

Aus dem INHALT

COSATU ruft zu Protesten auf (S. 2)
David freigelassen (S. 4)
1. Mai-Kundgebung in Sri Lanka (S. 5)

HAFENARBEITER
Arbeitskonflikt im Hafen von Montreal (S. 6)

TODESFÄLLE (S. 6)

SEELEUTE
Boomerang-Club feierlich eröffnet (S. 7)
Zukunft der Schifffahrt in Neuseeland (S. 8)
Flaggenübersicht (S. 9)
Philippinen verzichten auf AIDS-Test (S. 10)

ZIVILLUFTFAHRT
Pilotenstreik bei Air Nauru (S. 11)
Asien/Pazifik-Konferenz (S. 12)
Sicherheitsüberprüfung bei Lorenzo (S. 13)
Hawaii: Flugzeugdach im Flug aufgerissen (S. 14)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 15)

BINNENVERKEHR
Eisenbahnerstreik in Chile (S. 16)
Privatisierung der Bahn in Malaysia (S. 16)

REISEBÜROPERSONAL
Verstärkte Zusammenarbeit zwischen IBS (S. 17)

FISCHER
Lohnerhöhungen für kanadische Fischer (S. 17)

NEUE ITF-VERÖFFENTLICHUNGEN (S. 18)

Oberstes Gericht beschlagnahmt Gebäude und Vermögen:

Britische Seeleutegewerkschaft in den Untergrund getrieben

Ähnliche Erfahrungen wie unabhängige Gewerkschaften in so unterschiedlichen Ländern wie Polen und Chile macht nun auch die britische Seeleutegewerkschaft NUS: sie mußte im Mai in den "Untergrund" gehen, nachdem der Oberste Gerichtshof in London die Beschlagnahmung ihres gesamten Immobilienbesitzes und Vermögens angeordnet hatte.

Der Gerichtsbeschuß, der den repressiven Charakter der von der konservativen britischen Regierung verabschiedeten Gesetze über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen offen zu Tage treten ließ, kam zu Beginn der 14. Woche des Arbeitskonfliktes zwischen der NUS und dem britischen Fährunternehmen P&O European Ferries und nachdem bei anderen Fährunternehmen beschäftigte NUS-Mitglieder dem Aufruf der Gewerkschaft zu Solidaritätsaktionen gefolgt waren.

Der Beschluß des Gerichtes zur "Beschlagnahmung" der gewerkschaftlichen Vermögenswerte erfolgte im Anschluß an die Erlangung einer einstweiligen Verfügung durch den wichtigsten Konkurrenten von P&O im Kanalfährverkehr, Sealink, die der Gewerkschaft die Fortsetzung illegaler "indirekter Boykottmaßnahmen" untersagte. Bei Sealink und anderen Unternehmen beschäftigte Gewerkschaftsmitglieder hatten sich geweigert, auf dem Weg zu ihren Arbeitsplätzen die von ihren Kollegen bei P&O aufgestellten Streikposten zu passieren.

Indirekte Arbeitskämpfmaßnahmen sind in Großbritannien aufgrund eines 1980 in Kraft getretenen Gesetzes illegal. Da die Inhaftierung von Gewerkschaftsfunktionären wegen "illegaler Streikmaßnahmen" im allgemeinen breite Unterstützung von seiten anderer Gewerkschafter hervorruft, entschied sich die britische Regierung für eine andere Strategie. Sie bemüht sich nun mit Hilfe der Verhängung hoher Geldstrafen und direkter Beschlagnahmung der Vermögenswerte durch gerichtlich ernannte Vermögensverwalter (üblicherweise eine Rechnungsprüferfirma), Gewerkschaften, die sich über einstweilige Verfügungen hinwegsetzen, funktionsunfähig zu machen.

Elegant gekleidete Rechnungsprüfer halten Einzug in Maritime House

Im Falle der NUS fanden die Funktionäre, die am Morgen des 4. Mai das Hauptbüro der Gewerkschaft in Süd-London, Maritime House, betreten, eine Gruppe elegant gekleideter Rechnungsprüfer vor, die damit beschäftigt waren, ihre Post zu öffnen, und sie baten, sich in einem Gästebuch einzutragen. Nachdem ihnen zunächst erlaubt worden war, Telefone und Computerbildschirme zu benutzen, wurden sie im Laufe des Nachmittags dann hinausgeschmissen, während die Vermögensverwalter sich daranmachten, alle örtlichen Büros der Gewerkschaft im ganzen Land zu schließen. Bankkonten und andere Vermögenswerte waren bereits beschlagnahmt und dazu genutzt worden, ein vom Gericht wegen Mißachtung seiner Anordnungen verhängtes Bußgeld in Höhe von 150.000 Pfund zu zahlen. Weitere vom Gericht verhängte Bußgelder und zu erstattende Kosten beliefen sich Schätzungen zufolge Ende Mai auf mehr als 2 Millionen Pfund. Am Abend des 3. Mai wurden von allen Angestellten der Gewerkschaft nur dem Hausmeister und der Person in der Telefonzentrale ihre Gehälter weitergezahlt. Wenige Tage zuvor war bereits ein Versuch, die Personalgehälter im voraus auszuzahlen, daran gescheitert, daß die Bank der Gewerkschaft - die Midland Bank - beim Gericht eine einstweilige Verfügung beantragt hatte.

Während des von der Gewerkschaft ausgerufenen landesweiten Streiks hatten zahlreiche Reeder im ganzen Land der Gewerkschaft die Anerkennung als Verhandlungspartner ent-

Forts. auf Seite 2

... Aufforderung der Gewerkschaft: Sagt Nein zu P&O

Forts. von Seite 1

zogen. In vielen Fällen wurden Fähren und Offshore-Verbindungen mit - häufig ausländischen - Streikbrecherbesetzungen bemannt. P&O nahm im Mai einen begrenzten Fährverkehr wieder auf. Auf diesen Strecken setzte das Unternehmen NUS-Mitglieder, die individuelle Beschäftigungsverträge mit dem Unternehmen unterzeichnet hatten, sowie arbeitslose Seeleute ein, die sich auf Anzeigen des Unternehmens in der nationalen Presse gemeldet hatten.

Der landesweite Streik und die indirekten Boykottmaßnahmen wurden nach zwei Wochen aufgrund von Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und Sealink eingestellt. P&O konnte jedoch vor Gericht eine einstweilige Verfügung durchsetzen, nach der die Vermögenswerte der Gewerkschaft erst dann wieder freigegeben werden, wenn die Zahl der Streikposten in Dover auf die in einem von der Regierung veröffentlichten Verhaltenskodex festgeschriebene Zahl von sechs reduziert wurde. Gegen Ende Mai war die NUS noch immer aus dem "Untergrund" - mit Stützpunkten in verschiedenen Privathäusern und anderen Gewerkschaftsbüros und ständig in dem Bewußtsein, daß alle zur Fortsetzung ihrer Arbeit zur Verfügung gestellten Gelder ebenfalls durch das Gericht beschlagnahmt werden könnten - tätig.

Bemühungen um internationale Unterstützung für die NUS während dieses Zeitraums erbrachten unterschiedliche Ergebnisse. Aufgrund eines am 28. April eingegangenen Ersuchens unterrichtete die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften in Frankreich, Belgien und den Niederlanden von der Bitte der NUS, mit nicht gewerkschaftlich organisierten Seeleuten bemannte P&O-Fähren nicht abzufertigen. Ähnliche Bitten wurden auch an die nicht der ITF angeschlossene CGT in Frankreich sowie, über deren internationale Organisation FIOST, an die "christliche" Transportarbeitergewerkschaft in Belgien weitergeleitet. Darüber hinaus nahm die NUS selbst direkte Kontakte zu einer Reihe der

betroffenen Gewerkschaften auf, die Mitte Mai zu mehreren Zusammenkünften im belgischen Hafen Ostende führten. Solidaritätserklärungen der französischen Gewerkschaften konnten P&O anfänglich von der Bedienung ihrer gewinnbringendsten Strecke zwischen Dover und Calais abhalten. Die Bemühungen der der ITF angeschlossenen BTB und anderer belgischer Gewerkschaften um Unterstützung der NUS durch ihre Mitglieder

diese Gesetze waren die Geldmittel und Vermögenswerte jeder britischen Gewerkschaft bedroht, die die "illegalen" Maßnahmen der NUS praktisch unterstützten oder selbst ähnliche "illegalen" Maßnahmen ergriffen, um die NUS zu unterstützen.

Augenblicklich konzentrieren sich die Anstrengungen auf zwei Bereiche. Zunächst einmal geht es darum, die Kontrolle über die gewerkschaftlichen Vermögenswerte (die

... kleinere Besetzungen, weniger Sicherheit ...

waren allerdings weniger erfolgreich. Schließlich konnte das Unternehmen jedoch den Personen- und Frachtverkehr sowohl nach Zeebrügge als auch nach Calais in begrenztem Umfang wiederaufnehmen.

Eine weitere Bitte der NUS um Unterstützung durch die ausländischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften erreichte das Sekretariat am 17. Mai. Daraufhin richtete ITF-Generalsekretär Harold Lewis ein Schreiben an alle angeschlossenen ITF-Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften, in dem er die Geschichte des Konfliktes zusammenfaßte und die dringende Bitte der NUS um größtmögliche Unterstützung in jeder möglichen Form weitergab, um P&O an den Verhandlungstisch zurückzubringen.

Während die Unterstützung durch die französischen und belgischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften zweifellos die Wiederaufnahme von Fährverbindungen mit Streikbrecherbesetzungen verzögerte, waren die Möglichkeiten der Gewerkschaften in diesen Ländern, ihre Mitglieder zum Ergreifen von Maßnahmen gegen P&O zu bewegen, wegen der mangelnden Unterstützung durch andere Gewerkschaften in Großbritannien begrenzt. Dies ist wiederum auf die drastischen gewerkschaftsfeindlichen Gesetze zurückzuführen, die von der konservativen Regierung verabschiedet wurden. Durch

durch Bußgelder und Gerichtskosten bereits stark angegriffen sind) wieder herzustellen, indem der Tatbestand der Mißachtung des Gerichts durch die Gewerkschaft beseitigt wird. In diesem Zusammenhang ist die Tatsache recht interessant, daß die einstweiligen Verfügungen, durch die die Vermögenswerte der Gewerkschaft beschlagnahmt wurden, innerhalb weniger Stunden verhängt wurden, während die nächste Anhörung, bei der die Gewerkschaft die Kontrolle über ihre Vermögenswerte zurückerhalten könnte, jedoch um mehrere Wochen hinausgeschoben wurde, da der zuständige Richter in seinen wohlverdienten Urlaub gegangen ist!

Als zweites verfolgt die Gewerkschaft in der nächsten Phase ihrer Kampagne das Ziel, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Auswirkungen zu richten, die die massive Reduzierung des Bemannungsniveaus und die Verlängerung der Dienstschichten auf P&O-Fähren auf die Sicherheit der Fähren haben, und die Fährenbenutzer dazu zu bewegen, wo immer möglich mit dem wichtigsten Konkurrenten von P&O, Sealink, zu reisen. Die Botschaft der NUS an Gewerkschaftsmitglieder und ihre Familien in Großbritannien oder auf dem europäischen Kontinent kurz vor der Urlaubssaison lautet: Wenn ihr über den Kanal wollt, sagt Nein zu P&O!

Südafrikanische Gewerkschaften treffen Vorbereitungen für Protestaktionen

Südafrikanische Gewerkschafter bereiten eine Kampagne des Widerstandes gegen die von der Regierung gegen die Anti-Apartheidbewegung verhängten Beschränkungen und die von ihr geplanten Änderungen der Arbeitsgesetzgebung vor.

Auf einem Sonderkongreß am 14. und 15. Mai rief der südafrikanische Gewerkschaftsdachverband COSATU zu dreitägigen friedlichen Protestveranstaltungen gegen die im

vergangenen Februar gegen oppositionelle Organisationen verhängten Verbote und Beschränkungen (wir berichteten darüber in den ITF-Nachrichten vom Februar und März/April 1988) im ganzen Land auf. Diese landesweiten Protesttage werden am 6., 7. und 8. Juni stattfinden.

An diesem Sonderkongreß des COSATU nahmen 1.500 Delegierte als Vertreter von mehr als einer Million Gewerkschaftern teil.

