

Aus dem INHALT

David freigelassen (S. 3)
Südafrika (S. 3)

LEUTE (S. 4)

BINNENVERKEHR
Sicherheit der
US-Eisenbahnen (S. 5)

ZIVILLUFTFAHRT
Europäischer
Lorenzo (S. 6)
Air-Nauru-Streik (S. 7)

HAFENARBEITER
Schleppschiffstreik
in New York (S. 9)

TODESFÄLLE (S. 9)

SEELEUTE
FPC-Sitzung (S. 10)
Flaggenüber-
sicht (S. 12)
Golfkrieg (S. 13)
175.000 Dollar für
ehemalige Billigflaggen-
besatzung (S. 14)

BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 12)

ITF-Sektionskonferenz der Hafearbeiter:

GEMEINSAME AKTIONEN IM GEFAHR - GUTTRANSPORT GEFORDERT

Gemeinsame Aktionen der ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus den verschiedenen Sektionen sind dringend notwendig, um den wachsenden Problemen der Transportarbeiter beim Umgang mit Gefahrgütern entgegenzuwirken. Dies war eine der wichtigsten Schlußfolgerungen der ITF-Sektionskonferenz der Hafearbeiter, die am 30. und 31. Mai in Rotterdam (Niederlande) stattfand. Auf der vom Sektionsvorsitzenden John Connolly (TGWU, Großbritannien) geleiteten Konferenz waren 74 Delegierte von 30 Hafearbeitergewerkschaften aus 27 Ländern versammelt.

Während sich italienische Hafearbeiter in Genua weigerten, die Ladung aus Tausenden undichter, mit verschiedenen giftigen Chemikalien gefüllten Tonnen des unter syrischer Flagge fahrenden RoRo-Schiffes *Zanoobia* zu löschen, das in einer mehr als einjährigen Odyssee von einem Hafen der Welt zum anderen gefahren war, gab die Sektionskonferenz der wachsenden Besorgnis der Hafearbeiter über den Mangel an Informationen über und angemessenen Schutzvorkehrungen gegen viele der Güter Ausdruck, mit denen sie tagtäglich in Berührung kommen. Insbesondere die afrikanischen Delegierten zeigten sich darüber beunruhigt, daß die Entwicklungsländer immer häufiger als Abfallhalde für Substanzen genutzt würden, die als zu gefährlich für den Einsatz in Europa oder Nordamerika angesehen werden. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung, daß der Einsatz von Containern zwar einige Risiken verringert habe, es jedoch andererseits wesentlich erleichtert habe, unbekannte und gefährliche Güter unerkannt ins Land zu bringen. Da dieses Problem für die Beschäftigten im Binnenverkehr und der Zivilluftfahrt von ebenso großer Bedeutung ist wie für die Seeleute, forderte die Konferenz die ITF auf, eine Sonderkonferenz über den Gefahrguttransport einzuberufen, um die angeschlossenen Gewerkschaften über bestehende nationale und internationale Normen zu unterrichten und eine gemeinsame Politik zu erarbeiten.

Die zweitägige Sitzung im "De Beer"-Seeleutezentrum der ITF wurde vom Bürgermeister der Stadt Rotterdam, Bram Peyper, eröffnet. Er wies darauf hin, daß der Dialog zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften fortgesetzt werden müsse, wenn sich der technische Wandel in der Hafenindustrie in humaner und sozial angemessener Weise vollziehen solle. Ein weiterer Redner während der Eröffnungsveranstaltung war der Sekretär der Hafearbeitersektion der gastgebenden niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV, Kees Marges. Marges stellte drei "Thesen" zur Zukunft der Gewerkschaftsbewegung vor, die er in den Niederlanden bereits weitgehend bekanntgemacht hatte. In diesen Thesen, die auch vom Bürgermeister der Stadt Rotterdam nachdrücklich unterstützt wurden, wird die Notwendigkeit größerer Betriebsdemokratie sowie eine Umgestaltung der internationalen Tätigkeit der Gewerkschaftsbewegung hervorgehoben. Insbesondere die Gewerkschaften in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft, so Marges, müssen angesichts der Vollendung des Binnenmarktes Ende 1992 die Beschlußfassungsmechanismen von der nationalen auf die internationale Ebene verlagern.

Während der Sitzung fand ein Erfahrungsaustausch unter den Delegierten über die jüngsten Entwicklungen in der Hafenindustrie statt. Während in den europäischen Häfen in den ersten sechs Monaten des Jahres 1988 nur eine relativ geringe Zahl von Arbeitskonflikten zu verzeichnen war, hat sich die Situation in den Vereinigten Staaten rasch verschlechtert. Die Arbeitgeber führen eine Kampagne zur Zerschlagung der Gewerkschaften, nehmen alte, nicht

Forts. auf Seite 2

... Solidarität der Seeleute tut Not

Forts. von Seite 1

gewerkschaftlich organisierte Häfen im Süden des Landes wieder in Betrieb und provozieren Streiks im Nordosten der USA. Die Konferenz empfahl dem Fair-Practices-Ausschuß, seine 1987 verabschiedete Entschließung, in der die Seeleutegewerkschaften den Hafenarbeitern ihre Solidarität zugesichert hatten, noch einmal zu bekräftigen. Aufgrund einer seit langem vorliegenden Forderung der amerikanischen Hafenarbeitergewerkschaft International Longshoremen's Association beschloß die Konferenz darüber hinaus, alljährlich im Zusammenhang mit der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses einen Tag zur Verfügung zu stellen, an dem Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften über ihre gemeinsamen Organisationsprobleme diskutieren und wirksamere Solidaritätsmaßnahmen planen können.

Die Sitzung verabschiedete den Text eines Musterkollektivvertrages für Hafenarbeiter, der trotz seines nicht rechtsverbindlichen Charakters gewisse Mindestnormen mit weltweiter Gültigkeit für die Arbeitsbedingungen

festlegen soll. Der Vertrag, dem ausführliche Anmerkungen für die Verhandlungsführer beiliegen, befaßt sich mit Fragen wie Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft, Anerkennung der Gewerkschaft, Einrichtungen für gewerkschaftliche Vertrauensleute, Respektierung von Streikposten, Beschäftigungssicherheit, Lohngarantien, Aufstiegsmöglichkeiten und Ausbildung sowie Packen und Entladen von Containern. Für bestimmte Arbeitsbedingungen legt er auf der Grundlage von Daten, die der jährlichen Übersicht der ITF entnommen sind, Mindestnormen fest. Hierbei geht es um Grundlöhne, Lohndifferenzierungen, Zuschläge, Arbeitszeit, Überstunden, Schichtarbeit, Jahresurlaub, Ruhestandsalter und -gelder, ärztliche Betreuung, Krankengeld und Entschädigung bei Arbeitsunfällen, die Einführung neuer Technologien, Bereitstellung von Informationen sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Kopien des Vertrages werden allen Hafenarbeitergewerkschaften zugestellt werden, die sich ihrer dann bei Verhandlungen ebenso wie in ihrer gewerkschaftlichen Bil-

dungsarbeit bedienen können.

Die Sektionskonferenz verabschiedete darüber hinaus eine Reihe von ITF-Richtlinien zur Definition der Begriffe Hafendarbeit und Hafenarbeiter und führte eine lebhaft diskutierte Diskussion über die Wiedereinführung der Gelegenheitsarbeit in vielen Häfen sowie die Auswirkungen des zunehmenden Einsatzes von selbstladenden Massengutschiffen und die Ausführung von Arbeiten im Bereich des Frachturnschlages durch die Schiffsbesatzungen auf das Beschäftigungsniveau in den Häfen.

Die anwesenden Vertreter der Hafenarbeiter nutzten ihren Aufenthalt im größten Hafen der Welt zu Diskussionen mit Basismitgliedern der Hafenarbeitersektion des Vervoersbond FNV und nahmen als Gäste des Stadtrats an einer Hafenrundfahrt teil. Zum Abschluß der Hafenrundfahrt wurde das größte Containerumschlagsunternehmen der Welt, ECT (European Container Terminal) besichtigt, das jährlich 1,7 Millionen TEU umschlägt.

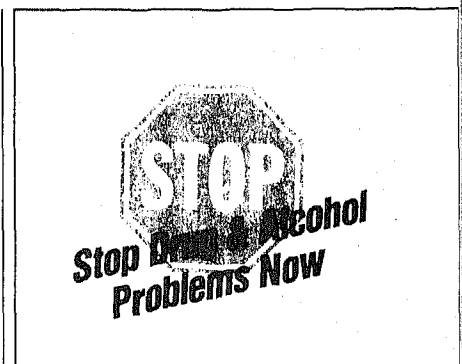
ALKOHOL UND DROGEN AM ARBEITSPLATZ

Alkohol- und Drogenmißbrauch führen weltweit die Liste der wichtigsten Todesursachen an. Da fast alle vom Alkohol- und Drogenmißbrauch Betroffenen gleichzeitig auch Arbeitnehmer sind, wird geschätzt, daß diese beiden Übel möglicherweise für jeden dritten Arbeitsunfall sowie für den Verlust vieler Tausend Arbeitsstunden in der Produktion verantwortlich zu machen sind. Für die Transportarbeiter ist dies ein besonders ernstes Problem, da ihre Gesundheit und Arbeitsfähigkeit nicht nur für den Schutz ihres eigenen Lebens, sondern auch des Lebens von Fahrgästen, anderen Straßenverkehrsteilnehmern und der sie umgebende Öffentlichkeit von größter Bedeutung ist.

Nackte Statistiken sagen wenig über das enorme menschliche Leidens des Alkohol- oder Drogenabhängigen aus. Häufig sucht er bei diesen Rauschmitteln Zuflucht vor den hohen Anforderungen des modernen Lebens und gerät auf diese Weise in die Abhängigkeit. Auch die Familien der Betroffenen werden durch diese menschliche Tragödie in Mitleidenschaft gezogen. Die IAO hat dieses ernste Problem erkannt und gemeinsam mit

der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ein Informationspaket mit dem Titel "Antworten auf Alkohol- und Drogenprobleme am Arbeitsplatz" zusammengestellt, das allen, die am Arbeitsplatz mit den Problemen des Alkohol- und Drogenmißbrauchs in Berührung kommen, eine umfassende und leicht verwendbare Hilfe sein will. Finanzielle Unterstützung für das Projekt gewährte der UN-Fonds für die Kontrolle des Drogenmißbrauchs (UNFODAC).

Das Informationsmaterial ist in einen praktischen tragbaren Plastikbehälter verpackt. Dieser enthält ein komplettes audiovisuelles Programm mit Dias und Tonbandkassette sowie Aufkleber und ein Poster. Es gibt eine Beschreibung verschiedener Probleme des Drogenmißbrauchs und enthält ein Modellprogramm mit wichtigen Anregungen für die Aufstellung und Durchführung eines wirksamen, an die speziellen Gegebenheiten des Arbeitsplatzes angepaßten Programms. Das Paket enthält darüber hinaus Richtlinien über die Politik, ein Nachschlagewerk über bestehende Gesetze und Angaben über Einrich-



tungen, von denen weitere Informationen zu beziehen sind.

Das vollständige Set ist in englischer, französischer und spanischer Sprache erhältlich und kostet 250 Schweizer Franken (175 US-Dollar oder 110 Pfund) einschließlich Porto und Verpackung. Es kann unter folgender Adresse bestellt werden: IAO-Veröffentlichungen, Internationales Arbeitsamt, CH-1211 Genf 22.

Es kann auch vom ITF-Hauptbüro ausgeliehen werden.

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

Dr. David aus der Haft entlassen

Der malaysische Gewerkschaftsführer V. David ist wieder frei. Er wurde am 3. Juni freigelassen, nachdem er aufgrund des berichtigten malaysischen Gesetzes zum Schutze der inneren Sicherheit, das längere Inhaftierung ohne Gerichtsverfahren zuläßt, etwas mehr als sieben Monate in einem Gefängnissenlager festgehalten worden war.

Während seines Gefängnisaufenthalts nahm sich Amnesty International seines Falles sowie anderer, etwa zur gleichen Zeit verhafteter Gewerkschafter und politischer Gefangener an und koordinierte internationale Protestaktionen zu ihrer Unterstützung.

Auf Bitten des ITF-Generalsekretärs Harold Lewis schickten zahlreiche der ITF angeschlossene Gewerkschaften scharfe Protestnoten gegen die fortgesetzte Inhaftierung Dr. Davids und seiner Mitgefangenen an die diplomatischen Vertretungen Malaysias in ihren Ländern sowie an den malaysischen Premierminister Mahathir Mohammed, in denen sie deren sofortige und bedingungslose Freilassung forderten.

Sowohl die ITF als auch Menschenrechtsorganisationen wie Amnesty sind schon seit langem über die Art und Weise beunruhigt, wie die malaysische Regierung mit Personen

umgeht, die sie als ihre politischen Gegner betrachtet - ein Personenkreis, zu dem häufig auch prominente Gewerkschaftsführer gehören. Sie haben im Laufe der Jahre wiederholt auf die in Malaysia stattfindenden Menschenrechtsverletzungen hingewiesen und die Aufhebung des Gesetzes gefordert, das die Inhaftierung ohne Gerichtsverfahren ermöglicht.

Dr. David selbst kennt das Innere der malaysischen Gefängnisse und die Verhöre, denen man dort als sog. Gefahr für die nationale Sicherheit ausgesetzt ist, zur Genüge. Verschlimmert wurde seine Lage diesmal jedoch durch die Tatsache, daß er während seiner Inhaftierung einen Herzinfarkt erlitt und ins Krankenhaus gebracht wurde, wo er mit Handschellen an sein Bett gefesselt wurde - ein empörender und zutiefst unmenschlicher Vorgang, der parlamentarische Anfragen provozierte, den die malaysische Regierung jedoch mit dem Hinweis in die Bedeutungslosigkeit verwies, daß er im Rahmen des Gesetzes durchaus zulässig sei!

Die ITF erfuhr von der Freilassung Dr. Davids durch dessen Frau, die in den vergangenen Monaten in engem Kontakt zu uns stand, um uns über die Entwicklungen im Falle ihres Ehemanns zu unterrichten.

Sie teilt uns jedoch mit, daß seine Bewegungsfreiheit Einschränkungen unterliegt. Er darf während der kommenden zwei Jahre die Stadt Kuala Lumpur und den Vorort Petaling Jaya nicht verlassen. Ihm wurde eine Ausgangssperre auferlegt, die es ihm untersagt, zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr morgens aus dem Haus zu gehen. Darüber hinaus muß er sich jeden Monat bei der Polizei melden. Ihm wurde mitgeteilt, daß er nicht ohne offizielle Erlaubnis der Regierung ins Ausland reisen darf.

Angesichts dieser erheblichen Beschränkung seiner Bewegungsfreiheit ist klar, daß es ihm eine Rückkehr in sein normales Leben - beruflich wie privat - nicht möglich sein wird. Die ITF erneuert daher ihre Kampagne und bittet die angeschlossenen Organisationen dringend, weiterhin Druck auf die Regierung auszuüben, bis er sich wieder völlig frei bewegen kann.

Unterdessen sprach der Generalsekretär den ITF-Mitgliedsgewerkschaften seinen Dank für ihre prompte Reaktion auf die Bitte um Entsendung von Protestnoten an die malaysischen Behörden aus und fügte hinzu, daß diese nachdrücklichen Proteste zweifellos einen wichtigen Beitrag zur Freilassung Dr. Davids geleistet haben.

Millionen beteiligen sich an Protesten in Südafrika

Die jüngste Phase der Kampagne der unabhängigen südafrikanischen Gewerkschaften gegen die Pläne der Regierung zur Einführung neuer gesetzlicher Beschränkungen ihrer Tätigkeit begann mit einer nie vorher dagewesenen Demonstration der Solidarität von seiten der organisierten Arbeitnehmer.

Der Sonderkongreß des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes COSATU (siehe ITF-Nachrichten Mai 1988) hatte im Mai zu drei landesweiten Protesttagen gegen die vor kurzem von der Regierung verhängten Verbote und die neuen Arbeitsgesetze, die gegenwärtig im Parlament beraten werden, zu verstärkten Demonstrationen in den Betrieben gegen diesen Gesetzentwurf und zur Einberufung einer Konferenz der "breiten Front" aller Anti-Apartheidgruppierungen aufgerufen.

Selbst aktive Apartheidgegner zeigten sich überrascht von der enormen Unterstützung für das 3tägige Fernbleiben von der Arbeit am 6., 7. und 8. Juni. Die Regierung wie auch die Arbeitgeberorganisationen müssen nun wohl ihre Haltung gegenüber COSATU überdenken.

Im Laufe der drei Tage, über die sich diese auch vom kleineren Gewerkschaftsdachverband NACTU unterstützte Aktion hinzog, blieben zwischen 2,5 und 3 Millionen Arbeit-

nehmer ihrem Arbeitsplatz fern.

Die unabhängige Labour Monitoring Group berichtete, daß am ersten Tag 85 Prozent der Arbeitnehmer streikten. Selbst am zweiten und dritten Tag lag die Beteiligung mit 78 bzw. 72 Prozent noch beeindruckend hoch.

Im Vergleich zu dem letzten Fernbleiben von der Arbeit aus Protest gegen die Wahlen im vergangenen Mai, zu denen nur die weiße Bevölkerung zugelassen war, hatte sich die Unterstützung damit um unglaubliche 200 Prozent gesteigert.

Ein Vertreter der Arbeitgeberorganisation Assocom schätzte die Kosten des Streiks auf "etwa 500 Millionen Rand."

Die Aktion war nach den Worten des COSATU-Generalsekretärs Jay Naidoo eine "friedliche und rechtmäßige Maßnahme, und das einzige uns zur Verfügung stehende Mittel, wie unsere Mitglieder auf ihre Unzufriedenheit aufmerksam machen können."

Es kam nur zu einigen wenigen gewalttätigen Zwischenfällen, die von Mitgliedern der sich auf Stammesstrukturen stützenden Inkatha-Bewegung des Häuptlings Buthelezi provoziert worden waren (die damit erneut ihren Wert für das südafrikanische Regime demonstrierten), im großen und ganzen gab es jedoch während des Fernbleibens von der Arbeit keine größeren Zusammenstöße.

Der Umfang der Unterstützung für diese

3tägige Aktion ist von der südafrikanischen Regierung ganz offensichtlich zur Kenntnis genommen worden. In einem beispiellosen Schritt erklärte sich der südafrikanische Arbeitsminister Du Plessis bereit, mit COSATU "zu Diskussionen über die Auswirkungen des Änderungsgesetzes zum Arbeitsgesetz und mögliche Änderungen an einigen darin enthaltenen Klauseln" zusammenzukommen.

Dieses Angebot von seiten eines Regimes, das für seine Unnachgiebigkeit und fehlende Kompromißbereitschaft nur zu bekannt ist, scheint darauf hinzudeuten, daß die südafrikanische Regierung langsam aber sicher die Notwendigkeit von Gesprächen mit den unabhängigen Gewerkschaften einsieht.

Auch den Arbeitgebern, die den Gesetzentwurf ursprünglich unterstützten, kommen inzwischen Bedenken. Es fanden Gespräche zwischen Arbeitgebervertretern und COSATU statt, und die Möglichkeit einer gemeinsamen Anrufung der Schlichtung scheint sich abzuzeichnen.

Naidoo erklärte, daß COSATU immer zu Verhandlungen mit Arbeitgebern und Regierung bereit sei, zunächst aber die Aufhebung des Änderungsgesetzes zum Arbeitsgesetz fordere. COSATU regte außerdem eine Beteiligung der Internationalen Arbeitsorgani-

Forts. auf Seite 4

Rückschlag für schweizerische Verkehrspolitik

Einen schweren Rückschlag erlitten die Pläne für eine Wiederbelebung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, als die Bevölkerung dort in einem am 12. Juni abgehaltenen Referendum die Vorschläge der Regierung für eine landesweit koordinierte Verkehrspolitik ablehnte.

Die Regierung wollte das derzeitige System abschaffen, in dessen Rahmen sich die Behörden des Bundes und der Kantone sowie staatliche und private Unternehmen die Verantwortung für das Verkehrswesen teilen. Sie begründete dies damit, daß das bestehende System einerseits kostentreibend und andererseits den langfristigen Verkehrsbedürfnissen des Landes nicht angemessen sei.

Wäre der Plan genehmigt worden, hätte die Regierung - mit finanzieller Unterstützung der EG - mit den Arbeiten am Bau einer transalpinen Bahnverbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien, zu der auch ein neuer Eisenbahntunnel gehört, begonnen. Schwere Lkws wären dann für den Transit durch die Schweiz auf Eisenbahnwaggons verladen worden.

Das Programm wurde als notwendig angesehen, um sich den Forderungen der Gemeinschaftsländer nach einer neuen Nord-Süd-Verbindung für den transalpinen Transitverkehr auf der Straße durch die Schweiz zu entziehen.

Bisher ist es der Schweiz gelungen, aus umweltpolitischen Überlegungen an ihrer

Gewichtsbegrenzung von 28 Tonnen für Lkws festzuhalten. Dies wird jedoch in Zukunft durch das Ergebnis des Referendums wesentlich erschwert. Das Schreckgespenst der über die schweizerischen Straßen donnenden 40-Tonner könnte nun bald Wirklichkeit werden.

Das Ergebnis - mehr als 54 Prozent der Bevölkerung sprachen sich gegen den Plan aus - illustriert wahrscheinlich eher den Wunsch der Schweizer nach lokaler Unabhängigkeit als eine generelle Ablehnung der Verkehrspolitik, doch es war natürlich enttäuschend für die Transportarbeitergewerkschaften, die sich nachdrücklich für ein positives Votum eingesetzt hatten.

... drastische Einschränkung der Pressefreiheit

Fort. von Seite 3

sation (IAO) an einem Schlichtungsverfahren an.

Die Regierung scheint allerdings noch immer mehr auf Unterdrückung als auf Vermittlung zu setzen. Zwei Tage nach Beendigung des Fernbleibens von den Arbeitsplätzen gab sie die Verlängerung des Ausnahmezustandes um weitere 12 Monate bekannt und verfügte die weitreichendste Pressezensur, die es bisher in dem Apartheidstaat gab.

Aufgrund der neuen Beschränkungen ist es den Medien ab jetzt untersagt, Mitglieder des Afrikanischen Nationalkongresses, der Vereinigten Demokratischen Front und 17 weiterer verbotener Anti-Apartheidorganisationen zu zitieren. Bisher war es lediglich verboten, bestimmte namentlich genannte Einzelpersonen zu zitieren, die von dem Regime mit einem "Bann" belegt waren. Auch die Berichterstattung über oder der Druck von Boykottaufrufen für die Kommunalwahlen, die später im Jahr in den schwarzen Town-

ships stattfinden sollen, ist illegal. Darüber hinaus wurde praktisch ein "Lizenzierungssystem" für Journalisten, freie Mitarbeiter und Presseagenturen, die für ausländische Medien arbeiten, eingeführt. Unter Androhung einer 10jährigen Haftstrafe sind Journalisten nun gezwungen, sich bei den Behörden registrieren zu lassen, die die Vollmacht haben, alle Artikel vor Weitergabe an die Auftraggeber einzusehen.

Millionen von Südafrikanern nahmen auch an einem weiteren erfolgreichen Fernbleiben vom Arbeitsplatz am 16. Juni - dem "Soweto-Tag" - teil, dem Jahrestag des Aufstandes in Soweto 1976, der durch den Versuch der Regierung ausgelöst wurde, Afrikaans als Lehrsprache in den Schulen einzuführen.

*Die südafrikanischen Gerichte haben die Forderung nach Wiederaufnahme des Verfahrens gegen die sogenannten "Sechs von Sharpeville" zurückgewiesen. Die Sechs waren zum Tode verurteilt worden, weil sie

"gemeinsame Sache" mit einer Menschenmenge gemacht hatten, die einen schwarzen Bürgermeister einer Schwarzensiedlung ermordet hatte (wenngleich ihnen keine Verantwortlichkeit dafür zugesprochen wurde). Der Vollzug der Todesstrafen war bis zur Entscheidung über die Wiederaufnahme des Verfahrens ausgesetzt worden, die mit der Begründung beantragt wurde, daß Beweise für die Einschüchterung von Zeugen und meineidliche Aussagen vorlagen. Nach Ablehnung des Antrages auf Wiederaufnahme des Verfahrens wurde der Vollzug der Todesstrafe noch einmal bis zum 19. Juli ausgesetzt, um den Verurteilten eine weitere Möglichkeit zu einem Gnadengesuch zu geben. Die ITF appelliert zusammen mit dem IBFG an alle angeschlossenen Gewerkschaften, in Botschaften an den südafrikanischen Staatspräsidenten Botha um Gnade für die Angeklagten zu bitten und eine Aufhebung der Entscheidung gegen die Wiederaufnahme des Verfahrens zu fordern.

LEUTE

Plantagenarbeiter wählen neuen Präsidenten und Generalsekretär

Die Internationale Föderation der Plantagen- und Landarbeiter und verwandter Berufsgruppen (IFPAAW) wählte im vergangenen Monat auf ihrem VI. Weltkongreß in Lausanne (Schweiz) zwei neue Spitzenfunktionäre. Es handelt sich dabei um P. P. Narayanan, der ins Amt des Präsidenten gewählt wurde, und Börje Svensson, den neuen Generalsekretär.

Narayanan wird seine neuen Amtspflichten mit denen des Präsidenten des IBFG, ein Amt, in dem er in Melbourne bestätigt wurde,

und seinen Aufgaben als Generalsekretär der Nationalen Plantagenarbeitergewerkschaft von Malaysia, einem Posten, den er seit Mitte der 50er Jahre innehat, verbinden.

Svensson übernimmt seine neue Tätigkeit nach sechs Jahren im Amt des IFPAAW-Präsidenten. Seit 1973 ist er Präsident der Schwedischen Landarbeitergewerkschaft SLF, der schwedischen Mitgliedsgewerkschaft der IFPAAW. Er übernimmt das Amt vom amtierenden Generalsekretär

Dennis F. Hodsdon, der die Aufgabe nach dem Tod des vorherigen IFPAAW-Generalsekretärs José Vargas übernommen hatte.

* * *

Rudi Schäfer, stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), wurde in den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn (DB) berufen.

US-Eisenbahnen: Sicherheit vernachlässigt

Das 225.000 Kilometer lange, nicht mehr ganz neue Eisenbahnsystem der Vereinigten Staaten weist alle Anzeichen von Überalterung und Vernachlässigung auf. Tag für Tag werden defekte Züge über vernachlässigte Gleise geschickt.

Die Lokführer auf diesen Zügen haben lange Arbeitszeiten, sind ständig erschöpft, und ihr Privatleben wird schwerwiegend beeinträchtigt durch Dienstpläne, nach denen sie ganz kurzfristig zur Arbeit abgerufen werden können und die sie zwingen, Nächte außer Haus zu verbringen.

Angesichts des ramponierten Zustands der Eisenbahnstrecken kann es nicht überraschen, daß die Zahl der tödlich verunglückten Personen ebenso wie die Zahl der Unfälle selbst stark gestiegen ist. Offiziellen Regierungsangaben zufolge ereigneten sich im vergangenen Jahr mehr als 2.500 Eisenbahnunglücke, bei denen 35 Personen getötet wurden (fast dreimal soviel wie im Jahr zuvor).

Noch beunruhigender ist jedoch die Tatsache, daß bei einigen dieser Unglücke giftige Chemikalien und Gase - die immer häufiger per Bahn transportiert werden, häufig quer durch größere Ballungsgebiete - freigesetzt wurden und so eine erhebliche Bedrohung der öffentlichen Sicherheit darstellten. Ein Gewerkschaftsfunktionär gab dazu den zynischen Kommentar: "Wir sind nur eine Entgleisung entfernt von einer Tragödie wie Bhopal."

Obwohl alle diese Faktoren zusammengekommen begründeten Anlaß zur Besorgnis geben, wird nur wenig für eine Verbesserung des Sicherheitsstandards getan. Die für die Sicherheit zuständigen Bundesbehörden sind untereinander zerstritten und machen jede wirksame Lösung unmöglich, während die Politiker nur wenig Bereitschaft zeigen, den Bahnen die von ihnen so dringend benötigten staatlichen Subventionen zukommen zu lassen. Unterdessen verschlechtert sich die Lage immer weiter.

Dies sind die alarmierenden Ergebnisse einer über vier Monate hinweg von einem Journalistenteam der amerikanischen Tageszeitung *The Detroit News* durchgeführten sorgfältigen Untersuchung, in deren Rahmen sie mit Managementvertreter der einzelnen Bahnunternehmen, mit für die Bahnen zuständigen Beamten der Bundesstaaten und der Bundesregierung, Lokführern und Inspektoren sprachen, Unfallberichte auswerteten und selber Bahnreisen unternahmen, um mit eigenen Augen den Zustand der Lokomotiven, Gleise und Strecken zu begutachten.

Ihre Berichte, die in einer Artikelserie unter der Überschrift *Amerikas Eisenbahnen: Auf dem Weg ins Unglück* veröffentlicht wurden, geben eine recht beunruhigende Lektüre für

Zugreisende und die allgemeine Öffentlichkeit ab.

Alle befragten Lokführer hatten mehr oder weniger das gleiche zu sagen. Insbesondere kritisierten sie das "Abrufsystem", das sie zwingt, neben dem Telefon zu sitzen, immer bereit, sich ganz kurzfristig zur Arbeit zu melden, und bedeutet, daß sie niemals nach einem regelmäßigen Dienstplan arbeiten.

Ihr Arbeitsumfeld, so erklärten sie, lasse viel zu wünschen übrig. Die Führerstände seien laut, zugig und unbequem, die Windschutzscheiben zerkratzt, wodurch es unmöglich sei, die Gleise klar zu erkennen, der Wartungszustand der Züge selbst sei ebenfalls häufig schlecht. Defekte Tachometer und Scheinwerfer, nicht funktionierende Hupen und Signalwarnsysteme in den Führerständen sowie nicht befestigte Lukendeckel auf Tankwaggons für gefährliche Substanzen seien nichts Ungewöhnliches.

Die Lokführer erklärten, daß sie sich nur selten über den schlechten Zustand der Züge beschwerten, da dies zu einem negativen Vermerk in den Personalakten führe, oder sie lediglich angewiesen würden, trotzdem loszufahren.

Ganz generell berichteten sie, daß eine Person viele Stunden lang alleine im Führerstand verbringe und während dieser Zeit ständig die Fahrtgeschwindigkeit ändern und eine große Zahl von Signalen überwachen müsse, die häufig nicht ordnungsgemäß funktionier-

ten. Ein Lokführer erzählte von langen Fahrten, auf denen er sich Wasser ins Gesicht gießen mußte, um nicht einzuschlafen - und mit ähnlichen Methoden halten sich zweifellos auch viele andere Lokführer wach.

Die Reporter erklärten, daß es viele Gründe für diesen armseligen Zustand des riesigen, aber wenig genutzten amerikanischen Eisenbahnsystems gibt, nicht zuletzt die Haltung der einzelnen Eisenbahnunternehmen in Sicherheitsfragen, die häufig Anlaß zur Klage gebe.

Die Züge werden vor Fahrtbeginn inspiziert, dürfen jedoch trotz defekter Bremsen ihre Reise antreten - sogar bei den großen Unternehmen ist dies üblich.

Ein weiterer, die Sicherheit beeinträchtigender Faktor, so heißt es, ist die starke Zunahme von Kurzstreckenbahnen, ehemals unrentable Teilstücke längerer Strecken. Die neuen Betreiber dieser Strecken verfügen über wenig Erfahrung im Eisenbahnsektor, und die hohen Kosten der Übernahme dieser Strecken führen dazu, daß nicht genug Geld für Wartungsarbeiten und angemessene Sicherheitsausrüstungen übrigbleibt.

Zwar gibt es auf Bundesebene Mechanismen für die Überwachung der Sicherheit, doch die Reporter kritisierten ein System, bei dem die Überwachung größtenteils den Unternehmen selbst überlassen bleibt. Die Bußgelder sind häufig lächerlich und wirksame Sanktionen mehr oder weniger unbekannt.

EG beschließt Liberalisierung des Straßengüterverkehrs ...

Wie zu erwarten verabschiedeten die EG-Verkehrsminister am 20. Juni in Luxemburg ein Maßnahmenpaket zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Marktes für den Straßengüterverkehr ab 1. Januar 1993. Der bundesdeutsche Verkehrsminister Jürgen Warnke gab widerwillig den Widerstand seiner Regierung gegen die Umsetzung des Planes auf, der für die nächsten zwei Jahre eine massive Anhebung der Quoten im Straßengüterverkehr und ihre völlige Abschaffung am Jahresende 1992 ohne gleichzeitige Harmonisierung der Sozialvorschriften vorsieht.

Die einzige Hürde, die nun noch zu überwinden ist, ist die Erarbeitung einer einheitlichen europäischen Lizenz für die Straßentransportunternehmen, die es den Unternehmen erlauben wird, ihre Dienstleistungen überall in der Gemeinschaft anzubieten, solange sie den Nachweis für ihre finanzielle Bonität erbringen können.

... und Anhebung der zulässigen Gesamtlänge von Lkws

Müde Lkw-Fahrer in der EG haben allen Grund, den EG-Kommissaren dankbar zu sein, wenn ein von diesen den Verkehrsministern der Gemeinschaft auf einer Routinesitzung im vergangenen Monat vorgelegter Vorschlag in die Praxis umgesetzt wird.

Die Kommissare schlagen die Verlängerung der zulässigen Gesamtlänge von Sattel-schleppzügen um einen Meter auf 16,5 Meter vor, um Raum für eine angemessene Schlafkabine für den Fahrer zu schaffen. Augenblicklich müssen sie häufig in den äußerst beengten Verhältnissen der Dachschlafkabinen übernachten - dies ist nicht nur unbequem für den Fahrer, der sich während seines wohlverdienten Schlafes erholen will, sondern steht auch im Widerspruch zu allen Sicherheitsüberlegungen. Wenn die neuen Vorschriften Zustimmung finden, könnten sie bis Sommer nächsten Jahres in Kraft treten.

UTA-Chef Lapautre in Lorenzos Fußstapfen

René Lapautre, Chef der französischen Fluggesellschaft UTA, hat sich offensichtlich vorgenommen, der Frank Lorenzo - Feind der Gewerkschaften und "Pate" der US-Zivilluftfahrt, der sich auf Kosten seiner Beschäftigten ein riesiges Luftfahrtimperium zugelegt hat - Europas zu werden.

Es ist ihm bereits gelungen, zum unbeliebtesten Arbeitgeber Frankreichs zu werden, und er richtet sein Augenmerk jetzt auf die weiteren europäischen Horizonte, die sich mit der Liberalisierung der Zivilluftfahrt in der Europäischen Gemeinschaft eröffnen.

Lapautre ist derzeit in eine bittere Auseinandersetzung mit den Gewerkschaften des UTA-Personals verwickelt: vor allem mit den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Kabinenpersonals (SNPNC), der Flugingenieure (SNOMAC) und der Flugpiloten (SNPL). Bislang führten sie im Mai und Juni Streikaktionen von insgesamt achttägiger Dauer gegen UTA durch, und dies ist nach

Angaben der Gewerkschaften erst der Anfang.

Kurz gesagt versucht Lapautre, seinen Beschäftigten das Geld abzupressen, das er braucht, um seine Geschäfte auszuweiten und seine Gewinne zu erhöhen. Er fordert höhere Produktivität und Lohnkürzungen von bis zu 50 %, während er gleichzeitig Personal entläßt.

Wenn all dies in den Ohren der Anhänger von Lorenzo, über dessen Angriffe auf Löhne und Arbeitsbedingungen bei Continental und Eastern wir regelmäßig in den ITF-Nachrichten berichten, vertraut klingt, so handelt es sich bei einer weiteren von Lapautre angewandten Taktik praktisch um das genaue Abbild einer Strategie aus Lorenzos Lehrbuch: Er gründete eine Charterfluggesellschaft (Aeromaritime) als Tochtergesellschaft, die ohne gewerkschaftlich ausgehandelte Beschäftigungsverträge niedrigere Löhne und schlechtere Arbeitsbedingungen bietet, und ist augenblicklich dabei, die Tätigkeit der

UTA auf diese Tochtergesellschaft zu übertragen.

Als Reaktion auf deren Weigerung, die Lohnkürzungen und Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen hinzunehmen, teilte Lapautre den Gewerkschaften inzwischen mit, daß er alle im Laufe der vergangenen 25 Jahre unterzeichneten Kollektivverträge als null und nichtig ansieht.

Der Generalsekretär der SNPNC, Michel Abraham, erklärte während des jüngsten 4tägigen Streiks Anfang Juni: "Wir werden nicht aufgeben ..."

Diese wiederholten harten Schläge haben die Arbeitnehmer nur in ihrer Entschlossenheit bestärkt, um die Erhaltung ihrer Rechte zu kämpfen", sagte er.

Lapautre lehnt alle Verhandlungen mit den Gewerkschaften ab, und weitere Streikmaßnahmen, die dann auch die in Tahiti und Noumea beschäftigten Mitglieder des Personals (die sich Forderungen nach noch größeren Lohnkürzungen gegenübersehen) einschließen, sind zu erwarten.

Eastern wird weiter überwacht

Das US-Verkehrsministerium hat seine bisher beispiellose einmonatige Überprüfung der Betriebsbedingungen bei den beiden Tochterunternehmen von Texas Air, Eastern und Continental, abgeschlossen (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1988).

Das Verkehrsministerium kam zu dem Schluß, daß Maßnahmen gegen den Chef von Texas Air, Frank Lorenzo, nicht zu rechtfertigen seien. Es gab jedoch seiner tiefen Besorgnis über die Situation bei Eastern Ausdruck, wo die Gewerkschaften seit der Übernahme des Unternehmens durch Lorenzo vor fast zwei Jahren einen heftigen und immer erbitterteren Kampf gegen ihren Chef führen, der im vergangenen Monat mit dem Einreichen einer Klage gegen die Gewerkschaften bei Eastern mit einem Streitwert von 1,5 Mrd. US-Dollar einen neuen Höhepunkt fand.

Aus der Befürchtung, daß die tiefsitzende Unruhe unter den Beschäftigten bei Eastern auf Dauer ernste Auswirkungen auf die Sicherheit der Fluggäste haben könnte, bat der Verkehrsminister den ehemaligen Arbeitsminister William Brock, als Sonderschlichter tätig zu werden - ein willkommener Schritt, der möglicherweise dazu beitragen kann, den Konflikt mit der Unternehmensleitung von Eastern etwas abzukühlen.

Da Lorenzo jedoch wild entschlossen scheint, die Arbeitsbedingungen bei Eastern auf das Niveau des nicht gewerkschaftlich organisierten Konkurrenzunternehmens Continental abzusenken, dürfte Brock seine

Aufgabe sicherlich schwerfallen.

Allerdings ist Lorenzo noch nicht ganz aus dem Schneider, auch wenn das Verkehrsministerium mit seiner Entscheidung seinem Luftfahrtimperium praktisch ein Unbedenklichkeitszeugnis ausgestellt hat. Beamte aus dem Verkehrsministerium wurden aufgefordert, die Tätigkeit der ganzen Gruppe in Zukunft besonders aufmerksam zu beobachten.

Unterdessen mußten die Gewerkschaften bei Eastern eine weitere Niederlage in ihrem Kampf gegen den Verkauf des profitablen Lufttaxidienstes zwischen New York und Washington durch Lorenzo hinnehmen. Am

7. Juni hob das Bundesberufungsgericht eine einstweilige Verfügung auf, die dem Unternehmen den Verkauf des Lufttaxidienstes an der Ostküste an eine neugegründete Tochtergesellschaft von Texas Air untersagte (siehe ITF-Nachrichten März/April 1988). Begründet wurde diese Entscheidung damit, daß der vorsitzende Richter nicht alle Tatsachen in ausreichendem Maße berücksichtigt habe.

Als nächster Schritt muß nun festgestellt werden, ob eine gesonderte Verfügung gegen den Verkauf des Lufttaxidienstes zulässig ist. Auch der IAM wurden zehn Tage Zeit gegeben, um sich um die Verhängung einer erneuten einstweiligen Verfügung zu bemühen.

LINTA BLEIBT BEI SAS

Die Flugzeugmechaniker der skandinavischen Fluggesellschaft SAS begrüßten die Entscheidung des Unternehmens, auf den Verkauf der Motorenwerkstatt Linta zu verzichten. Statt dessen wird SAS einen 75%igen Anteil an dem Unternehmen behalten, während Volvo Flygmotor - einer der beiden potentiellen Käufer, die Gerüchten von Anfang dieses Jahres zufolge Interesse an einer Übernahme gezeigt hatten - einen 25%igen Anteil übernehmen wird. Die zuständige Betriebsorganisation der Transportarbeitergewerkschaft STF in Linta zeigt sich hocherfreut, daß sie ihre STF-Mitgliedschaft nicht, wie befürchtet, verlieren wird und die Zeit der Unsicherheit endlich vorbei ist. Insbesondere freut sie sich natürlich darüber, daß die Zahl ihrer Mitglieder durch die hochqualifizierten Volvo-Arbeiter noch verstärkt wird.

Air Nauru entläßt streikende Piloten

Der inzwischen seit drei Wochen andauernde Streik der Flugpiloten bei Air Nauru, mit dem sie die Anerkennung ihrer Gewerkschaft durchsetzen wollten, erreichte am 13. Juni einen vorläufigen Höhepunkt, als die Regierung allen 17 im Ausstand befindlichen Piloten die Kündigung schickte.

Seit Beginn des Streiks am 24. Mai (wir berichteten darüber in der letzten Ausgabe der ITF-Nachrichten) war die kleine Inselrepublik Nauru im Pazifik praktisch von der Außenwelt abgeschnitten - neben privaten Luftverbindungen sind lange Seestrecken die einzige Verbindung mit der übrigen Welt.

Während der gesamten Dauer des Streiks weigerte sich die Regierung trotz großzügiger Verständigungsgesten von Seiten der Piloten, ihre Haltung zu ändern. Sie war weder dazu bereit, irgendeine Gewerkschaft oder einen Verband, der die Interessen der Piloten vertritt, anzuerkennen noch den Sekretär der Gewerkschaft, Flugkapitän Reid, dessen Entlassung der eigentliche Auslöser des Streiks war, wieder einzustellen. Ihr einziges Angebot an die Piloten bestand in einer Zusammenkunft mit dem Minister unter der Bedingung, daß der normale Dienst zuvor wiederaufgenommen werde.

Nachdem dieser Versuch der Einschüchterung der Piloten fehlgeschlagen war, wurden sie angewiesen, am 13. Juni zu einer Sitzung mit dem Leiter der Fluggesellschaft zu erscheinen. Er erklärte, daß die zu jenem Zeitpunkt in Melbourne befindlichen Air-Nauru-Piloten mit einem Regierungsflugzeug zur Sitzung gebracht werden sollten. Ihre Weigerung, dieser "Einladung" der Regierung zu folgen, fiel zeitlich genau mit der Massenentlassung der Piloten zusammen.

Versuche der Gewerkschaft, mit Hilfe des Vertreters der Internationalen Föderation der Flugpilotenvereinigungen (IFALPA) in Australien am 8. Juni eine Sitzung im Nauru-Haus in Melbourne zu organisieren, scheiterten an der aus Nauru an den Generalkonsul ergangenen Anweisung, die Gewerkschaftsvertreter nicht zu empfangen.

Im Rahmen ihrer Bemühungen, vor Ort die Unterstützung der Öffentlichkeit für ihren Streik zu gewinnen, stellten die Mitglieder der Gewerkschaft am 14. Juni vor dem Nauru-Haus Streikposten mit Plakaten auf, die auf den Mangel an Arbeitnehmerrechten auf Nauru und die unsicheren Bedingungen auf Naurus Flughafen hinwiesen (offensichtlich verfügt der Flughafen nicht über eine ordnungsgemäße Umzäunung, und die Inselbewohner verirren sich des öfteren auf die Start- und Landebahnen).

Am gleichen Tag versuchte der Gewerkschaftsvorsitzende, Flugkapitän Barry Tate, zusammen mit Kollegen Konsulatsangehörigen einen Brief zu überreichen, in dem sie ihrer Bereitschaft zu einer Zusammenkunft mit Vertretern der Regierung von Nauru "an jedem Ort" Ausdruck gaben, falls die Regierung bereit sei, die Pilotenvereinigung for-

mell anzuerkennen. (Die Kündigungen erreichten sie erst zwei Tage später, obwohl sie zu diesem Zeitpunkt bereits rechtskräftig waren.)

Während des Streiks hatten sich die Piloten nachdrücklich um internationale Unterstützung für ihre Aktionen bemüht. Schon lange vor Beginn des Streiks standen sie in regelmäßigem Kontakt mit der ITF und der IFALPA, die sie über ihren Kampf um Anerkennung der Gewerkschaft und Erfüllung ihrer Lohnforderungen (seit 1981 hatten sie keine Gehaltserhöhung bekommen) auf dem laufenden hielten und um internationale Unterstützungsmaßnahmen baten.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt gewährten den streikenden Piloten wertvolle Unterstützung und Solidaritätsbezeugungen. In Melbourne boy-

kottierten die australischen Gewerkschaften des Bodenpersonals eine dort aufgrund des Streiks feststehende Maschine; in Neuseeland wurde der Abflug von Maschinen der Air Nauru durch gewerkschaftliche Aktionen verzögert und sie erhielten lediglich ein Zeugnis für den nichtkommerziellen Einsatz, wenn sie schließlich den Flughafen verlassen konnten.

Nach unseren jüngsten Informationen bemüht sich die Regierung von Nauru inzwischen, als Ersatz Piloten von Gulf Air und nicht gewerkschaftlich organisierte Piloten aus Indien einzustellen. Die ITF gibt dieser winzigen neugegründeten Zivilluftfahrtgewerkschaft in enger Abstimmung mit der IFALPA auch weiterhin jede mögliche Unterstützung in ihrem Kampf gegen eine gewerkschaftsfeindliche Regierung.

GERICHT MACHT ENTREGULIERUNG FÜR KONKURS VERANTWORTLICH

Einen Meilenstein in der Rechtsgeschichte stellt der Urteilsspruch eines US-amerikanischen Richters dar, der erstmalig die Entregulierung als Grund für den Konkurs einer Fluggesellschaft - Braniff International Airways - ansah.

Das Urteil, das im vergangenen Monat auf den Tag genau sechs Jahre nach dem Konkurs erging, ist insofern von Bedeutung, als es endlich den Weg freimacht für angemessene finanzielle Entschädigung für Tausende ehemaliger Mitarbeiter des Unternehmens, die in den 21 Monaten vor dem Zusammenbruch der Fluggesellschaft im Mai 1982 ihren Arbeitsplatz verloren hatten.

In einem umfassenden, 126 Seiten starken Urteil stellte Verwaltungsrichter im Verkehrsministerium, Ronny A. Yoder, fest, daß die im Rahmen des Entregulierungsgesetzes von 1978 in Kraft getretenen geänderten Bestimmungen die "Hauptursache" für den Zusammenbruch von Braniff waren und andere in Betracht kommende Ursachen "wenn überhaupt, nur vorübergehend eine Rolle spielten".

Nachdem nun die schwere Hürde des Nachweises eines grundsätzlichen Zusammenhangs zwischen Entregulierung und Konkurs aus dem Weg geräumt wurde - eine notwendige Voraussetzung im Rahmen des Entregulierungsgesetzes - können die Arbeitsschutzbestimmungen, die von demokratischen Kongreßabgeordneten in das Gesetz eingebaut wurden, um die Folgen der Entregulierung aufzufangen, in Kraft treten.

Das Verfahren im Namen des ehemaligen Braniff-Personals wurde gemeinsam von der (der ITF angeschlossenen) Fluggewerkschaft ALPA und der nicht der ITF angeschlossenen International Brotherhood

of Teamsters (IBT) angeregt. Beide Gewerkschaften begrüßten die Entscheidung des Verkehrsministeriums, die die Rechtmäßigkeit ihrer seit langem erhobenen Forderungen nach Entschädigung ihrer Mitglieder bei Braniff bestätigt, beklagen jedoch ausdrücklich, daß das ein Urteil nicht schneller gefällt wurde. Sie verweisen darauf, daß die bereits 1979 eingereichten Forderungen jahrelang vernachlässigt wurden, so daß ALPA 1985 zu gerichtlichen Schritten greifen mußte, um die Bearbeitung der Fälle durch das Verkehrsministerium zu erzwingen.

In einer gemeinsamen Presseerklärung beschuldigen ALPA-Präsident Henry Duffy und der amtierende IBT-Präsident Weldon Mathis das Civil Aeronautics Board, die (inzwischen aufgelöste) Kontrollbehörde für die Zivilluftfahrt, und das Verkehrsministerium, wiederholt die entscheidende Rolle der Entregulierung in Hinblick auf den Verlust der Arbeitsplätze der Beschäftigten bei Fluggesellschaften geübelt und "jeden erdenklichen verfahrenstechnischen Trick zur Verzögerung und Verwirrung des Prozesses" genutzt zu haben.

Sie betrachten das Urteil als verspätetes Eingeständnis des riesigen Schadens, den die Entregulierung den Beschäftigten bei Fluggesellschaften zugefügt hat. Nachdem es so lange gedauert hat, zu diesem Ergebnis zu kommen, sind die Gewerkschaftsführer davon überzeugt, daß das Schutzprogramm für Arbeitnehmer sich als "blanker Hohn" erweisen wird, wenn nicht bestimmte Vorkehrungen getroffen werden.

Sie regen an, das Programm wegen der entstandenen Verzögerungen zunächst um fünf Jahre zu verlängern und warnen das

Forts. auf Seite 8

Europäische Flugsicherheitsbehörde gefordert

Die Liberalisierung des Luftverkehrs in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft muß von der Einrichtung einer gemeinsamen europäischen Flugsicherheitsbehörde begleitet werden, um die Erhaltung des Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Dies ist eine der wichtigsten Empfehlungen, die in einem von den britischen Zivilluftfahrtgewerkschaften verfaßten und vom britischen Gewerkschaftsbund TUC im Juni veröffentlichten Bericht enthalten sind.

Der Bericht mit dem Titel "Cleared for Take Off?" wurde aufgrund einer vom TUC-Kongreß 1986 verabschiedeten Entschliebung, in der eine generelle Überprüfung der Flugsicherheit gefordert wurde, von einer Sonderarbeitsgruppe erstellt. Die stetige Zunahme des Luftverkehrsaufkommens (das sich bis Ende dieses Jahrhunderts voraussichtlich mindestens verdoppeln wird) in Verbindung mit dem verstärkten wirtschaftlichen Druck, dem die Fluggesellschaften aufgrund der Entregulierung ausgesetzt sind, wird mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Reduzierung des hohen Sicherheitsstandards in diesem Wirtschaftsbereich führen, wenn den Fragen der Sicherheit nicht besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird, stellen die Mitglieder der Arbeitsgruppe fest.

Der 45 Seiten umfassende Bericht beschäftigt sich mit den Unfallursachen und der wachsenden Zahl von Beinahe-Unfällen, die im britischen Luftraum zu verzeichnen sind, und untersucht einige der wichtigsten Elemente der Unfallverhütung: Stand der Technik, Flugsicherung, Übermüdung, internationaler Terrorismus. Neue Flugdecksysteme, die zu einer Verbesserung der Sicherheit beitragen können, wie z. B. mikrowellengesteuerte Landesysteme (MLS), elektronische Fluginformationssysteme, Kollisionsausweichsysteme (CAS) und Windschermaschinen werden ausführlich besprochen. Striktere und international standardisierte Verfahren für die Ausbildung und die Vergabe von Befähigungsnachweisen an lizenzierte Flugzeugingenieure werden ebenfalls empfohlen.

Sein besonderes Augenmerk richtet der Bericht auf die Lage bei der Flugsicherung. Hier sind die adäquate Qualifizierung der für die Wartung der Flugsicherungsgeräte zuständigen Flugingenieure sowie die Verabschiedung gesetzlicher Beschränkungen der Arbeitszeit der Fluglotsen erforderlich, um die Gefahr einer größeren Zahl von Zusammenstößen im zunehmend überlasteten Luftraum über den britischen Inseln abzuwenden.

Vor dem Hintergrund der Brandkatastrophe auf dem Flughafen von Manchester im Jahre 1985 befassen sich die Empfehlungen der Arbeitsgruppe ausführlich mit Möglichkeiten, die Auswirkung schwerer Unfälle möglichst gering zu halten. Die augenblicklich geltenden Normen für die Evakuierungszeit für Verkehrsflugzeuge werden beanstandet, da sie die Probleme, die z. B. entstehen, wenn die Fluggastkabine mit Rauch gefüllt ist, nicht in ausreichendem Maße berücksichtigen. Darüber hinaus fordert der Bericht die raschere Bereitstellung von schwer brennbaren Materialien für die Sitzbezüge, die Innenausstattung und die Kabinenwände sowie die Installierung wirksamerer Feuerlöschsysteme an Bord. Als Verbesserung der Überlebenschancen im Falle eines Feuers nach dem Absturz eines Flugzeuges schlägt der Bericht außerdem bessere Beleuchtung, Sitzanordnung und eine Verringerung des zulässigen Handgepäckes vor. Mit einer Empfehlung, die weltweit von immer mehr Sicherheitsexperten vorgebracht wird, setzt sich der Bericht für die Abschaffung des zollfreien Alkoholverkaufs vor Abflug des Flugzeuges sowie an Bord der Maschinen aus. Während dieser Verkauf eine wichtige Einnahmequelle für die Flughäfen darstellt, bedeutet er gleichzeitig eine unnötige Anhebung des Startgewichtes, und es fällt nicht schwer, sich die Wirkung mehrerer hundert Liter alkoholischer Getränke bei einem Feuer in der Kabine vorzustellen. Vor dem Hintergrund der in Manchester gesammelten Erfahrungen empfiehlt die Arbeitsgruppe außerdem die Bereitstellung von Rauchmasken für jeden einzel-

nen Fluggast im Reiseflugverkehr. Diese wären nach Ansicht der Arbeitsgruppe sinnvoller als die augenblicklich überall mitgeführten Schwimmwesten, deren Anlegen auf jedem Flug demonstriert wird. Auch sollten die Passagiere über die Sicherheitsvorschriften besser informiert werden, z. B. durch den verstärkten Einsatz von Videofilmen.

Der Bericht der Arbeitsgruppe enthält auch zusätzliches, nützliches Material für die Vorbereitung der Woche der Zivilluftfahrt im Dezember 1988 durch ITF-Mitgliedsgewerkschaften. Sie äußert sich darin zutiefst besorgt über die Auswirkungen der im Anschluß an das Experiment mit der Entregulierung der Fluggesellschaften in den Vereinigten Staaten durchgeführten massiven Kosteneinsparungsprogramme auf die Luftverkehrssicherheit. Der Bericht führt eine Reihe von Kosteneinsparungsmaßnahmen mit bedrohlichen Konsequenzen für die Sicherheit an, von denen viele bereits Gegenstand von Kampagnen der ITF-Mitgliedsgewerkschaften in der Zivilluftfahrt in vielen Ländern waren.

Die wichtigsten Forderungen des Berichtes lauten:

- * Schaffung einer gemeinsamen europäischen Behörde zur Koordinierung der Luftverkehrssicherheit
- * Pflicht zur Installierung moderner Warnsysteme im Flugdeck aller Verkehrsflugzeuge
- * Überprüfung der Notevakuierungsübungen
- * verstärkte Arbeit an Rauchmasken und Installierung von "Totalüberflutungs"-Feuerkontrollsystemen an Bord von Flugzeugen
- * striktere Maßnahmen zum Schutze von Personal und Fluggästen vor gefährlichen Gütern.

Kopien des Berichts sind zum Preis von £5,- von folgender Adresse zu beziehen: TUC Publications, Trades Union Congress, 23-28, Great Russell St., London WC1B 3LS, Großbritannien

.. Kongreß soll breitere Zusammenhänge untersuchen

Forts. von Seite 7

Arbeitsministerium, daß die Gewerkschaften ernsthaft weitere rechtliche Maßnahmen in Betracht ziehen werden, falls die Ausführungsbestimmungen des Programmes nicht rasch verabschiedet werden. Darüber hinaus müsse der Kongreß die Mittel zur Finanzierung der Unterstützungszahlungen an die betroffenen Beschäftigten aufbringen.

Schließlich fragen die Gewerkschaften, weshalb das Verkehrsministerium sechs Jahre brauchte, um im Fall Braniff zu einer Entscheidung zu kommen, während komplizierte Unternehmenszusammenschlüsse bei Fluggesellschaften in nur sechs Monaten abgewickelt werden können. "Sechs Jahre

sind zu lange, um zu entscheiden, ob Arbeitnehmer Anspruch auf finanzielle Unterstützung haben", erklären sie.

Die Gewerkschaften wissen nur zu gut, daß dies nur ein Beispiel für die Härten ist, unter denen die Arbeitnehmer in der Folge der Entregulierung zu leiden haben, und daß bei anderen Fluggesellschaften viele ähnliche Fälle anliegen. Deswegen werden sie den Kongreß drängen, eine Analyse der ersten zehn Jahre der Entregulierung vorzunehmen, um das genaue Ausmaß ihrer Auswirkungen auf die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt festzustellen. Unter dem Hinweis darauf, daß die Auswirkungen der Entregulierung im

Straßengüterverkehr auf die Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich von den bundesstaatlichen Einrichtungen ebenfalls übersehen oder geleugnet werden, fordern sie den Kongreß außerdem auf, die Entregulierung in der Zivilluftfahrt auch im breiteren Zusammenhang der Entregulierung generell zu überprüfen.

*Der mögliche Zusammenschluß zwischen der skandinavischen Fluggesellschaft SAS und Aerolineas Argentinas (wir berichteten darüber in den ITF-Nachrichten vom März/April 1988) hat sich verzögert, wie es in einer von SAS Anfang dieses Monats veröffentlichten Erklärung heißt.

ITF unterstützt Schleppschiffstreik in New York

Der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaften und die Besatzungen auf ITF-Verträgen unterstehenden Billigflaggenschiffen wurden um Solidaritätsmaßnahmen in Unterstützung des seit 18 Wochen anhaltenden Streiks der Besatzungen von Schleppschiffen in den Häfen von New York und New Jersey gebeten. Der Streik, der sich gegen die Forderungen der Arbeitgeber nach 40-60%igen Kürzungen der Löhne und Zusatzleistungen richtet, wird von Ortsorganisation 333 (United Marine Division) der der ITF angeschlossenen amerikanischen Hafentarbeitergewerkschaft International Longshoremen's Association (ILA) durchgeführt. Der Präsident der ILA, John Bowers, der an der ITF-Sektionskonferenz der Hafentarbeiter sowie an der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses (FPC) in Rotterdam teilnahm, konnte den FPC zur Bestätigung seines 1987 gefaßten Beschlusses bewegen, mit dem er die Seeleute zu Solidaritätsmaßnahmen zur Unterstützung streikender Hafentarbeiter aufgefordert hatte. Aufgrund dieses Beschlusses wandte sich Bowers mit der Bitte an die ITF, alle angeschlossenen Seeleutegewerkschaften darüber zu unterrichten,

daß die Schleppschiffe in New York und New Jersey augenblicklich mit nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitskräften besetzt werden, von denen viele nicht ausreichend qualifiziert sind.

Folgende Unternehmen werden bestreikt: McAllister Brothers; Moran Towing and Transportation Company; Turecamo Towing Company; Bunker and Towing Service; Morania Oil Company; Reinauer Transportation Company; Red Star und Hess Subsidiaries. Sie übernehmen nicht nur das Docken und Ausdocken der Schiffe, sondern beliefern sie auch mit Hilfe eigener Ölkähne mit Bunkeröl. Wie Bowers erklärte, wurden "alle Bemühungen der ILA um einen gütliche Einigung von den Unternehmen zurückgewiesen, die offensichtlich entschlossen sind, die Gewerkschaften zu zerschlagen."

Aufgrund dieses Ersuchens teilte der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander allen der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften mit, daß die ILA in den Häfen von New York und New Jersey Streikposten aufgestellt hat und gab die Bitte der Gewerkschaft um Unterstützung weiter, die unter anderem wo immer möglich um

Maßnahmen zur Umleitung der Schiffe in andere Häfen bzw. Behinderung der Schleppschiffstätigkeit gebeten hatte.

BRASILIANISCHE HAFENARBEITER: TÄGLICH 1 STUNDE STREIK

In der der ITF angeschlossenen brasilianischen Gewerkschaft CNTTFMA organisierte Hafentarbeiter in brasilianischen Häfen versuchen durch einstündige Arbeitsniederlegungen während der Tages- und Nachtschichten die Arbeitgeber zur Annahme ihrer Forderungen nach besserer Bezahlung, größerer Arbeitsplatzsicherheit und anderen Zusatzleistungen zu bewegen. Die Hafentarbeiter begannen ihre Aktion am 22. Mai und werden sie bis auf weiteres fortsetzen.

TODESFÄLLE

Frank Drozak: "Ein aufrechter Kämpfer für die Rechte der Seeleute"

Frank Drozak, Präsident der der ITF angeschlossenen amerikanischen Seeleutegewerkschaft Seafarers' International Union of North America (SIUNA) verstarb am 11. Juni nach kurzer Krankheit im Alter von 59 Jahren. Drozak wurde 1981 nach dem Tod von Paul Hall in das Spitzenamt seiner Gewerkschaft gewählt. Nach Hall und dessen Vorgänger, dem Gründungspräsidenten Harry Lundeberg, war Drozak erst der dritte Inhaber dieses Amtes in der Geschichte der Gewerkschaft.

Drozaks Schifffahrtskarriere begann als Bootsmann an Bord unter US-Flagge fahrender Schiffe, die von Mobile/Alabama aus operierten. Später war er als für die Mitgliederwerbung zuständiger SIU-Funktionär in Mobile und im Büro der Gewerkschaft in Philadelphia tätig. 1965 wurde er zum Vizepräsidenten der Gewerkschaft gewählt und 1972 als Verantwortlicher für Vertragsverhandlungen und die Durchsetzung der Verträge an das SIU-Hauptbüro in New York abgestellt.

Drozak war außerdem seit Februar 1980 Präsident der Schiffahrtssektion des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes der USA, AFL-CIO, und prominentes Mitglied der ITF-



Seeleutesektion. 1986 war er Leiter der Arbeitnehmergruppe auf der Vorbereitenden Technischen Schiffahrtskonferenz der IAO in Genf, die wichtige neue Heimtschaffungsrechte für Seeleute ausarbeitete.

In einem Beileidsschreiben an den Executive Vice-President der SIUNA, Mike Sacco, gab der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander der tiefen Betroffenheit der ITF darüber Ausdruck, daß "ein weiterer aufrech-

ter Kämpfer für die Rechte der Seeleute aus unseren Reihen ausgeschieden ist." Drozak, so sagte er, war "ein unbeugsamer Anwalt der Seeleute, der niemals ein Blatt vor den Mund nahm und sich immer nachdrücklich für die Grundsätze der Gleichheit und Gerechtigkeit einsetzte. Er genoß das Vertrauen der Mannschaftsdienstgrade ebenso wie der Offiziere und wird uns lange wegen seines unermüdlchen Einsatzes für die Rettung der nationalen Schiffahrtsflotten aus dem aus dem Würgegriff der Billigflaggenreeder in Erinnerung bleiben."

* * *

Emil Amft von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) verstarb am 25. März im Alter von 72 Jahren. Amft war fast 30 Jahre lang im Hauptbüro der GdED in der Verwaltung tätig und hatte als Funktionär nach dem Krieg aktiv am Wiederaufbau der Gewerkschaft mitgewirkt.

Die ITF wird sich an ihn vor allem wegen seiner wertvollen Unterstützung bei der Organisation des Kongresses in Wiesbaden 1968 erinnern.

FPC schließt Überprüfung der Billigflaggenpolitik ab

„Die ITF lehnt zweite Register ab.“ Dies war eine der wichtigsten Schlußfolgerungen, die der ITF-Fair-Practices-Ausschuß (FPC) auf seiner 3tägigen Sitzung vom 1.-3. Juni in Rotterdam verabschiedete. Der FPC, in dem Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften aus 38 Ländern vertreten sind, ist das für die Koordinierung der Kampagne gegen Billigflaggenschiffe zuständige Gremium der ITF. Die Sitzung in Rotterdam, die im vor kurzem mit Hilfe der ITF gekauft und renovierten „De-Beer“-Zentrum stattfand, hatte den Auftrag, eine auf Betreiben des FPC im Laufe der vergangenen 12 Monate durchgeführte Überprüfung der ITF-Politik gegenüber Billigflaggen abzuschließen.

Die fortgesetzte Tendenz zur Ausflagung von Schiffen belegt den äußerst begrenzten Erfolg der ITF-Kampagne hinsichtlich der Rückführung der Schiffe in die Register des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft, und alle ITF-Mitgliedsgewerkschaften werden daher in dem Dokument über die Über-

prüfung der Politik zu verstärkten politischen Maßnahmen und gewerkschaftlichen Aktionen auf nationaler wie internationaler Ebene aufgefordert.

Das Dokument nimmt darüber hinaus ein neues Phänomen zur Kenntnis, das im Laufe der vergangenen zwei Jahre auf dem Schifffahrtsmarkt aufgetreten ist: die Einrichtung von „Offshore“- oder „Zweitregistern“ durch die Regierungen der Schifffahrtsnationen, in denen weniger strenge Bedingungen als in den echten Nationalflaggenregistern gelten. Wie die in jeder Ausgabe der ITF-Nachrichten sowie in den ITF-Seeleutebulletins veröffentlichten Artikel belegen, können diese Register - allen voran das Norwegische Internationale Schiffsregister (NIS) - inzwischen einen erheblichen Anteil der Welttonnage verzeichnen und stellen damit eine echte Bedrohung der traditionellen Billigflaggen dar. Die Reeder zeigen immer stärkeres Interesse an diesen Zweitregistern („Offshore“) ist kaum als Bezeichnung für

Länder ohne jeden Zugang zum Meer, wie z. B. Luxemburg, geeignet, die sich ebenfalls eifrig um ihren Anteil am Geschäft bemühen), da diese scheinbar alle Vorteile eines Billigflaggenregisters, jedoch ohne das damit verbundene Stigma, bieten und, wie sie hoffen, nicht das Risiko von Maßnahmen seitens der der ITF angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften mit sich bringen.

Nach einer langen und lebhaften Diskussion beschloß der FPC, die Ablehnung von Zweitregistern durch die ITF klar und deutlich zum Ausdruck zu bringen. Er erkannte allerdings an, daß die angeschlossenen Gewerkschaften unter bestimmten Umständen aufgrund der Politik ihrer nationalen Regierungen keine andere Wahl haben, als derartige Register zu akzeptieren. Für diesen Fall legte der FPC eine Reihe von Bedingungen fest, die erfüllt sein müssen, um die Anerkennung eines solchen Registers durch die ITF-Gewerkschaften zu sichern: das Register muß generell positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft des Landes haben; es sollte Steuererleichterungen auch für die Seeleute mit sich bringen; die Sozialversicherungsleistungen für die Seeleute dürfen nicht gekürzt werden; Gewerkschafts- und Verhandlungsrechte an Bord der Schiffe müssen weiter gelten und diskriminierende Beschäftigungsbedingungen sind unzulässig.

Die Sitzung verabschiedete darüber hinaus detaillierte Richtlinien für die praktische Anwendung der Billigflaggenpolitik auf Zweitregister:

- * Alle einem Zweitregister unterstellte Schiffe, deren nutznießende Eigentümerschaft nicht im Registrierungsland liegt, werden als Billigflaggenschiffe behandelt (die einzige Ausnahme bildet angesichts der seit 60 Jahren bestehenden Wirtschaftsunion zwischen Belgien und Luxemburg die Nutzung der luxemburgischen Flagge durch belgische Schiffe).

- * Der FPC behält sich das Recht vor, jedes Zweitregister auf Ersuchen der Gewerkschaften im Flaggenland oder auf eigene Initiative zum Billigflaggenregister zu erklären.

- * Keine andere ITF-Mitgliedsgewerkschaft sollte ohne Zustimmung der ITF-Mitgliedsgewerkschaft im Flaggenland mit den Reedern über ein in einem Zweitregister registriertes Schiff verhandeln, dessen Eigentum im Flaggenland liegt.

Mit diesen Regeln soll den Reedern und den Regierungen, die die Einrichtung eines Zweitregisters unterstützen oder in Erwägung ziehen, unmißverständlich zu verstehen gegeben werden, daß die ITF-Mitgliedsgewerkschaften es nicht hinnehmen werden, wenn diese als offene Register mißbraucht werden sollten. Sie sollen auch dazu beitragen, die Begeisterung aller derjenigen zu dämpfen,

FPC UNTERSTÜTZT NUS

Der Fair-Practices-Ausschuß gab in Rotterdam seiner vollen Unterstützung für die britische Seeleutegewerkschaft NUS in ihrem anhaltenden Konflikt mit P&O European Ferries (siehe ITF-Nachrichten Mai 1988) Ausdruck. Nach Vorlage eines Berichtes über die Geschichte des Konflikts und die augenblickliche Situation durch den amtierenden Stellvertretenden Generalsekretär der NUS, Tony McGregor (sowohl der Generalsekretär als auch der Stellvertretende Generalsekretär befinden sich in ärztlicher Behandlung), verurteilte der FPC in schärfster Form die aufgrund der von der konservativen britischen Regierung verabschiedeten gewerkschaftsfeindlichen Gesetze gegen die Gewerkschaften ergriffenen repressiven Maßnahmen, die zur Beschlagnahme sämtlicher Vermögenswerte der Gewerkschaft und zum Rausschmiß von Funktionären aus dem Gewerkschaftsbüro geführt hatten. Darüber hinaus verurteilte er die unnachgiebige Haltung des Unternehmens, das sich durchweg geweigert hatte, mit der Gewerkschaft über eine beiderseits akzeptable Lösung zu verhandeln, alle noch streikenden Gewerkschaftsmitglieder entlassen, der Gewerkschaft die Anerkennung entzogen und Streikbrecherbemannung eingestellt hatte. Er forderte alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf, die NUS bei ihren Bemühungen um eine befriedigende Beilegung des Konflikts in jeder möglichen Form zu unterstützen.

**NUS-Generalsekretär Sam McCluskie erklärte, er sei „schockiert, verärgert und überrascht!“ über die Entscheidung von P&O, die Anerkennung ihrer Haftungs-pflicht gegenüber den Besatzungsmitgliedern auf der Schicksalsfähre Herald of Free Enterprise zu widerrufen. Das Unternehmen hatte am zweiten Tag der offiziellen Untersuchung seine Haftung akzeptiert; in der vergangenen Woche beschloß es jedoch inmitten eines der bittersten Arbeitskonflikte in der Geschichte der NUS, keinen außergerichtlichen Vergleich mit den Rechtsanwältinnen der Gewerkschaft zu schließen, sondern auf einer Gerichtsverhandlung über jeden einzelnen Fall zu bestehen. 36 Mannschaftsdienstgrade haben Schadensersatzforderungen wegen Verletzungen oder Verlust persönlicher Habe beim Kentern des Schiffes vor Zeebrügge im März 1987 eingereicht. Die Anwälte der NUS haben inzwischen beim Obersten Gerichtshof in London eine summarische Entscheidung beantragt, durch die die Haftungspflicht der P&O in diesem Fall festgestellt werden soll.

Forts. auf Seite 11

Seeleute fordern Schmerzensgeld für Asbestlungen

Die Bemühungen um Durchsetzung von Schmerzensgeldzahlungen für 1.600 Seeleute aus den Vereinigten Staaten, die sich bei ihrer Tätigkeit auf See Asbestlungen zugezogen hatten, erlitten im Verfahren vor dem Bezirksgericht im Mai einen Rückschlag.

Richter Thomas Lambros vom Bezirksgericht Ohio-Ost wies die Forderungen von 1.568 Seeleuten mit der Begründung zurück, daß die vorgelegten medizinischen Beweismittel nicht überprüft werden könnten.

Ein führender US-Schiffahrtsanwalt, der die Seeleute vor Gericht vertritt, argumentiert, daß ihre Erkrankung die direkte Folge

der Arbeitsbedingungen an Bord von unter US-Flagge fahrenden Schiffe sei, auf denen sie seit den 50er Jahren beschäftigt waren.

Eine ganze Reihe von von Seeleuten erhobenen Forderungen konnten in der Vergangenheit bereits erfolgreich durch außergerichtlichen Vergleich mit den Versicherungsunternehmen beigelegt werden. Im vergangenen Jahr sprach ein Gericht in New York einem ehemaligen 1. Ingenieur, der von 1948-1958 auf Asbestfrachtern gearbeitet hatte, ein Schmerzensgeld in Höhe von 10,4 Millionen US-Dollar zu.

Nach Angaben der mit dem vorliegenden Fall betrauten Rechtsanwälte leiden mehr als

13.000 Seeleute, die auf Asbestfrachtern bzw. an Bord von Schiffen, bei denen Asbest als Baumaterial verwendet worden war, tätig waren, unter einer Asbestlung.

Das juristische Problem liegt darin, eine direkte ursächliche Verbindung zwischen der Beschäftigungsdauer der Seeleute an Bord dieser Schiffe und der späteren Erkrankung herzustellen. Im vorliegenden Fall stellte der Richter fest, daß das vorgelegte medizinische Beweismaterial für diesen Nachweis nicht ausreichte - die Rechtsanwälte werden jedoch gegen diese Entscheidung Berufung einlegen.

...Kampagne für Kreuzfahrtschiffe geplant

Forts. von Seite 10

die die Flagge Luxemburgs (dessen augenblickliche Flotte aus einem Schiff mit tausend Tonnen besteht) in eine nicht normengerechte europäische Flagge umgewandelt sehen wollen.

Die zweiten Register waren jedoch nur eines von zahlreichen Themen, die im Rahmen der Diskussion des FPC über die Überprüfung der Politik zur Sprache kamen. Die Sitzung beschloß auch, daß die ITF-Gewerkschaften verstärkt politischen Druck auf die Regierungen ausüben sollten, damit diese echte Nationalflotten unterstützen, z. B. durch direkte finanzielle Unterstützung, Steuererleichterungen, Ausweitung der Frachtreisepolitik, stärkere Betonung der Befähigung und Qualifikation der Besatzungen aus traditionellen Schiffahrtsnationen, stärkere Hervorhebung der Bedeutung der Nationalflotten für nationale Verteidigungszwecke und größerer Einsatz der Hafenstaatenkontrolle zur Durchsetzung von Sozialvorschriften ebenso wie Sicherheitsnormen.

Der Ausschuß nahm die Unzufriedenheit einiger ITF-Mitgliedsgewerkschaften über die Schwierigkeiten beim Vergleich der verschiedenen, vom FPC für Billigflaggenschiffe genehmigten Gesamtbemannungskosten (TCC)-Verträge zur Kenntnis und erklärte seinen Willen, einen einheitlichen und allgemein gültigen ITF-Kollektivvertrag anzustreben.

Weitere politische Fragen, die im Rahmen der Überprüfung behandelt wurden, waren: Konkurrenz zwischen einzelnen Gewerkschaften, die Einstellung von "Reisepaßinhabern" ohne angemessene Ausbildung als Seemann; Altersversorgung und Wohlfahrts-einrichtungen für Billigflaggenbemannungen; und die Behandlung von Billigflaggenschiffen mit Bemannungen aus Ländern wie z. B. Polen, in denen es keine echten Seeleutege-

werkschaften gibt.

Außerdem standen die praktischen Aspekte der Durchführung der Billigflaggenkampagne zur Diskussion. Insbesondere beschloß die Sitzung, daß:

* die angeschlossenen Gewerkschaften ihre Bereitschaft zu gewerkschaftlichen Aktionen in Unterstützung von Besatzungsmitgliedern auf Billigflaggenschiffen erneut bekräftigen sollten;

* die ITF ihre Bereitschaft bekräftigen sollte, die angeschlossenen Gewerkschaften in ihrem Kampf um die Umsetzung der ITF-Billigflaggenpolitik zu unterstützen;

* die ITF ihre Tätigkeit im Bildungsbereich und im Rahmen der Kampagne verstärken und neue Kommunikationstechnologien einsetzen sollte, um die Kontakte zwischen angeschlossenen Gewerkschaften, Bemannungen und der ITF zu verbessern;

* die Verfahren für die Konsultierung der angeschlossenen Gewerkschaften im Zusammenhang mit Verträgen für Billigflaggenschiffe gestrafft werden sollten;

* im Zusammenhang mit der Kampagne der Personalbestand im ITF-Hauptbüro verbessert werden sollte;

* das ITF-Sekretariat ein Handbuch mit Standardverfahren und Ratschlägen für die angeschlossenen Gewerkschaften sowie eine Zusammenfassung der aktuellen politischen Beschlüsse herausgeben sollte;

* andere ITF-Sektionen, z. B. Straßentransport, Eisenbahn und Binnenschifffahrt, gebeten werden sollten, sich aktiv an der Kampagne zu beteiligen.

Der FPC bat alle angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften, ihre eigenen Kollektivverträge daraufhin zu überprüfen, ob sie möglicherweise Bestimmungen darin aufnehmen könnten, die die Durchführung der Billigflaggenkampagne erleichtern würden. Er

beschloß außerdem, Anzahl und geographischen Zuständigkeitsbereich der von den ITF-Mitgliedsgewerkschaften zur Besichtigung von Schiffen bereitgestellten Inspektoren zu überprüfen und ihre Ausbildung wesentlich zu verbessern. Schließlich erklärte er seine Unterstützung für Gesetzes- und Unternehmenskampagnen der der ITF angeschlossenen US-Gewerkschaften, die der Mitgliederwerbung in der umfangreichen Billigflaggen unterstellten Kreuzfahrtindustrie mit Standort in Miami dienen sollen.

Berichten zufolge reagierte der Direktor des Internationalen Reederverbandes (ISF), John Lusted, auf die wenige Tage später in *Lloyds List* erschienene Berichterstattung über die Sitzung mit der Feststellung, daß die ITF eine gute Gelegenheit verpaßt habe, ihre überholte Kampagne aufzugeben. Diese Möglichkeit wurde jedoch niemals auch nur in Erwägung gezogen. Während ITF und ISF hinsichtlich der Abschaffung nicht normengerechter Schiffe ähnlicher Auffassung sind, bestehen grundlegende Meinungsunterschiede über die Notwendigkeit einer echten Verbindung zwischen Schiff und Flagge. Die ITF hat niemals akzeptiert, daß jedes Land, das ein paar Dollar verdienen möchte, seine Nationalität an Reeder jeder Staatsangehörigkeit vermieten kann oder daß es den Reedern als einzigen unter allen Arbeitgebern der Welt erlaubt sein sollte, sich die Gesetze auszuwählen, unter denen sie unbehelligt von staatlichen oder gewerkschaftlichen Aktionen ihrem Geschäft nachgehen können, und wird dies auch niemals akzeptieren. Auch für die Besatzungsmitglieder an Bord von Billigflaggenschiffen, die zu den am schwersten ausgebeuteten Arbeitnehmern auf dieser Erde gehören, hatte der Fair-Practices-Ausschuß eine eindeutige Botschaft: "Auch wenn das Klima rauher wird - die ITF hat nicht die Absicht, Euch in Stich zu lassen."

Gambia - schon wieder eine neue Billigflagge?

Presseberichten zufolge sind Beratungen über die Einrichtung eines Billigflaggenregisters im westafrikanischen Staat Gambia im Rahmen eines umfassenderen Programms zur Belegung des Offshore-Geschäfts bereits weit fortgeschritten. Die Regierung hat eine griechische Schiffahrtsgruppe - Despina Maritime - um Unterstützung gebeten. Ein entsprechender Gesetzentwurf wird für die nächste Zukunft erwartet.

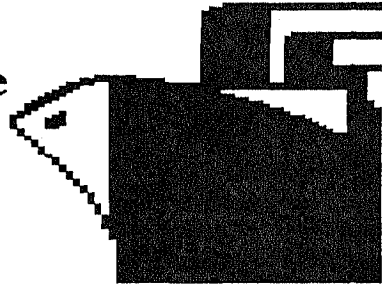
Die Pläne für die Einführung eines neuen deutschen Zweitregisters schreiten nicht ganz so reibungslos voran, wie die Regierung sich das vorgestellt hatte, und die Zeitplanung wird sich voraussichtlich schwieriger gestalten als ursprünglich erwartet. Auf Drängen der parlamentarischen Opposition wurde für September eine umfassende Expertenanhörung durch den Verkehrsausschuß angesetzt, und die Verkehrsminister der Länder werden sich auf ihrer Sitzung im Herbst ausschließlich mit der Schiffahrtspolitik - und ganz speziell dem geplanten Register - befassen. Der Bremer Senator für die Schiffahrt wird dem Verkehrsminister einen Vorschlag unterbreiten, der es deutschen Reedern erlauben würde, eine genau festgelegte Anzahl ausländischer Seeleute zu Heimatlandheuern auf unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen zu beschäftigen. Erst nach diesen beiden Sitzungen wird der Bundestag über den Gesetzentwurf abstimmen, der danach an den Bundesrat verwiesen wird, bevor er in Kraft treten kann. Unterdessen hält die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, unerschütterlich an ihrer grundsätzlichen Ablehnung eines Zweitregisters bzw. jedes Programmes fest, durch das unterschiedliche Heuern und Arbeitsbedingungen an Bord von unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen eingeführt würden.

Ein weiteres großes britisches Unternehmen - der Marktführer in der Bulkschiffahrt Stephenson Clarke - plant den Transfer seiner Tonnage auf das wachsende Register der Isle of Man. Das Unternehmen gab im vergangenen Monat bekannt, daß es seine gesamte, 14 Schiffe umfassende Flotte dem Register der Insel unterstellen werde und gab als Begründung die mangelnde Rentabilität des Kurzstreckenverkehrs auf See an. Die Zusammenstellung der Bemannungen soll Heueragenturen übertragen werden, wobei voraussichtlich 250 Offiziere und Mannschaftsdienstgrade unter Offshore-Verträgen weiterbeschäftigt werden. Die britische Offiziersgewerkschaft NUMAST erklärte, daß sie einen derartigen Schritt erwartet habe, und sowohl NUMAST als auch die britische Seeleutengewerkschaft NUS werden mit dem Unternehmen zu Gesprächen über die Auswirkungen

des Flaggentransfers zusammentreffen. Diese jüngste Entwicklung war Anlaß zu Spekulationen, daß das Schwesterunternehmen von Stephenson Clarke, John Kelly aus Belfast, demnächst ebenfalls seine vier in Großbritan-

werden. Der Vertrag, der dem Beispiel ähnlicher Vereinbarungen mit indischen und philippinischen Gewerkschaften folgt, hat die Unterstützung der norwegischen Seeleutengewerkschaften.

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



Auf Drängen der Reeder gab die spanische Regierung ihre Zustimmung zu einem Umstrukturierungsprogramm im Werte von 420 Millionen US-Dollar. Das Geld, zu gleichen Teilen von der Regierung, der staatlichen Banco de Credito Industrial (BCI) und

nien registrierten Schiffe ausflaggen könnte. Der Vorsitzende von Powell Duffryn, Bill Andrews, gab zu, daß weitere Flaggenwechsel zur Diskussion stünden, die endgültige Entscheidung müsse jedoch vom John-Kelly-Vorstand getroffen werden.

Endlich: Liberia - eines der ersten Länder, die sich vor vierzig Jahren dem Billigflaggenklub anschlossen - wird ein eigenes Verkehrsministerium einrichten, das für das Schiffsregister des Landes zuständig sein wird. Neuer Schiffahrtsminister ist Frau McLeod Darpo; der augenblickliche Kommissar für Schiffahrtsangelegenheiten, Joe Keller, übernimmt das Amt des stellvertretenden Verkehrsministers für die Schiffahrt.

In Norwegen unterzeichnete das führende Schiffsverwaltungsunternehmen Barber International einen Kollektivvertrag mit der koreanischen Seeleutengewerkschaft FKSU, aufgrund dessen südkoreanische Besatzungen für im NIS registrierte Schiffe bereitgestellt

den Reedern bereitgestellt, wird über einen Zeitraum von zweieinhalb Jahren zur Verfügung gestellt. Das Programm sieht die Einrichtung eines neuen Unternehmens vor, das Zahlungen an Unternehmen verwaltet, die Umstrukturierungspläne vorlegen. Die Reeder müssen für alle Mittel, die sie aus der Staatskasse erhalten, selbst einen Betrag in gleicher Höhe aufbringen. Es wird gehofft, daß das Programm bis Ende dieses Jahres in Kraft tritt. Alles in allem schulden die spanischen Reeder der BCI die beeindruckende Summe von 1,6 Milliarden US-Dollar, von denen 614 Millionen schon zurückgezahlt sein sollten. Der Tonnageverlust der spanischen Flagge hat erschreckende Ausmaße angenommen. Allein im vergangenen Jahr reduzierte sich die Flotte um 15 %, und die Reeder befürchteten, daß sie nach Schaffung des europäischen Binnenmarktes Ende 1992 nicht in der Lage sein würden, im Wettbewerb zu bestehen.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

20.-21. Sept.	Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau	Straßburg
28.-30. Sept.	Sektionskonferenz Zivilluffahrt	Teneriffa
4.-6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	Brasilien
17.-18. Okt.	Vorstandssitzung	Nürnberg
30. Nov.-2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien

WEITERE ANGRIFFE AUF UNBETEILIGTE SEELEUTE IM GOLF

Es gibt noch immer kein Anzeichen für eine Beendigung des nun schon seit mehr als sieben Jahren anhaltenden Krieges zwischen Iran und Irak. Statt dessen sorgen Angriffe auf unbeteiligte Handelsschiffe weiterhin für internationale Besorgnis und wiederholte Forderungen nach wirksamerem Schutz für die Seeleute.

Die Angriffe sind unregelmäßig - Zeiten relativer Ruhe werden abgelöst durch Perioden hektischer Aktivität mit Angriffen und Gegenangriffen auf Tanker, die zahlreiche Verletzte und Tote fordern.

Mitte Mai ereignete sich einer der bisher schwersten Vorfälle dieses Jahres, als das größte Schiff der Welt, *Seawise Giant*, das im Terminal von Larak Island vor Anker lag, bei dem bislang schwersten Angriff irakischer Bomber auf die wichtigste Ölverladeeinrichtung Irans bombardiert und in Brand gesetzt wurde. Zwei weitere Schiffe, *Barcelona* und *Argosy*, die neben der *Seawise Giant* lagen, wurden ebenfalls getroffen und schwer beschädigt. Wenige Tage später ereignete sich eine zweite Explosion an Bord der *Barcelona*, die dieses Schiff sowie ein in der Nähe befindliches Schleppschiff versenkte. Ein viertes Schiff, die *ULCC Burmah Endeavour* war ebenfalls Ziel eines Bombenangriffes, erlitt jedoch weniger schwere Schäden. 16 Tote wurden von der *Seawise Giant* geborgen, und eine Reihe von Besatzungsmitgliedern der übrigen Schiffe wurde nach dem Bombenangriff als tot oder vermißt gemeldet.

Der irakische Angriff führte zu einer Gegenattacke des Iran gegen den unter Panama-Flagge fahrenden Chemikalien-tanker japanischer Reeder *Ace Chemi* in der Straße von Hormuz. Im Rahmen der verstärkten Bemühungen des Iran, die Schifffahrt in der Region zu stören, folgten weitere Angriffe auf den Massengutfrachter *Don Miguel* und den Flüssiggastanker *Mundogas Rio*. Nach einer anschließenden 3wöchigen Pause begannen die Angriffe erneut mit einem Schnellbootangriff auf den unter britischer Flagge fahrenden Tanker *Esso Demetia* vor Ras Tanura und den deutschen Trockengutfrachter *Dhaulagiri* in der Straße von Hormuz. Diese Angriffe könnten leicht zu einer neuen Eskalation von Angriffen und Gegenangriffen der beiden kriegsführenden Nationen führen.

Der US-Marineschutz war während des Tankerkrieges zeitweise auf die unter anderen Flaggen fahrende Tonnage amerikanischer Reeder ausgeweitet worden. Daher kam die Ankündigung der Vereinigten Staaten Ende April nicht völlig überraschend, daß sie auf Angriffe auf neutrale Schiffe jeder Nationalität reagieren würden.

Während dieser Schritt den Seeleuten im Golf ein gewisses Gefühl der Sicherheit geben mag, können die amerikanischen Kriegsschiffe - ebensowenig wie die in der Golfregion

stationierten Schiffe anderer Nationen - nicht im gleichen Umfang Schutz bieten, wie eine UN-Friedenstruppe, wie sie die ITF im Februar gefordert hatte.

In den vergangenen Wochen schloß sich die internationale Schifffahrtsgemeinschaft dieser Forderung mit der Feststellung an, daß die Vereinten Nationen eine klare Verantwortung hätten, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um das Recht auf ungehinderte Durchfahrt für unbeteiligte Schiffe im Golf zu sichern.

Unterdessen forderten spanische Seeleutegewerkschaften, darunter die der ITF angeschlossene UGT, die spanische Regierung nach dem Angriff auf die *Barcelona*, die sich im Eigentum des spanischen Unternehmens Marflet befindet, jedoch von Repsol Petroleo

gechartert wurde, auf, unter spanischer Flagge fahrenden Handelsschiffen die Fahrt in die gefährlichen Gewässer des Golfes zu verbieten. Nichts deutet daraufhin, daß die Regierung dieser Aufforderung nachkommen wird; sie nahm jedoch offiziell den von den Vereinigten Staaten angebotenen Schutz durch US-Kriegsschiffe an. Im Falle der *Barcelona* wäre solcher Schutz allerdings wirkungslos geblieben, da Larak außerhalb des Aktionsgebietes der amerikanischen Schutzflotte liegt.

Wie eine Ironie des Schicksals mutet die Tatsache an, daß die Besatzung der *Barcelona* unmittelbar vor ihrer schicksalsschweren letzten Fahrt vor der ägyptischen Küste 102 Tage lang gestreikt hatte, da zwei Besatzungsmitglieder entlassen worden waren, nachdem sie sich geweigert hatten, in den Golf einzufahren - ein Recht, das ihnen aufgrund eines UGT-Vertrages zusteht. Marflet wies die Behauptung der Gewerkschaft, daß die Seeleute wegen der Verweigerung des Dienstes in der Golfregion entlassen worden seien, aufs schärfste zurück und gab statt dessen andere Gründe für die Kündigung an. Die Gewerkschaft besteht weiterhin nachdrücklich darauf, daß das Recht der Seeleute, die Einfahrt in den Golf zu verweigern, unter allen Umständen respektiert werden müsse.

14 Prozent mehr für indische Seeleute

Dank der Bemühungen der der ITF angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaft NUSI, die im vergangenen Monat mit den Reedern eine neue Lohnvereinbarung mit einer Laufzeit von zwei Jahren abschloß, kommen dem Vertrag der nationalen Schifffahrtsbehörde unterstehende indische Seeleute nun in den Genuß einer durchschnittlichen Heueranhebung in Höhe von 14 Prozent.

Die gewerkschaftliche Verhandlungskommission unter Leitung des NUSI-Generalsekretärs Leo Barnes konnte in 10tägigen harten Verhandlungen trotz der gegenwärtigen schwierigen Lage in der indischen Schifffahrt weitreichende Verbesserungen durchsetzen. Die wichtigste Verbesserung sind die ausgehandelten Anhebungen der Grundheuer, die sich auf 6 Prozent ab April 1988 und 3,5 % im Jahre 1989 belaufen. Diese Anhebung der Grundheuer hat auch Auswirkungen auf die Zusatzleistungen wie z. B. Übersee- und Tankerzuschlag (die nun auch auf Chemika-

lien- und Gastankern gelten), die auf der Basis der Grundheuern errechnet werden.

Die Anhebung der Grundheuer bedeutet, daß der durchschnittliche Seefahrer in diesem Jahr monatlich 320 Rs mehr mit nach Hause nehmen kann, ein Betrag, der sich im April nächsten Jahres, wenn die zweite Stufe der Aufhebung in Kraft tritt, auf 610 Rs erhöhen wird.

Weitere erhebliche Verbesserungen umfassen sechs zusätzliche Tage bezahlten Landurlaubs im Jahr (Seeleute haben nun Anspruch auf 21 Tage Urlaub im Jahr, für die die eine Unterhaltszahlung in Höhe von 28 Rs erhalten) sowie eine Anhebung der im Todesfall oder bei Invalidität aufgrund eines Arbeitsunfalles zu zahlenden Entschädigung um 20.000 Rs. Wird der Tod oder die Verletzung durch den Umgang mit Gefahrgütern (z. B. radioaktive Materialien, Sprengstoff oder Erdölprodukte) verursacht, wird zusätzlich eine Entschädigung in Höhe von 40.000 bzw. 48.000 Rs gezahlt.

GERICHTSVERFAHREN NACH 10 JAHREN ABGESCHLOSSEN— BESATZUNG ERHÄLT US \$ 175.000

In letzter Minute konnte Anfang Juni in London eine zehn Jahre alte Forderung nach Heuernachzahlung beigelegt werden, bevor der Fall an den Obersten Gerichtshof verwiesen wurde. Aufgrund der Anstrengungen der ITF und ihrer Rechtsanwälte erhielten 22 Besatzungsmitglieder insgesamt US\$ 175.000 von ihrem ehemaligen Arbeitgeber.

In dem Fall ging es um die unter Liberia-Flagge fahrende *Universe Sentinel*, die sich im Besitz amerikanischer Reeder befand. Ihre Besatzung bestand hauptsächlich aus indonesischen Staatsbürgern, ergänzt durch eine Reihe Seeleute anderer Nationalitäten. Im Juli 1978 lief das Schiff Milford Haven in Großbritannien an, wo mit Hilfe von - damals noch rechtmäßigen - Arbeitskampfmaßnahmen britischer Hafentarbeiter ein ITF-Vertrag für die Besatzung (die einen mit der sogenannten "Global Seamen's Union" auf den Cayman-Inseln geschlossenen falschen Gewerkschaftsvertrag unterzeichnet hatte) abgeschlossen werden.

Doch obwohl sie den Vertrag unterzeichnet hatten, zahlten die Reeder der Besatzung niemals ihre volle Heuer aus. 1982 reichten die Seeleute schließlich über die ITF vor Gericht ihre Forderung nach Heuernachzahlung in Höhe von US \$ 220.000 ein.

Es folgte ein langwieriger Rechtsstreit, mit dem die Reeder die Auszahlung des Geldes an die Besatzung zu umgehen suchten.

Der registrierte Eigentümer des Schiffes war ein Unternehmen namens Universe Tankships, das in Wirklichkeit dem US-Industriemagnaten und Millionär Danny Ludwig vom Unternehmen National Bulk Carriers gehört. (Zu dessen jüngsten Aktivitäten gehören Investitionen in die Rodung des Regenwaldes im Amazonasgebiet.)

Um die Eröffnung eines Gerichtsverfahrens in England zu verhindern, machten sich die Reeder anfangs die Tatsache zu Nutze, daß einige Besatzungsmitglieder in anderen Ländern unabhängige Verfahren gegen das Unternehmen eingeleitet hatten. Dieser Versuch scheiterte jedoch, als die ITF alle Besatzungsmitglieder unter einen Hut brachte und sie veranlaßte, alle einzelnen Verfahren zugunsten eines einzigen großen Verfahrens in Großbritannien einzustellen.

Der Reeder versuchte es dann mit dem Argument, daß die Besatzung den ITF-Vertrag nur unter "Druck" unterzeichnet habe. Falls dieses Argument nicht zog, hatte er ein weiteres auf Vorrat: die Verträge müßten sowieso liberianischer Gesetzgebung unterliegen.

Im Juli 1984 schließlich reichte der Reeder



Ehemalige Besatzungsmitglieder der *Universe Sentinel*
vor dem ITF-Hauptbüro in London

eine Verteidigungsschrift ein; da die Verfahrensdauer jedoch auf drei Wochen angesetzt wurde, konnten die britischen Gerichte die Verhandlung nicht vor dem 7. Juni 1988 eröffnen.

Als der Verhandlungstermin näher rückte, sah sich die ITF der fast unmöglichen Aufgabe gegenüber, alle ehemaligen Besatzungsmitglieder und Zeugen zusammenzutrommeln, die nun, viele Jahre später, auf der ganzen Welt zerstreut waren.

Schließlich wurden 22 der ursprünglich 25 Seeleute ausfindig gemacht und von den ITF-Anwälten befragt. Zu diesem Zweck mußten sie in die Niederlande, die Bundesrepublik Deutschland, die USA, auf die Kapverdischen Inseln, nach Indonesien und Jugoslawien reisen.

Unterdessen bekamen die Rechtsanwälte, die Ludwigs Unternehmen vertraten, kalte Füße. Sie boten der Besatzung die Zahlung von US \$ 80.000 an, was jedoch zurückgewiesen wurde. Daraufhin erhöhten sie das Angebot auf US \$ 165.000 und schließlich, widerwillig, auf US \$ 175.000. Diesen Betrag akzeptierte die Besatzung, da er mehr als 80 % der ursprünglichen Forderung ausmachte.

Jedes einzelne Besatzungsmitglied erhielt einen unterschiedlich hohen Betrag, je nach Dienstgrad und Dauer seiner Tätigkeit auf der *Universe Sentinel*. Die einzelnen Zahlungen beliefen sich auf zwischen US \$ 2.000 und mehr als US \$ 17.000.

Wie ein ITF-Anwalt erläuterte, "stellt dies für die Seeleute eine erhebliche Geldsumme dar. Mit diesem Geld können sie einige Jahre leben oder ein Geschäft aufbauen. Diese Zahlung haben sie jedoch nur aufgrund der Hilfe der ITF durchsetzen können."

"Angesichts der Tatsache, daß die Arbeitskampfmaßnahmen vor zehn Jahren stattfanden, ist das Ergebnis äußerst befriedigend. Es sollte Seeleute auf der ganzen Welt daran erinnern, daß die ITF immer bereit ist, Fälle wie diesen durchzuziehen, damit die Besatzungen schließlich zu ihrem Recht kommen" erklärte er.

Nach dem erfolgreichen Abschluß besuchten einige Besatzungsmitglieder, die als Zeugen für das Verfahren angereist waren, das ITF-Hauptbüro, um ihren Sieg zu feiern und mit ITF-Generalsekretär Harold Lewis sowie dem Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander zusammenzutreffen.