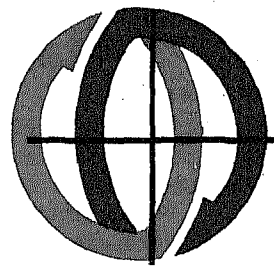


ITF NEWS



Aus dem INHALT

ITF-Vorstand (S. 3)
Südafrika (S. 3)

HAFENARBEITER
Arbeitszeitverkürzung in
der Bundesrepublik (S. 4)

LEUTE (S. 4)

TODESFÄLLE (S. 4)

ZIVILLUFTFAHRT
Niederlage für Lorenzo
(S. 5)

Woche der Zivilluftfahrt
(S. 7)

Lateinamerika-Konferenz
(S. 9)

SEELEUTE
Vinca Gorthon (S. 10)
Streik auf Kanal-
fahrten (S. 11)
Flaggenübersicht (S. 13)

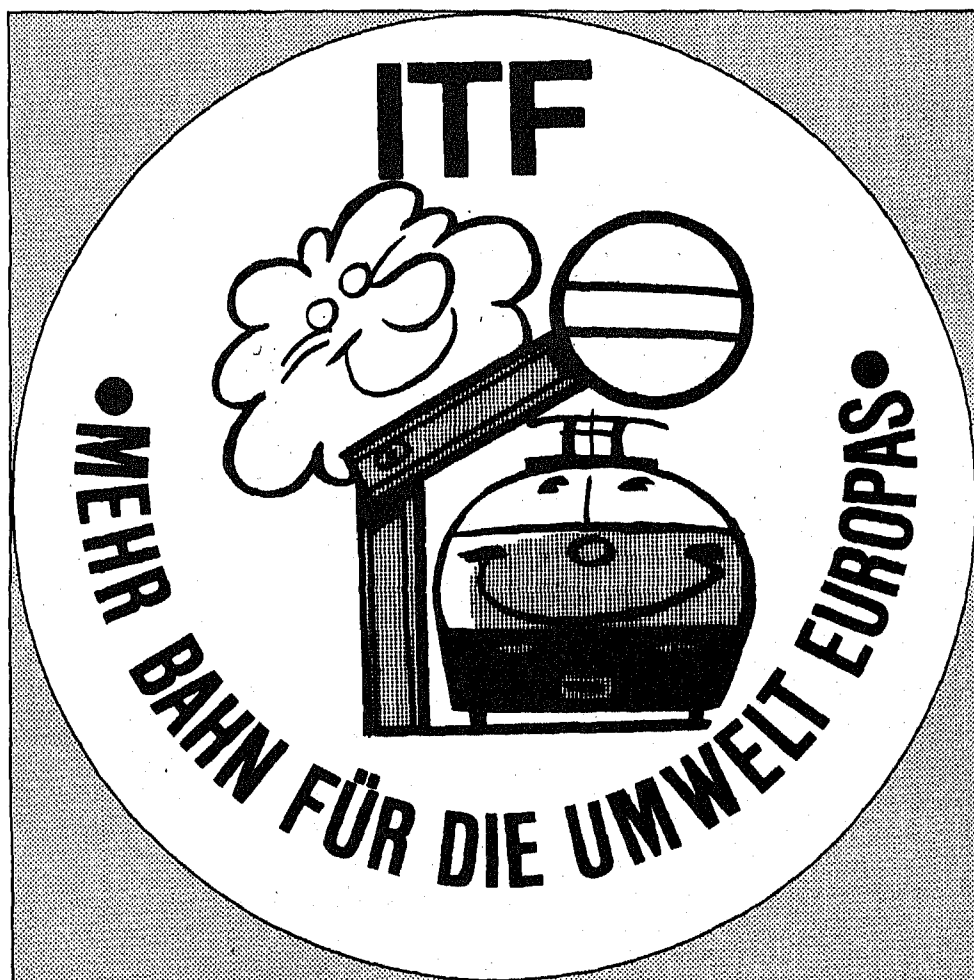
BINNENVERKEHR
Kampagne für Gewerk-
schaftsrechte in
der Türkei (S. 16)
Streit über Quoten im
EG-Straßengüterverkehr
(S. 17)

FISCHER
EG-Abkommen mit
Marokko (S. 17)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN**
(S. 17)

"Mehr Bahn für die Umwelt Europas"

EUROPÄISCHE EISENBAHNER-DEMO...



"Mehr Bahn für die Umwelt Europas" - unter diesem Motto marschierten am 19. März 2.000 in ITF-Mitgliedsgewerkschaften organisierte Eisenbahner durch die Straßen von Frankfurt am Main (Bundesrepublik Deutschland). Die Einladung zu dieser Demonstration und der anschließenden Massenkundgebung war von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) ergangen.

Forts. auf Seite 2

...9-Punkte-Plan verabschiedet

Forts. von Seite 1

Große Delegationen der Eisenbahnergewerkschaften aus den anderen deutschsprachigen Ländern - Österreich, Luxemburg und der Schweiz - verstärkten die Reihen der Demonstranten. Mit ebenso großer Begeisterung dabei waren kleinere Abordnungen aus Italien, Spanien, Dänemark, Frankreich und Belgien. Die ITF war durch ihren Präsidenten Jim Hunter von der kanadischen Eisenbahnergewerkschaft Canadian Brotherhood of Railway Transport & General Workers sowie durch ihren Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers und den Sekretär der Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

Im Laufe des Samstagvormittages wuchs die Menge der Eisenbahner, die mit Sonderzügen aus ganz Europa anreisten, um den Info-Stand der GdED ständig an. Die Reisenden blieben stehen, um den Kapellen aus Deutschland, Österreich und Luxemburg zuzuhören und sich mit Informationsmaterial über die Förderung der Eisenbahnen zu versorgen. Die Demonstranten, gestärkt durch großzügige Portionen aus der von der GdED bereitgestellten Gulaschkanone, formierten sich kurz nach zwölf vor dem Bahnhof zum Demonstrationszug zum Kundgebungsort auf dem Frankfurter Messegelände. Gutgelaunt zogen Gewerkschafter und Kapellen durch die Straßen Frankfurts, vorneweg das ITF-Banner.

Am Ende der Demonstration erwarteten die Teilnehmer weitere musikalische Darbietungen einer gewerkschaftlichen Songgruppe aus der Region, die die Wartezeit bis zur Eröffnung der Kundgebung durch den Vorsitzenden der GdED, Ernst Haar, überbrückten. In seiner Ansprache verwies Haar auf die Investitionen europäischer Regierungen in den Straßenbau, die sich auf mehrere Milliarden Mark beliefen, während sich die Streckennetze der Eisenbahnen ständig verschlechterten. Diese Situation werde voraussichtlich durch die Auswirkungen der Vervollendung des europäischen Binnenmarktes im Jahre 1992 weiter verschärft. Europas Eisenbahner müßten um den Erhalt der Bahnen, um eine Verbesserung der Umwelt und um die Schaffung neuer Arbeitsplätze kämpfen, erklärte er und erinnerte die Anwesenden daran, daß die Mitglieder seiner Gewerkschaft vor kurzem erstmalig seit vielen Jahren ihren Forderungen nach einer Verkürzung der Arbeitszeit und der Schaffung von 4.200 zusätzlichen Arbeitsplätzen bei der Deutschen Bundesbahn durch Streikmaßnahmen



Eisenbahner demonstrieren in Frankfurt

Nachdruck verliehen hätten. Weitere Protestaktionen in der ganzen Bundesrepublik gegen eine "vollmotorisierte Gesellschaft" und für mehr Bahn seien geplant.

Jim Hunter appellierte im Namen der ITF und der kanadischen Eisenbahner an die Regierungen in Nordamerika und Europa, sich gegenüber den energie- und umweltpolitischen Vorzügen der Bahn aufgeschlossen zu zeigen. Staatliches Eigentum und staatliche Kontrolle des Schienenverkehrs seien von größter Bedeutung, hob er hervor und wies darauf hin, daß ein Großteil der heute weltweit existierenden Eisenbahnsysteme niemals geschaffen worden wäre, wenn man ihre Finanzierung völlig den Kräften des freien Marktes überlassen hätte. Die Bahnen könnten und dürften sich nicht allein an der Erwirtschaftung von Gewinnen orientieren, sondern müßten Teil eines staatlich gelenkten, integrierten Verkehrssystems sein, stellte er abschließend fest.

Hans Schmözl von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner konzentrierte sich bei seinen Angriffen auf die zunehmende Zahl der Unfälle auf europäischen Straßen: allein 1985 forderte der Straßenverkehr 58.000 Todesopfer. Trotz dieser besorgniserregenden Zahlen gehe ein Großteil der Investitionen noch immer in den Bau neuer Straßen und die Bewältigung eines noch größeren Verkehrsaufkommens. Diese Entwicklung müsse umgekehrt werden. Österreich, eines der wichtigsten europäischen Transitländer, könne dies nicht alleine bewerkstelligen. Die für 1992 geplante völlige Liberalisierung des Binnenmarktes in der EG werde massive Auswirkungen auf die Straßen Österreichs haben, und das gleiche gelte für das ständig steigende Straßenverkehrsaufkommen aus den Ländern Osteuropas und der Sowjetunion. Die Eisenbahnergewerkschaften müßten rasch handeln, um eine Katastrophe im Verkehrswesen abzuwenden, erklärte er.

Auch René Bleser von der FNCTTFEL (Luxemburg) nahm auf die EG-Verkehrspolitik und "1992" Bezug. Die meisten Regierungen in der EG bewegten sich mit rasanter Geschwindigkeit auf die völlige Liberalisierung zu, erklärte er, und übersähen dabei die Notwendigkeit, zunächst einmal die Sozialvorschriften zu harmonisieren. Die Regierungen müßten erkennen, daß Straße und Schiene im Güterverkehr nicht miteinander konkurrieren dürften, sondern sich im Rahmen eines voll integrierten europäischen Verkehrssystems gegenseitig ergänzen müßten.

Nach dieser ganzen Reihe von düsteren Zukunftsaussichten geprägter Reden wurde die Ansprache des Präsidenten des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Charly Pasche, von der versammelten Menge begeistert aufgenommen. Er konnte den Teilnehmern berichten, daß in der Schweiz das Konzept "Bus und Bahn 2000" vor kurzem bei einem Referendum die Zustimmung der Mehrheit der Bevölkerung gewinnen konnte. Damit habe sich die Regierung bis zum Jahr 2000 zu Investitionen in die Eisenbahnen in Höhe von 7 bis 8 Milliarden Schweizer Franken verpflichtet. Das vor kurzem eingeführte "Halbpreis-Abonnement", das zum Preis von 100 Schweizer Franken ein Jahr lang zum Kauf von Fahrkarten zum halben Preis berechtige, sei von 1,4 Millionen Menschen (bei einer Gesamtbevölkerung von nur 6 Millionen Einwohnern) genutzt worden, und die Bahnen hätten im Jahre 1987 beim Reiseverkehr einen Zuwachs von 12 Prozent zu verzeichnen gehabt.

Die Zustimmung zu dem Programm "Bus und Bahn 2000" stelle eine massive Vertrauensklärung der schweizerischen Bevölkerung in die Zukunft des öffentlichen Verkehrswesens dar. Intercity-, Regional- und Pendlerzüge sowie Busstrecken würden alle in ein gemeinsames System integriert,

Forts. auf Seite 3

General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroft

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

ITF-Vorstand tagt

Nach einer langen, intensiven Diskussion sprach sich der ITF-Vorstand am 15. und 16. März 1988 auf seiner Sitzung in London für die Genehmigung der Beitrittsgesuche der beiden japanischen Eisenbahngewerkschaften Tetsusan-Soren und Japanischer Bund der Eisenbahngewerkschaften (JRU) aus. Verschiedene Vorstandsmitglieder erhoben Einwände gegen die Genehmigung des Beitrittsesuches des JRU, einem Zusammenschluß der bisherigen ITF-Mitgliedsgewerkschaft DORO und einer Gewerkschaft (TETSURO), die sich durchgehend für die Privatisierung und Aufspaltung der Japanischen Staatsbahnen eingesetzt hatte. Die Genehmigung erfolgte schließlich aufgrund der Tatsache, daß der Beitritt des JRU von allen ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Japan mit Ausnahme der KOKURO, ehemals größte Eisenbahngewerkschaft, heute jedoch auf weniger als

40.000 Mitglieder geschrumpft, unterstützt wurde. Außerdem lag eine schriftliche Erklärung des JRU vor, in der er versicherte, die ITF-Satzungen und die Politik der ITF respektieren zu wollen und seiner Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit KOKURO im Interesse aller japanischen Eisenbahner Ausdruck gab.

Der Vorstand gab des weiteren Beitrittsesuchen von Gewerkschaften aus Schweden, Chile, Indien und Indonesien statt. Die Mitgliedsgewerkschaften aus den Vereinigten Staaten teilten ferner mit, daß die amerikanische Straßentransportarbeitergewerkschaft International Brotherhood of Teamsters (IBT) in Kürze Antrag auf Wiederaufnahme in die ITF stellen wolle, nachdem sie vor kurzem wieder in die Reihen des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO aufgenommen wurde.

Ausführlich beschäftigte sich der Vorstand auch mit der Lage in Südafrika und dem für den 18. März geplanten Vollzug der Todesurteile gegen die sog. "Sechs von Sharpeville". In einer einstimmig verabschiedeten Dringlichkeitsentschließung wurden alle Regierungen aufgefordert, im Sinne einer Aufhebung der Todesurteile zu intervenieren, und ITF-Generalsekretär Harold Lewis schloß sich im Namen des Vorstandes dem Appell britischer Gewerkschaftsführer an Premierministerin Margaret Thatcher an, in dieser Angelegenheit Einfluß auf die südafrikanische Regierung auszuüben. Angesichts des wachsenden Proteststurmes der Weltöffentlichkeit gegen den Vollzug der Todesurteile, die selbst noch gegen die minimalen moralischen Ansprüche des Apartheid-Regimes verstießen, wurde kurz nach Beendigung der Vorstandssitzung eine Aufschiebung der Exekutionen verkündet.

Südafrikanische Gewerkschaften bekämpfen neue Arbeitsgesetze

Während diese Ausgabe der ITF-Nachrichten in Druck geht, beginnen die Gewerkschaften in Südafrika mit landesweiten Pro-

testen gegen die von der südafrikanischen Regierung verabschiedeten drakonischen neuen Arbeitsgesetze.

Diese neuen Gesetze, denen verbreitete Behinderungen der gewerkschaftlichen Tätigkeit von offizieller und halboffizieller Seite sowie vor kurzem das harte Durchgreifen gegen gewaltfreie Gruppierungen der Opposition gegen das Apartheid-Regime vorausgegangen waren, zielen eindeutig auf eine Zerschlagung der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung und ihrer Tätigkeit ab.

Die Regierung betreibt augenblicklich die Verabschiedung des Änderungsentwurfes zum "Gesetz über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen" durch das Parlament. Nachdem bereits seit langem der Ausnahmezustand herrscht und die politische Opposition zum Schweigen gebracht wurde, erreicht die Entwicklung mit diesem Gesetzentwurf einen neuen Höhepunkt.

Die neuen Arbeitsgesetze stellen einen ganz offenen Angriff gegen die Gewerkschaftsrechte dar. Wenn mehr als eine Gewerkschaft an einem Arbeitsplatz vertreten ist, sollen die Arbeitgeber das Recht haben zu wählen, mit welcher Gewerkschaft sie zusammenarbeiten wollen, selbst wenn es sich dabei um eine kleine, nicht repräsentative gelbe Gewerkschaft handelt. Wenn die Gewerkschaft, die die Mehrheit der Beschäftigten vertritt, ihre Anerkennung durch die Arbeitgeber zu erzwingen versucht, kann sie vor Gericht gebracht und wegen "unfairer Arbeitspraktiken" angeklagt werden!

Alle Solidaritätsstreiks und sekundäre Maßnahmen werden gesetzlich verboten. Den Arbeitnehmern wird das Recht genommen, wegen der ungerechtfertigten Entlassung eines Kollegen in ihrem Betrieb in Streik zu treten, und keiner Gruppe von Arbeitern wird es erlaubt sein, Solidari-

tätsaktionen zur Unterstützung anderer Streikender zu ergreifen.

