

## Aus dem INHALT

Südafrika legt sich mit Gewerkschaften an (S. 3)  
Chilenen sagen Nein zu Pinochet (S. 4)  
David bittet um Hilfe (S. 5)

### FISCHER

Franko-kanadische Gespräche über Fangrechte gescheitert (S. 5)

### ZIVILLUFTFAHRT

Chaos im Luftraum über Europa (S. 6)  
Neues über Eastern-Jobs (S. 7)  
Vayudoot: ITF legt bei IAO Beschwerde ein (S. 8)

### BINNENVERKEHR

Privatisierung der malaysischen Eisenbahn (S. 9)  
Schläfrige Lokführer (S. 10)

### LEUTE (S. 12)

### BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 12)

### SEELEUTE

Giftmüllschiff kehrt nach Italien zurück (S. 13)  
NUS wieder in ihrem Hauptbüro (S. 14)  
Mehr nicht normengerechte Schiffe (S. 15)  
Flaggenübersicht (S. 16)

### HAFENARBEITER

USA: 50-Meilen-Klausel ungültig (S. 20)

### TODESFÄLLE (S. 20)

### BESTELLFORMULAR FÜR ITF-NACHRICHTEN

## "GENERALSTREIK" ANGEDROHT :

### INDISCHE GEWERKSCHAFTEN IM KAMPF GEGEN NEUE ARBEITSGESETZE

Die der ITF angeschlossene All-indische Eisenbahngewerkschaft (AIRF) droht mit einem unbegrenzten Generalstreik, falls ein neues Gesetz über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Kraft tritt.

Der Präsident der AIRF, Umraomal Purohit, gleichzeitig Generalsekretär des Gewerkschaftsdachverbandes Hind Mazdoor Sabha (HMS), bezeichnet das geplante Änderungsgesetz zum Gewerkschafts- und Arbeitskampfgesetz als Angriff auf grundlegende Gewerkschaftsrechte.

"Wenn dieses Gesetz verabschiedet wird, werden die Gewerkschaftsfunktionäre nicht mehr als Speerspitze der Gewerkschaftsbewegung, sondern nur noch in der Rolle von Rechtsanwälten tätig sein können," erklärt Purohit.

Die Regierung läßt keinen Zweifel daran, daß sie eine umfassende Strukturreform beabsichtigt, die zu einer grundlegenden Veränderung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Indien sowie der Rolle und Struktur der Gewerkschaften führen wird. Der Arbeitsminister, Jagdish Tytler, ist offensichtlich der Überzeugung, daß das Gesetz "Frieden und Harmonie" in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen fördern wird, doch die Gewerkschaften sind anderer Meinung.

Das Gesetz soll an die Stelle des augenblicklichen Systems der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Indien treten, das in weiten Teilen auf dem britischen Modell basiert. Es sieht eine komplexe neue Struktur von rechtlichen Gremien vor, die mit betrieblichen "Verhandlungsräten" beginnt und am oberen Ende durch eine Reihe von Kommissionen für die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen abgerundet wird. Den Gewerkschaften werden rechtliche Beschränkungen auferlegt, insbesondere auch hinsichtlich des Streikrechts. Daneben werden sogenannte "illegale" Gewerkschaftsaktivitäten zu Straftatbeständen erklärt. Auch bei der Besetzung von Ämtern in den Gewerkschaften werden Beschränkungen eingeführt.

Die Möglichkeit zum Streik wird stark begrenzt. Streiks sind nur dann zulässig, wenn alle Verhandlungen gescheitert und Schlichtungsbemühungen in eine Sackgasse geraten sind. Während der Laufzeit eines Vertrages sind Streiks überhaupt verboten. Selbst wenn alle Voraussetzungen gegeben sind, muß die Gewerkschaft laut dem neuen Gesetz einen Streik 14 Tage vorher ankündigen. Die Arbeitgeber andererseits haben das Recht, die Arbeitnehmer ohne die 14tägige Vorankündigungsfrist auszusperrn, wenn ihrer Meinung nach eine "direkte Bedrohung durch Gewalttätigkeit oder Sachbeschädigung" besteht. In diesem Fall haben sie das Recht, die Arbeitnehmer auszusperrn und im Nachhinein bei der Regierung eine Aufhebung der gesetzlichen Vorschriften zu beantragen. Die Arbeitnehmer haben keine Möglichkeit, eine derartige Ausnahmeregelung zu beantragen.

Wenn sich eine Gewerkschaft an einem "illegalen" Streik beteiligt, der sich nicht in den komplizierten Rahmen des Erlaubten einfügt, gibt der Gesetzentwurf der Regierung das Recht, der Gewerkschaft die Anerkennung zu entziehen. Einzelnen Arbeitnehmern, die an einem solchen Streik teilnehmen, drohen strafrechtliche Verfahren mit Höchststrafen von zwischen 14 Tagen und drei Monaten Haft und Bußgeldern von bis zu 200 Rupien. Ein Arbeitnehmer, der wegen illegaler Streikaktivitäten vorbestraft ist, darf darüber hinaus nicht in ein gewerkschaftliches Amt gewählt werden.

Forts. auf Seite 2

# ... ernste Bedrohung der indischen Gewerkschaftsbewegung ...

Forts. von Seite 1

Eine eindeutige Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte stellt die in dem Gesetzesentwurf vorgesehene Beschränkung des Personenkreises dar, aus dem die Arbeitnehmer die Funktionäre ihrer Gewerkschaften wählen können. Der Gesetzesentwurf sieht vor, daß kein Amtsinhaber wegen eines Vergehens im Zusammenhang mit den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen vorbestraft sein darf und legt darüber hinaus fest, daß mit Ausnahme von zwei Personen alle Funktionäre einer Gewerkschaft in dem Wirtschaftsbereich beschäftigt sein müssen, den die Gewerkschaft vertritt. Dies stellt nicht nur eine Verletzung des Rechtes der Arbeitnehmer dar, ihre eigenen Vertreter zu wählen, sondern bedeutet, daß die Arbeitgeber unliebsame Gewerkschaftsführer von der Bildfläche verschwinden lassen können, indem sie sie entlassen - ein Problem, dem sich aktive Gewerkschaften heute bereits häufig genug gegenübersehen. Im Rahmen des neuen Gesetzes hätten die Arbeitgeber damit jedoch praktisch einen Einfluß auf die Besetzung von Gewerkschaftsämtern.

Minister Tytler erklärt, daß diese Klausel "erheblich zur Entwicklung der internen Führung der Gewerkschaften beitragen" wird. Die Antwort der Gewerkschaft hierauf muß jedoch lauten, daß die Regierung kein Recht hat, darauf Einfluß zu nehmen, wer die Führung der Gewerkschaftsbewegung innehat.

Der Gesetzesentwurf ist eine äußerst ernste Bedrohung der indischen Gewerkschaftsbewegung. Sollte er verabschiedet werden, bliebe den Gewerkschaften nur eine sehr begrenzte Rolle innerhalb einer komplexen Rechtsstruktur, die sich zugunsten der Arbeitgeber auswirkt. Die AIRF hat eine führende Rolle im Kampf gegen diesen Gesetz-



## Umraomal Purohit, Präsident der AIRF

entwurf übernommen und setzt sich aktiv für die Bildung einer bis heute einmaligen Koalition indischer Gewerkschaften unterschiedlicher ideologischer Richtungen ein, um den Gesetzesentwurf zu Fall zu bringen. Auf einer Sitzung dieses nationalen Ausschusses für die Gewerkschaftskampagne, dessen Sekretär Purohit ist, erklärte die AIRF ihre Streikabsicht für den Fall, daß das Gesetz in Kraft

treten sollte.

Es bleibt abzuwarten, ob der Widerstand aller echten indischen Gewerkschaften ausreicht, um dies zu verhindern. Die ITF sagte der AIRF und anderen indischen Gewerkschaften, die diesen Gesetzesentwurf bekämpfen, ihre Unterstützung zu. Die ITF-Nachrichten werden über alle weiteren Entwicklungen berichten.

## NEUE HOFFNUNG AUF LEGALISIERUNG VON SOLIDARNOSC

Die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Legalisierung der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc durch die Regierung des Landes scheint zu wachsen. Die Anerkennung von Lech Walesa als Führer einer Massenbewegung sowie die Zustimmung zu Gesprächen über eine erneute Legalisierung der Gewerkschaft stellen einen beträchtlichen Erfolg für die polnischen Arbeitnehmer dar. Nach seiner Rückkehr von einem Aufenthalt in Polen erklärte John Vanderveken, Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), dem die Solidarnosc angeschlossen

ist, am 29. August auf einer Pressekonferenz in Brüssel, "der Schlüssel zur Normalisierung der Lage in Polen ist die Wiedezulassung von Solidarnosc."

Gemeinsam mit dem Generalsekretär des Weltverbandes der Arbeitnehmer, Jan Kulakowski, war Vanderveken mit streikenden Arbeitern in der Leninwerft in Danzig sowie verschiedenen führenden Mitgliedern der Solidarnosc, darunter auch Lech Walesa, zusammengetroffen.

In einem Rundfunkinterview in der Bundesrepublik erklärte Vanderveken, daß die Zustimmung der polnischen Regierung zur

Aufnahme von Verhandlungen mit Walesa eine wichtige Entwicklung in Richtung auf den Dialog darstelle, den die Solidarnosc seit langem wünsche. Der IBFG mobilisiert nun die ihm angeschlossenen Organisationen, um größtmöglichen Druck auf die polnische Regierung auszuüben. Damit soll sichergestellt werden, daß die Verhandlungen zur Wiedezulassung der Solidarnosc in den Betrieben wie auf nationaler Ebene führen und die notwendigen Garantien für ihr künftiges Funktionieren im Rahmen der internationalen Arbeitsübereinkommen gegeben werden.

General Secretary: **Harold Lewis**

Publications Officer: **David Cockroft**

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

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

# SÜDAFRIKA FEUERT BREITSEITE GEGEN GEWERKSCHAFTEN

Die südafrikanische Regierung setzte vor kurzem das Gesetz über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, ihr jüngstes Paket gewerkschaftsfeindlicher Maßnahmen, in Kraft. Die Arbeitgeber beabsichtigen, sich dieser Maßnahmen trotz einer anderslautenden Vereinbarung mit den Gewerkschaften zu bedienen.

Die neuen Bestimmungen (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1988) traten am 1. September in Kraft. Die in dem vom südafrikanischen Gewerkschaftsdachverband COSATU als "Gesetz zur Zerschlagung der Gewerkschaften" bezeichneten Gesetz enthaltenen Maßnahmen zielen auf eine weitgehende Untergrabung freier Kollektivverhandlungen sowie der Rechte der Arbeitnehmer und ihrer Gewerkschaften auf freie Betätigung.

COSATU verweist auf sechs Klauseln des neuen Gesetzes, die eine offene Verletzung internationaler Arbeitsübereinkommen darstellen, und reichte beim Internationalen Arbeitsamt eine formelle Beschwerde gegen sie ein.

Die südafrikanischen Arbeitgeber hatten sich über ihre Organisation SACCOLA ursprünglich dem Widerstand von COSATU und dem zweiten südafrikanischen Gewerkschaftsdachverband NACTU gegen das Gesetz angeschlossen und ihre Mitglieder zum Boykott des Gesetzes aufgerufen.

Nachdem das Gesetz jedoch am 1. September in Kraft trat, haben die Arbeitgeber ihre Haltung geändert. Die SACCOLA verweigert nun jede verbindliche Aussage im Zusammenhang mit dem Gesetz oder den sechs besonders umstrittenen Bestimmungen. Die Arbeitgeberorganisation wies den Appell des COSATU zurück, ihre Mitglieder zum Verzicht auf die ihnen in den fraglichen sechs Abschnitten zugesprochenen Rechte aufzufordern.

Dem COSATU angehörende gewerkschaftliche Vertrauensleute in einzelnen Betrieben wandten sich mit der Bitte um eben diese Zusage an ihre jeweiligen Arbeitgeber. COSATU zufolge wiesen alle Arbeitgeber das Ansinnen zurück. COSATU sammelt alle diese Reaktionen in einem Papier und wird auf einer nationalen Versammlung über weitere Schritte diskutieren.

Die ITF sagte dem COSATU für seine Kampagne gegen die neuen Arbeitsgesetze "volle Unterstützung" zu. ITF-Generalsekretär Harold Lewis forderte COSATU auf, die ITF über die Reaktion der Arbeitgeber zu informieren, "damit wir größtmöglichen Druck und Einfluß ausüben können."

\*Unterdessen ging die Regierung scharf gegen Pläne des COSATU vor, am 24. und

25. September in Kapstadt eine große Anti-Apartheid-Konferenz abzuhalten.

Mit der Einberufung dieser Konferenz gemeinsam mit seinen Verbündeten entspricht COSATU einem auf seinem letzten Nationalkongreß verabschiedeten Beschluß. An der Konferenz sollten 72 Organisationen aus dem politischen, gewerkschaftlichen, religiösen und kulturellen Bereich mit unterschiedlichen politischen Positionen, jedoch dem gemeinsamen Wunsch nach Widerstand gegen die wachsende Unterdrückung durch den Apartheidstaat teilnehmen.

Am 22. September wurden 12 aktive COSATU-Mitglieder und -Organisatoren verhaftet und weitere führende Amtsträger

Recht auf Einleitung eines Verfahrens zur Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen wegen aufgrund des Verbots entstandener finanzieller Verluste vorbehalten.

COSATU geht davon aus, daß es auch in Zukunft zunehmend zur Bedrohung und Verhaftung von Gewerkschaftern und zu Einschränkungen unseres Versammlungsrechtes kommen wird. Nach den brutalen Angriffen auf politische und Jugendorganisationen ist der Staat nun entschlossen, seine Angriffe auf die Kirchenführer und die Gewerkschaftsbewegung zu konzentrieren. Ziel dieser verschärften Kampagne ist die Zerschlagung der Opposition gegen die Kommunalwahlen.

---

*... der Staat ist nun entschlossen, seine Angriffe auf die Kirchenführer und die Gewerkschaftsbewegung zu konzentrieren ...*

---

mit speziellen Beschränkungen belegt, die ihnen das Verlassen ihrer Wohnbezirke zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr (d. h. nach der Konferenz) untersagten. Die Konferenz selbst wurde offiziell verboten.

COSATU-Generalsekretär Jay Naidoo richtete sich mit einer Erklärung zu diesem jüngsten Akt der Unterdrückung an die internationale Gewerkschaftsbewegung:

*In der der Konferenz vorangehenden Woche wurden etwa 30 Personen verhaftet. Erste Opfer waren am Dienstag elf Mitglieder der Vereinigten Demokratischen Front (UDF), ihnen folgten Dutzende von gewerkschaftlichen Vertrauensleuten, die auf dem Weg zur Konferenz (auf Flughäfen oder bei Straßensperren) oder in ihren Gewerkschaftsbüros verhaftet wurden. Bis Donnerstag hatten die Sicherheitskräfte auf allen Zufahrtsstraßen nach Kapstadt sowie auf den Hauptstraßen der Stadt Straßensperren errichtet. Eine Gruppe von Beamten der Sicherheitspolizei stieg im gleichen Hotel ab, in dem die Mehrzahl der Delegierten übernachtete, während andere das COSATU-Büro in Kapstadt sowie die Universität überwachten. Am Samstag, den 24. September, dem Tag der Konferenz, war die Universität von Panzerfahrzeugen und Truppen buchstäblich umzingelt.*

*Daß das Verbot erst so spät ausgesprochen wurde, sollte COSATU offensichtlich daran hindern, rechtzeitig gerichtlich dagegen vorzugehen. Wir teilten dem Minister für Recht und Ordnung jedoch in einem Fernschreiben mit, daß wir uns unser*

*Wir werden unsere Anstrengung für eine Koordinierung der Aktionen gegen die Unterdrückung durch die Apartheid auf breiter Front fortsetzen und dabei unterstreichen, daß das gemeinsame Ziel einer großen Zahl unterschiedlicher Organisationen in der raschen Beseitigung der Apartheid besteht, erklärt COSATU.*

ITF-Generalsekretär Harold Lewis sandte eine Solidaritätsbotschaft an COSATU, die auf der Anti-Apartheid-Konferenz verlesen werden sollte:

"Bitte überbringt dieser Konferenz unsere herzlichsten Grüße und besten Wünsche. Seit fast hundert Jahren kämpft die ITF für die Beseitigung der Rassendiskriminierung in jedweder Form, und wir versichern Euch, daß wir uns mit aller Kraft für die Durchsetzung dieses Zieles einsetzen werden," hieß es in seiner Erklärung.

\*Alfred Makaleng, ehemals für die Mitgliederwerbung im Bausektor zuständiger COSATU-Funktionär und Pressesekretär der UDF im Transvaal, der im Gefängnis gestorben war, wurde Ende August zu Grabe getragen. Das Begräbnis selbst fand unter scharfen Beschränkungen von seiten der Sicherheitskräfte statt, und zwei für die Mitgliederwerbung zuständige Gewerkschaftsfunktionäre wurden während der Beerdigung verhaftet.

Makaleng wurde am 12. Juni 1986 von den südafrikanischen Sicherheitskräften gefangenengenommen. Nach Angaben von COSATU starb er, nachdem er "monatelang

Forts. auf Seite 4

# CHILENEN SAGEN NEIN ZU PINOCHET

Der Widerstand der Bevölkerung Chiles gegen die Pläne der Militärs für eine Fortsetzung der Diktatur General Pinochets führte zu den größten Massendemonstrationen seit dem Putsch 1973. Die Entschlossenheit der Diktatur, die Opposition zu unterdrücken, wurde unterstrichen durch das Urteil des Obersten Gerichtshofes, das den chilenischen Gewerkschaftsführern Manuel Bustos, Vorsitzender des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes CUT, sowie Arturo Martinez, Stellvertretender Vorsitzender des CUT, wegen ihrer Beteiligung an der Vorbereitung eines Generalstreiks am 7. Oktober 541 Tage in der internen Verbannung auferlegte.

Bustos und Martinez wurden wegen Verstößen gegen Gesetze über die innere Sicherheit in kleine, weit abgelegene Städte verbannt. Die Anklage gegen sie war am Tag nach dem Streik erhoben worden.

Die Bevölkerung Chiles reagierte verärgert auf die Ankündigung des Militärs am Dienstag, den 30. August, daß General Pinochet einziger "Kandidat" bei einem Referendum im Oktober sein werde. Mit Hilfe dieses Mandats kann Pinochet bis 1997 an der Macht bleiben.

Während führende Militärs zusammenkamen, um Pinochets "Kandidatur" gutzuheißen, kam es zu Demonstrationen. Menschenmengen skandierten die Slogans "Chile sagt Nein" und "Die Diktatur wird enden", als die Sicherheitskräfte mit Wasserwerfern und Tränengas gegen sie

vorgingen. In jedem größeren Ort des Landes fanden Kundgebungen statt. Bei Einbruch der Nacht wurden in vielen Arbeiterwohngegenden Barrikaden errichtet. Hiergegen ging die Polizei mit scharfer Munition vor.

Allein in Santiago wurden Angaben des CUT zufolge etwa 500 Demonstranten, darunter zahlreiche Gewerkschafter, verhaftet. Viele von ihnen waren von Polizeikugeln verwundet worden, eine Person wurde getötet.

\*Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften hat seinen Appell an die chilenische Regierung erneuert, alle politischen

Gefangenen und inhaftierten Gewerkschafter freizulassen, alle Unterdrückungsmaßnahmen einzustellen und die Freiheit der Gewerkschaftsführer Bustos und Martinez zu garantieren.

\*\*Aufgrund eines Aufrufes der der ITF angeschlossenen AKT gab der finnische Gewerkschaftsdachverband SAK seiner Ablehnung gegenüber dem möglicherweise geplanten Ankauf von Kupfererz aus der Mine "Escondida" in Chile durch ein finnisches Unternehmen Ausdruck. Der SAK erklärte, seiner Meinung nach widersprechen derartige Investitionen den Interessen der chilenischen Arbeiter.

## Brasilianische Verfassung garantiert Streikrecht

Die neue brasilianische Verfassung garantiert erstmals bestimmte Rechte am Arbeitsplatz sowie Gewerkschaftsrechte.

Die neue Verfassung, die von beiden Häusern des Kongresses verabschiedet wurde, tritt Ende dieses Monats in Kraft. Sie schreibt ausdrücklich das Streikrecht als verfassungsmäßiges Recht fest und garantiert den Bürgern ein automatisches Recht auf Information.

Gewerkschaften und Sozialreformer sind jedoch nicht völlig glücklich über die neue Verfassung. Sie gibt dem Militär, das

Brasilien bis 1985 24 Jahre lang als brutale Diktatur führte, das "Recht", sich im Interesse der "nationalen Sicherheit" in die Regierungsgeschäfte einzumischen - eine Klausel, die einen möglichen Militärputsch legitimieren könnte.

Bei einem der wichtigsten Probleme Brasiliens, der Frage einer Landreform und der Aufteilung des Grundbesitzes, konnten sich die Reformer mit ihrer Forderung nicht durchsetzen, der Regierung die Vollmacht zur Beschlagnahmung von Grundeigentum zur Umverteilung zu gewähren.

## ... "Unmenschlichkeit und Vernachlässigung" in der Haft

Forts. von Seite 3

über wiederholte Kopfschmerzen geklagt hatte". Er wurde in ein Krankenhaus verlegt, wo er einen Zusammenbruch erlitt und kurz nach seiner Einlieferung starb.

Die Rechtsanwälte der COSATU erklärten, daß sein Leiden - eine Gehirnschwellung - mit Hilfe einer Augenspiegelung leicht hätte diagnostiziert und sein Tod dadurch verhindert werden können. Die Gewerkschaftsorganisation hat einen Pathologen, der das Vertrauen der Familie genießt, hinzugezogen, der bei der Feststellung der Todesursache mitwirken soll.

"Dieser Tod in der Haft macht erneut die Unmenschlichkeit, Vernachlässigung und Schutzlosigkeit deutlich, die so charakteristisch für willkürliche Verhaftungen sind," stellt COSATU-Generalsekretär Jay Naidoo fest.

### BESCHRÄNKUNGEN UND VERHAFTUNGEN DER JÜNGSTEN ZEIT

#### BESCHRÄNKUNGEN:

Die Bewegungsfreiheit der folgenden Personen wurde vom 22. September bis zum 3. Oktober 1988 von 18.00 bis 06.00 Uhr auf den Amtsgerichtsbezirk beschränkt:

1. Sydney Mufamadi - Stellvertretender Generalsekretär des COSATU
2. Chris Dlamini - Nationaler Funktionär des COSATU
3. Donsle Khumalo - COSATU-Regionalsekretär, nördlicher Transvaal
4. Moses Lamola - COSATU-Regionalvorsitzender, nördlicher Transvaal
5. Vusi Khumalo - Präsident, POTWA

#### INHAFTIERUNGEN:

Aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmezustandes verhaftete Personen:

1. Spho Cele - COSATU, nördliches Natal
2. Mike Maboyakhulu - COSATU-Funktionär, nördliches Natal
3. Willis Mchunu - NUMSA, nördliches Natal
4. Derek Phiri - NUMSA, nördliches Natal
5. Jerry Thibedi - NUMSA-Bildungssekretär, nördliches Transvaal
6. Joe Bokaba - NUMSA-Vorsitzender, nördliches Transvaal
7. Peter Magagula - NUMSA-Stellvertretender Vorsitzender, nördliches Transvaal
8. Grace Dube - CAWU-Verwaltungssekretär, nördliches Transvaal
9. Elias Mophuthing - NUWCC, Johannesburg
10. Sizwe Mbi - COSATU, nördliche Kapprovinz
11. David Sibani - COSATU, nördliche Kapprovinz
12. Dennis Goba - TGWU, östliche Kapprovinz



# Malaysischer Gewerkschaftsführer bittet um Hilfe

Der malaysische Gewerkschaftsführer V. David, der im vergangenen Juni aufgrund einer großangelegten internationalen Kampagne für seine Freilassung, an der sich ITF-Mitgliedsgewerkschaften, Amnesty International und viele andere beteiligt hatten, unter Auflagen aus der Haft entlassen wurde, bittet um erneute Proteste gegen die drastischen Einschränkungen seiner eigenen Bewegungsfreiheit sowie zur Durchsetzung der Freilassung einer Reihe weiterer prominenter Persönlichkeiten Malaysias, die weiterhin aufgrund des berüchtigten Gesetzes über die innere Sicherheit ohne Gerichtsverfahren inhaftiert sind.

In einem Schreiben an den ITF-Generalsekretär Harold Lewis erläutert David, Generalsekretär der malaysischen Transportarbeitergewerkschaft sowie des dortigen Gewerkschaftsdachverbandes, die weitreichenden Beschränkungen, die ihm auferlegt wurden.

Es ist ihm untersagt, Kuala Lumpur und die benachbarte Region Petaling Jaya zu verlassen; zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr darf er sein Haus nicht verlassen; am ersten jedes Monats muß er sich auf einer Polizeidienststelle melden; und ohne vorherige Erlaubnis darf er sein Haus nicht verlassen.

“Die oben erwähnten Bedingungen wurden mir von der malaysischen Regierung bewusst auferlegt, um meine Bewegungsfreiheit einzuschränken und meine Tätigkeit als Gewerkschafter zu behindern,” erklärt David.

David weist weiterhin darauf hin, daß sich verschiedene Personen noch immer in Haft befinden - “darunter der Oppositionsführer und Parlamentsabgeordnete Lim Kit Siang, die Parlamentsabgeordneten Karpal Singh,

P. Pato, Lim Guan Eng, Lau Dak Kee, Mitglieder der Pan-Malaysischen Sozialistischen Volkspartei (PSRM), Geistliche sowie andere ähnlich gesinnte aktive Bürger, die generell in Opposition zur amtierenden Regierung stehen.”

Die Einschränkungen seiner Bewegungsfreiheit “stellen eine erhebliche Behinderung meiner gewerkschaftlichen Tätigkeit zu Hause wie im Ausland dar,” so David. David appelliert an die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, die während seiner Inhaftierung vorgebrachten Proteste (für die er seine “zutiefst empfundene Dankbarkeit” zum Ausdruck bringt) zu wiederholen:

“Die Verletzungen der Menschenrechte und die Untergrabung der demokratischen Freiheiten haben in Malaysia ein kritisches

Ausmaß erreicht,” schreibt er, “und ich möchte die ITF bitten, sich bei der malaysischen Regierung mit einer Eingabe für die Aufhebung der an meine Freilassung geknüpften Bedingungen einzusetzen und die bedingungslose Freilassung aller Inhaftierten zu fordern.”

Derartige Protestnoten sollten unter der folgenden Adresse an den malaysischen Premierminister (der gleichzeitig auch Innenminister ist) gerichtet werden:

**DR. MAHATHIR MOHAMMED**  
**MINISTER OF HOME AFFAIRS/  
PRIME MINISTER**  
**JALAN DATO ONN**  
**5052 KUALA LUMPUR**  
**MALAYSIA**

## TUNESISCHER GEWERKSCHAFTSFÜHRER BEGRÜSST "NEUE ÄRA"

Das veränderte politische Klima in Tunesien hat den Weg bereitet für eine neue Ära der Gewerkschaftsfreiheit, erklärt Habib Tliba, Vorsitzender der nationalen tunesischen Gewerkschaftskommission, die Anfang dieses Jahres zur Vorbereitung des nächsten Kongresses des tunesischen Gewerkschaftsdachverbandes UGTT, einer Mitgliedsorganisation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), eingerichtet wurde.

Während eines Aufenthalts in Brüssel im September unterrichtete Tliba den IBFG-Generalsekretär John Vanderveken von der von der tunesischen Regierung gegebenen Zusage hinsichtlich einer Nichtein-

mischung in die internen Angelegenheiten der Gewerkschaften sowie der Rückgabe der nach Arbeiterunruhen 1984 und 1985 beschlagnahmten UGTT-Vermögenswerte. Darüber hinaus habe die Regierung die Wiedereinrichtung des Verfahrens für den automatischen Abzug der Gewerkschaftsbeiträge von den Löhnen und Gehältern zugesagt.

Alle während der Unruhen entlassenen Arbeitnehmer konnten an ihre Arbeitsplätze zurückkehren und erhielten eine Entschädigung ausgezahlt. Tliba dankte der internationalen Gewerkschaftsbewegung für ihre Unterstützung der UGTT bei ihrem Kampf gegen das frühere Regime.

**FISCHER**

## Franko-kanadische Verhandlungen über Fangrechte gescheitert

Die Verhandlungen über eine Lösung des seit langem zwischen Frankreich und Kanada bestehenden Konflikts im Zusammenhang mit Fangrechten (vergl. ITF-Nachrichten April 1987, November/Dezember 1987) sind gescheitert. Die beiden Staaten streiten über die französischen Fangrechte im Golf des St.-Lorenz-Stroms in der Umgebung der französischen Kolonie St. Pierre-et-Miquelon.

Frankreich weigert sich mit der Begründung, daß es sich hierbei um französische Hoheitsgewässer handelt, die von Kanada verfügbaren Quoten oder Beschränkungen anzuerkennen. Kanada seinerseits weist den französischen Hoheitsanspruch zurück.

Der Konflikt hatte bereits dazu geführt, daß Kanada unter französischer Flagge fahrenden Trawlern den Zugang zu kanadischen Häfen verweigert.

Die Verhandlungen zwischen den beiden Konfliktparteien scheiterten in der ersten Septemberwoche. Die französische Regierung veröffentlichte daraufhin eine Erklärung, der zufolge es “nun unmöglich ist, mit Hilfe bilateraler Verhandlungen zu einer Einigung zu kommen.”

Frankreich fordert nun die Einschaltung einer internationalen Schlichtungsstelle.

## CHAOS IM LUFTRAUM ÜBER EUROPA

Die rasche weltweite Zunahme im Luftverkehr setzt die Kapazitäten der Flughäfen und die Flugsicherung einer harten Belastungsprobe aus und stellt eine Bedrohung der Sicherheit dieses Verkehrssektors dar. Und ohne umfangreiche Infrastrukturinvestitionen kann alles nur noch viel schlimmer werden. Insbesondere in Europa und dem pazifischen Raum benutzen einfach viel mehr Menschen das Flugzeug für ihre Geschäfts- und Urlaubsreisen. Die Zunahme bei der Zahl der Fluggäste liegt weit über den Erwartungen von Wirtschaft und Regierungen.

Nach Angaben der japanischen Zivilluftfahrtbehörde stieg die Zahl der Flüge von Japan in die USA im Jahre 1987 um 17,2 Prozent. Die Zahl der Flüge nach Australien und Neuseeland nahm um 31 Prozent, nach Südkorea um 12,8 Prozent und nach China um 10 Prozent zu.

Auf dem Flughafen von Taipeh (Taiwan) wurden im vergangenen Jahr 11.244 Flüge aus Hongkong registriert, eine Zunahme

um 20,4 Prozent gegenüber dem vorangegangenen Jahr.

Doch während im pazifischen Raum die größte Zuwachsrate im Verkehrsaufkommen zu verzeichnen war, hat die Lage dort noch nicht einen so kritischen Punkt erreicht wie in Europa. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens im Pazifik führte zu einer Auslastung des Luftverkehrsnetzes bis an seine Kapazitätsgrenzen, und eine weitere Expansion wird zu Problemen führen. In Europa wurde die Kapazitätsgrenze jedoch bereits überschritten, und die Probleme sind bereits deutlich spürbar geworden.

Das Luftverkehrsaufkommen in Europa stieg 1987 um 13 Prozent an, die Zuwachsrate für 1988 könnte sogar noch darüber liegen. Die Probleme Europas werden dadurch verschärft, daß dieser relativ begrenzte geographische Raum in so viele souveräne Staaten mit jeweils eigenen Luftverkehrsbehörden aufgeteilt ist. Auf einer Fläche von der Größe der Vereinig-

ten Staaten, die über eine einzige Zivilluftfahrtbehörde verfügen, gibt es in Europa 34 dieser Behörden.

Die Ausweitung des Luftverkehrs in Europa liegt weit über den Erwartungen der Planer. In diesem Sommer mußte der Verkehr auf bestimmten hochfrequentierten Korridoren eingeschränkt werden (während die Zahl der Beinahe-Unfälle in alarmierendem Umfang zunahm). Das Ergebnis waren erhebliche Verspätungen, Enttäuschungen und Proteste verärgerter Fluggäste auf den europäischen Flughäfen. Auf Urlaubsflügen waren Verspätungen von bis zu 20 Stunden an der Tagesordnung. In der Bundesrepublik Deutschland weigerten sich die Fluggäste in einem Fall, ihr Flugzeug zu verlassen, und mußten von der Polizei vertrieben werden: nachdem ihr Flug mit drei Stunden Verspätung aus Spanien angekommen war, wurde ihnen mitgeteilt, daß der Weiterflug nach Hamburg wegen Schließung des Hamburger Flughafens gestrichen worden sei. Auf dem Münchner Flughafen brachen Gruppen von Reisenden in Tränen aus, als an einem Tag 23 Flüge abgesagt wurden.

„Die europäischen Zivilluftfahrtbehörden waren auf diesen Zuwachs im Luftverkehr nicht vorbereitet,“ heißt es in einer Erklärung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation. „Sie hatten weder in neue Geräte investiert noch zusätzliches Personal eingestellt oder ausgebildet.“

Die Organisation der Fluggesellschaften IATA gibt zu, daß die europäische Zivilluftfahrt inzwischen ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Dennoch gehen alle Voraussagen davon aus, daß die augenblicklichen Zuwachsraten sich ins nächste Jahrhundert fortsetzen werden.

Schätzungen der IATA zufolge wird sich das europäische Luftverkehrsaufkommen bis zum Jahre 2000 verdoppeln. Die Organisation fordert Sofortmaßnahmen zur Bewältigung des augenblicklich herrschenden Notstandes am Himmel. Für 1990 geplante Verbesserungen am europäischen Flugsicherungssystem sollten auf den heutigen Tag vorgezogen werden, erklärt die IATA. Die europäischen Behörden müssen durch „angemessene Bezahlung“ der Arbeitnehmer in größerem Umfang zur Überwindung des Personalmangels beitragen.

Die IATA fordert außerdem ein Umdenken im Rahmen des bei der Flugsicherung eingesetzten Flußkontrollsystems sowie verstärkte internationale Zusammenarbeit bei der Flugsicherung. Darüber hinaus richtete die IATA ein Sondergremium für die Untersuchung der Lage in Europa ein, das bis Ende dieses Jahres einen Bericht vorlegen soll.

### Verzögerungen beim Zusammenschluß von SAS und Aerolíneas Argentinas

Die umstrittene Entscheidung der argentinischen Regierung, einen Teil ihres Aktienanteils an der staatlichen Fluggesellschaft an die skandinavische Fluggesellschaft SAS zu verkaufen, stößt auf erhebliche rechtliche Probleme.

Die Ankündigung, daß ein 40%iger Aktienanteil von Aerolíneas Argentinas (AA) zum Preis von US \$ 204 Mio. an SAS verkauft werden sollte, führte zum sofortigen Rücktritt des Präsidenten der Fluggesellschaft, Horacio Domingorena, der behauptete, der tatsächliche Kaufpreis betrage lediglich US \$ 156 Mio. und liege damit seiner Meinung nach erheblich unter dem tatsächlichen Wert der Fluggesellschaft (siehe ITF-Nachrichten Juli/August 1988).

Der Verkauf muß vom argentinischen Kongreß genehmigt werden, dessen zweite Kammer von der peronistischen Opposition kontrolliert wird. Die Opposition erklärt nun, daß die Regierung mit dem geplanten Verkauf gegen zwei Gesetze über staatliche Unternehmen verstoße. Eines dieser Gesetze beschränkt die Einbringung von Privatkapital in staatliche Unternehmen, das andere verpflichtet die Regierung bei möglichen Privatisierungen zur öffentlichen Ausschreibung.

Dieser letzte Punkt gewinnt dadurch an Bedeutung, daß ein Konsortium, an dem die private argentinische Fluggesellschaft

Austral sowie Swissair und Alitalia beteiligt sind, im Juli ebenfalls ein Angebot für AA unterbreitet hatte. Der argentinische Minister für öffentliche Arbeiten, Rodolfo Terrango, der für die Privatisierungspolitik verantwortlich ist, erklärte, daß die Regierung auf eine Prüfung des Angebots dieses Konsortiums verzichten werde.

Das Konsortium hat sein Angebot inzwischen erneuert. Es erklärte, daß es keinen Preis nennen könne, da ihm bisher der Einblick in die Bilanzen der Fluggesellschaft verweigert worden sei, doch ein hochgestellter italienischer Politiker wies darauf hin, daß das Angebot des Konsortiums mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit über dem von SAS unterbreiteten Angebot liegen werde.

Gianni de Michelis, Vizepräsident des italienischen Ministerrates, hielt sich Anfang September zu Gesprächen über Handelsbeziehungen in Argentinien auf. Italien hat sich gerade zur Bereitstellung von bis zu US \$ 5 Mrd. zur Finanzierung von Industrieprojekten in Argentinien bereiterklärt. Die Haltung der Italiener in der Frage der Übernahme der Fluggesellschaft wird daher einiges Gewicht haben.

Michelis erklärte, daß das Konsortium in der Lage sei, das SAS-Angebot zu überbieten und deutete an, daß das Geschäft „von großer Bedeutung für die bilateralen Beziehungen“ sei.

# RECHTSSTREIT UM EASTERN-JOBS GEHT WEITER

Am 30. August bestätigte das US-Bundesgericht in Washington eine Entscheidung, aufgrund derer der Fluggesellschaft Eastern Airlines die Durchführung ihrer Pläne zur Entlassung von 4.000 Beschäftigten untersagt wurde (siehe *ITF-Nachrichten* Juli/August 1988). Das Oberhaupt des Texas-Air-Imperiums, Frank Lorenzo, beschrieb diesen Beschluß als Angriff auf "die Grundlage" der Entregulierung in der Zivilluftfahrt.

Das Gerichtsurteil verpflichtet Eastern zur Weiterbeschäftigung der Arbeitnehmer, deren Entlassung sie im Rahmen eines Kosteneinsparungsprogrammes geplant hatte, das Anfang September in Kraft treten sollte.

Mit seinem Urteil folgte der Richter der Auffassung der Gewerkschaften, die den Beschluß von Eastern Airlines zur Inkraftsetzung des Sparprogrammes, während gleichzeitig Vertragsverhandlungen geführt wurden, als eindeutigen Verstoß gegen das Arbeitsgesetz für die Eisenbahnen betrachteten, das durch einen Zufall der Geschichte auch für die Beschäftigten der Zivilluftfahrt gilt.

Wie einer der beteiligten Richter erklärte, sind "Verhandlungen eine Farce, wenn eine Fluggesellschaft in der Praxis bereits vollzogen hat, worüber sie offiziell noch verhandelt."

In seiner Urteilsbegründung beschuldigte das Gericht die Unternehmensleitung von Eastern, durch ungeschickte Geschäftsführung zur finanziellen Instabilität des Unternehmens beigetragen zu haben und verwies auf fragwürdige Kredite und Unternehmungen, die die Bargeldreserven und andere Vermögenswerte angegriffen hätten.

Das Gericht bezeichnete diese Schritte nicht als einfache unternehmenspolitische Entscheidungen aufgrund betriebswirtschaftlicher Überlegungen, sondern als Teil eines gewerkschaftsfeindlichen Verhaltensmuster der Unternehmensleitung, die damit das in Schwierigkeiten geratene Tochterunternehmen von Texas, Continental Airlines, stützen und die Kollektivverhandlungen mit den Beschäftigten bei Eastern torpedieren wolle. Es fügte hinzu, daß führende Mitarbeiter bei Eastern im Laufe des Verfahrens offen zugegeben hätten, daß die Transaktionen der Verringerung oder Umgehung von Arbeitskosten, die aufgrund der bestehenden Tarifverträge bei Eastern entstehen, dienen und die Arbeitnehmer zur Hinnahme weiterer Kürzungen bei Bezahlung und Zusatzleistungen zwingen sollten. Letztendliches Ziel sei es erklärtermaßen gewesen, das Alleinvertretungsrecht der Gewerkschaften für die Arbeitnehmer bei der Fluggesellschaft zu untergraben.

Aus all diesen Gründen, so der Richter, seien die geplanten Entlassungen nicht zu rechtfertigen.

Jack Bavis, Sprecher der Piloten bei Eastern, begrüßte das Gerichtsurteil. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß ein hochangesehenes Gericht die von den Gewerkschaften von Anfang an vertretene Position bestätigt habe, d. h. daß Eastern seine Vermögenswerte bewußt verringert habe, um die Gewerkschaften einzuschüchtern und zu strafen, und daß Eastern und die Unternehmensleitung der nicht gewerkschaftlichen organisierten Tochtergesellschaft Continental gemeinsam auf dieses Ziel hinarbeiteten.

Zugeständnis an Eastern dar, das die Fluggesellschaft möglicherweise davon abhalten könnte, ihre Drohung wahrzumachen, daß sie Konkurs anmelden werde, wenn das Gericht gegen sie urteile.

Nichtsdestotrotz ist Lorenzo deutlich verärgert über das gegen ihn gefällte Urteil. Er beantragte eine dringende Anhörung vor dem US-Berufungsgericht, das ihm Ende September das Recht zusprach, jene 4.000 Beschäftigten bei Eastern zu entlassen, deren Arbeitsplätze durch das Einsparungsprogramm gefährdet waren. Dies ist ein

---

*... Verhandlungen sind eine Farce, wenn eine Fluggesellschaft in der Praxis bereits vollzogen hat, worüber sie offiziell noch verhandelt ...*

---

Bavis wies daraufhin, daß der Transfer des mehrere Millionen Dollar teuren Buchungssystems "System 1" auf Continental ein Beweis für die bewußte Benachteiligung Easterns gegenüber Continental sei. Das gleiche gelte für das Eingeständnis des Präsidenten von Eastern, Phil Bakes, nach dessen Angaben Eastern für die Gehälter von mehr als 400 bei Continental beschäftigten Piloten fast 25 Mio. US-Dollar an Continental zahle. Bavis gratulierte dem Gericht dazu, daß es diese Mausechelen beim Transfer von Vermögenswerten entlarvt habe.

Dieser Ansicht schloß sich Gewerkschaftspräsident Henry Duffy an, der Texas Air beschuldigte, seine einzigartige Unternehmensstruktur zur Untergrabung der Gewerkschaften bei Eastern zu mißbrauchen. Das Urteil, so Duffy, habe weitreichende Auswirkungen für ALPA und die übrigen Gewerkschaften der Beschäftigten bei Eastern und werde zur Erhaltung der Arbeitsplätze und Beschäftigungsmöglichkeiten bei der Fluggesellschaft beitragen. Duffy und Bavis äußerten übereinstimmend die Hoffnung, daß das Urteil Eastern dazu zwingen werde, sich der Wirklichkeit zu stellen und die verschiedenen Arbeitnehmergruppen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu behandeln, anstatt weiterhin eine Politik der eisernen Faust zu verfolgen, die die Beschäftigten so stark in Bedrängnis gebracht haben.

Richter Barrington Parker entthob die Fluggesellschaft der Verpflichtung, die bereits eingestellten Flüge auf zahlreichen Strecken wiederaufzunehmen, die von ihrem Stützpunkt Kansas City aus bedient worden waren. Dies stellt ein beträchtliches

schwerer Rückschlag für die Gewerkschaften, und es gibt wenig Zweifel daran, daß sich die Lage bei Eastern weiter verschlechtern wird, nachdem die Bedrohung der Arbeitsplätze, die endlich beseitigt schien, nun erneut über den zum Kampf bereiten Beschäftigten bei Eastern schwebt. Ein ausführlicher Bericht über diese jüngste Wende in der verworrenen Saga des Rechtsstreits gegen Eastern, der uns erst nach Redaktionsschluß erreichte, wird in der nächsten Ausgabe der *ITF-Nachrichten* erscheinen.

An einer anderen Front wiesen die in der IAM organisierten Mechaniker und Angehörigen des Gepäckabfertigungspersonals bei Eastern mit überwältigender Mehrheit den Entwurf der Unternehmensleitung für einen Kollektivvertrag zurück, der umfassende Lohnkürzungen vorsah.

\*Continental, das für das erste Halbjahr 1988 einen Nettoverlust von US \$ 231 Mio. meldete, gab Pläne für den Abbau von etwa 900 Arbeitsplätzen in diesem Herbst bekannt. Wie Lorenzo mitteilte, werden zwischen 300 und 500 Piloten aufgrund von Überkapazitäten auf dem Flughafen von Denver, wo die Zahl der Flüge ab Dezember von 260 auf 200 am Tag reduziert wird, ihren Arbeitsplatz verlieren. Weitere Entlassungen betreffen Boden- und Verwaltungspersonal.

\*\*Mitglieder der größten Gewerkschaft bei Pan Am, der Transport Workers' Union, wiesen Vorschläge für eine Einfrierung der Löhne und Veränderungen der Arbeitspraktiken zurück. Das Unternehmen reagierte darauf mit der erneuten Androhung eines Verkaufs seiner Lateinamerikastrecken.

# VAYUDOOT - ITF LEGT BEI IAO BESCHWERDE EIN

Ein Artikel in der Januar-Ausgabe der **ITF-Nachrichten** beschäftigte sich mit einem Bericht über die Arbeitsbedingungen der rasch wachsenden indischen Zubringerfluggesellschaft Vayudoot. Darin wurde von schwerwiegenden Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften berichtet, die von der neu gegründeten Pilotengewerkschaft bei der Fluggesellschaft aufgedeckt wurden, und die Vergeltungsmaßnahmen der Unternehmensleitung gegen Gewerkschaftsfunktionäre aufgeführt, die sich für eine Anhebung der Betriebsnormen und eine Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der unzufriedenen Cockpitbesatzungen einsetzten.

Die übrigen ITF-Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum wurden über die von der Flugpilotenvereinigung gegenüber der ITF schriftlich vorgebrachten Anschuldigungen unterrichtet. Daraufhin verabschiedete die Regionalkonferenz in Tokio im Dezember 1987 eine Entschließung, die die wehrhaften Piloten bei Vayudoot nachdrücklich unterstützte. Die ITF setzte inzwischen ihre ursprüngliche Besorgnis in eine formelle Beschwerde beim Ausschuß für Vereinigungsfreiheit bei der IAO um, in der sie die Regierung Indiens - als Eigentümer der Fluggesellschaft - der Verletzung der in den auch von Indien unterzeichneten IAO-Übereinkommen 87 und 98 festgeschriebenen Gewerkschaftsrechte der Beschäftigten von Vayudoot beschuldigte.

Die Beschwerde wird gestützt durch eine von der Flugpilotenvereinigung vorgelegte umfangreiche Dokumentation, in der Beispiele für offene Mißachtung grundlegender Gewerkschaftsrechte bei der Fluggesellschaft aufgelistet sind.

Einer der beunruhigsten Aspekte dieser Angelegenheit war die Tatsache, daß das Unternehmen in dem Bewußtsein gegen die gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten vorgehen konnte, daß es bei der Regierung nicht auf Widerstand stoßen werde. Der Zivilluftfahrtminister unterstützte vielmehr öffentlich die Weigerung von Vayudoot, die Existenzberechtigung von Gewerkschaften bei der Fluggesellschaft anzuerkennen.

Obwohl die Gewerkschaft ordnungsgemäß registriert ist, vertritt das Unternehmen die Auffassung, daß es sich um eine "illegale Vereinigung" handele und drohte den Gewerkschaftsmitgliedern mit Disziplinarmaßnahmen, falls sie ihre Mitgliedschaft aufrechterhielten und sich nicht von den "illegalen" Aktivitäten der Gewerkschaft, d. h. der Aufdeckung von Mängeln bei der Fluggesellschaft, distanzieren. Das Unternehmen wies die Gewerkschaftsmitglieder außerdem darauf hin, daß fortgesetzte gewerkschaftliche Agitation, durch die der Name des Unternehmens in Verruf gebracht werde, zur Folge haben könnte, daß sie auf Schwierigkeiten stoßen, wenn sie sich um eine Beschäftigung als Piloten bei Air India oder Indian Airlines bewerben sollten - eine verschleierte Drohung, daß sie wegen ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit auf eine schwarze Liste gesetzt werden könnten.

Genau dies widerfuhr dem Präsidenten der Vereinigung, Captain Sharma, sowie dem Regionalsekretär der Gewerkschaft in Delhi, die zuerst vom Flugdienst suspendiert und dann unter dem Vorwand entlassen wurden, daß ihre beruflichen Qualifikationen nicht ausreichend seien -

eine völlig aus der Luft gegriffene Beschuldigung, denn bei beiden handelt es sich um erfahrene Piloten mit einwandfreien Zeugnissen, die früher in der Luftwaffe gedient hatten. Dabei setzen sich das Unternehmen über seine eigenen Rechtsberater hinweg, die darauf hinwiesen, daß die Entlassungen einer gesicherten Rechtsgrundlage entbehrten und daher nicht ausgesprochen werden sollten.

Die Weigerung, offiziell registrierte Gewerkschaften anzuerkennen, beschränkte sich jedoch nicht nur auf die Flugpilotenvereinigung. Als die Ingenieure etwa anderthalb Jahre danach ihre eigene Gewerkschaft - die Vayudoot Engineering Employees' Union - gründeten und ähnliche Anschuldigungen erhoben, reagierte die Unternehmensleitung auf ein Schreiben der Gewerkschaft mit der Feststellung, daß keine Gewerkschaft mit einer Antwort auf irgendein Schreiben oder ihrer Anerkennung rechnen könne.

Die Unternehmensleitung stellte außerdem fest, daß weder die Gewerkschaft noch einer ihrer Funktionäre einen Rechtsanspruch auf eine Zusammenkunft mit Vertretern der Unternehmensleitung habe - auch dies eine offene Mißachtung von IAO-Verwaltungsdokumenten, da es sich bei der Ingenieursgewerkschaft ebenfalls um eine registrierte Gewerkschaft handelt, die zumindest auf dem Papier das Recht hat, sich als Gewerkschaft zu betätigen.

Der Ausschuß für Vereinigungsfreiheit wird sich mit der Beschwerde befassen und dem IAO-Verwaltungsrat nach Abschluß der Untersuchung die Ergebnisse seiner Beratungen vorlegen.

**In der der ITF angeschlossenen SNPNC organisiertes Kabinenpersonal demonstriert in Paris gegen die gewerkschaftsfeindlichen Maßnahmen des Präsidenten der französischen Fluggesellschaft UTA, René Lapautre, der sich nach Kräften bemüht, zum Frank Lorenzo Europas zu werden.**





# AIR NAURU - INDISCHE REGIERUNG BEUGT SICH DEM DRUCK DER GEWERKSCHAFTEN

Dank des raschen und entschlossenen Eingreifens der Luftfahrtgewerkschaften des Landes vollzog die indische Regierung eine Kehrtwendung und erklärte, daß sie nicht, wie geplant, zwanzig indische Piloten als Ersatz für die seit vier Monaten im Ausstand befindlichen Air-Nauru-Piloten entsenden werde (siehe ITF-Nachrichten Juli/August 1988).

Die geänderte Haltung der indischen Regierung gab der Nauru Airline Pilots' Association (NAPA) willkommenen Auftrieb. Die Gewerkschaft kämpft noch immer mit einer Regierung um ihre Anerkennung, die trotz zahlreicher Ansätze für eine gütliche Einigung im Laufe des Sommers weiterhin alle Gespräche mit den gewählten Funktionären der Pilotenvereinigung rundheraus ablehnt.

Die internationale Solidarität der ITF-Mitgliedsgewerkschaften war so effektiv, daß Air Nauru bis zum vergangenen Monat lediglich im nicht kommerziellen Bereich unregelmäßige Flüge mit drei nicht an dem Streik beteiligten Air-Nauru-Piloten sowie den beiden zuvor entsandten indischen Piloten anbieten konnte. (Diese beiden

Piloten haben Informationen zufolge inzwischen ihren Dienst gekündigt.)

Einen erheblichen Rückschlag stellte jedoch Ende August der Beschluß des neuseeländischen Verkehrsministeriums dar, erneut eine Flugdienerlaubnis an Air Nauru zu vergeben. Damit kann die Fluggesellschaft nun ihre Verkehrsflüge wieder aufnehmen.

Dieser Schritt der neuseeländischen Behörden wird von der NAPA scharf kritisiert, die die Regierung beschuldigt, bei ihrer Entscheidung von der Notwendigkeit einer Flugverbindung nach Niue beeinflußt worden zu sein. Dem Ministerium ist es nicht gelungen, die Behauptung der Gewerkschaft zu entkräften, daß das in Schlüsselpositionen tätige Air-Nauru-Personal nicht über ausreichende Qualifikationen und die notwendige Erfahrung verfüge. Auch Mängel in der Flugbetriebsstruktur des Unternehmens wurden nicht behoben.

Während sich die Regierung von Nauru natürlich über die jüngsten Entwicklungen freut, ist sie weit weniger glücklich darüber, daß sie auf die Bürgerschaft anderer

Länder für die Sicherheit ihres Flugbetriebs angewiesen ist und hat sich mit der Bitte um Bereitstellung von Personal zur Einrichtung einer eigenen Überwachungsbehörde an den Entwicklungshilfefonds des Commonwealth gewandt.

Auch an die Regierungen Malaysias, der Philippinen und Singapurs war sie herangetreten, um sie um die Übernahme dieser Aufgabe zu bitten, nachdem die indische Regierung - zweifellos auch hier beeinflußt durch die heftige Reaktion dortiger Gewerkschaften - zu erkennen gegeben hatte, daß sie nicht länger bereit sei, für die Überwachung des Betriebs von Air Nauru zu sorgen.

Wertvolle Unterstützung erfahren die Piloten bei Air Nauru auch in den Vereinigten Staaten, wo die Pilotengewerkschaft ALPA sich der Verlängerung der Air Nauru gewährten Überflugerlaubnis für ausländische Fluggesellschaften für den amerikanischen Luftraum widersetzt. Die Gewerkschaft stützt sich dabei auf eidesstattliche Aussagen über von dem Unternehmen zu verantwortende Verstöße gegen Vorschriften.

## BINNENVERKEHR

### Gewerkschaften gegen Privatisierung der Malaysischen Eisenbahn

Die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft von Malaya (RUM) konnte auf einer Zusammenkunft mit hochrangigen Regierungsvertretern ihrer Ablehnung der Privatisierung der Eisenbahn Ausdruck geben. Die Regierung wahrt jedoch weiter Stillschweigen über ihre genauen Pläne für die Bahn.

Die Zusammenkunft mit dem Verkehrsminister, dem Vorsitzenden des Bahnvorstands, dem Generalmanager des Eisenbahnunternehmens und verschiedenen hochgestellten Beamten war auf Wunsch der RUM zustande gekommen (siehe ITF-Nachrichten Mai 1988).

Die Gewerkschaft sieht ihre Kampagne gegen den Verkauf der malaysischen Eisenbahn an Privatinteressen durch die Tatsache behindert, daß die Regierung, abgesehen von generellen Lobpreisungen der Vorzüge der Privatisierung, ihre Pläne sehr sorgfältig unter Verschuß hält.

Während der Zusammenkunft legte die RUM ihre Argumente gegen eine Privatisierung dar. Sie erklärte gegenüber dem Minister, daß eine Privatisierung zu einer an betriebswirtschaftlichen Zielen orientierten Unternehmensführung, der Entlassung von Eisenbahnern, der Vernachlässigung des verbleibenden Personals, einer Verringerung der Sicherheitsstandards und einer Verschlechterung des Dienst-

leistungsangebots führen werde.

Die Gewerkschaft wies außerdem darauf hin, daß die augenblickliche Unternehmenspolitik der Bahn geändert werden müsse, um ihrer Rolle als öffentlicher Dienstleistung und "ihrer sozialen Verantwortung bei der Bereitstellung von Transportmitteln für die arme Bevölkerung der Städte und der ländlichen Gebiete gerecht zu werden ..."

"Rentabilität sollte nicht das Maß aller Dinge sein, genauso wenig wie staatliche Krankenhäuser und Schulen auf die Erwirtschaftung von Gewinnen ausgerichtet sind. Auch sind die Defizite bei der Bahn nicht auf Fehlleistungen des Management oder Aktionen der Beschäftigten zurückzuführen, sondern ergeben sich aus der unnatürlichen Einmischung des Finanzministeriums, der Wirtschaftsplanungsgruppe, des Ministeriums für den öffentlichen Dienst und anderer Einrichtung in die Geschäfte der Bahn," stellt RUM-Generalsekretär Abdul Gaffoor Bin Ibrahim fest.

Der Minister erklärte gegenüber der Gewerkschaft, daß es verschiedene Methoden der Privatisierung gebe und sagte zu, daß das Personal aufgrund des Vorhabens keine Kürzungen von Löhnen oder Zulagen werde hinnehmen müssen. Er weigerte sich jedoch, der Gewerkschaft eine Kopie des Zwischenberichts zu dieser

Frage in die Hand zu geben, da dieser, wie er sagte, dem Gesetz über Geheimhaltung unterliege. Die Gewerkschaft tappt also weiterhin im Dunkeln, was die genauen Pläne der Regierung angeht.

#### MASSENVERHAFTUNG KOREANISCHER EISENBÄHNER

Mehr als 1.000 koreanische Eisenbahner wurden im Juli wegen der Beteiligung an Streikaktionen verhaftet. Die meisten wurden später wieder freigelassen, gegen eine nicht genau genannte Anzahl werden jedoch strafrechtliche Verfahren eingeleitet.

Nach koreanischem Recht dürfen sich Eisenbahner nicht an Streikmaßnahmen beteiligen, da sie als Regierungsangestellte ohne Streikrecht angesehen werden.

Tausende von Bahningenieuren hatten am 26. Juni ihre Arbeit niedergelegt, um ihrer Forderung nach höheren Zulagen und einer kürzeren Arbeitswoche Nachdruck zu verleihen.

Die Sicherheitskräfte gingen gegen die Streikenden vor. Innerhalb weniger Stunden nach Beginn der Aktion waren 4.500 Polizeibeamte mobilisiert, und 1.160 streikende Eisenbahner wurden verhaftet.

# Lokführer "bei der Arbeit eingeschlafen"

Lokführer "führen" ihre Loks manchmal minutenlang halbautomatisch, während sie mit geschlossenen oder offenen, starr nach vorne gerichteten Augen schlafen.

Dies ist das alarmierende Ergebnis einer Untersuchung der beiden Forscher Lars Torsvall und Torbjörn Åkerstedt am Karolinska Institut in Stockholm, die elf Lokführer bei einer Nacht- und einer Tagesfahrt auf einer zuvor festgelegten Strecke beobachteten, um die Auswirkungen von Schläfrigkeit auf ihre Leistungsfähigkeit zu studieren.

Anlaß zu dieser Untersuchung waren die Antworten auf einen landesweit an schwedische Lokführer verteilten Fragebogen, in denen diese von starker Übermüdung und sogar einem Einschlafen während der Nachtschicht berichteten.

Ursprünglich hatten die Wissenschaftler in der Annahme, daß alle Befragten zu einer Teilnahme an der Untersuchung bereit sein würden, zwanzig Versuchspersonen ausgewählt. Drei Lokführer verweigerten jedoch die Mitarbeit, und sechs weitere hatten unregelmäßige Dienstpläne, die den Anforderungen der Studie nicht entsprach.

Die Lokführer waren zwischen 27 und 58 Jahre alt. Das Durchschnittsalter betrug 42 Jahre. Ihre Leistungsfähigkeit wurde viereinhalb Stunden lang auf einer ausgewählten, 340 km langen Strecke in Südschweden gemessen. Die Strecke war in sieben in etwa gleich lange Segmente unterteilt, zwischen denen jeweils größere Bahnhöfe lagen.

Die Lokführer, die normalerweise alleine im Führerstand arbeiten, wurden von einem Beobachter begleitet, der über die Anzahl der Signale entlang der Strecke sowie über die Reaktion der Lokführer auf diese Signale Buch führte. Mit Hilfe eines tragbaren Aufzeichnungsgerätes, das am Gürtel des Fahrers befestigt war, wurden EEG- (Gehirntätigkeit), EOG- (Augentätigkeit) und EKG- (Herztätigkeit) Werte aufgezeichnet. Der Pulsschlag wurde mit Hilfe einer Computeranalyse der EKG-Werte ermittelt. (Für die Laien unter uns: verstärkte Alpha- und Theta-Werte im EEG und langsame Reaktion der Augen werden bei aktiven Versuchspersonen mit geöffneten Augen als Anzeichen für hohe Schläfrigkeit angesehen.)

Die Fahrer wurden darüber hinaus nach jedem der sieben Streckensegmente mit Hilfe einer Skala von 1 für äußerst wach bis 13 für äußerst schläfrig um Angaben darüber gebeten, wie schläfrig sie sich subjektiv fühlten. Sie wurden gebeten, sich eine Stunde vor und eine Stunde nach der Fahrt in einem ruhigen, abgedunkelten Raum zehn Minuten lang hinzulegen, um festzustellen, wie lange es bei idealen Bedingungen dauern würde, bevor sie einschliefen. Dies wurde als ein Maß für ihre Müdigkeit angesehen. Bezeichnenderweise schlief vor der Nachtfahrt kein Fahrer ein, nach Beendigung der Nachtschicht jedoch neun. Während der Untersuchung gaben vier Lokführer zu, eingeschlafen zu sein, und zwei dieser Lokführer überfuhren Signale, während eine starke Häufung der

Alpha-Tätigkeit aufgezeichnet wurde. Weitere drei Lokführer wiesen ähnliche Muster auf, schliefen jedoch nicht ein, wobei sie allerdings erhebliche Schwierigkeiten hatten, sich wachzuhalten und die Kontrolle über sich zu behalten.

Die Fahrer erklärten generell, während der Nachtfahrt wesentlich schläfriger zu sein, ein Problem, das fast alle anderen Gruppen von Nachtarbeitern ebenfalls kennen und das erwiesenermaßen bei Unfällen während der Nacht eine wichtige Rolle spielt.

Die schläfrigste Versuchsperson zeigte erste Häufungen von Alpha-Aktivität 75 Minuten nach Beginn der Nachtfahrt. Diese Häufungen setzten sich während der gesamten Fahrt fort. Ausnahmen gab es allerdings in der Nähe größerer Bahnhöfe. Beim Heranfahen an ein Warnsignal wies dieser Lokführer ein rollendes EOG, begleitet von einer Häufung von Alpha-Tätigkeit, auf. Auf das Vorwarnsignal reagierte er nicht. Dieses Muster setzte sich etwa 20 Sekunden lang fort, danach zeigte sich ein normales Aufwachmuster und der Fahrer begann zu bremsen, wobei sein Pulsschlag mehr als das zweifache des Normalen betrug. Als er das Hauptsignal erreichte, bremste er noch immer, doch dieses hatte glücklicherweise inzwischen auf Grün umgeschaltet, so daß er die Bremsen lösen und ohne anzuhalten weiterfahren konnte. Beim gleichen Lokführer kam es zu einem zweiten Vorfall, bei dem er es versäumte, die Fahrtgeschwindigkeit zu reduzieren.

Forts. auf Seite 11

## Friedensabkommen helfen afrikanischem Straßentransport

Ein willkommenes Nebenprodukt der gegenwärtig unternommenen vorsichtigen Schritte in Richtung auf die Beilegung einer Reihe von Regionalkonflikten in Afrika könnte in einer erheblichen Verbesserung der Lage des afrikanischen Straßentransports bestehen.

Seit vielen Jahren verfolgen die Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) und die UN-Wirtschaftskommission für Afrika Entwicklungspläne für ein Netz transafrikanischer Verbindungsstraßen, durch das den Handelsbeziehungen des Kontinents Auftrieb gegeben und dazu beigetragen werden könnte, daß mehr Güter in Afrika von Afrikanern transportiert werden.

Zwei dieser Projekte wurden durch kriegerische Auseinandersetzungen entlang der Strecken erheblich beeinträchtigt. Die Verbindungsstraße zwischen Tanger und

Lagos entlang der Westküste Afrikas verwandelt sich im Zentrum der umkämpften Westsahara in einen schmutzigen Feldweg, um in Mauretanien als befestigte Straße wieder zum Vorschein zu kommen. Die Verbindungsstrecke zwischen Tripolis und Windhoek litt in ähnlicher Weise unter dem Bürgerkrieg im Tschad und der Besetzung Namibias durch Südafrika.

Vorläufige Vereinbarungen zwischen Marokko und der Polisario-Bewegung in der Westsahara, die Beilegung des Bürgerkriegs im Tschad und eine erste Vereinbarung über den Rückzug Südafrikas aus Namibia, die in der jüngsten Zeit erzielt werden konnten - an sich schon begrüßenswerte Schritte in Richtung auf den Frieden -, bringen gleichzeitig Hoffnung auf die Aufhebung der politischen Barrieren, die der Arbeit an diesen wichtigen Verbindungsstrecken im Wege stehen.

## REISEBUSSE UNTER "BILLIGFLAGGE"?

Dänische Reisebusunternehmer drohen mit der "Ausfluggung" ihrer Fahrzeugflotten aus Protest gegen die hohe Besteuerung in Dänemark. Michael Brandt-Nielsen, Leiter der dänischen Arbeitgebervereinigung im Bussektor, erklärte, daß bis zu 5.000 Arbeitsplätze gefährdet seien, wenn die 600 Betreiber der 1.500 privaten Reisebusse Dänemarks beschließen, ihre Fahrzeuge in Luxemburg oder der Bundesrepublik Deutschland anzumelden.

Einige Unternehmen führen bereits heute wegen der niedrigeren Steuersätze in der Bundesrepublik und Luxemburg "Flaggentransfers" durch. Angesichts der bevorstehenden Genehmigung der Liberalisierung des Busfernreiseverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft (eine Einigung wird bis Ende dieses Jahres erwartet) könnte sich die Zahl der Ummeldungen drastisch erhöhen.

# Verkehrspolitik unter dem Mikroskop

Das von der Europäischen Verkehrskonferenz (CEMT) organisierte elfte Internationale Symposium über Theorie und Praxis der Verkehrswirtschaft fand vom 12. bis zum 14. September in Brüssel statt.

Dieses Symposium wird von der CEMT alle drei Jahre einberufen, um sich jeweils mit einem aktuellen Thema unter unterschiedlichen Gesichtspunkten auseinanderzusetzen. Mehr als 400 Vertreter von Gewerkschaften, Forschungseinrichtungen, Ministerien, internationalen Organisationen, Verkehrsunternehmern und Verbrauchergruppen nahmen teil.

Gegenstand des Symposiums waren "Ressourcen für den Verkehr von morgen" Vertreter der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aus Österreich, Belgien, Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Spanien, Schweden und der Schweiz sowie der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers beteiligten sich an den zweitägigen Diskussionen.

Das Hauptthema wurde in fünf Unterthemen aufgeteilt: Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur; Finanzierung des Betriebs von Transportsystemen; Lebensqualität und soziale Kosten; Logistik und Informationstechnologien.

In ihren Beiträgen zur Diskussion unterstrichen Redner von ITF-Mitgliedsgewerkschaften die Notwendigkeit, in zwei speziellen Punkten aktiv zu werden:

Zunächst besteht eindeutig die Notwendig-

keit einer einheitlichen Anwendung der Kriterien für die Beschlußfassung über und Auswahl von Infrastrukturinvestitionen; und zweitens ist es dringend erforderlich,

Vorschriften über die Arbeitsbedingungen im Straßentransport zu formulieren, die auch eine Begrenzung der Arbeitszeit umfassen müssen.

## Menschen - die neueste Technologie

Maschinen sind nicht immer billiger als Menschen - so die jüngste Erkenntnis der Manager eines britischen Transportsystems. In der Region Tyne und Wear um Newcastle im Nordosten Englands beschloß die dortige Metro-Behörde zögernd die Abschaffung ihrer automatischen Fahrgastschleusen, um sie durch menschliche Fahrkartenkontrolleure zu ersetzen. Dadurch erhofft sie sich Einsparungen in Höhe von £ 250.000,- im Jahr.

Das alte System bestand aus automatischen Fahrgastschleusen. Die Benutzer mußten ihre Fahrkarte in einen Schlitz stecken, die Schleuse las dann den auf die Fahrkarte aufgedruckten Magnetstreifen ab und machte den Zugang frei. Das gleiche Verfahren galt beim Verlassen der Stationen. Doch diese unbemannten Maschinen konnten gegen durchtrainierte Pendler oder Rowdies nichts ausrichten. Die ständig anfallenden Reparatur- und Erneuerungskosten für die beschädigten Schleusen, die zu den Kosten für das Aufdrucken der maschinenlesbaren Magnetstreifen auf allen Fahrkarten hinzukamen sowie die Tatsache, daß immer mehr Fahrgäste schwarz fahren, veranlaßten die Unternehmensleitung des Metrosystems schließlich, nach einer billigeren und wirkungsvolleren Methode der Fahrkartenkontrolle zu suchen.

Die Lösung ihres Problems fanden sie darin, die automatischen Fahrgastschleusen abzuschalten, keine Magnetstreifen-Fahrkarten mehr zu drucken und statt dessen 66 mobile Fahrkartenkontrolleure einzustellen. Alle Fahrgäste müssen nun vor Fahrtantritt eine Fahrkarte kaufen und eine Geldstrafe von 5 Pfund bezahlen, wenn sie von einem Fahrkartenkontrolleur ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden.

Das neue System wurde bereits erfolgreich erprobt. Am 13. September gab die Metro daher bekannt, daß sie in Zukunft auf die Maschinen verzichten und statt dessen 66 neue feste Arbeitsplätze für Fahrkartenkontrolleure schaffen werde.

## ... 59 % "dösten auf Nachtfahrten ein"

Forts. von Seite 10

Es war interessant, daß die schläfrige Versuchsgruppe die Arbeit später beendete als die wache Versuchsgruppe und daß die größte gemessene Schläfrigkeit - d. h. ein drastischer Anstieg der Alpha- und Theta-Dichte und langsame Augenreaktion - genau in den letzten Stunden (den frühen Morgenstunden) auftrat. Dies ist auch der Zeitpunkt innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums, zu dem die Wachsamkeit des Menschen ihren natürlichen Tiefpunkt erreicht. In einigen Fällen ließ die Leistungsfähigkeit während dieser Aktivitätshäufung drastisch nach.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind natürlich Anlaß zur Sorge. Die Forscher geben jedoch zu, daß eine wesentlich größere Versuchsgruppe und breit gestreutere Untersuchungen unter unterschiedlichen Bedingungen erforderlich wären, um eine zuverlässige Bewertung der mit der Schläfrigkeit einhergehenden (Unfall- und anderer) Risiken zuzulassen.

Es steht jedoch außer Zweifel, daß subjektive, verhaltensbedingte und phy-

siologische Schläfrigkeit generell im Zusammenhang mit Schichtarbeit auftreten, wie dies anhand von Untersuchungen anderer Arbeitnehmergruppen nachgewiesen werden konnte. Am deutlichsten tritt dieser Effekt während der Nachtschicht auf.

Im Falle der Lokführer geht dies auch aus den Antworten auf einen zuvor von unseren Forschern an Lokführer verteilten Fragebogen hervor. Von Tausend befragten Lokführern gaben elf Prozent zu, auf fast allen Nachtfahrten einzuschlafen, während zusätzliche 59 Prozent erklärten, dies sei ihnen mindestens einmal passiert. (Für Fahrten bei Tageslicht lagen die entsprechenden Zahlen bei 0 bzw. 23 Prozent.)

Eine weitere Untersuchung von Lokführern ergab, daß sie es nachts häufiger als am Tage versäumten, Sicherheitseinrichtungen zu bedienen.

Da Schläfrigkeit bei Nachtarbeitern als weit verbreitetes Problem gilt, sind die Konsequenzen für andere Bereiche der Transportwirtschaft klar. Untersuchungen an Flugsimulatoren haben gezeigt, daß die

Fähigkeit, einen Simulator bei Nacht zu bedienen, teilweise auf ein Niveau reduziert wird, das der Leistungsfähigkeit nach beschränktem Alkoholgenuß entspricht. Es kann davon ausgegangen werden, daß auch andere Arbeitnehmergruppen einen ähnlichen Leistungsabfall aufweisen werden. Deswegen erwägt die ITF die Durchführung ähnlicher Untersuchungen bei Fernfahrern im Straßengüterverkehr, die genau wie Lokführer lange Stunden allein am Lenkrad verbringen und dies häufig bei Nacht und in schlechten Wetterbedingungen.

Die Bedeutung der Untersuchungsergebnisse für die Sicherheit im Schienen- und Straßenverkehr ist offensichtlich. Wenn die Schläfrigkeit zufällig zu einem Zeitpunkt einsetzt, zu dem der Lokführer oder Fahrer in einer kritischen Situation rasch und entschlossen handeln muß, wird das Unfallrisiko wesentlich erhöht. Möglicherweise müssen wir erneut über die erforderlichen Maßnahmen nachdenken, um eine Beschränkung dieses Risikos auf ein Mindestmaß zu gewährleisten.

# GEWERKSCHAFT BEMÜHT SICH UM BESSERE INFORMATION IHRER MITGLIEDER

Die der ITF angeschlossene britische Straßentransportarbeitergewerkschaft United Road Transport Union (URTU) will sich, in den Worten ihres neuen Generalsekretärs Frank Griffin, ihren Platz als "aktive und einfallreiche Gewerkschaft" sichern.

Die seit 100 Jahren bestehende URTU verordnete ihrer Gewerkschaftszeitung "Wheels" eine umfassende Umgestaltung und einen neuen Anfang. Zu diesem Zweck beschäftigte sie ein Team von Profis, um Inhalt und Stil der Zeitung zu verbessern sowie eine Reihe weiterer fachkundig erstellter Informationsmaterialien über die angebotenen Dienstleistungen für ihre Mitglieder zu erarbeiten.

Bei der offiziellen Vorstellung der Zeitung in London (Großbritannien) waren zahlreiche Journalisten und Gewerkschafter anwesend, denen auch ein Videofilm der URTU für die Mitgliederwerbung vorgeführt wurde.

Griffin erläuterte dann das neue Image der URTU und ihre Absicht, die Information ihrer Mitglieder zu verbessern. Die URTU,

so sagt er, bemüht sich darüber hinaus um größere Zusammenarbeit mit anderen ITF-Gewerkschaften, insbesondere in Europa,

wo die Vollendung des Binnenmarktes bis Anfang 1993 eine große Herausforderung an die Gewerkschaft darstellt.

## Entregulierung des Busverkehrs: höhere Fahrpreise, weniger Fahrgäste

Die Entregulierung des Busverkehrs in Großbritannien führte zu höheren Fahrpreisen, weniger Fahrgästen und einer Verschlechterung der Dienstleistungen.

Das ist die offizielle Schlußfolgerung eines unabhängigen Unternehmensberaters, der die Auswirkungen der Entregulierung in den Ballungsgebieten (mit Ausnahme Londons) untersuchte, in denen der Busverkehr entreguliert und die Subventionierung durch die Kommunalbehörden aufgrund der Anordnungen der Zentralregierung gestrichen wurden.

Der von der Vereinigung der Kommunalbehörden in Ballungsgebieten in Auftrag gegebene und veröffentlichte Untersuchungsbericht weist nach, daß die Fahrpreise seit der Entregulierung der Busdienste im Oktober 1986 in allen Bereichen rasch angestiegen sind. In der Gegend um Liverpool nahmen die Fahrpreise um 100 Prozent zu, der höchste Anstieg war mit 238,5 % in Süd-Yorkshire zu verzeichnen.

Es ist nicht überraschend, daß diese Fahrpreiserhöhungen zu einem Rückgang der Zahl der Busbenutzer führten. Der Bericht hält fest, daß die Nutzung der Busse insgesamt um 12 % zurückging. Es gibt jedoch erhebliche regionale Unterschiede. Der stärkste Rückgang war mit 32,5 % wiederum in der Gegend um Liverpool zu verzeichnen.

## LEUTE

Kapitän P. J. Wu wurde zum neuen Generalsekretär der Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine von Hongkong gewählt. Kapitän Wu, ehemaliger Stellvertretender Generalsekretär der Organisation, ist auch Sekretär des ITF-Koordinierungsausschusses in Hongkong und in dieser Eigenschaft verantwortlich für die Ausführung des langfristigen ITF-Bildungsprojektes in dem Land. Darüber hinaus ist er Mitglied des ITF-Sektionsausschusses der Seeleute sowie des Fair-Practices-Ausschusses.

Patrick Quinn wurde zum neuen Leiter des Commonwealth-Gewerkschaftsbundes CTUC ernannt. Der CTUC, der 1979 mit dem Ziel gegründet wurde, die Interessen

der Arbeitnehmer im Commonwealth zu fördern, leistet über einen gemeinnützigen Fonds auch praktische Hilfe im Bereich der Arbeiterbildung in der Dritten Welt. Vor Übernahme seines neuen Amtes war Quinn Regionalsekretär des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC.

Kapitän George Kaye wurde zum Präsidenten der New Zealand Merchant Service Guild gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Vince O'Sullivan an.

Auf dem jüngsten Gewerkschaftstag der japanischen Föderation der Beschäftigten bei privaten Eisenbahn- und Busunternehmen SHITETSU SOREN wurde die Führungsspitze der Gewerkschaft neu

besetzt. Präsident ist nun Makoto Tamura, die Vizepräsidenten sind Kaneo Sugawara, Ryosuke Oikawa und Tenda Takasaki. Zum Generalsekretär wurde Kanju Suzuki gewählt.

Arne Kruse, Gruppenvorsitzender der dänischen Gewerkschaft SiD tritt Ende diesen Monats in den Ruhestand. Seine Nachfolge übernimmt Eli Seiding. Arne Kruse ist Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses sowie stellvertretendes Mitglied im ITF-Sektionsausschuß der Hafentarbeiter, wo man seine reiche Erfahrung und sein umfangreiches Wissen schmerzlich vermissen wird. Seiding wird seinen Sitz in diesen Ausschüssen übernehmen.

## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

17.-18. Okt.

Vorstandssitzung

Nürnberg

30. Nov.-2. Dez.

Sektionskonferenz der Seeleute

Brasilien



# Italienische Gewerkschaften fordern schärfere Giftmüllvorschriften

Am 27. Juli lief das 3.236-BRT-Schiff *Karin B* im Kreuzfeuer der negativen Öffentlichkeit mit seiner Ladung von 2.000 Tonnen hochgiftigen Abfällen aus Nigeria aus. Seitdem kreuzt das Schiff auf der Suche nach einem Hafen, der zur Aufnahme der tödlichen Fracht bereit ist, auf den Weltmeeren.

Die Gifte waren ursprünglich in dem kleinen nigerianischen Hafen Koko abgeladen worden (siehe ITF-Nachrichten Juli/August 1988). Diese Operation war Teil eines wachsenden, unkontrollierten Handels in gefährlichen Industrieabfällen, die in zunehmendem Maße ihren Weg in die Länder der Dritten Welt finden.

Niemand will mit einer Deponie dieses giftigen Industriemülls vor der Tür leben, und die Nigerianer bestanden - nachdem sie von den Vorgängen Wind bekommen hatten - zu Recht darauf, daß die Italiener die Verantwortung für ihren Müll selbst übernehmen sollten.

Daraufhin charterte die italienische Regierung die *Karin B* sowie die *Deepsea Carrier*, um den Abfall abholen zu lassen und für seine gefahrlose Beseitigung zu sorgen. Berichten zufolge soll noch ein drittes Schiff gechartert werden, um die verbleibenden Reste der Abfälle in Nigeria abzuholen.

Die *Karin B* nahm zunächst Kurs auf Las Palmas und lief dann Cadiz an, wurde aber von den spanischen Behörden zur Weiterfahrt aufgefordert. Großbritannien war ihr nächstes Ziel, doch die Regierung gab keine Andockermanöver.

Inzwischen waren die unglücklichen Seeleute auf dem heimatlosen Schiff erkrankt, sie litten unter Schmerzen, Übelkeit und Erbrechen. Zwar konnte nicht nachgewiesen werden, daß die Chemikalien an Bord für ihr Unwohlsein verantwortlich sind, angesichts des Zustandes einer Reihe der Tonnen nach Wochen auf See muß das Schiff jedoch als sehr ungesunder Arbeitsplatz angesehen werden.

Nachdem sie auch von Großbritannien zurückgewiesen worden war, nahm die *Karin B* Anfang September Kurs auf das europäische Festland. Doch auch in Frankreich und Holland wurde ihr die Anlegeerlaubnis verweigert.

Während die internationale Auseinandersetzung über den Giftmüllskandal weiterging, gab die italienische Regierung ein offizielles Verbot aller Giftmüllexporte in Länder der Dritten Welt bekannt.

Derartige Abfälle dürften zur sicheren Beseitigung nur an EG- und OECD-Länder verschickt werden.

Zum gleichen Zeitpunkt erklärte der Umweltminister, daß ein Fünf-Jahres-Plan für die Beseitigung von in italienischen Betrieben erzeugtem Abfall in Italien erarbeitet werde. Es sei geplant, ein Netz von Abfallbeseitigungsanlagen mit mindestens einer derartigen Anlage in jeder der 20 Regionen des Landes zu errichten.

Wenige Tage später gab die Regierung bekannt, daß die Ladung der *Karin B* in Livorno, die Ladung der *Deepsea Carrier* in Ravenna gelöscht werden sollte. Auf diese Nachricht reagierten die in der ITF angeschlossenen italienischen Gewerkschaft CGIL organisierten Hafenarbeiter in den beiden Häfen, die stärkste Bedenken hinsichtlich ihrer eigenen Sicherheit hegten, mit der Androhung einer umfassenden Arbeitsniederlegung. (Die *Deepsea Carrier* wurde daraufhin in den süditalienischen Hafen von Manfredonia umgeleitet.)

Die Bedenken der Hafenarbeiter stießen auf offene Ohren. Beim Löschen der Ladung der *Karin B*, die nun vor Livorno vorstatten gehen soll, sollen Vorkehrungsmaßnahmen zum Schutze ihrer Sicherheit ergriffen werden. Bis zum Löschen der Ladung wird jedoch noch mindestens ein Monat vergehen.

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen der CGIL und der Regierung wird der Abfall an Bord des Schiffes inspiziert, bevor er entladen und zu einem nahegelegenen Zwischenlager transportiert wird, wo er dann behandelt und beseitigt werden soll.

Die Hafenarbeiter hegen noch immer Vorbehalte gegenüber diesem Plan und würden es begrüßen, wenn der Abfall innerhalb von höchstens zwei Monaten Livorno verlassen würde.

Unterdessen wurde bekannt, daß die italienische Regierung eine Reihe italienischer Unternehmen, die angeblich an dem Giftmüllhandel mit Nigeria beteiligt waren, vor Gericht bringen will. Sie hofft, daß im Falle einer Verurteilung der zu zahlende Schadensersatz ausreichen wird, um sowohl die Kosten für das Chartern der beiden Schiffe als auch für die Beseitigung des Abfalls zu decken.

Die Empörung der Öffentlichkeit hat inzwischen ein solches Ausmaß erreicht, daß Schiffe mit gefährlichen Ladungen sich immer größeren Schwierigkeiten gegenübersehen, wenn sie einen Hafen

anlaufen wollen. Den wenig beneidenswerten Rekord hält offensichtlich die *Khian Sea* (mittlerweile umgetauft in *Felicia*), die sich seit zwei Jahren mit einer Ladung giftiger Verbrennungsrückstände aus einer Verbrennungsanlage in Philadelphia auf See befindet, wodurch Kosten in Höhe von insgesamt mehr als 2 Mio. US-Dollar entstanden.

Ein weiteres Schiff, die *Zanoobia*, kehrte schließlich nach Genua (Italien) zurück, nachdem sie mehr als 18.000 Seemeilen weit um die Welt gefahren waren, während der bundesdeutsche Frachter *Petersberg* einige Wochen lang im Schwarzen Meer festsaß, nachdem die Uferstaaten auf die darauf beförderte Ladung radioaktiver Abfälle aus einer abgerissenen Farbenfabrik in Wien aufmerksam gemacht worden waren.

Doch es besteht die Gefahr, daß die mangelnde Bereitschaft der Hafenbehörden, diesen "Aussätzigen der Meere" - ein makabrer Spitzname, der ihnen von der Umweltorganisation Greenpeace gegeben wurde - eine Anlegeerlaubnis zu geben, zum Entstehen einer maritimen Abfallsbeseitigungsindustrie führen könnte.

Es besteht bereits starker Verdacht, daß schwierige Schiffs Ladungen heute schon stillschweigend über Bord gekippt werden, nachdem das Schiff zum xten Male von einem Hafen abgewiesen wurde, weil dieser nicht bereit war, die Ladung zu übernehmen. Es ist jedoch äußerst schwierig, einen derartigen Verdacht zu belegen.

Die Besatzungen solcher Schiffe sind unterdessen erschreckenden Risiken ausgesetzt, da sie direkt neben den leckenden Behältern und ihrem giftigen Inhalt leben. Ihnen und der Meeresumwelt sind wir es schuldig, wirksame Sofortmaßnahmen zu ergreifen.

Auf Anregung von Eric Ellen vom Internationalen Schifffahrtsbüro wurde bereits ein "Abfall-Sorgentelefon" eingerichtet. Alle darüber weitergegebenen Informationen werden vertraulich behandelt. Dieses Sorgentelefon appelliert an das soziale Gewissen der Schiffsbesatzungen und wird es ermöglichen, wertvolle Informationen über das Ausmaß des Problems zu sammeln. Denn bei den in den jüngsten Wochen aufgedeckten Fällen handelt es sich sicherlich nur um die Spitze eines riesigen Eisberges. Das Sorgentelefon wird außerdem eine Handhabe geben, diese äußerst gefährliche Tendenz zu beobachten.

# Waffenstillstand im Golf hält - bislang

Der vor einem Monat vereinbarte Waffenstillstand im Golf scheint - nicht zuletzt zur großen Erleichterung der Seeleute, die im Verlauf des acht Jahre langen Krieges in diesem gefährlichen Gewässer immer wieder zwischen die Fronten gerieten - zu halten.

Mit dem Nachlassen der Spannungen zwischen Iran und Irak haben sowohl die Reeder als auch die Regierungen, die der neutralen Schifffahrt im Golf militärischen Geleitschutz gewährten, damit begonnen, die auf der Höhe der Kampfhandlungen ergriffenen Sicherheitsvorkehrungen daraufhin zu überprüfen, ob sie unter den veränderten Bedingungen weiterhin notwendig sind.

Die britischen Marineschiffe der Armilla-Patrouille werden vorläufig weiterhin dort stationiert bleiben, um im Bedarfsfall Schutz gewähren zu können. Gleiches gilt für die Kriegsschiffe der US-Marine, wenngleich diese ihre Taktik ändern. Handelsschiffe werden nicht mehr im geschlossenen Konvoi begleitet, sondern aus größerer Entfernung überwacht. Dies wird vor allem für die kuwaitischen Tanker von Vorteil sein, die nun flexibler als bisher verkehren können, da sie nicht länger in Gruppen einfahren müssen.

Die der japanischen Schifffahrt im Golf von der Regierung des Landes auferlegten Bedingungen wurden bereits gelockert. Schiffe sind nicht mehr gehalten, die Straße von Hormuz im Konvoi zu passieren. Die Beschränkungen für Fahrten bei Tageslicht in bestimmten Bereichen wurden aufgehoben, doch wird japanischen Seeleuten,

die im persischen Golf Dienst tun, weiterhin eine Kriegsgefahrenzulage gezahlt (dies gilt allerdings nicht für den Golf von Oman).

Generell widersetzen sich die Seeleutegewerkschaften der Forderung der Reeder, diese Sonderzahlungen einzustellen. Sie verweisen darauf, daß Seeleute auf regel-

mäßig im Golf verkehrenden Schiffen eine besonders schwere Zeit durchgemacht haben und daher die höheren Heuern so lange weitergezahlt werden sollten, bis zweifelsfrei feststeht, daß der Golf wieder 100%ig sicher ist und voraussichtlich auch sicher bleiben wird.

## UNTER GEWERKSCHAFTSFLAGGE

Die besten Wünsche aller ITF-Mitgliedsgewerkschaften begleiten in diesem Monat sicherlich die *Monterey* auf ihrer Jungfernfahrt.

Die der ITF angeschlossene amerikanische Schifffahrtsgewerkschaft International Organization of Masters, Mates and Pilots kaufte das 1952 gebaute Schiff mit 14.799 BRT, das nun Teil der kleinen Flotte der amerikanischen Flagge unterstellter Kreuzfahrtschiffe ist.

Mit dem Kauf der ehemaligen *Free State Mariner*, die in den neun Jahren von 1978 bis 1987 aufgelegt hatte, rettete die Gewerkschaft das Schiff vor der Verschrottung.

Die Gewerkschaft hat sich nicht nur zum Ziel gesetzt, Arbeitsplätze für US-Seeleute zu erhalten, sondern will auch den Nachweis erbringen, daß ein unter US-Flagge fahrendes Schiff, das den Bestimmungen des "Jones Act" entspricht (ein Gesetz, das Kabotageregelungen und Bestimmungen hinsichtlich der Umrüstung von Schiffen in amerikanischen Werften enthält), gewinnbringend Luxuskreuzfahrten anbieten kann.

Das Schiff wurde in Turku (Finnland) von der Wärtsilä-Werft modernisiert und kehrte am 5. August zur Bethlehem Steel Sparrows Point-Werft in Baltimore zurück, wo es von einem Passagier- und Frachtschiff zu einem Kreuzfahrtschiff umgebaut wurde. In der gleichen Werft in Baltimore war es 1952 erbaut worden.

Nach Abschluß des Umbaus und den anschließenden 2tägigen Feiern machte sich die *Monterey* auf den Weg an die Westküste. Am 26. August lief sie aus Baltimore aus, stoppte unterwegs in Hampton Roads, Charleston, Port Everglades, bevor sie in der ersten Septemberwoche den Panama-Kanal passierte und nach einem weiteren Zwischenaufenthalt in Los Angeles schließlich am 14. September in San Francisco einlief.

Inzwischen hat das Schiff seine eigentliche Arbeit aufgenommen. Betrieben vom Kreuzfahrtunternehmen Aloha Pacific Cruises wird es siebentägige Luxuskreuzfahrten um die Inseln Hawaiis unternehmen. Am 17. September brach es zu seiner ersten Reise auf.

## NUS kehrt in ihre Büros zurück, doch der Streik bei P&O geht weiter

Der schon seit langem anhaltende Arbeitskonflikt bei dem britischen Fährunternehmen P&O (siehe ITF-Nachrichten März/April, Mai und Juni 1988) ist einer Lösung noch kein Stück näher gekommen. Das Unternehmen hat mehr als 500 Mitglieder der britischen Seeleutegewerkschaft NUS entlassen, nachdem sie sich aufgrund von Sicherheitsüberlegungen geweigert hatten, neue Arbeitsmuster zu akzeptieren.

Auch im achten Monat des Konflikts sind die finanziellen Härten, die der Streik für die Seeleute und ihre Familien mit sich bringt, keineswegs weniger spürbar geworden. Ihre Lage wird dadurch weiter verschlechtert, daß die britische Organisation der Arbeitgeber in der Seeschifffahrt mit einem Einfrieren aller Heuernachzahlungen für die Seeleute in Höhe von £ 31,- pro Woche droht. Sie warnte die Seeleute außerdem, daß sie vom Seeleuteregister gestrichen würden, wenn sie nicht

für eine ihnen eventuell angebotene alternative Beschäftigung zur Verfügung stünden.

Ähnliche Ultimaten wurden den Seeleuten bereits im Juni gestellt, jedoch zurückgezogen, als sie von den Seeleuten in Dover einfach ignoriert wurden. Es ist allerdings wenig wahrscheinlich, daß die Reeder sich diesmal ebenso leicht zu einer Rücknahme ihrer Drohung bereitfinden, da inzwischen ihre Glaubwürdigkeit auf dem Spiel steht.

Das von P&O gegen die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaft NUS wegen der Durchführung des Streiks vor dem obersten Gerichtshof angestrebte Verfahren war der bisher schwerwiegendste Rechtsstreit, der jemals von einem Arbeitgeber gegen eine britische Gewerkschaft angestrengt wurde.

Mit dieser Botschaft reiste der amtierende stellvertretende Generalsekretär

der NUS, Tony McGregor, kurz vor den Parlamentswahlen nach Schweden. Er warnte die schwedischen Gewerkschafter vor einer Stimmabgabe für die politische Rechte, da gut vorstellbar sei, daß auch dort dann Gesetze zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen verabschiedet würden, durch die hart erkämpfte Gewerkschaftsrechte beschnitten würden.

Nachdem er der schwedischen Seeleutegewerkschaft seinen Dank für ihre wertvolle Unterstützung während des Arbeitskonflikts ausgesprochen hatte, drängte er die schwedische Gewerkschaftsbewegung, sich allen von den schwedischen Oppositionsparteien vorgeschlagenen, gegen die Gewerkschaften gerichteten Gesetzesvorhaben zu widersetzen.

In seinem Bericht über die Ereignisse in Großbritannien verwies er darauf, daß die Regierung erstmals seit mehr als 100

Forts. auf Seite 15

# Nicht normengerechte Schiffe werden immer mehr

Sicherheits- und Wartungsstandard für Ausrüstungen in der Weltschifffahrt werden immer schlechter, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit der Bemannungen.

Auf diese beunruhigende Tendenz verweist das Sekretariat der Gemeinsamen Absichtserklärung zur Hafenstaatenkontrolle (GA) in seinem Jahresbericht 1987.

Die der GA angehörenden europäischen Küstenstaaten führen stichprobenartige Inspektionen der Schiffe durch, die ihre Häfen anlaufen. Ihre Inspektoren (die gelegentlich von ITF-Gewerkschaften hinzugezogen werden) überprüfen die Schiffe auf der Grundlage einer Reihe genau festgelegter internationaler Schifffahrtsübereinkommen (darunter IMO-STCW sowie SOLAS).

Das Grundprinzip der Hafenstaatenkontrolle - daß nicht nur Flaggenstaaten sondern alle Schifffahrtsnationen für die Aufrechterhaltung eines gewissen Mindeststandards in der Schifffahrt verantwortlich sind - wurde von der ITF schon immer unterstützt.

Die Absichtserklärung selbst wurde vor

fünf Jahren in Paris verabschiedet. Vierzehn europäische Staaten haben die Vereinbarung unterzeichnet. Im vergangenen Jahr konnten Kooperationsverträge mit der US- und der kanadischen Küstenwache abgeschlossen werden. Gegenwärtig finden Gespräche mit den japanischen Schifffahrtsbehörden statt.

Der Jahresbericht stellt fest, daß nach fünf Jahren "die Zeit gekommen ist, die Wirksamkeit der Hafenstaatenkontrolle zu überprüfen". Darüber hinaus werden eine Reihe praktischer Anregungen und Verbesserungsvorschläge geprüft.

Die GA ging von Anfang an davon aus, daß es unmöglich ist, alle europäischen Häfen anlaufenden Schiffe zu inspizieren. Deswegen setzten sich die Unterzeichnerstaaten ursprünglich zum Ziel, in jedem Jahr Inspektionen auf 25 % aller Schiffe durchzuführen. Da die meisten Schiffe mehr als einen europäischen Hafen anlaufen, ging man davon aus, daß mit diesen 25 % fast alle Schiffe abgedeckt werden könnten.

Bis 1987 stieg der Prozentsatz der inspizierten Schiffe ebenso wie die Gesamt-

zahl der Inspektionen Jahr für Jahr an. 1987 ging die Zahl der Inspektionen und der inspizierten Schiffe zurück, während die Zahl der Mängel zunahm. Dies deutet darauf hin, daß entgegen der Absicht der Unterzeichnerstaaten der Absichtserklärung von 1982 die Zahl der europäischen Häfen anlaufenden, nicht normengerechten Schiffe zunimmt. Manche europäischen Schifffahrtsbehörden hatten gehofft, daß die Hafenstaatenkontrolle die nicht normengerechten Schiffe davon abhalten würde, europäische Häfen anzulaufen, wenn sie schon nicht zu einer tatsächlichen Verringerung ihrer Anzahl weltweit führen könne. Die diesjährigen Zahlen rücken diese Hoffnung jedoch in weite Ferne.

1987 wurden 11.141 Inspektionen auf 10.337 Schiffen durchgeführt. Im Jahr zuvor waren es 11.740 Inspektionen. 1987 wurden insgesamt 16.566 Mängel entdeckt, verglichen mit 15.709 im Jahre 1986. Der Anteil der Inspektionen an der Gesamtzahl der Schiffe, die GA-Häfen anliefen, lag 1987 bei 22,5 %, eine Verringerung gegen-

Forts. auf Seite 16

## ... Geldmittel in Gerichtsverfahren aufgebraucht

Forts. von Seite 14

Jahren Gesetze erlasse, die ausdrücklich eine Beschneidung der Rechte der arbeitenden Bevölkerung sowie eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zum Ziele hätten. Die NUS habe sich für das Anrecht ihrer Mitglieder auf einen sicheren Arbeitsplatz eingesetzt und sei dafür in den Untergrund getrieben und gezwungen worden, außerhalb der Legalität zu arbeiten. Ihre Bankkonten seien zwangsinspiziert, Telefone abgehört und die Wohnungen von Funktionären durchsucht worden. Der einzige Unterschied zwischen Margaret Thatchers Gewerkschaftsgesetzen und Gewerkschaftsgesetzen in Südafrika oder Chile, so stellte er fest, sei der Anschein der Legalität, die sie sich in Großbritannien gäben.

Er forderte die schwedischen Gewerkschaften auf, aus den schmerzlichen Erfahrungen seiner Gewerkschaft in Großbritannien zu lernen und aktiv für einen Sieg der Sozialdemokratischen Partei in den bevorstehenden Wahlen einzutreten, da nur eine solche Regierung die Rechte und Freiheiten der schwedischen Arbeitnehmer schützen werde.

Seit unserem letzten Bericht über den Streik gab das Gericht die Vermögenswerte der NUS frei, und die Gewerkschaft konnte in ihre Räume zurückkehren. Der Konflikt und die Gerichtsverfahren haben ihre Finanzen jedoch derart angegriffen, daß sie ihren Mitgliedern ihre gewerk-

schaftlichen Dienstleistungen nur unter größten Schwierigkeiten in vollem Umfang gewähren kann.

Vor diesem Hintergrund richtete ITF-Generalsekretär Harold Lewis im vergangenen Monat die dringende Bitte um finanzielle Unterstützung an alle ITF-Mitgliedsgewerkschaften, um der NUS bei der Überwindung ihrer gegenwärtigen Finanzkrise zu helfen.

In einem Rundschreiben an die angeschlossenen Gewerkschaften erinnerte er sie daran, daß die NUS als eines der Gründungsmitglieder der ITF einen ganz besonderen Platz in der Geschichte der ITF einnehme und ihr bei den internationalen Bemühungen um den Schutz der Seeleute der Welt gegen die zunehmende Bedrohung durch Billigflaggen und die neuen Zweitregister eine wesentliche Rolle zukomme. Die NUS, so sagte er, sei das Opfer von Gesetzen, deren repressiver Charakter in keiner Weise hinter den Gesetzen der für ihre Angriffe auf Gewerkschaften und Bürgerrechte berüchtigten Länder zurückstehe.

Er fügte hinzu, daß die NUS ihn gebeten habe, ihren Dank an all die zahlreichen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften weiterzugeben, die ihr in den vergangenen Monaten bereits in unterschiedlichster Form ihre Unterstützung gewährt hätten. Die Gewerkschaften könnten der NUS nun helfen, mit ihren drückenden Geld-

problemen fertigzuwerden, indem sie sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützten, und so einen Beitrag dazu leisten, das Überleben der NUS zu sichern und ihr die Fortsetzung ihres Kampfes zu ermöglichen.

\*Unabhängig von den oben beschriebenen Entwicklungen versuchen die Versicherer von P&O, die Schadensersatzzahlungen an die 30 Seeleute, die den Untergang der *Herald of Free Enterprise* überlebten, um mehr als eine 1 Million zu kürzen. Diese Knausrigkeit begründen die Versicherer damit, daß die Arbeitsleistung einiger der betroffenen Seeleute unbefriedigend gewesen sei und sie dieses Jahr im Rahmen des Arbeitskonflikts von dem Unternehmen entlassen worden wären, wenn sie an ihren Arbeitsplatz zurückgekehrt wären. Als weiteres Argument führten sie an, daß zumindest einige, wenn nicht alle der betroffenen Seeleute spätestens 1993 nach der Eröffnung des Kanaltunnels freigesetzt worden wären.

Alle Seeleute, um die es hier geht, sind von Vertrauensärzten der Schifffahrtsindustrie als für den weiteren Einsatz auf See untauglich erklärt worden.

Die Rechtsanwälte der Seeleute hatten angedeutet, daß ein Betrag von £ 2,4 Mio. als angemessene Entschädigung für die 30 Seeleute angesehen werden könnte. Die Versicherer wollen dies jedoch auf knapp unter 1,4 Mio. begrenzen.

# Dänische Flotte innerhalb von 7 Tagen internationalisiert

Der größte Teil der unter dänischer Flagge fahrenden Flotte wurde bereits dem neuen dänischen Register - DIS - unterstellt, das am 23. August seine Tätigkeit aufnahm. Innerhalb von sieben Arbeitstagen waren bereits 110 Schiffe mit insgesamt mehr als 3 Millionen Tonnen (82 % der gesamten dänischen Nationalflotte) im neuen Register verzeichnet.

Nach Eröffnung des neuen dänischen Registers drängte die **bundesdeutsche** Reedervereinigung verstärkt auf rasche Maßnahmen hinsichtlich des geplanten Zweitregisters in der Bundesrepublik Deutschland. Doch endlich einmal sieht es nun so aus, als ob nicht alles nach dem Wunsch der Reeder geschehen sollte. Die Opposition gegen die Pläne, durch die

nach Angaben der die Seeleute organisierenden Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)

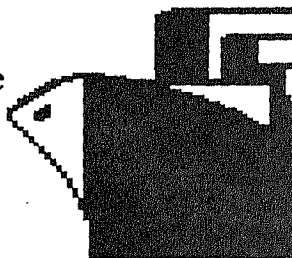
einflußreichen Stellen. Der jüngste Fürsprecher für die Haltung der Gewerkschaft ist der Hamburger Arbeitsrichter Rainer

Homann, der darauf hinweist, daß die niedrigeren Heuern, die den Vorschlägen zufolge an ausländische Seeleute gezahlt werden sollen, Artikel 3 des deutschen Grundgesetzes widersprechen - ein Argument, das die Gewerkschaften von Anfang an vorbrachten. Seiner Meinung nach kann nicht damit argumentiert werden, daß diese Seeleute aus Ländern mit niedrigen Lebenshal-

tungskosten stammen und nicht in der Bundesrepublik ansässig seien. Er belegt diese Auffassung mit einem rechtskräftigen

Forts. auf Seite 17

## Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



alle 17.000 Arbeitsplätze für deutsche Seeleute gefährdet würden, nimmt zu, und die Argumente der Gewerkschaft finden immer breitere Unterstützung, auch bei

## ... etwa die Hälfte aller Mängel geht auf Kosten der Sicherheit der Besatzungen

Forts. von Seite 15

über 23 % 1986 (20,4 % 1985). Damit war zum ersten Mal seit fünf Jahren ein Rückgang der Prozentzahl zu verzeichnen.

Die Mehrzahl der Schiffe, die wegen schwerwiegender Mängel erst verspätet auslaufen konnten oder arretiert wurden, waren Trocken- und Massengutfrachter. Es war außerdem eine deutliche Zunahme von Mängeln bei Passagier-/RoRo- und Containerschiffen sowie bei Gas-/Chemikalienfrachtern zu verzeichnen.

Die Inspektionen deckten ein klares Muster hinsichtlich der Art der Mängel auf:

“Es besteht kein Zweifel daran, daß solche Geräte an Bord, die regelmäßiger Pflege und Wartung bedürfen, am häufigsten in mangelhaftem Zustand angetroffen werden. Die Zunahme von Mängeln in diesen Bereichen könnte als Hinweis auf die Vernachlässigung der Wartung der Schiffe gewertet werden,” heißt es in dem Bericht.

Die Geräte, die den größten Wartungsaufwand erforderlich machen, sind natürlich diejenigen, die direkt für die Gesundheit und Sicherheit der Besatzung von Bedeutung sind.

“Dies könnte die stetige Zunahme von Mängeln an Geräten erklären, die direkten Einfluß auf die persönliche Sicherheit der Seeleute haben. Mängel an Rettungs- und Brandschutzgeräten, die durch ordnungsgemäße Wartung vermieden werden könnten, stellen 45 % aller festgestellten

Mängel dar!” hält der Bericht fest.

Weitverbreitete Mängel sind unzureichende Rettungsboote und Notrufeinrichtungen, unhygienische Küchen und Mannschaftsunterkünfte, schlechte oder fehlende medizinische Ausrüstungen und viele andere Verschlechterungen und Wartungsmängel im Bereich des Arbeitsumfelds, mit denen die Leser der ITF-Nachrichten aus den Berichten über gewerkschaftliche Schiffsinspektionen sicherlich vertraut sind.

Die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften unterstreichen schon seit langem, daß die GA weitere Aspekte des IAO-Übereinkommens 147 in ihre Inspektionen miteinbeziehen muß. Dieses wichtige Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Seeleute wird durch die GA-Inspektionen nur teilweise abgedeckt.

Die Tatsache, daß Mängel im Arbeits- und Lebensraum der Besatzungen zunehmen und in dem Bericht eindeutig identifiziert wurden, sollte ein weiterer Anstoß zu einer Verschärfung der Inspektionen in diesem Bereich sein.

Der Bericht erwähnt, daß ein “gewisses öffentliches Interesse” an einer “strikeren Durchsetzung der Bestimmungen hinsichtlich der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute” besteht.

Innerhalb der GA gibt es äußerst begrüßenswerte Bemühungen um eine Verschärfung der Hafenstaatenkontrolle im Hinblick auf die Lebens- und Arbeitsbe-

dingungen der Seeleute. Der Ausschuß der Hafenstaatenkontrolle - die “Exekutive” der GA - unterzieht die Vorschriften des IAO-Übereinkommens 147 gegenwärtig einer Überprüfung im Hinblick auf die Möglichkeit der Aufnahme weiterer, darin enthaltener Bestimmungen in die Liste der im Rahmen der GA zu inspizierenden Punkte. Eine Arbeitsgruppe ist mit der Erarbeitung von Vorschlägen zur weiteren Beratung befaßt.

Auf der praktischen Seite hat die GA eine Reihe von Schritten unternommen, die eine erstaunliche Ähnlichkeit mit den Maßnahmen im Rahmen der ITF-Flaggenkampagne aufweisen: sie veröffentlichte ein spezielles Handbuch für die Inspektoren, die umfassend Gebrauch von einem computergestützten Electronic-Mail-System machen, um für den raschen Austausch von Informationen, darunter auch Einzelheiten aus dem Schiffsfahrtsinformationssystem von Lloyd's of London, zu sorgen. Darüber hinaus veröffentlicht die GA spezielle Rundschreiben an ihre Inspektoren.

Nach fünf Jahren scheint sich die GA in die richtige Richtung zu bewegen. Seeleutegewerkschaften sollten sich freuen, daß sich die Hafenstaatenkontrolle allmählich über die Grenzen Europas hinaus auszuweiten beginnt und langsam aber sicher auch den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Besatzungen größere Aufmerksamkeit schenkt.



# VERDORBENES ESSEN UND RATIONIERTES WASSER FÜR BILLIGFLAGGENBEMANNUNG

Ein neuerliches Beispiel für die unmenschlichen Bedingungen, unter denen Seeleute auf Billigflaggenschiffen zu arbeiten gezwungen sein können, ist der vor kurzem aufgedeckte Fall des im Eigentum von Interessen aus Singapur befindlichen, unter Liberia-Flagge fahrenden Schiffes *Singa Sailor*.

Wie so häufig kam zu dem verabscheuenswerten Arbeitsbedingungen noch hinzu, daß die Reeder die Bemannung um ihre Heuern betrog.

Die gemischte Bemannung bestand aus Indern, Philippinos und Indonesiern. Am 1. Juli dieses Jahres lief das Schiff aus China kommend in Vancouver (Kanada) ein. Bis zum 23. Juli lag es vor Anker.

Dann wurde eine Ladung für die Philippinen bestimmte Urea an Bord genommen.

Doch die Bemannung legte die Arbeit nieder und bat den Billigflaggeninspektor der kanadischen Gewerkschaft CBRT, Gerry McCullough, um Unterstützung.

"Das Schiff befand sich in einem erschreckenden Zustand. Es kam aus China, und das Wasser war rationiert worden: es lief nur während einer Stunde am Tag. Dabei lag das Schiff 24 Tage lang in Vancouver, und wenn wir hier von irgendetwas mehr als genug haben, dann ist das Wasser," erklärte McCullough. "Auch Lebensmittel waren kaum vorhanden, und was da war, war verdorben - das Haltbarkeitsdatum auf den Büchsen war längst

abgelaufen."

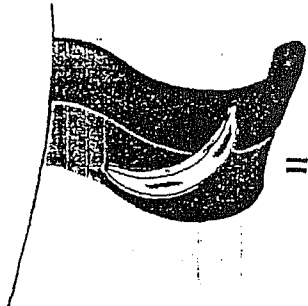
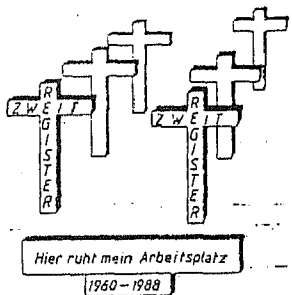
Die Bemannung verfügte nicht über genügend Eßbestecke, die Waschmaschinen waren kaputt und die Bettwäsche war niemals gewechselt worden.

Manche Besatzungsmitglieder waren gezwungen worden, 10-12 Stunden am Tag ohne Überstundenbezahlung zu arbeiten.

McCullough verständigte die kanadische Küstenwache, die eine Reihe von Reparaturarbeiten am Schiff anordnete. Er half der Besatzung auch bei ihren Verhandlungen mit dem Agenten der Reeder, der sich schließlich bereit erklärte, der Besatzung alle ihnen zustehenden Heuern aus auszahlen.

## ... deutsche Reeder lassen die Maske fallen

**ZWEITREGISTER = BILLIGFLAGGE**

Hier ruht mein Arbeitsplatz  
1980 - 1988

*Ich bin Seemann*

*Ich arbeite für ein deutsches Unternehmen - wie Du!*

*Ich arbeite hart - wie Du!*

*Ich habe den gleichen Lebensstandard wie Du!*

*Ich bin den deutschen Arbeitgebern zu teuer - und Du?*

*Ich werde durch einen "billigeren" Kollegen ersetzt - und Du?*

*Ich werde arbeitslos*

**HEUTE ICH - MORGEN DU**

**Das Zweitregister - in den Augen von ÖTV-Mitgliedern**  
**"Flagge einer Bananenrepublik"**

Forts. von Seite 16

Urteil des Bundesarbeitsgerichts, dem zufolge aufgrund der Gesetzeslage in der Bundesrepublik die Festsetzung einer angemessenen Bezahlung nur unter Bezug auf Faktoren wie zum Beispiel den Charakter der Tätigkeit möglich ist und die Bedürfnisse der einzelnen Arbeitnehmer in diesem Verfahren irrelevant sind. Der Richter erklärt, daß es nur durch groß angelegte rechtliche Tricks und Kunstgriffe möglich wäre, unterschiedliche Heuern für die gleiche Arbeit zu bezahlen. Eine Möglichkeit bestünde darin, im internationalen Verkehr eingesetzte Schiffe nicht länger als deutsche Arbeitsplätze zu klassifizieren, doch hätte dies in Krisenzeiten schwerwiegende Konsequenzen, da dann Schiffe mit ausländischen Besatzungen nicht mehr requiriert werden könnten, um lebenswichtige Lieferungen zu transportieren. Dies ist auch dem Bundesverteidigungsministerium nicht entgangen, das von einem "ungelösten Problem" sprach. Die Reedervereinigung erklärt unterdessen nun, daß das neue Register von weiteren Maßnahmen begleitet werden muß, wenn es eine "wirkliche Alternative" zum Ausflaggen darstellen soll. Der Leiter der Abteilung Seeschifffahrt und Fischerei der Gewerkschaft ÖTV, Dieter Benze, weist darauf hin, daß die Reeder damit praktisch zugegeben haben, daß nicht die Bemannungskosten für den Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt verantwortlich zu machen seien. Er verknüpft diese Feststellung mit einer Bitte an die Regierung, der Schifffahrtsindustrie des Landes wieder zu ihrem traditionellen Stellenwert zu verhelfen, indem sie durch Gewährung von steuerlichen und anderen Vorteilen für der deutschen Flagge unter-

Forts. auf Seite 18

# SCHIFFE BRECHEN ÖLEMBARGO GEGEN SÜDAFRIKA

Trotz des verhängten Embargos erreichten Südafrika in den ersten acht Monaten des vergangenen Jahres 17 Rohöllieferungen. Alle für den Transport eingesetzten Tanker liefen Südafrika direkt vom Persischen Golf aus an - ein Verstoß gegen die OPEC-Politik.

Der fünfte Jahresbericht des in den Niederlanden ansässigen Schiffahrtforschungsbüros (SRB), das die Bemühungen der südafrikanischen Regierung um Umgehung des Ölembargos beobachtet, macht deutlich, daß das Embargo dem Apartheidstaat finanzielle Schwierigkeiten verursacht, obwohl noch immer Öllieferungen nach Südafrika gelangen. Öl- und Schiffahrtsunternehmen lassen nichts unversucht, um die Tatsache zu verschleiern, daß sie Öl nach Südafrika liefern. Nach Erkenntnis des SRB werden falsche Abnehmerländer angegeben und regelmäßig gefälschte Dokumente benutzt.

Keiner der 17 Tanker gab sein eigentliches Fahrtziel an.

Im vergangenen Jahr wies der Bericht darauf hin, daß eine Reihe norwegischer Schiffahrtsunternehmen in großem Umfang an der Belieferung Südafrikas mit Erdöl beteiligt waren. In diesem Jahr wird ein erheblicher Rückgang ihrer Tätigkeit verzeichnet. Das SRB berichtet, keine norwegische Lieferung aufgedeckt zu haben, nachdem in Norwegen ein Gesetz verabschiedet wurde, das diesen Handel verbietet.

Der Bericht unterstreicht außerdem, daß die südafrikanische Regierung unter den Auswirkungen des Embargos leidet. In der Zeit von 1979 bis 1988 mußte Südafrika mindestens 20 Mrd. US-Dollar mehr als den Marktpreis für sein Öl bezahlen. Nach Berechnungen des SRB mußte Südafrika US-Dollar 45 Mrd. für Öl im Marktwert von US \$ 25 Mrd. aufwenden.

Der Bericht hebt hervor, daß "eine weitere Verschärfung des Ölembargos möglich" ist. Das nach Südafrika gelieferte Öl stammt aus einer relativ kleinen Zahl erdölexportierender Länder. Diese Länder sollten für eine angemessene Durchsetzung des gesetzlich verfügbaren Embargos sorgen und die Strafen für Zuwiderhandlungen anheben. Die Wirksamkeit des 1987 verabschiedeten norwegischen Gesetzes wird als Beispiel für effektive Regierungsmaßnahmen angeführt.

In einem von der ITF unterstützten Appell fordert das SRB den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen auf, ein umfassendes, verbindliches Ölembargo gegen Südafrika zu verhängen. Es besteht kein Zweifel daran, daß das Embargo funktionieren kann, wenn die Regierungen bereit sind, nur ein kleines bißchen mehr zu tun als im Augenblick.

## ... indischer Reeder fordert Zweitregister für Indien

Forts. von Seite 17

stehende Schiffe einen Anreiz dazu gibt, diese weiterhin im nationalen Register zu führen.

"Wenn wir die Tendenz zur Billigflagge nicht aufhalten können, müssen wir uns ihr anschließen," erklärte Vasant Sheth, Leiter des größten privaten Schiffahrtsunternehmens **Indiens**, Great Eastern Shipping, beim Start seiner Kampagne, durch die er sein Land dazu bewegen will, den gleichen Weg einzuschlagen wie seine wichtigsten Konkurrenten in der Seeschifffahrt, z. B. Norwegen. Im Rahmen eines Vortrages auf einem Versicherungsseminar in Bombay erklärte Sheth, Indien brauche ein System wie das NIS, wenn es sich der Herausforderung erfolgreich stellen wolle. Seine Pläne scheinen jedoch wenig Aussicht auf Erfolg zu haben: die von der Regierung mit der Zukunftsplanung für die indische Flotte beauftragte Arbeitsgruppe hat den Gedanken eines Zweitregisters bereits zurückgewiesen.

Die **britische** Seeleutegewerkschaft NUS reagierte verärgert auf Pläne der in London ansässigen Blue Star Line, zwei ihrer Schiffe - die *Southland Star* und die *Wellington Star* - zu verkaufen und sie unter der Flagge der Fidschiinseln mit

fidschianischer Bemannung an Bord zurückzuchartern, was den Verlust von 70 Arbeitsplätzen in Großbritannien bedeuten würde.

Blue Star erklärte, die beiden einundzwanzig Jahre alten Schiffe seien die einzigen ihrer Flotte, für die ein derartiges Verfahren geplant sei, und es sollten keine weiteren Schiffe verkauft werden. Der NUS gelang es nicht, eine nähere Klärung der seit einiger Zeit umlaufenden Gerüchte zu erlangen, daß der Verkauf eine beschlossene Sache sei. Sie geht davon aus, daß er wesentlich eher bevorsteht, als das Unternehmen zuzugeben bereit ist.

Die **japanische** Regierung konnte nach mehr als zweijährigen Gesprächen mit Reedern und Gewerkschaften einen Kompromiß im Hinblick auf die Bemannung in japanischem Eigentum befindlicher Schiffe durch ausländische Besatzungen erarbeiten. Die Vereinbarung tritt mit Beginn des nächsten Finanzjahres in Kraft. Das Finanzministerium wird weitere achtzehn Milliarden Yen für die Finanzierung des staatlich geförderten Schiffsbauprogramms bereitstellen. Dies ist die Gegenleistung für die Zusage der Reeder, mehr

neue Schiffe zu kaufen (die augenblicklichen Beschränkungen führten dazu, daß im vergangenen Jahr nur ein neues Schiff in Auftrag gegeben wurde) und eine bestimmte Anzahl japanischer Seeleute einzustellen. Die der ITF angeschlossene japanische Seeleutegewerkschaft JSU, der es vor allem um den Schutz der Arbeitsplätze ihrer Mitglieder ging, gab ihre Zustimmung zu gemischten Besatzungen, allerdings nur auf bestimmten Schiffen und für gewisse internationale Routen. Die genaue Anzahl der ausländischen Seeleute, die auf japanischen Schiffen werden fahren dürfen, ist bisher noch nicht bekannt.

Im vergangenen Jahr verzeichnete das **koreanische** Register erstmals mehr als 10 Mio. Tonnen. Anfang 1988 waren knapp über 2.000 Schiffe - hauptsächlich aus Südkorea selbst sowie aus Panama - dort registriert. Dies bedeutet eine Zunahme um 90 Schiffe und eine zusätzliche Tonnage in Höhe von insgesamt 700.000 Tonnen, wenn man berücksichtigt, daß eine erhebliche Anzahl überalterter und unwirtschaftlicher Schiffe aus dem Verkehr gezogen wurden. Nachdem Südkorea nun Vollmitglied der Internationalen Vereinigung der Klassifizierungsgesell-

Forts. auf Seite 19

# Kanalfähre unter Billigflagge?

Seeleute auf beiden Seiten des Ärmelkanals, die sich bereits heute weitreichenden Sparprogrammen der Fährunternehmer gegenübersehen, die sich damit auf die Eröffnung des Kanaltunnels im Jahre 1993 vorbereiten, sind zutiefst beunruhigt über bisher nicht bestätigte Berichte, nach denen ein dänischer Reeder demnächst einen regelmäßigen Frachtfahrendienst zwischen

England und Frankreich unter Billigflagge anbieten will. Der dänische Reeder Knud Larsen setzt bereits heute das unter Panama-Flagge fahrende RoRo-Schiff *Belinda* im europäischen Kurzstreckenverkehr ein.

Im Juni verkehrte die *Belinda* zwischen Spanien, Frankreich und Großbritannien. Von Anfang Juli bis zum 2. August fuhr das Schiff täglich zwischen Sheerness in

Großbritannien und Flushing in den Niederlanden. Seit dem 1. September kehrt es täglich zwischen London und Zeebrügge.

Die *Belinda*, die 115 Lkws und Sattelaufleger transportieren kann, will angeblich eine regelmäßige Verbindung zwischen Dartford in Großbritannien und Dunkirk in Frankreich anbieten.

## ... Pläne für ein Zweitregister in Polen

Forts. von Seite 18

schaften (IACS) ist, wird für dieses Jahr mit einer weiteren Expansion gerechnet.

Nach Angaben des Vorsitzenden der Kuwait Oil Tanker Company, Abdul-Fattah al-Bader, hat Kuwait keineswegs die Absicht, seine Umflagungspolitik zu ändern, d. h. zumindest vorläufig wird keiner der 14 Tanker und Gastanker, die während des Golfkrieges der US- und der Bermudaflagge unterstellt wurden, wieder unter die kuwaitische Flagge zurückkehren.

Die Regionalregierung von Madeira hat die portugiesische Regierung beschuldigt, die Einführung eines offenen Registers auf der Insel bewußt zu verschleppen. Obwohl dem Ministerium für Transport und Verkehr bereits seit Juli entsprechende Gesetzentwürfe vorliegen, gibt es noch keine eindeutigen Hinweise darauf, wann das portugiesische Kabinett seine Zustimmung geben wird. Die offiziellen Stellen in Madeira, die sich eine Eröffnung des Registers noch vor Ende dieses Jahres wünschen, sind über die Verzögerung, die Berichten zufolge auf die starke Ablehnung der Gewerkschaften gegen diese Pläne zurückzuführen ist, verärgert. Portugiesische Seeleutegewerkschaften fordern, auf in Madeira registrierten Schiffen bevorzugt portugiesische Staatsbürger zu beschäftigen und einen gewissen Anteil der Schiffe mit portugiesischen Seeleuten zu bemannen. Diese Forderungen stießen bei der Reedervereinigung auf Ablehnung, die jeder Änderung des Gesetzentwurfes, an dessen Erarbeitung sie beteiligt war, ihre Zustimmung verweigert.

Um den Anschluß nicht zu verlieren, arbeitet auch Polen an Plänen für die

Einrichtung eines eigenen Zweitregisters. Polen hofft, daß ein solches Zweitregister für westeuropäische Reeder attraktiv sein könne. Und von einigen bundesdeutschen Reedern ist bekannt, daß sie unter den ersten Benutzern eines solchen Registers wären. Auch dänische und finnische Reeder zeigten Interesse. Drei in bundesdeutschem Eigentum befindliche Küstenschiffe wurden bereits nach Polen ausgeflaggt. Dies wurde durch eine vor kurzem verabschiedete Änderung des Schifffahrtsgesetzes ermöglicht, die die zeitweilige Registrierung ausländischer Schiffe in Polen zuläßt. Es ist zu erwarten, daß sich andere deutsche Reeder diesem Beispiel anschließen werden. Rein technisch gesehen werden diese Schiffe aufgrund eines Bareboat-Charter-Vertrages an das polnische Ostsee-Schifffahrtsunternehmen verchartert, dem nach 10 Jahren eine Kaufoption gewährt wird. Die drei Schiffe sind inzwischen mit Polen bemannt, obwohl sie weiterhin von ihren deutschen Reedern betrieben werden und alle rechtliche Verantwortung in der Bundesrepublik verbleibt. Die Schiffe, die in der Ostseeschifffahrt eingesetzt werden, haben durch diesen Trick Zugang zu Frachten bekommen, die normalerweise für inländische polnische Schiffe reserviert sind. Für Polen hat dieses Verfahren den Vorteil, daß es Arbeitsplätze für polnische Seeleute schafft, die Schiffe in Polen registriert und versichert sind, und auch die beteiligten polnischen Unternehmen profitieren von dem Geschäft.

Das neue Register in Trinidad und Tobago, das im Januar dieses Jahres mit so großen Hoffnungen auf die Kundschaft örtlicher Reeder eröffnet wurde, konnte bisher den Erwartungen nicht entsprechen.

Nur ein Schiff - die neue RoRo-Fähre *Panama*, die zwischen den Inseln verkehrt - wurde in dem Register eingetragen. Die beiden Methanoltanker des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Scott (Shipping Corporation of Trinidad and Tobago), mit deren Registrierung man fest gerechnet hatte, fahren noch immer unter der Flagge der Bahamas, während zwei weitere Schiffe der in Port-of-Spain ansässigen Westindian Shipping Corporation (WISCO) - an der Trinidad mit 40 % beteiligt ist - noch immer in Barbados registriert sind. Die Regierung sieht sich unter Druck gesetzt, so bald wie möglich die Voraussetzungen für die Inkraftsetzung des Schifffahrtsgesetzes von Trinidad und Tobago zu schaffen, damit die an dem neuen Register interessierten Reeder auch wissen, welche Bedingungen sie zu erfüllen haben und dann hoffentlich bald beitreten.

Nach Angaben seines weltläufigen Gründungsvaters Clayton Beale Wentworth wird das Register von Vanuatu im November die Grenze von 300 Schiffen überschreiten. Die neuen Kunden sollen vor allem auf dem expandierenden Kreuzfahrtmarkt gewonnen werden. Damit bemüht sich das Register zum ersten Mal, Kreuzfahrtunternehmer und andere Passagierschiffbetreiber anzulocken. In dem Maße wie der Druck der Banken auf die Reeder von hypothekenbelasteten Schiffen zunimmt, ihre Schiffe in Regionen mit einer stabileren politischen Lage zu verlegen, steigt auch das Interesse der Reeder von in Panama registrierten Schiffen an dem Register von Vanuatu. Unterdessen gab die Regierung eine förmliche Zusage hinsichtlich der Respektierung der beiden wichtigsten internationalen Schifffahrtsübereinkommen SOLAS und MARPOL.

## HAFENARBEITER

# US-BERUFUNGSGERICHT KASSIERT 50-MEILEN-KLAUSEL

Am 9. August erklärte das US-Berufungsgericht die sogenannte "50-Meilen-Klausel" für ungültig. Damit muß über den Rahmenkollektivvertrag für die Hafendarbeiter an der Ost- und Golfküste der Vereinigten Staaten neu verhandelt werden. Bei der erwähnten 50-Meilen-Klausel handelt es sich um eine traditionelle Vereinbarung zwischen der Hafendarbeitergewerkschaft International Longshoremen's Association (ILA) und den Arbeitgebern in den Häfen, die garantiert, daß alle Arbeiten beim Packen und Entladen eines Containers innerhalb eines Umkreises von 50 Meilen rund um einen von der ILA organisierten Hafen von Mitgliedern der Gewerkschaft ausgeführt werden. Dem Urteil vorausgegangen war ein langwieriger Rechtsstreit im Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten und im Nationalen Ausschuß für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen. Das Berufungsgericht bestä-

tigte eine Entscheidung der Bundes-schiffahrtsbehörde (FMC), der zufolge die 50-Meilen-Klausel eine Benachteiligung bestimmter Verloader darstellt. Dies wurde damit begründet, daß die Klausel nicht gilt, wenn die Arbeitgeber volle Container verschicken oder empfangen, die von ihren eigenen Arbeitnehmern gepackt oder entladen werden. Die am schwersten betroffenen Unternehmen waren die sogenannten Nicht-Schiffsunternehmer, die kleine Lieferungen übernehmen und sie zu vollen Containerladungen zusammenstellen. Die Vereinigung dieser Unternehmer kämpft seit 14 Jahren gegen die umstrittene Klausel, durch die sie ihren Angaben zufolge gezwungen sind, gut bezahlte ILA-Mitglieder anstelle billigerer, nicht gewerkschaftlich organisierter Arbeitskräfte einzustellen. Dies verursache ihnen Kosten in Höhe von Millionen Dollars.

Die Arbeitgeber in den Häfen und die

ILA haben 45 Tage Zeit, um über eine Berufung gegen das Urteil des Obersten Gerichtshofes zu entscheiden. Es ist jedoch nicht sicher, ob sie es der Mühe wert finden werden. Es ist nicht eindeutig erwiesen, daß durch die Klausel eine große Zahl von Arbeitsplätzen für ILA-Mitglieder geschaffen wird, und eine Sonderregelung im Arbeitsvertrag der Gewerkschaft steht für den Fall der Aufhebung der Klausel automatisch die Aufnahme von allgemeinen Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen vor.

"Wenn wir uns hinsetzen und verhandeln, können wir wesentlich mehr Arbeit in die Häfen zurückholen," erklärte ILA-Präsident John Bowers im Anschluß an die Bekanntgabe des Urteils. "Möglicherweise gelingt es uns, in die Containerterminals außerhalb des Hafensbereichs hineinzukommen! Damit werden wir eine Menge Arbeit zurückholen."

## TODESFÄLLE

Soeben erreicht uns die Nachricht, daß **Jim Horst**, ehemaliger Stellvertreter der Executive-Präsident der Transport Workers' Union of North America und einer der ersten Leiter ihrer Luftfahrtabteilung, vor einiger Zeit nach langer Krankheit verstarb.

Horst übernahm die Leitung der Luftfahrtabteilung Ende der 40er Jahre und erlebte in dieser Zeit, in der das Personal vieler US-Fluggesellschaften sich der TWU anschloß, eine Periode raschen Mitgliederzuwachses. Die heutige Stärke der Abteilung geht in nicht geringem Maße auf die politischen Grundsatzentscheidungen zurück, die während seiner Amtsperiode getroffen wurden. Als Vizepräsident kämpfte er auch in zahlreichen der großen Konfrontationen, in die die Gewerkschaft verwickelt war, an vorderster Front. Er leistete einen erheblichen Beitrag zur Beilegung des bitteren Transportarbeiterstreiks in New York 1966, in dessen Verlauf viele Gewerkschaftsführer inhaftiert wurden.

Horst nahm im Laufe der Jahre an vielen Sitzungen der ITF-Sektion Zivilluftfahrt teil und war kurz vor seinem Eintritt in den Ruhestand 1978 Vorsitzender des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals dieser Sektion.

## Mick Martin

In zahlreichen Nachrufen würdigten viele seiner Gewerkschaftskollegen die Arbeit des Stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Mick Martin, über dessen Tod wir in unserer letzten Ausgabe berichteten. In einem Nachruf auf Mick sprachen seine Kollegen bei der britischen Transport and General Workers' Union von seiner tiefen Verbundenheit mit seiner Arbeit und den sozialistischen Grundsätzen, die er sein Leben lang vertrat. Während seiner erfolgreichen Laufbahn bei der TGWU trat er als mutiger Fürsprecher für die beiden Industriesektoren, die er vertrat - Zivilluftfahrt und öffentlicher Dienst -, auf. Besonders in den letzten Jahren bewies er großes Geschick und Einfühlbarkeit im Umgang mit den komplexen Veränderungen, die sich in der Luftfahrtindustrie vollzogen.

Bei seiner Beerdigung war die ITF durch den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten. Zahlreiche andere britische Gewerkschaftsführer waren unter den 200 Trauergästen, die einen beliebten und hoch angesehenen Gewerkschaftsführer, den wir alle schmerzlich vermissen werden, die letzte Ehre erwiesen. Im folgenden geben wir den vom Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt verfaßten Nachruf auf Mick Martin wieder:

*"Im Mai 1987 nahm ich meine Tätigkeit für die ITF auf. Mick Martin war der erste, der sich durch einen kurzen Telefonanruf mit mir in Verbindung setzte, um mir ganz einfach seine Zusammenarbeit anzubieten.*

*Wir trafen uns nur einige wenige Male. Alle Programme, die wir geplant hatten, wurden ausgeführt, darunter auch die Sektionskonferenz auf Teneriffa, die er für so wichtig und dringend notwendig gehalten hatte.*

*In den letzten Monaten vor seinem Tod hatten ihm seine Ärzte nahegelegt, weniger zu arbeiten und sich zu schonen, doch dieser Empfehlung folgte er mir widerwillig.*

*Als Neuling in meinem Amt bat ich ihn häufig um seine Meinung und seinen Rat, und sie waren immer äußerst hilfreich.*

*Wir alle haben einen Verlust zu beklagen: seine Familie, die Arbeitnehmer, seine Kollegen und die ITF. Ich persönlich habe einen ganz besonderen Freund verloren."*



# SOFORT ABONNIEREN!

INFORMATIONS : NOTICIAS

# ITF NEWS

NACHRICHTEN : NYHETER

**DIE ITF-NACHRICHTEN werden kostenlos und in beliebiger Anzahl an die ITF-Mitgliedsgewerkschaften versandt. Sie erscheinen in englischer, französischer, deutscher, spanischer und schwedischer Sprache.**

**Einzelexemplare werden ebenfalls kostenlos an Gewerkschaften, Organisationen und Einzelpersonen mit direktem Interesse an der Verkehrswirtschaft abgegeben. Auf Anfrage informieren wir gern über den Preis eines Abonnements für andere interessierte Leser ...**

**Einfach das Bestellformular ausfüllen und an die ITF schicken!**

---

**An: ITF-Presse- und Forschungsabteilung  
133-135 Great Suffolk Street, London, SE1 1PD, Großbritannien  
FAX +441 357 7871; TELEX (ITF-NACHRICHTEN) Luxemburg +402 60701901**

**JA, ich möchte gerne [ ] Exemplare der ITF-Nachrichten  
in ..... [Sprache] abonnieren**

**Name** \_\_\_\_\_

**Gewerkschaft/Organisation** \_\_\_\_\_

**Adresse** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_