Er war gekennzeichnet durch lebhafte und offene Diskussionen über die Zukunftsstrategie der Bewegung. Nach den im Februar ausgesprochenen Verboten ist der COSATU eine der wenigen verbliebenen, gegen die Apartheid gerichteten repräsentativen Massenorganisationen (obwohl sein Betätigungsfeld gesetzlich auf "wirtschaftliche" Fragen beschränkt wurde), und die jüngst angekündigten Änderungen des Gesetzes über Arbeit

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

... Anti-Apartheid-Konferenz soll Strategie entwickeln

Forts. von Seite 2

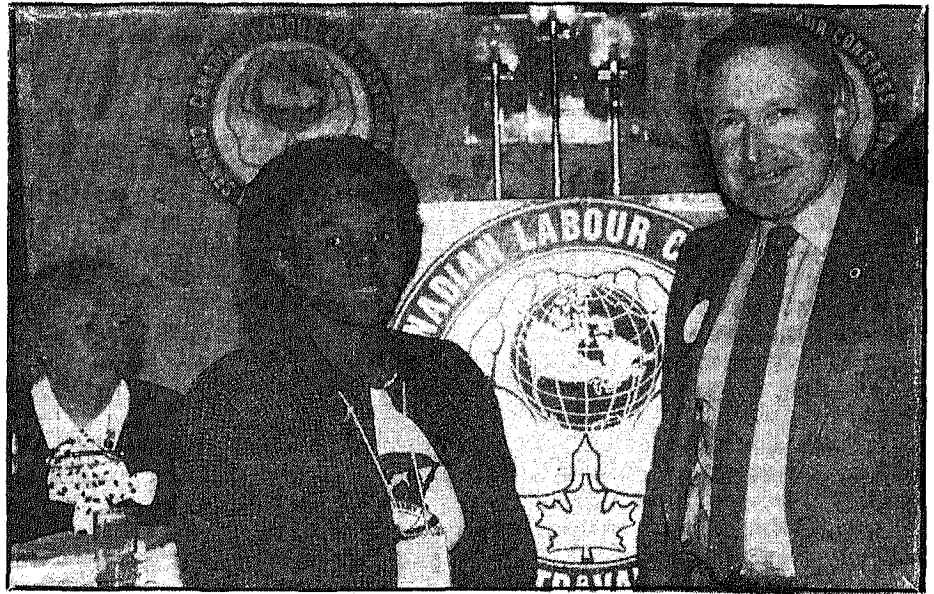
geber-/Arbeitnehmerbeziehungen stellen den eindeutigen Versuch dar, deren Spielraum weiter einzuschränken.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis sandte eine spezielle Solidaritätsbotschaft und kollegiale Grüße an den Generalsekretär des COSATU, Jay Naidoo, in der er dem Kongreß "größtmöglichen Erfolg" wünschte:

"Im Namen von Millionen Transportarbeitern auf der ganzen Welt freue ich mich, dem nationalen Sonderkongreß des COSATU die herzlichen kollegialen Grüße der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) zu schicken. Wir können auf eine lange und stolze Geschichte der Opposition gegen Diktaturen und Unterdrückung jedweder politischen Couleure zurückblicken und haben daher besonders großes Verständnis für die augenblickliche Situation des COSATU. Wir hegen jedoch nicht die geringsten Zweifel daran, daß er letztendlich triumphieren und ein neues, freies Südafrika entstehen wird, in dem der Gewerkschaftsbewegung die ihr zukommende Rolle in vollem Umfang zuerkannt und die ihr gebührende Anerkennung gewährt wird. Bei der Durchsetzung dieses großen Zieles könnt ihr auf die fortgesetzte Unterstützung und Solidarität der ITF zählen."

Der Kongreß beschloß ferner die Einberufung einer Konferenz eines breiten Spektrums von Anti-Apartheidorganisationen, die sich mit dem Widerstand gegen die Unterdrückung durch das Apartheidregime befassen soll.

Des weiteren beschloß COSATU die Durchführung eines "konzertierten Aktionsprogrammes" gegen die Beschränkungen und die Änderungen des Arbeitgeber-/Arbeitnehmergesetzes. An jedem Dienstag sollen in allen gewerkschaftlich organisierten Fabriken Demonstrationen durchgeführt werden. Außerdem wurde beschlossen, das Thema auch gegenüber den Unternehmensleitungen zur Sprache zu bringen und sie "... vor der ersten Bedrohung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen zu warnen und sie dar-



Susan Shubangu, eine für Organisationsfragen zuständige Funktionärin der südafrikanischen Transport and General Workers' Union, mit ITF-Präsident Jim Hunter auf der Frauenkonferenz des kanadischen Gewerkschaftsdachverbandes CLC Anfang dieses Jahres

auf aufmerksam zu machen, daß die Bereitschaft der Arbeitnehmer, sich für legitime Forderungen einzusetzen, nicht nachlassen wird."

Die Sitzung verabschiedete darüber hinaus eine "Erklärung", in der "unser Widerstand gegen die seit 40 Jahren andauernde Herrschaft der Nationalen Partei" erneut bekräftigt und die feste Entschlossenheit zum Ausdruck gebracht wurde, "den Kampf Seite an Seite fortzusetzen, bis wir uns von der Unterdrückung durch die Apartheid und der wirtschaftlichen Ausbeutung befreit haben."

Die Stimmung auf dem Kongreß war nach Angaben des COSATU "gekennzeichnet durch eine Atmosphäre der Kampfbereitschaft der Arbeitnehmer und der Empörung darüber, daß der Staat auf immer härtere Unterdrückungsmaßnahmen zurückgreift, um die

legitimen Forderung der Bevölkerung zu ersticken.

Die südafrikanische Regierung handelt angesichts einer schweren Wirtschaftskrise und mangelnder politischer Unterstützung durch die Bevölkerung aus einer Position der Schwäche.

Die brutale Unterdrückung der Anti-Apartheidbewegung geschieht auf Druck von seiten des Kapitals, das politische Stabilität und hohe Gewinne sehen will, selbst wenn dies einen umfassenden Angriff auf die Menschenrechte bedeutet. Doch die Arbeitnehmer und die Mehrheit der Bevölkerung bleiben standhaft und entschlossen, der Apartheid und der Ausbeutung ein Ende zu setzen und eine wirklich demokratische Ordnung in unserem Land herbeizuführen," erklärt COSATU.

Mechaniker feiern 100jähriges Bestehen

In diesem Monat hatten die Flugzeugmechaniker in den Vereinigten Staaten Grund zu feiern. Anlaß war das 100jährige Bestehen ihrer Gewerkschaft, der International Association of Machinists (IAM).

Der Jubiläumskongreß zum 100jährigen Bestehen fand in Atlanta statt - der Stadt, wo alles dereinst begonnen hatte. Dort waren im Jahre 1888 19 Mechaniker zusammengekommen, um die Gewerkschaft zu gründen.

Aus Anlaß der Feierlichkeiten reiste ITF-Generalsekretär Harold Lewis nach Atlanta. In seiner Ansprache vor dem Kongreß überbrachte er der IAM die herzlichsten Glück-

wünsche der Transportarbeiter aller Welt zu dieser festlichen Gelegenheit, zu der sie sich für einen Augenblick von ihrer tagtäglichen Arbeit freimachte und auf die vielfältigen Erfolge der ersten 100 Jahre ihres Bestehens zurückblickte.

Er wies darauf hin, daß die IAM sogar noch älter sei als die ITF, die erst im Jahre 1896 gegründet wurde.

Der Generalsekretär lobte den Beitrag der IAM - die über Mitglieder in vielen der ITF-Fachsektionen verfügt - zur Entwicklung politischer Strategien für den Umgang mit den großen Herausforderungen, die sich den

Gewerkschaften in diesem Jahrhundert stellen. Ebenso wichtig sei die Tatsache, daß sie, den besten Traditionen der stolzen internationalen Arbeiterbewegung, in der sie einen so wichtigen Platz einnehme, folgend, immer unter den ersten gewesen sei, weniger begünstigten Gewerkschaftern des Verkehrssektors in der ganzen Welt Unterstützung zu gewähren.

Der Generalsekretär schloß mit den besten Wünschen für Erfolg und Wohlergehen der IAM während der nächsten hundert Jahre ihres Bestehens.

Brief eines inhaftierten malaysischen Gewerkschaftsführers

Der nebenstehende Brief erreichte den ITF-Generalsekretär Harold Lewis aus Malaysia vom dort inhaftierten malaysischen Gewerkschaftsführer Dr. V. David.

Kollege Davids Inhaftierung (über die wir in den ITF-Nachrichten vom Januar 1988 berichteten) steht mittlerweile im Zentrum zunehmender Proteste von seiten der ITF-Mitgliedsgewerkschaften. Viele von ihnen kamen der von der ITF ausgesprochenen Bitte nach, Protestnoten an die malaysische Regierung zu senden.

ITF-Vorstandsmitglied Jack Otero, internationaler Vizepräsident der Transportation and Communications International Union (TCU) in den Vereinigten Staaten, setzt sich aktiv für die Freilassung von Kollegen David ein. Er sandte nicht nur Protestnoten, sondern forderte darüber hinaus in einem Brief an die amerikanische Tageszeitung Washington Post vom 11. April öffentlich Davids Freilassung. Sollte Malaysia dieser Forderung nicht nachkommen, so Otero, müsse die Regierung der Vereinigten Staaten die Aufhebung besonders günstiger Handelsbedingungen für das Regime, den Entzug der Landrechte malaysischer Fluggesellschaften im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten sowie die Einstellung aller militärischen und Wirtschaftshilfe für das Regime erwägen.

Mitglieder des Repräsentantenhauses schlossen sich unter Bezugnahme auf Oteros Brief diesen Forderungen an.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis wiederholte als Reaktion auf das an ihn gerichtete Schreiben des Kollegen David die Forderung der ITF nach seiner sofortigen und bedingungslosen Freilassung. "Ich möchte alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften nachdrücklich bitten, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um die Freilassung von Dr. David zu erwirken," erklärte er.

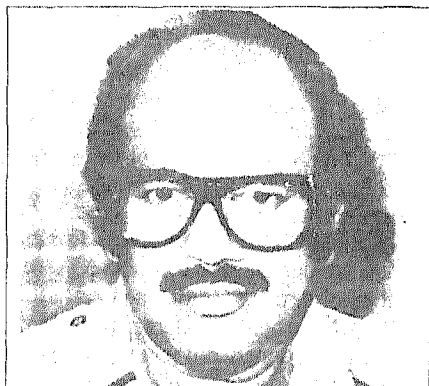
30. März 1988

Mein lieber Kollege Harold,

Du bist sicherlich darüber unterrichtet, daß ich am 27. Oktober 1987 aufgrund des Gesetzes zum Schutz der inneren Sicherheit - Vorbeugehaft ohne Gerichtsverfahren - verhaftet wurde. Nach zwei-monatiger Inhaftierung in einem polizeilichen Untersuchungsgefängnis, d. h. einer Polizeizelle, wurde ich am 27. Dezember 1987 in das sogenannte Kanunting-Gefangen-

enlager in Taiping, etwa 270 km von verlegt, in dem ich noch heute fest-

Während der Dauer meiner Inhaftierung wurde ich von der Zusammenhang mit gewerkvitäten verbört. Die Anschuldigungen beauf andere Punkte. schuldigt, eine nationale zustelwür-



Kuala Lumpur entfernt, gehalten werde.

tierung in der Polizei vor allem im schaftlichen Akti später erhobenen zogen sich jedoch Ich werde be Gefahr für die Sicherheit dar len. Die Vor fe sind unge recht fertigt, unbegründet, schikanös, völlig aus der Luft gegriffen und stellen einen eklatanten Machtmißbrauch der Staatsgewalt dar.

Das Gesetz zum Schutze der inneren Sicherheit gibt dem "Innenminister" absolute Vollmachten zur Inhaftierung jedes politischen Gegners ohne angemessene Begründung. Der Entwurf dieses Gesetzes, das an die Stelle der im Juni

1948 angesichts eines drohenden kommunistischen Aufstandes verabschiedeten Notstandsgesetze treten sollte, wurde dem Parlament im Jahre 1960 vorgelegt. Als das Parlament Einwände gegen den Gesetzentwurf erhob, versicherte der damalige Innenminister, daß die Bestimmungen

nicht dazu dienen sollten, politisch Andersdenkende zum Schweigen zu bringen, sondern einzig und allein im Falle eines die nationale Sicherheit bedrohenden kommunistischen Aufstandes zur Anwendung kämen. Heute wird das Gesetz bedauerlicherweise gegen die politische Opposition, Gewerkschafter, Drogenabhängige, Beamte und alle anderen Personen eingesetzt, deren Inhaftierung der Regierung wünschenswert erscheint, gegen die sie jedoch im Rahmen eines offenen Gerichtsverfahrens keine ausreichenden Beweismittel vorlegen kann.

Als Generalsekretär der malaysischen Transportarbeitergewerkschaft, Sekretär des ITF-Rates in Malaysia und Generalsekretär des malaysischen Gewerkschaftsbundes appelliere ich in aller Bescheidenheit an die Internationale Transportarbeiter-Föderation, die notwendigen Maßnahmen zu meiner frühzeitigen Freilassung zu ergreifen. Seit meiner Verhaftung sind inzwischen 5 Monate verstrichen, und noch immer deutet nichts auf meine Freilassung hin. Der Premierminister hat sich geweigert, die Vertreter des IBFG zu empfangen, und nur positive Anstrengungen der Gewerkschaften können die Regierung unter den gegebenen Umständen dazu bewegen, mir Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Es steht der ITF frei, alle erdenklichen Schritte zu unternehmen, um meine Freilassung zu bewirken.

In der Hoffnung, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation entschlossen für die Respektierung der Menschenrechte und bürgerlichen Freiheiten in unserem Lande eintreten wird, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

gez. V. David, GENERALSEKRETÄR

WICHTIG! WICHTIG!

Soeben erreicht uns die Nachricht, daß der führende malaysische Gewerkschaftsfunktionär Dr. V. David aus der Haft entlassen wurde. Seine Entlassung ist zweifellos auch auf die scharfen Gewerkschaftsproteste gegen seine weiteren Inhaftierung zurückzuführen. Unseren Informationen zufolge darf er sich jedoch nur in nächster Nähe seiner Wohnung aufhalten. Wir hoffen, daß diese verbleibende Einschränkung seiner Bewegungsfreiheit bald aufgehoben wird.

Kundgebung in Sri Lanka fordert demokratische Freiheiten

Die Wiederherstellung von Demokratie und Bürgerrechten in Sri Lanka war eine der Forderungen, die auf der Kundgebung zum 1. Mai der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) verabschiedet wurden.

Tausende von Arbeitnehmern nahmen an der Kundgebung der größten Gewerkschaft Sri Lankas (und der einzigen ITF-Mitgliedsgewerkschaft des Landes) teil, die zwei wichtige Entschlüsse verabschiedete.

Im Zusammenhang mit der internen Lage in Sri Lanka nahm die CMU zur Kenntnis, daß Präsident J. R. Dschajawardene weiterhin mit Hilfe der weitreichenden, drastischen Vollmachten des im Jahre 1982 verhängten Ausnahmezustandes regiert.

Diese Ausnahmebestimmungen hindern die Arbeitnehmer an der "Ausübung ihrer grundlegenden demokratischen Freiheiten bzw. unterwirft sie erheblichen Einschränkungen bei der Ausübung dieser Freiheiten," stellt die Entschlüsselung fest.

Viele Tausend Angehörige aller Bevölkerungsgruppen Sri Lankas kamen bisher im Bürgerkrieg ums Leben, und viele weitere wurden vertrieben oder ohne Gerichtsverfahren inhaftiert. Demonstrationen in der Öffentlichkeit sind verboten und Angriffen der Polizei ausgesetzt.

Die weitreichenden Maßnahmen des Staates gegen die "terroristische" Bedrohung im Norden und Osten des Landes führten zu einer Ausweitung des Konflikts in einen echten Bürgerkrieg anstatt die bewaffneten Überfälle der tamilischen Gruppen zu unterdrücken.

Im Juli 1987 führte ein Abkommen zwischen Indien und Sri Lanka zur Stationierung indischer Streitkräfte im Norden und Osten des Inselstaates. Diese militärischen Operationen hatten zur Folge, daß "die bewaffneten tamilischen Gruppen einschließlich der 'Tamil Tigers' militärisch wirkungslos wurden."

Doch die Bevölkerung im Norden und Osten des Landes "fühlt sich von der Anwesenheit

indischer Truppen bedroht oder lehnt diese ab ..., während von den Terroristen verübte Massaker und andere Gewalttätigkeiten die Wiederherstellung des Alltags in Verwaltung, Wirtschaft und Politik verhindern."

Die CMU stellt fest, daß die Maßnahmen der Regierung, die die Unterdrückung grundlegender demokratischer Freiheiten zur Folge haben, zu einer Zunahme terroristischer Aktivitäten und politischer Attentate führen. Der Terrorismus führt "zu einer weiteren Schwächung der demokratischen Aktionsfreiheit der Arbeiterklasse und anderer Bevölkerungsgruppen, verstößt gegen die Menschenrechte und kann in keiner Weise gerechtfertigt werden."

Die CMU fordert die Aufhebung des Ausnahmezustandes, des Anti-Terrorgesetzes und anderer repressiver Gesetze als ersten Schritt in Richtung auf die Wiederherstellung der demokratischen Freiheiten in Sri Lanka.

Um diese Ziele zu erreichen, fordert die CMU die "Vereinigung aller Kräfte der Arbeiterklasse ... sowie den Zusammenschluß und die Führung anderer ausgebeuteter und unterdrückter Bevölkerungsgruppen Sri Lankas, die Aufhebung des Ausnahmezustandes und die Wiederherstellung und erneute Inbesitznahme ihrer grundlegenden demokratischen Rechte, um so die Menschenrechte zu schützen und Frieden und Gerechtigkeit in diesem Land zu garantieren."

Zu diesem Zweck forderte die Kundgebung die aktive Unterstützung der internationalen Gewerkschaftsbewegung und appellierte an andere Organisationen im Ausland, sie bei ihren Bemühungen zu unterstützen.

Trotz der ernsten und schwierigen politischen Lage in Sri Lanka beschäftigten sich die Mitglieder der CMU jedoch nicht nur mit ihren eigenen Problemen, sondern nutzten einen ebenso großen Teil ihrer Kundgebung dazu, ihrer Solidarität mit anderen Arbeitnehmergruppen Ausdruck zu geben. Im Andenken an die eigentliche Bedeutung des 1. Mai als dem "Tag, an dem die Arbeitnehmer die Forderungen ihrer Klasse zum Aus-

druck bringen und sich auf den Kampf für deren Durchsetzung vorbereiten", verabschiedete die Kundgebung eine umfassende Solidaritätserklärung.

Die Teilnehmer erklärten ihre Solidarität mit dem Kampf der Arbeitnehmer in Europa, Nordamerika, Australien, Neuseeland und Japan gegen die Arbeitslosigkeit und für die Verteidigung ihrer "in harten Kämpfen erzielten Erfolge"; sie gaben ihrer Unterstützung für die Arbeitnehmer in der Dritten Welt in ihrem Kampf um "grundlegende Menschenrechte und demokratische Freiheiten sowie Gewerkschaftsrechte" und ihrem wirtschaftlichen Kampf gegen den "niedrigen Lebensstandard" Ausdruck. Des weiteren erklärten sie sich solidarisch mit den Arbeitnehmern in den nicht-kapitalistischen Ländern (Sowjetunion, China, Osteuropa), denen die demokratischen Grundrechte verweigert werden oder starken Einschränkungen unterliegen; sie gaben ihrer vollen Unterstützung für die unabhängige polnische Gewerkschaft "Solidarnosc" zum Ausdruck und begrüßten die Schritte in Richtung auf eine Liberalisierung in der Sowjetunion, "die der Arbeiterklasse der Sowjetunion und Osteuropas die Gelegenheit geben könnten, unabhängige demokratische Forderungen durchzusetzen."

Insbesondere gab die Kundgebung ihrer "ungeteilten Solidarität" mit dem Kampf gegen die Apartheid in Südafrika Ausdruck, sprach sich gegen die US-Aggression gegen das sandinistische Regime in Nicaragua aus und verurteilte die "fortdauernde Besetzung arabischer Gebiete durch den Staat Israel und die brutalen Maßnahmen der israelischen Streitkräfte zur Unterdrückung des Aufstandes des arabischen Volkes ... sowie des Kampfes des palästinensischen Volkes um Selbstbestimmung."

Die Kundgebung sandte außerdem Grußbotschaften an die ITF sowie die beiden anderen Internationalen Berufssekretariate (der Lebensmittel- und der Bauarbeiter), denen die CMU angehört.

"Wandel als Herausforderung" — das Motto des IBFG-Kongresses

Knapp 800 Delegierte aus 109 Ländern nahmen vom 14. bis zum 18. März in Melbourne (Australien) am 14. Weltkongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) teil.

Dem IBFG gehören nationale Gewerkschaftsdachverbände auf der ganzen Welt an. Vielen von ihnen sind auch ITF-Mitgliedsgewerkschaften angeschlossen. Die Internationalen Berufssekretariate, wie auch die ITF, sind vom IBFG unabhängige Organisationen, verfügen jedoch über enge Verbindungen mit dem Bund und sind auch im Vorstand des IBFG vertreten.

Hauptgegenstand des Kongresses war eine

Debatte über ein Dokument mit dem Titel "Wandel als Herausforderung", das sich mit der Notwendigkeit einer klaren Analyse und eindeutigen Reaktion von Seiten der Gewerkschaften auf die zunehmende Internationalisierung der Weltwirtschaft befaßte. Neben dieser Einsicht hob der Kongreß auch die Bedeutung der Entwicklung neuer Wege zur Einbindung der Millionen nicht-organisierter Arbeitnehmer der Welt in die Gewerkschaften hervor.

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken, der ebenso wie der Präsident des IBFG, Dr. P. P. Narayanan, vom Kongreß in seinem Amt bestätigt wurde, stellte fest, daß dieser Kon-

greß "der sowohl im Hinblick auf die Teilnehmerzahl als auch auf seine Repräsentativität bei weitem größte" Kongreß in der Geschichte des IBFG war.

Im Anschluß an die Schlußsitzung des Kongresses stellte Vanderveken fest, daß sich die Diskussionen vor allem mit der Tatsache auseinandergesetzt hätten, daß die Gewerkschaften "sich dem Wandel anpassen, ihre Arbeitsmethoden auf die heutigen Bedürfnisse ausrichten, den Veränderungen vorgreifen und sie im Interesse des Wohles der Allgemeinheit beeinflussen müssen und nicht in der Defensive bleiben und auf den Wandel

Forts. auf Seite 6

... engere Zusammenarbeit mit den IBS beschlossen

Forts. von Seite 5
reagieren dürfen, nachdem er vollzogen ist."

Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Kommunikation und des Informationsaustausches zwischen den IBFG-Mitgliedsorganisationen und den Internationalen Berufssekretariaten wurde ebenfalls unterstrichen:

"Der Fluß der Gedanken und Informationen zwischen den einzelnen Gewerkschaften, über den IBFG und die ihm assoziierten Internationalen Berufssekretariate, muß beschleunigt werden ... Unsere Aufgabe ist es, Mechanismen für eine engere Zusammenarbeit mit den Internationalen Berufssekretariaten zu finden und bei den Gewerkschaften einen 'internationalen Reflex' zu entwickeln, um zu einer raschen internationalen Reaktion

auf Entwicklungen auf nationaler oder industrieller Ebene zu kommen," sagte Vanderveken.

Die Frage der Verbesserung der Mitgliederwerbungen sowie der Bildungs- und Ausbildungsprogramme der Gewerkschaften stand ebenfalls ganz oben auf der Tagesordnung.

Entschließungen wurden zu einem breiten Spektrum von Problemen verabschiedet, darunter z. B. Privatisierung, freie Exportzonen, Kinderarbeit, Arbeitsschutz sowie positive Maßnahmen für Frauen am Arbeitsplatz (und in den Gewerkschaften).

Ein weiteres zentrales Thema des Kongresses waren Fragen der Menschen- und Gewerkschaftsrechte. Lech Walesa (Präsident

der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc) und James Mndaweni (Präsident des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes National Council of Trade Unions) waren von ihren Regierungen an der Teilnahme gehindert worden.

"In Zukunft," forderte Vanderveken, "sollten die angeschlossenen Gewerkschaften der internationalen Arbeit größte Priorität einräumen, denn es gibt keine örtlichen Konflikte mehr, die nicht mit internationalen Fragen in Zusammenhang stehen. Das ist die eigentliche Botschaft dieses Kongresses und seine eigentlichen Bedeutung für die tagtägliche Gewerkschaftsarbeit in Zusammenhang mit den ganz praktischen Problemen."

HAFENARBEITER

Hafenarbeiterkonflikt in Montreal in der Sackgasse

Die Arbeit im kanadischen Hafen Montreal wird gegenwärtig durch eine Reihe von eintägigen Streiks unterbrochen, die die Hafenarbeiter im Rahmen eines seit langem anhaltenden Arbeitskonfliktes im Zusammenhang mit Arbeitsplatzsicherheit und Schichtarbeit durchführen.

Diese Fragen stehen im Zentrum der sich nun schon seit eineinhalb Jahren hinziehenden Vertragsverhandlungen. Ein vor kurzem vorgelegter Schlichtungsvorschlag wurde von der zuständigen Gewerkschaft - der kanadischen Abteilung der International Longshoremen's Association (ILA) - zurückgewiesen.

Die Arbeitgeber in der Schifffahrt akzeptieren die Empfehlungen des Schlichters und erklärten, daß sie nur dann zur Fortsetzung der Verhandlungen bereit seien, wenn die Gewerkschaft ihre Haltung ändere.

Da die vom Schlichter vorgeschlagenen Änderungen am augenblicklichen Schichtsystem - unter dem die meisten der mehr als

700 Hafenarbeiter in jeder Woche vier verschiedene Schichten arbeiten, was eine nicht annehmbare Belastung für die Arbeitnehmer und ihre Familien bedeutet - nicht weit genug gehen, bleibt der Gewerkschaft nach eigener Aussage keine andere Wahl, als den Vorschlag abzulehnen. Auch das Angebot der

Arbeitgeber, 259 Hafenarbeiter in das Arbeitsplatzsicherheitsprogramm zu übernehmen, wurde von der ILA als unzureichend zurückgewiesen. Während sich die Verhandlungen also in einer Sackgasse befinden, erscheinen weitere Störungen des Hafenbetriebes unausweichlich.

In letzter Minute: Einigung über Löhne in den japanischen Häfen

Ein größerer Hafenarbeiterstreik in Japan, der den Import- und Exporthandel des Landes schwerwiegend beeinträchtigt hätte, konnte in letzter Minute durch eine Einigung über Bezahlung und Arbeitszeiten der 90.000 Mitglieder der Hafenarbeitergewerkschaft verhindert werden. Darüber hinaus konnte eine Vereinbarung über Arbeitsplatzsicherheit ausgearbeitet werden, bei der allerdings die schwierige Frage der Sonntagsarbeit, die von den Hafenarbeitern abgelehnt wird, weiterhin offenbleibt.

TODESFÄLLE

Soeben erreichte uns die Nachricht, daß B. L. Sorah, Ehrensekretär/Kassenwart der US Brotherhood of Maintenance of Way Employees (BMWE) am 30. Dezember 1987 nach langer Krankheit im Alter von 67 Jahren verstarb.

Sorah war von 1970 bis 1982 Sekretär/Kassenwart der BMWE. Bei seinem Eintritt in den Ruhestand 1982 wurde ihm in Anerkennung seiner außergewöhnlichen Verdienste um die Gewerkschaft der Titel des Ehrensekretärs/Kassenwarts verliehen.

Feierliche Eröffnung des "Boomerang-Club"

Am 25. März wurde in Sydney (Australien) das jüngste ITF-Seeleutezentrum eröffnet.

Der "Boomerang-Club", vormals Mascot Bowling Club, liegt nur fünf Autominuten vom großen Botany-Bay-Containerterminal in Sydney entfernt und ist auch von den anderen großen Einrichtungen in Port Jackson/Sydney leicht zu erreichen.

Zur offiziellen Eröffnung des Zentrums war der australische Verkehrsminister Gareth Evans erschienen, der in einer Ansprache ITF-Generalsekretär Harold Lewis begrüßte und der ITF für ihre großzügige finanzielle Unterstützung des neuen Zentrums dankte.

Der Minister erklärte, daß der neue Club mit seinen hervorragenden Einrichtungen den Seeleuten eine gute Gelegenheit biete, sich mit ihren Freunden und Kollegen zu treffen: zweifellos wird er sich bald zu einer beliebten Anlaufstelle für viele Seeleute auf weltweiter Fahrt entwickeln. Er sei stolz, daß man ihn gebeten habe, die offizielle Eröffnung des Zentrums vorzunehmen und hoffe, daß es seinem Namen Ehre machen werde und die Seeleute, die es benutzen, häufig die Gelegenheit hätten, zurückzukehren und die angebotenen Einrichtungen zu nutzen.

In seiner Erwiderung dankte ITF-Generalsekretär Harold Lewis dem Verkehrsminister für seine Ansprache und berichtete den geladenen Gästen über eine Reihe weiterer Wohlfahrtsprojekte, die die ITF mit Hilfe der Wohlfahrtseinrichtungen, die sie im Interesse der Seeleute der Welt betreibt, finanziert.

Arthur Roberts, der pensionierte Generalmanager und Vorstandsvorsitzende des Unternehmens Containerterminals of Australia begrüßte die Anwesenden im Namen des Clubs in seiner Funktion als Vorsitzender des Direktoriums, das für die Leitung des Zentrums verantwortlich ist.

Mitglieder der Leitung des neuen Zentrums freuten sich über ein Gemälde, das ihnen von

der neuseeländischen Gewerkschaft Merchant Service Guild als Geschenk überreicht wurde und in Zukunft die Wände des Zentrums zieren wird. Im Namen der Hafenbehörde von Sydney überreichte auch Mick Costello ein Einweihungsgeschenk in Form einer Namenstafel.

Wie auch das andere ITF-Seeleutezentrum in Rotterdam bietet der Boomerang-Club ein breites Spektrum von überdachten und Freilufteinrichtungen für sportliche Aktivitäten und Erholungszwecke, die Seeleuten aller Nationen offenstehen. Neben erstklassigen

Lewis als Mitglied des Direktoriums des Clubs unterstützt werden. Weitere Vorstandsmitglieder sind Tas Bull, Generalsekretär der australischen Hafnarbeitergewerkschaft WWF, die Bundessekretäre Mike Fleming (Merchant Service Guild) und Mike Chapman (Stevedoring Supervisors' Association) sowie Les Symes, langjähriger Billigflaggeninspektor der WWF. Kassenwart des Zentrums ist Roger Williams, Seniorpartner in einer großen Firma beglaubigter Rechnungsprüfer in Sydney.

Das Boomerang-Zentrum ist das zweite

...willkommene Anlaufstelle für die Seeleute der Welt ...

Freilufteinrichtungen wie Tennisplätzen, einem großen Swimmingpool und einem großen überdachten Grillbereich bietet das Zentrum auf einer Fläche von 1,3 ha auch einen Speisesaal mit vierzig Sitzplätzen, einen Fernseh-/Videoraum, einen Schreibaal und eine Bibliothek. Zu den weiteren Einrichtungen gehören ein Kiosk, an dem die Seeleute die wichtigsten Dinge des täglichen Bedarfs kaufen können, eine Reihe von Telefonen, von denen aus die Seeleute ihre Familien in der Heimat anrufen können sowie eine kleine Kapelle, in der Geistliche der Flying Angels Mission Gottesdienste abhalten werden.

Als Generalmanager des Zentrums, der auch dort wohnt, wird Roy Hansson fungieren, der auf langjährige Erfahrungen im Bereich der Seeleutewohlfahrt zurückblicken kann.

Er wird vom ITF-Generalsekretär Harold

einer Reihe von Zentren, deren Einrichtung die ITF plant. Im September vergangenen Jahres wurde das De-Beer-Zentrum in Rotterdam eröffnet, das bereits rege benutzt wird. In Genua haben die Renovierungsarbeiten am Seeleutehaus begonnen, das vor seiner Eröffnung von Grund auf überholt wird, um auch den höchsten Ansprüchen gerecht werden zu können. Des weiteren beteiligt sich die ITF an einem Programm der japanischen Seeleutegewerkschaft zum Bau eines dringend benötigten Wohlfahrtszentrums im Hafen von Tokio.

Diese Projekte werden einmal das erste Glied einer weltweiten Kette von ITF-Seeleutezentren bilden, in denen alle diejenigen, die ihren Lebensunterhalt auf den Weltmeeren verdienen, ihre wertvolle Zeit an Land verbringen und neue Kräfte sammeln können, bevor sie auf ihre Schiffe zurückkehren.

Streik der Besatzungen bei Japan Line Shipping

Besatzungen von Schiffen der Japan Line Shipping gingen Anfang dieses Monats in Streik, um gegen Pläne der in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Muttergesellschaft Japan Line für eine Umsetzung von knapp 1.500 Seeleuten in andere Bereiche zu protestieren. Nach Auffassung der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft, die die Streikenden vertritt, ist dies praktisch gleichbedeutend mit einer Entlassung.

Das Unternehmen gab daraufhin nach und bot 1.000 Seeleuten die Möglichkeit einer freiwilligen Auflösung des Arbeitsverhältnisses an. Als Gegenleistung erklärte sich Japan Line bereit, etwa 400 von ihnen wieder einzustellen, für weitere 100 eine Beschäftigung bei anderen Tochterunternehmen zu finden und die verbleibenden 500 bei der Suche nach Arbeitsplätzen bei anderen Unternehmen der Gruppe zu unterstützen.

Unsere letzten Informationen zufolge wurde der Streik vorläufig ausgesetzt.

Lohnerhöhung für japanische Seeleute

Im Rahmen des vor kurzem mit den Reedern ausgehandelten Kollektivvertrages, der eine Laufzeit von zwölf Monaten hat, wird den in der Hochseeschiffahrt tätigen JSU-Mitgliedern in Zukunft monatlich ein zusätzlicher Betrag von 7.250,- Yen ausbezahlt, was einer 3,17%igen Anhebung der Heuern entspricht. Die Gewerkschaft äußerte ihre Enttäuschung darüber, daß die Anhebung so niedrig ausfiel, zeigt jedoch Verständnis für die Tatsache, daß dieser Wirtschaftsbereich von ungünstigen Wechselkursen schwer betroffen ist. Fährbesatzungen akzeptierten bereits vorher eine Erhöhung um insgesamt 5,91 %.

EUSC-Urteil — Sieg der US-Gewerkschaften

Unter Hinweis auf eine Geisterflotte sogenannter "amerikanischer Kontrolle unterstehender Schiffe", die unter der Flagge anderer Länder fahren, täuschte die US-Regierung viele Jahre lang vor, daß die Handelsflotte der Vereinigten Staaten groß genug sei, um ihren strategischen Bedürfnissen gerecht zu werden. Dieser Schwindel flog nun dank hartnäckiger Bemühungen der der ITF angeschlossenen amerikanischen Schifffahrtsgewerkschaft NMU auf.

Diese Duldung und Förderung von Billigflaggen in Verbindung mit der Umgehung der US-Steuer Gesetze und Arbeits- und Sicherheitsnormen führte dazu, daß sie inzwischen mehr als 40 % amerikanischer Importe und Exporte befördern, während der Anteil der unter US-Flagge fahrenden Schiffe an der Ein- und Ausfuhr bei etwa 4 % liegt. Die Betreiber dieser Schiffe gingen bei ihren Bemühungen, ihren Geschäften das Mäntelchen der Ehrbarkeit umzuhängen, sogar so weit, sich den Namen "Federation of American Controlled Shipping" (Föderation der amerikanischen Kontrolle unterstehenden Schifffahrt) zuzulegen.

Die US-Schifffahrtsverwaltung MARAD hat nun eine 253 Seiten starke Veröffentlichung mit dem Titel "Economic Support Shipping" herausgegeben, in der die von der US-Handelsmarine im Falle eines militärischen Konflikts voraussichtlich benötigte verfüg-

bare Schiffskapazität geschätzt wird. In dieser Veröffentlichung stellt die MARAD fest, daß die verfügbaren Schiffe - die unter US-Flagge fahrenden sowie die im Bedarfsfall einzuziehenden zusammengenommen - zur Befriedigung des Bedarfs ausreichen. Die überwiegende Mehrzahl aller benötigten Kategorien wurden der praktischen Kontrolle der Vereinigten Staaten unterstehenden Flotten ("Effective United States Control (EUSC)" fleets) entstammen, was nach der MARAD-Definition bedeutet, daß sie im Bedarfsfall eingezogen werden können.

Schon seit einigen Jahren stellt die der ITF angeschlossene amerikanische Schifffahrtsgewerkschaft NMU die Auffassung der Schifffahrtsverwaltung und des Verteidigungsministeriums in Frage, wonach die in amerikanischem Besitz befindlichen Billigflaggenschiffe eingezogen werden können.

1986 reichte die NMU Klage gegen das Verkehrsministerium und MARAD ein und beantragte in diesem Zusammenhang eine gerichtliche Feststellung der Tatsache, daß das EUSC-Programm ungesetzlich sei, sowie den Erlaß einer einstweiligen Verfügung, durch die den beiden betroffenen Einrichtungen die Behauptung untersagt wird, daß im Eigentum ausländischer Gesellschaften befindliche und unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe im Bedarfsfall von den

Vereinigten Staaten eingezogen werden können.

Die US-Regierung vermied jegliche sachliche Diskussion über diese Frage und behauptete statt dessen, daß die NMU von dieser Entscheidung nicht betroffen und daher nicht befugt sei, eine derartige Klage einzu-reichen. Der amerikanische Bezirksrichter Oliver Gasch schloß sich dieser Argumentation an und wies die Klage ab.

Im Anschluß an die von der NMU eingereichte Klage forderte US-Senator Ernest F. Hollings im Oktober 1987 beim amerikanischen Rechnungshof ein Gutachten über die Befugnisse des Präsidenten hinsichtlich der Einziehung von Schiffen in Notfällen an.

Im April 1988 lag die Antwort des Rechnungshofes - die letzte Entscheidungsinstanz über die Absichten des Kongresses bei der Verabschiedung von Gesetzen - vor: die Schiffe seien nicht requirierbar.

Eine direkte Auswirkung dieser Entscheidung ist, daß die Zahl der für die US-Verteidigungsplaner im Notfall verfügbaren Schiffe um etwa 300 zurückging.

Diese Entscheidung stellt einen wichtigen Schritt nach vorne für die Kampagne der US-Schifffahrtsgewerkschaften dar, mit der sie die Regierung zur Anerkennung der Notwendigkeit der Erhaltung einer umfangreichen amerikanischen Nationalflaggenflotte zwingen wollen.

Beunruhigung über Zukunft der neuseeländischen Schifffahrt

Die Zukunft der neuseeländischen Schifffahrtsindustrie stand im Mittelpunkt einer 5tägigen Konferenz, die die neuseeländische Seeleutengewerkschaft im vergangenen März in Auckland abhielt.

Es handelte sich dabei um ein Seminar mit Vorträgen von Vertretern der Gewerkschaften, Unternehmensleitungen und aus der Politik und anschließenden Fragestunden und Diskussionen über die angesprochenen Themen.

Die wichtigsten Bestandteile der Schifffahrtspolitik der Regierung wurden vom stellvertretenden Verkehrsminister erläutert, der darauf hinwies, daß die neuseeländische Schifffahrt von den Schattenflaggenreedern stark unter Druck gesetzt werde. Er machte deutlich, daß von seiten der Regierung wenig oder gar keine Unterstützung für diesen Wirtschaftsbereich zu erwarten sei und die Beförderungskosten für die Waren des Landes ohne Rücksicht auf die Auswirkungen für die neuseeländische Flotte und der in ihr beschäftigten Seeleute verringert werden müßten. Die wichtigsten Elemente dieser Politik wurden anschließend von einem hohen Regierungsbeamten ausführlich dargelegt, der für die Erläuterung der Absichten und Politik

der Regierung verantwortlich ist.

Die Vertreter der Seeleutengewerkschaft reagierten darauf mit dem nachdrücklichen Hinweis, daß sowohl sie auch als die übrigen Gewerkschaften dieses Wirtschaftsbereiches diesen Ansatz als moralisch und politisch unannehmbar betrachteten. Sie hoben hervor, daß die Gewerkschaften durchaus bereit seien, sich an die geänderten Gegebenheiten anzupassen und aufgrund von Gesprächen mit der Regierung und den Reedern in der Vergangenheit bereits ihre Politik und Praxis modifiziert hätten. Sie seien jederzeit zu positiver Zusammenarbeit bei Verhandlungen über die Zukunft des Wirtschaftsbereiches bereit.

Sie vertraten jedoch auch die Auffassung, daß sie eine Zusage über das Weiterbestehen der Flotte und der damit verbundenen Arbeitsplätze erwarten könnten und die Regierung ausbeuterischen Praktiken gegenüber nicht die Augen verschließen dürfe, nur um Einsparungen vorzunehmen.

Nachdem die Regierungen Neuseelands und Australiens vor kurzem andeuteten, daß der transtasmanische Handel, der bisher größtenteils für australische und neuseeländische Schiffe reserviert war, demnächst auch für Billigflaggen geöffnet werden solle, besteht

für die Gewerkschaften Grund zu großer Beunruhigung.

Als Gastredner sprach auf der Konferenz Sam Jennings, Generalsekretär der Hafentarbeitergewerkschaft WWF. In seiner Eigenschaft als Generalsekretär der neugegründeten New Zealand Maritime, Transport and General Workers' Federation, der auch Hafentarbeiter- und Eisenbahnergewerkschaften angehören, gab Jennings den Seeleuten die Zusage, sie nach allen Kräften in ihren Kampf um die Erhaltung ihres Industriebereichs und der in harten Kämpfen durchgesetzten Normen zu unterstützen.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis nahm als Vertreter der ITF an der Konferenz teil und verwies auf die Geschichte der Billigflaggen und die nun schon seit 40 Jahren von der ITF geführte Kampagne gegen ihre Nutzung.

Dave Morgan, Präsident der Seeleutengewerkschaft, führte den Vorsitz. Landessekretär Jim Woods nahm aktiv an der Konferenz teil, die sich nicht nur mit Fragen der Schifffahrtspolitik befaßte, sondern auch Gelegenheit zu Diskussionen über Kollektivverhandlungen und die Ausbildung von Seeleuten bot.

Bundesrepublik: Finger weg von Billigflagge

Das wichtigste Ereignis des vergangenen Monats fand in der Bundesrepublik Deutschland statt, wo über die Einrichtung des viel diskutierten und von den Reedern so lautstark geforderten zweiten Registers nun im Parlament beraten wird. Unterdessen sind die Entwicklungen in Dänemark vorläufig zu einem Stillstand gekommen, während nach den Parlamentswahlen, die zu keiner Änderung des Kräfteverhältnisses geführt haben, eine neue Regierung gebildet wird.

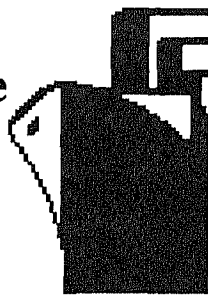
Das Bermuda-Register hat durch die fortgesetzte Überstellung von Schiffen durch die Reeder auf das Insel-Register erstmals die 3,5 Millionen-BRT-Grenze erreicht. Allein in den vergangenen zwei Monaten hatte es einen Zuwachs von einer halben Million Tonnen zu verzeichnen. Der nächste Schritt wird die Ausweitung des SOLAS- und des MARPOL-Übereinkommens auf die Insel sein (diese beiden Übereinkommen sollen auch auf die beiden anderen Register in britischen Kolonien, Gibraltar und Cayman-Inseln, ausgedehnt werden. Auf den Cayman-Inseln werden sie ab Juni in Kraft treten). Wenn dies geschehen ist, beabsichtigt Bermuda sein Register im Ausland in ähnlicher Weise zu vermarkten wie es dies schon im Hinblick auf die Bedeutung des Landes als Zentrum für den Fremdenverkehr und die internationale Geschäftswelt tut. Ein großer Teil des Tonnagezuwachses geht auf die großen Öltanker zurück, die, angezogen durch das Schutzversprechen der von der britischen Marine im Golf stationierten Armilla-Patrouille, schon seit einiger Zeit auf die Aufnahme in das Register warten. Dabei hatten die Bermudas in den Augen der britischen Regierung jedoch ein wenig zu viel Erfolg bei ihren Bemühungen um neue Tonnage. Die Briten machten inzwischen einen Rückzieher und wiesen die Reeder - insbesondere norwegische Tankschiffreeder - vorsorglich darauf hin, daß britischer Marineschutz nicht garantiert werden kann.

Der neue Staatspräsident von Zypern, George Vassiliou, zeigt sich besorgt über die Möglichkeit, daß die jüngsten Maßnahmen der türkischen Regierung gegen die Flagge negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben könnten. Eine seiner ersten Amtshandlungen nach seiner Wahl war die Ernennung eines Schiffsverkehrsberaters, Zenon Katsourides. Eine Woche nach Antritt seines Amtes startete Katsourides eine Kampagne, in deren Rahmen er den Reedern ein breiteres Spektrum von Zusatzleistungen anbietet, um die Anziehungskraft der Flagge, die augenblicklich Platz 7 auf der Weltrangliste einnimmt, zu erhöhen. Darüber hinaus prüft er gegenwärtig die Vorschläge für ein neues Handelsschiffsverkehrsgesetz, die noch von der vorherigen Regierung erarbeitet wurden.

In Dänemark mußten die Pläne für die

Einführung eines dem Norwegischen Internationalen Schiffsregister NIS ähnlichen DIS wegen der Ausschreibung vorgezogener Parlamentswahlen vorläufig auf Eis gelegt werden. Es ist allerdings unwahrscheinlich, daß die Reeder ihre Forderung nach einem zweiten Register aufgeben werden, und die neue Regierung wird daher nach ihrer Bildung dieser Angelegenheit vorrangige Auf-

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



merksamkeit widmen müssen. Unterdessen bereiten sich die Gewerkschaften auf ihre zweite Chance vor, den Gesetzgebern klarzumachen, daß dies nicht der richtige Weg ist.

Die französische Regierung gab Ende vergangenen Monats bekannt, daß sie im Laufe der vergangenen zwei Jahre für ihr Programm für die Handelsmarine, in dessen Rahmen es gelungen war, einige Schiffsverkehrsunternehmen unter der Nationalflagge zu halten, insgesamt 400 Millionen Francs ausgegeben habe. Den Unternehmen wird als Gegenleistung für staatliche Finanzhilfe bei Geschäftsabschlüssen, die Arbeitsplätze für französische Seeleute sichern helfen, die Zusage abverlangt, den Sitz ihrer Entscheidungszentren in Frankreich zu belassen. Die Tendenz ist jedoch generell weiterhin rückläufig. Die Zahl der auf unter französischer Flagge fahrenden Schiffen beschäftigten Seeleute ging von 14.380 am Jahresende 1986 auf 12.420 zu Ende des vergangenen Jahres zurück.

Das wichtigste Ereignis dieses Monats fand in der Bundesrepublik Deutschland statt, wo dem Parlament ein Gesetzentwurf über die Einrichtung des bei den Reedern so beliebten zweiten Registers vorgelegt wurde. Der Gesetzentwurf forderte eine scharfe Reaktion der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, heraus, die ihn als Kriegserklärung bezeichnete und darin einen Schritt in Richtung auf die Zerstörung der Schifffahrt unter deutscher Flagge und damit der Arbeitsplätze von 17.000 deutschen Seeleuten sieht. Der verkehrspolitische Sprecher der Gewerkschaft, ITF-Vorstandsmitglied Eike Eulen, erklärte, es sei il-

ludisch zu glauben, daß die Flotte unter der neuen Flagge ebenso leistungsfähig sein könne wie unter der deutschen Nationalflagge und die Sicherheit nicht beeinträchtigt werde. Er beschuldigte die Regierungskoalition, sich als bereitwilliges Werkzeug der deutschen Reeder benutzen zu lassen, die einzig und allein daran interessiert seien, ihre Schiffe zu Billigflaggenbedingungen betreiben zu können und deutsche Seeleute durch ausländische Billigbesatzungen, denen Heimatheimern bezahlt würden, zu ersetzen. Eulen forderte die Regierung auf, ihre Schiffsverkehrspolitik zu überdenken anstatt sich der wachsenden Liste der Billigflaggenländer anzuschließen. Nachdem der Gesetzentwurf vom Parlament in erster Lesung behandelt wurde, bemühen sich die Reeder nun um größtmögliche Unterstützung und erklären, daß sie "ungeduldig" auf die Zustimmung durch das Parlament warten.

Reeder, die ihre Schiffe im wachsenden Register der Isle of Man eintragen lassen, das inzwischen mehr als vier Millionen Tonnen Ladegewicht verzeichnen kann, verzichten in immer größerer Zahl auf eine Besatzung ihrer Schiffe mit britischen Besatzungen. Jüngstes Beispiel ist die kanadische Reederei Misener Shipping, die, nachdem sie die Erlaubnis zur Registrierung des 21.548-Tonnen-Schiffes Selkirk auf der Insel erhalten hatte, ihre Absicht bekanntgab, das Schiff mit kanadischen, indischen und chinesischen Seeleuten zu besetzen. In dem Bemühen, die Erklärung des Landes zum Billigflaggenland zu verhindern, befaßt sich das Parlament der Isle of Man nun mit Maßnahmen zur Straffung des Registers, die der Schiffsverkehrsverwaltung größere Vollmachten zugestehen und nicht normengerechte Schiffe vom Register ausschließen sollen.

Japanische Reeder zeigen großes Interesse an der Registrierung ihrer Schiffe im NIS, wurden jedoch bis vor kurzem aufgrund von Problemen bei der Klassifizierung ihrer Schiffe an der Durchführung ihrer Absichten gehindert, da ihre eigene Klassifizierungsgesellschaft in Norwegen nicht anerkannt wird. Die Norweger, die ebenso sehr daran interessiert sind, einen möglichst großen Anteil des wertvollen Japan-Geschäfts an sich zu binden, haben inzwischen eine mögliche Lösung dieses heiklen Problems vorgeschlagen, in deren Rahmen es den Japanern erlaubt sein soll, eine "Doppelklassifizierung" der Tonnage beizubehalten (wobei die japanischen Klassifizierungsgesellschaften Nippon Kokan Kyokai neben einer der sieben vom NIS anerkannten Gesellschaften auftreten soll).

Das neue Register in dem winzigen Land Luxemburg - ohne eigenen Zugang zum Meer -, das im April 1988 eröffnet werden

Forts. auf Seite 10

Gewerkschaften in Asien/Pazifik diskutieren Privatisierung

Zivilluftfahrtgewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum kamen vom 21. bis zum 24. März in Terrigal in der Nähe von Sydney (Australien) zu einem 4tägigen Seminar zusammen, auf dem sie über die beste Möglichkeit diskutierten, wie man sich der zunehmenden Herausforderung durch die Entregulierung und Privatisierung der Fluggesellschaften stellen kann, die inzwischen auch in dieser Region Fuß zu fassen drohen.

Sinnigerweise fand dieses Seminar in Australien statt, wo Pläne der Regierung für eine Teilprivatisierung der staatlichen Fluggesellschaft Qantas und einen möglichen Zusammenschluß mit Air New Zealand in den vergangenen Monaten heftig umstritten waren.

An dem Seminar nahmen mehr als 50 Delegierte, Beobachter und Experten aus 14 Ländern der Region teil. Eröffnet wurde es vom australischen Verkehrsminister Peter Morris.

Ebenfalls anwesend waren als Vertreter der ITF der Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, M. S. Hoda, der Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt, Pio Albanesi, sowie

...Solidarität mit Air-Nauru- Personal

Forts. von Seite 11

Die Gewerkschaft bat den Vorsitzenden des Unternehmens um Veröffentlichung einer Erklärung, wonach Gerüchte, daß der Vorsitzende der Gewerkschaft, Kapitän Tate, entlassen werden soll, nicht der Wahrheit entsprechen, und boten die Einsetzung eines Schlichters zur Beilegung des Konfliktes an.

Nachdem sich die Regierungsstellen in Nauru geweigert hatten, die Gewerkschaft anzuerkennen, hatte sich Kapitän Reid - ein ehemaliges Mitglied einer australischen ITF-Mitgliedsgewerkschaft - mit der Bitte um Unterstützung an die ITF sowie an die IFALPA gewandt, der sich die Organisation anschließen möchte.

Reid nahm außerdem Kontakt zu Luft- und Schifffahrtsgewerkschaften in Neuseeland und Australien auf, die ihm feste Zusagen hinsichtlich der Durchführung von Solidaritätsaktionen gaben.

Die bisher von der ITF unternommenen Schritte umfassen ein Protestschreiben an die Regierung gegen die von ihr verfolgte Linie, in dem sie als Vertreter eines Mitglieds der internationalen Völkergemeinschaft, wenn nicht gar der IAO, aufgefordert wird, die IAO-Übereinkommen 87 und 98 zu respektieren und direkte Verhandlungen mit der Gewerkschaft aufzunehmen.



Bruce Deahm, der Vorsitzende des Regionalausschusses für Zivilluftfahrt, der auch die Leitung des Seminars übernahm. Fachliche Unterstützung gewährte Avishai Gil, Luftverkehrsexperte der IAO, der ein umfassendes Hintergrundpapier vorlegte, welches Anstoß zu einer anregenden Diskussion über diese Fragen unter den Delegierten gab.

Die Vertreter der Luftfahrtgewerkschaften legten Länderberichte vor, die es ermöglichen, sich Stück für Stück ein umfassendes Bild vom Zustand dieses Wirtschaftsbereichs in der Region zu machen.

Ein aus den Reihen der Seminarteilnehmer gewählter Redaktionsausschuß arbeitete intensiv an der Erstellung von Schlußfolgerungen, die später von der Sitzung insgesamt als Stellungnahme der ITF zur Frage der Entregulierung und Privatisierung verabschiedet wurde.

In dieser Erklärung wurde darauf verwiesen, daß Asien und der pazifische Raum der wachsenden Tendenz zu einem entregulierten Luftverkehr besonders schutzlos ausgeliefert seien, da die anfälligen Volkswirtschaften der Mehrzahl der Länder der Region keinesfalls dazu in der Lage sind, sich der uneingeschränkten Entregulierung und dem sich daraus ergebenden Wettbewerb anzupassen. Ein weiterer angesprochener Problembereich war die Schaffung von Gemeinschaftsunternehmen mit Unternehmen aus Industriestaaten, deren Interessen möglicherweise nicht die gleichen sind wie die der Gastgeberländer in Asien und dem pazifischen Raum. Hierbei laufen die Entwicklungsländer Gefahr, die Kontrolle über ihre eigenen Fluggesellschaften zu verlieren.

Unter Berufung auf die mit der Entregulierung in Amerika gemachten Erfahrungen führte die Stellungnahme eine Liste von Sicherheitsvorkehrungen auf, die nach Ansicht der ITF notwendig sind, um die negativen Auswirkungen der Entregulierung und Privatisierung auf die Arbeitnehmer in der Region möglichst gering zu halten.

Dazu gehören:

*vorherige Konsultation und Beteiligung der Gewerkschaften in der Planungsphase der Entregulierung;

*die Aufnahme von Arbeitsschutzbestimmungen in die Entregulierungsgesetze;

*Pläne für eine Streuung der Aktien, die Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaft in die Lage versetzen, wirksam an den Entscheidungen über die Unternehmenspolitik privatisierter Fluggesellschaften mitzuwirken;

*gewerkschaftliche Vertretung in den Vorständen der Fluggesellschaften; und

*Maßnahmen, durch die sichergestellt wird, daß das Ausbildungsniveau des Personals nicht beeinträchtigt wird.

Die Erklärung regte außerdem an, die neuen Fluggesellschaften schon bei ihrer Schaffung gewerkschaftlich zu organisieren, um die Entwicklung eines umfassenden, nicht gewerkschaftlich organisierten Wirtschaftssektors zu verhindern.

Die Gewerkschaften äußerten Befürchtungen hinsichtlich sinkender Sicherheitsstandards und der Auswirkungen der Entregulierung auf das Dienstleistungsniveau sowie einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt. Eine Verringerung der Besatzungsstärke sowie die Einführung von Gelegenheitsarbeit und die Vergabe von Verträgen an Subunternehmen wurden aufs schärfste abgelehnt.

Auf Antrag der Gewerkschaften in den betroffenen Ländern wurden zwei Entschlüsse verabschiedet. In einer dieser Entschlüsse wurden die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert, die Lage auf den Fidschiinseln, und insbesondere die Lage der dortigen Gewerkschaften nach dem zweiten Staatsstreich, aufmerksam zu beobachten. Die zweite Entschlußurteilte die Mißachtung der Gewerkschaftsrechte durch die indische Fluggesellschaft Vayudoot und forderte die ITF nachdrücklich auf, die notwendigen Schritte zu unternehmen um sicherzustellen, daß den Flugpiloten der Fluggesellschaft das Recht auf Vereinigungsfreiheit gewährt werde.

Zum Abschluß der Sitzung wurde ein neuer regionaler Luftverkehrsausschuß gewählt. Bruce Deahm (Australien) wurde im Amt des Vorsitzenden bestätigt, und David Eyre (Fidschiinseln) und Mihir Bandyopadhyay (Indien) als gleichberechtigte Stellvertretende Vorsitzende gewählt.

Der Bericht und die Schlußfolgerungen des Seminars von Terrigal können auf Anfrage vom ITF-Hauptbüro bezogen werden.

Sicherheitsüberprüfung bei Continental und Eastern

Dem kampfproben Frank Lorenzo, Oberhaupt des Texas-Air-Imperiums, steht eine neuerliche Schlacht bevor - diesmal wird er vom amerikanischen Verkehrsministerium attackiert, das in einem ungewöhnlichen Schritt mit einer umfassenden Überprüfung der Sicherheitsvorkehrungen bei Eastern und Continental Airlines begonnen hat.

Bei der Bekanntgabe der auf dreißig Tage angesetzten Untersuchung zeigte sich das Verkehrsministerium beunruhigt über die zahllosen Geldbußen und Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen bei Eastern sowie die "mangelnde Sensibilität" einiger führender Eastern-Mitarbeiter gegenüber den Sicherheitsbestimmungen der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA. Wie das Verkehrsministerium weiter verlauten ließ, wird Continental wegen der engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen in den Bereichen Finanzierung und Unternehmensleitung sowie der Zweifel des Verkehrsministeriums an der Wirtschaftlichkeit von Texas Air insgesamt in die Überprüfung mit einbezogen.

Damit stellt das Verkehrsministerium praktisch die Eignung des Unternehmens in Frage, die beiden Fluggesellschaften zu betreiben. Es liegt durchaus im Bereich des Möglichen, daß Texas Air die Genehmigung für den Betrieb der beiden Fluggesellschaften entzogen wird. Die Strafmaßnahmen müssen jedoch nicht gleich den Entzug der Betriebsgenehmigung bedeuten: das Verkehrsministerium könnte auch einen Obmann ernennen, der die Finanzen des Unternehmens überwacht oder dem Unternehmen die Auflage machen, sich von Eastern oder Continental zu trennen.

Jede dieser Maßnahmen wäre allerdings ein ernster, wenn nicht gar entscheidender Schlag gegen Lorenzo, der bereits an einer Reihe von Fronten in große Bedrängnis geraten ist. Er versucht, die Bedeutung der gegen ihn gerichteten Maßnahmen der Regierung herunterzuspielen indem er erklärt, die Untersuchung zu begrüßen. Die Bekanntgabe der geplanten Untersuchung fiel zeitlich mit der Verhängung einer Geldstrafe in Höhe von US \$ 823.000,- gegen Eastern wegen Verstößen gegen Sicherheitsbestimmungen sowie der Anordnung einer Kontrolle aller 267 Flugzeuge der Fluggesellschaft durch die FAA zusammen. (Einige Maschinen von Eastern wurden bereits stillgelegt und dürfen erst nach Abschluß wichtiger Wartungsarbeiten wieder eingesetzt werden.)

Im Laufe der vergangenen Monate häuften sich in besorgniserregender Weise Vorfälle, die den völligen Mangel an Sicherheitsbewußtsein bei Eastern illustrieren. Eine Eastern-Maschine absolvierte im vergangenen Jahr im Laufe von fünf Monaten 511 Flüge in nicht flugtüchtigem Zustand: in einem der Triebwerke fehlte ein Ablaufschlauch. Der lockere Umgang mit Wartungsvorschriften breitet sich in der US-Luftfahrt immer weiter aus. Dies ist eine der unwillkommenen Ne-

benwirkungen der Entregulierung und der in jüngerer Zeit gehäuften Unternehmenszusammenschlüsse. Die um ihr Überleben kämpfenden Fluggesellschaften sind schlicht und einfach nicht bereit, eine angemessene Summe für die Wartungsarbeiten aufzuwenden, um die Flugsicherheit zu garantieren.

Die FAA beschloß, die Überprüfung auch auf Continental auszuweiten, nachdem sie mit Hilfe ihres Computers festgestellt hatte, daß bei Continental die Zahlung von Geldstrafen in Höhe von ungefähr einer Million Dollar ausstand.

Angestachelt durch diesen jüngsten Schlag

bereits zu einem erheblichen Pilotenmangel geführt hat. In den vergangenen fünfzehn Monaten haben zwischen 700 und 800 Piloten das Unternehmen verlassen oder ihre Verträge gekündigt, da sie für sich keine Zukunft bei der Fluggesellschaft sehen. Zwar stellt Eastern in dem Bemühen, diesem Mangel entgegenzuwirken, neue Piloten ein, doch ist ihre Zahl nicht ausreichend, und das Unternehmen war gezwungen, einige Flüge zu streichen. Dies veranlaßt mögliche Kunden, nicht mehr mit Eastern zu fliegen, sondern sich nach einer zuverlässigeren Alternative umzusehen.

... ALPA-Präsident: "Klage von vorne bis hinten aus der Luft gegriffen" ...

gegen seinen Stolz und sein Ansehen reichte Lorenzo, noch nie ein Freund der Gewerkschaften, am 6. Mai bei einem Gericht in Miami Klage gegen die Piloten- und Mechanikergewerkschaften und ihre Betriebsausschüsse bei seiner Tochtergesellschaft Eastern mit einem Streitwert von US \$ 1,5 Milliarden ein. Er stützt seine Klage gegen die Gewerkschaften und ihre Betriebsfunktionäre auf einer Reihe geradezu lächerlicher Anschuldigungen: er beschuldigt sie unter anderem der kriminellen Geschäftemacherei, Erpressung, des Betrugs und der Verleumdung. Damit wollen sie, laut Lorenzo, das Unternehmen zerstören, bevor sie es in ihren eigenen Besitz übernehmen und ihrer Kontrolle unterstellen. Der Präsident der Flugpilotengewerkschaft ALPA, Kapitän Henry Duffy, erklärte, diese Klage sei ein Versuch von Texas Air, sich vor negativer Öffentlichkeit zu schützen und sei "von vorne bis hinten aus der Luft gegriffen."

Die Klage ist ein direkter Vergeltungsschlag gegen die erfolgreiche Lobbyarbeit der Gewerkschaften in Fragen der Sicherheit, die zur Sendung eines Fernsehberichts und Forderungen von führenden Kongreßabgeordneten nach Durchführung der nun eingeleiteten Sicherheitsüberprüfungen führte.

In der Klage beschuldigt Texas die Gewerkschaften, in der Frage der Sicherheitsstandards falsche Anschuldigungen zu erheben, den Betrieb zu behindern, Banken und andere Geldgeber einzuschüchtern und die Beschäftigten bei Eastern zu demoralisieren.

Diese jüngste Gegenmaßnahme stellt eine weitere Verschärfung in dem wohl härtesten Arbeitskonflikt der vergangenen zehn Jahre in den Vereinigten Staaten dar. Die Stimmung scheint jedoch endlich zugunsten der Gewerkschaften umgeschlagen zu sein, nachdem zahlreiche Versuche Lorenzos, die Gewerkschaften bei Eastern zu zerschlagen, abgeblockt wurden.

Unterdessen kündigen immer mehr Flugpiloten ihren Dienst bei Eastern Airlines, was

Auch die finanziellen Probleme bei Eastern lassen nicht nach. Das Unternehmen gab vor kurzem bekannt, daß es zahlreiche Arbeitnehmer umsetzen werde und die Zahl der Neueinstellungen in diesem Sommer scharf begrenzen werde, um Entlassungen zu vermeiden. Auch wurde die Zahl der Flüge vom Eastern-Standort im Süden der Vereinigten Staaten, Atlanta, gekürzt.

Präsidentengremium fordert Ernennung eines Sicherheitsbeauftragten

Ein vom Präsidenten der Vereinigten Staaten einberufenes Luftfahrtgremium forderte im vergangenen Monat grundlegende Änderungen der Flugsicherheitsvorschriften der Vereinigten Staaten, u. a. die Ernennung eines Sicherheitsbeauftragten und die Durchführung überraschender Sicherheitsinspektionen bei den Fluggesellschaften. Eine gründliche Überarbeitung sei notwendig, wenn das System den durch das erwartete Wachstum in diesem Wirtschaftsbereich und den technologischen Wandel gestellten Anforderungen gerecht werden solle, erklärte die Kommission für Luftfahrtsicherheit. In ihrem Bericht forderte die Kommission die Einrichtung einer unabhängigen Zivilluftfahrtbehörde unter Leitung eines vom Präsidenten für eine feste Amtsperiode ernannten hohen Regierungsbeamten. Unter dem augenblicklich geltenden System ist die Zivilluftfahrtbehörde dem Verkehrsministerium beigeordnet, und ihr Leiter erstattet dem Verkehrsminister Bericht.

Maschine ohne Dach — Notwendigkeit der Lizenzierung des Kabinenpersonals bestätigt

Nur eine Stewardess mußte die verängstigten Fluggäste auf den Aloha-Airlines-Flug 243 von Hilo auf Hawaii nach Honolulu auf Oahu am 28. April versorgen, nachdem auf einer Flughöhe von etwa 7.300 Metern über dem Pazifik plötzlich ein Teil des Kabinendaches losgerissen wurde und sich der Luftdruck in der Kabine zu verringern begann. Das Dachstück von der vorderen Einstiegstür bis zu den Flügeln flog einfach davon; das Flugzeug war bis auf Sitzhöhe beschädigt.

Nur dank des außergewöhnlich professionellen Verhaltens der Stewardess und ihrer großen Geistesgegenwart in einer Situation, die sie sich sicherlich selbst in ihren schlimmsten Alpträumen nicht hätte vorstellen können, konnte verhindert werden, daß aus diesem schockierenden Ereignis keine größere Katastrophe mit dem Verlust einer großen Zahl von Menschenleben wurde.

Obwohl der heftige Luftzug sie zu Boden stieß, als ein Drittel des Kabinendaches plötzlich weggerissen wurde, begann die seit 14 Jahren bei Aloha beschäftigte Stewardess Michelle Honda sofort mit den im Fall eines plötzlichen, schnellen Druckverlustes in der Kabine vorgeschriebenen Notfallmaßnahmen, auf die sie während ihrer Ausbildung vorbereitet worden war.

Sie kann sich, ihrer eigenen Darstellung zufolge, erinnern, Sitzreihe um Sitzreihe am Boden des Ganges entlang gekrochen zu sein und die Fluggäste aufgefordert zu haben, ihre Schwimmwesten anzulegen. Noch vom Boden aus, wo sie sich verzweifelt festhielt, um nicht aus dem Flugzeug gesogen zu werden, half sie den vor Schreck erstarrten Passagieren beim Hervorholen der Rettungsjacken.

Als nächstes mußte sie eine Panik unter den Fluggästen verhindern, die sich plötzlich unter freiem Himmel wiederfanden. Sie erinnert sich, den Passagieren ins Gesicht geblickt und ihnen versichert zu haben, daß der Pilot Herr der Lage sei, obwohl sie keine Ahnung hatte, ob die Instrumente durch den Vorfall nicht möglicherweise irreparable Schäden davongetragen hatten.

Später versuchte sie, sich per Funk mit dem Cockpit in Verbindung zu setzen, doch die Leitung war tot. Als sie merkte, daß unter den Passagieren Hysterie auszubrechen drohte, bemühte sie sich erneut, sie zu beruhigen und ihnen Zuversicht zu vermitteln.

Eine weitere Stewardess war durch den Luftstog in den Tod gerissen worden, während eine dritte schwerverletzt das Bewußtsein verloren hatte. Sie lag mit schweren Kopfverletzungen auf dem Boden der Kabine und mußte in Sicherheit gebracht werden.

Wegen des starken Windes konnte Frau Honda sich kaum bewegen. Sie versuchte, möglichst flach zu atmen, da sie nicht in Reichweite einer Sauerstoffmaske gelangen konnte und befürchtete, ebenfalls das Be-

wußtsein zu verlieren.

Inmitten von Dampf und umherfliegenden Flugzeugtrümmern - sie verglich die Situation mit einem heftigen Schneesturm, in dem statt Schneeflocken Papier, Plexiglass u.a. durch die Luft gewirbelt wurden - faßte sie die Fluggäste beim Arm, um sie zu beruhigen, und bemühte sich die ganze Zeit über, sich von dem gefährlich klaffenden

ihre Pflicht, indem sie bei der Notevakuierung half, obwohl sie eindeutig unter dem Schock des schrecklichen Erlebnisses stand, das sie gerade mitgemacht hatte. Die völlig orientierungslose und noch immer blutende verletzte Stewardess wurde unterdessen ins Krankenhaus gebracht.

Das untadelige Verhalten von Frau Honda in einer schweren Notlage unterstreicht nach-

...eine einzige Stewardess beruhigt die Fluggäste an Bord der Unglücksmaschine...

Loch im Flugzeugdach fernzuhalten.

Als erkennbar wurde, daß das Flugzeug zu einer Notlandung auf der Insel Maui ansetzte, versuchte sie, die Passagiere zur Einnahme der korrekten Körperposition aufzufordern. Doch die umherfliegenden Flugzeugteile würgten sie so stark, daß sie keinen Laut von sich geben konnte.

Selbst noch nach der Landung tat sie weiter

drücklich die Berechtigung der von der ITF erhobenen Forderung, daß Flugbegleiter wegen ihrer außerordentlichen Verantwortung für die Sicherheit der Fluggäste nach internationalen Normen ausgebildet und lizenziert werden sollten. Die Notwendigkeit der Pilotenlizenzen wird niemals in Frage gestellt. Beim Kabinenpersonal ist dies an-

Forts. auf Seite 15

Mitgliederwerbung unter US-Fluglotsen

Größte Bedeutung sprachen die an dem dreitägigen Gründungskongreß der amerikanischen Fluglotsengewerkschaft National Air Traffic Controllers' Association (NATCA) teilnehmenden mehr als 200 Fluglotsen aus ganz USA der Mitgliederwerbung unter den amerikanischen Fluglotsen zu.

Bis Juni dieses Jahres können sich Fluglotsen zu diesem Zweck als Gründungsmitglieder anmelden, wofür sie eine besondere Anstecknadel und eine gravierte Mitgliedskarte erhalten.

In seiner Ansprache auf dem Kongreß berichtete der nationale Koordinator John Thornton über die Erfolge der Gewerkschaft während der vergangenen 18 Monate und führte die wichtigsten Bereiche an, denen sie in nächster Zeit ihre Aufmerksamkeit widmen will. Die NATCA wird an die US-Luftfahrtbehörde FAA appellieren, den Schutz von Fluglotsen, die über Sicherheitsmängel berichten, vor Regressansprüchen wiederherzustellen (der bis zum Streik von 1981 und der Entlassung von streikenden Fluglotsen durch Präsident Reagan bestand) sowie eine größere Zahl von Fluglotsen einzustellen (die Zahl der Fluglotsen liegt heute um mehr als

4.000 unter der von 1981, während das Luftverkehrsaufkommen um etwa 30 % gestiegen ist und 2.000 der älteren Fluglotsen vor dem Ruhestand stehen). Außerdem fordert die Gewerkschaft die Anschaffung neuer Geräte sowie eine Vertretung der Fluglotsen in den Untersuchungsausschüssen des nationalen Verkehrssicherheitsgremiums.

Der Kongreß überarbeitete die Satzung der Gewerkschaft und diskutierte über angestrebte gesetzgeberische Maßnahmen und Ziele bei den Kollektivverhandlungen. Im Laufe dieses Frühjahrs sollen der Präsident, Vizepräsident und Vorstand der Gewerkschaft gewählt werden. Die Bekanntgabe der Ergebnisse wird im Juni erwartet.

In seiner Ansprache sicherte der Präsident der Flugpilotengewerkschaft, Henry Duffy, der Fluglotsengewerkschaft die Unterstützung der ALPA bei ihrer Mitgliederwerbekampagne zu, während der ehemalige Präsident der früheren Fluglotsengewerkschaft (PATCO), John Leyden, den Delegierten einen historischen Überblick über die gewerkschaftliche Organisierung der Fluglotsen gab.

... lebensgefährliche Risse übersehen

Forts. von Seite 14

ders: die Aufgabe, die ihnen in Notfällen zukommt, und die - wie dieser Fall so drastisch gezeigt hat - der Schlüssel zum Überleben für Hunderte von Fluggästen sein kann, wird nur allzuoft heruntergespielt.

Diese Forderung nach einem internationalen Befähigungsnachweis für diese Berufsgruppe im Bereich der Sicherheitsausbildung trug die ITF auch vor dem Lizenzierungsausschuß der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal vor.

In ihrer Vorlage verweist die ITF auf die immer ausgefeiltere Technik, die im internationalen kommerziellen Flugverkehr eingesetzt wird und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, auch die beruflichen Fähigkeiten des Kabinenpersonals, das die Verantwortung für die Sicherheit der Flugreisenden trägt, an den höchsten Normen auszurichten.

In einem Punkt, der für den Vorfall auf dem Hawaii-Jet von direkter Bedeutung ist, verweist die ITF bei ihren Vorschlägen für die Lizenzierung des Kabinenpersonals auf die Notwendigkeit, daß gut ausgebildetes Kabinenpersonal im Notfall ohne zu zögern Initiative ergreifen muß, um Chaos und Panik zu verhindern, die zu einer großen Zahl von Todesopfern führen können. Diese Anforderung war im vorliegenden Fall möglicherweise sogar noch wichtiger, da nur eine Person zur Verfügung stand, um allein die Verant-

wortung für die Fluggäste und ihre Sicherheit zu übernehmen. Es ist daher wichtig zu erkennen, daß auch in anderen Gefahrensituationen die Zahl der zur Verfügung stehenden Flugbegleiter weit unter der offiziellen Stärke des Kabinenpersonals liegen könnte.

Die ITF ist der Überzeugung, daß die Flugreisenden nur dann völlig sicher sein können, daß das Kabinenpersonal, von dem sie versorgt werden, über das notwendige Wissen und die erforderlichen Fähigkeiten verfügen, wenn die Flugbegleiter der Lizenzierungspflicht unterliegen.

Niedrigere

Sicherheitsstandards

Dieses Flugzeugunglück in Hawaii, an dem eine 19 Jahre alte Maschine des Typs Boeing 737 beteiligt war, die bereits knapp 90.000 Landungen hinter sich gebracht hatte, scheint darüber hinaus Befürchtungen zu bestätigen, daß die Sicherheitsstandards in der US-Zivilluftfahrt heute niedriger sind als vor der Entregulierung - eine Tatsache, die den Flugreisenden in älteren Maschinen Anlaß zu erheblicher Sorge geben sollte.

Die von der US-Luftfahrtbehörde FAA nach dem Vorfall angeordneten Sicherheitsüberprüfungen älterer Flugzeuge des gleichen Typs (d. h. Maschinen, die mehr als 55.000 Landungen hinter sich haben) brachten Risse an den Tag, die schon bei ähnlichen Inspektionen im vergangenen Herbst hätten entdeckt

werden müssen.

Hätte man diese früheren Überprüfungen mit dem nötigen Nachdruck durchgeführt, so wären die Schäden an der Maschine der Aloha Airlines (die Ursache wurde noch nicht festgestellt; man geht jedoch davon aus, daß sie auf Ermüdungserscheinungen im Material zurückzuführen sind) sicherlich entdeckt und die Maschine für die Dauer der Reparaturarbeiten aus dem Dienst gezogen worden.

Damit wäre 60 Fluggästen und der Besatzung des Jets eine Erfahrung erspart geblieben, die keiner von ihnen lebend zu überstehen glaubte.

Bis zu ihrer Überprüfung ordnete die FAA an, daß keine dieser Maschinen in einer Höhe von mehr als 7.000 Metern fliegen darf (die Gefahr eines Bruchs tritt bei 7.200 Metern auf, der Höhe, in der die Differenz zwischen Innen- und Außendruck einen geschwächten Flugzeugrumpf zum Bersten bringen kann). Dies sollte weitere Zwischenfälle wie den hier beschriebenen verhindern. Wäre dieser Wirtschaftsbereich jedoch nicht entreguliert worden, wären weitere Überprüfungen überhaupt nicht notwendig, da die angemessenen Sicherheitsprüfungen bereits durchgeführt und die möglichen Gefahren schon viel früher erkannt worden wären. Die lebenswichtigen Reparaturarbeiten hätten dann bereits ausgeführt werden können.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

27.-28. Juni	Sitzung "Forschung und Veröffentlichungen"	London
20.-21. Sept.	Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau	Straßburg
28.-30. Sept.	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	Teneriffa
4.-6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	Brasilien
18.-19. Okt.	Vorstandssitzung	Nürnberg
30. Nov.-2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien

Landesweiter Eisenbahnerstreik in Chile

Was am 7. April mit einem kurzen halbtägigen Warnstreik der Eisenbahner aus Protest gegen Pläne der chilenischen Regierung zur Privatisierung der staatlichen Eisenbahnen begann, nahm wesentlich ernstere Züge an, als die Leitung des Eisenbahnunternehmens mit der Entlassung von 73 Eisenbahnern, darunter 17 führende Gewerkschafter, reagierte.

Unter den Entlassenen befand sich auch José Criado, Präsident des nationalen chilenischen Bundes der Eisenbahnergewerkschaften, sowie der Generalsekretär des Bundes, Ceferino Barra, und sein Direktor, Guillermo Munizaga.

Die Entlassungen lösten einen allgemeinen Streik aus - der erste landesweite Streik im öffentlichen Sektor Chiles seit das Regime Pinochet an die Macht kam. Dieser Streik der Eisenbahner stellt eine Herausforderung an die Regierung dar, mit der sie deutlich machen, welche Bedeutung sie der Erhaltung der Eisenbahnen als staatlichem Unternehmen beimessen.

Streiks im staatlichen Sektor sind in Chile gesetzlich verboten. Nur in der Privatwirtschaft sind Streiks zugelassen, und selbst dort nur nach einem Scheitern der Verhandlungen.

Da ihnen keine Löhne ausgezahlt wurden, war das Leben für die Arbeitnehmer und ihre Familien sehr hart. Zwar richtete der Bund der Eisenbahnergewerkschaften in allen wichtigen Städten Suppenküchen ein, doch waren Lebensmittel nur schwer zu bekommen.

Die Lage wurde etwas erleichtert durch die großzügige finanzielle Unterstützung, die ITF-Eisenbahnergewerkschaften aufgrund einer Bitte der ITF um Unterstützung bei der Bereitstellung von Lebensmitteln und anderen Gegenständen des Grundbedarfs für die notleidenden Streikenden und ihre Familien

angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften Solidaritätsbotschaften an die Gewerkschaften in denen sie ihr ihre fortgesetzte Unterstützung zusagen. Auch üben sie weiter Druck auf die chilenische Regierung aus, um die Wiedereinstellung aller Eisenbahner zu sichern.

...erster landesweiter Streik im öffentlichen Sektor seit der Machtübernahme Pinochets ...

bereitstellen.

Der landesweite Streik wurde schließlich am 30. April nach Unterzeichnung einer "Absichtserklärung" durch den Verkehrsminister eingestellt.

Zwar wurde der größte Teil der Streikenden ohne Strafandrohung wiederingestellt, doch die der ersten Gruppe von Entlassenen angehörenden 101 Arbeitnehmer waren von dieser Regelung ausgeschlossen. Keiner der 17 entlassenen führenden Gewerkschafter konnte an seinen Arbeitsplatz zurückkehren.

Diese Fälle werden nun einzeln durch einen speziell eingerichteten Sonderausschuß überprüft, in dem auch die Gewerkschaften mit Stimmrecht vertreten sind.

Darüber hinaus wird befürchtet, daß das staatliche Eisenbahnunternehmen weitere 1.000 Beschäftigte entlassen wird.

Unterdessen schicken die ITF und die ihr

Es könnte jedoch noch einige Zeit dauern, bevor alle Arbeitnehmer wieder an ihren Arbeitsplatz zurückkehren können. Den jüngsten Berichten zufolge, die uns im ITF-Hauptbüro vorliegen, wurden bisher nur 3 der 17 entlassenen führenden Gewerkschaftsfunktionäre wiederingestellt. Der Präsident des Bundes der Eisenbahnergewerkschaften, José Criado, beabsichtigt, Anfang Juni an der IAO-Generalversammlung teilzunehmen, um die Forderungen der Eisenbahner in der Hoffnung zu erläutern, daß die internationale Aufmerksamkeit, die diese Angelegenheit auf diese Weise auf sich ziehen wird, zu einer befriedigenden Lösung beitragen könnte.

Der IAO liegt bereits heute eine Beschwerde des IBFG hinsichtlich der Entlassungen vor, die von ihm als schwerwiegende Verletzung der Gewerkschaftsrechte bezeichnet wurden.

Malaysische Eisenbahner bemühen sich um konkrete Informationen bezüglich Privatisierung der Bahn

Im Laufe der vergangenen Monate steigerte sich die Beunruhigung der malaysischen Eisenbahner darüber, daß ihre Gewerkschaft - die Eisenbahnergewerkschaft von Malaya (RUM) - über die Fortschritte bei den Plänen der Regierung für eine Privatisierung der Eisenbahnen des Landes nicht ausreichend informiert wird.

Natürlich ergeben sich eine ganze Reihe von Fragen im Zusammenhang mit diesen Plänen, die solch direkte Auswirkungen auf das zukünftige Erwerbsleben der malaysischen Eisenbahner haben werden, und sie wünschen, daß die RUM diese Fragen auf höchster Ebene anspricht, insbesondere, da ein Zwischenbericht über die Privatisierung sich, wie man weiß, in den Händen der Regierung befindet.

Im vergangenen Monat wurde in der malaysischen Tageszeitung "New Straits Times" eine Presseerklärung der Regierung veröffentlicht, in der die Vorzüge einer Privatisierung für Arbeitnehmer, Kunden und Unternehmensleitung hervorgehoben wurden. Die Gewerkschaft begrüßte dies als eine Absichtserklärung der Regierung und einen guten Ausgangspunkt für Gespräche mit den führenden Beamten des Verkehrsministeriums.

In ihren Bemühungen um Gespräche folgt die Gewerkschaft einer auf einer außerordentlichen Delegiertenkonferenz Anfang dieses Jahres verabschiedeten Entschließung, in der sie aufgefordert wurde, sich um eine Zusammenkunft mit dem Verkehrsminister zu bemühen, um nähere Informationen über die Pläne und ihre möglichen Auswirkungen

auf Bezahlung und Beschäftigungsbedingungen der aktiven sowie auf die Ruhestandsgelder der im Ruhestand befindlichen Eisenbahner in Erfahrung zu bringen.

Die Gewerkschaft hat noch keine Antwort auf ihre Bitte um eine Zusammenkunft erhalten. Falls es, wie gehofft, zu einer solchen Zusammenkunft kommt, werden die führenden Mitglieder der RUM ebenfalls wissen wollen, wann ihnen der endgültige Bericht über die Privatisierung zur Verfügung gestellt werden soll und sich um Zusagen hinsichtlich des Ausmaßes der geplanten Konsultationen mit der RUM im Rahmen des Privatisierungsprozesses sowie die Art der der Eisenbahner nach der Privatisierung zur Verfügung stehenden Verhandlungsverfahren bemühen.

Pläne für die Förderung der Bahnen

Über zukünftige Aktivitäten der ITF zur Förderung der Bahnen als umweltfreundlichem Verkehrsmittel diskutierten die Ausschußmitglieder der ITF-Sektion Eisenbahn auf ihrer Sitzung in Wien am 4. Mai.

Zwei Möglichkeiten wurden der Sitzung vorgeschlagen:

*eine Reihe von Ausstellungswaggons, ausgerüstet mit Material für die Öffentlichkeitsarbeit, die über einige Monate hinweg die wichtigsten regionalen Zentren in einer Reihe von Ländern besuchen würden; oder

*die Veranstaltung eines Symposiums über die Vorzüge der Bahn auf nationaler und internationaler Ebene unter Beteiligung von führenden Persönlichkeiten dieses Verkehrs-

sektors.

Die Ausschußmitglieder beschlossen, das Sekretariat davon zu unterrichten, welcher dieser beiden Möglichkeiten sie den Vorzug geben würden. Danach ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs Graham Brothers geplant, um die endgültigen Vorbereitungen für die dann beschlossene Aktion zu treffen.

Die Sitzung sandte eine Botschaft an die chilenischen Eisenbahner, in der sie sie ihrer Unterstützung in ihrem Arbeitskampf versicherte (siehe Bericht an anderer Stelle) und gab dieser durch eine Botschaft an Präsident Pinochet zusätzlichen Nachdruck, in der dieser

aufgefordert wurde, alle Funktionäre der Eisenbahnergewerkschaft, die zuvor entlassen wurden, wieder einzustellen, und die Respektierung grundlegender Gewerkschaftsrechte zu garantieren.

Ein weiteres Thema auf der Tagesordnung der Ausschußsitzung war die Veröffentlichung von statistischen Informationen über Entwicklungen bei den Eisenbahnen sowie über neue Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Technologie bei den Eisenbahnen durch die ITF.

Der Ausschuß beschloß, die nächste Sektionskonferenz im September nächsten Jahres in Spanien abzuhalten.

REISEBÜROPERSONAL

Internationale Berufssekretariate beschließen verstärkte Zusammenarbeit im Touristik-Sektor

Die internationale Zusammenarbeit im Touristikgewerbe machte in diesem Monat nach einer Sitzung der führenden Funktionäre der drei in diesem Bereich tätigen Internationalen Berufssekretariate einen wichtigen Schritt nach vorn.

An der Sitzung im Hauptbüro der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter (IUL) in Genf nahmen der Sekretär der ITF-Sektion Reisebüropersonal, Pio Albanesi, sowie der

Sektionsvorsitzende, Lars Hellman von der schwedischen Gewerkschaft HTF, teil. Ebenfalls anwesend waren der IUL-Generalsekretär Dan Gallin sowie Guy Ryder, Sekretär der zuständigen Fachsektion des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET).

Die Funktionäre diskutierten über die Probleme, denen sich dieser Wirtschaftsbereich und die Gewerkschaften im Touristiksektor gegenübersehen, und beschlossen die Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe

Tourismus, die von IUL-Generalsekretär Dan Gallin koordiniert werden soll.

Erste Aufgabe dieser Arbeitsgruppe wird die Erarbeitung eines gemeinsamen Dokuments über die augenblicklichen Sorgen der Gewerkschaften zur Vorlage auf der Gründungssitzung des IAO-Ausschusses für das Hotel-, Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe sein, die im Dezember nächsten Jahres stattfinden soll.

FISCHER

Lohnerhöhungen für Muschelfischer und Besatzungen von Tiefkühltrawlern

In harten Verhandlungen konnten erhebliche Verbesserungen für die Muschelfischer in Yarmouth/Novia Scotia (Kanada) errungen werden, die im Rahmen eines neuen Zwei-Jahres-Vertrages eine 10%ige Lohnerhöhung sowie ein Fangverbot an Samstagen oder Sonntagvormittagen durchsetzen konnten. Der neue Vertrag sieht außerdem vor, daß Besatzungsmitgliedern, die sich in den harten Wintermonaten von Januar bis März mehr als 28 Tage lang auf See befinden, eine Prämie in Höhe von Can \$ 15,- pro Tag ausgezahlt wird.

Weitere Verbesserungen sind im Zusammenhang mit dem Abschluß einer Lebensversicherung sowie der für den Anspruch auf Auszahlung eines Urlaubsgeldes erforderlichen Beschäftigungsdauer vorgesehen.

Zusatzprämie am 1. Weihnachtsfeiertag
Bei den Nutznießern dieses neuen Vertrages handelt es sich um Mitglieder der Ortsorganisation 611 der kanadischen Gewerkschaft Canadian Brotherhood of Railway and Transport Workers. Dieser Gewerkschaft gehören

auch die Fischer und das Verarbeitungspersonal an Bord des Fabrik-/Tiefkühlschiffes MS Cape North (Lunenburg) an, die eine ähnliche Lohnerhöhung sowie Zusatzleistungen im Wert von schätzungsweise weiteren zwei Prozent im Laufe von zwei Jahren durchsetzen konnten. Die Trawlerbesatzungen erhalten darüber hinaus pro Fahrt etwa 20 Kilo Fisch zum eigenen Verbrauch und eine Zusatzprämie in Höhe von Can \$ 250,-, wenn sie am ersten Weihnachtsfeiertag auf See sind.

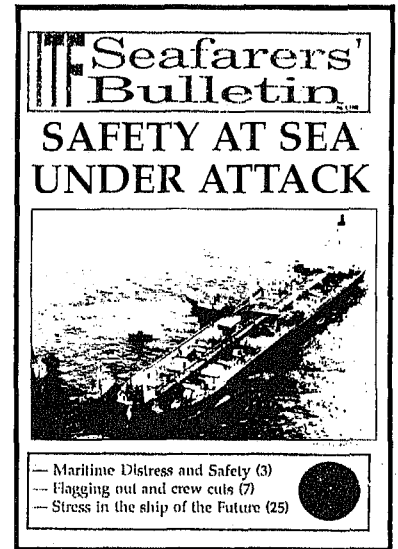
NEUE ITF-VERÖFFENTLICHUNGEN

Die neueste - dritte - Ausgabe des ITF-Seeleutbulletins ist da: wie immer mit einem internationalen Nachrichtenüberblick und einer Analyse der Entwicklungen in der Schifffahrt im Laufe des vergangenen Jahres, die dieser Veröffentlichung immer mehr Leser in an der Schifffahrt interessierten Kreisen bescherten.

Die nun vorliegende Ausgabe befaßt sich ausführlich mit der zunehmenden Sorge über die steigende Streßbelastung und Übermüdung bei Seeleuten, die durch die weiter zunehmende Ausflagungstendenz bei den Reedern der Welt und die um sich greifende Tendenz zur Verringerung der Bemannungsstärke verursacht werden. Weitere wichtige Themen der jüngsten Ausgabe: das weltweite Notruf- und Sicherheitssystem für die Schifffahrt, RoRo-Schiffsunglücke und ITF-Richtlinien für Bemannung und Wachgang.

Die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften werden demnächst Exemplare zur Verteilung an ihre Mitglieder erhalten.

Die englische Fassung liegt bereits gedruckt vor; die Ausgaben in spanischer, französischer, deutscher, schwedischer, griechischer, koreanischer und chinesischer Sprache befinden sich in Vorbereitung.



VERKEERSKUNDIG STUDIECENTRUM
Verkehrsforschungszentrum
Universität von Groningen Niederlande

ZUSAMMENHÄNGE ZWISCHEN
ARBEITSBEDINGUNGEN IM
STRASSENTRANSPORT, ÜBERMÜDUNG,
GESUNDHEIT UND VERKEHRSSICHERHEIT

VK 87-01
Drs. F. van Ouwkerk

*Eine Studie im Auftrag der Internationalen
Transportarbeiterföderation*

Berufs-Lkw-Fahrer in Europa setzen sich systematisch über die Vorschriften hinsichtlich der Beschränkung ihrer Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten hinweg und gefährden damit nicht nur ihre eigene Sicherheit, sondern auch die der übrigen Verkehrsteilnehmer. Dies ist die alarmierende Schlußfolgerung eines Berichts mit dem Titel "Zusammenhänge zwischen Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr, Übermüdung, Gesundheit und Verkehrssicherheit", der vom Verkehrsforschungszentrum der Universität von Groningen (Niederlande) im Auftrag der ITF erstellt wurde.

Der Bericht analysiert ein breites Spektrum von Studien in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Ermüdung sowie Gesundheit und Sicherheit, die von Fachleuten für Arbeitsschutz in Europa, Australien und Nordamerika durchgeführt wurden.

Die niederländischen Wissenschaftler kommen zu dem Ergebnis, daß die Berufsfahrer zu lange arbeiten und nicht ausreichend Zeit zum Schlafen haben und aufgrund der mit ihrem Beruf einhergehenden Streßbelastung unter Gesundheitsproblemen leiden.

Der Bericht liegt in englischer, französischer, deutscher, spanischer und schwedischer Sprache vor und wurde bereits an die Gewerkschaften im Straßenverkehr, Parlamentsabgeordnete und Verkehrssicherheitsexperten in ganz Europa verteilt, um die für die Verkehrssicherheit und Lenkzeitvorschriften verantwortlichen Stellen zu sofortigen Maßnahmen zu veranlassen. Die ITF plant die Durchführung weiterer Untersuchungen, um die Arbeitsplätze im Straßengüterverkehr sicherer und attraktiver zu machen.

Die erste Ausgabe des ITF-Binnenverkehrsbuletins ist soeben erschienen. Den angeschlossenen Gewerkschaften werden Exemplare zugeschickt. Der Leser wird in dieser neuen Veröffentlichung, die sich mit den jüngsten Entwicklungen und Tendenzen im Schienen- und Straßenverkehr auf der ganzen Welt befaßt, viele interessante Informationen finden.

Die Veröffentlichung ermöglicht interessante Einblicke in die Auswirkungen der für 1992 geplanten gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Gemeinschaft auf die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft.

Weitere Artikel berichten über die Revolutionierung des Straßengüterverkehrs durch den Mikrochip und zeigen die Auswirkungen der weltweiten Tendenz zu Privatisierung und Entregulierung auf Verbraucher und Arbeitnehmer in den Bereichen Schiene und Straße auf. Die Ausgabe befaßt sich außerdem mit der Erfolgsgeschichte des schweizerischen Konzeptes Bahn und Bus 2000 und enthält einen ausführlichen Bericht über das UNO-Jahrzehnt des Verkehrs in Afrika, ein ehrgeiziges Programm, um die Verkehrsbedürfnisse dieses Kontinents in den Griff zu bekommen.



Exemplare dieser drei Publikationen sind auf Anfrage vom ITF-Hauptbüro zu beziehen.