Es soll den Arbeitnehmern nicht erlaubt sein, innerhalb eines Zeitraums von 15 Monaten zweimal wegen des gleichen Problems in Streik zu treten. Diese ungewöhnliche Vorschrift bedeutet, daß das Unternehmen sich nach einem von der Gewerkschaft erfolgreich durchgeführten Streik in Zusammenhang mit einem kollektivvertraglichen Konflikt innerhalb von 15 Monaten über die erzielte Vereinbarung hinwegsetzen kann, ohne daß die Gewerkschaft erneut zum Streik aufrufen darf!

Im Falle eines "illegalen" Streiks oder eines Fernbleibens von der Arbeit drohen den Gewerkschaften rechtliche Schritte und die Forderung nach Entschädigungszahlungen. Die Arbeitgeber können Entschädigungen für den Produktionsausfall oder die entgangenen Gewinne während der Dauer des Streiks einfordern.

Die neuen Gesetze geben den Arbeitgebern das Recht, Beschäftigte mit weniger als einem Jahr Betriebszugehörigkeit ohne Angabe von Gründen zu entlassen. Die Gewerkschaft kann gegen derartige Entlassungen weder gerichtlich vorgehen noch in anderer Weise dagegen protestieren.

Es wird ein Sonderarbeitsgericht eingesetzt, das als höchste Berufungsinstanz fungiert und es den Arbeitgebern ermöglichen wird, jedes für sie ungünstige Gerichtsurteil rasch aufheben zu lassen. Die ITF und der IBFG geben der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung ihre volle Unterstützung im Kampf gegen diese repressiven Arbeitsgesetze. Die Tatsache, daß sich die Regierung zur Verabschiedung dieser Gesetze gezwungen sieht, macht deutlich, wie wirksam die Gewerkschaftsbewegung die Interessen der schwarzen Arbeitnehmer vertritt.

...Bus und Bahn 2000

Forts. von Seite 2

dessen Fahrpläne an maximaler Qualität des Dienstleistungsangebots ausgerichtet sei. Obwohl auch die Schweiz ein Transitland sei, sei sie fest entschlossen, sich den Forderungen der EG-Länder nach Aufhebung des dort geltenden Fahrverbots für Lkws mit einem Gewicht von mehr als 28 Tonnen sowie der Nacht- und Sonntagsfahrverbote zu widersetzen. Pasche rief zu gemeinsamen Anstrengungen Österreichs, der Bundesrepublik Deutschlands und Luxemburgs auf, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Schweiz habe bewiesen, daß dies möglich sei. Es sei nun an den Nachbarstaaten, diesem Beispiel zu folgen.

Im Anschluß an die Ansprachen verabschiedeten die Kundgebungsteilnehmer einstimmig ein 9 Punkte umfassendes Memorandum, das allen europäischen Verkehrsministern zugesandt werden soll. In dem Memorandum werden die grundlegende Bedeutung der Bahn im europäischen Verkehrssystem unterstrichen und die Regierungen und Bahnverwaltungen aufgefordert sicherzustellen, daß die Vollendung des Binnenmarktes in der Europäischen Gemeinschaft im Jahre 1992 nicht zu einer Verschlechterung der Lage der Bahnen führe.

2.000 Eisenbahner verließen Frankfurt in einer Stimmung großer Entschlossenheit. Sie waren von der Notwendigkeit der Erhaltung der Bahnen überzeugt. Nun müssen nur noch Regierungen und Öffentlichkeit zur gleichen Einsicht gebracht werden.

AUSREISEGENEHMIGUNG FÜR GEWERKSCHAFTER VERWEIGERT

—Polen verstößt gegen internationale Übereinkommen

Einen offenen Verstoß gegen die grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Vereinigungsfreiheit stellt die Weigerung der polnischen Regierung dar, einer Delegation der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc die Teilnahme am 14. Weltkongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) in Australien zu gestatten.

Lech Walesa und drei weitere führende Mitglieder der Solidarnosc hatten den IBFG, dem ihre Gewerkschaft angeschlossen ist, von ihrer Absicht unterrichtet, vom 14. bis 18. März am IBFG-Kongreß in Melbourne teilzunehmen (siehe ITF-Nachrichten Februar 1988).

Die Leninwerft in Danzig, bei der Walesa beschäftigt ist, hatte ihn für die Dauer seiner Teilnahme an der Zusammenkunft beurteilt, die Regierung weigerte sich jedoch, den Delegierten Pässe für die Auslandsreise auszustellen. Der polnische Regierungssprecher

Jerzy Urban rechtfertigte diese Maßnahme mit der Erklärung, daß Solidarnosc aufgelöst worden sei und daher rechtlich nicht mehr existiere.

In dem von Polen ratifizierten Übereinkommen 87 der Internationalen Arbeitsorganisation ist das Recht der Arbeitnehmer zur Gründung von Vereinigungen ihrer Wahl festgelegt, und Artikel 5 dieses Übereinkommens gibt ihnen ausdrücklich das Recht,

sich internationalen Gewerkschaftsorganisationen anzuschließen und bei ihren Tätigkeiten mitzuwirken.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis sandte eine Grußbotschaft an den IBFG-Kongreß, der gleichzeitig mit der Sitzung des ITF-Vorstandes stattfand. Einen Bericht über den Kongreß, der unter dem Motto "Wandel als Herausforderung" stand, veröffentlichen wir in unserer nächsten Ausgabe.

GENERALSTREIK IN PORTUGAL

Etwa 2 Millionen portugiesische Arbeitnehmer, viele davon in der Verkehrswirtschaft beschäftigt, beteiligten sich am bisher größten Generalstreik, zu dem der dem IBFG angeschlossene portugiesische Gewerkschaftsdachverband UGT am 28. März aufrief. Der Streik, mit dem gegen umfassende Änderungen an der Arbeitsgesetzgebung des Landes protestiert wurde, hatte auch die

Unterstützung des unter kommunistischem Einfluß stehenden Gewerkschaftsverbandes CGTP. Presseberichten zufolge war praktisch der gesamte Bus-, Zug- und Straßenbahnverkehr des Landes lahmgelegt, und mehr als 40 Flüge vom Flughafen Lissabon wurden gestrichen. Auch in den Häfen und in der herstellenden Industrie wurde der Streikaufruf zu fast 100 % befolgt.

HAFENARBEITER

Deutsche Hafentarbeiter setzen Arbeitszeitverkürzung durch

Von Anfang 1990 an gilt für die 18.000 deutschen Hafentarbeiter die 37-Stunden-Woche eine Verkürzung von anderthalb Stunden gegenüber der derzeit geltenden Wochenarbeitszeit von 38,5 Stunden.

Dies ist das wichtigste Ergebnis der vier Monate andauernden harten Tarifverhandlungen zwischen den Hafentarbeitern und der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), die am 11. März beendet wurden. Ein "Warnstreik" am 4. März, bei dem Hafentarbeiter in sechs deutschen Nordseehäfen die Arbeit nieder-

legten, trug zweifellos dazu bei, die ablehnende Haltung der Arbeitgeber gegenüber einer Verkürzung der Arbeitszeit aufzuweichen.

Im Rahmen des bisher geltenden Kollektivvertrages kommen die deutschen Hafentarbeiter bereits heute in den Genuß einer Arbeitszeitverkürzung in Form von neun zusätzlichen bezahlten Urlaubstagen im Jahr. Für 1988 wird diese Zahl auf 12 Tage erhöht, zu der 1989 und 1990 jeweils drei weitere Tage hinzukommen. Dies ergibt im Januar 1990 insgesamt 18 bezahlte freie Tage, was

auf das Jahr umgerechnet einer 37-Stunden-Woche entspricht.

Am 11. März wurde außerdem im Rahmen eines Lohntarifvertrages mit 2jähriger Laufzeit eine 2,5%ige Erhöhung der Löhne und Zusatzleistungen ab 1. April 1988 sowie eine weitere Erhöhung um 2,5 % ab April 1989 vereinbart.

Die Gewerkschaft ÖTV konnte sich erfolgreich der Forderung der Arbeitgeber nach Einführung eines neuen Schichtsystems widersetzen, und das augenblickliche System wird nun bis mindestens Ende 1990 beibehalten.

LEUTE

Cees Roodenburg gibt Anfang April aus Altersgründen den Vorsitz der niederländischen Seeleutergewerkschaft FWZ ab. Mit seinem Eintritt in den Ruhestand beendet er seine fast 35jährige verdiente Tätigkeit in der FWZ. Ake Selander nahm im Namen der ITF am 25. März an einem von der FWZ ausgerichteten Empfang in Rotterdam teil. Er gab der tiefen Anerkennung der ITF für den wertvollen Beitrag des Kollegen zur Arbeit der ITF-Seeleutesektion und der Schattenflaggenkampagne Ausdruck. Nachfolger Roodenburgs als Vorsitzender der Gewerkschaft wird P. L. Trommel, bisher stellvertretender FWZ-Vorsitzender.

Roger Wilkins wurde zum neuen Stellvertretenden Generalsekretär der britischen Seeleutergewerkschaft NUS gewählt. Wilkins

übernimmt das Amt vom Generalsekretär der NUS, Sam McCluskie.

Joe Bossano, örtlicher Gewerkschaftsfunktionär der Transport & General Workers' Union in Gibraltar, ist der erste Schattenflaggeninspektor, der zum Regierungschef gewählt wurde, nachdem seine Sozialistische Arbeitspartei (SLP) bei den Wahlen am 25. März einen Erdrutschsieg verzeichnen konnte. Bossano, der viele Jahre lang eine führende Rolle in der Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe spielte, ist ein scharfer Kritiker des Schattenflaggenregisters der britischen Kolonie und hat seine Angriffe insbesondere seit dem kürzlichen Untergang der "Syneta" vor der isländischen Küste verstärkt. Seine Wahl zum Regierungschef Gibaltars ist eine schlechte

Nachricht für Schattenflaggenreeder. Die ITF sendet ihm ihre herzlichsten Glückwünsche.

Wilhelm Svetelsky

Wilhelm Svetelsky, ehemaliger Vorsitzender der österreichischen Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV), verstarb am 11. Dezember 1987 im Alter von 82 Jahren. Svetelsky übernahm das Amt des Vorsitzenden der Gewerkschaft HTV im Jahre 1954 als Nachfolger des legendären Karl Weigl. Er leitete die Gewerkschaft zwölf Jahre lang mit großem Geschick und konnte seinem Nachfolger eine wesentlich gestärkte Gewerkschaft übergeben.

LORENZO WEGEN MISSACHTUNG EINES GERICHTSBESCHLUSSES VERURTEILT

– die Gewerkschaften bereiten sich auf eine Kraftprobe vor

Frank A. Lorenzo, gewerkschaftsfeindlicher Pate der Entregulierung der Zivilluftfahrt in den Vereinigten Staaten, wurde aufgrund seines jüngsten Versuches der Ausschaltung der Gewerkschaften bei Eastern Airlines wegen Mißachtung eines Gerichtsbeschlusses verurteilt.

In einem von der der ITF angeschlossenen US-amerikanischen Zivilluftfahrtgewerkschaft International Association of Machinists (IAM) angeregten Gerichtsverfahren erklärte der Washingtoner Richter John A. Pratt am 11. März Lorenzos Pläne für den Verkauf der gewinnbringendsten Sparte von Eastern Airlines für unrechtmäßig.

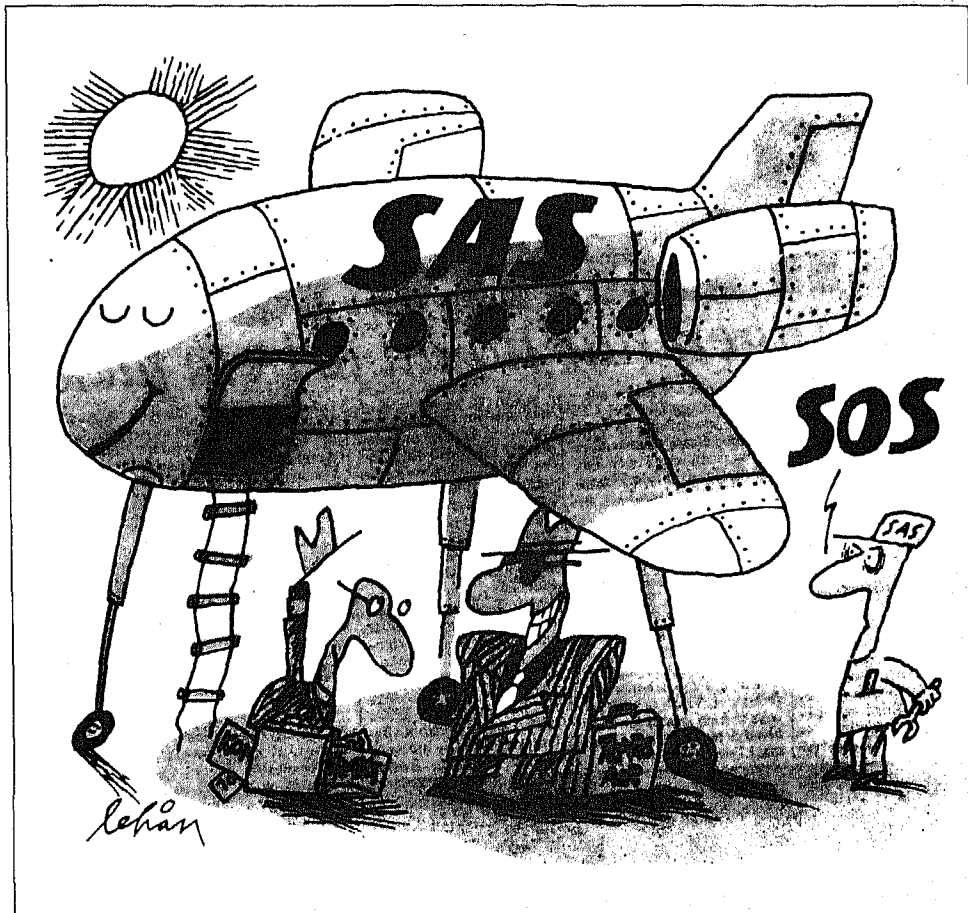
Lorenzo kontrolliert über sein Luftfahrtunternehmen Texas Air Corporation, dem die Fluggesellschaften Continental, Eastern, Frontier, People Express und New York Air angehören, das größte Luftfahrtimperium der Welt. Jedes fünfte Flugzeug, das von einem US-Flughafen startet, befindet sich in Lorenzos Besitz.

Sein jüngster Plan, den er im Februar bekanntgab, betraf den Verkauf des von Eastern betriebenen gewinnträchtigen Pendeldienstes Washington-New York-Boston an eine neu gegründete Tochtergesellschaft von Texas Air mit dem Namen "Air Shuttle" zum Preise von US \$ 225 Millionen.

Damit wollte er nicht nur der IAM ihre anerkannten Verhandlungsrechte für die Arbeitnehmer auf der Pendelstrecke entziehen, sondern auch eine "saubere" neue Gesellschaft gründen, über die der hoffnungslos verschuldete Lorenzo hoffte, neue Kredite für seine inzwischen viel zu umfangreich gewordenen Aktivitäten aufnehmen zu können.

Das Urteil, das die IAM im Interesse ihrer 12.000 Mitglieder beim Bodenpersonal von Eastern erwirkte, stützte sich auf einen früheren Richterspruch im Zusammenhang mit Lorenzos Versuch im Juni 1987, Wartungsarbeiten an ein neues Unternehmen mit dem Namen "Airport Ground Services" zu vergeben und damit nicht nur Löhne und Arbeitsplätze von 5.000 bei Eastern beschäftigten Mitarbeitern im Wartungsdienst zu gefährden, sondern ihnen auch das Recht auf gewerkschaftliche Vertretung zu verweigern. Die IAM als rechtlich anerkannter Verhandlungsführer der Beschäftigten wandte sich an die Gerichte und der gleiche Richter Pratt, der auch im jüngsten Verfahren urteilte, stellte fest, daß die Fluggesellschaft ihrer im Beschäftigungsgesetz für die Eisenbahn, das aus historischen Gründen auch für die US-Zivilluftfahrt gilt, festgelegten Verhandlungspflicht gegenüber der Gewerkschaft nicht nachgekommen war.

Diese beiden Fälle sind jedoch nur kleine Scharmützel in einem großen Gefecht, das



Dieser Cartoon illustriert die Beunruhigung der schwedischen Transportarbeiter über Lorenzos Gespräche mit SAS

augenblicklich zwischen den Gewerkschaften und Lorenzo stattfindet. Lorenzo will massive Lohnkürzungen beim Eastern-Personal durchsetzen und tut offensichtlich sein möglichstes, einen Streik zu provozieren.

Vor der Übernahme durch Lorenzo machten die Gewerkschaften dem damaligen Besitzer von Eastern, Frank Borman, eine Reihe von Zugeständnissen. Im Jahre 1976 gaben 12.000 in der IAM organisierte Mechaniker und Beschäftigte im Bereich des Wartungs- und des Bodenpersonals, die 7.000 Flugbegleiter (Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transport Workers' Union) sowie 4.000 Piloten (Mitglieder der der ITF angeschlossenen Airline Pilots' Association) ihre Zustimmung zu einer 3,5%igen Lohnkürzung und einem Gewinnbeteiligungsprogramm, das ihnen letzten Endes niemals auch nur einen Cent einbrachte.

Im Jahre 1983 bezahlte Eastern erneut im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften durchschnittliche Löhne, doch das Unternehmen forderte weiteres Entgegenkommen von seiten der Gewerkschaften. Diese stimmten

Lohnkürzungen zwischen 15 und 22 % zu, nachdem sich die Unternehmensleitung beireiterklärt hatte, ihnen einen 25%igen Anteil an den Eastern-Aktien zu überlassen.

IAM-Luftfahrtkoordinator Bill Scheri, zugleich Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, bezeichnet dies als den Höhepunkt der Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Unternehmensleitung bei Eastern: "Die Atmosphäre war gut, und es herrschte damals der Geist echter Zusammenarbeit."

Doch die Unternehmensleitung gelangte plötzlich zu der Auffassung, daß die Arbeitnehmer zuviel Einfluß gewannen, und nahm ein Jahr später die Lohnkürzungen zurück.

In der Zeit von 1976 bis 1985 mußte Eastern wegen schlechter Leistungen des Managements erhebliche Einbußen hinnehmen. Das Unternehmen häufte Schulden in Höhe von US \$ 2,5 Milliarden an und übernahm sich z. B. durch die Anschaffung neuer Flugzeuge, die nicht wirklich benötigt wurden. Während des gleichen Zeitraums konnte Eastern durch Zugeständnisse ihrer Be-

Forts. auf Seite 6

... gemeinsame Kampagne der Gewerkschaften gegen Lorenzo

Forts. von Seite 5

schäftigten bei Löhnen und Zusatzleistungen einen Betrag von US \$ 900 Millionen auf der Haben-Seite verbuchen.

Doch dann kam der 24. Februar 1986. Am Tag zuvor hatte Borman den Gewerkschaften bei Eastern erklärt, daß er die Gesellschaft "niemals" an jemanden wie Frank Lorenzo verkaufen werde. Er erklärte, daß er kein Freund von Lorenzo sei (Lorenzo hat nur wenige Freunde) und ihm dessen Ruf als Gewerkschaftsfeind nicht gefalle. Um 2.30 Uhr am Morgen des 24. verkaufte der Eastern-Vorstand an Lorenzo. Im Herbst des gleichen Jahres gab das US-Verkehrsministerium seine Zustimmung zu dem Verkauf.

Lorenzo übernahm Eastern zum Preis von US \$ 575 Millionen. Der tatsächliche Wert des Unternehmens belief sich auf mindestens US \$ 1,5 Milliarden, doch eine Gesetzeslücke im amerikanischen Aktienrecht machte es den Gewerkschaften unmöglich, Lorenzo zu überbieten.

Sobald Lorenzo die Fluggesellschaft übernommen hatte, ließ er durch die Presse seine Absicht bekanntgeben, allen Beschäftigten massive Zugeständnisse bei den Löhnen abzufordern.

Für die Mechaniker, deren Stundenlohn sich im Augenblick auf US \$ 18,66 beläuft, möchte Lorenzo drei Lohnstufen mit niedrigeren Löhnen einrichten: einen "Mechaniker-Grundlohn" von US \$ 14,-, einen "gehobenen" Lohn von US \$ 16,- sowie einen "Höchstlohn" von US \$ 18,-. Beim Wartungspersonal will er den augenblicklich gezahlten Lohn von US \$ 15,- durch einen Anfangslohn von US \$ 6,- ersetzen, der bis auf US \$ 8,- ansteigt - eine Kürzung von 60 % der geltenden Löhne!

Im vergangenen November wurden die Vertragsverhandlungen für IAM-Mitglieder eröffnet. Lorenzo unterbreitete seine bereits angekündigten Pläne. Natürlich war die Gewerkschaft nicht zum Mitspielen bereit, und die Gespräche scheiterten. Nach dem Gesetz beginnen 10 Tage nach solch einem Scheitern die Arbeitskämpfmaßnahmen (Streik bzw. Aussperrung), es sei denn eine der beiden Parteien stellt Antrag auf Einschaltung des nationalen Schlichtungsausschusses. Am neunten Tage nach Scheitern der Verhandlungen beschloß die IAM zur großen Enttäuschung Lorenzos, der offensichtlich auf eine offene Konfrontation gesetzt hatte, die Schlichtung anzurufen. (Um das Gesicht zu wahren, stellte Lorenzo einen Tag nach der IAM ebenfalls Antrag auf Schlichtung.)

"Seine Haltung hat sich in keiner Weise geändert," erklärt Scheri. "Er fordert US \$ 490 Millionen von den Arbeitnehmern, während er selbst nur US \$ 575 Millionen für die Fluggesellschaft gezahlt hat. Im Grunde genommen will er also, daß die Arbeitnehmer ihm den Kaufpreis für die Fluggesellschaft zurückerstatten. Dem wird unsere Gewerkschaft niemals zustimmen, wir haben schon genug Zugeständnisse gemacht."

Zusammen mit den anderen bei Eastern vertretenen Gewerkschaften sowie dem amerikanischen Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO führt die IAM eine landesweite Kampagne, um Lorenzo Einhalt zu gebieten. Seine skrupellosen Angriffe auf die Gewerkschaften sind inzwischen berüchtigt; Gewerkschaftsführer beschreiben ihn ganz offen als "Verrückten": "Dieser Mann versucht, unseren Wirtschaftsbereich zu zerstören," erklärt Scheri.

(Bei Continental Airlines zerschlug

weiteren eine monatliche Benutzergebühr in Höhe von US \$ 500.000 zahlen, wenn sie ihr eigenes System benutzen will. Außerdem wandte sich die Flugpilotengewerkschaft ALPA an das amerikanische Berufungsgericht, um eine Vereinbarung zwischen Eastern und einem Frachtcarrier aus North Carolina über die Überlassung von 26 Eastern-Jets im Falle eines Streiks für unzulässig erklären zu lassen.

Lorenzo bereitet sich ganz offensichtlich auf einen größeren Streik bei Eastern vor. Vor

Auf einer geheimen Zusammenkunft in London diskutierten SAS-Vorsitzender Jan Carlzon und Frank Lorenzo im März über einen "Marketing-Zusammenschluß"

Lorenzo 1983 die Gewerkschaften, indem er nach Kapitel 11 des amerikanischen Konkursgesetzes Vergleich anmeldete. Er brachte dann einen Richter dazu, die bestehenden Kollektivverträge für ungültig zu erklären und führte eine Umstrukturierung bei Continental durch, so daß die Gesellschaft heute ein nichtgewerkschaftlich organisierter Niedrigpreis-Carrier ist, der die niedrigsten Löhne in diesem Wirtschaftsbereich zahlt. Die Art und Weise, in der sich Lorenzo ohne moralische Skrupel die amerikanischen Konkursgesetzgebung zu Nutze machte, veranlaßte den Kongreß, diese Gesetze dahingehend zu verändern, daß jedes Unternehmen, das einen Vergleich gemäß Kapitel 11 des Konkursgesetzes beantragt, gezwungen ist, mit den anerkannten Gewerkschaften zu verhandeln. Für die ehemaligen Beschäftigten bei Continental kommt dies jedoch zu spät.)

Die jüngsten Niederlagen Lorenzos vor Gericht sind im Zusammenhang dieses immer heftiger werdenden Kampfes zu sehen. Finanziell - und politisch - verliert Lorenzo an Rückhalt. Die öffentliche Meinung beginnt sich gegen die Entregulierung zu wenden, nachdem die Flugpreise heute höher sind als vor 1979 und der Sicherheitsstandard sich eindeutig verschlechtert. Von den Zivilluftfahrtgewerkschaften und dem AFL-CIO organisierte öffentliche Demonstrationen gegen Lorenzo lockten in zehn amerikanischen Städten mit dem Motto "Lorenzo, wir fordern die Beendigung des Mißbrauchs von Passagieren und Arbeitnehmern" Tausende von Menschen auf die Straße. Die Presse zeigt in ihrer Berichterstattung über den Arbeitskonflikt bei Eastern und ihren Kommentaren zu Lorenzo zunehmend Verständnis für die Position der Gewerkschaft.

Zwei weitere von den Gewerkschaften eingeleitete Gerichtsverfahren stehen noch aus. Bei einem geht es um den Transfer des Reservierungscomputers "System One" von Eastern auf Texas Air. Lorenzos zahlte Eastern US \$ 1 Million für ein System mit einem Wert von US \$ 5 Millionen ("Der hat sie übers Ohr gehauen," sagt Scheri). Eastern mußte zunächst eine einmalige Zahlung von US \$ 1 Million an Texas Air entrichten und im

kurzem bemühte er sich um Vereinbarungen mit British Airways über eine Inspektion von 500 JT8-Motoren in London und bat die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde FAA um Erlaubnis zur Ausführung von Wartungsarbeiten an Flugzeugen in Brasilien.

Gleichzeitig unternimmt er eine Reihe interessanter Schritte auf dem Gebiet einer Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften beim Marketing.

Lorenzo und SAS?

In der zweiten März-Woche fand eine geheime Zusammenkunft zwischen dem Vorsitzenden der skandinavischen Fluggesellschaft SAS, Jan Carlzon, und Frank Lorenzo in London statt, auf der über einen "Marketing-Zusammenschluß" zwischen Texas Air Corporation und SAS nach dem Vorbild der bereits getroffenen Vereinbarung zwischen British Airways und United Airlines gesprochen wurde.

Die beiden Fluggesellschaften erwägen die gemeinsame Benutzung von Buchungseinrichtung sowie die Vereinheitlichung von SAS/Lorenzo-Flugpreisen und -Tickets auf bestimmten Strecken. Beide Seiten sehen sich nach einem Bauplatz für ein gemeinsames Verkaufsbüro in London um und denken über die Gründung einer Reihe von Gemeinschaftsunternehmen zur Ausbildung des fliegenden Personals nach.

Am 15. März organisierte die ITF eine Zusammenkunft zwischen skandinavischen Gewerkschaftsvertretern bei SAS und Bill Scheri von der IAM, um über diese Maßnahmen zu beraten. Die Gewerkschaften kamen auf der Sitzung überein, sich gegenseitig über alle weiteren Entwicklungen in dieser Richtung zu informieren. Die skandinavischen Gewerkschaften erhielten außerdem Zusagen von seiten der Unternehmensleitung von SAS, daß die Pläne für eine Zusammenarbeit keine Auswirkungen auf Wartungs-, Kabinen- oder fliegendes Personal haben werden.

Falls es Lorenzo gelingen sollte, die Beschäftigten bei Eastern in einen Arbeitskampf zu drängen, könnte er sich plötzlich einem gleichwertigen Gegner gegenübersehen.

ENTREGULIERUNG - NEIN DANKE!

ITF-Woche der Zivilluftfahrt im Dezember

— Gewerkschaften starten weltweite Kampagne

“Entregulierung: Nein Danke!” - dies ist das Motto für die weltweite Woche der Zivilluftfahrt der ITF. So lautet der Beschluß einer kleinen Arbeitsgruppe von Mitgliedern der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, die am 25. März in London tagte.

Während der für den 12. bis 17. Dezember 1988 geplanten Aktionswoche werden Luftfahrtgewerkschaften weltweit versuchen, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die negativen Auswirkungen der Entregulierung, wie sie in den Vereinigten Staaten praktiziert wird, zu lenken und die Notwendigkeit eines neuen Ordnungsrahmens für die Zivilluftfahrt zu unterstreichen, der auch Fragen der Luftverkehrssicherheit und der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Luftfahrt berücksichtigt.

Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften in verschiedenen Regionen der Welt werden Flugblätter, Plakate, Aufkleber und anderes Informationsmaterial herausgeben, das sich vor allem mit den Entwicklungen in der Zivilluftfahrt der einzelnen Regionen

befaßt. Ziel ist es, Gewerkschaftsmitglieder, Flugreisende, die allgemeine Öffentlichkeit und die Regierungen von der Notwendigkeit zu überzeugen, daß die in den USA entstandene Mentalität des unkontrollierten Wettbewerbs nicht auch auf andere Teile der Welt übergreifen darf. Dies bedeutet nicht die Rückkehr zu dem starren Ordnungsrahmen mit hohen Flugpreisen und niedrigem Fluggastaufkommen, der früher weite Teile dieses Wirtschaftsbereiches charakterisierte, sondern vielmehr die Schaffung eines neuen Systems von Vorschriften und Bestimmungen, die die Einhaltung von Sicherheitsnormen sowie die Aufrechterhaltung eines angemessenen Luftverkehrsnetzes garantieren, dabei aber nicht alle Wettbewerbskosten den Beschäftigten der Fluggesellschaften aufbürden.

Die im September bevorstehende ITF-Sektionskonferenz Zivilluftfahrt auf Teneriffa wird eine weitere Gelegenheit für die genauere Planung der Aktionen während der Woche der Zivilluftfahrt bieten.

US-Zivilluftfahrt: Rufe nach Neu-Regulierung

Die Anzeichen mehren sich, daß die Tage der entregulierten Zivilluftfahrt in den USA gezählt sind.

Steigende Flugpreise, eine Verschlechterung der Dienstleistungen und eine ständige Aushöhlung der Sicherheitsnormen - all dies trug dazu bei, die hohen Erwartungen und Hoffnungen der Öffentlichkeit zu zerstören. Die Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich sagten schon immer, daß eine Neu-Regulierung unvermeidlich sei, die Fluggäste stimmen dieser Auffassung inzwischen zu, und die Luftverkehrswirtschaft selbst erkennt nun langsam, daß etwas geschehen muß.

Francis Goranin, Präsident des amerikanischen Reisebüroverbandes (ASTA), dem 24.000 Reisebüros aus 129 Ländern angeschlossen sind, stellte auf der ASTA-Konferenz, die im vergangenen Monat in Heidelberg (Bundesrepublik Deutschland) stattfand, fest: “Wir haben unsere Erfahrungen mit der Entregulierung gemacht, und es gibt Anzeichen dafür, daß nun die Zeit der Neu-Regulierung beginnt.”

Mit einem offenen Eingeständnis der Schwierigkeiten, die die Entregulierung in den Vereinigten Staaten für die Fluggäste mit sich brachte, warnte Goranin die europäischen Länder davor, dem amerikanischen Beispiel zu folgen:

“Wir sind tief beunruhigt über die Bemühungen um Entregulierung der Fluggesellschaften hier in Europa. Wir hoffen, Sie werden auf unsere Erfahrungen zurückgreifen, um nach Möglichkeit zu vermeiden, daß hier ähnliches Chaos und Durcheinander entsteht, wie es unsere Mitglieder und die Flugreisenden in den Vereinigten Staaten erleben mußten,” erklärte er.

Gunter Eser, Generaldirektor der IATA, wies auf der gleichen Konferenz darauf hin, daß über eine Neu-Regulierung nachgedacht werde, schien jedoch Zweifel am Wert einer solchen Maßnahme zu haben.

Seit Frank Lorenzo am Dienstag, den 15. März als erster die Preise erhöhte, sind niedrigere Flugpreise - einzige positive Folge der Entregulierung - größtenteils ein Ding der Vergangenheit.

Lorenzos Continental Airlines, die seit Lorenzos Anstrengungen zur Zerschlagung der Gewerkschaften im Jahre 1983 in den zweifelhaften Ruhm steht, die niedrigsten Löhne in diesem Wirtschaftsbereich zu zahlen, war die erste Fluggesellschaft, die am 15. März für weite Bereiche massive Flugpreiserhöhungen sowie die Ab-

schaffung vieler Preisnachlaßsysteme bekanntgab. Innerhalb weniger Tage folgten alle anderen Carrier diesem Beispiel. Das ist also vom ruinösen Wettbewerb übriggeblieben: die frühen Tage der Entregulierung sind nur noch eine weit zurückliegende Erinnerung. Der Luftverkehrsmarkt in den USA wird heute eindeutig von einem halben Dutzend Mega-Carriern beherrscht, die 90 % allen Luftverkehrs unter ihrer unerbittlichen Kontrolle haben.

Diese “Oligopole” arbeiten in gleicher Weise, wie die schlimmsten der althergebrachten Kartelle. Jedes hat seinen eigenen, nur von ihm benutzten Flughafen, der von keiner anderen Fluggesellschaft angefliegen werden kann, und mit Hilfe dieser Flughäfen kontrollieren die Oligopole ihre Strecken- und Regionalmonopole. Vor der Entregulierung hatten die Fluggäste zumindest die Möglichkeit der Wahl - heute gibt es das nicht mehr.

Es gibt auch keinerlei Kontrolle über die Flugpreise. Die Fluggesellschaften können gemeinsam die Flugpreise anheben, ohne daß sie auch nur im geringsten auf die öffentliche Meinung oder die Regierung Rücksicht zu nehmen bräuchten.

Der Flugpreis für die Strecke New York-Houston hat sich für fast alle Reisenden von US \$ 195,- auf US \$ 395,- für eine Strecke erhöht. Die Billigtickets zum Preis von US \$ 195,- sind inzwischen völlig abgeschafft und der volle Flugpreis beträgt zwischen US \$ 295,- bis US \$ 395,-. Die verbleibenden Niedrigpreistickets sind teurer geworden und schwerer erhältlich. Die Zahl der Sitzplätze, für die der der Kapazitätskontrolle unterworfenen Billigtarif zwischen New York und San Francisco gilt, wurde verringert, während der Tarif selbst von US \$ 199,- auf US \$ 250,- angehoben wurde.

Der durchschnittlich von Flugreisenden in den USA zu zahlende Flugpreis liegt heute wesentlich höher als vor der Entregulierung. Und ohne eine neue Regulierung werden die Preise weiter unkontrolliert steigen.

Die amerikanische Öffentlichkeit und ihre Vertreter im Kongreß beginnen sich zu fragen, was mit der Entregulierung eigentlich bezweckt werden soll. Während Frank Lorenzo die Flugpreise erhöht, bemüht er sich gleichzeitig, die Löhne zu kürzen. Das mag ein Rezept für rasche Gewinne sein, langfristig könnte Lorenzo, die ungeliebte Personifizierung der Entregulierung, dabei sein, sein eigenes Grab zu schaufeln.

BA beugt sich dem Druck aus Europa

Einen bedeutenden Erfolg konnte die Europäische Gemeinschaft hinsichtlich ihrer Kontrollfunktion über die Verkehrspolitik und Unternehmenszusammenschlüsse erzielen: die britische Fluggesellschaft British Airways (BA) gab dem Wunsch des für Wettbewerbsfragen zuständigen Kommissars der Europäischen Gemeinschaft, Peter Sutherland, nach Änderung der Grundlagen für die Übernahme von British Caledonian (BCal) nach.

Als die Übernahme bekanntgegeben wurde, bat Sutherland um eine Zusammenkunft mit BA, auf der über die Auswirkungen der Übernahme angesichts der von der EG verfolgten Politik hinsichtlich von Unternehmenszusammenschlüssen sowie dem vor kurzem verabschiedeten Liberalisierungspaket für die Zivilluftfahrt diskutiert werden sollte (siehe **ITF-Nachrichten** Januar 1988).

Obwohl British Airways bereits die Zustimmung der britischen Zivilluftfahrtbehörde (CAA) zu dem Zusammenschluß erhalten hatte, erklärte sich die Fluggesellschaft nach der Zusammenkunft zwischen Sutherland und dem BA-Vorstandsvorsitzenden Lord Marshall in der ersten März-Woche zu weiteren Zugeständnissen bereit.

Die am 9. März in Brüssel bekanntgegebene Vereinbarung ist die erste ihrer Art in der europäischen Zivilluftfahrt und setzt einen

Präzedenzfall für die den nationalen Regierungen übergeordnete Zuständigkeit der Kommission. Ein gut gelaunter Sutherland teilte der Presse mit, daß diese Vereinbarung "im Zusammenhang mit der generellen Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs von großer Bedeutung" sei.

BA erklärte sich zum Verzicht auf die bisher im Besitz von BCal befindlichen Lizenzen für elf innergemeinschaftliche Strecken bereit, auf denen die beiden Fluggesellschaften bisher miteinander im Wettbewerb standen. In der ursprünglichen Vereinbarung mit der CAA hatte BA nur drei dieser Lizenzen aufgegeben und die Genehmigung erhalten, sich ebenso wie andere Fluggesellschaften am Verfahren für ihre Neuzuteilung zu beteiligen. BA gibt außerdem seinen Widerstand gegen die Pläne von Air Europe auf, einen Flugdienst zwischen London Gatwick und Rom einzurichten und erklärte sich bereit, bis zum 1. April 1991 keine Dienste auf dieser Strecke anzubieten.

Des weiteren stimmte BA einer Beschränkung der Anzahl ihrer Startzeiten vom Flughafen Gatwick auf 25 % des Gesamtverkehrsaufkommens zu, die im nächsten Jahr in Kraft treten wird. Nach dem Zusammenschluß verfügt die Fluggesellschaft nun über 32,2 % der Start- und Landezeiten.

Ferner gab die Fluggesellschaft gegenüber der EG die Zusage, keine BCal-Flüge "zum Nachteil der Verbraucher" von London Gat-

wick nach London Heathrow zu verlegen und das Gleichgewicht bei den von den beiden Flughäfen aus angebotenen Strecken zu wahren.

Alle diese Zusicherungen gelten für vier Jahre, was nach Auffassung der Kommission für eine Stärkung des Wettbewerbs ausreichen sollte.

Die Vereinbarung verrät auch etwas über die Strategie der Kommission bei ihren Bemühungen um die Entwicklung eines entregulierten Luftverkehrsmarktes in Europa. Ihre Beunruhigung über den Zusammenschluß, und insbesondere in Hinblick auf die Landezeiten auf dem Flughafen Gatwick, ist vor dem Hintergrund der katastrophalen Entwicklungen im Anschluß an die Entregulierung in den USA zu sehen. Dort wird der Binnenflugverkehr heute von regionalen Monopolen beherrscht, deren Vormachtstellung sich auf die völlige Kontrolle sämtlicher Start- und Landezeiten ihrer Heimatflughäfen gründet.

In dem Bemühen, bei der Liberalisierung in Europa die logischen Auswirkungen der Entregulierung nach amerikanischen Muster zu vermeiden, ist die Kommission ironischerweise nun gezwungen, selbst wiederum eine Form der Regulierung durchzusetzen, indem sie ihre Zuständigkeit für die Beaufsichtigung dieses Wirtschaftsbereiches geltend macht.

CISL erwirkt bei Gericht die Wiedereinstellung eines Mitglieds des fliegenden Personals bei Alitalia

Ein italienischer Flugbegleiter konnte an seinen Arbeitsplatz zurückkehren, nachdem ein Gericht in einem wegweisenden Urteil den Beschluß der Regierung für unrechtmäßig erklärte, die ihn wegen seines Herzschrittmachers als nicht mehr für diese Tätigkeit tauglich bezeichnet hatte.

Der bei Alitalia beschäftigte Flugbegleiter Andrea Pallone wurde am 1. Oktober 1986 aufgrund eines Beschlusses der staatlichen italienischen Zivilluftfahrtbehörde entlassen. Seine Gewerkschaft, die der ITF an-

geschlossene Federazione Italiana Trasporti (FIT-CISL) griff seinen Fall auf und beschloß, die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung vor den Gerichten anzufechten - und dies obwohl sich die italienischen Regierungen bisher stets weigerten, eine von einer staatlichen Einrichtung wie der Zivilluftfahrtbehörde getroffene Entscheidung aufzuheben. Am 2. März jedoch tat der römische Richter Doctor Policetti genau das. Nach Anhörung von Expertengutachten über die medizinischen und rechtlichen Auswir-

kungen des Beschlusses der Behörde hob er diesen auf und verfügte die Wiedereinstellung des Mannes durch Alitalia.

Der Anwalt der Verteidigung, Nicola Di Napoli, und die Gewerkschaft FIT-CISL begrüßten das Urteil sowohl im Namen des Betroffenen als auch wegen eines neuen Grundsatzes, der damit in die italienische Rechtsprechung Eingang findet: daß nämlich bei ordentlichen Gerichten Berufung gegen Sachbeschlüsse der Zivilluftfahrtbehörde eingelegt werden kann.

UNTERSUCHUNG VON FLUGZEUGBESATZUNGEN AUF DROGEN-MISSBRAUCH AUCH FÜR AUSLÄNDISCHE CARRIER VORSCHREIBEN?

Der amerikanische Kongreß berät derzeit über einen Gesetzentwurf, der ausländische Fluggesellschaften, die die USA bedienen, möglicherweise zur Durchführung von Untersuchungen des Personals auf Drogenmißbrauch sowie zur Einrichtung von Rehabilitierungsprogrammen zwingen könnte.

Das Gesetz zum Schutze der Fluggäste enthält Bestimmungen, nach denen Fluggesellschaften ihr Personal auf

Drogenmißbrauch untersuchen und spezielle Rehabilitierungsprogramme anbieten müssen. Führende Beamte im amerikanischen Verkehrsministerium sowie im Außenministerium erklärten, daß die Bestimmungen auch für ausländische Fluggesellschaften Geltung hätten. Dies könnte jedoch in Widerspruch zu bilateralen Übereinkommen der USA stehen.

Eine Reihe von Fluggesellschaften gaben bereits ihrer Ablehnung des Gesetzes Ausdruck.

Lateinamerikanische Zivilluftfahrtkonferenz der ITF

Gewerkschaften verpflichten sich zu Zusammenarbeit und Solidarität



Die 4. Lateinamerikanische Zivilluftfahrtkonferenz der ITF war ein Erfolg auf der ganzen Linie, erklärt Pio Albanesi, Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt.

Die Konferenz fand vom 7. bis 10. März in Mexiko City statt. Es nahmen 69 Delegierte von 20 Gewerkschaften aus neun Ländern sowie der ITF-Regionalvertreter für Lateinamerika, Juan Fonseca, und Albanesi daran teil.

Vorsitzender der Konferenz war Kapitän P. A. Alejandro Luna Sotura. Die Sitzung wurde mit einer Ansprache des Vertreters des mexikanischen Ministeriums für Arbeit und Soziales, Manuel Gomez Perlata, eröffnet.

Die eigentliche Arbeit wurde jedoch in drei Arbeitsgruppen geleistet:

Arbeitsgruppe "A" untersuchte die Lage der Zivilluftfahrt in Lateinamerika. Nach einer Analyse der bilateralen Vereinbarungen zwischen den Staaten und der Gewerkschaftspolitik in der Zivilluftfahrt hoben die Delegierten die Notwendigkeit umfassender gewerkschaftlicher Bildungsmaßnahmen für die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt des Kontinents hervor.

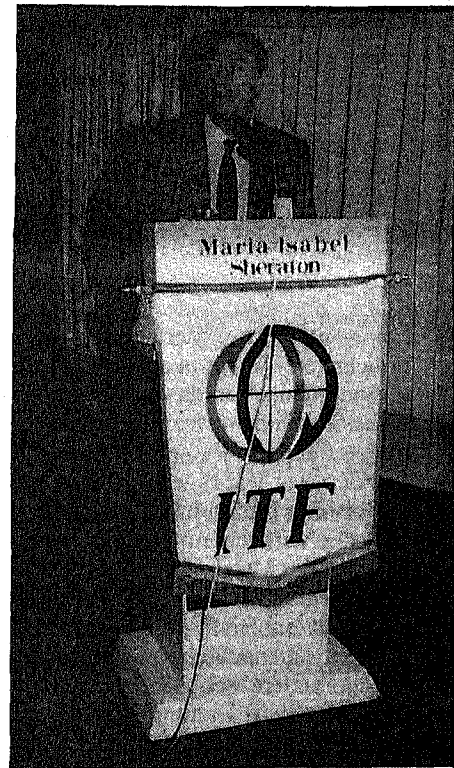
Arbeitsgruppe "B" befaßte sich mit dem beruflichen Status der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt, der Bedeutung von Fragen in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit sowie der Notwendigkeit eines Informationsaustausches in Fragen der Sicherheit zwischen den angeschlossenen Gewerkschaften in der Region.

Mit Unterstützung der übrigen Konferenzteilnehmer empfahl die Arbeitsgruppe außerdem die Einrichtung eines lateinamerikanischen Gesundheits- und Sicherheitsausschusses, der die in der Region in diese Richtung unternommenen Bemühungen überwachen und koordinieren soll. Die Arbeitsgruppe entwarf eine Liste von Aufgaben dieses Ausschusses sowie eine Geschäftsordnung, und das Plenum der Konferenz nominierte die ersten Mitglieder.

Arbeitsgruppe "C" untersuchte die Frage der staatlichen Lizenzierungspolitik und internationaler Solidarität bei den Beschäftigten der Zivilluftfahrt. Sie diskutierte über die Probleme der Beschäftigten (vor allem Frauen), die gleichzeitig familiären Verpflichtungen nachkommen müssen, und appellierte an die Fluggesellschaften, Kindertagesstätten einzurichten. Die Arbeitsgruppe verabschiedete zudem eine Entschließung, in der die Praxis abgelehnt wurde, Frauen nach ihrer Heirat zu entlassen - ein Grundsatz, für dessen Durchsetzung viele Beschäftigte in der Zivilluftfahrt schon seit langem kämpfen.

Die Konferenz verabschiedete außerdem eine Reihe wichtiger allgemeiner Entschlüsse, darunter eine zur Bekräftigung des Streikrechts der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt und eine weitere, in der die ITF zur Organisation eines Regionalseminars zu Fragen internationaler Solidarität aufgefordert wurde. Auf Wunsch der Mitgliedsorganisationen aus einer Reihe von Ländern verabschiedeten die Delegierten außerdem verschiedene Solidaritätserklärungen mit Arbeitnehmern in bestimmten Ländern. Die Konferenz appellierte an die Regierung Mexikos, die Arbeitnehmer nicht als Sündenböcke für die finanzielle Mißwirtschaft bei Aeromexico zu mißbrauchen, die zur augenblicklichen Krise bei der Fluggesellschaft geführt habe. Es wurde Solidarität mit den Beschäftigten bei der kolumbianischen Fluggesellschaft Avianca in ihrem Arbeitskonflikt zum Ausdruck gebracht, und die Konferenz forderte die bolivianische Regierung auf, auf eine Privatisierung von Aereo Boliviano zu verzichten.

Der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt gab gegenüber den ITF-Nachrichten seiner Zufriedenheit über den Verlauf der Sitzung und ihre Ergebnisse Ausdruck: "Diese Sitzung war ein großer Erfolg, da sie das Engagement und die Einsatzbereitschaft der der



Pio Albanesi, Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt

ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtgewerkschaften in Lateinamerika deutlich machte. Die Arbeitnehmer in Lateinamerika machen sich große Sorgen, daß die in Europa und den Vereinigten Staaten verfolgte neue Luftfahrtspolitik sehr negative Folgen für sie mit sich bringen könnte. Die Länder Lateinamerikas sind zum großen Teil Entwicklungsländer und hätten unter dieser Art der importierten Entregulierung schwer zu leiden. Durch Zusammenarbeit im Rahmen der ITF können sie größeren Druck auf die Regierungen ausüben, um dies zu verhindern."

Schiffsuntergang weckt neue Zweifel an RoRo-Sicherheit

Die Sicherheit von RoRo-Fähren wurde erneut in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gerückt, als im Februar der schwedische 18.773-BRT-Frachter *Vinca Gorthon* bei Windstärke 10 vor der Nordwestküste der Niederlande kenterte und sank. Seit dem tragischen Untergang der *Herald of Free Enterprise* vor etwas mehr als einem Jahr, bei dem 193 Passagiere und Mannschaftsmitglieder ums Leben kamen, sorgte dieses Problem immer wieder für Schlagzeilen.

Diesmal blieb glücklicherweise genug Zeit, die Besatzung mit Hilfe eines Hubschraubers in Sicherheit zu bringen, bevor das Schiff unterging. Es gab keine Todesopfer, zwei Besatzungsmitglieder mußten jedoch mit Verletzungen ins Krankenhaus gebracht werden.

Das nur acht Monate alte Schiff, das nach den neuesten Sicherheitsvorschriften gebaut war, entwickelte rasch schwere Schlagseite (45 bis 50 Grad) und trieb dann südlich an einer Reihe von Ölbohrinseln vorbei, bevor es in der Nähe vielbefahrener Fahrtrinnen unterging. Das Schiff brach später entzwei und kam quer über einer äußerst wichtigen Ölpipeline zu liegen. Die Pipeline wurde dabei beschädigt und mußte stillgelegt werden.

Die genaue Ursache für den Untergang der *Vinca Gorthon* steht noch nicht fest, es wird jedoch davon ausgegangen, daß die Kette von Ereignissen, die zum Untergang führten, durch eine plötzliche Verlagerung ihrer hochverdichteten Fracht ausgelöst wurde. Wasser drang danach in das Schiff ein, das rasch seine Stabilität verlor und schließlich im 20 Meter tiefen Wasser kenterte. Die *Vinca Gorthon* war Eigentum der schwedischen Gorthons Rederi in Helsingborg.

Das britische Verkehrsministerium hat eine Untersuchung des Untergangs angeordnet.

Die Geschwindigkeit, mit der das Schiff eine nicht mehr zu berichtende Schlagseite entwickelte, macht deutlich, daß die Gewerkschaften und andere Schifffahrtssicherheitsexperten zu Recht die Haltung der britischen Regierung und der Reeder kritisieren, die versuchen, die Öffentlichkeit mit der Versicherung zu beruhigen, daß RoRo-Schiffe völlig sicher sind, solange beim Betrieb die Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

Diese Kritik wird seit kurzem von zwei einflußreichen Organen unterstützt. Die Royal Institution of Naval Architects (RINA) - die Berufsvereinigung britischer Schiffsarchitekten - veröffentlichte am 21. März einen Bericht, in dem sie dringende Verbesserungen der Sicherheitseinrichtungen auf RoRo-Fähren forderte, die sie als selbst bei vorchriftsmäßigem Betrieb "in unverantwortlicher Weise anfällig" für rasches Kentern bezeichnete.

Der RINA-Bericht enthält eine Reihe von Vorschlägen für technische Veränderungen

zur Verbesserung der Stabilität wie z. B.

- die Anbringung beweglicher Querträger und den Einbau von Längsträgern als Gegenmaßnahme zum "Freiwassereffekt"
- den Einbau von Schwimm tanks im Schiffsrumpf
- das Einfüllen von die Schwimmfähigkeit verbesserndem Material in Hohlräumen des Schiffskörpers.

Die Schiffsarchitekten geben zu, daß ihre Vorschläge zusätzliche Kosten beim Schiffsbau und kleinere Behinderungen beim Betrieb verursachen würden, sie vertreten jedoch die Auffassung, daß "die Sicherheit Vorrang vor derartigen Überlegungen haben muß."

Die Position der RINA wurde wenige Tage später vom Nautical Institute gestützt, einer ebenfalls britischen Einrichtung, die Kapitäne und andere ranghohe Schiffsoffiziere vertritt. Das Institut gab zu, daß die Unfallstatistik der RoRo-Schiffe bemerkenswert positiv sei, wies jedoch darauf hin, daß dies nur "zur Verschleierung der Tatsache beigegeben habe, daß viele dieser Schiffe von ihrer Konstruktion her bei Kollisionen oder an-

deren Vorfällen besonders gefährdet" seien. Das Institut rät an, als Anforderung an RoRo-Fähren vorzuschreiben, daß sie sich nach einer Kollision vor dem Kentern so lange aufrecht im Wasser halten können, daß die Evakuierung aller Passagiere möglich ist.

Es ist wenig wahrscheinlich, daß die Empfehlungen dieser beiden Organe in nächster Zukunft in die Praxis umgesetzt werden. Der britische Verkehrsminister Paul Channon schloß einseitige Maßnahmen aus, nachdem britische Reeder in einer Eingabe argumentiert hatten, daß sie dies gegenüber ihren Wettbewerbern vom europäischen Kontinent benachteiligen würde und in der EG niemand auf derartige Veränderungen drängt. Die Vereinigung der britischen Schifffahrtsindustrie bezeichnete den RINA-Bericht als "Angstmache". Die Vereinigung der Angehörigen der Opfer des Untergangs der *Herald of Free Enterprise* andererseits begrüßte die Vorschläge des RINA als Maßnahmen, durch die die entscheidenden Minuten gewonnen werden könnten, in denen die Passagiere ein sinkendes Schiff verlassen könnten.

Übereinkommen gegen Terroranschläge auf Schiffe in Rekordzeit verabschiedet

In für die Welt der internationalen Diplomatie beispiellos kurzer Zeit wurde am 10. März auf einer von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) organisierten Konferenz in Rom ein neues internationales Übereinkommen über terroristische Anschläge auf See verabschiedet.

Die Konferenz, an der 76 Länder teilnahmen, wurde 1985 im Anschluß an die Einführung des italienischen Kreuzfahrtschiffes *Achille Lauro* einberufen. Damals forderte die ITF, unterstützt von der US-Regierung,

die Verabschiedung eines internationalen Übereinkommens nach dem Vorbild der bereits bestehenden ICAO-Übereinkommen über terroristische Anschläge in der Zivilluftfahrt. Das neue Abkommen hält sich sehr eng an das ICAO-Übereinkommen von Montreal. Insbesondere ist in ihm die Strafverfolgung von Personen, die terroristische Anschläge gegen die Schifffahrt durchgeführt haben, entweder in dem Land, in dem sie festgenommen werden, oder in Form von Auslieferung an andere Länder mit direktem Interesse garantiert.

US-Gewerkschaften bringen Frage der Bemanning auf umgeflaggten Tankern vor Gericht

Fünf US-amerikanische Schifffahrtsgewerkschaften leiteten ein Gerichtsverfahren gegen die US-Küstenwache ein. Sie vertreten die Auffassung, daß die für die elf der amerikanischen Flagge unterstellten kuwaitischen Tanker gewährte Befreiung von den Bestimmungen der amerikanischen Bemannungsgesetze unzulässig war. Dieser Schritt erfolgt im Anschluß an eine erfolgreiche Kampagne der Gewerkschaften, mit der sie die Verabschiedung eines neuen Gesetzes (gegen die Unterstellung von gewerblichen und Fangschiffen unter die amerikanische Flagge - Commercial and Fishing Vessel

Anti-Reflagging Act 1987) durchsetzten, durch das jedes unter der Flagge der Vereinigten Staaten fahrende Schiff verpflichtet wird, eine US-amerikanische Besatzung einzustellen anstatt wie bisher lediglich einen amerikanischen Kapitän. Das Gesetz trat am 11. Januar mit der Unterzeichnung durch Präsident Reagan in Kraft. Jedoch schon vor Ablauf eines Monats nach seiner Inkraftsetzung hatte der Verteidigungsminister bei der Küstenwache einen mit "nationalen Verteidigungsinteressen" begründeten Antrag auf Gewährung einer Ausnahmegenehmigung für die elf Tanker gestellt.

Besatzungen der Kanalfähren streiken gegen P&O und Sealink

Streiks der Seeleutegewerkschaften in Großbritannien und Frankreich brachten den Fährverkehr zwischen beiden Ländern in der Hauptreisezeit über die Osterfeiertage fast völlig zum Erliegen.

In Großbritannien führt die der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft NUS einen bitteren Kampf gegen Pläne der Unternehmensleitung von P&O European Ferries für eine drastische Verringerung der Zahl der Besatzungsmitglieder auf P&O-Fähren, die auf der Strecke Dover-Calais verkehren - der meistgenutzten Strecke über den Kanal. Das Unternehmen behauptet, daß es schon heute seine Lohnkosten um 20 % senken muß, wenn es im Wettbewerb mit dem Kanaltunnel (der selbst bei genauer Einhaltung des Zeitplans nicht vor 1993 eröffnet wird) bestehen will, und fordert daher die sofortige Verringerung der Zahl der Besatzungen pro Schiff von 3,6 auf 2,5. Außerdem will das Unternehmen das augenblicklich geltende Schichtsystem von 24 Stunden Arbeit/48 Stunden Freizeit durch ein neues System ersetzen, bei dem sich jeweils 7 Tage Arbeit und 7 freie Tage abwechseln. Nach Angaben der Gewerkschaft wird dieser Vorschlag zu

- einem Verlust von mehr als 400 Arbeitsplätzen für Seeleute
- einer Erhöhung der Arbeitszeit an Bord von 12 auf 16 Stunden
- einer Kürzung des Jahresurlaubs um 10 Tage ohne jeden finanziellen Ausgleich führen.

In einer Presseerklärung gab der Vorsitzende von P&O Ferries, Peter Ford, zu, daß diese Maßnahmen im Grunde genommen vor allem der Gewinnsicherung dienen. Das Unternehmen muß seine Kapitalrendite von augenblicklich 9 bis 10 % auf 25 % anheben, ein Betrag, den er angesichts des hohen Risikos im Fährbetrieb als "angemessen" bezeichnete.

Konfrontiert mit der Alternative entweder den Veränderungen zuzustimmen oder ihren Arbeitsplatz zu verlieren, ergriffen die NUS-Mitglieder in Dover Anfang Februar Streikmaßnahmen gegen P&O. Obwohl am 15. März 2.300 Seeleute ihre Kündigung erhielten, war die Streikfront zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten ungebrochen.

In den vergangenen zwei Monaten sah sich die NUS, die um die Erhaltung der wenigen verbliebenen Arbeitsplätze an Bord von unter britischer Flagge fahrenden Schiffen kämpft, aufgrund der von der konservativen Regierung verabschiedeten gewerkschaftsfeindlichen Gesetzen ständigen Angriffen vor den britischen Gerichten ausgesetzt. Der Versuch, die Gewerkschaftsmitglieder zu einem landesweiten Streik in Unterstützung von 161 bei der Isle of Man Steam Packet Company beschäftigten Seeleute aufzurufen, wurde per einstweiliger Verfügung unterbunden. Die Gewerkschaft wurde zur Zahlung einer Geldstrafe von £ 7.000,- sowie über £ 100.000,- Gerichtskosten verurteilt, da

sie den geplanten Streik nicht unverzüglich abgesagt hatte. (Der Konflikt im Zusammenhang mit der Isle of Man konnte im weiteren Verlauf jedoch zur Zufriedenheit der Gewerkschaft beigelegt werden.)

Trotz äußerst vorsichtiger Formulierung der Fragen auf den an alle NUS-Mitglieder verteilten Stimmzetteln für die Urabstimmung wurde im März ein zweiter Versuch zur Organisation eines landesweiten Streiks wegen der sich verschlechternden Lage in dem Wirtschaftsbereich wiederum durch die Gerichte gestoppt. Die Mitglieder der Offiziersgewerkschaft NUMAST haben unterdessen eine separate Einigung mit P&O über die Besatzungsniveaus erzielt. Diese Vereinbarung, die etwa 120 Entlassungen sowie eine Verringerung der Zahl der Offiziere pro Schiff auf allen Kanal-Strecken vorsieht, stellt eine erhebliche Verbesserung gegenüber den ursprünglichen Forderungen des Unternehmens dar. Insbesondere wurden Pläne zurückgenommen, nach denen Ruhezeiten nicht an Land, sondern an Bord der Schiffe verbracht werden sollten. NUMAST-Mitglieder in Dover gaben ihre Zustimmung zu der Vereinbarung, erklärten jedoch gleichzeitig, daß sie nicht bereit seien, während der Dauer des NUS-Konfliktes mit Streikbrecher-Bemannungen an Bord auszulaufen.

Die Auswirkungen des Streiks, der fast 50% des Fahrgast- und Frachtverkehrs über den Kanal lahmlegt, machen sich inzwischen deutlich bemerkbar. Alle Fähren des einzigen anderen von Dover aus tätigen Fährunternehmens, Sealink, waren während der gesamten Dauer des Streiks voll ausgebucht, und lange Schlangen wartender Lkws bildeten sich vor den Häfen in Dover und Calais. In einigen Fällen mußten die Fahrer mehrere Tage auf die Überfahrt warten. Und das noch vor Beginn des Streiks in Frankreich!

Die beim französischen Eisenbahnunternehmen SNCF, das gemeinsam mit Sealink Ltd, dem britischen Unternehmen, den Sealink-Fährdienst betreibt, beschäftigten Hafenarbeiter bestreikten seit Anfang März den Fährbetrieb aus den französischen Häfen Calais, Boulogne und Dünkirchen. Auslöser des Konflikts war vor allem die Forderung der SNCF nach einer Änderung der Besatzungsvorschriften auf der neuen Eisenbahnfähre Nord Pas de Calais. Das Unternehmen hatte die Abschaffung des bisherigen Schichtsystems mit abwechselnd 24 Stunden Dienst und 48 Freistunden sowie seine Ersetzung durch ein Schichtsystem gefordert, bei dem auf 7 Tage Dienst 7 freie Tage folgen (das klingt irgendwie vertraut, oder?). Während nur die beiden britischen Fähren St. Anselm und St. Christopher zur Verfügung standen, um den gesamten Reise- und Frachtverkehr über den Kanal zu bewältigen, wurden die Warteschlangen frustrierter Kunden immer länger. Um sie zu beschäftigen und die Atmosphäre etwas zu entspannen, organisierte die SNCF Ausflüge zu lokalen Sehenswürdigkeiten, Popkonzerte und sogar eine

Besichtigung der Baustelle für den Kanaltunnel! Die Betroffenen, insbesondere die Straßentransportarbeiter, deren Arbeitsplätze und Einkommen durch den Streik bedroht waren, ließen sich von diesen Anstrengungen jedoch kaum beeindrucken. Zu Beginn der Osterferien mußten Autofahrer und Busreisende bis zu 24 Stunden auf die Überfahrt warten.

Der Arbeitskonflikt bei SNCF konnte schließlich am 1. April nach 13stündigen Marathonverhandlungen beigelegt werden. Die Vertreter der Seeleutegewerkschaften stimmten einer Einigung zu, in deren Rahmen das Unternehmen viele seiner ursprünglichen Forderungen zurücknahm und die Gewerkschaften ihre Zustimmung zu einer Reihe von Veränderungen bei Arbeitsmethoden, Einstellungsbedingungen, der Bezahlung von Zeitarbeitskräften sowie dem Sonderstatus der Fähre Nord Pas de Calais gaben.

Im Kern geht es bei all diesen Konflikten natürlich um den Bau des Kanaltunnels. Wenn dieser erst einmal fertiggestellt ist, wird das die Situation der Fährdienste grundlegend verändern und die Monopolstellung, die die beiden größten Fährunternehmen heute praktisch genießen, zerstören. Die Seeleute sind bereit, mit den Fährunternehmen über Veränderungen der Arbeitsbedingungen zu verhandeln. Sie haben jedoch auch bewiesen, daß sie sich nicht im Verlaufe weniger Monate die Zerstörung vieler Arbeitsplätze, Lohnkürzungen und eine Verlängerung der Arbeitszeiten aufzwingen lassen, um mit einer Bedrohung fertig zu werden, die erst in frühesten fünf Jahren akut wird.

Zustimmung zu NMU/MEBA 1- Zusammenschluß

90 % der Mitglieder der amerikanischen Schifffahrtsgewerkschaft National Maritime Union (NMU) sprachen sich für einen Zusammenschluß mit Bezirk 1 der Marine Engineers' Beneficial Association (MEBA) - ebenfalls ITF-Mitgliedsgewerkschaft - aus.

