca, Präsident der philippinischen Seeleutegewerkschaft AMOSUP und ITF-Vorstandsmitglied, die Einrichtung einer Sondereinheit, die sich mit den Problemen der philippinischen Nationalflotte auseinandersetzen soll.

Oca erklärte, daß die Kollision etwa 180 Kilometer südlich von Manila Fragen und Zweifel am Zustand der philippinischen Küstenschifferei aufgeworfen habe.

Das 24 Jahre alte Fährschiff "Dona Paz", vollbesetzt mit Menschen auf dem Weg nach Manila in die Weihnachtsferien, stieß am 20. Dezember mit der "Victor" zusammen. Offensichtlich brach auf beiden Schiffen Feuer aus.

Man wird wahrscheinlich nie mit Sicherheit wissen, wie viele Menschen bei dem Untergang der beiden Schiffe und später in den Flammen bzw. in den haifischverseuchten Gewässern an der Unfallstelle ums Leben kamen. Es steht jedoch inzwischen fest, daß es sich hier um das schwerste Unglück handelte, in das jemals ein Passagierschiff verwickelt war. Es gab 27 Überlebende - ersten offiziellen Angaben des Fährunternehmens zufolge befanden sich 1.493 Menschen an Bord. Diese Zahl stieg zunächst auf 1.532 Passagiere und 58 Besatzungsmitglieder und später auf 1.631 an. Es wird davon ausgegangen, daß viele Passagiere an Bord überhaupt nicht auf den Listen verzeichnet waren, so daß die Zahl der Opfer in Wirklichkeit bei 2.000 oder mehr liegen könnte. (Beim Untergang der Titanic kamen 1.503 Menschen ums Leben, 1.012 beim Untergang der Empress of Ireland, Schiffsunglücke, die bisher als die schwersten der Geschichte galten.)

Während eine offizielle Untersuchungskommission in Manila die Gründe für diese grauenvolle Katastrophe untersucht, fordern die Schiffahrtsgewerkschaften eine umfassende Überarbeitung der nationalen Schiffahrtsbestimmungen.

Oca forderte die philippinische Regierung auf, ihre Politik hinsichtlich der einheimischen Schiffahrtsindustrie zu überprüfen und bestehende Mißstände mit

Normen ausgebildet, geprüft und lizenziert werden, erklärte er. Besonderer Wert sollte auf die Einhaltung des IMO-Übereinkommens über Ausbildungs-, Qualifikations- und Wachgangsnormen für Seeleute (STCW, 1978) gelegt werden, um die Zuverlässigkeit und Kompetenz von Seeleuten in Fragen der Navigationssicherheit zu gewährleisten.

Des weiteren forderte Oca eine

... größte Zahl von Todesopfern, die jemals beim Untergang eines Passagierschiffs verzeichnet wurde

Hilfe einer Modernisierung der Flotte, Verbesserung der Zulassungsbestimmungen für Schiffe und deren Überwachung sowie besserer Ausbildung und Disziplinierung von Offizieren und Besatzungen zu beseitigen, um "ein größtmögliches Maß an Sicherheit für Leben und Eigentum auf See zu garantieren."

"Wir haben offensichtlich vergessen, unsere einheimische Flotte auf Vordermann zu bringen," erklärt Oca unter Hinweis darauf, daß 85 % aller Filipinos auf dem Seewege reisen.

Oca fordert die Einrichtung eines "Superschiffahrtsgremiums" durch die Regierung, das mit der Untersuchung, Überprüfung und Beurteilung der Probleme der einheimischen Flotte beauftragt werden soll. Dieses Gremium, so sagt er, sollte zu Sofortmaßnahmen in Form von Formulierung, Verabschiedung und Empfehlung von Vorschlägen für die Beseitigung der "Schwächen" des Wirtschaftsbereichs bevollmächtigt sein.

Besatzungsmitglieder auf einheimischen Schiffen sollten gemäß internationalen

Überprüfung der Heuern einheimischer Seeleute durch den Ausschuß und die Verabschiedung von Maßnahmen zur Anhebung der Heuern sowie anderen Zusatzleistungen, um "einen größeren Anreiz für eine höhere Qualität der Dienstleistungen" zu bieten.

*Mehr als 40 Menschen kamen in der Nacht vom 24. Dezember ums Leben, als eine überfüllte nigerianische Personenfähre in der Nähe von Port Harcourt sank. Die mit mehr als 200 Passagieren besetzte Fähre befand sich auf dem Weg von Port Harcourt nach Nembe.

*Den Familien der beim Untergang der "Herald of Free Enterprise" im vergangenen Jahr ums Leben gekommenen 22 Besatzungsmitglieder soll ein Betrag von insgesamt £ 2,2 Millionen ausgezahlt werden. Nähere Informationen über die einzelnen Zahlungen, die sich auf bis zu 150.000,- belaufen werden, wurden von der Versicherung des Schiffahrtunternehmens P&O, Standard Steamship Protection and Indemnity Association, nicht bekannt gegeben.

Organisierungszentrale für Kreuzfahrtschiffe in Miami

Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften in den Vereinigten Staaten bereiten sich auf ein anstrengendes Jahr vor: sie intensivieren ihre Kampagne gegen Schattenflaggenreeder in der amerikanischen und karibischen Kreuzschiffahrt.

Die Schiffahrtsgewerkschaft NMU hat bereits eine zentrale Anlaufstelle für die Kampagne in der Kreuzfahrt-Hauptstadt Miami eingerichtet, und schon jetzt geht Angaben des NMU-Vizepräsidenten Rene Lioeangje zufolge eine wahre Flut von Beschwerden von Besatzungsmitgliedern ein.

Die Gewerkschaft wird Streikposten vor Schiffen aufstellen und Flugblätter verteilen, um auf die niedrige Bezahlung und die schlechten Arbeitsbedingungen der Besatzungen von Kreuzfahrtschiffen hinzu-

weisen.

Die ITF hat in dem Bemühen, diese weit verbreiteten Mißstände zu unterbinden, einen eigenen Vertrag für Kreuzfahrtschiffe erarbeitet und dankte der AFL-CIO für die dabei gewährte Unterstützung.

Das neu geschaffene Team von amerikani-

schen Schattenflaggen-Inspektoren sichert für diese jüngste Runde der Kampagne ebenfalls volle Unterstützung zu. Außerdem wurde beschlossen, zusätzliche Inspektoren für den karibischen Raum zu ernennen, die insbesondere unter Schattenflagge fahrenden Kreuzfahrtschiffe überprüfen sollen.

Fähren weiter unter norwegischer Flagge

Nachdem Seeleute an Bord der "Kronprins Harald" einen Streik angedroht hatten, erklärte sich das norwegische Fährunternehmen Jahre Line zum Verzicht auf seine Pläne für den Transfer der "Kronprins" und seines Schwesterschiffes "Princesse Ragnhild" auf das Register der Bermudas bereit. Das Unternehmen wird nun mit Funktionären der norwegischen Seeleutegewerkschaft über die Ersetzung einiger Besatzungen auf den Schiffen durch ausländische Seeleute verhandeln.

ITF fordert Eingreifen der UN im Golf

Angesichts der sich verschlechternden Lage im Persischen Golf forderte die ITF dringende Gespräche mit den Vereinten Nationen, um das Leben unschuldiger Seeleute in der Region schützen zu können. Während einer neuen Welle von Angriffen sowohl des Irans als auch des Iraks auf unbewaffnete Handelsschiffe wurden im Dezember weitere Öltanker in Brand gesetzt, wodurch die Zahl der Opfer dieses seit sieben Jahren anhaltenden Krieges am Jahresende einen neuen Höchststand erreichte.

Der bisher schwerwiegendste Vorfall waren zwei irakische Raketenangriffe in der Nacht von Mittwoch, dem 9. Dezember, durch die der iranische Pendeltanker "Susangird" (ehemals "British Pride") auf dem Weg von der Insel Kharg zur Insel Sirri mit einer vollen Ladung Rohöl an Bord in Brand gesetzt wurde. 26 Besatzungsmitglieder einschließlich des Kapitäns kamen bei dem Angriff ums Leben. Dies war der vierte iranische Tanker innerhalb von 10 Tagen, der von den Irakis angegriffen wurde.

Im Laufe des Jahres wurden etwa 172 Schiffe angegriffen (im Jahre 1986 lag diese Zahl bei 105). Das erhöhte Risiko spiegelt sich in den neuen Versicherungsprämien für Schiffe in Kriegsgefahrenzonen wider, die kurz vor Weihnachten in Kraft traten und für die meisten Häfen im Golfgebiet das doppelte der bis dahin gültigen Prämien betragen.

Nachdem bereits die IAO-Schiffahrtskonferenz im Oktober eine Entschließung zum Golfkonflikt verabschiedet und der ITF-Vorstand im November einen Appell an die UNO gerichtet hatte, Sofortmaßnahmen zu ergreifen, forderte der Schiffahrtspolitische Ausschuß der ITF auf einer Sitzung in Baltimore im Dezember 1987 eine Dringlichkeitssitzung mit UN-Generalsekretär Perez de Cuellar, auf der nachdrücklich auf das unverantwortlich hohe Risiko hingewiesen werden sollte, dem die Seeleute im Bereich des Persischen Golfes tagtäglich ausgesetzt sind. Einer der Punkte, die bei dieser Zusammenkunft diskutiert werden sollen, sind die Möglichkeiten für eine UN-Flottenpräsenz im Golf, eine Maßnahme, die nun von einer bedeutenden Anzahl der der ITF angeschlossenen Schiffahrtsgewerkschaften unterstützt wird. Sie berufen sich dabei auf den relativ erfolgreichen Schutz, den die amerikanischen und britischen Begleitflotten den unter ihrer Flagge fahrenden Tankern bieten. Ungeachtet der Gerüchte, daß US-Schiffe auch unter anderer Flagge fahrende Tonnage, die sich in amerikanischen Besitz befindet, beschützen, steht fest, daß die unter den Schattenflaggen Zyperns, Panamas und Liberias ebenso wie Griechenlands fahrenden Tanker, denen kein Geleitschutz gewährt wird, noch immer die beliebtesten Zielscheiben für Angriffe sind.

Unterdessen führten die kaum unter

Kontrolle zu bringenden Brände auf den von iranischen Kanonenbooten angegriffenen Schiffen in den letzten Wochen zu erneuten Spekulationen, daß die Iraner mit Phosphor gefüllte Brandbomben einsetzen.

Der unter Singapur-Flagge fahrende Mehrzweckfrachter "Norman Atlantic", der am 6. Dezember von einem iranischen Patrouillenboot unter Beschuß genommen und in der Nähe der Straße von Hormuz in Brand gesetzt wurde, während er mit einer Ladung Kerosin den Golf verlassen wollte, wurde möglicherweise das Opfer eines solchen Angriffes. Glücklicherweise konnten Dank des Einsatzes der Küstenwache des Golfstaates Oman alle Besatzungsmitglieder gerettet werden, das Schiff selbst jedoch sank - damit ist es erst das zweite Schiff, das im Laufe des Krieges tatsächlich versenkt wurde.

Der Verdacht des Einsatzes von Phosphorbomben durch den Iran wurde weiter verstärkt, als der mit voller Ladung unter

zypriotischer Flagge fahrende VLCC "Pivot" in Brand geriet, nachdem er am Samstag, den 12. Dezember, von vier oder fünf von einer iranischen Fregatte aus abgeschossenen Geschossen getroffen worden war. Selbst die See brandte in einem Umkreis von 200 Metern um das Schiff, und es war allein der prompten Reaktion von vier Feuerlöschbooten zu verdanken, daß das Feuer unter Kontrolle gebracht und das Schiff gerettet werden konnte.

Bei weiteren Angriffen im Laufe der vergangenen zwei Monate wurden ein Seemann getötet und ein weiterer schwer verletzt, als der Frachter "Estelle Maersk" der Reederei A. P. Moller in der Nähe von Dubai von iranischen Kräften angegriffen wurde. Mehrere Verletzte gab es bei einer Explosion an Bord des unter zypriotischer Flagge fahrenden Frachters "United Venture", der im iranischen Terminal der Insel Lavan angegriffen wurde.

Gericht zieht Reeder wegen Amoco Cadiz zur Verantwortung

Zehn Jahre, nachdem die bretonische Küste Frankreichs mit einem Teppich von 220.000 Tonnen Rohöl von der "Amoco Cadiz" verseucht wurde, verurteilte am 14. Januar ein Gericht in Chicago die Amoco Oil Corporation zur Zahlung von einer Entschädigung in Höhe von 468 Mio. französischen Francs.

Die Saga ist damit jedoch noch nicht abgeschlossen. Sowohl die Ölgesellschaft als auch der Verband bretonischer Interessensgruppen und die französische Regierung, die das Verfahren angeregt hatten, kündigten an, daß sie gegen das Urteil Berufung einlegen wollten.

Die bretonischen Gruppen - Vertreter von Städten, Gemeinden und Regionalbehörden sowie Umweltorganisationen - konnten bereits einige der wichtigsten Punkte in diesem Fall für sich entscheiden. Bis 1984 lag der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Feststellung, wer für die Katastrophe verantwortlich war. Dabei versuchten die Rechtsanwälte der Amoco Oil Corporation der Besatzung, den Schiffsbauern und den Reparaturwerften die Schuld zu geben. Der Chicagoer Bezirksrichter Frank McGarr stellte jedoch fest, daß das Unternehmen die volle Verantwortung für den Schaden trage, der 1978 durch das durch einen Fehler im Steuermechanismus des Schiffes verursachte Aufgrundlaufen des Schiffes und Entweichen des Rohöls entstanden war. Der Richter erklärte, das Unternehmen habe nachlässig gehandelt, indem es das Schiff, das Rohöl vom Persischen Golf nach Europa transportierte, weiter eingesetzt habe, anstatt es für die notwendigen Wartungsarbeiten auf Dock zu legen.

In dem Urteil wird der Grundsatz der Unternehmensverantwortung für Umweltschäden

festgehalten.

"Ich nehme an, mit diesem Urteil geben wir der Welt zu verstehen, daß unsere immer wieder auftauchenden Probleme mit der Umweltverschmutzung ernstzunehmen sind, und daß diejenigen, die sie verursachen, dafür verantwortlich gemacht werden und wir alle wesentlich vorsichtiger sein sollten als wir es bisher sind," erklärte McGarr.

Die französischen Interessensgruppen sind jedoch mit der Höhe der ihnen zugesprochenen Entschädigung (die in französischer Währung festgelegt wurde, um durch Wechselkursschwankungen verursachte Probleme zu umgehen) nicht einverstanden. Der Richter hatte festgestellt, daß sich die Entschädigungszahlungen an "tatsächlichen Verlusten, nicht an theoretischen Schäden", wie z. B. entgangene Investitionsmöglichkeiten und eine Schädigung des Fremdenverkehrsbetriebs in der Bretagne orientieren sollten.

Die französischen Gruppen äußerten außerdem Zweifel an der Methode, nach der die Verluste berechnet wurden. Der größte Teil der Entschädigungszahlungen wurde der französischen Zentralregierung zugesprochen, und die Berufung stützt sich unter anderem auf die Tatsache, daß der Richter die Forderungen außer Acht gelassen habe, die Regionalbehörden zusätzlich zu den betroffenen Gemeinden erhoben hatten. Die Ölgesellschaft will ebenfalls Berufung gegen das Urteil einlegen, die sich einerseits gegen die dem Urteil zugrunde liegenden Prinzipien und andererseits gegen die Höhe der Entschädigungszahlungen richtet. Es steht also zu erwarten, daß dieser Fall die Gerichte in den Vereinigten Staaten noch einige Jahre lang beschäftigen wird.

Spanien verabschiedet neue Sicherheitsbestimmungen für Tanker

Spanien plant, vor seiner Küste verkehrende Öltanker und mit gefährlichen Chemikalien beladene Schiffe zu verpflichten, eine Entfernung von mindestens 25 Kilometern zur Küste einzuhalten. Diese Entscheidung wurde getroffen, nachdem der in Panama registrierte Frachter "Cason" nach Ausbruch eines Feuers an Bord an der spanischen Küste auf Grund gelaufen war. Die spanische Regierung kündigte außerdem an, daß sie die Möglichkeit der Festlegung neuer Fahrtrouten vor der Küste Nordwest-Spaniens untersuchen werde.

Die "Cason", die sich auf der Fahrt von Rotterdam nach Hongkong befand, hatte eine äußerst gefährliche Ladung an Bord. Die Besatzung verließ das Schiff im Morgenrauen des 5. Dezember 20 Meilen vor Finis-

terre, nachdem in der Folge einer Explosion ein Feuer an Bord ausgebrochen war. Nur acht Besatzungsmitglieder konnten von anderen Schiffen und Hubschraubern gerettet werden: zwei befanden sich noch an Bord, sechs weitere im Wasser. Alle Offiziere an Bord des Schiffes kamen bei dem Unglück ums Leben. Das noch immer brennende Schiff wurde dann von starken Winden gegen Felsen in der Nähe von Vigo getrieben.

Wie sich später herausstellte, hatte die "Cason" eine Ladung von 2.000 Fässern mit leicht entzündlichen Gasen, Flüssigkeiten und giftigen Chemikalien an Bord. Diese enthielten unter anderem mehrere Tonnen Natrium, das bei Kontakt mit Wasser heftige chemische Reaktionen eingeht, 6 Tonnen

Äthan und mehrere hundert Tonnen giftige Anilinöle sowie 10 Tonnen einer nicht näher bezeichneten hochbrennbaren chemischen Substanz.

20.000 Personen mußten am 10. Dezember aus Küstendörfern, die bereits in höchste Alarmbereitschaft versetzt worden waren, evakuiert werden, nachdem sich eine Reihe von Explosionen an Bord des Schiffes ereignet hatten und aus an Bord des Schiffes befindlichen Containern reines Natrium entwichen war. Dieses setzte eine - wie später festgestellt wurde, harmlose - Gaswolke frei, die sich über dem Festland ausbreitete.

Eine offizielle Untersuchungskommission wird sich mit dem Unglück beschäftigen und insbesondere herauszufinden versuchen, warum ein Versuch, das Schiff abzuschleppen, fehlschlug.

Reeder der *Herald* fordern Kürzungen bei Bemannungen

Britische Seeleutegewerkschaften und die Unternehmensleitung des Schiffahrtsunternehmens P&O stehen vor einer größeren Auseinandersetzung über die Pläne des Unternehmens, die Zahl der Bemannungsmitglieder auf ihren Kanalfähren erheblich zu reduzieren.

Das Unternehmen, P&O European Ferries - seinen früheren Namen Townsend Thorensen änderte es nach dem Untergang der "Herald of Free Enterprise" - eröffnete den der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaften NUMAST und NUS im Dezember letzten Jahres, daß es eine erhebliche Reduzierung des Bemannungsniveaus auf den Fähren plane. Ursprünglich war von 400 Entlassungen die Rede, diese Zahl stieg jedoch inzwischen auf 800 und könnte sich schließlich sogar auf 1.000 belaufen.

Das Unternehmen erklärte, daß es das Besatzungsverhältnis auf seinen 12 Schiffen einschließlich Urlaubsvertretung von 3,6 : 1 auf 2,5 : 1 verringern wolle.

NUS und NUMAST äußerten Besorgnis über die Auswirkungen derartig umfangreicher Personalreduzierung auf die Sicherheit, insbesondere so kurz nach dem Untergang der "Herald of Free Enterprise". Die Unternehmensleitung stellte fest, daß "Sicherheitsnormen als absolut angesehen werden und in keiner Weise bedroht sind" - die Vereinigung der Angehörigen der Opfer des Untergangs der "Herald of Free Enterprise" sind jedoch anderer Meinung.

Sprecher der "Herald Families Association" ist Peter Spooner, dessen 29-jähriger Sohn am 6. März vergangenen Jahres bei dem Fährunglück in Zeebrugge ums Leben kam. Seine Organisation fordert eine Untersuchung der geplanten Personalkürzungen bei P&O durch das britische Verkehrsministerium.

Seiner Meinung nach ist es notwendig, die Motive des Unternehmens zu hinterfragen,

und er beschreibt einige der geplanten Kürzungen als "etwas beunruhigend."

Unter Bezugnahme auf die von dem Unternehmen vorgebrachte Begründung, bei diesen Kürzungen handele es sich um eine "Reaktion" auf wirtschaftliche Notwendigkeiten, forderte Spooner die Regierung auf, die möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit zu untersuchen.

"Auch zum Zeitpunkt des Unglücks wurde viel von wirtschaftlichen Notwendigkeiten geredet," erklärte Spooner gegenüber der britischen Tageszeitung Lloyd's List.

Sowohl NUS als auch NUMAST teilten dem Unternehmen mit, daß die vorliegenden Pläne für sie unannehmbar seien. Beide Gewerkschaften sind der Auffassung, daß

das augenblickliche Bemannungsniveau bereits hart an der Grenze des für die Erhaltung der Sicherheit Notwendigen liegen und weitere Kürzungen eine Katastrophe herausfordern würden.

Die Gewerkschaften wiesen außerdem den Versuch des Unternehmens zurück, den Kanaltunnel, die von der britischen Regierung möglicherweise geplante Ausdehnung der Mehrwertsteuer auf bestimmte, bisher davon befreite Produkte und das mögliche Verbot des Verkaufs zollfreier Waren innerhalb der Europäischen Gemeinschaft als Gründe für Kürzungen zum augenblicklichen Zeitpunkt anzuführen, während keines dieser Vorhaben bisher in die Praxis umgesetzt worden sei.

Gewerkschaften beschäftigen sich mit Streß und Übermüdung

In diesem Monat wurden zwei gewerkschaftliche Initiativen gestartet, mit denen auf die sich rasch verstärkenden Probleme von Streß und Übermüdung aufmerksam gemacht werden soll.

In einem Dokument, das die ITF dem Ausschuß für Ausbildungs-, Qualifikations- und Wachgangsnormen bei der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) vorlegte, schilderte mehrere Fälle, in denen durch untragbar niedrige Bemannungsniveaus auf Schiffen verursachte Streßbelastung und Übermüdung zu Schiffsunglücken geführt hatten.

Die ITF setzt sich für eine umfassende Untersuchung des Übermüdungsfaktors in der Bemannung durch die IMO ein und fordert eine harte Linie gegenüber Vorschlägen zur Schwächung der gegenwärtig geltenden internationalen Wachgangsnormen.

In Großbritannien veröffentlichte die britische Lotsenvereinigung, eine Sektion der der

ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union, eine Broschüre über die berufsbedingte Streßbelastung bei Schiffslotsen.

In dem Bericht wird auf eine Vereinbarung hingewiesen, die neuseeländische Schiffsloten mit der Verwaltung des Hafens von Wellington abgeschlossen haben und die klare Vorschriften bezüglich Arbeitszeit und -bedingungen enthält. Der Bericht, der den Beruf der Schiffsloten als eine Tätigkeit mit hoher Streßbelastung bezeichnet, fordert eine Anpassung der Arbeits- und Ruhezeiten an die der Flugpiloten, insbesondere der Fluglehrer und Flugkapitäne in der Ausbildung. Keine Hafenbehörde, so heißt es in dem Bericht, sollte einen Lotsen zum Dienst einsetzen, der vor Dienstbeginn nicht in dem Genuß einer 10stündigen Ruheperiode gekommen ist. Nach jeweils drei aufeinanderfolgenden Nachtdienstschichten müsse dem Lotsen ein arbeitsfreier Tag gewährt werden.

Immer mehr Mitläufer im Schattenflaggenrennen

Aufgrund der Entscheidung vieler Regierungen, neue Schattenflaggen- oder Offshore-Register einzurichten, herrschte Ende 1987 und in den ersten Tagen des Jahres 1988 auf dem "Schiffsregistrierungsmarkt" weltweites geschäftiges Treiben.

Pläne zur Einrichtung eines **dänischen** internationalen Registers (DIS), ähnlich dem NIS, kamen im Dezember einen weiteren Schritt voran, nachdem ein entsprechender Gesetzentwurf die erste Phase der parlamentarischen Beratungen noch vor der Weihnachtspause durchlaufen hatte. Die Regierung berät ernsthaft über Änderungen bei der Besteuerung, die einen Anreiz zu Investitionen in neue Schiffe geben sollen. Genaue Einzelheiten wurden jedoch noch nicht bekanntgegeben. Das dänische Finanzministerium berät über eine mögliche Befreiung der auf im DIS registrierten Schiffen beschäftigten Seeleute von den hohen dänischen Einkommenssteuern, eine inzwischen vertraute Überlegung.

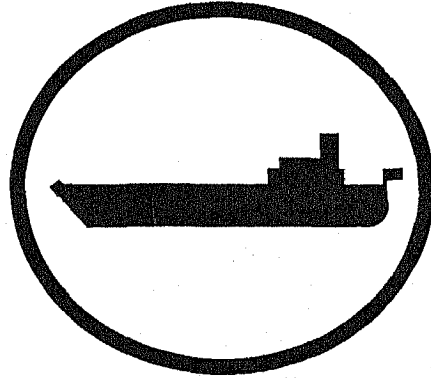
Seit die Einrichtung eines DIS im Sommer vergangenen Jahres zum ersten Mal angeregt wurde, widersetzen sich die dänischen Seelutegewerkschaften diesem Vorschlag. Sie versuchen noch immer, seine Verabschiedung durch das Parlament zu verhindern. Gegenüber der dänischen Reedervereinigung haben sie bereits ihrer Befürchtung Ausdruck gegeben, daß dänische Gewerkschaften von Verhandlungen über Heuern und Arbeitsbedingungen ausländischer Seeleute auf im DIS registrierten Schiffen ausgeschlossen werden könnten. Wenn dieser Fall eintreten sollte, so kündigte K. Mols Sørensen von der dänischen Gewerkschaft der Steuerleute und Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion an, werde er fordern, daß ITF-Funktionäre an Verhandlungen für DIS-Besatzungen teilnehmen.

In **Norwegen** zwangen die im Parlament vertretenen Oppositionsparteien auf Drängen der Reeder die sozialistische Regierung zur Anhebung des Steuerfreibetrags für ausländische Seeleute, deren Einkommen nun bis zu einer Höhe von Nkr 10.000,- (früher Nkr 6.000,-) von der norwegischen Einkommenssteuer ausgenommen sind. Die Opposition fordert nun von der regierenden Arbeiterpartei die völlige Abschaffung der Steuerpflicht für die Einkommen ausländischer Seeleute. Die ursprünglichen Pläne der Regierung sahen eine Anhebung des Freibetrags auf lediglich 7.000,- Kronen vor. Da bei gleichen Nettoeinkommen die Kosten der Reeder wesentlich höher liegen, wenn die Seeleute Steuern zahlen müssen, wird das Steuerproblem als einer der wichtigsten Gründe angesehen, weshalb das NIS-Register bisher nur eine unbedeutende Anzahl nicht in Norwegen ansässiger Reedern anlocken konnte.

Für begeisterte Befürworter des NIS war der Januar ein Monat widersprüchlicher Gefühle. Das Kreuzfahrtunternehmen Royal Caribbean Cruise Line (RCCL) kündigte an,

daß es das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, die vor kurzem fertiggestellte "Sovereign of the Seas", im NIS registrieren lassen werde. Auch seine übrigen vier Kreuzfahrtschiffe, die im Augenblick unter der echten norwegischen Flagge fahren, will RCCL auf das NIS übertragen.

Demgegenüber beschloß das in Oslo ansässige Unternehmen Helge Myhre, seine restlichen fünf Gascarrier nicht dem NIS zu unterstellen. Das Unternehmen erklärte,



Der monatliche Flaggenüberblick der ITF

Vorbedingung für den Abzug seiner verbleibenden Tonnage aus den Bermuda-Register seien weitere Änderungen an dem für ausländische Seeleute geltenden NIS-Steuersystem. Helge Myhre begann kurz nach der Eröffnung des Registers im vergangenen Juli mit dem Transfer seiner Schiffe auf das NIS. In den vergangenen sechs Monaten ließ das Unternehmen elf seiner Schiffe dort registrieren.

Aufgrund einer im Januar zwischen der norwegischen Offiziersgewerkschaft und

Bananendampfer gegen den Strom

Während andere Unternehmen das britische Register verlassen, schwimmt ein Unternehmen - Geest Industries - gegen den Strom und kehrt mit all seinen Schiffen unter die britische Flagge zurück. Bereits heute hat Geest zwei Schiffe in Großbritannien registriert. Im Dezember kündigte das Unternehmen an, daß es zwei im vergangenen März angeschaffte Kühlschiffe nach Großbritannien zurückbringen wolle, die es gegenwärtig unter der Flagge Hongkongs betreibt. Bei den beiden Schiffen handelt es sich um die "Geesthaven" und "Geestcape", die mit gemischten Besatzungen aus britischen und karibischen Seeleuten bemannt und im Bananenhandel zwischen den Windward Islands (Westindien) und Großbritannien eingesetzt sind.

der britischen NUMAST geschlossenen Vereinbarung können Vertreter der britischen Offiziersgewerkschaft an Verhandlungen teilnehmen, wenn britische Offiziere auf NIS-Schiffen beschäftigt werden.

Ende Dezember konnte das NIS 103 Schiffe mit insgesamt 6,2 Mio. BRT verzeichnen, die in norwegischem Eigentum befindliche Schattenflaggenflotte umfaßte 412 Schiffe mit 15,9 Mio. BRT, und 103 Schiffe mit insgesamt 4,6 Mio. Tonnen waren weiterhin der echten norwegischen Flagge unterstellt. Eine vom norwegischen Schifffahrtsminister Kurt Mosbakk einberufene Arbeitsgruppe schätzt, daß sich das NIS bis 1990 auf 630 Schiffe mit 21,5 Mio. Tonnen erweitern wird. Die "traditionelle" norwegische Flagge (der bis dahin nur noch Fähren und möglicherweise Offshore-Schiffe unterstellt sein werden), wird dann auf nicht mehr als 2 Mio. Tonnen geschrumpft sein.

Nach einem weiteren schwierigen Jahr gab die deutsche Reedervereinigung den bereits früher laut gewordenen Ruf der Regierungen der vier Küstenländer nach einem zweiten **deutschen** Register ihre Unterstützung. In ihrem im Dezember veröffentlichten Jahresbericht drängen die Reeder die Bundesregierung, sich dem Beispiel anderer europäischer Länder anzuschließen und ein auf die speziellen Bedürfnisse der Schifffahrtsindustrie des Landes zugeschnittenes Offshore-Register einzurichten.

Die kurz vor Weihnachten in Umlauf gebrachten Gerichte, daß die Einrichtung eines offenen Schiffsregisters auf der portugiesischen Insel Madeira bevorstehe, haben sich inzwischen bestätigt. Berichten zufolge befindet sich die Regierung der Insel in der Schlußphase der Erarbeitung eines entsprechenden Gesetzentwurfes, während die portugiesische Reedervereinigung, die sich als erste dafür eingesetzt hatte, bereits Wirtschaftlichkeitsstudien durchführt. Das neue Register, dessen Eröffnung noch vor Ende des Jahres erwartet wird, wird sich mit Hilfe der inzwischen allgemein üblichen Verlockungen wie billigen Besatzungen und Steuervorteilen vor allem um die Kundschaft portugiesischer Reeder bemühen.

Vor der Ostküste Afrikas werden auf der im indischen Ozean gelegenen Insel **Mauritius** gegenwärtig die letzten Feinarbeiten an dem Schifffahrtsgesetz des Jahres 1986 vorgenommen, das im nächsten Jahr die Öffnung des dortigen Schiffsregisters für ausländische Reeder ermöglichen soll. Nach Abschluß der Vorbereitungsarbeiten soll eine Werbekampagne gestartet werden, in der die üblichen finanziellen Anreize und weitreichende Steuerbefreiungen angepriesen werden. Es wird erwartet, daß die Altersgrenze der Schiffe für die Aufnahme in das Register zwischen 15 und 20 Jahren liegen wird, und es heißt, daß die Regierung auf einem 25 - 30%igen Anteil von Einwohnern der Insel bei den an Bord der in

Forts. auf Seite 22

ITF-Erfolg im Nora-Berufungsverfahren

Mit einem in diesem Monat verkündeten Urteil hat der oberste französische Gerichtshof das Urteil des Berufungsgerichts in Rouen vom Juli 1985 aufgehoben, das die Aufhebung des Arrests des im Besitz amerikanisch-griechischer Interessen befindlichen, unter panamaischer Flagge fahrenden Schiffes "MS Nora" angeordnet hatte. Dieser Beschluß könnte für die ITF von großer Bedeutung sein.

Die "Nora" wurde arrestiert, um Ansprüchen der Besatzung aufgrund des im Oktober 1984 in Israel für das Schiff unterzeichneten ITF-Sondervertrages Nachdruck

zu verleihen. Die untere Instanz hatte sich den Argumenten der Reeder angeschlossen, daß der ITF-Vertrag unter Druck (d. h. der Androhung eines Boykotts) zustande gekommen war und die Arrestierung des Schiffes zur Durchsetzung der Ansprüche der Besatzung gemäß dieses Vertrages damit unzulässig sei. Das Gericht kam zu dem Schluß, daß die Rechtmäßigkeit der Forderungen der Besatzungsmitglieder anzuzweifeln seien und die Arrestierung des Schiffes daher rechtlich nicht gerechtfertigt werden könne.

In seiner Urteilsbegründung folgte der Oberste Gerichtshof einer Reihe von Argu-

menten der ITF-Rechtsanwälte, unter anderem, daß sich das Berufungsgericht bei der Freigabe des Schiffes und der Aufhebung des Arrests über die Bestimmungen der Brüsseler Konvention aus dem Jahre 1952 über die Arrestierung von seetüchtigen Schiffen hinweggesetzt habe.

Aufgrund dieser jüngsten Entscheidung kehren der Rechtsstreit und die Konfliktparteien praktisch wieder an den Punkt zurück, an dem sie sich vor dem Gerichtsbeschuß vom 1. Juli 1985 befanden. Sie haben nun vier Monate Zeit, ein neues Verfahren beim Berufungsgericht in Caen einzuleiten.

... Pakistanische Reeder fordern Einschränkung der Gewerkschaftsrechte

Forts. von Seite 21

diesem Register verzeichneten Schiffe beschäftigten Mannschaftsdienstgraden bestehen wird. Das Handels- und Schifffahrtsministerium von Mauritius hat sich der Argumentation der Vertreter anderer Schattenflaggenstaaten angeschlossen, der zufolge es sich um ein für alle Interessenten offenes Register, jedoch nicht um eine Schattenflagge handele. Dies spielt auf eine vor kurzem in der englischen Tageszeitung Lloyds List veröffentlichte Anzeige an, in der es heißt, daß die Bermuda-Flagge zwar "eine billige Flagge, aber keine Billigflagge" sei. Solche feinen Unterscheidungen können die ITF jedoch nicht beeindrucken.

Ein weiteres Land, in dem sich der Ruf nach einem offenen Schiffsregister verstärkt, ist **Pakistan**. In der letzten Ausgabe ihres Nachrichtenblattes veröffentlichte die Master Mariner Society - eine Einrichtung, die aktive Kapitäne und führende Reeder vertritt - einen Kommentar mit der Forderung nach Öffnung des pakistanischen Schiffsregisters für alle Interessenten und scharfen Angriffen gegen die Seeleutegewerkschaften des Landes. In dem Kommentar werden die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften beschuldigt, "militante Aktionen durchzuführen, die den pakistanischen Seeleuten einen schlechten Ruf eingebracht und dazu geführt haben, daß sie ihre Arbeitsplätze an Seeleute aus anderen Ländern der Region verlieren." Gleichzeitig enthält er einen Appell an die Regierung von General Zia Ul-Haq, die Gewerkschaftsrechte der Seeleute weitgehend einzuschränken, ein Schritt, der heftige Reaktionen von seiten anderer ITF-Mitgliedsgewerkschaften herausfordern würde.

In **Großbritannien** nimmt die Bedrohung der Arbeitsplätze für Offiziere der Handelsmarine durch den Transfer von Schiffen auf die Flagge des Steuerparadieses **Isle of Man** ständig zu. Eines der ersten Unternehmen, die diesen Schritt vollzogen, war Canadian Pacific Ships (CP), das auf einer Reihe seiner Schiffe seit einiger Zeit

eine Politik der "gemischten Besatzung" (d. h. britische Staatsbürger als höhere, Inder als rangniedrigere Offiziere) betreibt. Wie zu erwarten war, geht das Unternehmen nun noch einen Schritt weiter. Es kündigte vor kurzem an, daß es die rangniedrigeren Offiziere auf allen seinen auf der Isle of Man registrierten Schiffen durch Ausländer ersetzen werde. Nach Angaben der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST, die befürchtet, daß es sich hierbei nur um den Anfang einer ganzen Flut derartiger Maßnahmen handelt, wird dieser Schritt zum Verlust von 130 Arbeitsplätzen führen. Diese Entwicklungen haben sich ungeachtet inoffizieller Zusagen von seiten des Registers der Insel ergeben, denen zufolge nur einem Kollektivvertrag mit britischen Seeleutegewerkschaften unterliegende Schiffe in das Register aufgenommen würden. Sobald der Flaggenwechsel vollzogen ist, bedeutet der Mangel an gesetzlichen Vorschriften jedoch, daß ein Austausch der Besatzung problemlos vollzogen werden kann.

Den Arbeitsplatzverlusten bei CP steht ein massiver Zuwachs des Registers der Isle of Man während des letzten Jahres gegenüber. 1987 wurden insgesamt 103 Schiffe mit mehr als 500 BRT neu in das Register aufgenommen: eine Verdoppelung der Neuzugänge gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt sind auf der Isle of Man nun 4,08 Mio. t.d.w. verzeichnet, dreimal so viel wie im Jahre 1986.

Ebenfalls in der europäischen Gemeinschaft wird am 1. April die Eröffnung des luxemburgischen Schiffsregisters erwartet, nachdem Anfang des neuen Jahres die entsprechenden Gesetze verabschiedet wurden. Die staatliche belgische Schifffahrtslinie Companie Maritime Belge (CMB), die bereits mehrere Schiffe den Registern Liberias und Hongkongs unterstellt hat, bezeichnete die von dem neuen Register angebotenen Einrichtungen als "äußerst attraktiv". Sie wird voraussichtlich den größten Teil ihrer noch unter der National-

flagge verbliebenen Schiffe nach Luxemburg übertragen, obwohl die Entscheidung über die genaue Anzahl erst in einigen Monaten fallen wird. Die belgische Seeleutegewerkschaft BTB hat nach einigem Zögern auf Widerstand gegen den Transfer unter belgischer Flagge fahrender Schiffe auf das neue Register verzichtet, nachdem ihr zugesichert wurde, daß die Schiffe auch weiterhin mit belgischen Besatzungen besetzt würden und das verfügbare Einkommen der Seeleute gesichert sei.

Aus **Kanada** wird berichtet, daß die Reeder die Regierung von Premierminister Brian Mulroney zur Einrichtung eines internationalen Schiffsregisters drängen, um die Wettbewerbsfähigkeit der kanadischen Schifffahrtsindustrie auf internationaler Ebene zu sichern. Zu den geforderten Maßnahmen gehören außerdem eine Einkommenssteuerbefreiung für aktive Seeleute und die Aufhebung der 25%igen Steuer, die auf alle im Ausland ausgeführten Reparaturarbeiten an den Schiffen erhoben wird.

Für eine Verbesserung des schlechten Rufes ihrer Flagge, die eine der besorgniserregendsten Unfallstatistiken aufweist, konnte sich die Regierung von **Zypern** die Unterstützung der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt sichern. IMO-Generalsekretär C. P. Srivastava hielt sich vor kurzem im Rahmen einer Untersuchungsmission auf der Insel auf und unterbreitete dem Schifffahrtsminister eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen. Augenblicklich werden Entwürfe für eine Aktualisierung der Schifffahrtsgesetzgebung des Landes, neue Prüfungsbestimmungen und Vorschriften hinsichtlich der Vergabe von Befähigungsnachweisen für Seeleute sowie für eine Aufwertung der Schifffahrtsverwaltung, u. a. durch eine Spezialausbildung der höchsten Funktionäre an der IMO-Weltschifffahrtsuniversität in Schweden, erarbeitet. Daneben sollen noch zu entwerfende neue Bestimmungen Zypern in die Lage versetzen, noch ausstehende IMO-Übereinkommen zu ratifizieren.

Endlich ... Trinidad bekommt eigene Flagge!

Die seit mehr als 20 Jahren anhaltenden Bemühungen verschiedener Regierungen und örtlicher Schiffsinteressen wurden in diesem Monat durch das Inkrafttreten des Schiffsahrtsgesetzes in Trinidad und Tobago endlich von Erfolg gekrönt. Mit dem Gesetz erhält dieser wichtige Staat in der Karibik erstmals ein eigenes Schiffsregister.

Das neue nationale Register wurde von Francis Mungroo, Generalsekretär der Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaft, ausdrücklich begrüßt. Er hatte es immer bedauert, daß die im Besitz örtlicher Interessen befindlichen Schiffe, auf denen Seeleute aus Trinidad und Tobago arbeiteten, in einem anderen Land, häufig einem der Nachbarstaaten in der Karibik, registriert werden mußten.

Besonders verärgert war Mungroo, als sogar die "Trinidad and Tobago", im Besitz der Shipping Corporation of Trinidad (kurz Scott genannt) und nach ihrem Heimatland benannt, die Flagge der Bahamas hißte.

Nun werden die Seeleute des Landes zum ersten Mal einen gewissen Nationalstolz empfinden können, wenn sie auf Schiffen unter ihrer eigenen Nationalflagge arbeiten, und Mungroo ist zuversichtlich, daß das neue Register zusätzliche Arbeitsplätze in der Schiffsahrt schaffen wird.

Das Schiffsahrtsgesetz stützt sich auf die internationalen Übereinkommen (wie z. B. SOLAS und das Ladelinien-übereinkommen), die das Land bereits ratifiziert hat, und stellt ein umfangreiches, mehr als 200 Seiten starkes Dokument dar, in dem hohe Normen für die dort registrierten Schiffe gesetzt und die Rechte der Seeleute geschützt werden.

Das Land plant den Ausbau eigener Kontrollbehörden. Da dies jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, wandte es sich an das hoch angesehene Lloyd's-Schiffsregister mit der Bitte um Inspizierung und Überwachung der Schiffe im Namen der Regierung, bis Trinidad selbst über die notwendigen Einrichtungen verfügt.

Schiffe im Besitz von in Trinidad und Tobago ansässigen Interessen sind nicht verpflichtet, sich im Land registrieren zu lassen; es wird jedoch erwartet, daß die meisten Reeder des Landes diese Möglichkeit wahrnehmen werden. Sollte sich die Regierung entschließen, Exporteure zu ermutigen, sich vorzugsweise unter der Nationalflagge fahrenden Schiffen zu bedienen, wäre es möglich, daß auch ausländische Reeder ihre Schiffe dem neuen Register unterstellen. Dies hätte den zusätzlichen Vorteil, daß eine noch größere Anzahl von Arbeitsplätzen für die im Land lebenden Mannschaftsdienstgrade geschaffen werden und das Land ein Offizierskorps für die Handelsmarine aufbauen könnte.

Das Register wurde gerade rechtzeitig geschaffen, um die in staatlichem Besitz be-

findliche 5.330 Tonnen schwere RoRo-Insellfähre "Panorama", die gerade von einer deutschen Werft geliefert wurde, als erstes Schiff zu registrieren.

Diese Fähre wird 6 Monate lang auf der Strecke Trinidad-Tobago mit einer Besatzung von dänischen Offizieren von der aus Altersgründen aus dem Verkehr gezogenen, in dänischem Besitz befindlichen Fähre "Geltung", die sie ersetzen soll, betrieben werden. Offiziere aus Trinidad und Tobago werden in dieser Zeit mit den dänischen Offizieren zusammenarbeiten, um danach selbst die Verantwortung zu übernehmen.

Es wird erwartet, daß anfangs insgesamt 27 Schiffe einschließlich der "Panorama" dem Register unterstellt werden, allen voran die vier Schiffe der Scott. Außerdem werden die beiden Schiffe der in Port-of-Spain

ansässigen Regionalschiffahrtlinie Wisco (ebenfalls vorher im benachbarten Barbados registriert) ebenso wie eine Reihe im Inselverkehr eingesetzter Personenfähren in staatlichem Eigentum und die von den Ölgesellschaften betriebenen Schlepper und Schuten dem Register unterstellt werden.

Die durch den Einsatz der "Panorama" auf der Strecke zwischen Trinidad und Tobago eingeleitete Anhebung des Standards in der Schiffsahrt des Inselstaates wird von Modernisierungsmaßnahmen an den Terminaleinrichtungen des Hafens von Scarborough auf Tobago begleitet. Der dortige Hafen soll ausgebaggert und bessere Kaianlagen für Fracht- und Kreuzfahrtschiffe errichtet werden. All dies sollte der örtlichen Wirtschaft, insbesondere dem Fremdenverkehr, neuen Auftrieb geben.

Britisches Schiffsahrtsgesetz eine "verpaßte Gelegenheit"

Der von der britischen Regierung vorgelegte Entwurf für ein neues Schiffsahrtsgesetz ist unzureichend: ein unkoordiniertes Maßnahmenbündel, das den Niedergang der britischen Nationalflotte kaum aufhalten kann - so lautet das Urteil der der ITF angeschlossenen britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST.

Der augenblicklich dem britischen Oberhaus vorliegende Entwurf eines Handels-schiffsahrtsgesetzes (siehe **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1987) wurde vom Stellvertretenden Generalsekretär der NUMAST, John Newman, als "unkoordiniertes Maßnahmenbündel" kritisiert, "das in keiner Hinsicht in der Lage sein wird, die grundlegenden Probleme zu lösen, denen sich die Flotte in der Zukunft gegenüber sehen wird. Eine gute Gelegenheit, seit langem überfällige Maßnahmen zu ergreifen, ist damit verpaßt worden."

Der Gesetzentwurf enthält neue Vorschriften hinsichtlich des Verhaltens der Register in britischen Kronkolonien wie Gibraltar, die nach dem Untergang der in Gibraltar registrierten "Syneta" vor der isländischen Küste im Dezember 1986 angekündigt worden waren. Er enthält auch eine Reihe äußerst begrenzter Maßnahmen im Zusammenhang mit Hilfeleistungen bei der Heim-schaffung von Seeleuten und Bestimmungen hinsichtlich der Schaffung einer "Handelsmarine der Reserve".

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit den Kronkolonien stellen keine wesentliche Begrenzung der Betätigung von Gebieten wie Gibraltar als offene Register dar. Außerdem sieht der Gesetzentwurf keine Maßnahmen gegen den fortgesetzten Schrumpfungsprözeß bei der britischen

Flotte vor.

Er enthält allerdings neue Sicherheitsbestimmungen für RoRo-Schiffe im Passagierverkehr, die das Ergebnis des Führungglücks bei Zeebrügge sind.

Diese Maßnahmen sehen unter anderem lange Haft- und Geldstrafen für Reeder oder Besatzungsmitglieder vor, denen ein schuldhafter Verstoß gegen die neuen Bestimmungen nachgewiesen wird.

Während die Gewerkschaften diese Maßnahmen generell begrüßen, lehnen sie Geldstrafen für einzelne Kapitäne und Besatzungsmitglieder, die gegen die neuen Bestimmungen verstoßen, ab.

Eric Nevin, Generalsekretär der NUMAST, äußerte sich besonders beunruhigt über diese Vorschläge, die zu einem Zeitpunkt vorgelegt werden, zu dem die Offiziere zunehmendem Druck von seiten der Unternehmensleitungen ausgesetzt sind.

Die Gewerkschaften befürchten, daß die Offiziere für die ihnen aufgrund von Unternehmensentscheidungen aufgezwungenen Einsparungsmaßnahmen bestraft werden sollen. Der Gesetzentwurf weise den Offizieren zwar eine persönliche rechtliche Verantwortung für die Aufrechterhaltung gewisser Sicherheitsnormen zu, gebe ihnen jedoch keine Mittel an die Hand, die notwendigen Maßnahmen gegen ein entschlossenes Unternehmen durchzusetzen. Die Gewerkschaft hofft noch immer, daß diese Abschnitte des Gesetzentwurfes geändert werden können, um die Verantwortung für Verstöße gegen Sicherheitsbedingungen denen zuzuweisen, denen sie gehört - den Unternehmensleitungen, die die Entscheidung über Bemannungsniveau und Investitionen in Sicherheitseinrichtungen treffen.

Südostasiatische Reeder über Piratenüberfälle beunruhigt

Eine vor kurzem durchgeführte Untersuchung über die wachsende Bedrohung durch Piratenangriffe in den Seegebieten Südostasiens warnt davor, daß die Reeder das Gebiet in Zukunft möglicherweise völlig meiden werden, wenn den Angriffen nicht Einhalt geboten werden kann.

Der von der nationalen Reederorganisation Singapurs (SNSA) vorgelegte Bericht weist darauf hin, daß Reeder und Besatzungen sich bereits heute dafür aussprechen, diese Seegebiete wegen der drohenden Piratenangriffe nach Möglichkeit nicht zu befahren.

Die größte Zahl dieser Angriffe findet in den Gewässern in der Nähe des Phillip-Kanals, des Horsburg-Leuchtturms im

südchinesischen Meer und dem Gebiet um die Meerenge von Malacca statt.

Nach Angaben des Internationalen Schifffahrtsbüros wurden im Jahre 1986 30 Piratenüberfälle gemeldet. Die SNSA verzeichnet im gleichen Jahr 17 Angriffe auf Schiffe ihrer Mitglieder, bis August 1987 jedoch bereits 20 gemeldete Überfälle.

Die SNSA stellt in ihrem Bericht fest, daß die Angriffe offensichtlich immer häufiger stattfinden, und kann ein generelles Muster erkennen, nach dem sie durchgeführt werden.

Die mit Messern und Brechstangen (aber gewöhnlich nicht mit Feuerwaffen) bewaff-

neten Piraten nähern sich den Schiffen normalerweise mit drei oder vier Schnellbooten. Sie greifen in der Nacht an und dringen üblicherweise direkt zur Kapitänskajüte vor. Der Kapitän wird gefesselt und Geld und Wertgegenstände entwendet.

Glücklicherweise gibt es selten Verletzte unter den Besatzungsmitgliedern.

Der Verband der Reedervereinigungen der Asean-Staaten hat inzwischen beschlossen, sich in dieser Angelegenheit an die Regierungen der betreffenden Länder zu wenden und ein spezielles Überwachungsgremium für Piratenangriffe eingesetzt, das mit den Regierungen in der Frage der Piratenangriffe Kontakt hält.

TODESFÄLLE

Durch den tragischen vorzeitigen Tod von **Thor Halvorsen**, Vorsitzender des Gewerkschaftsdachverbandes LO, hat Norwegen einen seiner größten Gewerkschafter der heutigen Zeit verloren. Kollege Halvorsen verstarb am 4. November nach langer Krankheit im Alter von nur 56 Jahren. Mit Ausnahme der drei Jahre, in denen er als Minister der Regierung angehörte, hatte Halvorsen sein gesamtes Arbeitsleben der Gewerkschaftsbewegung gewidmet, in den letzten 10 Jahren als Vorsitzender der LO. Als ausgezeichnete Verhandlungsführer hatte er erheblichen Einfluß auf viele der großen Sozialreformen der vergangenen Jahrzehnte und trug als geschickter Schlichter viel zur Schaffung guter Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei. Seine diplomatischen Fähigkeiten prädestinierten ihn im

Jahre 1985 für die Wahl zum Vorsitzenden des Nordischen Gewerkschaftsrates (NFS), in dem die nationalen Gewerkschaftsdachverbände Dänemarks, Finnlands, Islands, Norwegens und Schwedens zusammengeschlossen sind. Auf europäischer Ebene war er Mitglied im Exekutiv-Ausschuß des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB).

Vor kurzem erreichte uns die Nachricht vom Tode des Generalsekretärs der Transportarbeitersektion des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut, **Moshe Levy**, der im September letzten Jahres nach langer Krankheit verstarb. Kollege Levy war in der Vergangenheit der Vertreter seines Landes in der ITF-Sektion Straßentransport und verantwortlich für die Kontakte zwischen der ITF und Histadrut.

Die Transport and General Workers' Union in Südafrika trauert über den Tod von **Reverend Marawu**, einem ihrer Organisationsfunktionäre in Kapstadt, der im Alter von 70 Jahren verstarb. Trotz seiner vielfältigen Aufgaben als Gemeindefarrer stellte sich Reverend Marawu lange Jahre in den Dienst der Gewerkschaft und trug viel dazu bei, daß schwarze Arbeitnehmer eine gewerkschaftliche Vertretung erhielten. Er war es, der den Anschluß der Stauer zunächst am Kap und später auch im Hafen von Durban an die General Workers' Union, einer Vorläuferorganisation der heutigen TGWU, bewirkte und damit entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung einer heute starken und lebendigen landesweiten Transportarbeitergewerkschaft nahm.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

1. - 2. März	Planungsausschuß der Sektion Straßentransport	London
15. - 16. März	Vorstandssitzung	London
19. März	Eisenbahn-Demo	Frankfurt
6. - 7. April	Sektionsausschuß der Fischer	Vigo (Spanien)
11. - 12. April	Arbeitsgruppe öffentlicher Personennahverkehr	Genf
20. - 21. April	Schifffahrtspolitischer Ausschuß	Bremerhaven
4. - 5. Mai	Sektionsausschuß Eisenbahn	Wien
30. - 31. Mai	Sektionskonferenz der Hafentarbeiter	Rotterdam
1. - 3. Juni	Fair-Practices-Ausschuß	Rotterdam
27. - 28. Juni	Sitzung "Forschung und Veröffentlichungen"	London
28. - 30. Sept.	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	Teneriffa
4. - 6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	Brasilien
18. - 19. Okt.	Vorstandssitzung	London
28. - 29. Nov.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien