

ITF NEWS

Aus dem INHALT

Brandanschlag auf TGWU-
Hauptbüro (S. 3)
IBFG-Überblick über
Gewerkschaftsrechte (S. 5)

HAFENARBEITER
Schlepperblockade in
Rotterdam (S. 6)
Hafenarbeiterstreik
in Vanuatu (S. 7)

SEELEUTE
ITF begrüßt Ende des
Golfkrieges (S. 8)
Erfolg für ITF in Gerichtsver-
handlung über Evia Luck (S. 9)
Westafrikaner vom Schiff
gejagt (S. 10)
"Seeschlagangste" für
Massengutschiffe (S. 11)
Flaggenübersicht (S. 12)

BINNENVERKEHR
Eisenbahnerstreik in
Thailand (S. 14)
Europas Lkw-Fahrer
arbeiten zu viel (S. 16)

ZIVILLUFTFAHRT
Gericht stoppt
Lorenzo (S. 17)
Streikbrecher für
Air Nauru (S. 18)

LEUTE (S. 19)

TODESFÄLLE (S. 20)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN** (S. 20)

Heißer Telexdraht für
ITF-Nachrichten (S. 20)

HOCHGIFTIGE ABFÄLLE NACH NIGERIA VERSCHIFFT:

AHNUNGSLOSE HAFENARBEITER NACH LÖSCHEN DER SCHIFFSLADUNG ERKRANKT

Nigerianische Hafenarbeiter im Hafen von Koko waren die ersten Opfer der illegalen Giftmüllagerung in ihrem Land.

Die in der der ITF angeschlossenen nigerianischen Hafenarbeitergewerkschaft DUN organisierten Hafenarbeiter hatten nicht die geringste Ahnung vom gesundheitsgefährdenden Charakter der von ihnen gelöschten Ladung. Viele von ihnen trugen noch nicht einmal Handschuhe oder Schuhe, als sie mit den hochgiftigen und radioaktiven Substanzen hantierten, von angemessener Schutzkleidung völlig zu schweigen. In mindestens einem Fall wateten die Hafenarbeiter in einem hüfthoch mit giftigen Abwässern gefüllten Laderaum.

Die illegalen Lieferungen von europäischem Giftmüll (aus zehn verschiedenen Ländern) an Nigeria begannen im vergangenen August.

Mindestens 150 der insgesamt 3.800 Tonnen Abfall bestanden aus äußerst giftigen Polychlorierten Biphenylen (PCB). Ursprünglich waren die mit dieser Substanz gefüllten Tonnen in Pisa (Italien) bis zur Endlagerung zwischengelagert worden. Mit örtlichen Protesten konnte dort jedoch ein Abtransport des Abfalls erzwungen werden. Zur gefahrlosen Beseitigung hätte er zu einer Sondermüllverbrennungsanlage geschafft werden sollen. Da die Verbrennung jedoch bis zu 3000 US-Dollar pro Tonne kosten kann, bedienen sich manche sogenannten "Unternehmer" der wesentlich billigeren Alternative, die Chemikalien - häufig falsch deklariert - mit einem Kostenaufwand von etwa US \$ 2,50 pro Tonne in Entwicklungsländer zu exportieren. Der Skandal in Nigeria ist der erste derartige Vorgang, der ernsthaft die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erregte.

Im August 1987 verließ das unter schwedischer Flagge fahrende Schiff *Baraluck* den italienischen Hafen Masa. Im September lief die unter dänischer Flagge fahrende *Danix* aus Pisa aus. Zwischen August 1987 und Mai 1988 kamen nach und nach insgesamt fünf Lieferungen in Koko an. Bei der letzten dieser Lieferungen an Bord der unter bundesdeutscher Flagge fahrenden *Line* hatten die örtlichen Behörden am ursprünglichen Bestimmungsort (dem rumänischen Hafen Sulina) die Annahme verweigert und das Schiff wieder auf den Weg geschickt.

Nach Angaben des Magazins *West Africa* stand hinter diesen Vorgängen der italienische Geschäftsmann Gianfranco Raffaelli, der seit zwanzig Jahren in Nigeria lebt. Er ist einer der Direktoren des nigerianischen Bauunternehmens Irukep, das angesichts seiner hohen Verluste beschloß, seine Tätigkeit auf das äußerst gewinnbringende Geschäft mit Giftmüll auszuweiten. Im Juni 1987 teilte Raffaelli seinen italienischen Geschäftspartnern mit, daß er eine Lagerstätte in Nigeria gekauft habe.

Unter falschen Angaben beantragte er bei der staatlichen nigerianischen Pharmabehörde eine Importlizenz für neun Industriechemikalien, die als "nicht explosiv, nicht radioaktiv und nicht selbstentzündend" beschrieben wurden. In Wirklichkeit wiesen sie jedoch alle diese Eigenschaften auf. Wie sich zeigte, enthielten die Abfälle nicht nur PCB, sondern auch Methylmelamin und andere in hohem Maße instabile und gefährliche Abfallstoffe.

Bei der Lagerstätte handelt es sich um ein Grundstück, das einem gewissen Sonny Nana gehört, der es an die Importeure verpachtet. Er behauptet, vom Inhalt der auf seinem Grundstück gelagerten Tonnen keine Kenntnis gehabt zu haben.

Die Hafenarbeiter in Koko waren auf jeden Fall nicht über die mit dem Umgang mit diesen Abfallstoffen verbundenen Gefahren unterrichtet worden. Die nigerianischen Zollbestimmungen sehen zwar vor, daß ein mit Chemiefachkenntnissen ausgerüsteter Zollbeamter alle Chemikalien- oder Medikamentenimporte überprüfen muß, doch steht im Hafen von Koko ein

Forts. auf Seite 2

... Entwicklungsländer als Giftmülldeponie mißbraucht

Forts. von Seite 1

solcher Beamter nicht zur Verfügung. Dies ist möglicherweise der Grund, weshalb dieser Hafen für die Operation ausgewählt wurde. Nach Angaben der DUN zeigen sich bei den Hafentarbeitern, die mit dem Löschen dieser Ladungen beschäftigt waren, bereits schwerwiegende gesundheitliche Schäden. Ihre Haut schält sich ab, sie leiden unter Übelkeit und schweren Schwindelanfällen, so daß sie arbeitsunfähig sind, und es wird befürchtet, daß sich nicht nur bei den Hafentarbeitern selbst, sondern auch in ihren Familien langfristige Gesundheitsprobleme einstellen werden. Aus dem Gebiet rund um die Lagerstätte - wo Öltonnen lecken und auslaufen - wurden ähnliche Erkrankungen und eine überdurchschnittlich hohe Zahl von Fehlgeburten gemeldet.

Die Existenz der Deponie und das verworrene Netz krimineller Machenschaften, durch die die Abfälle nach Koko gelangten, wurden zuerst in den nigerianischen Zeitungen aufgedeckt, die sich dabei auf Zeitungsausschnitte aus Italien stützten, die ihnen von nigerianischen Studenten dort zugeschickt worden waren.

Die nigerianische Regierung reagierte unverzüglich. Am 10. Juni arrestierten die Behörden in Lagos die unter italienischer Flagge fahrende *Plave*. Nur eine Woche später wurde im Hafen von Onne die unter dänischer Flagge fahrende *Danix* arrestiert.

Sobald die Sache bekannt wurde, floh Rafaelli aus Nigeria. Sein Aufenthaltsort ist noch immer unbekannt, doch wurden inzwischen in Nigeria mehr als 40 Personen im Zusammenhang mit den Lieferungen festgenommen. Die nigerianischen Behörden ließen verlauten, daß dieses Verbrechen möglicherweise mit dem Tode bestraft werden könne. Der Pressesprecher des Präsidenten erklärte: "Wir beseitigen lieber zwanzig dumme Nigerianer, als daß wir ihnen erlauben, das Leben von Millionen Nigerianern und anderen Afrikanern zu gefährden."

Der Konflikt zwischen Nigeria und Italien wurde durch die anfängliche Weigerung der Italiener verschärft, die Verantwortung für die Abfälle zu übernehmen. Expertengruppen aus der ganzen Welt reisten nach Koko, um die Tonnen zu untersuchen. Das übereinstimmende Urteil lautete, daß sie eine äußerst große Gefährdung darstellten. Nigeria zog seinen Botschafter aus Italien ab.

In der Zwischenzeit erklärten sich die Italiener bereit, die Abfälle zurückzunehmen, und eine erste Schiffsladung verließ das Land Anfang August. Mitglieder der DUN legten die Arbeit nieder, um ihrer Forderung nach Bereitstellung angemessener Sicherheitsausrüstungen und Schutzkleidung für die Hafent-

arbeiter - wenigstens dieses Mal - Nachdruck zu verleihen.

Dieser Vorfall hat zur Aufdeckung einer ganzen Reihe besorgniserregender Praktiken bei der Ablagerung von Industrieabfällen in den Entwicklungsländern geführt. Die liberianische Gesundheitsministerin gab bekannt, daß bestimmte, nicht namentlich genannte Unternehmen bei ihrer Regierung um Erlaubnis zur Ablagerung von Giftabfällen in stillgelegten liberianischen Bergwerken nachgesucht hätten.

Greenpeace USA deckte außerdem auf, daß auch in Benin, dem Kongo, Äquatorial-Guinea, Gabun, Guinea, Guinea-Bissau, dem Senegal, Südafrika und Simbabwe Industrieabfälle aus Europa und Nordamerika gelagert werden.

Gewerkschaften in Uganda erarbeiten Verkehrsplan

Die Wiederherstellung der durch jahrelange Vernachlässigung, Bürgerkriege und Diktatur praktisch zerstörten Verkehrsinfrastruktur Ugandas stand vom 4. bis 8. Juli auf der Tagesordnung eines ITF-Sonderseminars in Kampala.

Auf dem Seminar mit dem Thema "Die Wiederherstellung der ugandischen Verkehrswirtschaft" führten 43 Vertreter von Gewerkschaften, Regierung und Unternehmensleitungen ausführliche Gespräche, in deren Verlauf sich den Gewerkschaftern gute Gelegenheiten boten, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen und ihre Lösungsvorschläge für die Verkehrsbedürfnisse des Landes vorzutragen.

Arbeitspapiere für die Sitzung wurden vorgelegt von People's Transport, Jinja; der Uganda Transport Company; den ugandischen Eisenbahnen und Transocean

Seminar über Kollektivverhandlungen in Nairobi

Dreißig Delegierte nahmen an dem afrikanischen ITF-Seminar zum Thema "Führung von Gewerkschaften und Genossenschaften" teil, das vom 19. bis zum 24. Juni dieses Jahres im Wab-Hotel in Nairobi (Kenia) stattfand.

Das unter der Schirmherrschaft der kenianischen ITF-Mitgliedsgewerkschaft Transport and Allied Workers' Union (TAWU) organisierte Seminar befaßte sich mit den bestehenden kenianischen Arbeitsgesetzen, den Strukturen und Verfahren der TAWU sowie der innergewerkschaftlichen Kommunikation. Referenten waren unter anderem Regierungsvertreter, der Generalsekretär der TAWU, J. N. Malii, sowie der Bildungs-

Von der DUN in Zusammenhang mit dem Vorfall in Koko angesprochen, bat ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einem Schreiben an die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) in Genf um eine IAO-Untersuchung der Giftmülltransporte und der für die betroffenen Transportarbeiter bestehenden Schutzmaßnahmen.

All dies unterstreicht die Bedeutung der auf der ITF-Sektionskonferenz der Hafentarbeiter im Juni in Rotterdam erhobenen Forderung nach gemeinsamen Aktionen der ITF-Sektionen im Bereich des Gefahrguttransports (vergl. ITF-Nachrichten Juni 1988) und bestätigt die dringende Notwendigkeit der Einberufung einer sektionsübergreifenden ITF-Sonderkonferenz, um Strategien zur Bekämpfung dieser Bedrohung zu erarbeiten.

Transport. An den anschließenden ausführlichen Diskussionen nahmen Vertreter der Regierung wie der Gewerkschaften teil, darunter auch der Generalsekretär der Eisenbahngewerkschaft P. K. Katabulingi sowie der Schatzmeister der Transport and General Workers' Union, J. K. Katende.

"Dieses ungewöhnliche Seminar war äußerst erfolgreich," schreibt der ITF-Regionalvertreter für Afrika, Ben Udogwu. "Die umfassende politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Analyse der Hintergründe der bestehenden Probleme sowie die vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten machten es zu einer sehr lehrreichen Veranstaltung."

Vor allem aber war die Sitzung Ausdruck der Anerkennung der wichtigen Rolle, die den Transportarbeitergewerkschaften bei der Wiederbelebung ihres Wirtschaftsbereiches in Uganda zukommt.

beauftragte Z. Odinga und Ben Udogwu, ITF-Regionalvertreter.

Udogwu bezeichnete das Seminar als "gut organisiert und gut besucht."

Die Teilnehmer stellten eine Liste von Kriterien für eine Verbesserung des Verhandlungsapparats der Gewerkschaft bei verschiedenen Arbeitgebern auf. Darüber hinaus gab es intensive Diskussionen über die kenianischen Arbeitsgesetze und -verfahren. Eine gründliche Analyse der Ursachen und Auswirkungen des Abbaus von Arbeitsplätzen in jüngster Zeit wurde mit der Entwicklung von Strategien zur Verbesserung der Mitgliederwerbung der Gewerkschaft in schwach organisierten Sektoren des Landes verknüpft.

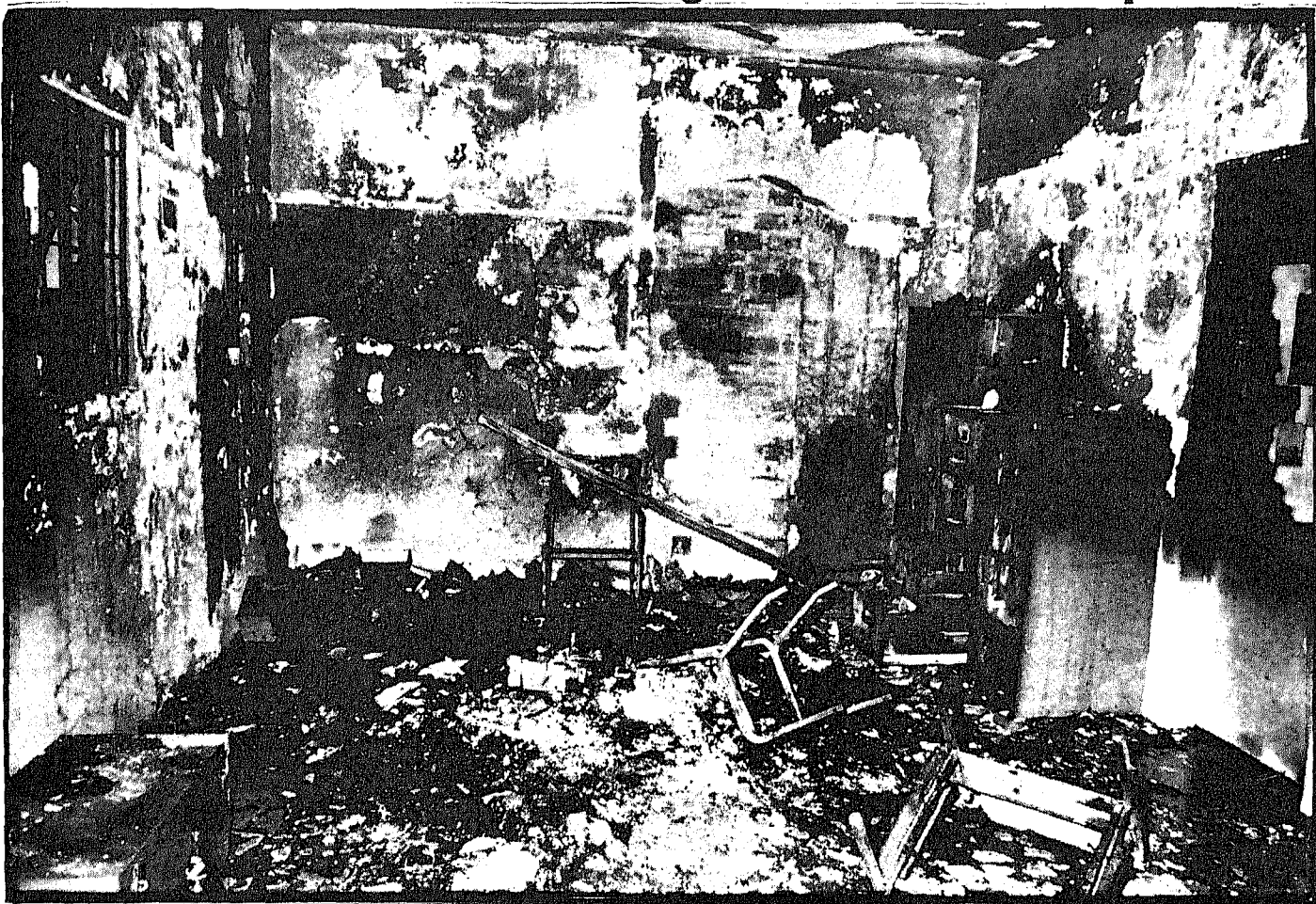
General Secretary: Harold Lewis

Publications Officer: David Cockroff

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

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

Südafrika: Brandanschlag auf TGWU-Hauptbüro



Vom Hauptbüro der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU) in Johannesburg (Südafrika) blieb nach einem Brandanschlag in den frühen Morgenstunden des 14. Juni nicht viel mehr als eine verkohlte Ruine zurück.

Vier weiße Männer überfielen um 04.00 Uhr früh den von der TGWU beschäftigten Sicherheitsposten. Er floh, nachdem ihm die Angreifer Tränengas ins Gesicht gesprüht hatten.