Die Mitglieder der MEBA stimmen augenblicklich über den geplanten Zusammenschluß ab. Falls er, wie erwartet, von einer Mehrheit unterstützt wird, wird es ab diesem Frühjahr eine neue, vereinigte Gewerkschaft geben: District 1 - MEBA/NMU (AFL-CIO).

Diese neue, vereinigte Gewerkschaft wird über jeweils eine Abteilung für lizenziertes (Offiziers-) und nicht lizenziertes Personal (Mannschaftsdienstgrade) verfügen. Gegenwärtig organisiert die NMU hauptsächlich Seeleute der Mannschaftsdienstgrade, während MEBA Ingenieursoffiziere vertritt.

Rotterdammer Inspektor hilft Seemann von Kapverden

Durch rasches Eingreifen konnte der Rotterdammer Schattenflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen im Dezember letzten Jahres einem schwerverletzten Seemann von den Kapverdischen Inseln die dringend benötigte Hilfe sichern. Der Seemann, Silva Eugelino, war von seinem Reeder nach einem Unfall, der sich im Oktober an Bord des unter zypriotischer Flagge fahrenden Frachters *Amazonit* ereignet hatte, praktisch seinem Schicksal überlassen worden.

Eugelino war während eines Aufenthalts in Errut (Libyen) in einem Laderaum des Schiffes beschäftigt, als eine mit 200 Litern Akkumulatorensäure gefüllte Tonne sich vom Hebezeug löste, herunterfiel und zerbarst. Über Eugelino, der sich nicht mehr rechtzeitig in Sicherheit bringen konnte, ging ein Chemikalienregen nieder. Dank der schnellen Reaktion der anderen Besatzungsmitglieder kam er bei dem Unfall nicht ums Leben. Er erlitt jedoch 50 - 60%ige Verbrennungen und wurde zur Behandlung in ein libysches Krankenhaus eingeliefert. Wenige Tage nach dem Unfall nahm der örtliche Agent des deutschen Reeders Rhein Maas

und See Schifffahrt (Duisburg) Kontakt mit dem Seemann auf. Er teilte Eugelino mit, daß sein Vertrag beendet worden sei und er nach seiner Genesung auf die Kapverdischen Inseln zurückkehren solle. Eugelino, der den Arbeitgeber für den Unfall verantwortlich machte und fest entschlossen war, nicht aus diesem Grunde seinen Arbeitsplatz zu verlieren, weigerte sich jedoch, dieser Aufforderung nachzukommen und zog nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus im November in ein nahe gelegenes Hotel, von dem aus er täglich das Krankenhaus besuchte, um seine Verbände erneuern zu lassen. Nachdem er sich den fortgesetzten Versuchen, ihn zu einer Heimkehr zu bewegen, erfolgreich widersetzt hatte, erhielt er schließlich einen Anruf vom niederländischen Agenten des Reeders, der ihn aufforderte, nach Holland zu kommen, wo er ursprünglich auf dem Schiff angeheuert hatte. Ihm wurde gesagt, er werde auf dem Amsterdamer Flughafen Schipol von einem Vertreter der Agentur erwartet. Trotz seiner noch immer schweren Verletzungen machte er sich auf die Reise, doch bei seiner Ankunft am 3. Dezember war niemand am Flughafen, um ihn abzuholen.

Angesichts seines Zustandes schickten ihn Flughafenpolizei und Zollbeamte sofort ins örtliche Seeleutekrankenhaus, doch es war kein freies Bett für ihn vorhanden.

Die Krankenhausverwaltung versuchte erfolglos, sich mit dem Reeder in Verbindung zu setzen. Schließlich nahmen sie Kontakt mit FWZ-Inspektor Harmsen auf.

Nach einem Besuch bei Eugelino setzte sich Harmsen unverzüglich mit den Reedern in Deutschland in Verbindung, die ihm den Namen des Rotterdammer Agenten mitteilten, der sich mit der Angelegenheit befassen werde. Ein Anruf im Büro des Agenten erbrachte die Auskunft, dies alles sei "ein Fehler" gewesen, und man habe am gleichen Morgen einen Präsentkorb mit Früchten an Eugelino geschickt. Der Agent versicherte Harmsen des weiteren, daß er die Verantwortung für die weitere ärztliche Behandlung des Seemannes übernehmen und dafür sorgen werde, daß er für die Dauer seiner Krankheit 70 % seiner Grundheuer ausgezahlt bekomme. Wie Harmsen berichtete, erklärten die Eugelino behandelnden Ärzte, es sei ein Wunder, daß er all dies überlebt habe, insbesondere den Flug von Libyen nach Holland.

ITF unterstützt Seeleute-Mission in Kleinbus-Streit

Ein Streit zwischen einem Taxiunternehmen und einer Seeleutemission, die einen von der ITF gespendeten Kleinbus zum Transport von Besatzungen von den Schiffen zu ihrem Zentrum einsetzte, machte ein Eingreifen der ITF erforderlich.

Dem Zentrum der Seeleutemission in Dünkirchen (Frankreich) war wie vielen anderen Missionen auf der Welt von der ITF ein Kleinbus gespendet worden, um Seeleute kostenlos von ihren Schiffen zum Seeleutemissionzentrum befördern zu können. Viele Seeleute nutzen diese kostenlose Beförderungsmöglichkeit und die Einrichtungen der Zentren, ohne die es ihnen häufig nicht möglich wäre, während eines Aufenthalts in einem Hafen das Schiff zu verlassen.

Das Problem in Dünkirchen bestand darin, daß das örtliche Taxiunternehmen - eine Fahrergemeinschaft - der Auffassung war, daß die Mission durch das Angebot der kostenlosen Beförderung zum Zentrum den Taxifahrern das Geschäft zerstöre.

In jüngster Zeit ereigneten sich eine Reihe von Vorfällen, darunter der Versuch, den Kleinbus mit Gewalt daran zu hindern, seine Runde zu drehen, sowie Drohungen gegen die Fahrer des Kleinbusses. Dies veranlaßte den Dünkirchener Kaplan, Rev. Tony Rimmer, sich mit der Bitte um Rat und Hilfe an die ITF zu wenden.

Die Mission in Dünkirchen ist sorgfältig darauf bedacht, den Taxifahrern keine Arbeit wegzunehmen. Sie verweigert Seeleuten, die

bereits ein Taxi gerufen haben, den kostenlosen Transport und empfiehlt ihnen, ein Taxi zu benutzen, wenn sie in die Stadt oder zum Einkaufen im örtlichen Supermarkt fahren wollen - zu diesem Zweck gibt sie ihnen auch die Telefonnummer des Taxiunternehmens.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis traf im Februar mit Rimmer zusammen und sagte ihm die Unterstützung der ITF in diesem heiklen Konflikt zu. In einem Schreiben an den Leiter des Taxiunternehmens erläuterte er diesem die Funktion des Kleinbusses und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß der Streit

zwischen der Mission und den Taxifahrern im Geiste der Zusammenarbeit freundschaftlich beigelegt werden könne.

Auch die französische Schifffahrtsbehörde gab ihrer Unterstützung für die Mission und deren Einsatz des Kleinbusses Ausdruck. Ferner fand eine Sitzung statt, an der der Vorsitzende der Dünkirchener Vereinigung der Schifffahrtsagenturen, ein Vertreter der Stadtverwaltung, der Leiter der Schifffahrtsbehörde für die Region Nordfrankreich sowie Vertreter der Seeleutemission teilnahmen.

Einhaltung von IAO-Übereinkommen 147 durch Hafenstaatenkontrolle überwachen?

Auf einer Sitzung in Brüssel am 18. Februar wurde über Möglichkeiten beraten, die Einhaltung von IAO-Übereinkommen 147, in dem die grundlegenden Mindestforderungen für Sozialnormen für Seeleute festgeschrieben sind, mit Hilfe des Apparats des Europäischen Hafenstaatenkontrollsystems zu kontrollieren. Die ITF-Seeleutesektion fordert schon seit langem, daß die aufgrund der Bestimmungen der 1980 von 14 europäischen Staaten unterzeichneten Gemeinsamen Absichtserklärung (GA) tätigen Regierungsinspektoren die Einhaltung von IAO-Übereinkommen ebenso überwachen sollten wie die IMO-Übereinkommen, z. B.

SOLAS (Schutz des menschlichen Lebens auf See), STCW (Ausbildungs-, Qualifikations- und Wachgangsnormen) und MARPOL (Meeresverschmutzung). An der auf Initiative des für Verkehr zuständigen Kommissars der Europäischen Gemeinschaft, Stanley Clinton Davis, einberufenen Sitzung nahmen im Februar Beamte von EG und IAO ebenso wie Vertreter des GA-Sekretariats in Den Haag teil. Die auf der Sitzung verabschiedeten Empfehlungen sollen an die Arbeitsgruppe der Hafenstaatenkontrolle, einem zwischenstaatlichen Gremium, das im Mai in Athen zusammentreten wird, weitergereicht werden.

Lateinamerikanische Schifffahrt in der Krise

April und März waren geschäftige Monate auf dem scheinbar niemals flauen Markt der Schattenflaggen-/Offshore-Register.

Erste Anzeichen für bedeutende Veränderungen werden bei den größtenteils staatlichen Schifffahrtsgewerkschaften der lateinamerikanischen Länder erkennbar. In Argentinien denkt die Regierung Berichten zufolge über Pläne für einen Verkauf von bis zu 49 % des staatlichen Linienschiffahrtsunternehmens ELMA an ausländische Interessen nach. Dies könnte die Ansprüche des Unternehmens aus den Konferenzvereinbarungen über Frachtaufteilung in Frage stellen, die Argentinien mit seinen wichtigsten Handelspartnern ausgehandelt hat. In Peru ist das staatliche Schifffahrtsunternehmen Compañía Peruana de Vapores Angaben zufolge eines von 40 staatlichen Unternehmen, die in dem Bemühen, die hohe Schuldenlast der Regierung im öffentlichen Sektor zu reduzieren, zum Verkauf an den Privatsektor angeboten werden.

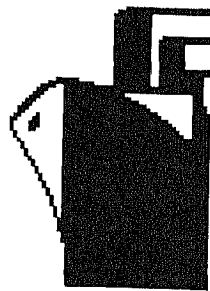
Der Verkehrsminister der Bermudas gab bekannt, daß das dortige Schattenflaggenreger soeben aufgrund des Transfers mehrerer großer Öltanker auf die Flagge der britischen Kolonie erstmals die 3-Millionen-Tonnen-Grenze überschritten hat. Eine 25%ige Verringerung der Registrierungsgebühren im letzten Jahr könnte einer der Gründe für diese Transfers sein, wichtiger jedoch war sicherlich die Entscheidung der britischen Regierung, Bermuda mit Blick auf die Gewährung von Geleitschutz durch die "Armillia-Patrouille" der britischen Marine im Golf als Teil des britischen Registers zu behandeln. Berichten zufolge erwägt die Regierung der Bermudas zur Feier dieser unvorhergesehenen Gewinne die Einstellung eines zweiten Schiffsinspektors! Die zunehmende Tendenz zur Umflagung nach Bermuda, um sich Geleitschutz im Golf zu sichern, bereitet der britischen Regierung offensichtlich Sorge. Britische Diplomaten in Oslo wiesen norwegische Tankschiffreder Ende März bei direkten Gesprächen daraufhin, daß der Marineschutz nicht garantiert werden könne. "Das Schifffahrtsgesetz aus dem Jahre 1894 gibt uns keine Möglichkeit, einen Antrag auf Registrierung abzulehnen. Genausowenig sieht das Gesetz jedoch automatisch einen Anspruch der Schiffe auf Schutz vor." Mit dieser Erklärung zitierte am 25. März die britische Schifffahrtszeitung "Lloyds List" einen britischen Regierungssprecher.

Das von der türkischen Regierung gegen unter zypriotischer Flagge fahrende Schiffe verhängte Anlaufverbot für Häfen ihres Landes könnte dazu führen, daß eine erhebliche Zahl von griechischen Reedern, die im östlichen Mittelmeer tätig sind, das zypriotische Register verlassen werden. Das Verbot, das mit dem politischen Konflikt über Zypern in Zusammenhang steht, wird mit an Sicherheit

grenzender Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen auf das spektakuläre Wachstum des zypriotischen Schiffsregisters haben, das im Jahre 1987 fast 2.000 Schiffe mit insgesamt 18 Millionen Tonnen verzeichnete und traditionell besonders von griechischen und deutschen Reedern gerne genutzt wird. Das führende Schattenflaggenunternehmen Thenemaris beschloß im Februar bereits, seine gesamte unter zypriotischer Flagge fahrende Tankerflotte von 18 Schiffen mit zusammen mehr als 700.000 BRT dem maltesischen Register zu unterstellen. Andere könnten diesem Beispiel folgen.

Die vom kanadischen Verkehrsminister

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



John Crosbie in Ottawa bekanntgegebenen Pläne für die Einrichtung eines zweiten Schiffsregisters wurden von den Seeleutegewerkschaften des Landes begrüßt. Im Gegensatz zu den meisten anderen "zweiten Registern" sieht der kanadische Plan nicht die Beschäftigung ausländischer Seeleute an Bord dieser Schiffe vor. Statt dessen ist lediglich die Befreiung der Schifffahrtsunternehmen von der Unternehmens- bzw. der individuellen Einkommenssteuer geplant, um es den Unternehmen so zu ermöglichen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, ohne daß die Nettoheuer der Seeleute gekürzt wird. Während der Plan von Reedern und Gewerkschaften mit Begeisterung aufgenommen wurde, haben einige Kunden ihre Zweifel. Wie *Lloyds List* berichtet, widersetzt sich die Vereinigung der Forstwirtschaft in Britisch-Kolumbien auf das heftigste dem Gedanken einer eigenen kanadischen Hochseeflotte. Sie argumentiert vielmehr, daß dem Land "von anderen Nationen ein guter Service, größtenteils zu niedrigeren Tarifen, angeboten wird."

Die dänischen Reeder setzen sich noch immer nach Kräften für die Einführung des geplanten Dänischen Internationalen Schiffsregisters (DIS) ein. Der Gesetzentwurf zur Einrichtung des neuen Registers, über den noch immer im dänischen Parlament beraten wird, sieht eine Sonderbehandlung der Seeleute bei der Besteuerung vor, die stark an die von der schwedischen Regierung bekanntgegebenen Pläne erinnert. Wie die dänische Reedervereinigung DAS erklärte,

wird es in diesem Sommer zu weiteren umfangreichen Ausflagungen bei den 500 unter der dänischen Flagge verbliebenen Schiffen kommen, wenn die neuen Gesetze nicht rasch verabschiedet werden. In den ersten neun Monaten des Jahres 1987 hatten etwa 70 Schiffe das Register verlassen.

Das angesehene Bremer Institut für Schifffahrt und Logistik (ISL) stellte sich nachdrücklich hinter die Forderungen deutscher Reeder nach Einrichtung eines zweiten deutschen Schiffsregisters. Unter Hinweis auf die noch immer herrschende schwere Krise in der Schifffahrtsindustrie stellt das ISL fest, daß die Schifffahrts- und Steuerpolitik der Bundesregierung die Reeder weit höher belaste als die ausländische Konkurrenz und sie dadurch zum Ausflaggen oder zum Verkauf ihrer Schiffe veranlasse. Ein zweites deutsches Register, das bei den Seeleutegewerkschaften auf heftigen Widerstand stößt, wäre eine vernünftige Alternative, erklärt das ISL.

Nach vorliegenden Berichten untersucht die griechische Regierung im Rahmen einer Kampagne, durch die griechische Reeder zur Rückkehr unter ihre Nationalflagge bewegt werden sollen, die Möglichkeit von Steuernachlässen für Reeder. Nach Angaben des Ministers für die Handelsmarine, Evangelos Yannopoulos, ging der Umfang der griechischen Flotte von 3.896 Schiffen mit 42,5 Millionen BRT im Jahre 1981 auf 2.061 Schiffe mit 22,7 Millionen BRT im Jahre 1987 zurück, während sich die im Besitz griechischer Reeder befindliche Gesamttonnage weltweit auf etwa 83 Millionen Tonnen belief. Der Minister lehnte jedoch den Gedanken ab, die Reeder zur Registrierung ihrer Schiffe in Griechenland zu zwingen.

Die vor zwei Jahren gegebene Zusage, daß auf unter der Flagge der Isle of Man fahrenden Schiffen nur gewerkschaftlich organisierte Seeleute beschäftigt würden, hat sich als falsch erwiesen. Damals betrachteten die britischen Seeleutegewerkschaften NUS und NUMAST das Register auf der Insel als eine Möglichkeit für die Erhaltung von Arbeitsplätzen für britische Seeleute, auch wenn sich die Betroffenen mit schlechteren Arbeitsbedingungen als den unter der echten britischen Flagge geltenden abfinden mußten. Trotz schwerer Bedenken vieler der ITF angeschlossener Seeleutegewerkschaften reichte die Zusage der Inselbehörden, nach der nur unter Kollektivverträgen der NUS bzw. NUMAST stehende Schiffe zum Register zugelassen würden, aus, um auf die Aufnahme der Isle of Man in das ITF-Schattenflaggenverzeichnis zu verzichten - eine Tatsache, die sich das Register in seinen Werbekampagnen sehr zu Nutze machte.

Diese Situation wird nun aller Voraussicht nach wegen der Entscheidung eines der ersten fünf Unternehmen, die sich des neuen

Forts. auf Seite 14

... Mauritius stößt auf den Schattenflaggenmarkt vor

Forts. von Seite 13

Registers bedienten, auf seinen zehn Schiffen rangniedrigere britische Offiziere durch schlechter bezahlte indische Staatsbürger zu ersetzen, auf der nächsten Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses im Juni einer Überprüfung unterzogen werden. NUMAST beschuldigt das Unternehmen (CP-Ships), das Register in Verruf zu bringen, indem es sich seiner als Instrument zur Kosteneinsparung bedient.

Unterdessen wird erwartet, daß das Tynwald (das Parlament der Isle of Man) während seiner Sitzungsperiode im Herbst über einen Gesetzentwurf zur Straffung des Registers beraten wird. Presseberichten zufolge sollen die Vollmachten der Schifffahrtsbehörde erweitert und Maßnahmen beschlossen werden, die es ermöglichen, nicht den Normen entsprechende Schiffe aus dem Register zu streichen. Konsultationsgespräche mit den verschiedenen Interessensgruppen sollen demnächst beginnen. Die endgültige Fassung des Gesetzentwurfes wird jedoch erst nach Inkraftsetzung des britischen Handelsschiffahrtsgesetzes vorgelegt werden.

Malta kündigte vor kurzem eine Senkung der Schiffsregistrierungsgebühren an, um so seinem offenen Register zu einem Wachstumsschub zu verhelfen. Das Register warb in jüngerer Zeit in der Schifffahrtspresse mit dem Motto "Eine billige Flagge, keine Billigflagge." Diejenigen, die sich von dieser Art von Medienzauber hinters Licht führen lassen, möchten wir daran erinnern, daß Malta, dessen Register traditionell Anlaufpunkt für überalterte Schiffe ist und dessen Unfallstatistik zu den erschreckendsten der Welt gehört, auch weiterhin einen festen Platz auf der Liste der von der ITF als Schattenflaggen angesehenen Register hat. Malta ist offensichtlich darüber besorgt, daß seine Gebühren im Vergleich zu Zypern, seinem wichtigsten Konkurrenten im unteren Bereich des Schattenflaggenmarktes, in einem weniger günstigen Licht erscheinen könnten. Die augenblicklich geltenden Gebühren können nicht unbedingt als überhöht bezeichnet werden: die Beitrittsgebühr beträgt US \$ 0,30 pro Netto-Tonne plus US \$ 0,45 im Jahr pro Netto-Tonne. Auch dürften sich nur wenige Reeder von der für nicht-maltesische Seeleute erhobenen Sondergebühr von US \$ 3,- im Monat abschrecken lassen.

Ein weiterer Neuling auf dem Schattenflaggenmarkt, Mauritius, ist gerade dabei, den für die Inkraftsetzung seines 1986 verabschiedeten Handelsschiffahrtsgesetzes notwendigen Bestimmungen den letzten Schliff geben. Mauritius ratifizierte vor kurzem das SOLAS-Übereinkommen, die Umsetzung des STCW-Übereinkommens wird jedoch nicht vor Ende 1988 erwartet. Regierungsvertreter aus Mauritius stimmen in den Chor ihrer Wettbewerber ein, die behaupten, daß ihre offenen Register keine "Schattenflag-

gen" darstellen. Es ist jedoch klar, daß Mauritius, das augenblicklich 24 Schiffe (darunter auch Fangboote) in seinem Register führt, neben Vanuatu und anderen Ländern, die seit kurzem Schattenflaggen-einrichtungen anbieten, um die Gunst der Reeder werben wird. Zu den angebotenen Verlockungen gehören "weitgehende Steuerbefreiung und wenig Beschränkungen bei der Wahl der Besannungen." Eine Werbekampagne und Auftritte in Botschaften der Republik Mauritius in den wichtigen Schifffahrtszentren werden voraussichtlich den Start des Registers begleiten. Der ITF-Fair-Practices-Ausschuß wird auf seiner Sitzung im Juni über die Aufnahme von Mauritius in das ITF-Verzeichnis der Schattenflaggenländer beschließen. Angesichts der bisher vorliegenden Informationen scheint die Aufnahme jedoch praktisch sicher.

Die Appelle der schwedischen Reeder und Schifffahrtsgewerkschaften fanden endlich ein positives Echo, als die Regierung am 14. März einen neuen Plan zur Erhaltung einer umfangreichen Nationalflaggenflotte veröffentlichte. Dieser Plan lehnt die Einrichtung eines zweiten Registers nach dem Vorbild des norwegischen NIS, die von den Reedern stark befürwortet wurde, ab. Statt dessen wird die Regierung schwedischen Seeleuten auf weltweiter Fahrt eine Befreiung von der Einkommenssteuer gewähren und Reedern durch die Zahlung von Subventionen einen Ausgleich für die von ihnen geleisteten Sozialversicherungsbeiträge gewähren. Die Gesamtkosten des Paketes, das gegen den Widerstand des Finanzministeriums durchgesetzt wurde, liegen bei schätzungsweise SKr 550 Millionen (US \$ 85 Mio.) im Jahr. Der Beschluß der sozialdemokratischen Regierung zur aktiven Unterstützung der Schifffahrtsindustrie steht im Gegensatz zum internationalen Trend und stellt einen bedeutenden Erfolg für die Schifffahrtsgewerkschaften dar. Die schwedische Nationalflotte verkleinerte sich gegenüber dem Höchststand von 7,49 Mio. BRT im Jahre 1975 auf weniger als 2 Mio. Tonnen heute. Der

Umfang der Schattenflaggenflotte schwedischer Reeder wird auf 4,6 Mio. Tonnen geschätzt. Wie es heißt, sind die Reeder jedoch nicht sehr glücklich über diese massiven Unterstützungsmaßnahmen für ihre Wirtschaft. Sie hätten ein "internationales Register" vorgezogen, das ihnen die Möglichkeit zur Beschäftigung von Niedriglohnbesetzungen gegeben hätte, während sie gleichzeitig das mit der Benutzung einer Schattenflagge verbundene Stigma hätten umgehen können.

Ein weiteres wichtiges Gebiet, mit dem sich der Fair-Practices-Ausschuß auf seiner Sitzung im Juni befassen wird, ist die zunehmende internationale Tendenz zur Benutzung von Bareboat-Charter-Gesetzen. Bareboat-Charter-Verträge ermöglichen für einen begrenzten Zeitraum - normalerweise zwei Jahre - die Doppelregistrierung von Schiffen. Während Bareboat-Charter einerseits den Entwicklungsländern helfen können, Zugang zum Schifffahrtsmarkt zu finden, ohne sich die beim Kauf von Schiffen anfallenden hohen Kosten aufzuladen, können sie andererseits auch dazu benutzt werden, den Unterschied zwischen echten Nationalflaggen und Schattenflaggen zu verwischen. Viele der ITF angeschlossene Gewerkschaften äußerten bereits Beunruhigung über die zunehmende Nutzung der philippinischen Flagge für derartige Unternehmen, und die Regierung von Sri Lanka erarbeitet im Augenblick Gesetzentwürfe, die die Doppelregistrierung von Schiffen unter dem dortigen "Gelegenheitsflaggenprogramm", in dessen Rahmen gegenwärtig etwa 580 Seeleute aus Sri Lanka beschäftigt werden, ermöglichen sollen.

*Unter einem neuen Kollektivvertrag, der zwischen der der ITF angeschlossenen griechischen Seeleutegewerkschaft PNO und der griechischen Reedervereinigung abgeschlossen wurde, kommen die Besatzungen auf griechischen Hochseeschiffen in den Genuß einer 12%igen Erhöhung ihrer Grundgehältern und der Zusatzleistungen.

Großbritannien plant Einführung der Kabotage in der Küstenschifffahrt

Wachsender Unmut angesichts der langsamen Fortschritte der Europäischen Gemeinschaft bei der Abschaffung der Kabotage (Reservierung der Küstenschifffahrt für Schiffe unter nationaler Flagge) veranlaßte die britische Regierung nun zur Ankündigung von Plänen über die erstmalige Einführung des Systems in Großbritannien.

Eine in der Schlußphase der augenblicklich im britischen Parlament stattfindenden Beratungen über den Entwurf zum Handelsschiffahrtsgesetz eingebrachte Änderung soll der Regierung die Vollmacht geben, die Küstenschifffahrt für Unternehmen mit Sitz in Großbritannien zu reservieren. Unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe werden nicht völlig ausgeschlossen werden, ihre Reeder müssen jedoch ein Unternehmen in Großbritannien einrichten und dort Personal beschäftigen, um zur Küstenschifffahrt zugelassen zu werden. Augenblicklich werden 40 % der Küstenschifffahrt von ausländischen Reedern betrieben. Die Regierung hofft offensichtlich, daß sie durch diese Maßnahme andere Regierungen der Europäischen Gemeinschaft unter Druck setzen kann, ihre eigene Küstenschifffahrt für Schiffe aus Großbritannien zu öffnen.

"TIFFANY"-JOBS FÜR SCHWEDISCHE SEELEUTE

Eine Arbeitsgruppe unter Leitung der schwedischen Schiffsoffiziersgewerkschaft gab vor kurzem den Abschluß eines umfangreichen Kreuzfahrt-Geschäftes bekannt, durch das bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze für schwedische Seeleute geschaffen werden könnten: das "Projekt Tiffany". Die Gruppe, der auch zwei Finanzberaterfirmen angehören, unterzeichnete einen Vertrag für ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem amerikanischen Kreuzfahrtunternehmen Carnival Cruise Lines Inc (CCL) in Miami. CCL (ein Unternehmen, bei dem die US-Schiffahrtsgewerkschaften im Zusammenhang mit einer Organisierungskampagne einen heftigen Kampf ausfechten) ist das weltweit führende Unternehmen im Kreuzfahrtmarkt unterhalb der Luxusklasse. 1987 konnte das Unternehmen mit einem Gewinn von US \$ 152 Millionen seine bisher besten Ergebnisse verzeichnen. Mit dem Projekt Tiffany zielt es jedoch eindeutig auf die gehobeneren Schichten des Marktes ab.

Das Projekt macht anfänglich den Neubau von drei Kreuzfahrtschiffen mit 50.000 BRT erforderlich. Drei weitere Kreuzfahrtschiffe von mindestens der gleichen Größe werden in der zweiten Phase des Programmes folgen. Die Baupläne für die Schiffe sollen bis spätestens Juni 1988 fertiggestellt sein und die Aufträge im Juli an eine von drei Werften vergeben werden: Wärtsilä (Finnland), Meyer von Papenburg (Bundesrepublik Deutschland) oder Atlantique in St. Nazaire (Frankreich). Die Schiffe werden Eigentum eines schwedischen Konsortiums sein und

für einen anfänglichen Zeitraum von 16 Jahren an CCL verpachtet werden. Danach kann das Unternehmen die Schiffe entweder kaufen oder für weitere sechs Jahre pachten. Die Kosten pro Schiff werden auf etwa US \$ 165 Millionen geschätzt. Die Schiffe, die über jeweils 350 bis 450 Außenbord-Luxuskabiniensuiten verfügen und eine Geschwindigkeit von maximal 30 Knoten erreichen werden, sollen in der weltweiten Kreuzschiffahrt eingesetzt werden. Von größerem Interesse für die Seeleutegewerkschaften ist jedoch die Tatsache, daß die Schiffe unter schwedischer Flagge fahren und mit schwedischen Seeleuten bemannt werden.

Diese bemerkenswerte Entwicklung, die der weltweiten Tendenz zum Ausflaggen und zum Einsatz von billigen, von anderen Unternehmen bereitgestellten Bemannungen in der Kreuzschiffahrt entgegenläuft, ist zu einem großen Teil den Anstrengungen des Funktionärs der schwedischen Schiffsoffiziersgewerkschaft Wolfgang Kukol zu verdanken, der sich in den vergangenen zweieinhalb Jahren unermüdlich für die Schaffung neuer Arbeitsplätze für schwedische Seeleute eingesetzt hat. Jedes Schiff wird über eine 200 Personen starke Besatzung verfügen, von denen sich jeweils 100 an Bord und 100 auf Urlaub befinden sollen. Dadurch werden für einen Mindestzeitraum von 16 Jahren insgesamt 1.200 neue Arbeitsplätze in der Seeschiffahrt geschaffen.

Weitere 820 Arbeitsplätze werden auf den drei augenblicklich auf der Wärtsilä-Werft für CCL gebauten Kreuzfahrtschiffen geschaffen, wodurch die Gesamtzahl der Ar-

beitsplätze auf etwas über 2.000 ansteigt.

"Wir können nicht einfach untätig zusehen, wie Jahr für Jahr wegen des Ausflaggens Arbeitsplätze in der schwedischen Schiffahrt verloren gehen, ohne gleichzeitig etwas für die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu unternehmen," erklärt Kukol, der häufig über den Atlantik hin und her reiste, um die Verbindungen zwischen den verschiedenen beteiligten Parteien aufrechtzuerhalten und die traditionellen Gruppeninteressen zu überwinden.

War er dabei wegen seiner Funktion als Gewerkschafter auf Widerstand gestoßen? Ganz im Gegenteil, Knut Kloster von Schiffahrtsunternehmen Kloster Shipping Company erklärte ausdrücklich, er wüßte, die Gewerkschaften würden mehr Anteil an den Problemen dieses Wirtschaftsbereiches nehmen. Aber nicht alle Unternehmen zeigten ähnlich aufgeklärte Reaktionen. Nach zweieinhalb Jahren harter Arbeit bezeichnete sich Kukol als "völlig überwältigt" von der Nachricht, daß das Projekt trotz aller angelegten Skepsis verwirklicht werden soll. Er hob jedoch hervor, daß die Arbeit noch nicht getan sei. Sobald die schwedische Presse von dem Projekt erfahren hatte, ging bei seiner Gewerkschaft eine Flut von Anfragen von Seeleuten ein. Er weist jedoch nachdrücklich darauf hin, daß es noch einige Zeit dauern wird, bevor die Arbeitsplätze tatsächlich zur Verfügung stehen. Den Seeleuten werde geraten, aufmerksam Zeitung zu lesen und sich in der üblichen Form um eine Einstellung zu bewerben.

Verstärkte Angriffe auf Tankschiffe im Golf

Nach einer kurzen Verschnaufpause bei den Angriffen auf die Handelsschiffahrt, in der sich die kriegsführenden Nationen Iran und Irak auf den Beschuß von Städten im jeweils anderen Land konzentrierten, flammte der "Tankerkrieg" im Golf Mitte März mit großer Heftigkeit wieder auf.

Der bisher hinsichtlich der Zahl der Opfer schwerste Vorfall war ein irakischer Luftangriff auf die beiden Tanker *Sanandaj* und *Avaj* am iranischen Terminal Kharg Island. Etwa 50 Seeleute, hauptsächlich Filipinos, kamen Berichten zufolge bei dieser Aktion ums Leben. Bei Vergeltungsschlägen durch iranische Marineschiffe und Kanonenboote wurden am 22. März zwei Staatsbürger Singapurs an Bord des in norwegischem Eigentum befindlichen Flüssiggascarriers *Havglimt* getötet.

In zunehmendem Maße ersuchen die Reeder der Tankschiffe um Marineschutz,

wenn sie ihre Schiffe in die Kriegszone schicken, für die Versicherungsschutz entweder überhaupt nicht oder nur gegen sehr hohe Prämien gewährt wird. Dies hat als ungewöhnlichen Nebeneffekt zur Folge, daß sich die Zahl der unter britischer Flagge beziehungsweise häufiger unter der Flagge eines der britischen Überseeterritorien mit Schattenflaggeneinrichtungen (hauptsächlich Gibraltar und Bermuda) fahrenden Tanker derzeit erhöht. Seit letztem Sommer hat sich das Ladegewicht der im britischen Register (einschließlich der Kolonien) verzeichneten Tanker um 25 % erhöht. Wie an anderer Stelle berichtet, wies die britische Regierung norwegische Reeder darauf hin, daß für der Bermuda-Flagge unterstellte Schiffe kein Marineschutz garantiert werden kann. Auch die britische Offiziersgewerkschaft NUMAST gab ihrer Ablehnung gegenüber dieser Tendenz zur Umflaggung Ausdruck, die keine Beschäftigungsmöglichkeiten für britische Seeleute schafft und es der kleinen

Zahl britischer Kriegsschiffe, die die sogenannte "Armilla-Patrouille" bilden, bald unmöglich machen wird, wirkungsvollen Begleitschutz zu gewähren.

In London richtete der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander im Anschluß an die Sitzung mit UN-Generalsekretär Perez de Cuellar im Februar ein Schreiben an alle ITF-Seeleutegewerkschaften. In diesem Brief bittet er sie, direkt bei den Mitgliedsregierungen des UN-Sicherheitsrates vorstellig zu werden und ITF-Pläne für die Einrichtung einer UN-Schutzflotte im Golf zu unterstützen. Insbesondere forderte er sie auf, Eingaben an die Botschaften von Iran und Irak in ihren jeweiligen Ländern sowie an die diplomatischen Vertreter der Vereinigten Staaten, der Sowjetunion und der Volksrepublik China zu richten, deren Haltung nach Auffassung der ITF "für eine Lösung des Problems der Angriffe auf die Handelsschiffahrt im Golf von grundlegender Bedeutung ist."

Türkische Eisenbahner kämpfen für Gewerkschaftsrechte

Trotz eines strikten gesetzlichen Verbotes von Streiks und anderen Arbeitskämpfmaßnahmen beschlossen türkische Gewerkschafter im Rahmen ihres Kampfes für die Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Rechte und Freiheiten die Durchführung einer 3monatigen Kampagne eskalierender Maßnahmen.

Die Aktionen beginnen in diesem Monat mit einem "Mittagessen-Boycott", dem Kundgebungen gegen die Inflation in zwei Provinzen sowie ein 2stündiger Sitzstreik während der Arbeitszeit zu einem noch nicht festgelegten Zeitpunkt im Mai folgen werden.

Falls die Regierung auf diese gemeinsamen gewerkschaftlichen "Warnaktionen" nicht

reagiert, soll noch vor Ende Mai zu einem landesweiten 2stündigen Streik an allen Arbeitsplätzen in der Türkei aufgerufen werden.

Die Einschränkung der gewerkschaftlichen Tätigkeit ist zu einem wesentlichen Bestandteil der monetaristischen Politik der Regierung geworden, und die Gewerkschaften kamen zu dem Schluß, daß direkte Aktionen, selbst wenn sie formell "illegal" sind, der organisierten Gewerkschaftsbewegung die einzige Möglichkeit bieten, eine Änderung in der Haltung der Regierung herbeizuführen.

Es wird erwartet, daß sich die Position der Regierung im Anschluß an die Parlamentswahlen vom November 1987, bei denen die Regierungspartei für eine weitere 5jährige

Amtszeit wiedergewählt wurde, bestenfalls verhärten wird.

Die Aktionskampagne wird vom türkischen Gewerkschaftsdachverband Türk-Is koordiniert, zu dessen führenden Mitgliedern die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS gehört.

US-Gewerkschaften wehren sich gegen Vorwurf mangelnden Sicherheitsbewußtseins

Eisenbahnergewerkschaften in den USA wehren sich gegen Vorwürfe der amerikanischen Eisenbahnverwaltung Federal Railroad Administration (FRA) im Zusammenhang mit den Bemühungen um eine Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen.

Die Railway Labor Executives' Association (RLEA) - ein Verhandlungsgremium der US-Eisenbahnergewerkschaften - wurde von der Regierung wegen ihrer Ablehnung von Zwangsuntersuchungen aller in Unfälle verwickelter Beschäftigten bei den Eisenbahnen auf Drogenmißbrauch kritisiert.

Die Gewerkschaften vertreten die Auffassung, daß generelle Tests ohne vorherige Hinweise auf eine eingeschränkte Arbeitsfähigkeit des betroffenen Arbeitnehmers verfassungswidrig wären. Die Gerichte stimmten dieser Auffassung zu.

Die RLEA wies jedoch darauf hin, daß die Eisenbahnergewerkschaften "bereit sind, auf unsere verfassungsmäßigen Rechte" in diesem Bereich zu verzichten, wenn sich die Eisenbahnverwaltung mit den Arbeitnehmern über ein faires Standardverfahren einigt.

Angesichts des Vorwurfs der Regierung, daß sie kein Interesse an Sicherheitsfragen zeige - eine wenig einleuchtende Behauptung, da die Eisenbahner Hauptleidtragende bei Unfällen sind - veranstaltete die RLEA am 17. Februar eine Sonderpressekonferenz über die Bemühungen der FRA um die Verbesserung der Sicherheit bei den Eisenbahnen.

Die RLEA legte Material vor, mit dem nachgewiesen wurde, daß die FRA bei der Überwachung der Einhaltung bestehender Sicherheitsvorschriften bei den Bahnen eine durchweg "lasche" und "wenig wirkungsvolle" Haltung eingenommen habe. RLEA-Vorstandssekretär James Kennedy legte Statistiken der Regierung vor, denen zufolge das "durchschnittliche Bußgeld" für die im Jahre 1986 von FRA-Inspektoren bei den US-Eisenbahnen aufgedeckten 315.000 Verstöße gegen die Sicherheitsbestimmungen bei US \$ 10,- lag.

Herzinfarkt eines Lokführers "berufsbedingt"

In einem Urteil, das wichtige Auswirkungen für die schwedischen Lokführer haben könnte, wurde der Herzinfarkt, den Lokführer Gunnar Blomqvist aus Vännäs im Jahre 1980 erlitten hatte, als Berufskrankheit eingestuft. Blomqvist arbeitet seit 1942 für das staatliche Eisenbahnunternehmen. Durch technologische Veränderungen und finanziellen Druck hat sich die Belastung am Arbeitsplatz in dieser Zeit wesentlich erhöht. Ein-Mann-Betrieb und ständig zunehmende Fahrtgeschwindigkeiten machen äußerste Konzentration und Wachsamkeit erforderlich. Die Arbeit im Drei-Schicht-System ist das normale. Wie andere Lokführer auf der ganzen Welt mußte Blomqvist zu den unterschiedlichsten Tages- und Nachtzeiten zur Arbeit erscheinen und litt unter ständigem Schlafmangel.

Ein Anfang der 80er Jahre in Schweden veröffentlichter Bericht ergab, daß das Herzinfarktrisiko für Lokführer 50 % höher lag als für die übrige Bevölkerung. Als führendes Mitglied der Bezirksorganisation der Eisenbahnergewerkschaft in Västerbotten war Blomqvist verantwortlich für die Durchführung des Eisenbahnerstreiks und des Überstundenverbots im April 1980. Obwohl er immer auf seine Kondition achtete und sich in guter körperlicher Verfassung befand, forderten seine Arbeit und seine gewerkschaftliche Tätigkeit schließlich ihren Preis. Bei einem Tennis-Match am 18. Mai 1980 litt er unter heftigen Schmerzen in der Brust. Ein Mitspieler, der ihn ins Krankenhaus brachte, rettete ihm vermutlich das Leben.

Im Januar 1981 war er soweit wiederherge-

stellt, daß er eine Teilzeitbeschäftigung aufnehmen konnte. Doch im März 1982 bildete sich ein Blutgerinnsel in seinem Körper.

Mit der Zeit kam Blomqvist zu der Überzeugung, daß seine Arbeit erheblich zu seiner Erkrankung beigetragen habe. Die Rechtsabteilung des schwedischen Gewerkschaftsdachverbandes LO sowie seine Gewerkschaft, der Statsanställas Förbund (SF), griffen den Fall auf. Ihre Unterstützung weiß er sehr zu schätzen. "Ich kann mir kein besseres Beispiel denken, um jene Zweifler zu überzeugen, die nicht verstehen, weshalb sie einer Gewerkschaft beitreten sollten," sagt er.

Anfänglich weigerte sich das Sozialversicherungsamt in Västerbotten, seine Forderung nach Anerkennung des Herzinfarktes als Arbeitsunfall zu unterstützen, obwohl der dortige Arzt sich auf Blomqvists Seite stellte. Eine Berufungsinstanz für das Versicherungswesen in Nordschweden unterstützte das örtliche Amt und gab als Hauptgrund dafür an, daß er seinen Infarkt während eines Tennis-Matches erlitten habe.

Nach einem Berufsprozeß, der sich über fünf Jahre hinzog, wurde im November 1987 schließlich ein Urteil verkündet. Nach Anhörung führender medizinischer Sachverständiger auf diesem Gebiet schloß sich das Gericht der Auffassung an, daß das "Tennisargument" nicht stichhaltig sei und die eigentliche Ursache der Krankheit in der durch den Charakter seiner beruflichen Tätigkeit verursachten langfristigen Strebelastung zu suchen sei. Diese Entscheidung eröffnet anderen Lokführern die Möglichkeit, in Zukunft mit ähnlichen Forderungen vor Gericht zu gehen.

Keine Einigung über EG-Straßengüterverkehrspolitik

Heftiger Widerstand von seiten des bundesdeutschen Verkehrsministers Jürgen Warnke verhinderte auf einer Sitzung der EG-Minister am 14. März die Verabschiedung von Vorschlägen für eine erhebliche Liberalisierung des Straßengüterverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft. Der von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft vorgelegte Plan sah für den Zeitraum 1988 bis 1992 eine jährliche Anhebung der Zahl der Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr um 40 % vor. Mit der Vollendung des "europäischen Binnenmarktes" 1992 würden derartige

Genehmigungen dann völlig überflüssig. Die deutsche Bundesregierung ist darüber besorgt, daß die Liberalisierung mit großer Geschwindigkeit voranschreitet, während bei der Harmonisierung der Bedingungen, unter denen die Unternehmen des Straßengüterverkehrs tätig sind, wesentlich langsamere Fortschritte gemacht werden. Darin wird sie von den Transportarbeitergewerkschaften in der EG unterstützt.

Auf der Sitzung am 14. März gaben alle Regierungen mit Ausnahme Großbritanniens ihre zögernde Zustimmung zu einem von

Warnke vorgelegten Kompromißvorschlag, der eine 40%ige Erhöhung der Quoten während der kommenden zwei Jahre vorsah, den Zeitpunkt einer möglichen völligen Abschaffung jedoch offengelassen hätte.

Die Entscheidung wurde nun bis zur nächsten Sitzung im Juni vertagt, auf der führende Mitarbeiter der Kommission hoffen, Vorschläge für ein Maßnahmenpaket hinsichtlich der Harmonisierung der Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuern sowie der Arbeitsbedingungen für die Berufsfahrer vorlegen zu können.

Neue ITF-Infobroschüre über Eisenbahnen liegt vor

Mit einer neuen ITF-Veröffentlichung unter dem Titel "Informationsdienst Eisenbahnen 1986" werden die erstmals in der 1978 und 1986 herausgegebenen Broschüre "Was geschieht mit der Eisenbahn?" enthaltenen Informationen aktualisiert und ergänzt. Die neue Veröffentlichung enthält von den der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften aus 19 Ländern bereitgestellte Informationen, darunter auch Statistiken über die Länge des Schienennetzes und den Anteil der elektrifizierten Strecken, maxima-

le Betriebsgeschwindigkeiten, Fracht- und Personenkilometer und die Zahl der Beschäftigten ebenso wie Angaben über Eisenbahnsubventionen und Eigenmittel, Betriebsüberschüsse bzw. -defizite und Personalkosten.

Außerdem enthält der Überblick Einzelheiten über Privatisierungsmaßnahmen und Gesetze zum Abbau (oder gelegentlich, wie z. B. in der Schweiz, zur Aufstockung) der Eisenbahnsubventionen sowie über Maßnahmen wie die Entregulierung des Straßen-

und Luftverkehrs, die aller Voraussicht nach Auswirkungen auf die Bahnen haben werden.

Erstmals wurde ein Abschnitt mit grundlegenden Informationen über die Beschäftigungsbedingungen der Eisenbahner in den einzelnen Ländern sowie über wichtige Veränderungen im Laufe des vorausgegangenen Jahres aufgenommen.

Einzel Exemplare der Broschüre "Informationsdienst Eisenbahnen 1986" sind auf Anfrage beim ITF-Hauptbüro erhältlich.

FISCHER

Fischer verärgert über Abkommen zwischen EG und Marokko

Nach Abschluß einer Vereinbarung zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich von Marokko können spanische und portugiesische Fischer nun ihre Fangtätigkeit in marokkanischen Gewässern wiederaufnehmen.

Die EG erklärte sich außerdem bereit, den 10.000 iberischen Fischern, denen seit Anfang des Jahres der Zugang zu ihren traditionellen Fanggründen verwehrt war, eine Entschädigung in Höhe von 3 Millionen ECU zu zahlen (vergleiche ITF-Nachrichten Februar 1988). Das bisherige spanisch-portu-

giesische Fischereiabkommen mit Marokko war ausgelaufen, und der seit dem Beitritt Spaniens und Portugals zur EG für die Verhandlungen über eine Verlängerung des Abkommens zuständigen Europäischen Gemeinschaft war es nicht gelungen, eine Einigung mit Marokko zu erzielen.

Die Ende Februar erzielte Vereinbarung gesteht den Fangschiffen der Gemeinschaft Fangrechte in Höhe von 95.000 Tonnen in marokkanischen Gewässern zu. Damit konnte Marokko seine Forderung durchsetzen, das Fangaufkommen gegenüber dem

bisherigen Übereinkommen um 10 % zu verringern.

Hinsichtlich der Höhe der finanziellen Entschädigung im Rahmen des Abkommens trafen sich die beiden Seiten in der Mitte - Marokko hatte 100 Millionen ECU gefordert, die EG 37 Millionen angeboten, und man einigte sich nun auf 70 Millionen sowie eine von den Fischern zu entrichtende Lizenzgebühr.

Außerdem gab die EG ihre Zustimmung zu einer Anhebung der Einfuhrerlaubnis für zollfreie marokkanische Sardinenkonserven in die Gemeinschaft. Die bisherige Obergrenze von 14.000 Tonnen wurde auf 17.500 Tonnen im Jahr angehoben.

Die spanischen Fischer, die praktisch keinen Einfluß auf die Gespräche hatten, sind mit dem Abschluß nicht zufrieden. Am 2. März blockierten 30 Trawler der kanarischen Flotte, die normalerweise in den marokkanischen Gewässern fischen, den Hafen von Las Palmas, um gegen die für sie "katastrophale" 10%ige Verringerung des zulässigen Gesamtfangaufkommens zu protestieren. Die andalusische Flotte (insgesamt 400 Schiffe), die ebenfalls in diesen Gewässern fischt, blieb in den Häfen, um ihre Unzufriedenheit mit den Vereinbarungen zu demonstrieren.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

4. - 5. Mai	Sektionsausschuß Eisenbahn	Wien
30. - 31. Mai	Sektionskonferenz der Hafentarbeiter	Rotterdam
1. - 3. Juni	Fair-Practices-Ausschuß	Rotterdam
27. - 28. Juni	Sitzung "Forschung und Veröffentlichungen"	London
28. - 30. Sept	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	Teneriffa
4. - 6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	Brasilien
18. - 19. Okt.	Vorstandssitzung	München
30. Nov. - 2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien