

Aus dem INHALT

Guyana (S. 2)
Südafrika (S. 3)
Chile (S. 4)

BINNENVERKEHR

Neue Vorschriften für
Gefahrguttransport in
der Bundesrepublik (S. 5)

ZIVILLUFTFAHRT

Unterstützung für
Alitalia-Personal (S. 6)
Indisches Personal
unter Druck gesetzt (S. 7)
SAS/Aerolineas
Argentinas (S. 8)

SEELEUTE

Schattenflaggen:
Nutznießende
Eigentümer (S. 9)
Flottenkrise
in Pakistan (S. 11)
Seeleuteausschuß für
Asien/Pazifik (S. 12)
Flaggenübersicht (S. 13)

LEUTE (S. 14)

HAFENARBEITER

Deutsche Kampagne für
Arbeitszeitverkürzung (S. 15)

FISCHER

EG: Entschädigung
für Fischer (S. 16)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 16)

ITF-SEELEUTE BEIM UNO-GENERALSEKRETÄR

GEWERKSCHAFTEN FORDERN UN-FLOTTENPRÄSENZ IM GOLF

Eine Flotte von etwa 50 Kriegsschiffen, die von Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen zur Verfügung gestellt und dem Kommando der UNO unterstellt werden, sollte zum Schutz der Handelsschifffahrt vor militärischen Angriffen der iranischen und irakischen Streitkräfte im Persischen Golf stationiert werden. Dies war die Hauptforderung einer Delegation von ITF-Seeleutegewerkschaften, die am 4. Februar in New York mit dem Generalsekretär der Vereinten Nationen, Javier Perez de Cuellar, zusammentraf.

Die Delegation unter Leitung des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs Ake Selander, der außerdem der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion, K. Mols Sorensen, Shannon Wall von der US-Schifffahrtsgewerkschaft NMU sowie John Newman von der britischen Gewerkschaft der Offiziere in der Handelsmarine (NUMAST) angehörten, wiesen den UN-Generalsekretär darauf hin, daß seit Beginn der Feindseligkeiten zwischen Iran und Irak mehr als 300 Seeleute bei Angriffen auf über 400 Schiffe ums Leben gekommen seien.

Die ITF-Delegation gab ihre volle Unterstützung für Resolution 598 des UN-Sicherheitsrates zum Ausdruck, die de Cuellar zur Aufnahme von Gesprächen über einen Waffenstillstand mit Iran und Irak auffordert, wies jedoch gleichzeitig nachdrücklich darauf hin, daß die dringend erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Angriffe auf die neutrale Schifffahrt im Golf nicht bis zu einer endgültigen Lösung des Konflikts insgesamt aufgeschoben werden könnten.

Während sie natürlich eine völlige Beendigung des Krieges und den Abzug aller Kriegsschiffe aus den Golf begrüßen würden, habe die jüngste Eskalation der Angriffe die ITF-Gewerkschaften zu der Schlußfolgerung veranlaßt, daß eine internationale Schutzflotte unter Schirmherrschaft der UN die einzige Möglichkeit darstelle, die wachsende Zahl von den Feindseligkeiten zum Opfer fallenden unschuldigen Seeleuten zu verringern. Die Entsendung einer solchen Flotte müßte begleitet sein von einem wirksamen internationalen Waffenembargo gegen beide beteiligten Staaten, schlug die Delegation des weiteren vor.

In seinen Gesprächen mit der Delegation gab de Cuellar seinem Verständnis für die Haltung der ITF Ausdruck, unterstrich jedoch, daß sein Handlungsspielraum dadurch eingeschränkt sei, daß für alle Maßnahmen die Zustimmung des Sicherheitsrates erforderlich sei.

Der Vorschlag zur Stationierung einer UNO-Flotte im Golf sei bereits von mehreren Seiten unterbreitet worden, auch von der UdSSR. Es gebe jedoch keine klare Übereinstimmung über die Aufgaben einer solchen Flotte.

Er regte an, daß sich die ITF-Gewerkschaften mit der Bitte um Unterstützung einer solchen Maßnahme an ihre nationalen Regierungen wenden sollten und verwies auf eine in den USA von zwei bekannten Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, Elliot Richardson und Cyrus Vance, gestartete Kampagne, mit der sie um die Zusammenstellung einer Flotte ohne Beteiligung der USA und der Sowjetunion werben. Was die prak-

Forts. auf Seite 2

Wem gehören die Schattenflaggenflotten?(S.9)

GEWERKSCHAFTEN IN GUYANA GEGEN LOHNSTOPP

Nachdem ein Gericht ihre Bemühungen um die Verhängung eines landesweiten Lohnstopps für verfassungswidrig erklärt hat, versucht die Regierung von Guyana nun, die Verfassung des Landes rückwirkend zu ändern, um so ihre illegalen Maßnahmen zu rechtfertigen. Die der ITF angeschlossene Clerical & Commercial Workers' Union (CCWU) verurteilte gemeinsam mit anderen Gewerkschaften und der Anwaltsvereinigung von Guyana diesen Schritt und forderte die sofortige Zurücknahme des Gesetzentwurfes zur Änderung der Verfassung. Die Regierung Guyanas ist nicht nur wegen Wahlmanipulation und Verletzungen der Menschenrechte zu traurigem Ruhm gelangt, sondern kann auch auf eine lange Tradition der Verletzung von Gewerkschaftsrechten zurückblicken. Wie in vielen Ländern der Dritten Welt ist der Großteil der Arbeitskräfte im staatlichen Sektor tätig und wird direkt von der Regierung beschäftigt.

Die Ereignisse, um die es hier geht, gehen auf einen Lohnstopp vor mehr als zehn Jahren zurück. Im August 1977 unterzeichneten die Regierung und der nationale Gewerkschaftsdachverband GTUC nach Aufhebung eines mehrere Jahre gültigen Lohnstopps im öffentlichen Sektor ein Mindestlohnübereinkommen, das Lohnerhöhungen für die Jahre 1977, '78 und '79 vorsah. Diese Mindestlöhne (die in der Praxis als Obergrenzen gehandhabt wurden) lagen bei 8,40, 11,- und 14,- Guyana Dollars am Tag.

1978 weigerte sich die Regierung jedoch bereits unter Hinweis auf wirtschaftliche Schwierigkeiten, die für 1979 getroffenen

Vereinbarungen einzuhalten.

Eine Reihe von Gewerkschaften konnte nach einigen Schwierigkeiten die Zahlung von Lohnerhöhungen über die für 1978 vereinbarten Beträge hinaus durchsetzen und so einen Ausgleich für diesen Lohnstopp schaffen. Die Regierung reagierte hierauf mit der Veröffentlichung eines Rundschreibens an alle staatlichen Unternehmen, in dem die Zahlung dieser Erhöhungen verboten wurde. Die Zahlung bereits vereinbarter Erhöhungen wurden mit Wirkung vom 31. Mai 1987 ausgesetzt.

Die Land- und Industriearbeitergewerkschaft NAACIE beschloß, die Rechtmäßigkeit dieser Regierungsverordnung anzufechten. Ein Arbeiter, S. Teemal, der besonders schwer von der Aufhebung der vereinbarten Lohnerhöhungen betroffen war, erklärte sich bereit, ein Verfahren gegen den staatlichen guyanischen Zuckerhersteller GUYSCO zu beantragen. In der ersten Instanz urteilte das Gericht, daß die Regierung ihren Vertrag mit Teemal gebrochen habe, und erklärte die Aussetzung der Auszahlung der Lohnerhöhungen von Seiten der Regierung für unrechtmäßig. Dieses Urteil wurde in der Berufungsinstanz bestätigt.

Die Regierung beschloß daraufhin, das Gesetz zu ändern. In großer Eile verabschiedete sie am 16. März 1984 - nur eine Woche, nachdem sie ihre diesbezügliche Absicht bekanntgegeben hatte - ein Gesetz zur Änderung des Arbeitsgesetzes, das u. a. eine Klausel enthielt, nach der über den für 1978 festgelegten Mindestlohn hinausgehende Löhne nur aufgrund ausdrücklicher Anweisung des

Staatspräsidenten von Guyana ausbezahlt werden konnten.

Wieder gewann die NAACIE Arbeitnehmer, die bereit waren, gerichtlich gegen die Regierung vorzugehen. Vor dem obersten Gerichtshof beantragten sie, das Änderungsgesetz zum Arbeitsgesetz für "betrügerisch, verfassungswidrig, null und nichtig" erklären zu lassen. Gestützt auf Artikel II der Verfassung, der den Gewerkschaften das Recht auf "Beteiligung an den verschiedenen Verwaltungs- und Entscheidungsprozessen des Staates ..." garantiert, argumentierten sie, daß das neue Gesetz eine Verletzung der Grundrechte darstelle.

Der oberste Gerichtshof schloß sich ihrer Argumentation an und hob im März 1986 zwei Kapitel des Gesetzes, darunter auch die Lohnstoppklausel, auf.

Die Regierung legte Berufung gegen dieses Urteil ein, über die im Oktober 1987 verhandelt wurde. Vertreter der Regierung war Dr. Shahbuddeen (heute Angehöriger des Internationalen Gerichtshofes). Die Berufungsinstanz bestätigte jedoch das Urteil des obersten Gerichtshofes. Im vergangenen Dezember gab die Regierung schließlich ihre Absicht bekannt, die Verfassung zu ändern - damit wären Bestimmungen wie Artikel II von den Launen der Regierung abhängig und für die Gerichte nicht verbindlich. Doch damit nicht genug: in dem Änderungsgesetz zur Verfassung heißt es ferner, daß die Veränderungen "als am 6. Oktober 1980 in Kraft getreten zu betrachten sind" - damit werden alle Niederlagen der Regierung vor den Gerichten nichtig.

UNO-Generalsekretär zeigt Verständnis für die Sorgen der Seeleute

Forts. von Seite 1

tische Durchführung angeht, äußerte er keinen Zweifel an der Einschätzung der ITF, die die Präsenz von etwa 50 Marineschiffen für notwendig erachtet, um der neutralen Schiff-

fahrt in der Golfregion Begleitschutz gewähren zu können.

Der UNO-Generalsekretär versprach, die ITF über Fortschritte bei seinen Bemühungen um die Durchsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Handelsschiff-

fahrt auf dem laufenden zu halten. Er äußerte sich außerdem positiv zu einem Vorschlag der ITF, diese Frage auf einer gemeinsamen Sitzung mit den Reedern im Rahmen der Paritätischen Schifffahrtskommission der IAO näher zu diskutieren.

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroff

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD
TELEPHONE: +44-1-403 2733
TELEX: (051) 8811397 ITF LDN G
FAX: +44-1-357 7871
CABLES: Intransfe, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

Neue Welle der Unterdrückung in Südafrika - friedliche Opposition zum Schweigen gebracht

Die jüngsten Maßnahmen der südafrikanischen Regierung gegen die Anti-Apartheid-Bewegung und die Gewerkschaften wurden weltweit auf das schärfste verurteilt. Viele befürchten, daß sie nur den Auftakt zu einer noch härteren Welle der Unterdrückung darstellen.

Der jüngste Rechtsruck des weißen Minderheitsregime unterstreicht erneut den politischen Bankrott jener westlichen Regierungen, die sich konzertierten Maßnahmen gegen die Apartheid widersetzen. Es wird deutlich, daß es der von Thatcher, Kohl und Reagan verfolgten Politik des "konstruktiven Engagements" nicht gelungen ist, die Diktatur von Staatspräsident Botha auch nur einen Zoll weit in Richtung auf die Abschaffung der Apartheid zu bewegen. Die jüngsten Bannsprüche und der inzwischen zum Dauerzustand gewordene Ausnahmezustand sowie die zunehmende physische Gewalt staatlich unterstützter Vigilantengruppen gegen die Opposition machen vielmehr deutlich, daß das politische Klima in Südafrika heute noch repressiver und totalitärer ist als vor Beginn des sogenannten "Reformprozesses".

Die Verkündung des praktischen Verbots der ausdrücklich gewaltfreien, gemischtrassigen Vereinigten Demokratischen Front (UDF) sowie 16 weiterer Organisationen (darunter so harmlose Gruppen wie das Hilfskomitee für Eltern, das Komitee Nationale Bildungskrise und die Vaal-Bürgervereinigung) im Rahmen des neuen "Gesetzes für die öffentliche Sicherheit" am 24. Februar sowie die spezifischen Bannsprüche gegen eine Reihe von einzelnen Mitgliedern dieser Gruppen können nur als ein Eingeständnis des völligen Fehlens jeder Bereitschaft der südafrikanischen Regierung angesehen werden, die Existenz einer friedlichen politischen Opposition anzuerkennen. Die Organisationen wurden nicht offiziell verboten, es wurde ihnen nur jegliche Tätigkeit untersagt, die über die Führung von Bankkonten und die Einleitung rechtlicher Schritte hinausgehen.

Gleichzeitig wurde der südafrikanische Gewerkschaftsdachverband Congress of South African Trade Unions (COSATU) - dem die der ITF angeschlossene Transport and General Workers' Union angehört - aufgefordert, seine Tätigkeit strikt auf gewerkschaftliche Aktivitäten zu beschränken. COSATU befürchtet, daß dies den ersten Schritt in Richtung auf ein völliges Verbot der Gewerkschaftsorganisation darstellt.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis beschreibt diese jüngsten Verbote in einer Botschaft, die an alle angeschlossenen Gewerkschaften verschickt wurde, als

"völlig willkürlich" und ruft alle ITF-Gewerkschaften auf, beim südafrikanischen Präsidenten und den südafrikanischen Botschaften in ihren Ländern auf das schärfste gegen diese Maßnahmen zu protestieren. "Eure Proteste wären wesentlich wirksamer, wenn Ihr sie mit anderen Aktionen verbinden könntet," erklärt er. Auch der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) veröffentlichte eine scharfe Verurteilung der dem COSATU auferlegten Beschränkungen:

"In einem Land, in dem Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen - wie jeder andere Aspekt des täglichen Lebens - dem gesamten Netz von Apartheidsgesetzen unterliegen, sind die Gewerkschaften gezwungen, ihre Tätigkeit über den Arbeitsplatz hinaus auszudehnen, um ihrer eigentlichen Aufgabe des Schutzes der Rechte und Interessen der Arbeitnehmer gerecht zu werden," stellte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken fest. "Wir weisen erneut nachdrücklich darauf hin, daß nur die Abschaffung der Apartheid eine Hoffnung auf Frieden und Stabilität in Südafrika bieten kann. Wir wiederholen unsere Forderung nach Aufhebung der Bannsprüche gegen die betroffenen Organisationen, Freilassung politischer und gewerkschaftlicher Gefangener und die Beseitigung aller Beschränkungen der ge-

werkschaftlichen Tätigkeit."

*Äußerst bemerkenswert ist, daß sich unter den wenigen Organisationen, die nicht den von der südafrikanischen Regierung verfügten Beschränkungen unterliegen, auch die in der Provinz Natal ansässige Inkatha-Bewegung von Häuptling Buthelezi befindet. Von Buthelezi war angesichts der jüngsten Verbotswelle erstaunlich wenig zu hören. Die Inkatha führte in jüngster Vergangenheit in Natal eine Kampagne von Gewalttätigkeiten und Einschüchterungsversuchen gegen aktive Mitglieder von UDF und COSATU (einen Bericht über Angriffe der Inkatha gegen Transportarbeiter in Natal veröffentlichten wir in den ITF-Nachrichten vom Januar 1988).

Eines der ersten Opfer der Beschränkungen und Verbote waren nach Angaben der Zeitschrift Southscan die Sondierungsgespräche über einen Frieden zwischen Inkatha auf der einen Seite und UDF und COSATU auf der anderen Seite, die in Natal stattfanden. Da es bei diesen Gesprächen nicht um "gewerkschaftliche" Angelegenheiten im engsten Sinne geht (obwohl sich ein Großteil der Gewalttätigkeiten gegen Gewerkschafter richtet), kann sich COSATU nicht länger daran beteiligen, und die UDF wurde bereits zum Schweigen gebracht.

25 Tote bei Generalstreik in Bangladesch

Die Regierung von Bangladesch reagierte auf einen landesweiten Generalstreik am 24. Januar mit Schüssen auf unbewaffnete Demonstranten, wobei 25 Menschen getötet wurden.

An diesem jüngsten Vorfall, der sich vor dem Hintergrund einer wachsenden Protestbewegung und Forderungen nach Zulassung freier Wahlen durch die Regierung ereignete, waren bewaffnete Sicherheitskräfte der paramilitärischen Organisation B.D.R. beteiligt.

Die Todesschüsse auf die friedlichen Demonstranten führten zur Ausrufung eines halbtägigen Streiks in Chittagong am nächsten Tag sowie eines weiteren 24stündigen landesweiten Generalstreiks am 26. Januar.

Die Militärregierung, schon seit langem durch Massenproteste unter Druck gesetzt,

erklärte, daß sie die Macht an eine gewählte Zivilregierung abgeben werde. Sie setzte für den 3. März Wahlen an; fast alle politischen Parteien weigern sich jedoch, daran teilzunehmen, da sie nicht an eine faire Durchführung der Wahlen glauben.

Die Wahl wird von der Awami-Liga, der Nationalistischen Partei Bangladeschs, der Moslem-Liga, Jamate-Islam, den Parteien der Linken und der moskaufreundlichen kommunistischen Partei boykottiert.

Die Lage im Land ist äußerst ernst. Die politische Krise spiegelt sich in ernststen Wirtschaftsproblemen wider und, in den Worten des Generalsekretärs der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft Bangladesh Noujan Sramik Federation, Al-Haj Protap Uddin Ahmed, sehen sich die Gewerkschafter bei dem Bemühen, "unsere Aktivitäten weiterzuführen," großen Schwierigkeiten gegenüber.

-Todesdrohungen gegen Gewerkschaftsführer

Chilenische Gewerkschaften haben mit Unterstützung der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine "Kampagne zur Organisierung freier Wahlen in Chile" gestartet. Die Militärdiktatur scheint ihrerseits fest entschlossen, ihre eigene Kampagne der Einschüchterung, Unterdrückung und Gewalttätigkeit gegen Gewerkschafter fortzusetzen.

Die chilenischen Gewerkschaftsdachverbände - das Nationale Arbeiterkommando (CNT) sowie die Demokratische Arbeiterzentrale (CDT) - begannen eine Kampagne des gewaltfreien Protests, der Mobilisierung und der Bildungsarbeit, die sich an alle Arbeitnehmer richtet. Ausdrückliches Ziel der Kampagne ist, die Mobilisierung des Landes für die Abhaltung freier und offener Wahlen.

Die Forderungen der Gewerkschaften lauten unter anderem: die Zulassung von Gegenkandidaten bei den Präsidentenwahlen im Jahre 1989 (im Gegensatz zu einer einfachen Bestätigung der Fortsetzung der Diktatur); Direktwahl der Nationalversammlung in allgemeinen, geheimen Wahlen und Ausrüstung dieses Gremiums mit verfassungsmäßigen Vollmachten; sowie Direktwahl von Bürgermeistern, Stadträten und Kommunalverwaltungen.

Nach dem Willen der Gewerkschaften soll es sich hierbei um offene, freie Wahlen mit echtem Wettbewerb um die Wählergunst zwischen Kandidaten verschiedener Ideologien handeln, die so durchgeführt werden müssen, daß alle Kandidaten gleichberechtigten Zugang zu den Medien haben und die Auszählung der Stimmen von unabhängigen Beobachtern überwacht wird.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) sagte der gewerkschaftlichen Kampagne seine Unterstützung zu und ruft alle ihm angeschlossenen nationalen Gewerkschaftsdachverbände auf, den chilenischen Gewerkschaften durch Geldspenden bei der Durchführung ihrer Kampagne praktische Hilfe zu leisten.

Unterdessen geht die von der Diktatur unterstützte Verfolgung von Gewerkschaftern weiter.

Drei führende Gewerkschaftsfunktionäre, Manuel Bustos, Präsident des CNT, sowie Moises Labraña und Arturo Martinez, ebenfalls vom CNT, wurden am 21. Oktober vergangenen Jahres wegen ihrer Beteiligung am Generalstreik am 7. Oktober zu Haftstrafen verurteilt. Ihnen wurde "die Verletzung der Staatssicherheit" zur Last gelegt.

Nach scharfen internationalen Protesten gegen ihre Verurteilung wurden die drei am 12. November gegen Kautionsfreigabe freigelassen. Im Januar wurden Bustos und Martinez zu 541 Tagen Haft verurteilt, Labrañas Haftstrafe von 61tägiger Dauer wurde zur

Bewährung ausgesetzt. Alle drei haben Berufung gegen diese Urteile eingelegt.

Bustos wurde dann am 29. Januar erneut verhaftet und beschuldigt, "Verachtung für die Streitkräfte gezeigt zu haben". Diese Beschuldigung stütze sich auf Erklärungen, die er vor über einem Jahr abgegeben hatte, und in denen er die Armee aufgefordert hatte, der Diktatur General Pinochets ihre Unterstützung zu entziehen. Er wurde am nächsten Tag wieder freigelassen.

Das CNT und seine Mitglieder sind außerdem Zielscheibe für eine Reihe von fragwürdigen "Geheimorganisationen", die in ähnlicher Weise wie in vielen anderen Diktaturen eindeutig über Verbindungen zu den offiziellen Sicherheitskräften verfügen (obwohl dies von der Regierung natürlich bestritten wird).

Angaben von Amnesty International zufolge arbeiten diese Gruppen "in völlig straffreiem Raum und sind für eine ganze Serie von Todesdrohungen verantwortlich."

Im vergangenen Jahr wurden Bombenanschläge auf CNT-Büros in Rancagua verübt und an die Wand des Hauptbüros der Gewerkschaft in Santiago eine Galgenschlinge mit der Botschaft "Volveremos por Uds" (Wir kommen zurück, um Euch zu holen) gemalt.

Bustos ist das Opfer einer intensiven Kampagne von Todesdrohungen. Am 7.

Oktober vergangenen Jahres, dem Tag des von der CNT organisierten Generalstreiks, wurde erneut eine Galgenschlinge an die Wand des Hauptbüros der Gewerkschaft gemalt, unter der Bustos Name stand. Wenig später erhielt ein Journalist eine mit Accion Chilena Anticomunista (Antikommunistische Aktion Chiles - einer der Namen, derer sich diese Banden bedienen) unterschriebene Botschaft, in der es hieß, Bustos habe noch 30 Tage zu leben.

In der darauffolgenden Zeit erhielt der Anwalt von Manuel Bustos täglich Telefonanrufe, die erklärten, daß Bustos einen Tag weniger zu leben habe. Am 6. November wurde dem CNT jedoch mitgeteilt, daß die Gruppe nach einem Appell des Erzbischofs von Santiago die "Aussetzung" des Ultimatums beschlossen habe.

Bustos ist nur ein Beispiel von vielen - andere Gewerkschafter und Bürgerrechtler erhalten ebenfalls zahllose Todesdrohungen dieser Gruppen.

Den chilenischen Gewerkschaften steht eine schwere Aufgabe bevor, wenn es ihnen tatsächlich gelingen soll, eine Rückkehr der Demokratie in Chile zu bewirken. Internationale Aufmerksamkeit und die Unterstützung der Gewerkschaften aus aller Welt sind eine wesentliche Hilfe in dieser Kampagne.

POLNISCHE DELEGATION UNTER FÜHRUNG LECH WALESAS

Die unabhängige polnische Gewerkschaft NSZZ Solidarnosc wird eine Delegation zum bevorstehenden Kongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) nach Australien entsenden.

Die Gewerkschaft trat im vergangenen Jahr dem IBFG und dem Weltverband der Arbeitnehmer (WVA) bei. Sie ist damit die erste Mitgliedsorganisation dieser beiden weltweiten Gewerkschaftsorganisationen aus einem Staatshandelsland.

Der Träger des Friedensnobelpreises des Jahres 1983, Lech Walesa, hofft, im März an der Spitze seiner Gewerkschaftsdelegation zum 14. Kongreß des IBFG nach Melbourne zu reisen. Wie der IBFG bekanntgab, wartet Walesa im Augenblick auf die Ausstellung eines Passes durch die polnischen Behörden. Berichten zufolge drohen die australischen Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes, die Telefonverbindungen diplomatischer Einrichtungen Polens in Sydney und Melbourne zu unterbrechen und sie von der Stromversorgung abzuschneiden, wenn die polnischen Behörden Walesa die Ausreisegenehmigung zum IBFG-Kongreß verweigern.

Dies wäre die erste Auslandsreise Walesas seit dem Verbot der Solidarnosc im Dezember 1981. Im Jahre 1983 konnte er nicht zur Entgegennahme seines Nobelpreises nach Oslo reisen, da er keine Zusage erhalten hatte, daß ihm die Rückkehr nach Polen gestattet würde.

Gewerkschaften in Nicht-EG-Ländern treffen Vorbereitungen für 1992

Die Vollendung des EG-Binnenmarktes im Jahre 1992 wird zweifellos tiefgreifende Auswirkungen auf die Verkehrswirtschaft nicht nur in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft, sondern auch in den Nicht-EG-Ländern Europas haben. Transportarbeitergewerkschaften aus diesen Ländern haben daher natürlich großes Interesse an Informationen über die generelle Richtung, in die sich die EG-Politik entwickelt. Aus diesem Grunde und um den Spitzenfunktionären dieser Gewerkschaften die Gelegenheit zu geben, die in der EG für den Verkehr zuständigen Beamten über ihre Zukunftspläne zu befragen, organisierte die ITF am 3. und 4. Februar in Brüssel ein 2tägiges Seminar für Mitgliedsgewerkschaften aus Nicht-EG-Ländern.

Das Ausmaß des Interesses an der Gemeinschaftspolitik läßt sich an der Tatsache messen, daß 19 ITF-Mitgliedsge-

werkschaften aus Österreich, Finnland, Norwegen, Schweden, der Schweiz und der Türkei an dem Seminar teilnahmen.

Clive Iddon, Sekretär des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß") und der für Verkehr zuständige Kommissar der Europäischen Gemeinschaft, Stanley Clinton Davis, waren anwesend, um den Teilnehmern aus erster Hand einen Einblick in ihre umfangreichen Kenntnisse über die Arbeitsweise der Gemeinschaft zu gewähren.

Die Eröffnungssitzung war einer Erläuterung der Strukturen, Institutionen und Verfahren der Gemeinschaft sowie einer Übersicht über die Entwicklungen in den Sektoren Schiene, Straße, Seeverkehr und Luftfahrt gewidmet. Referenten waren der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers sowie Clive Iddon.

Am zweiten Tag berichteten Vertreter des Generaldirektorats Verkehr über die Politik und mögliche zukünftige Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen, für die sie verantwortlich sind. Jedem Vortrag folgte eine lebhaft Diskussions.

Im Verlauf des 2tägigen Seminars hatten die Teilnehmer außerdem Gelegenheit, eine Reihe von Fragen von besonderem Interesse zu erörtern, u. a. die Notwendigkeit, einen größeren Anteil des transalpinen Transitverkehrs auf die Schiene zu verlagern; der Zugang von Drittländern zum Seehandel zwischen den EG-Ländern; die Schattenflaggenschiffahrt in Europa und die Größe der EG-Flotte; die Auswirkungen der Liberalisierung und zukünftige bilaterale Verhandlungen über Flugdienste; die Überwachung von Sicherheitsbestimmungen im Straßentransport; sowie die Möglichkeit einer Verbesserung der Finanzlage der Eisenbahnen.

BINNENVERKEHR

Neue Vorschriften für Gefahrgut-Transport in der Bundesrepublik

Als "kleinen Schritt zu mehr Sicherheit bei Gefahrgut-Transporten" bezeichnete ITF-Vorstandsmitglied und für Transport und Verkehr zuständiges Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Eike Eulen, die neuen Vorschläge für den Gefahrgut-Transport auf der Straße, die der deutsche Verkehrsminister Jürgen Warnke im November vorlegte. Die wichtigste Neuerung sei die Verpflichtung aller Transportunternehmen, in Zukunft einen Gefahrgut-Beauftragten zu benennen. Damit wird eine langjährige Forderung der Gewerkschaft erfüllt, der sich die Arbeitgeber stets heftig widersetzen. Zu bemängeln ist nach Meinung der Gewerkschaft allerdings, daß sich der Unternehmer in Kleinbetrieben selbst zum Gefahrgut-Beauftragten ernennen kann. Des weiteren begrüßte die Gewerkschaft Vorschläge des Ministers, die Speditionsunternehmer zum Abschluß einer Versicherung in vorgeschriebener Höhe zu verpflichten und im Rahmen eines verstärkten Straßenbauprogrammes mehr Ortsumgehungen als bisher zu bauen. Ebenfalls positiv gewertet wird von der Gewerkschaft, daß Großcontainer mit hochgefährlichen Gütern von 1988 an aufgrund einer gesetzlichen Vorschrift bei Fahrten von mehr als 200 km Länge nicht mehr auf der Straße, sondern per Bahn oder Schiff transportiert werden müssen und daß die

Unternehmer nur drei statt wie bisher geplant fünf Jahre Zeit haben, um Tankfahrzeuge mit der sogenannten "Bauchbinde" auszurüsten. Bedenken äußerte Eike Eulen jedoch im Zusammenhang mit anderen Vorschlägen des Ministers, die seiner Meinung nach nicht weit genug gehen. Insbesondere bedauerte er, daß der Minister die Gelegenheit nicht genutzt habe, um durchgreifende Veränderungen bei der Ausbildung der Fahrer vorzunehmen. Die Gewerkschaft hätte es begrüßt, wenn Berufskraftfahrer nur nach Ablegen einer Sonderprüfung im Gefahrgut-Transport eingesetzt werden könnten. Statt dessen wurde im Rahmen der neuen Vorschriften lediglich die Frist für die Wiederholung der bisherigen Prüfungen von fünf auf drei Jahren herabgesetzt. Eulen äußerte sich ferner beunruhigt darüber, daß die Voraussetzungen für die Vergabe von Konzessionen für Gefahrgut-Transporte nicht verschärft wurden und offensichtlich keine Absicht besteht, die Betriebskontrollen zu verstärken, um sicherzustellen, daß die Gefahrgüter in verantwortungsvoller Weise und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften befördert werden. Außerdem würde es die Gewerkschaft ÖTV begrüßen, wenn schärfer gegen Arbeitgeber vorgegangen würde, die ihre Fahrer unter Druck setzen, auf Ruhezeiten zu verzichten, um ihr Ziel schneller zu erreichen, was ernstzunehmende Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer nach sich zieht.

Nulltarif!

Busfahren zum Nulltarif! Mit diesem Angebot lockt die Regierung des Fürstentums Liechtenstein die Bevölkerung des kleinen Landes.

Im Rahmen dieses ungewöhnlichen, auf ein Jahr angelegten Versuchs, der anderen Ländern nur wärmstens zur Nachahmung empfohlen werden kann, können alle Strecken des von der Post betriebenen Postbusdienstes kostenlos benutzt werden.

Die Regierung hofft, mit diesem Angebot der Gratisbeförderung die Bevölkerung zum Umsteigen vom Privatauto auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Damit sollen einerseits die Straßen entlastet und andererseits die Schadstoffbelastung der Luft in dem winzigen, 160 km großen Alpenstaat zwischen der Schweiz und Österreich verringert werden. Obwohl es sich um ein kleines Land handelt, ist Liechtenstein eine recht wohlhabende Nation und die Zahl der Privatautos entsprechend hoch, was zu den damit verbundenen Problemen der Luftverschmutzung durch Autoabgase führt.

Im Rahmen des Versuchs werden die Behörden die Auslastung der Busse untersuchen, um Aufschluß über die zukünftigen Transportbedürfnisse der Fahrgäste zu erhalten. Wenn der Versuch erfolgreich ist und wir können ihm dies nur wünschen - könnte der Kauf von Busfahrtscheinen, zumindest in Liechtenstein, für immer ein Ding der Vergangenheit sein!

ITF-Gewerkschaften unterstützen Personal bei Alitalia

ITF-Luftfahrtgewerkschaften in Europa erklärten sich mit den italienischen Gewerkschaften in ihrem seit langem anhaltenden Konflikt mit der staatlichen Fluggesellschaft Alitalia solidarisch.

Am 18. Februar fand in Frankfurt unter dem Vorsitz des Sekretärs der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Pio Albanesi, eine Sondersitzung der Zivilluftfahrtgewerkschaften statt. Die französischen Gewerkschaften CFDT und Force Ouvrière, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) aus der Bundesrepublik Deutschland sowie die UGT aus Spanien trafen mit führenden Funktionären der italienischen Zivilluftfahrtgewerkschaften der drei Gewerkschaftsdachverbände (CGIL, CISL und UILTRASPORTI) zusammen, um über den aktuellen Konflikt im Zusammenhang mit der Erneuerung des im vergangenen August ausgelaufenen Kollektivvertrages für das Bodenpersonal bei Alitalia zu diskutieren (siehe ITF-Nachrichten November/Dezember 1987).

Die europäischen Gewerkschaften gaben ihrer solidarischen Unterstützung für die italienischen Kollegen in ihrem Konflikt Ausdruck und beschlossen, ihre eigenen Mitglieder über die umstrittenen Fragen zu informieren. Alitalias strikte Ablehnung echter Verhandlungen mit den Gewerkschaften verdeutlicht die Unfähigkeit der Fluggesellschaft im Umgang mit den weitreichenden Veränderungen, die sich in der europäischen Zivilluftfahrt aufgrund der vor kurzem erzielten Einigung über die Liberalisierung des Luftverkehrs (siehe ITF-Nachrichten Januar 1987) ergeben werden. Wie viele andere europäische Fluggesellschaften scheint Alitalia völlig hilflos dazustehen und nicht zu wissen, wie sie mit dem neuen Klima der



Rome 19. Februar: Demonstration der Solidarität mit Beschäftigten bei Alitalia

Liberalisierung umgehen soll.

Die anderen Gewerkschaften unterstützten die Verurteilung der Haltung der Unternehmensleitung von Alitalia durch ihre italienischen Kollegen. Um ihrer Unterstützung eine konkrete Form zu geben, beschlossen sie, in ihren Ländern nur die im ATLAS-Übereinkommen vorgesehenen routinemäßigen Wartungsarbeiten an Alitalia-Maschinen auszuführen. Sollte die Fluggesellschaft versuchen, nicht-routinemäßige Wartungsarbeiten in anderen Ländern ausführen zu lassen, werden die Gewerkschaften die Arbeit verweigern.

Alle Gewerkschaften stimmten überein, daß dieser Arbeitskonflikt die Notwendigkeit der Erarbeitung einer gemeinsamen Strategie durch alle

europäischen Gewerkschaften erneut unterstreiche, wenn sie die negativen Auswirkungen der jüngsten Liberalisierungsmaßnahmen überwinden wollen. Die Gewerkschaften müssen sicherstellen, daß die Fluggesellschaften die Liberalisierung nicht als Vorwand für Angriffe auf traditionelle Rechte nutzen und den Arbeitnehmern die Schuld für die negativen Auswirkungen der Liberalisierung auf ihre Unternehmensbilanzen zuschieben.

Der Text der in Frankfurt erzielten Vereinbarung wurde vor 7.000 Mitgliedern von Luftfahrtgewerkschaften verlesen, die am folgenden Tag in Rom ihre Unterstützung für die Beschäftigten bei Alitalia auf einer Demonstration zum Ausdruck brachten.

Alter keine Rechtfertigung für Benachteiligung von PanAm-Piloten

Neunzig ehemals bei PanAm beschäftigte Flugpiloten können sich eine Abfindung in der Rekordhöhe von US \$ 17,2 Millionen teilen, nachdem sie die Gesellschaft unter Berufung auf das Bundesgesetz gegen eine Benachteiligung aus Altersgründen verklagt hatten.

Den Piloten war die Erlaubnis zur Fortsetzung ihrer Tätigkeit als Flugingenieure beim Überschreiten der Altersgrenze von 60 Jahren - dem in den Bestimmungen der amerikanischen Zivilluftfahrtsbehörde FAA vorgeschriebenen Ruhestandsalter für Flugpiloten im gewerblichen Fluggastverkehr -

verweigert worden. Flugingenieure dürfen ihren Beruf bis zum Alter von 70 Jahren ausüben.

Der außergerichtliche Vergleich konnte kurz vor der Anhörung der Schlußplädoyers durch das Bezirksgericht im Rahmen eines 20tägigen Verfahrens vor einer Jury erreicht werden.

Die Fluggesellschaft wurde verpflichtet, neben den Abfindungen auch die Gerichts- und Anwaltskosten der Piloten zu übernehmen. Diese werden sich voraussichtlich auf über eine Million Dollar belaufen.

Im Rahmen des Vergleichs ist PanAm fer-

ner verpflichtet, es den Flugpiloten vor Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren zu ermöglichen, eine Prüfung als Flugingenieur abzulegen, damit sie danach diese Aufgabe übernehmen können.

Das Verfahren wurde bereits im Jahre 1981 durch eine Anzeige bei der US-Kommission für Chancengleichheit bei der Beschäftigung eingeleitet.

Jeder Pilot kann eine Zahlung in Höhe von US-Dollar 175.000,- erwarten, vorausgesetzt, der Vergleich wird erwartungsgemäß formell vom Bezirksrichter genehmigt.

Iberia setzt indisches Personal unter Druck

Dem im vergangenen Monat in den ITF-Nachrichten veröffentlichten Artikel über unverhohlene Versuche der Zerschlagung einer Gewerkschaft bei der Zubringerfluggesellschaft Vayudoot auf dem Fuße folgte die Aufdeckung eines weiteren Beispiels antigewerkschaftlicher Diskriminierungspraktiken in der indischen Zivilluftfahrt. Diesmal ist der Übeltäter eine ausländische Fluggesellschaft, der spanische Carrier Iberia, der seine Beschäftigten aufgrund ihrer aktiven Tätigkeit für die Gewerkschaft systematisch verfolgt.

Beim indischen Bodenpersonal der Fluggesellschaft Iberia machte sich Beunruhigung über die langfristigen Beschäftigungsmöglichkeiten am Standort der Fluggesellschaft in Bombay breit, als die örtliche Unternehmensleitung alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Frachturnschlag an einen privaten Subunternehmer vergab und dann mit der Ersetzung der Angestellten ihrer Niederlassung in Bombay durch unabhängige Verkaufsbüros begann. Angesichts dieser offenen Bedrohung ihres Lebensunterhaltes beschlossen die Beschäftigten bei Iberia im Dezember vergangenen Jahres, eine Gewerkschaft zu gründen, die am 6. Januar offiziell unter dem Namen Iberian Airlines of Spain Employees' Association eingetragen wurde.

Die Fluggesellschaft, die sich durch diesen Schritt in ihrer Autorität bedroht sah, schlug prompt zurück.

Als erstes "riet" sie einer Sekretärin, einer ihrer dienstältesten Beschäftigten in Bombay, die Kündigung einzureichen. Dabei gab man ihr zu verstehen, daß sie anderenfalls entlassen würde.

Die Sekretärin konnte vor einem Gericht eine einstweilige Verfügung erwirken, die es der Fluggesellschaft untersagte, sie zu entlassen, bevor die von ihr eingereichte Klage wegen unfairer Arbeitspraktiken vom Gericht gehört worden war.

Ungeachtet der einstweiligen Verfügung wurde sie jedoch am Unterzeichnen der Gehaltsliste und der Ausübung ihrer üblichen Tätigkeiten gehindert, ein klarer Fall von Mißachtung eines Gerichtsentscheids durch die Fluggesellschaft.

Als der Manager der Iberia-Niederlassung in Bombay, Diego Vinagre, begann, die Angestellten zu beleidigen, sie zu verspotten und durch rassistische Bemerkungen zu demütigen, wandte sich die neugegründete Gewerkschaft erneut an die Gerichte.

Am 18. Januar konnte die Gewerkschaft eine zweite einstweilige Verfügung erwirken, durch die es der Fluggesellschaft untersagt wurde, andere Arbeitnehmer zur Ausführung der bis dahin von ihren bisherigen Arbeitnehmern ausgeführten Arbeiten einzustellen oder vor der endgültigen Entscheidung über die gegen sie

vorliegende Beschwerde die Arbeitsverhältnisse ihrer 22 Mitarbeiter zu beenden.

Dies löste eine neue Runde von Vergeltungsmaßnahmen aus. Am 19. Januar beschlagnahmte der stellvertretende Kommissar der Flughafenpolizei in Bombay auf Wunsch der Geschäftsführung von Iberia die Dienstaussweise von zwei Iberia-Mitarbeitern, beide aktive Gewerkschafter, davon einer stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft.

Die Polizei handelte aufgrund von Entlassungsschreiben, die Iberia bei Erhalt der einstweiligen Verfügung am 18. Januar, allerdings zurückdatiert auf den 17. Januar - einen Sonntag -, ausgeschickt hatte.

Wenige Tage später nahm Iberia die Kündigungen zurück. Da sie ihre Dienstaussweise jedoch nicht zurückerhielten, konnten sich die beiden Männer nicht zur Arbeit melden. Zwei weitere Beschäftigte, ebenfalls in der Gewerkschaft organisiert, wurden später ebenfalls entlassen und ihre Dienstaussweise eingezogen.

Unterdessen weigerte sich der Regionalmanager der Fluggesellschaft mit der Gewerkschaft zu Gesprächen über ihre Beschwerden zusammenzutreffen oder auch nur die Funktionäre zu einer offiziellen Vorstellung zu empfangen.

Zu alledem kommt hinzu, daß Iberia, die Indien seit Mai 1986 fliegt, noch immer keine angemessenen Arbeitsbedingungen für ihre 22 indischen Beschäftigten geschaffen hat. Die Dauer ihrer Probezeit ist nirgends festgelegt, staatliche indische Feiertage wurden nicht eingehalten und erst im Januar 1988 - etwa 20 Monate nach Eröffnung der Iberia-Geschäftsstelle in Indien und kurz nach Gründung der Gewerkschaft - kamen die Beschäftigten erstmals in den Genuß dieser Feiertage. Gleichzeitig wurden ihnen erstmals Ausgleichstage für

die Feiertage gewährt, an denen sie im Jahr zuvor hatten arbeiten müssen.

Für die Beschäftigten der übrigen in Indien tätigen ausländischen Fluggesellschaften, die im vergangenen Jahr ihre eigene All-Indische Föderation gegründet und später ein Beitrittsgesuch an die ITF gerichtet hatten, ist diese Situation Anlaß zu tiefster Beunruhigung. Die neugegründete Gewerkschaft bei Iberia gehört dieser Föderation an, in der insgesamt 1.800 Beschäftigte bei 20 in Indien tätigen ausländischen Fluggesellschaften organisiert sind.

Auf einer Dringlichkeitssitzung am 22. Januar verabschiedete die Föderation eine scharf formulierte Entschliebung, in der Iberia aufgefordert wird, in Zukunft auf ihre gewerkschaftsfeindlichen Maßnahmen zu verzichten und Gespräche mit der Gewerkschaft ihrer Beschäftigten aufzunehmen. Des weiteren sagt sie den Arbeitnehmern bei Iberia größtmögliche Unterstützung und Zusammenarbeit in ihrem Kampf zu.

Eine Solidaritätsbotschaft mit ähnlichem Wortlaut verabschiedete auch der Koordinierungsausschuß der indischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften auf seiner Sitzung am 15. Februar.

Ganz im Gegensatz zu der von den indischen Gewerkschaften in weiser Überlegung vorgeschlagenen versöhnlichen Haltung verschlimmerte Iberia jedoch die bereits äußerst gespannte Lage durch die Androhung der Einstellung ihrer Flüge nach Indien, angeblich aus "wirtschaftlichen Gründen".

Über diese Entwicklungen alarmiert, wandte sich der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Pio Albanesi, an Miguel de Julian von der Sektion Luftfahrt der der ITF angeschlossenen spanischen Gewerkschaft UGT-FETT, dem er die Situation schilderte und um sein Eingreifen im Interesse der indischen Gewerkschafter bat.

Großbritannien: Wachsende Besorgnis über Beinahe-Unfälle...

Angesichts wachsender Besorgnis in der Öffentlichkeit über die Sicherheit des Luftverkehrs in Südengland wird die britische Regierung aus Sicherheitsgründen eine Begrenzung des Luftverkehrsaufkommens einführen. Eine Reihe von Beinahe-Unfällen in der Luft haben in jüngerer Zeit die Aufmerksamkeit auf die Mängel des britischen Systems gerichtet.

Piloten und Fluglotsen fordern schon seit einiger Zeit striktere Sicherheitsvorschriften und die Einführung eines moderneren Flugsicherungssystems für diesen Bereich. Der Flugverkehr im Süden Englands hat im Laufe der vergangenen zehn Jahre erheblich

zugenommen, während die Flugsicherungssysteme noch immer vom Anfang der 70er Jahre stammen. Die Leistungsfähigkeit des britischen Flugsicherungscomputers gilt allgemein als zu gering, und die Software ist mindestens eine Generation hinter den meisten anderen Systemen in Europa und Nordamerika zurück.

Das Flugsicherungssystem verfügt zum Beispiel nicht über eine automatische Alarmanrichtung für den Gefahrenfall. Im Gebiet um London erstreckt sich die Flugsicherungszone nicht ganz bis zum Boden -

Forts. auf Seite 8

Engere Zusammenarbeit zwischen SAS und Aerolineas Argentinas im Gespräch

Nach dem Scheitern ihres Zusammenschlusses mit Sabena und ihrem vereitelten Versuch, sich in British Caledonian einzukaufen, berät die skandinavische Fluggesellschaft SAS nun über ein Gemeinschaftsunternehmen mit Aerolineas Argentinas.

Die beiden Fluggesellschaften - deren Herkunftsländer sich auf dem Globus fast genau entgegengesetzt gegenüberliegen - beschloss, die Möglichkeit der Übernahme von mehr als 40 % der Aktien von Aerolineas Argentinas in zwei Phasen durch SAS zu prüfen.

Überlegungen über eine Privatisierung der staatlichen argentinischen Fluggesellschaft, bei der 10.323 Menschen beschäftigt sind, gibt es seit einiger Zeit. Als sie von der Ablehnung des SAS-Angebots für BCal erfuhren, wandten sich die Argentinier an SAS, um die Möglichkeiten für eine Teilverkauf zu sondieren.

Beide Fluggesellschaften haben inzwischen eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsstudie zur Prüfung des Vorhabens und die Vorlage eines Berichts am 15. Mai vorgesehen ist. Der Plan sieht vor, daß SAS zunächst einen 20%igen Aktienanteil der Fluggesellschaft erwerben soll, dem später der Kauf weiterer 20 % folgen soll. Der Vorschlag sieht außerdem die Vergabe von weiteren 9 % der Aktien an die Beschäftigten vor.

Beide Unternehmen geben offen zu, daß

ihre Fluggesellschaften expandieren müssen, wenn sie auf dem wechselvollen Markt dieser Tage überleben wollen:

"Die Entregulierung in den USA hat zu verstärktem Wettbewerb, einer Verringerung der Flugpreise, einer Zunahme bei der Zahl der beförderten Passagiere und einer

Schmälerung der Gewinnzonen geführt," erklärte der Managing-Direktor von Aerolineas Argentinas, Hugo Casadella.

"In dem Maße wie sich die Entregulierung ausbreitet, ist die Tendenz zu weniger, dafür aber größeren Fluggesellschaften unausweichlich," erklärte er.

Britische Zivilluftfahrtbehörde: 3. Mann im Cockpit zur Vorschrift machen?

Dem Konzept der Zwei-Mann-Besetzung auf dem Flugdeck, das bei den allein am Gewinn orientierten Fluggesellschaften in der ganzen Welt großen Anklang findet, wurde ein bedeutendes Hindernis in den Weg gestellt.

Verantwortlich für dieses Hindernisses ist die Britische Zivilluftfahrtbehörde (CAA), die ernsthaft erwägt, die Anwesenheit eines dritten Flugpiloten auf einigen Non-Stopp-Langstreckenflügen mit neuen Flugzeugtypen, deren Einführung kurz bevor steht, verbindlich vorzuschreiben.

Dazu gehören Flugzeuge der Boeing 747-400er Serie und der Airbus A-340 sowie die McDonnell Douglas MD-11, die alle speziell für den Betrieb mit nur zwei Flugpiloten entworfen wurden.

Die Pläne der CAA entstammen der Besorgnis, daß die Belastungen für eine aus zwei Personen bestehende Cockpit-

Besetzung auf diesen Strecken unverantwortlich hoch wären. Während eine endgültige Entscheidung noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, erklärt die CAA, daß sie demnächst Gespräche mit den Fluggesellschaften und den Organisationen der Flugpiloten aufnehmen wird, um eine maximale Flugdauer festzusetzen - im Augenblick wird von 11 Stunden unter günstigsten Flugbedingungen gesprochen -, bis zu der ein dritter Flugpilot nicht erforderlich wäre.

Flugpiloten und -ingenieure auf der ganzen Welt kämpfen über ihre Gewerkschaften - und mit aktiver Unterstützung der ITF - für die Beibehaltung des dritten Besatzungsmitgliedes als wesentlicher Sicherheitsvorkehrung und werden nun zweifellos Hoffnung schöpfen, daß andere Kontrollbehörden sich dem Beispiel der CAA anschließen.

... neue Flugsicherungs Vorschriften in Kraft

Forts. von Seite 7

ein Problem, das mit der Eröffnung des London City Airport im vergangenen Jahr und der anschließenden vorübergehenden Einstellung der Flüge nach Paris wegen Konflikten zwischen den niedrig fliegenden City-Flugzeugen und den Anflugstrecken für Heathrow und Gatwick ans Licht kam.

Weiteren Anlaß zur Beunruhigung über das Flugsicherungs-system und das Fehlen einer automatischen Alarminrichtung gaben zwei Beinahe-Zusammenstöße in der Luft Anfang dieses Jahres.

Am 22. Februar kam es in der Nähe der an der Nordseeküste gelegenen Stadt Clacton zu einem Beinahe-Zusammenstoß zwischen zwei Flugzeugen mit insgesamt 222 Passagieren an Bord.

Eine Maschine der Fluggesellschaft British Caledonian mit 65 Passagieren an Bord war gerade von Gatwick mit Flugziel Amsterdam gestartet und hatte eine Höhe von 6.700 Metern erreicht. Eine Boeing 727 der Fluggesellschaft PanAm, die 152 Fluggäste von Oslo nach Heathrow beförderte, hatte ihre Flughöhe von 10.500 Metern verlassen und war auf Anweisung der Flugsicherung auf 8.800 Meter abgestiegen. Die beiden Flug-

zeuge flogen in Sichtweite aneinander vorbei, doch der Fluglotse in West Drayton erkannte das Problem und ergriff Regierungsangaben zufolge "Sofortmaßnahmen".

Anfang dieses Monats, am 6. Februar, ereignete sich ein weiterer Vorfall über der Küste von Kent.

Eine Reihe von Faktoren, unter anderem die Ausführung dringender Reparaturarbeiten an einer Start- und Landebahn, ein Ausfall der Funkverbindung zwischen den Londoner Flughäfen Gatwick und Heathrow sowie Verwirrung über die Anweisungen hinsichtlich der Höheneinordnung im Warteraum, führten zu einem sehr gefährlichen Beinahe-Zusammenstoß zwischen einer Maschine des Typ Tupolev 154 der Bulgarian Balkan Airlines, die sich einer TriStar von British Airways bis auf wenige Meter näherte. An Bord beider Maschinen befanden sich insgesamt 500 Fluggäste. Die Maschine der bulgarischen Fluggesellschaft befand sich auf dem Rückflug von Sofia nach Gatwick, die BA-Maschine war aus Paris kommend im Anflug auf Heathrow.

Die beiden Flugzeuge flogen in weniger als 100 Metern Abstand aneinander vorbei. Ihre Bilder auf dem Bildschirm des Flugsicherungs-systems verschmolzen zu

einem. Dem British-Airways-Piloten gelang es gerade noch, seine Maschine zur Seite zu ziehen, als er in Blickkontakt mit der anderen Maschine kam.

Offizielle Untersuchungskommissionen beschäftigen sich augenblicklich mit beiden Vorfällen.

*Am Montag, den 1. Februar, kam es in Gatwick beinahe zu einer Katastrophe, an der eine Boeing 747 von Continental Airlines mit 445 Personen an Bord beteiligt war.

Während des Starts der Maschine versagte einer der vier Motoren, und das Flugzeug hatte Schwierigkeiten, beim Start Höhe zu gewinnen.

Dies ist nach Angaben informierter Kreise in Gatwick in etwa die größtmögliche Annäherung an eine Katastrophe, ohne daß sie tatsächlich passiert.

An dem fraglichen Tag herrschte stark böiger Wind, und die Startbahn in Gatwick gilt in weiten Teilen der Luftfahrtindustrie als kurz (mit weniger als 3.500 Metern Länge ist sie kürzer als die meisten anderen europäischen Start- und Landebahnen für Düsenflugzeuge). Das Verkehrsministerium ließ das Flugzeug bis zum Abschluß einer gründlichen Untersuchung des fehlerhaften Motors beschlagnahmen.

Wem gehören die Schattenflaggenflotten?

Die griechischen Reeder haben die Vereinigten Staaten von Platz eins der Weltrangliste der Schattenflaggenbetreiber verdrängt. Dies ist eine der Schlußfolgerungen einer von der Welthandelskonferenz UNCTAD soeben veröffentlichten neuen Studie.

Zahlen aus der von führenden Unternehmensberatern durchgeführten Untersuchung zeigen, daß die ersten vier Plätze auf dieser Weltrangliste von Griechenland, den USA, Japan und Hongkong eingenommen werden. In diesen vier Ländern zusammengenommen befinden sich die nutznießenden Eigentümer von 67,5 % aller unter einer Schattenflagge gemäß der UNCTAD-Definition fahrenden Schiffe. Diese Definition legt den Begriff weitaus enger aus als die ITF und umfaßt lediglich Liberia, Panama, Zypern, sowie die Bahamas und Bermudas. Die Aufnahme anderer Schattenflaggenregister wie z. B. Gibraltar und Malta hätte zwar gewisse Auswirkungen auf die vorliegenden Zahlen, der Großteil der weltweiten Schattenflaggenflotte wird jedoch von der Studie abgedeckt.

Nach Angaben der UNCTAD stieg die Zahl der unter der Flagge eines offenen Schiffsregisters fahrenden Schiffe in der Zeit von Juli 1984 bis Juli 1987 um 8,4 % von 6.615 auf 7.169 an. Das Ladegewichtsaufkommen stieg im gleichen Zeitraum um 6,8 % von 202,5 Millionen auf 216,4 Millionen, während sich dieser Zuwachs bei der Welthandelsflotte insgesamt auf 6,2 % belief. Der prozentuale Anteil der Schattenflaggenschiffe (nach UNCTAD-Definition) am gesamten Ladegewichtsaufkommen stieg somit von 30 auf 34,2 %.

Recht interessant sind die Veränderungen der einzelnen Länderanteile. In Griechenland war eine Zunahme von 36,4 Mio. tdw auf 45,2 Mio. (20,9 % des Gesamtaufkommens) zu verzeichnen. Damit rückte Griechenland an die Spitze der Rangliste auf. Gleichzeitig ging das Aufkommen in den USA von 49,8 Mio. auf 39 Mio. tdw zurück. Das sich in nutznießendem Eigentum japanischer Interessen befindende Tonnageaufkommen stieg von 23 Mio. Tonnen im Jahre 1984 auf 33,8 Mio. Tonnen im Jahre 1987, während das Aufkommen Hongkongs von 37,3 Mio. auf 28,1 Mio. Tonnen sank.

Unter den übrigen Ländern konnte Norwegen einen starken Zuwachs verzeichnen. Das in nutznießendem Eigentum norwegischer Interessen befindliche Tonnageaufkommen

NUTZNIESSENDES EIGENTUM AN SCHATTENFLAGGENSCHIFFEN

<u>Herkunftsland</u>	<u>Nutznießende Eigentümer</u>		
	<u>Anzahl</u>	<u>tdw</u>	<u>Anteil an tdw insgesamt in %</u>
Griechenland	1311	45155	20.9
USA	569	39000	18.0
Japan	1591	33813	15.6
Hongkong	696	28131	13.0
Norwegen	385	16674	7.7
Bundesrepublik Deutschland	427	7340	3.4
Großbritannien	257	5676	2.6
Schweiz	135	3303	1.5
Taiwan	133	2503	1.2
Südkorea	82	2487	1.2
Volksrepublik China	66	2384	1.1
Singapur	132	2006	0.9
Niederlande	146	2004	0.9
Monaco	53	1944	0.9
Finnland	51	1770	0.8
Frankreich	38	1768	0.8
Schweden	42	1589	0.7
Brasilien	11	1357	0.6

verdoppelte sich während des 3-Jahres-Zeitraums von 8 Mio. auf 16,7 Mio. Tonnen.

Was die Schiffstypen angeht, so wird die Weltschattenflaggenflotte weiterhin von Tankern beherrscht, die 43 % der Gesamttonnage ausmachen. Trocken- und Mehrzweckfrachter stellten 35,9 % der Flotte. 1987 fuhren 285 Containerschiffe und 2.199 Stückgutfrachter unter Schattenflagge, was 2,4 % bzw. 8,3 % der Schattenflaggentonnage darstellt.

Im Hinblick auf die Schattenflaggenregister selbst stellt die UNCTAD fest, daß Li-

beria zwar weiterhin über das größte Register verfügt, jedoch während des Berichtszeitraumes einen Tonnageverlust von 19,5 % zu verzeichnen hatte, während andere Länder einen erheblichen Zuwachs aufwiesen - in Panama belief sich dieser auf 14,5 %, in Zypern auf 150 %, auf den Bahamas auf 206 % und auf den Bermudas auf 123 %. Die von den liberianischen Schiffsämtern in jüngerer Zeit unternommenen Bemühungen um eine Verbesserung des Images ihres Registers haben offensichtlich viele Reeder abgeschreckt.

PNO-Kongreß entwirft Aktionsplan

Der im vergangenen Monat abgehaltene 22. Kongreß der griechischen Seelautengewerkschaft PNO verabschiedete vor dem Hintergrund des Niedergangs der nationalen Handelsflotte ein 30 Punkte umfassendes Aktionsprogramm, mit dem die Arbeitsplätze ihrer Mitglieder geschützt werden sollen.

Ganz oben auf der Prioritätenliste steht der Abschluß von PNO-Kollektivverträgen für unter Schattenflaggen fahrende Schiffe griechischer Reeder.

Die Gewerkschaft verpflichtet sich außerdem zur Fortsetzung ihrer Gespräche mit den zypriotischen Seelautengewerkschaften und der ITF über die durch die Ausflagung griechischer Schiffe auf das zypriotischer Register entstehenden Probleme.

Des weiteren beschloß die PNO, sich für die Einrichtung eines aus Beiträgen der Reeder zu finanzierenden Fonds einzusetzen, aus dem Seeleuten, die in einem ausländischen Hafen von zahlungsunfähigen Reedern ohne Bezahlung zurückgelassen werden, eine Unterstützung gezahlt werden kann.

Weitere Punkte auf dem Programm sind u. a. die Verteidigung der Kabotagerechte innerhalb der EG und die strikte Einhaltung der im IAO-Übereinkommen 147 festgelegten Arbeitsnormen.

In seiner Rede auf der Eröffnungsveranstaltung des Kongresses sagte der griechische Minister für die Handelsmarine, Evangelos Yannopoulos, wirksame Regierungsmaßnahmen zu, um Schiffe im griechischen Register zu halten und andere, bereits ausgeflaggte Schiffe wieder der griechischen Flagge zu unterstellen.

Der Minister erklärte, daß die Schifffahrtsindustrie eine wertvolle Devisenquelle und damit von lebenswichtiger Bedeutung für die griechische Wirtschaft sei. Es bestehe ausreichender Anlaß, sie als Sonderfall zu behandeln.

PNO-Generalsekretär Michael Zenzefyllis, der für weitere 5 Jahre im Amt bestätigt wurde, stellte in seiner Ansprache fest, daß dieser Kongreß zu einem äußerst kritischen Zeitpunkt stattfindet, zu dem die neuen Offshore-Register und die von ihnen angebotenen, noch billigeren Besatzungen ebenso wie die traditionellen Schattenflaggenregister eine ernste Bedrohung für die schrumpfende griechische Flotte darstellten.

In einer Grußbotschaft an den PNO-Kongreß gab die ITF ihrer Verbundenheit mit den griechischen Seeleuten in dieser schwierigen Zeit Ausdruck, in der Arbeitsplätze und Gewerkschaftsrechte von allen Seiten bedroht werden, und wünschte dem Kongreß größtmöglichen Erfolg bei seiner Arbeit.

*Nach ausführlichen Verhandlungen mit Vertretern der PNO während der Sitzung des Schifffahrtspolitischen Ausschusses der ITF in Baltimore im Dezember vergangenen Jahres gab das ITF-Sekretariat seine vorläufige Zustimmung zur Befreiung bestimmter unter Schattenflagge fahrender Schiffe griechischer Reeder von der Zahlung von Beiträgen zum Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute (sonst eine Voraussetzung für die Vergabe einer "Blauen Karte" der ITF). Dabei handelt es sich um Schiffe, für die ein von der ITF genehmigter PNO-Kollektivvertrag unterzeichnet wurde und die Reeder für die Besatzungen Beiträge zum griechischen Sozialversicherungssystem für die Schifffahrt (NAT) zahlen.

Die Zahl dieser Schiffe ist in den vergangenen Jahren drastisch von 1.200 auf 230 zurückgegangen. Die NAT-Beiträge stellen einen etwa 24%igen Anteil an den Heuerkosten dar. Mit dem Beschluß, der vom ITF-Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Sitzung im Juni bestätigt werden muß, wird anerkannt, daß die Mitgliedschaft im NAT ein hohes Maß an Sozialversicherungsschutz bietet. Unter Schattenflagge fahrende Schiffe griechischer Reeder, die keinen Beitrag zum NAT zahlen, unterliegen weiterhin der üblichen ITF-Politik, und die PNO kann die ITF bei der Durchsetzung der Unterzeichnung und Einhaltung von PNO-Verträgen für diese Schiffe um Unterstützung bitten.

Dona Paz: Unfallstatistik der Reeder läßt zu wünschen übrig

Die philippinische Strafverfolgungsbehörde National Bureau of Investigations gab bekannt, daß sich mehr als 3.000 Personen an Bord der im vergangenen Dezember gesunkenen Personenfähre Dona Paz befanden.

Die Zahl der Opfer liegt damit noch um 1.000 höher als ursprünglich befürchtet worden war (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1988) und beträgt das Doppelte der Zahl der auf der Passagierliste verzeichneten Personen.

Nach Gesprächen mit Angehörigen der Opfer geht man auf den Philippinen nun davon aus, daß sich zum Zeitpunkt des Unglücks 3.099 Passagiere und 59 Besatzungsmitglieder an Bord der Fähre befanden. Nur 26 Personen überlebten am 20. Dezember den Zusammenstoß zwischen der schwer beladenen Fähre und dem kleinen Tanker Vector.

Angehörige der Opfer und Überlebende haben Schmerzensgeldforderungen in Höhe von 9 Milliarden Pesos gegen den Reeder der Dona Paz, Sulpico Lines, geltend gemacht.

Sulpico streitet jede Verantwortung ab. Eine Untersuchungskommission der Küstenwache wird die Ergebnisse ihrer Nachforschungen im nächsten Monat vorlegen.

Vor Gericht werden die Rechtsanwälte jedoch aller Voraussicht nach auch frühere Verstöße der Sulpico Lines gegen Sicherheitsbestimmungen ansprechen.

Seit 1955 hatte Sulpico 19 Totalverluste zu verzeichnen, von denen sich acht während der vergangenen 10 Jahre ereigneten. Hier einige Beispiele:

*24. April 1986 - auf der RoRo-Fähre Dona Josefina wird ein Leck entdeckt, sie bekommt Schlagseite, geht unter;

*28. Februar 1986 - das Containerschiff Lorenzo Container VII sinkt in widrigen Wetterbedingungen;

*28. September 1984 - Maschinenschaden auf Lorenzo Container VIII, kentert und sinkt in einem Taifun;

*6. Dezember 1982 - Untergang der Dona Lillian;

*19. September 1980 - Untergang der Sulpico Container;

*25. Juli 1980 - Don Ervin bekommt bei schlechten Wetterbedingungen schwere Schlagseite, Fracht verrutscht, sinkt;

*29. Juli 1977 - Untergang der Don Carlos;

*5. März 1977 - eine andere Personenfähre mit dem Namen Dona Paz sinkt. Ihr Platz wurde von einer anderen Fähre übernommen, die auf Dona Paz umgetauft wurde, und unter ihrem früheren Namen Don Sulpico im Jahre 1978 nach einem schweren Feuer an Bord gestrandet war. Hierbei handelt es sich um das Schiff, das im Dezember 1987 sank.

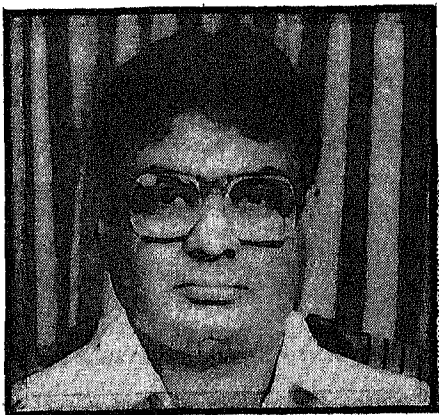
Darüber hinaus ereigneten sich in den vergangenen zehn Jahren mindestens acht weitere schwere Vorfälle, bei denen der Untergang nur knapp vermieden werden konnte.

Es scheint, als ob es sich hier um mehr als nur eine Pechsträhne für Sulpico Lines handelt; diese Serie von Unglücken gibt vielmehr Anlaß zu Zweifeln an der Kompetenz des Unternehmens und seinem Bemühen um die Einhaltung angemessener Sicherheitsvorkehrungen.

Krise in der pakistanischen Handelsmarine

Die Unfähigkeit der Unternehmensleitung und die Berufung von Marineoffizieren in führende Positionen der staatlichen Schifffahrtsgesellschaft haben zu einer schweren Krise in der pakistanischen Nationalflaggenschifffahrt geführt. Diese Auffassung vertrat Scheich Mohammed Iqbal, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen pakistanischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine bei seinem Besuch im ITF-Hauptbüro Anfang Februar.

Nach Iqbals Schätzungen sind augenblicklich mindestens 3.500 der insgesamt 7.000 Offiziere der pakistanischen Handelsmarine arbeitslos, und diese Zahl nimmt ständig zu. 1970 betrieb die staatliche Schifffahrtsgesellschaft PNSC 71 Schiffe. Diese Zahl ist heute auf 23 gesunken. Nur 1.000 Offiziere können auf diesen Schiffen Arbeit finden. Der Hauptgrund für diese verzweifelte Lage ist jedoch nach Iqbals Meinung nicht die weltweite Schifffahrtskrise, sondern die Unfähigkeit der Unternehmensleitung von PNSC. Er begründet die Auffassung mit dem Hinweis, daß die Nationalflotten anderer Länder der Region während des gleichen Zeitraums gewachsen seien. Die in der Unternehmensspitze von PNSC und in den Hafenbehörden weit verbreiteten Praktiken der Korruption und Veruntreuung wurden durch die Berufung von Marineoffizieren wie Vizeadmiral Y. H. Malik, dem Direktor von PNSC, und Konteradmiral Wallilullah, dem Direktor der Hafenbehörde von Quasim, in führende Positionen in der Unternehmensleitung noch gefördert. Mit



Scheich Mohammed Iqbal, Generalsekretär der Pakistan Merchant Navy Officers' Association

Hilfe der pakistanischen Reedervereinigung Pakistan Master Mariners' Association, die die Regierung praktisch aufforderte, unabhängige Gewerkschaften abzuschaffen, führt das Militär außerdem scharfe Angriffe gegen die Gewerkschaftsrechte (vergleiche ein Bericht an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Trotz der theoretischen Aufhebung des Kriegsrechts in Pakistan ist der Einfluß des Militärs auf das politische und wirtschaftliche Leben noch immer groß. Iqbal beschreibt die Situation als "Kriegsrecht im Kleinformal". Das einem parlamentarischen Untersuchungsausschuß für Korruptionsangelegenheiten durch die Gewerkschaft unterbreitete Beweismaterial hat noch nicht zu konkreten Maßnahmen

geführt, Iqbal erklärt jedoch, er sei "zuversichtlich", daß der Premierminister die notwendigen Veränderungen im Schifffahrtssektor verfügen werde. Dazu sollten die Entfernung aller Marineoffiziere aus einflußreichen Positionen, die Schaffung eines eigenen Ministeriums für Häfen und Schifffahrt, eine Vertretung der Offiziere der Handelsmarine im pakistanischen Senat sowie ein hartes Vorgehen gegen die Praxis des Drogenschmuggels an Bord von Schiffen der PNSC gehören (die Abkürzung PNSC wird offensichtlich in weiten Kreisen als Pakistan Narcotics Supply Corporation - pakistanische Liefergesellschaft für Narkotika - interpretiert). Die Gewerkschaft fordert außerdem ein Programm zur Förderung des Erwerbs von Schiffen, damit die staatliche Schifffahrtsgesellschaft über die notwendige Kapazität verfügt, eine breite Palette von Massengut-, Produkt- und Containerbeförderungsdiensten bieten kann. Des weiteren fordert die Gewerkschaft die Anschaffung neuer Passagierschiffe zur Beförderung moslemischer Pilger auf der traditionellen "Hadsch" von Pakistan nach Saudi-Arabien. Die augenblickliche Flotte (deren Schiffe Iqbal als Mehrzweckcarrier für Büffel und Pilger bezeichnet) sind alt, unkomfortabel und in einigen Fällen nicht seetüchtig. Ziel der Gewerkschaftskampagne ist es, mindestens 50 % aller führenden Positionen in der Schifffahrtsindustrie mit Offizieren der Handelsmarine zu besetzen und "Würde, Respekt und Sicherheit" der Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich wiederherzustellen.

USA ratifizieren IAO-Übereinkommen 147

Die USA werden in Kürze das Übereinkommen 147 der Internationalen Arbeitsorganisation ratifizieren. Dieser Schritt wird direkte positive Auswirkungen für alle Seeleute auf Schiffen, die US-Häfen anlaufen, haben.

Der amerikanische Senat verabschiedete vor kurzem einen entsprechenden Gesetzesentwurf, der nun nur noch vom Präsidenten unterzeichnet werden muß. Er sieht die erste Ratifizierung eines IAO-Übereinkommens durch die USA seit fast 40 Jahren vor. In der Vergangenheit scheute die US-Regierung stets mit der Begründung, daß ihre eigenen Normen generell den IAO-Vorschriften überlegen seien, vor einer Ratifizierung von IAO-Verwaltungsdokumenten zurück.

Übereinkommen 147 - Mindestnormen in der Handelsschifffahrt - wurde 1976 verabschiedet und trat am 28. November 1981 in Kraft. Für Seeleute und ihre Gewerkschaften

ist es von besonderem Interesse, da es sich direkt mit den Problemen nicht normengerechter Schiffe befaßt und ausdrücklich auf Schattenflaggenschiffe Bezug nimmt.

Das Übereinkommen verpflichtet die Staaten zur Verabschiedung angemessener Sozialvorschriften hinsichtlich der Beschäftigung von Seeleuten und der Behandlung ihrer Beschwerden über schlechte Behandlung sowie der Sicherheitsinspektion von Schiffen und der Durchführung offizieller Untersuchungen und die anschließende Veröffentlichung der Untersuchungsberichte über Unglücke, an denen unter der Flagge des jeweiligen Staates registrierte Schiffe beteiligt waren.

Darüber hinaus gibt es den Staaten das Recht, auch bei unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen betreffenden Fragen einzugreifen - z. B. in Reaktion auf Beschwerden von seiten der Gewerkschaften

über die Sozialbedingungen an Bord von Schattenflaggenschiffen.

Das Ausmaß, in dem Übereinkommen 147 in der Praxis angewandt wird, hängt von der Haltung der einzelnen Staaten ab. Das Übereinkommen ist jedoch ein Eckpfeiler des zunehmend Anerkennung findenden Konzeptes der Hafenstaatenkontrolle, das seinen Ursprung in Westeuropa hat. Mit der Ratifizierung des Übereinkommens 147 erhält die US-Küstenwache (die in den USA für die Ausübung der Aufgaben im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle zuständig ist) größere Vollmachten zum Eingreifen bei nicht normengerechten Schiffen und Ausbeutung von Besatzungen. Dies sollte auch den Schattenflaggeninspektoren helfen, die für die US-Schifffahrtsgewerkschaften tätig sind.

ITF-Seeleutesitzung für Asien/Pazifik

Vor dem Hintergrund des Untergangs der *Dona Paz* forderte der ITF-Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum auf einer Sitzung in Hongkong vom 22. bis zum 24. Februar Sofortmaßnahmen der philippinischen Regierung zur Überwachung der Einhaltung der Wachgangsnormen auf philippinischen Schiffen.

Mehr als 30 Delegierte und Beobachter von Seeleutegewerkschaften aus 14 Ländern Asiens und des pazifischen Raumes nahmen an der vom Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion, K. Mols Sorensen, geleiteten Sitzung teil.

Zur Eröffnung der Sitzung sprach der Schifffahrtsdirektor Hongkongs, G. A. Higginson, über die Anheuerung von Seeleuten und die bevorstehende Verabschiedung eines Seeleutegesetzes in Hongkong. In seiner Antwort lobte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander Higginsons ehrliche Haltung und seine Bereitschaft zur Beseitigung zweifelhafter Einstellungspraktiken und hob hervor, daß Hongkong nicht danach streben sollte, eine vollwertige Schattenflagge zu werden. Eine zu starke Orientierung am UNCTAD-Schiffsregistrierungsabkommen ohne gleichzeitige Beibehaltung einer echten Verbindung zwischen Schiff und Flag-

genstaat und Sicherstellung eines ausreichenden Anteils der Staatsbürger von Hongkong an den Bemannungen könne dazu führen, warnte er, daß Hongkong in Widerspruch zur ITF-Schattenflaggenpolitik gerate.

Vor dem Hintergrund von Informationen, denen zufolge der Untergang der *Dona Paz* durch Überfüllung, unzureichende Navigationshilfen, den schlechten Wartungszustand der Sicherheitsausrüstungen und die unbefriedigende Ausbildung des Personals an Bord verursacht wurde, verabschiedete die Sitzung eine scharf formulierte Entschliebung zu diesem Thema. Sie bot der philippinischen Regierung außerdem an, das Fachwissen und die Einrichtungen der ITF zu nutzen, um in Zukunft die Einhaltung entsprechender Sicherheitsmaßnahmen sicherzustellen.

Seiner Beunruhigung gab der Ausschuß über die sich verschlechternde Lage der Seeleute im persischen Golf zum Ausdruck. Der Vorschlag der Entsendung einer UN-Schutzflotte sowie eines Waffenembargos gegen die kriegsführenden Staaten fand volle Unterstützung. Auch die Möglichkeit von Boykottaktionen gegen Reeder, die dieses Gebiet befahren, wurde nicht ausgeschlossen. Des weiteren wurden

Entschliebungen verabschiedet, in denen der Kampf der pakistanischen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine (siehe Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten) unterstützt und die Regierung Sri Lankas wegen der Registrierung von Seeleuten aus Sri Lanka unter Verträgen verurteilt wurde, durch die diese gezwungen sind, noch unter den IAO-Normen liegende Heuern und Arbeitsbedingungen zu akzeptieren, und ihnen für den Fall, daß sie sich weigern, androhen, sie lebenslang auf eine schwarze Liste zu setzen.

Der Ausschuß beschloß ferner die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, die Bemannungsquoten für Asien und dem pazifischen Raum festlegen und Vorschläge für Definitionen und eine Politik hinsichtlich der nutznießenden Eigentümerschaft und der Frage von Bareboat-Charter zur Beratung auf der nächsten Sitzung des Schifffahrtspolitischen Ausschusses der Seeleutesektion erarbeiten soll. Der ebenfalls an der Sitzung teilnehmende ITF-Regionalsekretär für Asien und dem pazifischen Raum, M. S. Hoda, nutzte die Gelegenheit zur Einberufung einer Sitzung des ITF-Koordinierungsausschusses in Hongkong und zur Kontaktaufnahme mit möglichen zukünftigen ITF-Mitgliedsgewerkschaften in der englischen Kolonie.

Wegweisendes Urteil hilft burmesischem Seemann

Das Bremer Arbeitsgericht verkündete in einem von der ITF gegen die Kingfisher Shipping Company of Nicosia/Zypern eingeleiteten Verfahren ein wegweisendes Urteil, das einen harten Schlag für die Einschüchterungsversuche von seiten der Regierungen der Arbeitskräfte bereitstellenden Länder gegenüber ihren eigenen Seeleuten darstellt. Das Gericht sprach einen burmesischen Schmierer an Bord des *MS Cape Hope* Entschädigungszahlungen in Höhe von US \$ 44.239,40 plus Zinsen zu.

Der Schmierer, Maung Thein Myint, war seit 20. Mai 1985 auf der *Cape Hope* beschäftigt. Am 5. November 1984 hatten die Reeder einen ITF-Kollektivvertrag unterzeichnet, der neben anderen Bedingungen auch die an die Besatzung auszuzahlenden Heuern festlegte.

Von Anfang an jedoch wurde Myint um die ihm aufgrund dieses Vertrages zustehenden Heuern betrogen. 70 % dieser Heuer wurde unter Berufung auf einen angeblich zwischen der burmesischen Seemannsbehörde SECD und der ITF geschlossenen "Vertrag" direkt an die SECD überwiesen. Weder Myint noch seine Familie sahen jemals auch nur einen Pfennig dieses Geldes.

Offensichtlich waren die burmesischen Besatzungsmitglieder an Bord der *Cape Hope*, darunter auch Myint, mit der Drohung von möglichen Konsequenzen bei einer Rückkehr in ihre Heimat eingeschüchtert und so dazu bewegt worden, jeden Monat zwei Heuerabrechnungen zu unterzeichnen - auf der einen waren die offiziellen ITF-Heuern aufgeführt, die zweite enthielt eine Klausel, mit der die Seeleute dem Abzug von 70 % ihrer Heuern durch die SECD zustimmten. Ihr Schicksal wurde bekannt, als sie in ihrer Verzweiflung im Mai 1987 den Bremer Seemannspastor Monsignor Johannis Bieler um Hilfe baten. Auf das Ersuchen mehrerer Besatzungsmitglieder hin begab sich Bieler an Bord des Schiffes, wo ihm die Leute ihre Klagen erläuterten und erklärten, daß sie trotz der möglichen Konsequenzen ein Verfahren gegen das Unternehmen anstrengen wollten.

Bieler schaltete daraufhin den in einem Bremer Büro der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) tätigen Schattenflaggeninspektor Hans Kreitlow ein, dem er die Lage beschrieb. Am 5. Mai besuchte Kreitlow die *Cape Hope*, wo er mit dem Kapitän Nicola Platis sprach und

von ihm die "ship's articles" und weitere relevante Unterlagen erhielt, um Kopien davon anzufertigen. Nachdem er die tatsächlich ausgezahlten Heuern mit den im Vertrag vorgesehenen Beträgen verglichen hatte, erhielt Kreitlow von der Besatzung die Vollmacht, beim örtlichen Arbeitsgericht Antrag auf Arrestierung des Schiffes zu stellen. Später unterzeichneten die Besatzungsmitglieder Vollmachtsformulare und eidesstattliche Erklärungen zur Verwendung durch das Gericht im Arrestierungsverfahren.

Als Kreitlow eine Woche später auf das Schiff zurückkehrte, machten die Seeleute einen sehr verzweifelten und bedrückten Eindruck. Sie berichteten, daß Myint und ein weiteres Besatzungsmitglied vom zweiten Sekretär der Botschaft Burmas in Bonn aufgesucht worden seien, der sie zur Abgabe von Erklärungen bei einem Notar in Bremen mit dem Ziel der Klagerücknahme gezwungen habe.

Mit Hilfe eines weiteren ÖTV-Funktionärs in Hamburg unterzeichneten Myint und sein Kollege am darauffolgenden 12. Mai eine in englischer Sprache abgefaßte eidesstattliche

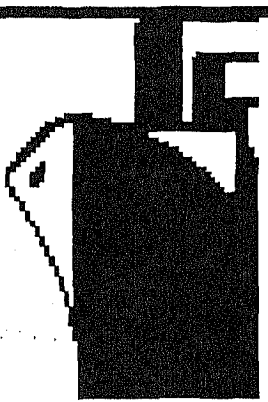
Forts. auf Seite 13

Zweites deutsche Register "verfassungswidrig"

Alarmiert durch die immer lauter werdende Forderung deutscher Reeder nach der Möglichkeit zur Beschäftigung billigerer Besatzungen, richtete die Vorsitzende der der ITF angeschlossenen **bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)**, Monika Wulf-Mathies, im Januar ein Schreiben an Bundeskanzler Helmut Kohl, in dem sie ihn auffordert, unverzüglich Maßnahmen zur Beendigung der Krise in der Schifffahrtsindustrie zu ergreifen. In ihrem Schreiben appelliert sie an den Kanzler, "politischen Bestrebungen", den Forderungen nach Einführung eines zweiten Schiffsregisters nach dem Vorbild des NIS nachzugeben, ein Ende zu setzen.

In einer dem Schreiben beiliegenden Erklärung weist die Gewerkschaft darauf hin, daß die Pläne des Verkehrsministers für die Einrichtung eines Registers zweiter Klasse, das die Beschäftigung ausländischer Seeleute zu weit unter den für deutsche Staatsbürger geltenden Heuern ermöglichen

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF...



würde, gegen das im deutschen Grundgesetz verankerte Diskriminierungsverbot verstoßen würde.

Auch die im Grundgesetz garantierte Koalitionsfreiheit würde verletzt, so die Gewerkschaft, da sie niemals bereit sein werde, Verträge über zweitklassige Arbeits-

bedingungen abzuschließen. Die Gewerkschaft weist die Behauptung der Befürworter eines zweiten Registers, daß sie mit den "Gewerkschaften" in den Herkunftsländern der Seeleute verhandeln wollten, zurück. Viele dieser Gewerkschaften seien alles andere als unabhängig und Einschränkungen unterworfen, die ihnen die Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder unmöglich machten. Das Vorhandensein von zwei Registern, von denen eines den deutschen Gesetzen entspreche und das andere unternormige Bedingungen biete, verstoße außerdem gegen die in der Verfassung festgeschriebene Verpflichtung des deutschen Staates, die Einheitlichkeit der deutschen Handelsflotte zu gewährleisten, und sei mit dem im Grundgesetz verankerten Sozialstaatsprinzip nicht vereinbar.

Die Erklärung der Gewerkschaft verweist darüber hinaus auf weitere beunruhigende Konsequenzen eines zweigleisigen

Forts. auf Seite 14

... Anspruch auf ITF-Heuer anerkannt

Forts. von Seite 12

Erklärung, in der sie bezeugten, daß sie am 11. Mai in Begleitung des burmesischen Diplomaten per Taxi zu einem Rechtsanwaltsbüro in Bremen gebracht und dort gezwungen worden seien, eine Erklärung zu unterzeichnen, in der sie die Vollmachten für Kreitlow widerriefen.

Als der Fall schließlich in Bremen zur Verhandlung kam, beriefen sich die Reeder, Kingfisher Shipping Company, auf eine andere in englischer Sprache abgefaßte Erklärung, die Myint angeblich einen Monat später, im Juni, vor einer burmesischen Notarin in Burma unterzeichnet hatte. Die Reeder gaben an, daß diese Erklärung das Unternehmen von jeder Verpflichtung in Zusammenhang mit den in der Zeit vom Mai 1985 bis Mai 1987 an Myint ausgezahlten Heuern befreie und darin alle gegenüber Kreitlow als ITF-Vertreter im Zusammenhang mit der Eröffnung eines Verfahrens vor deutschen Gerichten abgegebenen mündlichen und schriftlichen Erklärungen widerrufen würden. Des weiteren behauptete Kingfisher, Myint habe am 11. September, wiederum bestätigt durch eine Notarin in Rangoon, eine zweite Erklärung unterzeichnet, der zufolge er alle ihm zustehenden Gelder erhalten habe. Außerdem habe er vor U. Myint Thein, dem Direktor der Seemannsbehörde, Geldempfangsquittungen unterschrieben. Myint bezeichnete beide Erklärungen als Fälschungen und wies darauf hin, daß er sich

im Juni, als er angeblich die erste Erklärung unterschrieben haben sollte, nicht in Burma, sondern in Bangkok (Thailand) aufgehalten habe, und die Unterschrift unter dieser Urkunde erheblich von der Unterschrift auf der Vollmacht abweiche, die er einen Monat zuvor in Deutschland unterzeichnet habe.

In seiner Urteilsbegründung folgte das Bremer Arbeitsgericht den Schilderungen Myints in allen Punkten. Wenn die Aussage Myints als richtig angesehen werde, so argumentierte das Gericht, so folge daraus unweigerlich, daß die von der Kingfisher Shipping Company vorgelegten Dokumente falsch seien.

Die Reeder hatten während des ganzen Verfahrens behauptet, daß sie von den von Myint erhobenen Beschuldigungen keine Kenntnis hätten. Auch diese Verteidigungslinie wurde vom Gericht unter Hinweis darauf zurückgewiesen, daß der Kapitän von dem Besuch Monsignor Bieler an Bord gewußt haben und die Reeder über das Eingreifen des burmesischen Diplomaten informiert gewesen sein mußten, da dieser ganz offensichtlich auf ein an die Botschaft Burmas in Bonn gerichtetes Ersuchen einer an dem Fall beteiligten Partei tätig geworden sei. Eine genaue Untersuchung von Myints Reisepaß habe außerdem eindeutig ergeben, daß er sich zu den Terminen, an denen die von dem Unternehmen angeführten Erklärungen abgegeben wurden, nicht in Rangoon aufgehalten habe, erklärte das Gericht.

Das Gericht stellte fest, daß es keinen

Zweifel an den Ansprüchen Myints auf Auszahlung der im ITF-Kollektivvertrag festgelegten Heuer gebe. Es sei den Reedern nicht gelungen, vor Gericht die Erfüllung dieser Ansprüche nachzuweisen. Darüber hinaus sei der angeblich mit der SECD geschlossene "Vertrag", der dem Gericht von der Kingfisher Shipping Company als Beweismittel vorgelegt wurde, nicht von der ITF unterzeichnet. Myint habe sich daher auf die fehlende Rechtsverbindlichkeit des Vertrages berufen. Das Unternehmen habe keinen Nachweis für die Gültigkeit des Vertrages erbracht.

Selbst wenn der "Vertrag" zwischen ITF und SECD rechtsgültig wäre, so der Richter, seien die Ansprüche Myints immer noch gerechtfertigt, da der "Vertrag" die 70%ige Abschlagszahlung nur auf ausdrückliche Anweisung des Seemanns vorsehe. Die Reeder seien den Nachweis dafür schuldig geblieben, daß Myint um Leistung einer solchen Abschlagszahlung gebeten habe.

Aufgrund der oben erläuterten Erwägungen gab das Gericht der Forderung Myints in vollem Umfang nach. Er wird eine Heuernachzahlung in Höhe von US \$ 44.239,40 nebst 4 % Zinsen seit dem 10. August 1987 erhalten. Die Kingfisher Shipping Company wurde zur Übernahme der Gerichtskosten verurteilt. Die ITF half Myint, der wegen des Gerichtsverfahrens nicht nach Burma zurückkehren kann, eine Beschäftigung auf einem unter Schattenflagge fahrenden Schiff deutscher Reeder zu finden.

... Zahl der Offshore-Register nimmt weiter zu

Forts. von Seite 13

Registers: Sicherheitsnormen würden gefährdet, und die Schifffahrt und mit ihr verbundene Wirtschaftsbereiche rasch unter einem Mangel qualifizierter deutscher Arbeitskräfte leiden.

Abschließend verweist die Gewerkschaft ÖTV in ihrer Erklärung auf die 17.000 Arbeitsplätze, die durch die Einrichtung eines zweiten Schiffsregisters zerstört würden, ebenso wie die tiefgreifenden Auswirkungen, die dies sowohl für die Seeleute selbst als auch für die Wirtschaftskraft der deutschen Küstenstädte hätte.

Unterdessen zeigten die ersten Reeder in Spanien und Portugal Interesse an dem geplanten neuen Register auf der portugiesischen Insel Madeira. Portline, Portugals größter Betreiber von Massengut- und Linienschiffahrtsdiensten, deutete an, daß es bereit wäre, einige seiner Schiffe auf das Register zu übertragen, wenn dies den gestellten Erwartungen entspreche. Ein großes, ungenanntes spanisches Unternehmen bekundete ebenfalls Interesse. Das Register ist wesentlicher Bestandteil der Pläne der Inselregierung für die Entwicklung Madeiras als Finanzzentrum und Freihandelszone außerhalb des portugiesischen Festlandes.

Der kanadische Verkehrsminister John Crosbie erklärte vor Reedern, daß er ihre Forderung nach Einrichtung eines offenen Schiffsregisters wohlwollend prüfen und den Vorschlag mit dem Finanzminister erörtern werde.

Das führende norwegische Schiffsverwaltungsunternehmen Barber International - einer der eifrigsten Befürworter des neu geschaffenen Norwegischen Internationalen Registers - unterzeichnete vor kurzem einen Kollektivvertrag mit portugiesischen Seeleutegewerkschaften,

die portugiesische Bemannungen - Mannschaftsdienstgrade ebenso wie Offiziere - für im NIS registrierte Schiffe bereitstellen werden. Die Bemannungen werden vom größten Tankschiffunternehmen Portugals, Sopotona, zur Verfügung gestellt. Eine Besatzung für einen von Barber verwalteten Massengutcarrier nahm ihre Tätigkeit bereits auf, und es wird erwartet, daß im Laufe der kommenden 12 Monate mehr als 20 weitere Schiffe mit portugiesischen Besatzungen bemannt werden. Die Einrichtung des NIS gab den Geschäften von Barber International großen Auftrieb. Das Unternehmen gründete ein Gemeinschaftsunternehmen mit Canadian Pacific und plant die Eröffnung eines neuen Büros in London, von dem aus das Gemeinschaftsunternehmen unter dem Namen BCP Ship Management eine Werbekampagne mit dem Ziel starten soll, britische Reeder zum Wechsel unter das NIS zu bewegen.

Wie in vielen anderen europäischen Ländern, die augenblicklich die Eröffnung eines zweiten Schiffsregisters erwägen, hatte auch die spanische Handelsflotte in den 80er Jahren einen Tonnagerückgang zu verzeichnen, und die Regierung scheint sich nun Sorgen zu machen, ob sie nach der Vollendung des europäischen Binnenmarktes im Jahre 1992 noch wettbewerbsfähig sein wird.

Dies ist der Hintergrund eines in der spanischen Wirtschaftszeitung *Cinco Dias* veröffentlichten Berichts, dem zufolge die spanische Regierung beabsichtigt, eine einheitliche Schifffahrtlinie zu schaffen, die auf den regelmäßigen Routen von und nach Spanien verkehren soll.

Gerüchten zufolge ließ die Regierung den Bericht absichtlich durchsickern, um so die Reaktion auf ein derartiges Vorhaben zu testen, das die Betreiber von Massen-

gutcarriern, Chemietankern, Öl- und Produktencarriern sowie Stückgutfrachtern betreffen würde.

In dem Artikel hieß es, daß die Rückzahlungsbedingungen für ausstehende Kredite für Unternehmen in dem Sektor im Rahmen des Umordnungsprozesses neu verhandelt werden und den Unternehmen besondere Anreize zum Verschmelzen ihrer Vermögenswerte gegeben werden sollen.

Während ein offizieller Beschluß der schwedischen Regierung über die mögliche Schaffung eines "SIS" noch aussteht, gab die führende Schifffahrtsgesellschaft Gorthons Rederi im vergangenen Monat bekannt, daß sie die verbleibenden Schiffe ihrer Flotte - vier RoRo-Schiffe - vom schwedischen Register auf die Bahamas übertragen werde, um die Betriebskosten zu senken. Die schwedischen Bemannungen sollen unter Offshore-Bedingungen wiedereingestellt werden. Das Unternehmen hat im vergangenen Jahr eine Niederlassung in Nassau gegründet und seither bereits drei Massengutschiffe auf das Register übertragen.

Die schwedische Seeleutegewerkschaft reagierte verärgert auf diesen Schritt der Reederei, da ihm keine ordnungsgemäßen Konsultationen vorausgegangen waren. Dieser jüngste Schlag für die Gewerkschaft ereignete sich kurz nachdem der Beschluß des Unternehmens Johnson Line bekannt wurde, drei in Panama registrierte Tanker im Eigentum schwedischer Reeder, die mit schwedischen Seeleuten bemannt waren, zu verkaufen. Dies bedeutet den Verlust von 150 Arbeitsplätzen. In einer offiziellen Erklärung deutete das Unternehmen an, daß die Schiffe möglicherweise nicht verkauft worden wären, wenn das SIS bereits existiert hätte und es eine internationale Bemannung hätte beschäftigen können.

LEUTE

Alexandre Delgado, Generalsekretär der portugiesischen Gewerkschaft der Mannschaftsdienstgrade im Maschinenraum (SITEMAQ) wurde zum Nationalsekretär des portugiesischen Gewerkschaftsdachverbandes UGT, einer Mitgliedsorganisation des IBFG, gewählt.

Der ITF angeschlossene Gewerkschaften auf den Fidschiinseln konnten bei den vor kurzem durchgeführten Wahlen zum Geschäftsführenden Vorstand des Gewerkschaftsbundes der Fidschiinseln (FTUC) großartige Erfolge erzielen. **Mahendra Chaudhry** von der Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst der Fidschiinseln, wurde in das Amt des neuen Nationalsekretärs des FTUC gewählt,

während **Fred Cokanasiga** von der Gewerkschaft des Fluggesellschaftspersonals sowie **David Eyre** von der Gewerkschaft der Beschäftigten bei Air Pacific zu nationalen Vizepräsidenten gewählt wurden.

Die neu gegründete Maritime, Transport and General Workers' Federation of New Zealand hielt auf ihrem vor kurzem durchgeführten Gründungskongreß Wahlen für die leitenden Funktionen ab. **Sam Jennings**, Generalsekretär der Hafearbeitergewerkschaft WWT, wurde zum ersten Generalsekretär der neuen Organisation gewählt, **Dave Morgan**, Präsident der Seeleutegewerkschaft NZSU, übernahm das Amt des Vizepräsidenten.

Zum Präsidenten wurde **Don Goodfellow** von der Eisenbahnergewerkschaft gewählt. Weitere während des Kongresses gewählte Vorstandsmitglieder waren u. a. **Jim Woods** von der NZSU und **Joe Harkness** von der WWF.

Val Birnie wird im Sommer die Nachfolge von **Norman Hitchen** im Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) antreten, wenn Hitchen in den Ruhestand tritt. Birnie ist augenblicklich als Abteilungsleiter unter anderem für die Beschäftigten im Güterverkehr und den Ausbesserungswerken bei British Rail zuständig.

HAFENARBEITER

Deutsche Hafenarbeiter kämpfen für Arbeitszeitverkürzung

In deutschen Häfen werden - im Rahmen der Kampagne der Hafenarbeiter für eine Verkürzung der Arbeitszeit - Plakate geklebt.

Gegenwärtig gilt für die deutschen Hafenarbeiter die 40-Stunden-Woche. Dabei haben sie Anspruch auf 9 bezahlte freie Tage im Jahr. Auf das ganze Jahr berechnet entspricht dies einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 38,5 Stunden.

Nach Meinung der Gewerkschaft ist die Zeit nun auch in den Seehäfen reif für eine weitere Reduzierung der Wochenarbeitszeit, nachdem die wichtigsten Industrieunternehmen in der Bundesrepublik sich auf eine 37-Stunden-Woche im Jahre 1990 zubewegen und im Stahlbereich vor kurzem eine Vereinbarung getroffen wurde, die die Wochenarbeitszeit auf 36,5 Stunden begrenzt.

Vor diesem Hintergrund kündigte die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) zum 31. 12. 1987 den zwischen ihr und den Arbeitgebern bestehenden Arbeitszeittarifvertrag. Bereits im November vergangenen Jahres begannen Gespräche zwischen den beiden Parteien, doch konnte bisher nur wenig Fortschritte erzielt werden.

Die Hafnarbeitgeber verfolgten anfänglich eine harte Verhandlungsstrategie. Sie bestanden auf weitreichenden Veränderungen des augenblicklichen Schichtsystems, das nicht mehr landesweit, sondern auf örtlicher Ebene geregelt werden und je nach Hafen Schichtlängen von fünf bis acht Stunden vorsehen sollte. Sie forderten außerdem, daß die Hafnarbeiter auch am Wochenende arbeiten sollten und stellten ihren Anspruch auf die bisher gewährten neun bezahlten freien Tage im Jahr in Frage.

Bis Ende Januar waren die Arbeitgeber allerdings von ihren ursprünglichen Forderungen etwas abgerückt und schlugen nun die Einführung eines einheitlichen neuen Arbeitszeitsystems für alle deutschen Häfen vor.

Dieses neue System soll auf einer 5-Tage-Woche basieren, wobei einmal in sechs Wochen auch am Sonntag gearbeitet würde. Die Schichtdauer soll sieben Stunden zuzüglich einer unbezahlten halbstündigen Pause betragen. Dabei soll es möglich sein, die Arbeitszeit um weitere drei Stunden bis zur Erreichung der normalen wöchentlichen Arbeitszeit zu verlängern. In einigen Häfen soll der Arbeitsbeginn abweichend von der

**Wir in den Seehäfen:
Gemeinsam für ein Ziel**

Mehr freie Tage!

ÖTV Abt. Seehäfen

ÖTV-Werbematerial für die Kampagne

bisherigen Regelung zusätzlich um 10.00 Uhr (z. B. Unterweser-Häfen) bzw. 11.00 Uhr (z. B. Hamburg) möglich sein.

Falls dieses neue Arbeitszeitsystem von der Gewerkschaft akzeptiert würde, erklärten sich die Arbeitgeber bereit, ihre Angriffe auf die bisher gewährten neun bezahlten freien Tage einzustellen und möglicherweise sogar weitere bezahlte freie Tage zu gewähren.

Da auch der Lohnarbitvertrag für die Seehäfen Ende März ausläuft, fand am 3. Februar eine Sitzung statt, auf der die Gewerkschaft über ihre Strategie und die nächsten Verhandlungsschritte beriet. Auf dieser Sitzung wurde die Forderung nach Erhöhung der Stundenlöhne und der schichtbezogenen Zuschläge um insgesamt 5 % im Rahmen eines Lohnarbitvertrages mit 12monatiger Laufzeit beschlossen. Gleichzeitig soll die gewerkschaftliche Kampagne für die Gewährung weiterer bezahlter freier

Tage fortgesetzt werden.

In einer am 3. Februar veröffentlichten Presseerklärung wiederholte die Gewerkschaft ÖTV ihre Position: sie werde es nicht zulassen, daß die Arbeitgeber das bewährte Schichtsystem zerstörten, und jede zusätzliche verpflichtende Arbeit am Wochenende ablehnen.

Unseren jüngsten Informationen zufolge forderte die Gewerkschaft ÖTV die Arbeitgeber auf, bei der nächsten Verhandlungsrunde am Ende dieses Monats ein verhandlungsfähiges Angebot vorzulegen.

Gleichzeitig führten in den vergangenen Tagen Transportarbeiter in einer Reihe bundesdeutscher Städte kurze Protestdemonstrationen durch, mit denen sie der im Mittelpunkt der Verhandlungen der dienstjährigen Lohnrunde im öffentlichen Dienst stehenden Forderung nach Arbeitszeitverkürzungen Nachdruck verliehen.

Hohe Entschädigung für iberische Fischer

Mehr als 10.000 portugiesische und spanische Fischer werden von der europäischen Gemeinschaft eine Entschädigungszahlung erhalten, weil ihnen der Zugang zu ihren traditionellen Fanggründen vor der marokkanischen Küste verweigert wurde.

Die Höhe der Entschädigungszahlungen von 3 Mio. Ecu (£ 2,07 Millionen) im Monat liegt unter dem von Spanien und Portugal für ihre Fischer eingeforderten Betrag, sie stellt jedoch trotzdem ein bisher beispielloses Eingeständnis der Verantwortung der EG für

das Scheitern der Verhandlungen über eine Erneuerung des ibero-marokkanischen Fischereiabkommens dar, das am 31. Dezember letzten Jahres ausgelaufen war.

Das ursprüngliche Abkommen stammte noch aus der Zeit vor dem Beitritt der beiden Länder zur EG. Durch ihren Eintritt in die Gemeinschaft wurde die Verantwortung für das bilaterale Abkommen auf Brüssel übertragen (siehe **ITF-Nachrichten** August 1987). Dieses Abkommen lief im Juli vergangenen Jahres aus, wurde jedoch

vorläufig bis Ende 1987 verlängert. Die Marokkaner ihrerseits waren es müde, ständig mit der Gemeinschaft als Ganzes verhandeln zu müssen und bestanden auf einer Ausweitung der Gespräche auf ein umfassendes Fragenpaket im Zusammenhang mit den Beziehungen zwischen Marokko und der Europäischen Gemeinschaft.

Die Regierungen Spaniens und Portugals gaben offen ihrem Unwillen darüber Ausdruck, daß die Vereinbarung, mit der sie niemals Probleme hatten, nun durch die Einmischung der EG in Mitleidenschaft gezogen worden sei.

Während die Diskussionen fortgesetzt werden, haben 700 spanische und 30 portugiesische Fangboote und mehr als 10.000 Fischer ihr Auskommen verloren. Die Marokkaner verübeln der EG noch immer die rasche Ablehnung des Beitrittsesuches zur EG, das ihr König im vergangenen Jahr gestellt hatte. Auch sind sie nicht bereit, der EG-Forderung nach Anhebung der Bruttotonnage der EG-Schiffe, die in ihren Gewässern fischen dürfen, um 25 bis 30 % nachzugeben.

Marokko fordert statt dessen eine Verringerung der EG-Fangmenge in ihrem Gebiet um 10 % im Jahr.

Erhebliche Meinungsunterschiede bestehen weiterhin in der Frage der Entschädigung, die die EG für die Überlassung der Fangrechte in den marokkanischen Gewässern an Marokko zahlt.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

11. - 12. April	Arbeitsgruppe öffentlicher Personennahverkehr	Genf
20. - 21. April	Schiffahrtspolitischer Ausschuß	Bremerhaven Wien
4. - 5. Mai	Sektionsausschuß Eisenbahn	Rotterdam
30. - 31. Mai	Sektionskonferenz der Hafendarbeiter	Rotterdam
1. - 3. Juni	Fair-Practices-Ausschuß	London
27. - 28. Juni	Sitzung "Forschung und Veröffentlichungen"	Teneriffa
28. - 30. Sept.	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	Brasilien London
4. - 6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	London
18. - 19. Okt.	Vorstandssitzung	London
30. Nov. - 2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien

TODESFÄLLE

Frau Winifred ("Win") Blyth, Witwe von Charlie Blyth, dem ITF-Generalsekretär von 1968 bis 1977, starb am 17. Februar. ITF-Generalsekretär Harold Lewis schreibt: "Sie litt seit langem an einer chronischen Krankheit und überlebte fast ausschließlich dank ihrer außergewöhnlichen Willenskraft, mit der sie einen physischen Schlag nach dem anderen, der jeden von uns in die Knie gezwungen hätte, abwehrte."

Viele Menschen in der ITF werden sich noch mit großer Zuneigung an sie erinnern: Ihre natürliche Art, offen und warm, ihr wunderbarer Sinn für Humor, ihre Tapferkeit. Sie hatte immer Zeit für andere, wenn auch vielleicht nicht genug für sich selbst. Sie hinterläßt zwei Töchter, Janet und Katherine, und vier Enkel, denen wir unser tiefempfundenes Beileid aussprechen." (Beileidsbekundungen werden wir gerne an die Hinterbliebenen weiterleiten.)

John Elliott, von 1959 bis 1973 Internationaler Präsident der amerikanischen Amalgamated Transit Union (ATU) und ITF-Vorstandsmitglied von 1962 bis 1973, verstarb am 18. Januar 1988 im Alter von 74 Jahren. Zunächst Lkw-Fahrer, dann Straßenbahn- und Busfahrer, trat er 1933 erstmals einer Gewerkschaft bei und wurde 1938 Mitglied der ATU. Er übernahm im Laufe der Jahre immer verantwortungsvollere Positionen in der Gewerkschaft, bis er 1959 zum Internationalen Präsidenten der Gewerkschaft gewählt wurde.

Während seiner Zeit als Mitglied des ITF-Vorstands gewann er viele gute Freunde. Er verfügte über einen ausgeprägten Sinn für Humor und war ein Meister in der sehr amerikanischen Kunst der Einzeliler. Daneben nahm er jedoch die Werte, die er als die eigentlich wichtigen erkannt hatte -

Gleichheit, soziale Gerechtigkeit und Gewerkschaftsrechte -, zutiefst ernst. Es war nicht anders möglich: man mußte ihn mögen und ihm instinktiv vertrauen. Viele Menschen in der ITF werden sich noch mit großer Zuneigung an ihn erinnern und seiner Witwe, Carol, ihre tiefempfundenen Beileidsbekundungen überbringen wollen.

Vor kurzem erreichte uns die Nachricht, daß **Morris Weisberger**, ehemaliger Präsident/Kassierer der amerikanischen Sailors' Union of the Pacific, im Alter von 80 Jahren gestorben ist. Weisberger, der 1926 erstmals zur See fuhr, war außerdem viele Jahre lang Funktionsträger in der Abteilung Schiffahrt (MTD) des AFL-CIO. In einem Nachruf erklärt der heutige Leiter der MTD, Frank Drozak: "Sein Engagement und sein Wissen waren für die MTD von unschätzbarem Wert."