Die vier Männer brachen zunächst die Sicherheitstüren, danach die eigentliche Eingangstür auf. Sie stapelten Schreibtische, Fernschreiber, Tische und Stühle aufeinander und setzten sie in Brand.

Als die TGWU-Mitarbeiter morgens eintrafen, fanden sie nur noch schwelende Ruinen vor (siehe Foto). Die herbeigerufene Polizei zeigte jedoch wenig Interesse. Die Beamten erklärten, dies gehe "wahrscheinlich auf das Konto des AWB" (einer neofaschistischen Gruppe, die für die Aufrechterhaltung der weißen Vorherrschaft eintritt).

Dieser Vorfall ist der letzte in einer langen Reihe "geheimnisvoller" und "inoffizieller" Angriffe auf Gewerkschaftsbüros. Am 7. Mai 1987 wurden die Büroräume des Gewerkschaftsdachverbandes COSATU (dem auch die TGWU angehört) durch eine fachmännisch gelegte Bombe schwer beschädigt. Diese Bombe war im Kellergeschoß so angebracht worden, daß sie den

größtmöglichen Gebäudeschaden anrichten würde. Wer auch immer dafür verantwortlich war, wußte nicht nur sehr viel von Sprengstoffen und Sprengungen, sondern hatte offensichtlich auch Zugang zu den Bauplänen des Gebäudes, um die

offensichtlich von Experten gebaute Bombe richtig plazieren zu können. Im gleichen Zeitraum waren noch zehn weitere Gewerkschaftsbüros Ziel von Brandanschlägen. Bisher wurde niemand dieser Verbrechen angeklagt.

BOTHA-REGIME ERHEBT FALSCHES ANSCHULDIGUNGEN GEGEN NDLOVU

Gegen den seit zehn Monaten ohne Anklage inhaftierten ersten Vizepräsidenten der der ITF angeschlossenen südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) wurde nun am 1. August vor Gericht Klage wegen Terrorismus und versuchten Mordes erhoben.

Alfred Ndlovu, der auch Vorsitzender des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes COSATU für die Region südliches Natal ist, wurde am 29. Oktober vergangenen Jahres von den Sicherheitskräften festgenommen und seitdem aufgrund des Gesetzes zum Schutze der inneren Sicherheit ohne Anklageerhebung oder Gerichtsverfahren gefangengehalten.

Seine Verhaftung erfolgte, als sich die gewalttätigen Angriffe von der Inkatha angehörenden Vigilantengruppen gegen in der TGWU organisierte Busfahrer im Gebiet um Pietermaritzburg auf ihrem Höhepunkt befanden (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1988). Ndlovu war

als Busfahrer für das Unternehmen Sizanani Bus Company beschäftigt.

Nachdem sie ihn monatelang einfach nur im Gefängnis festgehalten hatte, erhob die südafrikanische Regierung nun eine Reihe schwerwiegender, aber völlig aus der Luft gegriffener Vorwürfe gegen Ndlovu.

Die Regierung behauptet, Ndlovu habe einen Guerillakämpfer des Afrikanischen Nationalkongresses (ANC) Unterkunft und Verpflegung besorgt. Sie beschuldigt ihn außerdem, sich als Informant an den Vorbereitungen für eine Unterwanderung der Inkatha-Organisation (die für die Angriffe auf die in der TGWU organisierten Fahrer verantwortlich war) beteiligt zu haben. Darüber hinaus wird Ndlovu beschuldigt, im vergangenen August zwei Personen zu einer Waffenausbildung verholfen zu haben. Auch ein Attentatsversuch sowie die Bereitstellung von Sprengstoff und selbstgemachter Munition wird ihm zur Last gelegt.

Forts. auf Seite 4

TGWU-MITGLIEDER

SÜDAFRIKANISCHE TRANSPORTARBEITER

Datum	Name	Funktion in der Gewerkschaft
In Natal...		
10/5/87	Jeffrey Kheswa	Vertrauensperson bei Zulu Transport
10/10/87	Alfred Ndlovu	TGWU-Vizepräsident Vorsitzender von COSATU Natal Busfahrer bei Kwa Zulu
10/10/87	Ndodo Ngubo	Kwa-Zulu Transport
20/12/87	Jeffrey Vilikazi	Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats bei Kwa Zulu Transport
14/6/88	Mathew Zondi	Vertrauensperson Vorstand (DTMB)
14/6/88	Aaron Sithole	Fahrer bei DTMB
14/6/88	Erasmus Dlungwana	Fahrer bei DTMB
14/6/88	Cornwall Mjomi	Fahrer bei DTMB
19/7/88	David Mhlanzi	Interstate Bus
In Kapstadt...		
Dez. 1987	Boyce Fani	Vorsitzender des TGWU-Betriebsrats
17/3/88	Phulma Allam	Worker Rhodes Universität

GEFANGENE DER APARTHEID

Forts. von Seite 3

Der Hinweis, daß diese Vorwürfe völlig unhaltbar sind und einen besorgniserregenden Versuch der südafrikanischen Diktatur darstellen, die Gewerkschaftsbewegung durch die Herstellung einer Verbindung zwischen hochrangigen COSATU-Funktionären und dem bewaffneten Kampf des ANC zu kriminalisieren, erübrigt sich wohl. Unter dem Vorwand dieser Anschuldigungen kann die Regierung gegen die Gewerkschaftsbewegung vorgehen, die nach dem Verbot anderer friedlicher oppositioneller Gruppen zu Anfang dieses Jahres als letzte Stimme der gewaltfreien Opposition gegen das Regime übriggeblieben ist.

Die Weltöffentlichkeit muß diesen jüngsten Maßnahmen der südafrikanischen Regierung dringend Einhalt gebieten. Die Transportarbeiter müssen der südafrikanischen Regierung ebenso wie ihren eigenen Regierungen zu verstehen geben, daß sie eine Verurteilung Ndlovus wegen dieser falschen und an den Haaren herbeigezogenen Beschuldigungen nicht zulassen werden.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis forderte daher alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf, ihre Meinung zu diesen Beschuldigungen unmißverständlich zum Ausdruck zu bringen.

"Ndlovu und die übrigen zehn, gegen-

wärtig von der südafrikanischen Regierung inhaftierten TGWU-Mitglieder müssen freigelassen werden," forderte Lewis. "Die ITF wird die gegen Ndlovu erhobene Anklage genauestens überprüfen, und wir appellieren an alle angeschlossenen Gewerkschaften, alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen, um den Inhaftierten zu helfen."

Lewis wies darauf hin, daß die ITF auf der bevorstehenden Vorstandssitzung in der Bundesrepublik Deutschland über mögliche weitere Schritte zur Unterstützung unserer südafrikanischen Mitgliedsgewerkschaften beraten wird.

IBFG-ÜBERSICHT ÜBER UNTERDRÜCKUNG VON GEWERKSCHAFTEN

Mehr als 350 Gewerkschafter wurden in verschiedenen Teilen der Welt ermordet, 7.500 wegen ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit inhaftiert. So steht es im Überblick über die Verletzung der Gewerkschaftsrechte 1988, der soeben vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) herausgegeben wurde.

Der alljährliche Überblick, der am 14. Juni erschien, zeichnet ein erschreckendes Bild von Unterdrückung und Gewalttätigkeit gegen Gewerkschafter in allen Teilen der Welt.

Zwar gab es in vielen Ländern Verbesserungen, in einer großen Zahl von Ländern erleben die Gewerkschaften bei ihrer ganz normalen Organisierungstätigkeit jedoch noch immer allzu oft gewalttätige Reaktionen von seiten staatlicher Stellen.

Am schlechtesten ist die Lage dem Bericht zufolge in Lateinamerika. In Brasilien wurden 1987 bei Streitigkeiten über Landbesitz 200 Menschen umgebracht (größtenteils durch von den Landbesitzern bezahlte Berufsvbrecher). Während des gleichen Zeitraums wurden in Kolumbien 74 Gewerkschafter ermordet.

Mord und Unterdrückung sind auch in Chile, Paraguay, El Salvador, Guatemala und Honduras weiterhin an der Tagesordnung. Die einzige Verbesserung der Lage vermerkte der Bericht in Nicaragua, wo sich nach Angaben des IBFG vor dem Hintergrund der Bemühungen um eine Beendigung des von den USA unterstützten Krieges der Contra "die Lage der Menschenrechte in gewisser Hinsicht verbessert" hat.

In bezug auf Afrika stellt der Bericht fest, daß die Lage auf dem ganzen Kontinent "weiterhin zu Besorgnis Anlaß" gibt. Einschränkungen der Gewerkschaftsrechte durch die Regierungen sowie den Gewerkschaften von den Regierungen aufgeworfene Strukturen und Spitzenfunktionäre sind weiterhin in vielen Ländern anzutreffen. Spezielle Verletzungen der Vereinigungsfreiheit wurden in der Elfenbeinküste, in Nigeria und Sambia verzeichnet, die ernstzunehmendste Bedrohung der Gewerkschaftsbewegung besteht jedoch noch immer in Südafrika, wo das Apartheidregime "die grundlegenden Menschenrechte völlig verleugnet; infolgedessen werden die grundlegenden Gewerkschaftsrechte erheblich beschnitten." Ende 1987 befanden sich 322 Gewerkschafter ohne Anklageerhebung oder Gerichtsverfahren in Haft. Seit 1976 inhaftierten die südafrikanischen Sicherheitskräfte knapp 30.000 Personen für einen Zeitraum von 30 Tagen oder mehr. Das Hauptbüro des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes

COSATU fiel einem Bombenattentat zum Opfer, und insgesamt mehr als zehn Gewerkschaften waren das Ziel von Brandanschlägen.

Mordanschläge auf Gewerkschafter - wie z. B. die zahlreichen Angriffe der Vigilantengruppen gegen Transportarbeiter, über die wir in den ITF-Nachrichten berichteten - gehen weiter. Am 22. April 1987 wurden sieben streikende Eisenbahner von der südafrikanischen Polizei erschossen. Zehn streikende Bergarbeiter wurden ebenfalls getötet. Darüber hinaus beschränkte das weiße Minderheitsregime das Recht aktiver Gewerkschafter, Mitgliederwerbung zu betreiben.

Tunesien stellt eine erfreuliche Abwechslung in einem ansonsten recht düsteren Bild vom afrikanischen Kontinent dar. Der Regierungswechsel im Anschluß an die gegen die Gewerkschaftsbewegung gerichteten Unterdrückungsmaßnahmen der Jahre 1985 und 1986 führte zu "positiven Entwicklungen", wie der IBFG feststellt. Neben der Aufhebung der dem ehemaligen UGTT-Generalsekretär Habib Achour auferlegten Beschränkungen verfügte der neue Staatspräsident Ben Ali die Wiedereinstellung einer großen Zahl von Gewerkschaftern, die in der Vergangenheit wegen Streikmaßnahmen entlassen worden waren.

In Osteuropa wird den Arbeitnehmern auch weiterhin das Grundrecht auf die Gründung von Staat und Partei unabhängiger Gewerkschaften vorenthalten. Die Reformbewegungen in diesen Ländern scheinen nicht zu einer Änderung der grundsätzlich staatstragenden Rolle der offiziellen Gewerkschaftsbewegung geführt zu haben. In der UdSSR wurden Anfang 1987 im Rahmen einer Generalamnestie für politische Gefangene mehrere aktive Mitglieder der freien Gewerkschaft SMOT aus der Haft entlassen, einige prominente Persönlichkeiten sind jedoch weiterhin inhaftiert. Eine Sitzung der SMOT wurde im Januar 1988 von der Polizei aufgelöst, und gegen zwei aktive Mitglieder (Valeriya Novodvorskaya und Igor Tsarkov) wird nun gemäß Artikel 70 des sowjetischen Strafgesetzbuches ("antisowjetische Agitation und Propaganda") strafrechtlich ermittelt. Die offiziellen "Gewerkschaften" verabschiedeten auf ihrem Kongreß 1987 eine Reihe begrenzter interner Reformen (Besetzung von Funktionen innerhalb der Gewerkschaft in geheimer Wahl mit mehreren Kandidaten), an ihrer Rolle als verlängerter Arm von Partei und Staat scheint sich jedoch wenig geändert zu haben.

In Westeuropa kritisiert der IBFG die fortgesetzte Weigerung der britischen Regierung, den Beschäftigten der Abhör-

einrichtung des britischen Geheimdienstes (GCHQ) das Recht auf uneingeschränkte Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft zuzugestehen. Dieser noch immer nicht befriedigend geregelte Fall veranschaulicht, daß viele westliche Regierungen trotz ihres vorgeblichen Eintretens für die Menschenrechte gegebenenfalls nur allzu gern bereit sind, gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern diese Rechte vorzuenthalten.

In Kanada wurde das Streikrecht von verschiedenen Provinzregierungen erheblich eingeschränkt. Die schwerste Bedrohung geht hier von der von der rechtsgerichteten "Social Credit"-Partei gestellten Regierung in Britisch-Kolumbien aus. Das 1987 in Kraft getretene neue Gesetz über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen schränkt die gewerkschaftlichen Kollektivverhandlungsrechte sowie das Streikrecht im öffentlichen Sektor ein. Das Gesetz gibt der Regierung weitreichende Vollmachten für das Eingreifen in Arbeitskonflikte und die Verhängung einer Zwangsschlichtung. Auch die Zentralregierung in Ottawa legte bundesweit mangelndes Engagement für die Gewerkschaftsrechte an den Tag, als sie rechtmäßig streikende Eisenbahner im August 1987 sowie Postbedienstete im Oktober 1987 zur Rückkehr an ihre Arbeitsplätze zwang.

In den Vereinigten Staaten sind die Gewerkschaften weiterhin schweren Angriffen durch Maßnahmen zur Zerschlagung der Gewerkschaften ausgesetzt. Der IBFG führt als Beispiele aus jüngster Zeit Vorgänge in den US-Niederlassungen zweier multinationaler Gesellschaften (der norwegischen Norsk Hydro Aluminium Inc. sowie der bundesdeutschen BASF) an. In beiden Fällen versuchten die Unternehmen mit Hilfe außenstehender Berater, die Gewerkschaften aus ihren Unternehmen zu vertreiben. Das Fehlen von Möglichkeiten, rechtlich gegen derartige Aktivitäten vorzugehen, ist auch weiterhin ein großes Problem.

Exemplare der IBFG-Übersicht über die Verletzungen von Gewerkschaftsrechten 1988 sind erhältlich beim IBFG, Rue Montagne aux Herbes Potagères, 37-41, 1000 Brüssel, Belgien. Bei Bestellungen bitte die gewünschte Anzahl und Sprache (Englisch, Spanisch, Deutsch und Französisch) angeben.

SCHLEPPSCHIFFBLOCKADE IN ROTTERDAM

In der Nacht vom 28. auf den 29. Juni wurde der Hafen von Rotterdam im Rahmen einer Kampagne gegen ein neues, nicht gewerkschaftlich organisiertes Schleppereiunternehmen von Schleppschiffen blockiert.

Bemühungen der Hafenverwaltung um eine Verringerung der Überkapazitäten bei den Schleppschiffen, auf die eine Untersuchungskommission des Stadtrates von Rotterdam Ende vergangenen Jahres hingewiesen hatte, führten zur Stilllegung von vier Schleppbooten und dem damit verbundenen Verlust von 90 Arbeitsplätzen. Diese Maßnahmen waren mit der der ITF angeschlossenen niederländischen Gewerkschaft Vervoersbond FNV, die die Besatzungen der Schleppschiffe im Hafen organisiert, abgesprochen und ohne Zwangsentlassungen durchgesetzt worden. Doch fast genau zu dem Zeitpunkt, als die Zahl der im Hafen tätigen Schleppschiffe die vereinbarte Höhe erreicht hatte, kam ein neues Unternehmen auf den Markt und schaffte neue Überkapazitäten.

Das Unternehmen - T. Kooren - hatte im Dezember 1987 Schleppboote von in Konkurs gegangenen Unternehmen an der Westküste der Vereinigten Staaten aufgekauft und sie nach Rotterdam verlegt.

Da das Unternehmen niedrigere Heuern zahlt und nur drei anstatt der üblichen vier Personen als Besatzung für jedes Schiff beschäftigt, liegen die von Kooren angebotenen Tarife 50 % unter denen anderer Schleppschiffunternehmen.

Zwar bemühte sich die Gewerkschaft um Abschluß eines Vertrages über Heuern und Arbeitsbedingungen mit Kooren, doch waren ihre Anstrengungen zum Scheitern verurteilt.

Dann konnte Kooren das Unternehmen Smit International aus einem Schleppvertrag für Sealand-Schiffe zum ECT-Containerterminal verdrängen.

Daraufhin forderte die Gewerkschaft den niederländischen Sozialminister auf, entsprechend einer Bestimmung des niederländischen Rechts die Zahlung gleicher Heuern für die Kooren-Besatzungen zu verfügen.

Verärgert über die Aktivitäten des neuen Schleppereiunternehmens entschlossen sich die Arbeitnehmer in der Schleppschiffsektion der Gewerkschaft, Maßnahmen zu ergreifen. Ihre Aktion war spektakulär und eindrucksvoll zugleich.

Am Abend des 28. Juni, um 23.30 Uhr, fuhren sie mit ihren Schleppschiffen aus und blockierten die Hafeneinfahrt. 10 bis 20 große Schleppschiffe beteiligten sich an der Aktion, allen voran das Flaggschiff des Unternehmens Smit-Harbour, *Vikingbank*.

Die Blockade war sorgfältig und ohne großes Aufsehen vorbereitet worden, ohne daß die Kooren-Schleppschiffe etwas



Rotterdammer Schleppschiffe in Aktion ...

bemerkten. Smit-Schleppschiffe glitten äußerst langsam von beiden Seiten des Hafens herbei, wobei sie hinter anderen Schiffen Deckung suchten. Ihre Bewegungen in der Dunkelheit wurden durch verschlüsselte Funksignale koordiniert.

Als die Schleppschiffe die Hafeneinfahrt erreichten, schossen sie mit höchster Geschwindigkeit nach vorn und hielten dann an, so daß die Kooren-Schleppschiffe im Hafen festsaßen. Die beiden ersten Schleppschiffe, die die Hafeneinfahrt erreichten, spannten ein Eisentau zwischen sich, während die übrigen Schleppschiffe hinter ihnen eine zweite Reihe schwimmender Streikposten bildeten. Sobald alle ihren Platz eingenommen hatten, ließen sie alle-

samt ihre Nebelhörner tuten.

Die Blockade dauerte bis 11.30 Uhr am nächsten Tag und war ein uneingeschränkter Erfolg. Die Kooren-Schleppschiffe saßen im Hafen fest, und kein Sealand-Schiff konnte das ECT-Terminal erreichen. Die Schleppschiffer des Unternehmens Smit boten Sealand ihre Dienste an, doch dieses Angebot wurde abgelehnt.

Kooren versuchte, ein Verfahren gegen die Gewerkschaften, das Unternehmen Smit sowie den Betriebsrat einzuleiten. Das zuständige Rotterdammer Gericht wies diesen Antrag jedoch am 15. Juli ab.

Die Gewerkschaft wartet nun auf die Entscheidung des Sozialministers in der Frage der gleichen Bezahlung.

60-TÄGIGER HAFENARBEITERSTREIK IN VANUATU BEENDET

Ein erbitterter 60tägiger Streik gewerkschaftlich organisierter Hafentarbeiter auf der Südpazifikinsel Vanuatu endete am 27. Juni mit einer Zusage aller Parteien, innerhalb von drei Monaten nach Unterzeichnung der Vereinbarung über die Rückkehr an den Arbeitsplatz ernsthafte Verhandlungen aufzunehmen.

Die Hafentarbeiter des Inselstaates hatten große Geduld bewiesen. Sie ergriffen ihre Arbeitskämpfmaßnahmen erst, nachdem das Stauereiunternehmen Santo Stevedoring Company sich geweigert hatte, auf die von der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaft Vanuatu Waterside, Maritime and Allied Workers' Union etwa 18 Monate zuvor vorgelegten Forderungen einzugehen. Außerdem hatte das Unternehmen den Vorschlag der Gewerkschaft, den zuständigen Kommissar für Arbeitsangelegenheiten als Vermittler zwischen den Konfliktparteien hinzuzuziehen, abgelehnt.

Wiederholte Appelle des Generalsekretärs der Gewerkschaft, Tari Kaltarekia, an den Managing Direktor des Unternehmens, Dinh Van Than, mit der Gewerkschaft über ihre Forderungen - die sich vor allem auf den Abschluß eines Kollektivvertrages bezogen, der die Anerkennung der Gewerkschaft, Bezahlung für Arbeit an staatlichen Feiertagen sowie eine Beendigung der Benachteiligung von Gewerkschaftsvertretern gewährleisten würde - zu verhandeln, hatten kein Gehör gefunden.

Das Unternehmen reagierte auf den am 25. April ausgerufenen Streik mit Entlassung der streikenden Arbeitnehmer und Einstellung von Streikbrechern - ungelerten Arbeitern, die die wertvollen Exportgüter des Landes (Kopra und Kakao) auf die Schiffe verladen und lebenswichtige Importe von den Schiffen löschten -, wobei es auf die stillschweigende Unterstützung

der Regierung rechnen konnte.

Die staatliche Rundfunkstation Radio Vanuatu wurde vom Premierminister angewiesen, keine Mitteilungen der Gewerkschaft in Zusammenhang mit dem Streik zu senden, obwohl den Arbeitgebern Sendezeit zur Darstellung ihrer Seite des Konflikts zur Verfügung gestellt worden war. Es dürfte nicht verwundern, daß im Vorstand des Santo Stevedoring mehrere Minister der Regierung vertreten sind.

Nach einer ergebnislosen Zusammenkunft mit der Unternehmensleitung wurden die 56 streikenden Gewerkschaftsmitglieder am 6. Mai aufgefordert, ihre Abfindungszahlungen abzuholen und sich vom Betriebsgelände zu entfernen. Die Streikenden wurden außerdem davon unterrichtet, daß sie sich, falls sie dies wünschten, um Wiedereinstellung bewerben könnten.

Der Gewerkschaft teilte die Unternehmensleitung lediglich mit, daß es Aufgabe der Regierung sei, den Konflikt beizulegen, da der Streik zu Härten für die Inselbewohner führe. Santo behauptete darüber hinaus, daß es sich um einen "illegalen" Streik handle, da zwischen den Parteien kein Konflikt bestehe.

Angesichts dieser Herausforderung ihrer Autorität wandte sich die Gewerkschaft mit der Bitte um internationale Solidaritätsaktionen an die ITF.

Die ITF unterrichtete die ihr angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften davon, daß Schiffe, die die Häfen der Insel anliefen, von ungelerten Arbeitskräften beladen und gelöscht würden. Die Seeleutegewerkschaften in den Ländern, die über Handelsbeziehungen zu Vanuatu verfügen - Australien, Neuseeland, Japan, Frankreich und die Niederlande - wurden über den Ernst der Lage auf der Insel, auf der die Gewerkschaft um die Verteidigung grundlegender Gewerkschaftsrechte

kämpfte, unterrichtet und an ihre auf der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses 1987 gegebene Zusage erinnert, Hafentarbeitergewerkschaften, die um die Erhaltung ihrer Arbeitsplätze und -bedingungen kämpfen, solidarisch zu unterstützen.

Wegen der Schwere des Konflikts und der unbestrittenen Probleme, die er für die Inselbewohner mit sich brachte, erklärte sich die australische Hafentarbeitergewerkschaft WWF großzügig bereit, der Gewerkschaft zur Unterstützung den Sekretär ihrer Kreisverwaltung Melbourne, Claude Cumberland - einen ihrer geschicktesten Verhandlungsführer - zur Seite zu stellen.

Gespräche mit der Unternehmensleitung wurden aufgenommen. Die Verhandlungen nahmen einige Zeit in Anspruch, aber als eine Einigung erzielt werden konnte, wurde diese von der Gewerkschaft ausdrücklich begrüßt. Santo erklärte sich bereit, alle zuvor entlassenen Gewerkschaftsmitglieder wieder einzustellen, und die Regierung - ein bedeutender Schritt - sagte zu, einen unabhängigen Schlichter für die Verhandlungen über die Forderungen der Gewerkschaft zu ernennen.

Als Frist für die Gespräche wurde ein Drei-Monats-Zeitraum festgelegt. Falls bis dahin keine Einigung erzielt werden kann, steht es der Gewerkschaft frei, erneut in Streik zu treten, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Tari Kaltarekia sprach Claude Cumberland seinen Dank für seine persönliche Intervention in dem Konflikt aus und bat uns, in seinem Namen allen Gewerkschaften zu danken, die den Streik unterstützt haben.

Er wird uns über den weiteren Verlauf der Verhandlungen auf dem laufenden halten, über den wir ausführlich in den ITF-Nachrichten berichten werden.

KENIANISCHES GERICHT ENTSCHEIDET ÜBER WOCHENENDZUSCHLAG

In einer Entscheidung, die von großer Bedeutung für den Lebensstandard der Hafentarbeiter ist, verurteilte das Arbeitsgericht in Nairobi den Versuch der kenianischen Hafenbehörde, die augenblicklich gezahlten Zuschläge für Wochenendarbeit abzuschaffen.

In der Begründung seiner Entscheidung erklärte der Richter, die Abschaffung der Prämie - ein Verlust von insgesamt fast 60 Millionen Schilling - würde schwerwiegende Auswirkungen auf den Lebensstandard der Hafentarbeiter und ihre Familien haben, während es den Arbeitgebern nicht gelungen sei, zwingende Gründe geltend zu machen, weshalb das augenblickliche System der Bezahlung im Hafen, einem wichtigen und störanfälligen Wirtschaftsbereich, geändert werden müsse. Er wies darauf hin, daß die Hafenbehörde bereits etwa 75 Prozent der Einnahmen, die sie aus

der Benutzung des Hafens an Wochenenden erwirtschaftete, zurückbehalte und es nur angemessen sei, den Hafentarbeitern einen Anteil an den durch ihre Wochenendschichten erzielten Gewinnen zukommen zu lassen.

Die Hafentarbeiter waren vor Gericht vom Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaft, Yunis Ismael, vertreten worden, der vom Richter für seine hervorragende Präsentation der Argumente der Gewerkschaft gelobt wurde.

In einer weiteren Entscheidung, die vom Gericht zum gleichen Zeitpunkt bekanntgegeben wurde, stellte der Richter fest, daß Arbeitnehmer, die zeitweilig eine Tätigkeit in einer höheren Lohngruppe übernehmen, innerhalb von sechs Monaten in dieser neuen Position bestätigt werden müssen. Augenblicklich sind mehr als 40 Ha-

fentarbeiter seit 18 Monaten oder länger in höher qualifizierten Positionen tätig, ohne daß dies jedoch bisher durch ihre Eingruppierung oder ihre Bezahlung anerkannt wird.

Darüber hinaus verpflichtete das Gericht die Hafenbehörde, den Hafentarbeitern (rückwirkend zum Jahresanfang 1986) einen Mietzuschuß sowie eine finanzielle Aufwandsentschädigung anstelle eines einmaligen Reisezuschusses pro Jahr zu zahlen. Außerdem bestätigte es den Anspruch der Hafentarbeiter auf Behandlung in Privatkrankenhäusern, wobei die Hafenbehörde bis zu 80 Prozent der Gesamtkosten einer stationären Behandlung zu übernehmen hat.

Das Gericht sprach sich auch nachdrücklich für die Wiedereinführung eines Saisonarbeiterregisters für den Hafen von Mombasa aus.

ITF-SEELEUTEGEWERKSCHAFTEN BEGRÜSSEN WAFFENSTILLSTAND IM PERSISCHEN GOLF

Die Bekanntgabe des Inkrafttretens des groß angekündigten Waffenstillstandes in dem seit acht Jahren anhaltenden Golfkrieg am 20. August durch UN-Generalsekretär Perez de Cuellar war nach zwei Wochen intensiver diplomatischer Bemühungen eine äußerst erfreuliche Nachricht. Im Geiste der Waffenstillstandsvereinbarung sagten Iran und Irak schon zehn Tage vor dem offiziellen Beginn des Waffenstillstandes die Einstellung aller Kampfhandlungen zu.

Die Vorbereitungen für die Aufstellung einer UN-Friedenstruppe zur Überwachung des Waffenstillstandes sind bereits weit fortgeschritten. Es ist zu hoffen, daß wir gegenwärtig Zeugen des ausschlaggebenden ersten Schrittes in Richtung auf eine endgültige Einstellung der Feindseligkeiten in einem Krieg werden, der seit seinem Beginn mehr als eine Million Opfer auf iranischer wie auf irakischer Seite gefordert hat.

Während die Gewehre im Golf nun

schweigen, ist die kriegsmüde Zivilbevölkerung beider Länder sicherlich zutiefst erleichtert, daß die Leiden der letzten Jahre nun ihrem Ende zuzugehen scheinen.

Ihre Erleichterung wird geteilt von den vielen Tausend Seeleuten - unschuldige Opfer eines Konflikts, an dem sie nicht beteiligt waren -, die in den Gewässern des Golfes unter Beschuß gerieten, während sie ihrer Arbeit nachgingen.

Doch ihre verständliche Freude wird getrübt durch die Trauer um Hunderte ihrer Kollegen, die zwischen die Fronten gerieten und dabei schwer verletzt oder getötet wurden.

Die in dem Gebiet stationierten Marineflotten, die den Öltankern wertvollen Schutz gewährten, werden vorläufig, zumindest bis der Waffenstillstand endgültig gegriffen hat, weiter dort verweilen.

Auf der ganzen Welt sind die Reeder nun damit beschäftigt, die Kosten des 8jährigen Krieges in Form einer Bestandsaufnahme ihrer Tonnageverluste zu berechnen.

Während der Dauer des Krieges wurden mehr als 400 Schiffe angegriffen, einige davon mehrmals. In den vier schlimmsten Kriegsjahren wurden etwa 60 Schiffe oder mehr mit zehn Millionen Tonnen Ladegewicht versenkt oder als Totalschaden abgeschrieben.

Doch möglicherweise wird sich das Blatt nun endlich wenden. Eine Rückkehr des Friedens in die Region könnte den Beginn einer Wiederbelebung des Handels bedeuten, die eine größere Anzahl von Schiffen regelmäßig in den Golf führen würde.

Die ITF ist natürlich hochofret, daß die zähen Bemühungen der UN um eine Befriedung der Region endlich zum Erfolg geführt haben und die Handelsschifffahrt bald wieder in den Genuß des Rechts auf ungestörte Durchfahrt kommen dürfte. In den acht langen Kriegsjahren sind unzählige Seeleute ums Leben gekommen. Die Seeleute der Welt haben eine Periode des Friedens reichlich verdient.

Blinde Passagiere in Haifischgewässern ausgesetzt

Hafenarbeiter in Ghana weigerten sich, ein Schiff zu entladen, das ihren Informationen zufolge drei blinde Passagiere aus Ghana auf See ausgesetzt und dem sicheren Tod überlassen hatte.

Das in Singapur registrierte Schiff der Neptune Orient Lines (NOL) *Neptune Turquoise* wurde im Hafen von Tema boykottiert, nachdem es Berichten zufolge drei blinde Passagiere in den haifischverseuchten Gewässern vor Namibia in einem Schlauchboot ausgesetzt hatte. Den gleichen Berichten zufolge wurden drei Männer von Haien zerfleischt, während sie versuchten, an der für ihre Riffe berühmten "Skelotküste" an Land zu gehen.

In einer gemeinsamen Erklärung wiesen die der ITF angeschlossenen ghanaischen Schiffahrtsgewerkschaften (die Merchant Navy Officers' Association, die Maritime and Dockworkers' Union und die National Union of Seamen) darauf hin, daß die Gewerkschaften gegen diesen "Affront" protestierten, der gleichzeitig auch für die internationale Schiffahrtswelt ein ernstzunehmender Vorfall sei.

Die Gewerkschaften appellierten an die ghanaische Regierung, eine Erklärung des Vorfalls durch NOL und die Regierung von Singapur zu fordern. Außerdem riefen sie nach der sofortigen Verhaftung der Verantwortlichen und der Einleitung eines Gerichtsverfahrens sowie nach Auszahlung von Schmerzensgeld an die Familien der ums Leben gekommenen. Die Hafenarbeiter forderten darüber hinaus die Inter-

nationale Arbeitsorganisation und die Internationale Schiffahrtsgemeinschaft auf, dem "feigen Akt der Aussetzung von blinden Passagieren auf See" Einhalt zu gebieten.

Neue Sicherheitsbedenken nach Anschlag auf *City of Poros*

Der mörderische Angriff auf ein griechisches Ausflugsschiff am 11. Juli, bei dem zehn Menschen ums Leben kamen und mehr als 50 verletzt wurden, schockierte die Schiffahrtswelt und unterstrich erneut die Schwierigkeiten bei der Bereitstellung umfassender Sicherheitsvorkehrungen gegen willkürliche Terrorakte.

Die *City of Poros* näherte sich dem Hafen von Piräus auf dem Rückweg von einer 24stündigen Ausflugsfahrt, als drei maskierte Männer mit automatischen Waffen das Feuer eröffneten und ziellos Handgranaten in die Menge der an Bord versammelten Touristen warfen. Zahlreiche Passagiere sprangen über Bord, um dem Überfall zu entgehen. Einige von ihnen wurden im Wasser durch die Schiffschrauben schwer verletzt. Die Angreifer konnten Berichten zufolge in einem kleinen Boot entkommen.

Im Anschluß an die Entführung der Achille Lauro hatten die IMO und die Schiffahrtsunternehmen wesentlich schärfere Sicherheitsvorkehrungen auf Passagierschiffen eingeführt - eine Maßnah-

Sowohl das Schifffahrtsministerium von Singapur als auch NOL gaben ihre Absicht bekannt, den Vorfall unabhängig voneinander zu untersuchen.

me, die von der ITF nachdrücklich unterstützt wurde.

An der größten Fähranlegestelle im griechischen Hafen Piräus werden die an Bord gehenden Passagiere nun Sicherheitskontrollen wie auf Flughäfen unterzogen, allerdings nur bei größeren und im internationalen Verkehr eingesetzten Fähren. Die *City of Poros* fuhr, da es sich lediglich um eine eintägige Ausflugsfahrt für 500 Passagiere handelte, von außerhalb der Hauptanlegestelle ab, ohne diesen Sicherheitskontrollen unterworfen zu sein. Es ist fraglich, ob eine Ausweitung der Sicherheitsüberprüfungen in vollem Umfang auf alle kleinen Fähren in der Praxis möglich wäre. In einer am 12. Juli, sofort im Anschluß an den Vorfall, an Michalis Zenzefyllis, den Generalsekretär der der ITF angeschlossenen griechischen Seeleutegewerkschaft PNO, gesandten Botschaft erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis: "Ich bin entsetzt über diesen mörderischen Überfall von Terroristen auf die *City of Poros* und möchte auf diesem Wege allen Opfern und Hinterbliebenen das tiefste Mitgefühl der ITF aussprechen."

GERICHTSVERHANDLUNG ÜBER BOYKOTT GEGEN EVIA LUCK BRINGT ERFOLG FÜR ITF

Einen wichtigen Sieg vor den Gerichten stellt das vom Obersten englischen Gerichtshof am Mittwoch, den 20. Juli, im Fall Dimskal Shipping Company SA gegen ITF verkündete Urteil für die langjährige ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt dar.

Der Beschluß nimmt den Reedern die Möglichkeit, vor englischen Gerichten aufgrund von Arbeitskampfmaßnahmen in anderen Ländern geleistete Zahlungen an Besatzungsmitglieder und die ITF anzufechten.

Im vorliegenden Fall ging es um den im März 1983 von Mitgliedern zweier schwedischer Gewerkschaften in Uddevalla (Schweden) durchgeführten Boykott gegen das unter Panama-Flagge fahrende Schiff *Evia Luck*. Aufgrund dieser Aktion unterzeichneten die Reeder einen ITF-Kollektivvertrag und ließen beim nationalen Seeluteregister (National Seamen's Board - NSB, inzwischen umbenannt in POEA) auf den Philippinen neue Beschäftigungsverträge mit ITF-Heuern für die philippinischen Besatzungsmitglieder registrieren. Später verklagten die Reeder die ITF auf Rückzahlung eines Betrages in Höhe von insgesamt etwa US \$ 140.000 sowie Schadensersatz wegen Einschüchterung und Einmischung in vertraglich festgelegte Rechte.

In diesem Fall war vor allem die Schlüsselfrage zu klären, die Gerichtsbarkeit welchen Landes für die Klage zuständig sei. Ungeachtet der Tatsache, daß die umstrittene Arbeitskampfmaßnahme in Schweden stattgefunden hatte (wo sie völlig legal war), wurde gegen die ITF am Ort ihres Hauptsitzes in England Klage erhoben. Der von der ITF anfänglich gestellte Antrag, über den Fall nicht in England, sondern in Schweden zu verhandeln, wurde abgelehnt. Aufgrund der nun von Richter Phillips getroffenen Entscheidung werden es die Reeder jedoch bitter bereuen, daß sie die Angelegenheit vor die englischen Gerichte gebracht haben.

Mit seinem Urteil wies der Richter alle vom Anwalt der Reeder vorgebrachten Argumente ebenso entschieden zurück wie die Aussagen ihres philippinischen Rechtsexperten Agcaoli, den er als "unbefriedigenden Sachverständigen" bezeichnete. Der Richter wies darauf hin, daß Agcaolis Aussagen über die geltenden philippinischen Rechtsnormen sich auf das im philippinischen Arbeitsgesetz von 1972 verankerte völlige Verbot von Arbeitskampfmaßnahmen im Verkehrssektor stützten. Erst einen Tag vor seinem Auftritt als Zeuge entdeckte er, daß dieses Gesetz durch ein 1982 verabschiedetes neues Gesetz praktisch aufgehoben worden war.

Bei seiner Entscheidung, daß die ITF-Verträge der Besatzungen nach philippinischem Recht gültig waren, ließ sich der Richter ebenso wenig von Dokumenten

beeinflussen, die die Besatzungsmitglieder bei ihrer Einstellung unterzeichnet hatten. Darin hatten sie sich verpflichtet, keine Kontakte zur ITF zu unterhalten und alle Gelder zurückzuzahlen, die sie aufgrund einer Intervention der ITF möglicherweise erhalten würden. Diese "Loyalitätserklärungen" enthielten als Schlußklausel die - völlig unwahre - Erklärung:

"Mir ist bekannt, daß die philippinische Reedervereinigung und die POEA (Philippinische Beschäftigungsagentur für Übersee) eine Verfügung erlassen haben, nach der jeder philippinische Seemann, der die ITF anruft oder in irgendeiner Weise mit der ITF in Verbindung steht, bei seiner Ankunft in Manila sofort inhaftiert und auf Lebensdauer von der Ausübung seines Berufes als Seemann ausgeschlossen wird."

Der oberste Gerichtshof stellt in seinem Urteil fest, daß die englischen Gerichte ihre Entscheidung bei der Beurteilung von in anderen Ländern durchgeführten Arbeitskampfmaßnahmen von der Rechtmäßigkeit dieser Maßnahmen in dem Land, in dem sie stattfanden, und nicht von ihrer Zulässigkeit nach dem Recht des Flaggenlandes oder des Landes, dessen Zuständigkeit die Beschäftigungsverträge der betreffenden Besatzungsmitglieder unterstehen, abhängig zu machen haben. In einer sehr ausführlichen und sorgfältig abge-

wogenen Urteilsbegründung stellte Richter Phillips fest, daß die Maßnahmen gegen die *Evia Luck* nach schwedischem Recht zulässig waren, daß die unterzeichneten Verträge Gültigkeit haben und daß die ITF und die betreffenden Besatzungsmitglieder Anspruch auf das ihnen ausgezahlte Geld hatten. Des weiteren erklärte er, daß eine Schadensersatzklage abzuweisen sei, da nachgewiesen werden müsse, daß die Maßnahmen sowohl in Schweden als auch in England rechtswidrig gewesen seien, dies aber in Schweden eindeutig nicht der Fall sei.

Mit der Feststellung, daß der Beklagten (ITF) "gegenüber anderswo Ansässigen keine Nachteile entstehen dürften, nur weil sie ihren Sitz in London hat", wies der Richter den Gedanken zurück, daß die Reeder in England wegen Maßnahmen Klage erheben könnten, die in keiner direkten Beziehung zu diesem Land stünden.

Aufgrund dieser Entscheidung werden sich Reeder, die in anderen Ländern Ziel von Arbeitskampfmaßnahmen von ITF-Mitgliedsgewerkschaften waren, in Zukunft sorgfältig Gedanken über die angeblichen Vorteile der Einreichung einer Klage gegen die ITF bei den englischen Gerichten machen müssen.

Sozialversicherungsschutz für philippinische Seeleute auf großer Fahrt

Die vielen Tausend auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen beschäftigten philippinischen Seeleute gehören zu den ersten, die von dem auf der 74. Sitzung (Schiffahrt) der Internationalen Arbeitskonferenz im Oktober letzten Jahres in Genf gefaßten Grundsatzbeschluß über den Anspruch von Seeleuten auf Sozialversicherungsschutz profitieren.

Am 24. März unterzeichneten das philippinische Arbeits- und Beschäftigungsministerium (DOLE), das für die Aufsicht über die Beschäftigung ausländischer Seeleute zuständige Ministerium und das Sozialversicherungssystem (SSS) in Quezon City eine entsprechende Vereinbarung. Mit dieser Vereinbarung wird die völlig ungewöhnliche Situation korrigiert, aufgrund derer von philippinischen Bemannungsagenturen für die Tätigkeit auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen angeheuerte Seeleute praktisch keinerlei Anspruch auf Sozialversicherungsschutz hatten.

Im Rahmen der Vereinbarung wird das Arbeits- und Beschäftigungsministerium dafür Sorge tragen, daß alle Beschäftigungsverträge für philippinische Staatsbürger in der Hochseeschiffahrt eine Regelung enthalten, die den solcher Art angeheuerten Seeleuten die Unterstellung unter das Sozialversicherungssystem garantiert, wobei die Bemannungsagenturen als rechtmäßige Vertreter der ausländischen Arbeitgeber anzusehen sind.

Alle für ausländische Reeder von amtlich zugelassenen philippinischen Bemannungsagenturen angeheuerten Seeleute unterstehen der neuen Vereinbarung unabhängig davon, ob in dem Land, in dem der ausländische Reeder ansässig ist, ein Sozialversicherungssystem besteht.

Die Seeleute werden die gleichen Beiträge bezahlen und Anspruch auf die gleichen Leistungen aus der Sozialversicherung haben wie andere Arbeitnehmer. Die Bemannungsagenturen sind gemeinsam mit dem ausländischen Arbeitgeber dafür verantwortlich, daß diese Gelder vierteljährlich an das SSS überwiesen werden.

Zum Schutze der Seeleute ist das SSS verpflichtet, dem Ministerium alle sechs Monate eine Liste der Arbeitgeber, die die Vereinbarung nicht einhalten, zur Verfügung zu stellen, damit sichergestellt werden kann, daß die Beiträge eingezogen werden und die Seeleute ihren Leistungsanspruch nicht verlieren.

Die Vereinbarung gilt für alle Seeleute, die nach der Inkraftsetzung der Vereinbarung neue Beschäftigungsverträge unterzeichnen oder deren bestehende Verträge verlängert werden.

Kapitän jagt westafrikanische Besatzungsmitglieder von Bord

Zwei ausgebeutete Seeleute auf dem Küstenschiff *MS Baden*, das Ende März im Hafen von Exmouth in der britischen Grafschaft Devon einlief, sind inzwischen sicher zu ihren Familien in Westafrika zurückgekehrt, nachdem ein Streit über ihre Bezahlung dazu geführt hatten, daß ihnen zunächst die Nahrungsmittel entzogen und sie dann vom Schiff gejagt wurden.

Es war ein Glückstag für sie, als sie am Freitag, den 13. Juni von Heathrow aus nach Hause fliegen konnten, nachdem sie sich von dem freundlichen Hafen in Devon verabschiedet hatten, wo ihr Schiff sechs Wochen lang gestrandet war.

Die Probleme begannen in dem Augenblick, in dem das Schiff dort festmachte. Nachdem das Schiff zunächst in anderem Zusammenhang arretiert worden war, sorgte die ITF wegen der ausstehenden Heuerzahlungen zweier junger westafrikanischer Besatzungsmitglieder - Joseph Godwin-Antwi aus Ghana und Philippe Andonlin von der Elfenbeinküste - für einen weiteren Arrestierungsbefehl gegen das Schiff.

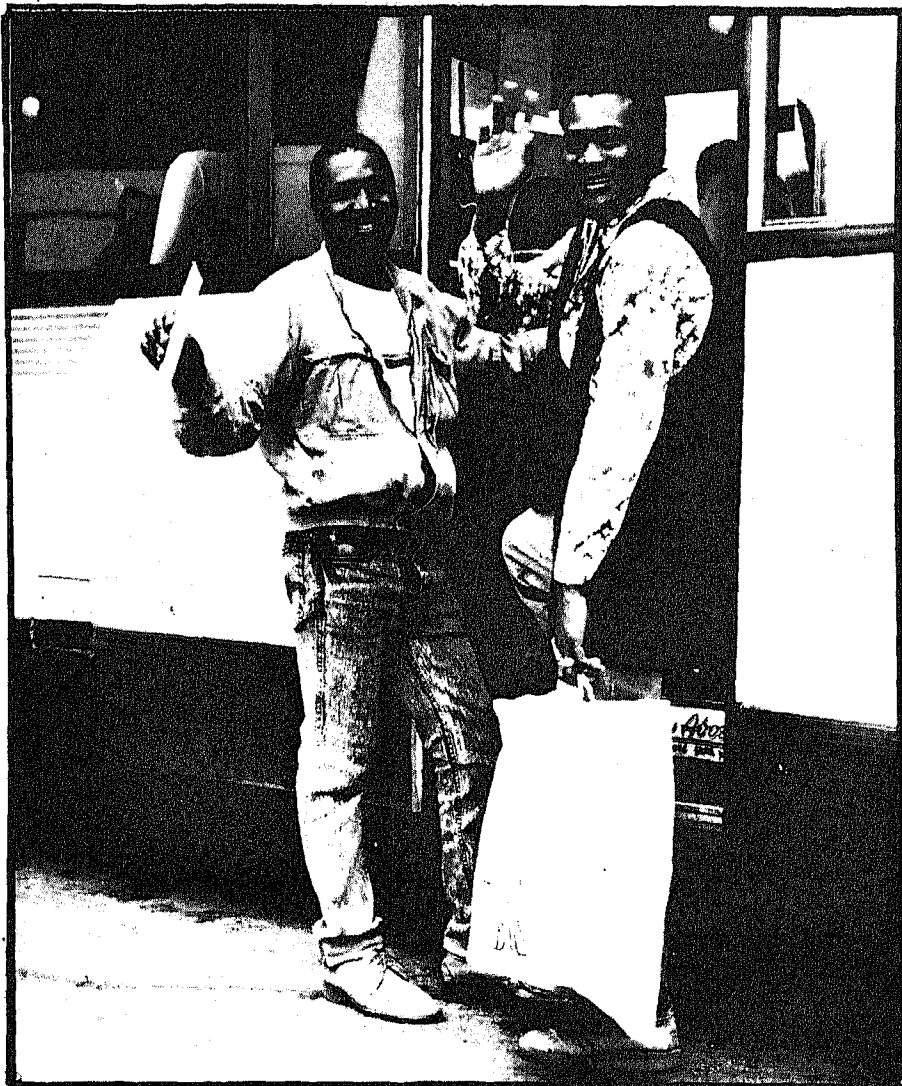
Die beiden Westafrikaner waren zweieinhalb Monate zuvor in Las Palmas an Bord gegangen. Als das Schiff im Hafen von Exmouth festmachte, war die Atmosphäre an Bord recht frostig, ihr Verhältnis zum Kapitän alles andere als gut.

Sie waren unter den für viele Billigflaggenschiffe typischen, ziemlich chaotischen Umständen angeheuert worden. Die Afrikaner glaubten, sie würden etwa £ 450,- im Monat verdienen. Der Kapitän behauptete hingegen, man habe £ 150,- vereinbart. Die Angelegenheit wurde dadurch weiter verschlimmert, daß die beiden Männer keinen richtigen Vertrag hatten, sondern lediglich ein Schreiben, in dem die niedrigere Heuer angegeben war. Es ist zu vermuten, daß sie nach Beginn der Fahrt unter Druck gesetzt wurden, diese Briefe zu unterschreiben. Die ihnen in Las Palmas gegebene mündliche Zusage lag jedenfalls weit über dem, was ihnen tatsächlich ausgezahlt wurde.

Als ob dies noch nicht genug sei, waren die Bedingungen an Bord erschreckend. Dies wird uns von einem Herrn Murphy bestätigt, der in Exmouth als Steuermann an Bord gehen sollte. Er war kurz an Bord, verließ die *Baden* jedoch wieder, als das Schiff arretiert wurde.

Zuvor hatte er allerdings noch miterlebt, wie die beiden Männer behandelt wurden. Murphy war besonders beunruhigt über das schlechte Essen und die Tatsache, daß beide keine ordentliche Kleidung hatten. Er unterrichtete verschiedene gemeinnützige Organisationen vor Ort über das Schicksal der Seeleute. Diese griffen sofort ein und stellten Nahrungsmittel und Kleidung zur Verfügung.

Die beiden Männer waren für diese Fürsorge sehr dankbar. Doch wie sich herausstellte, war die Freude nur von kurzer Dauer. Der Kapitän war verärgert über diese Hil-



feleistung von außen und wandte sich nun vollends gegen die Seeleute: Er gab ihnen überhaupt nichts mehr zu essen und verbot ihnen sogar den Zugang zur Kombüse. Sie hätten hungern müssen, hätte nicht die Bevölkerung im Ort dafür gesorgt, daß sie eine warme Mahlzeit am Tag bekamen. Weitere Vorräte wurden von einem nahegelegenen Lebensmittelgeschäft an sie geliefert.

Unterdessen hatten die ITF und der Vertreter der britischen Seeleutegewerkschaft NUS in Plymouth, Basil Gregory, Schritte eingeleitet, um die Auszahlung der ihnen zustehenden Heuer an die beiden Männer sicherzustellen. Schließlich konnte eine Einigung ausgehandelt werden, aufgrund derer sie jeweils £ 600,- als Heuernachzahlung erhielten.

Doch die Schwierigkeiten waren noch lange nicht zu Ende. Man bot ihnen neue Beschäftigungsverträge an, die sie jedoch ablehnen mußten, da ihnen wieder nur £ 150,- im Monat als Heuer angeboten wurde, ein Betrag, von dem sie einfach nicht leben konnten.

Dieses unverschämte Angebot wurde ihnen gemacht, während ihre Taschen mit ihrer persönlichen Habe von den übrigen Besat-

zungsmitgliedern - zweifellos auf Anweisung des Kapitäns - an Land gebracht wurden. Die beiden Afrikaner sahen sich mit der Aussicht konfrontiert, für den Rest ihres Aufenthalts in Großbritannien im Freien schlafen zu müssen.

An diesem Punkt bot jedoch zu ihrem Glück die Besitzerin einer Pension im Ort an, den Seeleuten Unterkunft zu gewähren. Sie genossen ihre Gastfreundschaft eine Woche lang, bis ihre Heimtschaffung schließlich geregelt war. Die Reeder hatten sich nämlich geweigert, die traditionsgemäß vom Arbeitgeber zu tragenden Heimtschaffungskosten zu übernehmen.

Pfarrer Michael Vincer von der Seeleute-mission, der aktives Interesse an dem Fall der beiden Seeleute gezeigt hatte und die Hilfsbereitschaft der Bevölkerung des Ortes kannte, machte sich daran, die £ 1000,- zu sammeln, die sie für ihre Unterbringungskosten und den Heimflug benötigten.

Denn die £ 600,-, die sie beide in der Tasche hatten, benötigten sie dringend für ihre Familien zu Hause. Und wenn sie für ihre Flugtickets und Übernachtungskosten hätten aufkommen müssen, wären ihnen nach allem, was sie durchgemacht hatten,

Forts. auf Seite 11

Untergang der Singa Sea weckt "Seeschlagängste"

Neue Zweifel an der Sicherheit von Massengutschiffen wurden durch den Untergang des im Eigentum von in Singapur ansässigen Reedern befindlichen und unter griechischer Flagge fahrenden Schiffes *Singa Sea* im Juli geweckt.

Die mit 25 Filipinos bemannte, zehn Jahre alte *Singa Sea* verließ am 2. Juli mit einer Ladung Mineraliensand den Hafen von Bunbury (Australien) und nahm Kurs auf Kapstadt. Zwei Tage später sank das Schiff in schwerem Wetter.

Ein Rettungsteam konnte aus der Luft keine Spur von dem Schiff entdecken. Wie durch ein Wunder wurden jedoch einen Monat später sechs Überlebende von einem im Indischen Ozean treibenden Rettungsboot gerettet.

Die sechs Männer wurden am 3. August 250 Meilen westlich von Perth von dem unter griechischer Flagge fahrenden Schiff *Standard Venture* an Bord genommen. Die Männer litten an Verbrennungen und Erfrierungen und bedurften sofortiger ärztlicher Behandlung. Ein Seemann war im Rettungsboot gestorben und wurde auf See beigesetzt.

Offensichtlich war ihr Schiff auseinandergebrochen und innerhalb von sechs Minuten gesunken, wobei die Überlebenden ins Meer geschleudert wurden. Zu ihrem Glück hatte sich ein Rettungsboot aus seiner Halterung losgerissen und war ebenfalls ins Meer geschleudert worden, so daß sie hineinklettern konnten.

Die Überlebenden erklärten, daß das Schiff auseinandergebrochen sei, nachdem es "von einem Wellenkamm gefallen war". Diese Aussage könnte eine - wenn auch beunruhigende - Erklärung für die allzu zahlreichen Untergänge von Massengutschiffen in den vergangenen Jahren sein.

Bevor die Überlebenden aufgefunden wurden, hatte die über die Häufung der

Verluste von Massengutschiffen beunruhigte London Maritime Association (LMA) eine sieben Punkte umfassende Liste unzureichend geregelter Bereiche veröffentlicht, die nach ihrer Auffassung ein Risiko für die Schiffe darstellen.

Hierzu gehören das Fehlen weltweit anerkannter Normen für die Inspektion des Schiffskörpers, die Schwierigkeiten bei der gründlichen Inspektion älterer Schiffe, die Begrenztheit der Verfahren im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle sowie das augenblickliche System der Schiffsrumpfklassifizierung. Die LMA fordert striktere Inspektionen mit aktiverer Beteiligung der Charter- und Versicherungsunternehmen.

Der ehemalige stellvertretende Sekretär des Nautical Institute, einer britischen Einrichtung, die Kapitäne und höhere Schiffsoffiziere vertritt, Douglas Foy, fordert schon seit langem, daß den zunehmenden Verlusten bei Massengutschiffen größere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse. Foy weist darauf hin, daß durchschnittlich alle zwei Monate ein Massengutschiff sinkt. Seit September 1980 wurde der Untergang von 160 Massengut- und Erzfrachter gemeldet, und trotzdem wurden die Ursachen für diese Untergänge, wie Foy feststellt, niemals genauer untersucht.

Die Aussagen der überlebenden Besatzungsmitglieder der *Singa Sea* könnten die Grundlage für eine derartige Forschungstätigkeit bieten.

Eine Reihe vorbereitender Arbeiten über das Verhalten von Massengutschiffen in schwerem Wetter werfen ebenfalls ernste Fragen auf. Die Kapitäne großer Massengutschiffe berichten, daß es bei schwerer See häufig unmöglich ist, von der Brücke am Heck des Schiffes zu erkennen, was im vorderen Teil des Schiffes passiert. Bei einem Unfall, der sich erst vor kurzem

ereignete, bemerkte der Kapitän den Verlust der Hälfte seines Bugs erst, als das Schiff plötzlich an Geschwindigkeit verlor!

Im Rahmen einer von der britischen Vereinigung der Schiffsbauer, dem Lloyd's Register, der Werft Harland and Wolff sowie dem britischen Verkehrsministerium gemeinsam finanzierten Studie wurden Fragebögen über die Handhabung eines Schiffes in schwerem Wetter an dem Nautical Institute angehörende Schiffskapitäne verteilt.

Aus den Antworten auf diese Umfrage ist klar ersichtlich, daß die Kapitäne von Massengutschiffen besonders über das Phänomen des sogenannten "Seeschlags" beunruhigt sind.

Seeschlagschäden tauchen an der Unterseite des Schiffes auf, wenn der Schiffsbug mehrmals nacheinander in tiefen Wellentälern aufschlägt. Diese Schäden können im Laufe der Zeit leicht zu einer erheblichen Schwächung des Schiffs führen.

Die riesigen Kräfte, die in schwerem Wetter von der Dünung ausgehen, wirken darüber hinaus auf die oberen Teile des Schiffes ein, wenn es die Dünung durchschneidet. Durch diese Belastung wurden schon öfter Ladeluken eingedrückt und Teile des Bugs gebrochen.

Vielleicht gehen Massengutschiffe unter, weil sie in schwerer See nicht angemessen gesteuert werden. Vielleicht liegt die Ursache in grundlegenden Fehlern des Designs, vielleicht sollten die Schiffe auch mit Belastungsmessern ausgerüstet sein, mit denen der Kapitän die auf den Schiffsrumpf einwirkenden Kräfte beobachten kann. Wie auch immer die Lösung aussehen wird - um dem weiteren Verlust von Massengutschiffen Einhalt zu gebieten, sind dringend gründliche und umfangreiche Forschungsarbeiten notwendig.

SCHMERZENSGELD IN REKORDHÖHE FÜR INDISCHE SEEMANNSWITWE

Eine Entschädigung in Rekordhöhe von umgerechnet US \$ 78.870,- wurde im Juni an die Witwe eines indischen Seemanns ausgezahlt, der im vergangenen Jahr im Hafen von Rotterdam bei einer Explosion im Maschinenraum seines Schiffes ums Leben kam.

Leo Barnes, Generalsekretär der indischen Seeleutegewerkschaft NUSI, überreichte der Witwe den Scheck.

Ihr Ehemann, Hassan Adam Kazi, arbeitete zum Zeitpunkt des tödlichen Unfalls als Maschinenschlosser an Bord der MS

Shiego Nagano des norwegischen Schiffsfahrtsunternehmens Bergesens. Wenige Minuten bevor das Schiff am 1. Juni 1987 aus Rotterdam auslaufen sollte, wurde es von einer Explosion erschüttert. Der erst 35jährige Hassan wurde dabei schwer verletzt und starb auf den Weg ins Krankenhaus.

Zum Glück für Hassans Witwe unterliegen in ausländischem Eigentum befindliche Billigflaggenschiffe wie die von ihren norwegischen Reedern in Liberia registrierte *Shiego Nagano* einem vor zwei

Jahren von der ITF und der NUSI abgeschlossenen Vertrag, der den auf diesen Schiffen beschäftigten Seeleuten und ihren Familien im Falle eines Unfalls mit Verletzungs- oder Todesfolge eine angemessene Entschädigung garantiert.

Der Betrag, den Aziza Hassan Kazi in Empfang nehmen konnte, wird ihr zwar niemals den Ehemann ersetzen, doch ist zumindest dafür gesorgt, daß es ihr und ihren sieben Kindern niemals an den Grundbedürfnissen des täglichen Lebens mangeln wird.

... Heimflug am Freitag, den 13. - ein Glückstag für zwei Westafrikaner

Forts. von Seite 10
gerade noch magere £ 138,- übriggeblieben.

In weniger als einer Woche hatte Vincer das Geld beisammen, und die beiden Seeleute verabschiedeten sich strahlend und dankbar von der Hafenstadt, in der sie trotz aller Widrigkeiten während ihres unfrei-

willigen Aufenthalts so viele gute Freunde gefunden hatten.

Der Geistliche erklärte zu dem Fall, die beiden Männer hätten sehr schlechte Erfahrungen gemacht, doch alle Beteiligten (die Beamten der Einwanderungs- und der Zollbehörde sowie die Vertreter des örtlichen Hafenunternehmens) hätten größtes

Verständnis in einer äußerst schwierigen Situation gezeigt.

Der Fall - leider typisch für viele andere, doch zumindest mit einem glücklichen Ausgang - sorgte für erhebliches Aufsehen in der örtlichen Presse, die am Tag der Heimreise der Seeleute endlich einmal erfreuliche Nachrichten bringen konnte.

Dänisches Zweitregister ab August in Kraft

Der Vorsitzende des australischen Schiff-fahrtsunternehmens ANL, Bill Bolitho, forderte die Einrichtung von internationalen Schiffsregistern in Australien und Neuseeland, wobei er sich auf die von Offshore-Registern wie der Isle of Man gebotenen Steuerbegünstigungen sowie die vorteilhaften Auswirkungen solcher Register auf den Verkehr über das tasmanische Meer berief, das er als augenblicklich eines der teuersten Gewässer der Welt bezeichnete. In einer Stellungnahme zu diesem Vorschlag wies der Vorsitzende der neuseeländischen Seeleutegewerkschaft Dave Morgan darauf hin, daß die Mitglieder seiner Gewerkschaft sich bereits aktiv an Bemühungen um eine Verbesserung der Rentabilität der tasmanischen Route beteiligten und ihre Opfer umsonst gewesen seien, falls die Schiffe dann an ausländische Interessen verkauft würden.

Heftiger Widerstand von seiten der Gewerkschaften konnte die Einführung eines dänischen internationalen Schiffsregisters nicht verhindern. Die Pläne für seine Einführung wurden im Mai kurzfristig fallengelassen, als vorgezogene Parlamentswahlen ausgerufen wurden, dann jedoch einen Monat später in großer Eile im Parlament durchgepeitscht. Das DIS orientiert sich sehr stark am NIS im Nachbarland Norwegen. Es unterscheidet sich allerdings vom NIS insofern, als es nur dänischen bzw. in ausländischem Eigentum befindlichen Schiffen mit einer mindestens 20-25%igen Beteiligung dänischer Interessen offensteht. Die Gewerkschaften befürch-

ten zu Recht, daß das neue Register zum Abbau vieler Arbeitsplätze für dänische Seeleute führen wird und konzentrieren ihre Anstrengungen nun darauf, akzeptable Verträge für die auf im DIS registrierten Schiffen beschäftigten Seeleute auszuhandeln. Bisher wurden keine Verträge mit ausländischen Gewerkschaften für die Tätigkeit an Bord von im DIS registrierten Schiffen geschlossen. Das neue Register

politik seit die Industrialisierung vor 100 Jahren begann". Mitte August wurde bekannt, daß die Gespräche zwischen Gewerkschaften und Reedern erfolgreich abgeschlossen werden konnten und das neue Register innerhalb weniger Tage in Kraft treten werde.

Die in der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) organisierten Seeleute veranstalten eine Reihe von Großdemonstrationen, um die öffentliche Meinung in letzter Minute gegen die bevorstehende Umsetzung des Regierungsvorhabens zur Einrichtung eines deutschen Zweitregisters zu mobilisieren. Die Gewerkschaft widersetzt sich diesen Plänen mit der Begründung, daß ihre Recht-

mäßigkeit umstritten, ihre wirtschaftlichen Grundlagen zweifelhaft und ihre sozialen Auswirkungen für die 17.000 Seeleute, die deswegen ihren Arbeitsplatz verlieren würden, katastrophal seien. Bei Bundeskanzler Helmut Kohl sowie Bundes- und Landesministern sind zahlreiche scharfe Protestnoten eingegangen, doch nichts weist darauf hin, daß die schlagkräftigen Argumente der Gewerkschaft gegen ein neues Register sich durchsetzen werden. Die gewerkschaftliche Kampagne konzentriert sich auf die Nordseehäfen Hamburg und Bremen, wo Seeleute mit Plakaten in der Hand durch die Straßen zogen, um die Senatoren, die sich für ein Zweitregister

Forts. auf Seite 13

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



bietet dänischen Reedern eine Reihe von Anreizen - Einkommenssteuerbefreiung für die Besatzungen, Lockerung der geltenden dänischen Vorschriften in bezug auf Befähigungsnachweise sowie Verringerung des Bemannungsniveaus (durchschnittlich um einen Vollmatrosen pro Schiff) - und der Managing Direktor der dänischen Reedervereinigung Knud Pontoppidan stellte in einer Stellungnahme ganz offen fest, daß "die Reeder im Augenblick keine weiteren Wünsche an den Gesetzgeber haben". Wie zu erwarten, reagierten die Gewerkschaften mit wesentlich weniger Begeisterung. Eine Gewerkschaft bezeichnete die Verabschiedung des Gesetzes als den "schwärzesten Tag für die dänische Arbeitsmarkt-

mäßigkeit umstritten, ihre wirtschaftlichen Grundlagen zweifelhaft und ihre sozialen Auswirkungen für die 17.000 Seeleute, die deswegen ihren Arbeitsplatz verlieren würden, katastrophal seien. Bei Bundeskanzler Helmut Kohl sowie Bundes- und Landesministern sind zahlreiche scharfe Protestnoten eingegangen, doch nichts weist darauf hin, daß die schlagkräftigen Argumente der Gewerkschaft gegen ein neues Register sich durchsetzen werden. Die gewerkschaftliche Kampagne konzentriert sich auf die Nordseehäfen Hamburg und Bremen, wo Seeleute mit Plakaten in der Hand durch die Straßen zogen, um die Senatoren, die sich für ein Zweitregister

Sicherheitsüberprüfung auf Ölbohrinseln nach Brand auf Piper Alpha

Die Explosion, die am 7. Juli die Ölbohrinsel Piper Alpha der amerikanischen Ölgesellschaft Occidental vor der schottischen Küste zerstörte und bei der 167 Menschen ums Leben kamen, war die bisher schwerste Offshore-Katastrophe in Großbritannien. Sie hat erneut mit erschreckender Deutlichkeit ins Bewußtsein gerufen, welch hohen Preis wir für die Ausbeutung der unter dem Meeresboden angesammelten Öl- und Gasvorräte zu zahlen haben.

Die Gewerkschaften, die die Beschäftigten an Bord der Ölbohrinseln im britischen Sektor der Nordsee vertreten, äußerten ernste Zweifel an der Wirksamkeit der augenblicklichen Sicherheitsvorkehrungen auf diesen Einrichtungen. Sie sprachen sich nachdrücklich für ein unabhängiges Kontrollsystem aus, wie es bereits in den größeren erdölproduzierenden Ländern wie den Vereinigten Staaten und Norwegen besteht.

Das Energieministerium trägt im Augenblick die - nach Auffassung der Gewerkschaften weithin unvereinbare - Doppelverantwortung für Ölförderung und Ein-

haltung der Sicherheitsvorschriften. Schon seit Jahren fordert Roger Lyons, stellvertretender Generalsekretär der der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaft Manufacturing, Science and Finance, die Überwachung der Sicherheitsvorkehrungen durch die Arbeitsschutzbehörde. (Die Arbeitsschutzbehörde ist für die Überwachung der Sicherheit praktisch aller größeren Wirtschaftsbereiche Großbritanniens zuständig. Bis die Bestimmungen im Jahre 1980 von der gegenwärtigen Regierung geändert wurden, fiel auch der Ölsektor in ihren Zuständigkeitsbereich.)

Um wirklich wirksam zu sein, müßte ein derartiger Schritt von gesetzgeberischen Maßnahmen begleitet werden, die die Arbeitgeber in der Erdölindustrie gesetzlich zur Einrichtung paritätischer Sicherheitsausschüsse verpflichten.

Das Alter der Bohrinsel Piper Alpha - sie war zwölf Jahre alt und daher nicht auf dem neuesten Stand der Offshore-Technik - führte zu Spekulationen über die Notwendigkeit einer baulichen Überprüfung einer ganzen Reihe älterer Ölbohrinseln.

Insbesondere wurde Besorgnis hinsichtlich der Anordnung der Mannschaftsunterkünfte der Bohrinsel direkt über einem Gaskompressor geäußert: die meisten der ums Leben gekommenen Erdölarbeiter hatten sich zum Zeitpunkt der Explosion zum Schlafen oder Ausruhen in ihren Unterkünften aufgehalten.

Die genaue Ursache für die Katastrophe wird zweifellos von der vom britischen Energieministerium eingerichteten offiziellen Untersuchungskommission geklärt werden, die in Aberdeen eine öffentliche Untersuchung durchführt. Die Untersuchungskommission kann nach technischen Untersuchungen vor Ort Empfehlungen aussprechen. Parallel hierzu führt auch Occidental eine eigene Untersuchung der Katastrophe durch.

Der Lenkungsausschuß des Ständigen Ausschusses der ITF-Seeleutesektion für Mobile Offshore-Schiffseinheiten wird im Oktober zusammentreten, um im Anschluß an die Piper-Alpha-Katastrophe über Schutzmaßnahmen für die Beschäftigten auf Ölbohrinseln zu beraten.

PRIVATISIERUNGSDROHUNG IN LATEINAMERIKA

... eine Zusammenfassung der neuesten Nachrichten über die Tätigkeit der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Lateinamerika. Die Berichte wurden zusammengestellt von Juan Fonseca im ITF-Büro in Lima. Wir hoffen, von Zeit zu Zeit weitere Berichte aus der Region in den ITF-Nachrichten veröffentlichen zu können.

Einen historischen Durchbruch stellt die Aufnahme der die Beschäftigten in der Schifffahrt organisierenden brasilianischen Transportarbeitergewerkschaften in den mit der Überarbeitung der für die Hafen- und Schifffahrtswirtschaft geltenden Gesetze beauftragten Ausschuß dar. Der Ausschuß, dem Vertreter der Regierung, der Reeder und der Gewerkschaften angehören, wurde aufgrund einer Initiative des der ITF angeschlossenen brasilianischen Gewerkschaftsdachverbandes CNTTMFA sowie seines Vorsitzenden Aloysio Ribeiro mit Unterstützung des früheren ITF-Vorstandsmitgliedes Mauricio Sant'Anna und Joao Rocha von der dem CNTTMFA angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaft eingerichtet.

Im Rahmen der Überprüfung der bestehenden Gesetze wird sich die Gewerkschaft für die Schaffung von Sicherheitsausschüssen an Bord von Schiffen sowie die Reservierung von zwei Dritteln aller Arbeitsplätze auf in ausländischem Eigentum befindlichen, in Brasilien tätigen Schiffe für brasilianische Staatsbürger einsetzen.

Nach Auffassung einer vom brasilianischen Verkehrsministerium als Beratergremium für den Verkauf des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Lloyd Marítima Brasileña eingerichteten Arbeitsgruppe sollte auf die Privatisierung des Unternehmens verzichtet werden.

Das Unternehmen, das in zwei Jahren sein 100jähriges Bestehen feiern kann, widersetzt sich der Privatisierung mit aller Kraft, und die im CNTTMFA organisierten 2.000 Beschäftigten des Unternehmens

führen eine harte Kampagne gegen den Verkauf. Dabei stützen sie sich auf das Argument, daß es für die Volkswirtschaft und die Verteidigungsfähigkeit des Landes unerlässlich sei, Lloyd Marítima Brasileña als staatliches Unternehmen weiterzuführen.

Brasilien ist nicht das einzige Land in Lateinamerika, dem Privatisierungen drohen. In Argentinien bekämpft die Seeleutegewerkschaft SOMU Pläne des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Empresa Líneas Marítimas Argentinas SA (ELMA) für einen Zusammenschluß mit dem bundesdeutschen Unternehmen Hamburg Süd, das im Verkehr zwischen Lateinamerika und Europa tätig ist. Wie die SOMU erklärt, kann sie keinen Grund erkennen, weshalb ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen wie ELMA, das im vergangenen Jahr einen Gewinn von mehr als neun Millionen Dollar erwirtschaftete, sich mit einem anderen Unternehmen zusammen tun müsse.

Unterdessen braut sich in Kolumbien ein größerer Konflikt zusammen. Dort protestieren die beiden der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften auf das Schärfste gegen die willkürlichen Maßnahmen des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Grancolombiana, das in der Vergangenheit bereits Schauplatz langer und bitterer Streiks gewesen war.

Die Seeleutegewerkschaft UNIMAR ist über die dem Kapitän der MS *Ciudad de Manizales* gewährten Vollmachten zur Bestrafung von Seeleuten (bis hin zur Inhaftierung) wegen Verstößen gegen eine neue Disziplinarordnung verärgert. Sie

beschuldigte Grancolombiana, sich Vollmachten anzumaßen, die in den Bereich der Justiz gehören. Außerdem bezichtigte sie das Unternehmen "eines Mißbrauchs der Autorität an Bord", der von den für die Wohlfahrt der Seeleute weltweit zuständigen internationalen Organisationen verurteilt werde.

Die Seeleutegewerkschaft ANEGRA reichte beim kolumbianischen Arbeitsministerium ebenfalls eine Beschwerde gegen den Versuch der Grancolombiana ein, ihr einen neuen Lohnkollektivvertrag aufzuzwingen, in dem die in den vorausgegangenen Verträgen enthaltene Zuschläge für den Lebensunterhalt und die Dauer der Betriebszugehörigkeit gestrichen wurden. Das Ministerium griff im Sinne der Gewerkschaft ein und verurteilte die Weigerung des Unternehmens, Verhandlungen zu führen.

In einer erhebliche Aufmerksamkeit erregenden Presseerklärung forderte die der ITF angeschlossene Peruanische Seeleuteföderation die Verabschiedung eines Gesetzes über eine klare und zusammenhängende Politik hinsichtlich der peruanischen Handelsmarine. Die Gewerkschaft beklagt den mit einem Regierungserlaß aus dem Jahre 1983, der die Gewährung von Subventionen garantiert, getriebenen Mißbrauch. Private Reeder chartern in Billigflaggenländern registrierte Schiffe und häufen so auf Kosten der unter Nationalflagge fahrenden Reeder große Reichtümer an, während sie gleichzeitig die Beschäftigungsmöglichkeiten für peruanische Seeleute verringern. Die Regierung wird aufgefordert, das staatliche Schifffahrtsunternehmen CPV z. B. durch Zuschüsse für ein Modernisierungsprogramm seiner Flotte zu unterstützen und alle Schifffahrtsunternehmen des Landes mit weniger als vier Schiffen zu verstaatlichen.

... deutsche Seeleute protestieren gegen Arbeitsplatzverluste

Forts. von Seite 12

ausprechen, dabei aber die Auswirkungen des Abbaus von Arbeitsplätzen für Tausende von Arbeitnehmern auf die örtliche Wirtschaft übersehen, auf ihre Proteste aufmerksam zu machen. Im Mittelpunkt von Demonstrationen und Protestmärschen stand ein schwarzer Sarg aus Pappkarton mit einem aufgemalten Kreuz und der Inschrift "17.000 Seeleute".

Im portugiesischer Verwaltung unterstehenden chinesischen Territorium Macao wurde ein internationales Schiffsregister eingerichtet, das den Reedern bis zur Übergabe des Territoriums an China im Dezember 1999 die Gelegenheit gibt, unter portugiesischer

Flagge zu fahren. Größter Vorteil, den das Register den Reedern bieten kann, ist die völlige Steuerbefreiung für die Heuern der Seeleute.

Am ersten Jahrestag der Einführung des Norwegischen Internationalen Schiffsregisters NIS waren knapp über 250 Schiffe (mit insgesamt 12,7 Mio. t.d.w.) in dem Register verzeichnet. Die Drohung der ITF, nicht in norwegischem Eigentum befindliche Schiffe, die auf das NIS übertragen werden, als Billigflaggenschiffe zu behandeln, trug merklich dazu bei, die Zahl der sich um eine Registrierung im neuen Register bemühenden ausländischen Schiffe gering zu halten. Führende Mitarbeiter des NIS geben offen zu, daß

die zögernde Haltung ausländischer Reeder sie sehr enttäusche. Noch nicht einmal 10 in dem Register verzeichnete Schiffe befinden sich im Besitz ausländischer Reeder, an etwa 20 weiteren sind ausländische Interessen zumindest beteiligt.

Panama versucht seit neuestem Reeder mit Hilfe besonderer Bonbons zur Beschäftigung einer größeren Zahl von panamaischen Staatsbürgern als Decksoffiziere zu ermuntern. Zu diesen Zuckerchen gehören eine Senkung der Jahresgrundsteuer für Schiffe, auf denen diese Offiziere beschäftigt sind, sowie die Rückerstattung der Reisekosten dieser Offiziere bis zu einer Höhe von US \$ 2.000,-.

Eisenbahnerstreik in Thailand erzwingt Zugeständnisse bei Privatisierungsvorhaben

Ein einwöchiger landesweiter Eisenbahnerstreik zwang das staatliche thailändische Eisenbahnunternehmen SRT im Juni zur Aufgabe seiner Pläne für eine Privatisierung der Bahndienste und eine Kürzung der Gehälter der Eisenbahner in niedrigeren Lohngruppen.

Noch nicht einmal die Intervention schwer bewaffneter Polizeikommandos, die an den Sammelpunkten der Streikenden - insbesondere der Lokomotivwerkstatt Bang Sue in Bangkok - in Stellung gingen, konnten die Streikenden von der Fortsetzung ihrer Aktionen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen abhalten.

Der Streik, der am 22. Juni begann, galt ursprünglich nur dem Güter- und Fernreiseverkehr. Als jedoch anschließende Gespräche mit der Unternehmensleitung nicht zu einer Einigung führten, wurde der Streik auch auf den Nahverkehr um Bangkok ausgeweitet, wodurch praktisch das gesamte Eisenbahnnetz lahmgelegt wurde. Tausende potentielle Bahnreisende mußten sich nach anderen Verkehrsmitteln umsehen. Gleichzeitig war der Güterverkehr einschließlich der lebenswichtigen Ölversorgung von Anfang an zum Erliegen gekommen.

Der Streik wurde von den fünf großen Eisenbahnergewerkschaften unterstützt. Auf seinem Höhepunkt beteiligten sich

20.000 Mitglieder des Betriebspersonals.

Am 23. Juni scheiterte ein Versuch, den normalen Zugverkehr wieder aufzunehmen. Spät in der Nacht fuhren zwei Reisezüge, die auf Strecken südlich von Bangkok eingesetzt werden sollten, unter Polizeischutz an den streikenden Eisenbahnern vorbei vom Eisenbahndepot Bang Sue ab. Dabei wurden in einer Gewerkschaft, die sich nicht an dem Streik beteiligte, organisierte Lokführer und ein großes Polizeiaufgebot im Führerstand eingesetzt.

Dies war jedoch wenig mehr als eine symbolische Geste offizieller Geringschätzung für die Streikenden. Der Expresszug, der zuerst abfuhr, hatte lediglich einen einsamen Fahrgast - eine ausländische Touristin - während der andere Zug unter ähnlichem Polizeischutz, aber so gut wie leer losfuhr.

Angesichts der erklärten Bereitschaft der Eisenbahnergewerkschaften, den Streik so lange wie notwendig fortzusetzen, wachsender Verluste (Schätzungen zufolge verursachte der Streik Kosten in Höhe von 72 Millionen Baht in Form von Entschädigungen und entgangenem Einkommen - SRT entgingen täglich Einnahmen in Höhe von 5 Millionen Baht allein aus dem Fahrkartenverkauf) sowie der Unterstützung der Streikenden durch vier große Gewerkschaftsdachverbände mit insgesamt

300.000 Mitgliedern mußte das Unternehmen schließlich klein begeben. Die nach sieben Stunden harter Verhandlungen zwischen Unternehmensleitung und Gewerkschaften erzielte Übereinkunft wurde den streikenden Arbeitnehmern in Bang Sue und anderen Zentren unter Hochrufen und dem Gruß erhobener Fäuste vorgelesen.

Die Gewerkschaft betrachtet das Ergebnis der Verhandlungen, in deren Verlauf SRT in zwei wichtigen Punkten Zugeständnisse machen mußte, zu Recht als "eindeutigen Erfolg".

Im Rahmen der Einigung dürfen Privatunternehmen lediglich Hilfsdienste wie Restaurationsbetrieb, Reinigungsarbeiten und die Führung ehemaliger SRT-Hotels anbieten, sind jedoch von der technischen Seite des Betriebs ausgeschlossen.

Ein weiteres bedeutendes Zugeständnis an die Streikenden war die Zustimmung von SRT zu einer Rückführung der bereits privatisierten Dienste unter das SRT-Management noch bevor die geltenden Verträge auslaufen.

In der Frage der Gehälter einigte man sich darauf, daß die Gewerkschaften und das Eisenbahnunternehmen in Verhandlungen ein neues Gehaltssystem erarbeiten sollen, das mit Beginn des neuen Finanzjahres am 1. Oktober in Kraft treten soll.

UNFALLSTATISTIK DER FRANZÖSISCHEN EISENBAHNEN UNTER BESCHUSS

Im Anschluß an drei schwere Zuganglücke im Laufe von zwei Monaten trat der Vorsitzende des staatlichen französischen Eisenbahnunternehmens SNCF zurück.

Die der ITF angeschlossene FGTE-CFDT verurteilte die Kosteneinsparungspolitik der SNCF der jüngsten Zeit als bewußt "kalkuliertes Risiko", bei dem finanzielle Einsparungen auf Kosten der Sicherheit des Eisenbahnsystems vorgenommen werden. Aufgrund einer Anweisung der letzten rechtsgerichteten Regierung, das System auf "wirtschaftlicherer" Grundlage zu betreiben, wurden bei den französischen Eisenbahnen in den vergangenen zwei Jahren 20.000 Arbeitsplätze abgebaut.

Kurz nach 19.00 Uhr am Abend des 27. Juni wurden 17 Menschen getötet, als ein Pendlerzug am Pariser Gare de Lyon auf einen wartenden Zug auffuhr. Zehn weitere Personen wurden schwer verletzt.

Offensichtlich versagten die Bremsen des einfahrenden Zuges. 500-600 Meter vor der unter der Erde befindlichen Einfahrt in den Bahnhof überfuhr der Zug ein Haltesignal, weil die Bremsen nicht reagierten. Der Lokführer begriff, was vor sich ging, und konnte durch schnelles Handeln vielen Fahrgästen das Leben retten. Er lief durch den Zug nach hinten, um die Fahrgäste vor dem bevorstehenden Zusammenstoß zu

warnen und sie aufzufordern, ebenfalls in die hinteren Waggonen auszuweichen und sich auf das Unglück vorzubereiten. Ohne diese Warnung wären wahrscheinlich noch wesentlich mehr Todesopfer zu beklagen.

Die CFDT forderte den Verkehrsminister zur Einrichtung einer Untersuchungskommission auf, die die "genaue Ursache" des Unglücks feststellen soll. Darüber hinaus forderten sie die Einrichtung einer regelmäßigen Sitzung über Fragen der Eisenbahnsicherheit, an der der Minister, die Gewerkschaften und die Interessensgruppen der Zugreisenden teilnehmen sollen.

Der zweite Unfall ereignete sich am 19. Juli in Toulouse. Beim Aufprall eines Reisezuges auf einen im Bahnhof wartenden Zug wurden 13 Personen verletzt. Schließlich ereignete sich am Samstag, den 7. August um 13.00 Uhr im Pariser Gare de l'Est ein weiterer Unfall.

Der Zug nach Château-Thierry hielt nicht an, sondern fuhr über das Ende des Bahnsteigs hinaus. Ein Mensch wurde getötet und 56 Personen verletzt. Auch in diesem Fall hatte der Lokführer die Bremsen betätigt, die aber nicht funktionierten. Auch er forderte die Zugreisenden, diesmal über das Lautsprechersystem des Zuges, auf, sich in Erwartung des Aufpralls zusammengekauert hinzusetzen.

Der Lokführer berichtete, daß die Bremsen ordnungsgemäß funktioniert hatten, bis er die Einfahrt zum Bahnhof erreichte.

1988 war ein schwarzes Jahr für die Sicherheit der Eisenbahnen in Frankreich. Bisher wurden 57 Personen getötet und 142 verletzt. Im Februar entgleiste der TGV auf der Strecke Lyon-Grenoble, wobei es allerdings keine Verletzten gab. Am 28. Mai stieß ein Reisezug in den Alpen bei Antibes mit einem Güterzug zusammen. Auch dieses Unglück lief ohne Verletzungen ab.

Nach dem Unglück Anfang August wurden französische Regierungsmitglieder aus den Ferien zurückgerufen und nach langen Konsultationen trat der Vorsitzende der SNCF, Philippe Rouvillois, am Sonntag, den 8. August zurück.

Am folgenden Tag demonstrierten mehr als 400 von den Eisenbahnergewerkschaften mobilisierte Eisenbahner im Gare de l'Est gegen die Politik der SNCF.

Jean Costet, Generaldirektor der SNCF, scheint sich inzwischen zu einer Änderung der Politik des Eisenbahnunternehmens entschlossen zu haben. Er bot an, im Juli begonnene Gespräche mit den Eisenbahnergewerkschaften auf Fragen der Sicherheit auszuweiten und sagte zu, daß "die SNCF niemals die Sicherheit den Kräften des Wettbewerbs opfern" werde.

Luxemburgische Eisenbahner gegen Abbau von Arbeitsplätzen

Die Beziehungen zwischen der der ITF angeschlossenen luxemburgischen Transportarbeitergewerkschaft FNCTTFEL und ihrem ehemaligen Präsidenten Jeannot Schneider, der heute dem luxemburgischen Eisenbahnunternehmen CFL vorsteht, haben einen Tiefpunkt erreicht.

Die Gewerkschaft wirft Schneider autokratisches Verhalten vor, nachdem er gegenüber der Presse erklärte, daß die Zahl der bei der Eisenbahn Beschäftigten bis Mitte der 90er Jahre auf 3.000 oder noch weniger Eisenbahner zurückgehen werde.

Diese Presseerklärung kam für die FNCTTFEL, die am 17. Dezember 1986 mit der Regierung eine Vereinbarung über einen stufenweisen Abbau des Personalbestandes bei den Eisenbahnen abgeschlossen hatte, völlig überraschend. Aufgrund dieser Vereinbarung war es der Gewerkschaft gelungen, die Frist für den geplanten Abbau des Personalbestands auf 3.500 Arbeitnehmer um zwei Jahre von 1990 auf 1992 zu verschieben.

Dieser Konsens wurde völlig unerwartet zerstört, als Schneider ohne jede Rücksprache mit seinen ehemaligen Gewerkschaftskollegen schonungslos die Schließung des Rangierbahnhofes Petingen mit dem Verlust von 30 Arbeitsplätzen ankündigte. Die Entscheidung zur Schließung des Rangierbahnhofes wird schwerwiegende Auswirkungen für diese wirtschaftlich benachteiligte, mit Hilfsmitteln aus der EG

geförderte Region im Südwesten des Landes haben.

Dieser Schlag war schwer genug, doch es sollte noch weit schlimmer kommen. Schneider erklärte dann gegenüber dem Vorstand des Eisenbahnunternehmens, daß der geplante Personalabbau um 64 Arbeitnehmer im Jahre 1989 möglicherweise "etwas" höher ausfallen könne. Als diese Vorschläge wenige Tage später der Gewerkschaft vorgelegt wurden, stellte sich heraus, daß der Abbau von 101 Stellen (37 mehr als ursprünglich vorgesehen) geplant war. Die letzte Bombe ging hoch, als Schneider gegenüber einer überregionalen Tageszeitung erklärte, daß die Zahl der Eisenbahner bis Mitte der 90er Jahre auf 3.000 reduziert werden könne, ohne größeren Härten zu verursachen. Diese Ankündigung machte erneut Schlagzeilen, als Schneider Korrespondenten auf einer Pressekonferenz am 8. Juli, auf der über den Jahresbericht des Eisenbahnunternehmens für 1987 diskutiert werden sollte, mitteilte, daß diese niedrige Ziffer "realistisch" sei. Die Zahl der Eisenbahner werde zu diesem Zeitpunkt in Wirklichkeit wahrscheinlich sogar weniger als 3.000 betragen.

Der Präsident der Gewerkschaft, Josy Konz, bemühte sich selbst nach diesen wiederholten Angriffen auf die Glaubwürdigkeit der Gewerkschaft noch immer nach bestem Vermögen, seine Interessen gegenüber seinem Vorgänger zu behaupten - es

war unmöglich.

Natürlich war die FNCTTFEL nicht bereit, diesen Schlag ins Gesicht untätig hinzunehmen. Sie organisierte daher eine Großdemonstration in Petingen, auf der ihr Präsident Josy Konz erläuterte, weshalb die Vorgänge dort weit über diesen Ort hinausreichende Auswirkungen hätten. Die Stimmung unter den Eisenbahnern wurde symbolisiert durch schwarze Fahnen, die zwei Lokomotiven und das Bahnhofsgelände schmückten, während sich die Demonstranten unter Spruchbändern mit der Aufschrift "Hände weg vom Rangierbahnhof" versammelten.

Der luxemburgische Verkehrsminister Marcel Schlechter, selbst ehemaliger Funktionär der FNCTTFEL, versicherte der Gewerkschaft in der Zwischenzeit, daß zumindest er gewillt sei, sich an die Vereinbarung von 1986 zu halten.

Britische Regierung ändert Meinung über Bahnverbindung zum Kanaltunnel

Die britische Regierung scheint sich endlich mit der Notwendigkeit des Baus einer neuen Verbindungsstrecke für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen London und dem neuen Ärmelkanaltunnel abgefunden zu haben.

Mit dieser Entscheidung weicht die britische Regierung von ihrer Eisenbahnpolitik der Vergangenheit ab, die sich im Gegensatz zu fast allen europäischen Ländern immer gegen den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken gewandt hatte.

Die Briten haben sich damit außerdem dem starken Druck der französischen Regierung und des französischen Eisenbahnunternehmens SNCF sowie der erklärten Absicht der Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft gebeugt.

Frankreich vertrat schon immer die Auffassung, daß die ursprüngliche Entscheidung zum Bau eines Eisenbahntunnels für Großbritannien auch den Bau einer neuen Schienenstrecke bedeuten würde, auf der Hochgeschwindigkeitszüge nach Art des TGV von Paris nach London verkehren könnten. Es wäre eine äußerst absurde Vorstellung gewesen, daß die hochmodernen Züge bis zu ihrer Ankunft in England sich mit 300 km/h fortbewegen und danach die zweite Hälfte der Fahrt mit halber Geschwindigkeit auf alten Gleisen fortsetzen müßten. Ohne Hochgeschwindigkeitsstrecke wäre außerdem die potentielle Wettbewerbsposition des Tunnels gegenüber dem Luftverkehr zwischen London und Paris in Gefahr gewesen. Der von diesen Argumenten ausgehende Druck wurde weiter verstärkt, nachdem die belgi-

Forts. auf Seite 16

SONDERANGEBOT: URLAUB AN DER TÜRKISCHEN ÄGÄIS

Wir möchten Euch auf ein großzügiges Urlaubsangebot der türkischen Eisenbahnergewerkschaft aufmerksam machen.

Im Rahmen ihres Sozialprogramms betreibt die Gewerkschaft drei Urlaubszentren für DEMIRYOL-IS-Mitglieder in Didim, Sakran und Akcay an der ägäischen Küste, die außerhalb der Urlaubssaison (Mitte Juni bis Mitte September), während der diese Einrichtungen ausschließlich türkischen Eisenbahnern vorbehalten sind, auch den Mitgliedern der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften offen stehen. Die Gewerkschaft weist auf das in der Türkei herrschende milde Klima hin. Selbst außerhalb der Hochsaison lädt das Wetter im Frühjahr und Herbst mehrere Monate lang zum Baden ein.

Die Zentren werden auf gemeinnütziger Basis betrieben, und die Unterbringungskosten sind daher gering. Alle Zentren sind von den verschiedenen Flughäfen der Region aus leicht zu erreichen.

Die Zentren selbst bieten hochwertige Unterkünfte (alle Zimmer mit Bad und WC). Jedes verfügt über ein eigenes Restaurant. Alle Zentren sind speziell auf Familien mit Kindern eingestellt. Die Umgebung der Zentren hat dem ausländischen Touristen einiges zu bieten. In Didim - Ephesus ist ganz in der Nähe - ist der Hauch der Antike zu spüren, desgleichen in Sakran, nicht weit von der antiken Stadt Pergamon. Das Zentrum Akcay befindet sich in einem Gebiet, das für seine vielen Thermalquellen bekannt ist.

Für nähere Informationen (einschließlich Bildprospekt und Unterkunftspreise) wendet Euch bitte unter folgender Adresse an die Gewerkschaft:

Türkischer Bund der Eisenbahnergewerkschaft

Necatibey Caddesi

Sezenler Sokak 5/4

Yenisehir

Ankara

Türkei

REDUZIERUNG DER ARBEITSZEIT FÜR BERUFSFAHRER UM 50 % GEFORDERT

Fast alle europäischen Fernfahrer verstoßen durchschnittlich einmal am Tag gegen die EG-Arbeitszeitsvorschriften.

Dies ist das wichtigste Ergebnis einer Untersuchung des niederländischen Wissenschaftlers Dr. F. van Ouwerkerk und zwei seiner Kollegen an der Universität von Groningen, die bereits früher im Auftrag der ITF eine Untersuchung über die Arbeitszeiten der Berufsfahrer veröffentlicht hatte.

Im Rahmen dieser jüngsten Untersuchung wurden an sechs großen Grenzübergangsstellen zwischen den Niederlanden und den Nachbarstaaten 650 Fahrer aus sechs europäischen Ländern - Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Italien und den Niederlanden - befragt.

Die Fahrer wurden gebeten, einen Computerfragebogen auszufüllen und Angaben über ihren Arbeitsablauf am Tag vor der Befragung zu machen. Darin eingeschlossen waren die am Lenkrad, mit Warten und der Erledigung von Grenzformalitäten verbrachte Zeit, die Dauer von Pausen, Lade- und Entladetätigkeiten usw. Dies wurde ergänzt durch Angaben zur Person des Fahrers wie z. B. Alter und Familienstand sowie berufliche Informationen (Name des Unternehmens, Lkw-Typ, Ladung usw.). Darüber hinaus wurden den Fahrern Fragen über ihren Gesundheitszustand, den Grad ihrer Ermüdung im Laufe des Tages und die Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf ihr gesellschaftliches und Familienleben gestellt.

... Zustimmung zu Hochgeschwindigkeitsstrecke London - Kent

Forts. von Seite 15

sche und die niederländische Regierung einen Anschluß an die französische Hochgeschwindigkeitsstrecke zum Kanaltunnel beschlossen.

Der sensible Prozeß, der zu einer Änderung der Haltung der britischen Regierung in irgendeiner Frage führt, ist etwas einmaliges. Als der Vertrag über den Bau des Kanaltunnels unterzeichnet wurde, erklärten sich die Briten zu einem "Ausbau" der Gleiskörper in Südengland bereit, um TGV-ähnlichen Zügen die Fahrt mit leicht erhöhten Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Anfang dieses Jahres konnten die Briten auf einer Sitzung der EG-Verkehrsminister überzeugt werden, dem britischen Eisenbahnunternehmen British Rail freie Hand zur Durchführung einer unabhängigen Untersuchung der Frage zu geben, ob möglicherweise eine neue Strecke gebaut werden sollte.

Inzwischen hat British Rail, wie zu erwarten, genau diese Empfehlung ausgesprochen, und es scheint, daß die Regierung bereit ist, grünes Licht zu geben.

Das Durchschnittsalter der Berufsfahrer betrug 36 Jahre. Der typische Fahrer war seit 15 Jahren im Besitz eines Lkw-Führerscheins und seit 10 Jahren im grenzüberschreitenden Verkehr tätig.

Die Untersuchung stellte verbreitete Unkenntnis der in EG-Verordnung 543/69 festgelegten Beschränkungen der wöchentlichen bzw. zweiwöchentlichen Lenkzeiten fest. Hingegen kannten die Fahrer generell die Vorschriften über die Höchstgrenzen für ununterbrochene Lenktätigkeit.

Trotzdem verstoßen die Fahrer häufig gegen diese Vorschriften, wobei sie als Grund die Tatsache angeben, daß die Waren pünktlich geliefert werden müssen, und sich auf den scharfen Wettbewerb in diesem Wirtschaftsbereich berufen. Einige Fahrer erklärten, sie verstießen gegen die Vorschriften, weil sie von ihren Arbeitgebern unter Druck gesetzt wurden, während eine kleinere Gruppe von Fahrern die Vorschriften für unvernünftig hielt.

Die Verstöße äußerten sich in Form der Fortsetzung der Arbeit über die vorgeschriebenen Lenkzeiten pro Tag hinaus oder durch Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten. Französische Fahrer verstießen am häufigsten gegen die Vorschriften, dänische Fahrer am seltensten.

Die Untersuchung stellte ferner fest, daß die Fahrer sehr lange Arbeitstage hatten: durchschnittlich betrug die Dauer des Arbeitstages 14 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum bzw. 69 Stunden in der Woche (kurze Pausen nicht berücksichtigt). Generell kommen die Fahrer nur in den Genuß von etwa 7 Stunden ununterbrochenen Schlafes und verfügen über etwa 10 Stunden Freizeit pro Tag (einschließlich der mit Schlafen und kurzen Ruhepausen als Unterbrechung der Lenkzeit verbrachten Zeit). Die Arbeitstage niederländischer, belgischer und französischer Fahrer waren mit etwas mehr als 14 Stunden die längsten. Die längste Arbeitswoche mußten belgische und dänische Fahrer ableisten (wobei der Rekord für dänische Fahrer bei 76 Stunden lag). Belgische und deutsche Fahrer kamen durchschnittlich in den Genuß von nicht mehr als 6,5 Stunden ununterbrochenen Schlafes.

Als sie gebeten wurden, aus einer Reihe von Möglichkeiten die Gründe auszuwählen, weshalb sie sich übermüdet fühlten, gaben die meisten Fahrer lange Arbeitszeiten an, während einige Fahrer Zeitdruck zur Antwort gaben. Außer bei den französischen Fahrern spielte die körperliche Arbeit beim Fahren eines Lkw nach Meinung der Fahrer keine Rolle, während andere Tätigkeiten (wie z. B. Be- und Entladen) nur nach Meinung der französischen und deutschen Fahrer erheblich zur Übermüdung beitrugen.

Auf die Fragen nach gesundheitlichen Problemen gaben vier von zehn Fahrern an, keinerlei gesundheitliche Probleme zu

haben. Die übrigen klagten vor allem über Nervosität, chronische Rückenbeschwerden, Schmerzen im Schulter- und Nackenbereich sowie Brüche. Diese Ergebnisse waren angesichts der Tatsache, daß es sich bei der Arbeit des Berufsfahrers um eine sitzende Tätigkeit handelt, sowie der Schwerarbeit beim Be- und Entladen nicht überraschend. Die Magenbeschwerden, häufigen Kopfschmerzen und der Bluthochdruck, über den einige Fahrer berichteten, sind möglicherweise Anzeichen für die Streßbelastung während ihrer Tätigkeit.

Mehr als die Hälfte der befragten Fahrer erklärte, daß die Anforderungen ihrer Tätigkeit dazu führten, daß ihr gesellschaftliches und Familienleben stark beeinträchtigt werde und sie nicht so viel Zeit mit ihren Familien zubringen können, wie sie es sich wünschen. Die Mehrzahl verbrachte ihre Wochenenden zu Hause, stellte jedoch fest, daß sie einen großen Teil dieser wertvollen Freizeit benötigte, um sich von den Anstrengungen der Arbeit während der Woche zu erholen, weshalb ihre Familien zurückstehen müßten. Wohl aus diesem Grund berichtete eine erhebliche Anzahl von Fahrern von berufsbedingten Problemen mit ihren Ehefrauen oder Kindern.

Zusammenfassend stellen die Wissenschaftler fest, daß die Wochenarbeitszeit der Fernfahrer im europäischen grenzüberschreitenden Verkehr fast doppelt so hoch ist wie die anderer Arbeitnehmer. Ihre wichtigste Schlußfolgerung lautet, daß die Arbeitszeiten der Berufsfahrer grundlegend geändert werden müßten, um sie an das allgemein als "normales Maß" angesehene anzupassen.

Die Wissenschaftler fordern Schritte zur Schaffung eines sozial annehmbaren Arbeitsmusters für die Fahrer. Dies könnte durch eine effizientere Organisation der Arbeit und gerechterer Aufteilung auf die Fahrer erreicht werden. Darüber hinaus stellen sie fest, daß es den Fahrern ermöglicht werden muß, mehr Zeit zu Hause zu verbringen. Hierzu schlagen sie als Möglichkeit eine Umstrukturierung der Arbeitszeit solcher Art vor, daß die Fahrer alle vier Wochen eine ganze Woche zu Hause verbringen können.

Finanzielle Unterstützung für die Untersuchung war vom Verkehrsministerium des niederländischen Verkehrsministers sowie vom Arbeitsdirektorat des Sozialministeriums bereitgestellt worden.

Die Untersuchung mit dem Titel "Working Hours of European International Truck Drivers" (Arbeitszeiten europäischer Fernfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr) wurde von der Stiftung zur Verkehrssicherheit und Wissenschaftliche Forschung veröffentlicht. Anfragen sollten an folgende Adresse gerichtet werden:

Postfach 25065
3001 HB Rotterdam
Niederlande

Gericht stoppt Lorenzos Kosteneinsparungsprogramm für Eastern

Das Schicksal der Eastern Airlines - Teil von Frank Lorenzos riesigem Luftfahrtimperium - ist immer für eine Nachricht gut. Vor kurzem erst, Anfang August, kam die Fluggesellschaft erneut in die Schlagzeilen, nachdem die Gewerkschaften in der ersten Runde des von ihnen angestrebten Rechtsstreits gegen Lorenzos jüngste Pläne für die hochverschuldete und von Arbeitskampfmaßnahmen geschüttelte Fluggesellschaft den Sieg davontrugen.

Der mit dem von der Gewerkschaft angestrebten Verfahren gegen ein Kosteneinsparungsprogramm bei Eastern, das Ende August in Kraft treten sollte, befaßte Richter am Washingtoner Bundesgericht verhängte eine einstweilige Verfügung, die Lorenzo die Durchführung der Sparmaßnahmen - Einstellung der Flüge nach 14 Städten (vor allem an der Westküste), Aufgabe des Knotenpunkts Kansas City sowie Abbau von bis zu 4.000 Arbeitsplätzen - untersagte, die damit zumindest vorläufig auf Eis gelegt werden müssen.

In seiner Urteilsbegründung erklärte der Richter, Eastern versuche "den Prozeß der Kollektivverhandlungen mit den Gewerkschaften zu umgehen" und die geplanten Kürzungen stellten eine "ausreichend große Bedrohung" der Gewerkschaften, die offensichtlich über erheblichen Rückhalt bei Eastern verfügen, dar, um eine einst-



weilige Verfügung zu rechtfertigen. Die Fluggesellschaft erwägt gut informierten Quellen zufolge die Einleitung eines Berufungsverfahrens.

Im vergangenen Jahr hatte die in Miami

ansässige Fluggesellschaft einen Verlust in Höhe von US \$ 182 Mio. zu verzeichnen. Seit der Entregulierung vor zehn Jahren sind ihre Verluste auf insgesamt US \$ 1 Mrd. angestiegen. Das neu erwachte Interesse an der Sicherheit der Fluggesellschaft wirkte sich ebenfalls nachteilig auf ihre Geschäftssituation aus, da die Fluggäste ihre Flüge lieber bei den Konkurrenzunternehmen buchen.

* Eastern hat endlich eingestanden, daß die Beunruhigung der Gewerkschaften über unzureichende Sicherheitsnormen bei dem Unternehmen gerechtfertigt ist, und ihre Zustimmung zu einer Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmern in Sicherheitsfragen gegeben.

Im Rahmen einer mit Hilfe des als Sonderlichter eingesetzten ehemaligen Arbeitsministers William Brock erzielten Vereinbarung werden die drei bei Eastern vertretenen Gewerkschaften - ALPA, IAM und Transport Workers' Union - das Unternehmen bei der Einrichtung neuer Sicherheitsausschüsse (denen auch Vertreter der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA angehören werden) sowie bei der Reaktivierung bereits bestehender Ausschüsse unterstützen. Darüber hinaus sieht die Vereinbarung Gremien für die Überprüfung beruflicher Qualifikationen vor.

Die Fluggesellschaft sagte zu, daß sie von Piloten, Wartungspersonal oder Angehörigen der Flugleitung für nicht verkehrssicher erachtete Flugzeuge nicht einsetzen und Arbeitnehmer, die Sicherheitsmängel melden, nicht unter Druck setzen oder bestrafen werde.

ITF-Aufkleber gegen Entregulierung für die Woche der Zivilluftfahrt im Dezember



Air Nauru: Einsatz indischer Piloten als Streikbrecher verhindert

Während der - inzwischen seit mehr als zweieinhalb Monaten andauernde - Streik der Air-Nauru-Piloten weitergeht (vergl. die Mai- und Juni-Ausgabe der ITF-Nachrichten), befaßte sich das indische Parlament am 1. August mit Fragen hinsichtlich der Rolle der indischen Regierung bei der Entsendung von Streikbrecherpiloten.

Die mit dem Streik aller Piloten konfrontierte Regierung der winzigen Inselrepublik Nauru im Pazifik hatte sich mit einem offiziellen Hilfessuchen an die indische Regierung gewandt, auf das Premierminister Gandhi umgehend mit der Genehmigung der Entsendung von zwei Piloten reagierte. Deren Gewerkschaft wurde von der indischen Fluggesellschaft Indian Airlines unterrichtet, daß zwei B-737-Fluglehrer zeitweilig nach Nauru entsandt werden sollten. Es kommt relativ häufig vor, daß indische Piloten bei der Ausbildung von Piloten für andere Fluggesellschaften in der Dritten Welt behilflich sind, und es gab keinerlei Anlaß für die Annahme, daß es sich hier um etwas anderes als eine reine Routineanfrage handelte. Nachrichten von dem Streik waren noch nicht nach Indien durchgedrungen, so daß die volle Bedeutung der Entsendung der Piloten nicht erkannt wurde.

Doch die Regierung von Nauru brauchte dringend weitere Piloten, wenn der Flugbetrieb wiederaufgenommen werden sollte. Daher wandte sie sich alsbald erneut mit der Bitte um weitere Unterstützung an Indien. Diesmal war die Regierung noch großzügiger und gab ihre grundsätzliche Zustimmung zur Abstellung von zwanzig Indian-Airlines-Piloten an Air Nauru.

Es besteht keinerlei Zweifel, daß diese zwanzig Piloten alle nach Nauru gereist wären, wenn an diesem Punkt nicht der All-Indische Koordinierungsausschuß für Luftfahrtgewerkschaften eingegriffen hätte. Der Ausschuß war vom ITF-Regional-

sekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, in einer dringenden Mitteilung vom ITF-Hauptbüro aus über die Ereignisse informiert und um Unterstützung gebeten worden.

Ohne zu zögern, ergriff der Ausschuß Maßnahmen zur Unterstützung der streikenden Air-Nauru-Besatzungen. Piloten der drei größten Fluggesellschaften - Air India, Indian Airlines und Vayudoot - verabschiedeten eine Erklärung, in der sie die Bereitstellung von Streikbrechern verurteilten. Darüber wurde in der indischen Presse ausführlich berichtet. Auch wurden umfassende Hintergrundinformationen über den Streik und die Bemühungen der ITF um die Verteidigung der Gewerk-

ten aufgeworfenen Fragen. Die Empörung der indischen Öffentlichkeit ist allerdings so deutlich geworden, daß Premierminister Gandhi Berichten zufolge seine Entscheidung neu überdenkt.

Einen weiteren Hinweis auf die wohlwollende Behandlung der Wünsche der Regierung von Nauru durch die indische Regierung stellen Berichte dar, nach denen die indische Regierung sich zur Übernahme der Überwachung des Flugbetriebs von Air Nauru vom neuseeländischen Verkehrsministerium bereiterklärt hat. Das Ministerium hatte diese Aufgabe am 24. Juni abgegeben, nachdem die Regierung von Nauru sich geweigert hatte, verschiedene Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften zu

.... Indische Regierung zur Bereitstellung von 20 Piloten für Air Nauru bereit ...

schaftsrechte der Air-Nauru-Piloten bekannt.

Der Koordinierungsausschuß setzte sich dann mit Mitgliedern der parlamentarischen Opposition in Verbindung, die zusagten, die Angelegenheit im Parlament zur Sprache zu bringen. Gleichzeitig wurden Protestnoten an Premierminister Gandhi sowie den Luftfahrt- und den Verkehrsminister gesandt, in denen sie aufgefordert wurden, die Entscheidung zur Entsendung von Streikbrechern nach Nauru rückgängig zu machen. Die Presse berichtete am Morgen des Tages, an dem die Frage im Parlament behandelt werden sollte, über den Streik und die Beunruhigung der Gewerkschaften über die Rolle der indischen Regierung.

Unseren jüngsten Informationen zufolge berät das Parlament noch immer über seine Antwort auf die von den Abgeordne-

beheben. Es war generell davon ausgegangen worden, daß es Air Nauru nicht so leicht gelingen würde, angesichts der scharfen Kritik an den Sicherheitsnormen, die durch den neuseeländischen Schritt gegen die Fluggesellschaft zum Ausdruck kam, eine andere Zivilluftfahrtbehörde zur Übernahme dieser Aufgabe zu bewegen. Wie sich nun zeigt, war dies jedoch kein Problem.

Unterdessen geht der Streik weiter, ohne daß sich ein Ausweg aus der Sackgasse abzeichnen würde. Die Regierung lehnt jede Zusammenkunft mit den Funktionären der Flugpilotengewerkschaft bei Air Nauru, NAPA, ab, obwohl diese sich zu Verhandlungen über eine Beilegung der seit langem bestehenden Mißstände bereiterklärt hatte. Die Regierung zeigt auch keinerlei Bereitschaft, die Mitte Juni entlassenen 17 streikenden Piloten wieder einzustellen.

ITF verurteilt Abschluß einer iranischen Verkehrsmaschine

In einer am 4. Juli veröffentlichten Erklärung verurteilte die ITF, die weltweit knapp eine Million Beschäftigte der Zivilluftfahrt repräsentiert, den nach offiziellen Angaben auf ein Mißverständnis zurückzuführenden Abschluß eines Airbus A300 der Iran Air durch US-Marine-Streitkräfte über der Straße von Hormuz am 3. Juli.

"Bewaffnete Angriffe gegen unbeteiligte Verkehrsmaschinen der Zivilluftfahrt, sei es durch terroristische Organisationen oder staatliche Streitkräfte, können niemals gerechtfertigt werden", erklärte ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einer Stellungnahme zu dem tragischen Vorfall,

bei dem alle Insassen des Flugzeugs ums Leben kamen.

Während Harold Lewis die Anwesenheit der zum Schutze der Handelsschiffahrt eingesetzten US-Marine-Streitkräfte im Golf anerkennt und diese auch starke Unterstützung bei den Seeleutegewerkschaften findet, betont er, daß sich die ITF schon seit langem dafür einsetzt, diese Aufgabe der Kontrolle der Vereinten Nationen unterstellten Marine-Streitkräften zu übertragen. "Dieser tragische Vorfall, bei dem etwa 300 unschuldige Menschen ums Leben kamen, macht die Gefahren deutlich, die durch die Stationierung hochentwickelter Marineausrüstungen mit beträchtlichem

Tötungspotential in der Golfregion verbunden sind, wenn nicht gleichzeitig Schritte in Richtung auf eine politische Lösung dieses seit langem anhaltenden Konflikts unternommen werden", sagte er und fügte hinzu, daß der Sicherheitsrat jetzt Sofortmaßnahmen ergreifen müsse, um eine UN-Flotte im Golf in Stellung zu bringen und durch Umsetzung der Resolution 598 eine Feuerpause sicherzustellen.

In der Zwischenzeit appellierte er an alle Staaten, auf jede weitere Aktion zu verzichten, die eine Gefahr für Seeleute, Besatzung oder Passagiere eines zivilen Flugzeuges darstellen könnte.

SAS-Zusammenschluß mit Aerolíneas Argentinas

Der Vorsitzende der argentinischen Fluggesellschaft Aerolíneas Argentinas, Horacio Domingorena, trat am 16. August aus Protest gegen den Beschluß der argentinischen Regierung, einen 40%igen Anteil der staatlichen Fluggesellschaft an die skandinavische Fluggesellschaft SAS zu verkaufen, von seinem Posten zurück.

Nach den erfolglosen Bemühungen von SAS um einen Zusammenschluß mit Sabena bzw. die Übernahme von British Caledonian (das inzwischen von British Airways geschluckt wurde) macht der Abschluß mit den Argentinern die Entschlossenheit der skandinavischen Gruppe deutlich, sich einen Platz unter der kleinen Zahl von "Megacarricrn" zu sichern, die sich seit der Entregulierung auf dem Weltluftverkehrsmarkt herausgebildet haben.

Noch Anfang des Monats schien ein rivalisierendes Angebot der privaten argentinischen Fluggesellschaft Austral, das von Alitalia und Swissair unterstützt wurde, gute Erfolgchancen zu haben. Es wurde jedoch vom argentinischen Minister für

öffentliche Arbeiten, Rodolfo Terragno, einem der Hintermänner des Geschäfts mit SAS, zurückgewiesen.

Angesichts der zunehmenden Konkurrenz von seiten amerikanischer Fluggesellschaften und der hohen Modernisierungskosten für alternde Flugzeugflotten folgen viele andere Fluggesellschaften dem Beispiel von SAS und sehen sich nach Möglichkeiten für internationale Zusammenschlüsse um. Hierbei sind ihnen die von finanziellen Nöten geplagten Regierungen behilflich, die plötzlich feststellen, daß ihre Fluggesellschaften eine lukrative Geldquelle darstellen können.

Die staatliche spanische Fluggesellschaft Iberia erwägt Berichten zufolge die Übernahme von bis zu 49 % der staatlichen uruguayischen Fluggesellschaft Pluna, während Swissair einen 4-Prozent-Anteil an Austrian Airlines erworben hat. Gleichzeitig gelten Air Canada und Air New Zealand als die nächsten Privatisierungskandidaten.

Um Domingorenas Ehre als Anhänger der freien Marktwirtschaft zu retten, sollte darauf hingewiesen werden, daß sich sein Einwand gegen den Verkauf an SAS auf das Argument gründete, daß der geforderte Preis zu niedrig war. Der offiziell genannte Kaufpreis beträgt US \$ 204 Mio., doch Domingorena zufolge liegt dieser Betrag in Wirklichkeit bei US \$ 60 Mio., wovon nur US \$ 20 Mio. in Geldmitteln gezahlt wurden. Wie es heißt, erklärte Domingorena: "Allein der Duty-Free-Laden im Flughafen von Buenos Aires ist schon mehr wert als das."

Im Rahmen der neuen Besitzverhältnisse verfügt die Regierung weiterhin über 51 Prozent der Aktien, 9 Prozent gehen an die Beschäftigten der Fluggesellschaft. SAS kann seinen 40%igen Aktienanteil weder verkaufen noch an andere weitergeben. Der Vorstand des neuen Unternehmens wird mit 12 Mitgliedern besetzt - sieben Sitze für die Regierung, vier für SAS sowie einer für die Unternehmensleitung der Fluggesellschaft.

LEUTE

Henrik Aasarød trat anlässlich seines sechzigsten Geburtstages am 28. Juli nach sechzehn Jahren im Amt des Vorsitzenden der norwegischen Seeleutegewerkschaft in den Ruhestand. Henrik ist eine wohlbekannte Persönlichkeit in Norwegen, wo er in vielen mit Seeleutewohlfahrt und -ausbildung befaßten Gremien vertreten war, und über die norwegischen Grenzen hinaus in ganz Skandinavien, insbesondere in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Nordischen Transportarbeiterföderation. In der internationalen Gewerkschaftsbewegung beteiligte er sich aktiv an der Arbeit der ITF, seit 1971 als Mitglied des Vorstandes - diesen Sitz gibt er nun ebenfalls ab - sowie im Rahmen der Seeleutesektion.

Edvin Ramsvik wurde als Nachfolger von Henrik zum neuen Vorsitzenden der Gewerkschaft gewählt. Ramsvik war seit Mitte der 70er Jahre im Hauptbüro der Gewerkschaft in Oslo tätig, in den letzten Jahren als Stellvertretender Vorsitzender.

Der führende Gewerkschaftsfunktionär **Jan Balstad** übernahm anstelle von Kurt Mosbakk - der im vergangenen Jahr das NIS durchs Parlament geleitete - das Amt des norwegischen Schifffahrtsministers. Balstad war zuvor im norwegischen Gewerk-

schaftsdachverband LO tätig, wo er für wirtschaftliche Fragen zuständig war.

John Coombs wurde zum neuen Stellvertretenden Generalsekretär der australischen Hafnarbeitergewerkschaft WWF gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von **Leo Lenane** an, der im Juli in den Ruhestand trat. Coombs war seit 1982 für die landesweite Mitgliederwerbung der WWF zuständig und ist Stellvertretender Vorsitzender des Sektionsausschusses der ITF-Hafnarbeitersektion.

Norman Hitchen legte vor kurzem auf dem Gewerkschaftstag der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) sein Amt als Stellvertretender Generalsekretär nieder.

In Australien wurde vor kurzem eine am britischen Modell orientierte eigene Zivilluftfahrtbehörde eingerichtet und die verschiedenen Ämter besetzt. Unsere herzlichen Glückwünsche gehen an **Barry Robinson**, den Sekretär der Luftfahrtabteilung der Transport Officers' Federation, der zum Leiter der mit neun Mitgliedern besetzten Behörde ernannt wurde.

Michael Sacco wurde zum Nachfolger des vor kurzem verstorbenen **Frank Drozak** als Präsident der Seafarers' International Union

of North America gewählt. Während **Drozaks** Krankheit, die schließlich zu seinem Tod führte, war **Sacco** als amtierender Präsident tätig gewesen. Sacco wurde außerdem zum Präsidenten der Schifffahrtssektion (MTD) des amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO ernannt.

Mit Bedauern nahm die ITF im Juli zur Kenntnis, daß die britische Regierung sich entschlossen hat, auf die Nominierung des für Verkehr zuständigen EG-Kommissars, **Stanley Clinton Davis**, für eine zweite vierjährige Amtsperiode zu verzichten. Diese Entscheidung ist offensichtlich eher darauf zurückzuführen, daß der zweite britische EG-Kommissar, **Lord Cockfield**, abberufen werden sollte, als auf tatsächliche Unzufriedenheit mit der Arbeit von **Clinton Davis**. Traditionsgemäß wurde die britische Labour-Party um Nominierung eines Kandidaten gebeten, und der ehemalige Schottland-Minister **Bruce Millan** wurde zum zweiten britischen Mitglied der Kommission ernannt. Die Abberufung **Stanley Clinton Davis** ist ein Schlag für die ITF. Wie **Harold Lewis** feststellt: "Wir haben einen engagierten Fürsprecher für die Arbeitnehmerrechte verloren."

TODESFALLE

GROSSE TRAUER ÜBER TOD VON MICK MARTIN, STELLVERTRETENDER VORSITZENDER DER ITF-SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Gerry Kiely, ehemaliger hoher Funktionär der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW), verstarb im Mai im Alter von 71 Jahren. Gerry war fast 50 Jahre lang in verschiedenen Funktionen für die Gewerkschaften tätig. Für USDAW arbeitete er seit der Gründung der Gewerkschaft kurz nach dem Krieg. Seine letzte Funktion als National Officer übte er über 17 Jahre aus. Innerhalb der ITF war er als Mitglied des Ausschusses der Sektion Straßentransport aktiv und fungierte viele Jahre lang als Laienrechnungsprüfer, bevor er dieses Amt auf dem ITF-Kongreß in Madrid 1983 niederlegte. Roger Wilkins, Stellvertretender Generalsekretär der britischen Seeleutegewerkschaft NUS verstarb Ende Juni im Alter von nur 52 Jahren. Roger arbeitete elf Jahre

lang auf den Fährn, bevor er Anfang der 60er Jahre als hauptamtlicher NUS-Funktionär an Land ging. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander gab in einer Beileidsbotschaft an die Gewerkschaft seiner tief empfundenen Trauer über den vorzeitigen Tod eines so aufrichtigen Mannes Ausdruck, der sich zutiefst für seine Mitmenschen verantwortlich fühlte und auf dem Höhepunkt auf seiner gewerkschaftlichen Karriere stand.

Sieben erreicht uns die traurige Nachricht vom Tode des Stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Mick Martin, am 16. August. Mick stand als führender Funktionär der Zivilluftfahrt-Abteilung der britischen Transport and General Workers' Union in hohem Ansehen für seine langjährigen, treuen Dienste

im Interesse der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt und im öffentlichen Dienst.

Mick übernahm das Amt des Stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion Zivilluftfahrt auf der Sektionskonferenz Zivilluftfahrt in Stockholm 1985. Er erfreute sich großer Beliebtheit und brachte seine außergewöhnlichen Fähigkeiten in die Arbeit der Sektion ein. Auf dem ITF-Kongreß in Luxemburg 1986 wurde er in seinem Amt bestätigt.

Der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Pio Albanesi, sagte zum Tode von Mick Martin: "Wir werden Mick alle sehr vermissen. Ich habe ihn seit langem gekannt und ihn sehr geschätzt. Ich bin zutiefst betrübt darüber, daß er auf unserer Tagung in Teneriffa im September nicht mehr unter uns sein wird."

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

20.-21. Sept.	Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau	Straßburg
26. Sept.	Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals	Teneriffa
27. Sept.	Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals	Teneriffa
28.-30. Sept.	Sektionskonferenz Zivilluftfahrt	Teneriffa
4.-6. Okt.	Sektionskonferenz Straßentransport	Brasilien
17.-18. Okt.	Vorstandssitzung	Nürnberg
30. Nov.-2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien

IN KONTAKT BLEIBEN

In unserem fortgesetztem Bemühen, die Qualität der ITF-Nachrichten zu verbessern, sind wir auf die Unterstützung der uns angeschlossenen Gewerkschaften und geneigter Leser angewiesen, die uns hochaktuelle Informationen über die neuesten Entwicklungen von Interesse für die Transportarbeiter auf der ganzen Welt zur Verfügung stellen. Dank jüngster Verbesserungen an unserem Electronic-Mail-System verfügen wir nun über eine einzigartige Telexleitung für die ITF-Nachrichten. Alle Fernschreiben, die an die unten angegebene Telexnummer in Luxemburg gehen, werden direkt in das Computersystem eingespeist, auf dem wir die ITF-Nachrichten produzieren. Für Leser, die sich noch nicht eines Electronic-Mail-Systems bedienen, ist dies der schnellste und sicherste Weg, uns Artikel, Pressemitteilungen, Bestellungen von Zusatzexemplaren, Stellungnahmen oder gar kritische Bemerkungen zu schicken. Warum probiert ihr's nicht gleich aus?

ITF-NACHRICHTEN
LUXEMBURG
(+402) 60701901 gmail lu

MIT DEM HEISSEN TELEXDRAHT