

Aus dem INHALT

LEUTE (S. 3)

BINNENVERKEHR

Sektionskonferenz
Straßentransport
tagt in Rio (S. 4)

ZIVILLUFTFAHRT

Vorbereitungen für
die Woche der Zivil-
luftfahrt (S. 6)
Trump kauft Lufttaxi-
dienst von Eastern (S. 7)
SAS verbindet sich
mit Texas Air (S. 8)

SEELEUTE

Brasilianischer Anti-
Korruptionsprozeß (S. 9)
Flaggenübersicht (S. 10)
Schotten auf RoRo-Fähren
billig und einfach
anzubringen (S. 12)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 9)

HAFENARBEITER
Entlassungen drohen in
italienischen Häfen (S. 12)
ILA: Berufung gegen
Container-Urteil (S. 12)
WWF-Hafenarbeiter-
konferenz (S. 13)

NEIN ZU PINOCHET!

CHILE STIMMT FÜR DEMOKRATIE

Wie erwartet stimmten die Menschen in Chile am 5. Oktober in den ersten freien Wahlen seit das Militär durch den blutigen Putsch gegen den demokratisch gewählten Präsidenten Allende vor fünfzehn Jahren an die Macht kam mit einem entschiedenen Nein gegen General Pinochet.

Mit 54 % der abgegebenen Stimmen sprach sich die Bevölkerung eindeutig gegen eine weitere 8jährige Amtsperiode Pinochets aus. Der Anteil der Ja-Stimmen betrug 43 %.

Mit der Ablehnung Pinochets demonstrierten die Chilenen ihre überwältigende Zustimmung für die 16-Parteien-Koalition, die sich aktiv für ein "Nein" gegen Pinochet in dem Referendum eingesetzt hatte.

Die Stimmabgabe erfolgte unter Aufsicht internationaler Beobachter, darunter eine Reihe von Politikern aus den USA und Europa, die die ordnungsgemäße Durchführung der Wahlen überwachten.

Ebenfalls als Wahlbeobachter in Chile war eine IBFG-Delegation, der auch Miguel de Julian von der spanischen Gewerkschaft UGT angehörte. Die Gruppe internationaler Gewerkschafter nutzte die Gelegenheit, mit den beiden Gewerkschaftsführern Manuel Bustos und Arturo Martinez zusammenzutreffen, die sich wegen ihrer Opposition gegen das Pinochet-Regime in interner Verbannung befinden.

Im Anschluß an die Wahlen sandte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken einen Glückwunsch an die Arbeitnehmer Chiles, in dem er das Ergebnis der Volksabstimmung als einen Sieg der demokratischen Gewerkschaftsbewegung des Landes bezeichnete, die von Anfang an in der vordersten Linie gegen die Diktatur gekämpft habe.

"Dank Eurer unermüdlichen Arbeit und Eurer Bereitschaft, Eure Freiheit und - wie die Ermordung des Gewerkschafters Tucapel Jiminez im Jahre 1982 zeigt - Euer Leben aufs Spiel zu setzen, und durch die Folter und Inhaftierungen, die Ihr und viele andere über Euch ergehen lassen mußtet, habt Ihr dem chilenischen Volk neue Hoffnung gegeben. Ihr habt ihm geholfen, die Angst zu überwinden und wieder Vertrauen zur Demokratie zu fassen," erklärte Vanderveken.

Nach Bekanntgabe der Ergebnisse drängten sich begeistert singende Menschenmassen auf den Straßen, um den Sieg über eine der repressivsten Diktaturen Lateinamerikas zu feiern. Das Militär reagierte in gewohnter Weise mit dem Einsatz von Wasserwerfern und Tränengas, um die Demonstrationen aufzulösen.

Pinochet gestand seine Niederlage ein, gab jedoch gleichzeitig seine Absicht bekannt, bis März 1990 weiter im Amt zu bleiben. Dies ist nach der chilenischen Verfassung möglich. Angesichts der Höhe seiner Niederlage und des deutlichen Wunsches der chilenischen Bevölkerung nach einer raschen Rückkehr zur Demokratie scheint es jedoch schwer vorstellbar, daß er seine Absicht ausführen kann.

Wenige Wochen vor der Volksabstimmung, am 14. und 15. September, fand in Santiago die 15. Sitzung des IBFG-Ausschusses für die Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika statt. Dies war Ausdruck der Solidarität mit den Arbeitnehmern

Forts. auf Seite 2

... internationale Solidarität mit verbannten Gewerkschaftsführern

Forts. von Seite 1

Chiles im Vorfeld des Referendums.

Der Situation angemessen war die Wahl von Manuel Bustos - dessen Verbannung, wie die von Martinez, in eben dieser Woche rechtskräftig werden sollte - zum Sitzungspräsidenten. Auch sein Kollege Martinez, ebenfalls vom chilenischen Gewerkschaftsdachverband CUT, nahm aktiv an der Sitzung teil.

In seiner Begrüßungsansprache sagte Bustos voraus, daß die Opposition gegen Pinochet in der bevorstehenden Abstimmung einen "eindeutigen, überwälti-

**"... ihr habt dem
chilenischen Volk neue
Hoffnung gegeben"**

genden" Sieg erringen werde. Er fügte hinzu, daß die Gewerkschaftsbewegung seines Landes bereit sei, einen triumphalen Erfolg zu verteidigen, der den ersten Schritt zur Wiederherstellung ihrer legitimen Rechte darstellen werde.

Am Nachmittag des zweiten Sitzungstages marschierten die Ausschußmitglieder an der Spitze eines Demonstrationzuges durch die Stadt, der Bustos und Martinez auf ihrem Weg zum Obersten Gerichtshof begleitete, wo sie sich wegen ihrer Verurteilung zu 541 Tagen in der internen Verbannung, die an diesem Tage rechtskräftig wurde, zu melden hatten.

Gewerkschafter aus mehr als 30 Ländern - angeführt vom Stellvertretenden IBFG-Generalsekretär Enzo Friso und Luis Anderson, Generalsekretär der IBFG-Regionalorganisation ORIT - sowie zahlreiche chilenische Gewerkschafter nahmen an dem Marsch teil. Obwohl es sich dabei um eine friedliche Demonstration internationaler Solidarität handelte, betrachteten die chilenischen Behörden die Veranstaltung offenbar als eine Bedrohung und reagierten entsprechend.

Die Polizei gewährte Bustos und Martinez sowie den führenden Vertretern des IBFG Einlaß ins Gerichtsgebäude und versuchte anschließend, die vor dem Gebäude wartende Menge gewaltsam zu zerstreuen. Die üblichen Waffen - Wasserwerfer, Tränengas und Schlagstöcke - kamen zum Einsatz, und eine Reihe von Demonstranten - Chilenen ebenso wie ausländische Gewerkschafter - wurden bei den Übergriffen der Polizei verletzt. Auch ein unbeteiligter Passant wurde zusammengeschlagen.

Der Gerichtspräsident traf, wie vereinbart, mit der IBFG-Delegation zusammen, doch, wie Friso erklärte, war die Sitzung "sehr kurz und unproduktiv". Und während man im Inneren des Gebäudes zusammentraf, war die Polizei draußen damit beschäftigt, die Versammlung gewaltsam zu zerstreuen.



General Pinochet - der unerwünschte Diktator

Freilassung gefordert

Im Anschluß an die Sitzung in Santiago verstärkte der IBFG-Ausschuß für die Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika seine Kampagne für die Freilassung von Bustos und Martinez. In Botschaften an General Pinochet und den Präsidenten des Obersten Gerichtshofes wurde die sofortige und bedingungslose Freilassung beider Gewerkschafter gefordert. Die Regierungen sind aufgefordert, diesem Beispiel zu folgen.

Auch Bustos und Martinez erhielten zahlreiche persönliche Solidaritätsbotschaften zum Antritt ihrer langen und einsamen Zeit der Verbannung.

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**

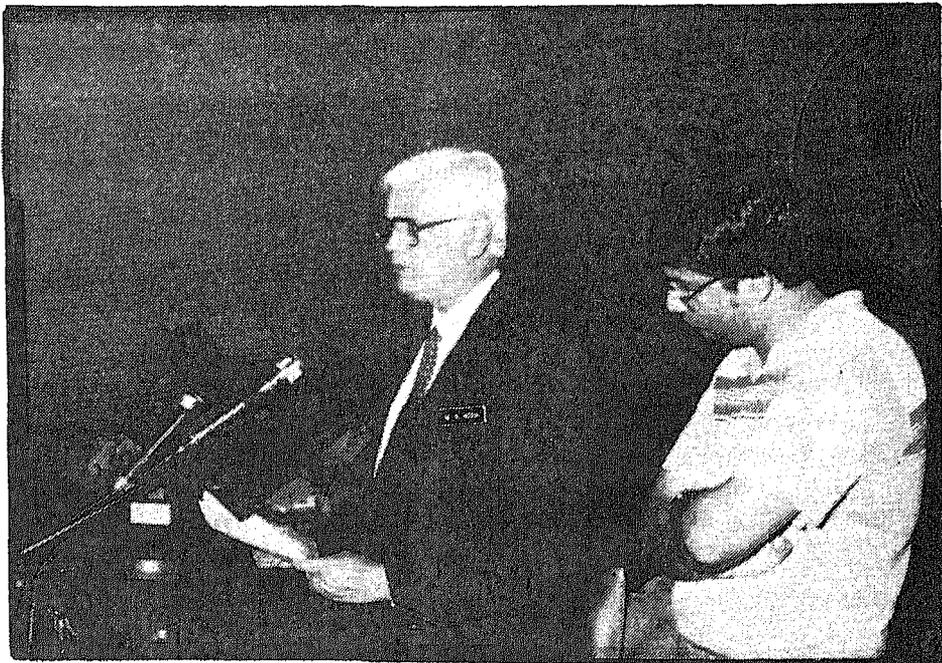
133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD
TELEPHONE: +44-1-403 2733
TELEX: (051) 8811397 ITF LDN G
FAX: +44-1-357 7871
CARLES: Intransfe, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

DAVID NIMMT AN TWU-GEWERKSCHAFTSTAG TEIL

Der zehnte alle drei Jahre stattfindende Gewerkschaftstag der malaysischen Transportarbeitergewerkschaft (TWU) fand am 18. September dieses Jahres statt. Unter den Anwesenden war auch der Generalsekretär der Gewerkschaft, Dr. V. David.

In jedem anderen Land wäre diese Tatsache kaum einer Erwähnung wert, doch in den vergangenen Monaten gab es Augenblicke, in denen es so aussah, als ob Dr. David sich zum Zeitpunkt des Gewerkschaftstages noch immer in Haft befinden werde. So aber konnte er in seiner Eröffnungsansprache vor den mehr als 300 Delegierten bewegt seinen Stolz und seine Dankbarkeit dafür zum Ausdruck bringen, daß er unter ihnen weilen konnte. Gleichzeitig entschuldigte er sich dafür, daß er die TWU-Mitglieder wegen der ihm auferlegten Beschränkungen nicht an ihren Arbeitsplätzen besuchen könne.

David forderte dann die Einführung eines gesetzlich festgelegten Mindestlohnes für die malaysischen Arbeitnehmer sowie die Einrichtung eines nationalen Gremiums zur Festsetzung angemessener Preise für Gegenstände des Grundbedarfs, die sich ein normaler Arbeitnehmer immer seltener leisten könne. Er forderte darüber hinaus die Anerkennung der spezialisierten Fertigkeiten der Transportarbeiter in ihrem sich



ITF-Regionalsekretär Mo Hoda spricht vor den Delegierten

immer mehr zu einer hochtechnologisierenden Industrie entwickelnden Wirtschaftsbereich.

Zum Abschluß seiner Rede erinnerte er die Delegierten an das bevorstehende

30jährige Gründungsjubiläum der Gewerkschaft und versprach, daß die TWU niemals ihren Kampf für Menschen- und Gewerkschaftsrechte aufgeben werde.

Regionalsekretär Mo Hoda vertrat die ITF auf dem Gewerkschaftstag und erklärte in seiner Ansprache vor den versammelten Delegierten, daß er im Geiste der Solidarität mit Dr. David, einem hoch angesehenen Gewerkschaftsführer, der einen echten Beitrag zur internationalen Arbeiterbewegung geleistet habe, an ihrer Konferenz teilnehme.

Er fügte hinzu, daß die Dr. David auferlegten Beschränkungen für Gewerkschafter auf der ganzen Welt Anlaß zu großer Beunruhigung seien und versprach, daß die ITF weiterhin Druck auf die malaysische Regierung ausüben werde, um die Beschränkungen der gewerkschaftlichen Betätigung, aufgrund derer Dr. David verhaftet worden sei, aufgehoben würden. Es sei zutiefst zu bedauern, daß Regierungen und Arbeitgeber in vielen Ländern der Region Gewerkschaften als lästige Störenfriede betrachteten und sie dementsprechend behandelten, wobei sie häufig gegen die von der IAO festgelegten Grundsätze hinsichtlich des Rechts auf Vereinigungsfreiheit verstießen.

Er sagte die Unterstützung der ITF bei den Anstrengungen zu, die eine Behandlung der Gewerkschaften als gleichberechtigte Partner beim Aufbau der Nationen garantieren sollen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß Dr. David Ende des Jahres nach Australien reisen könne, um dort an einer wichtigen Sitzung des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum teilzunehmen.

LEUTE

Der Generalsekretär der britischen Transport Salaried Staffs' Association, Bert Lyons, wird im Mai nächsten Jahres kurz vor seinem 60. Geburtstag von seinem Amt zurücktreten. Lyons hat sich entschlossen, sein Amt schon zwei Jahre vor Erreichen der offiziellen, von seiner Gewerkschaft festgesetzten Altersgrenze aufzugeben, da eine ganze Reihe führender Funktionsträger der TSSA demnächst in den Ruhestand treten wird und er sich wünscht, daß ein neues Führungsteam die Gewerkschaft in die 90er Jahre begleitet. Lyons wurde 1982 nach neun Jahren im Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs zum Generalsekretär der TSSA gewählt. Er verläßt die TSSA zu einem Zeitpunkt, an dem sie über einen Zusammenschluß mit einer anderen Transportarbeitergewerkschaft nachdenkt. Die Gewerkschaft organisiert nicht-gewerbliche Arbeitnehmer bei den Eisenbahnen und im Reisebürosektor, und Lyons vertrat viele Jahre lang diese beiden Berufsgruppen innerhalb der ITF als aktives Mitglied des Sektionsausschusses Eisenbahn ebenso wie als Stellvertretender Vorsitzender der Sektion Reisebüropersonal, in der er eine entscheidende Rolle spielte.

Der bekannte britische Gewerkschaftsführer Clive Jenkins gab vor kurzem bekannt, daß er mit 62 Jahren in den Ruhestand treten wird. Jenkins ist seit nunmehr fast 30 Jahren Generalsekretär der Association of Scientific, Technical and Managerial Staffs (inzwischen umbenannt in Manufacturing, Science, Finance - MSF). Während dieser Zeit baute er die Gewerkschaft zu einer äußerst effektiven Organisation für qualifizierte Arbeitnehmer auf. Ken Gill, seit dem Zusammenschluß seiner Gewerkschaft TASS mit MSF gleichberechtigter Generalsekretär neben Jenkins wird nun dieses Amt allein ausüben.

Arthur T. Hughes, in den vergangenen 20 Jahren Stellvertretender Generalsekretär der britischen United Road Transport Union (URTU) beendet im Dezember eine gewerkschaftliche Laufbahn, während der er unter anderem von 1956 bis 1962 sechs Jahre lang das Amt des URTU-Präsidenten innehatte. Über mehrere Jahre hinweg vertrat Hughes seine Gewerkschaft im Sektionsausschuß Straßentransport der ITF. Er wird nun in den Ruhestand treten.

ITF-SEKTIONSKONFERENZ STRASSENTRANSPORT IN RIO

Sechzig Delegierte aus 21 Ländern kamen vom 4. bis zum 6. Oktober in Rio de Janeiro zur ersten Vollkonferenz der ITF-Sektion Straßentransport in einem Entwicklungsland zusammen. Gastgeber der 3tägigen Konferenz war die brasilianische Konföderation der Arbeitnehmer im Binnenverkehr (CNTTT). Der Leiter der Abteilung Straßenverkehr des brasilianischen Verkehrsministeriums eröffnete die Sitzung, die mit ausführlichen Diskussionen über die Aufgaben der Sektion fortgesetzt wurde.

Mehr als ein Drittel der Delegierten waren von lateinamerikanischen Mitgliedsgegewerkschaften entsandt. Die Tagesordnung sah eine ausführliche Diskussion über die Straßenverkehrswirtschaft in Lateinamerika vor (siehe Kasten).

Ungeachtet der enormen geographischen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Ländern, in denen die ITF über Mitgliedsgegewerkschaften im Straßenverkehr verfügt, entdeckten die Delegierten viele Gemeinsamkeiten. Überlange Arbeitszeiten und unzureichende staatliche Vorschriften hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit wurden als weltweit verbreitete Probleme identifiziert.

Bei der Diskussion über die fortgesetzten Anstrengungen der Sektion für eine "Humanisierung" dieses Wirtschaftsbereiches kamen die Delegierten überein, ein internationales Forschungsprojekt über den Zusammenhang zwischen langen Lenkzeiten und Übermüdung zu fördern. Die angeschlossenen Gewerkschaften beschlossen die Durchführung von Studien mit Berufsfahrern in ihrem jeweiligen Ländern auf der Grundlage der von Professor Åkerstedt (Schweden) entwickelten "EEG-Methode" und seiner Arbeiten über Übermüdung bei Lokführern (siehe ITF-Nachrichten September 1988), die in einer internationalen Übersicht zusammengefaßt werden sollen.

Darüber hinaus diskutierte und verabschiedete die Konferenz den Entwurf einer gewerkschaftspolitischen Erklärung zur Gestaltung von Lkw-Fahrerhäusern. Bei fortgesetzten Gesprächen mit Fahrzeugherstellern und ihrer internationalen Organisation (OICA) hatte die ITF festgestellt, daß viele Hersteller an der Haltung der Gewerkschaften zu Fragen der Fahrzeuggestaltung interessiert sind. Die OICA hatte die ITF um eine Stellungnahme zur Frage einer verbindlichen Vorschrift über die Anbringung und das Anlegen von Sicherheitsgurten in Fahrerhäusern gebeten. Die Konferenz sprach sich einstimmig für eine verbindliche Vorschrift für das Anbringen von Sicherheitsgurten und mit überwältigender Mehrheit für das Anlegen von Sicherheitsgurten in Lkws aus.

Zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften legten Arbeitspapiere zu Fragen im Zusammenhang mit neuen Technologien vor. Die Delegierten unterstrichen die Notwendigkeit verbesserter Ausbildungsmaßnahmen, um sie in die Lage zu versetzen, die weitreichenden Auswirkungen dieser Veränderungen in den Griff zu bekommen. Ferner betonten sie die grundlegende Bedeutung der Miteinbeziehung der Gewerkschaften bei der Einführung und Anwendung neuer Technologien.

Eine äußerst lebhaft debattierte Frage über die Frage der selbstständigen Fahrer geführt. In vielen Ländern müssen die Gewerkschaften miterleben, wie Arbeitnehmer zu sogenannten "Unternehmen" werden, die ihr Fahrzeug besitzen oder pachten und auf Vertragsbasis arbeiten. Zahlreiche Delegierte wiesen darauf hin, daß diese neuen "Selbstständigen" wesentlich weniger sozialen Schutz genießen als Arbeitnehmer, da sie keinen Anspruch auf Kranken-, Urlaubs- oder Ruhestandsgeld haben. Es konnte jedoch keine Einigung

darüber erzielt werden, wie dieses Problem am besten anzugehen sei. Vertreter der spanischen Gewerkschaft UGT berichteten der Konferenz über ihre Fortschritte bei der Organisation derartiger Fahrer in Genossenschaften und, davon ausgehend, in der Gewerkschaft. Andere Delegierte vertraten die Auffassung, daß den selbstständigen Fahrern kein Zugang zu den Gewerkschaften gewährt werden sollte bzw. forderten eine zahlenmäßige Begrenzung der an selbstständige Fahrer als Subunternehmer vergebenen Aufträge. Die Konferenz beauftragte den Planungsausschuß der Sektion Straßenverkehr, eine Politik zu dieser Frage zu erarbeiten und sie der nächsten Konferenz zur Beratung vorzulegen.

Abschließend beglückwünschten die Delegierten den Präsidenten der CNTTT, Orlando Coutinho, sowie seine Gewerkschaft für die hervorragende Arbeit, die sie bei der Vorbereitung und Durchführung dieser erfolgreichen Konferenz geleistet hatten.

Schwerpunkt Lateinamerika

Während die Länder Lateinamerikas mit der riesigen Belastung durch eine schwere Wirtschaftskrise kämpfen, benötigen ihre Gewerkschaften die Solidarität und Unterstützung der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Dies war die Botschaft vieler lateinamerikanischer Delegierter auf der ITF-Sektionskonferenz Straßenverkehr in Brasilien.

Die Arbeitnehmer im Straßenverkehr sind sehr direkt von diesen Problemen betroffen. Ihre Arbeitsbedingungen sind schlecht, ihre Bezahlung unzureichend, und ihre Stimme findet nur allzu oft kein Gehör bei den neuen demokratischen Regierungen, die häufig die gleiche Wirtschaftspolitik zu verfolgen scheinen wie die Diktaturen, an deren Stelle sie getreten sind.

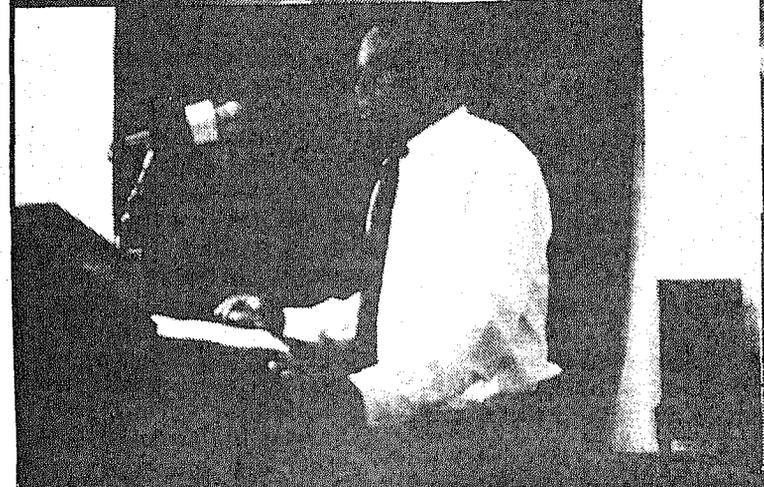
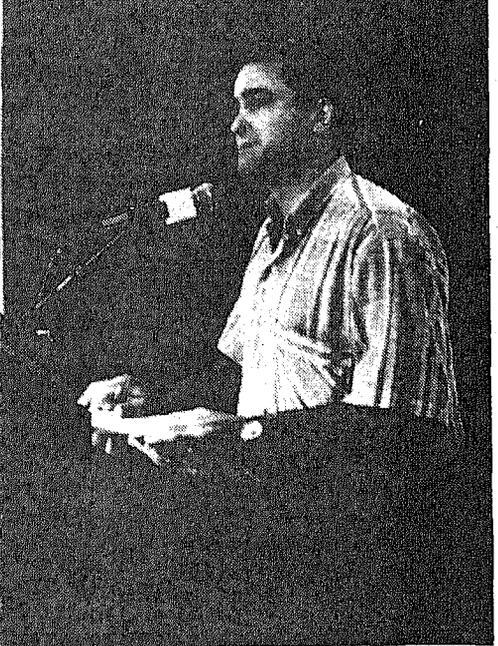
Der Führer der argentinischen Berufsfahrergewerkschaft, Ricardo M. Perrez, berichtete der Konferenz, daß seine Mitglieder unter den "überlangen Arbeitszeiten und der Übermüdung" leiden. Selbst wo es Lenkzeitvorschriften gibt, werden diese nicht eingehalten. Fahrer müssen riesige Entfernungen zurücklegen, häufig schon allein, um an einem sicheren Ort übernachten zu können.

Der Präsident der Gewerkschaft des Buspersonals in Uruguay, C. Manfrini, erklärte, daß sich die Regierungspolitik seines Landes seit der Überwindung der Diktatur nicht geändert habe. Uruguay "ersticke" unter der Last seiner Auslandsverschuldung und die Löhne der Arbeitnehmer gingen zurück. "Die lateinamerikanischen Arbeitnehmer leben in einer völlig anderen Welt als die Menschen in den westlichen Ländern," sagte er. "Sie haben keinerlei Zugang oder Anspruch auf Kultur oder Freizeit."

Der Präsident der brasilianischen Gewerkschaft CNTTT, O. Coutinho, erklärte den Delegierten, daß die Regierungen Lateinamerikas untätig, die Volkswirtschaften in der Region instabil und die Gewerkschaften schwach seien. Er forderte eine wesentlich stärkere Präsenz der ITF in Lateinamerika und größere internationale Solidarität für die Gewerkschaften der Region.

C. Andrade von der venezuelanischen Gewerkschaft FEDETRANSPORTE bedauerte, daß die lateinamerikanischen Regierungen die Gewerkschaften nicht in die politischen Entscheidungsprozesse miteinbezogen. Sie müßten zu verstärkten Konsultationen gezwungen werden, forderte er und fügte hinzu, daß die Arbeitnehmer Lateinamerikas für größere Einheit und Stärke innerhalb der Gewerkschaftsbewegung kämpfen müßten.

Eine Sonderresolution, die die Erarbeitung einer ITF-Verkehrspolitik für Lateinamerika forderte und die Notwendigkeit einer verstärkten ITF-Präsenz in der Region unterstrich, wurde von der Konferenz einstimmig verabschiedet.



*Bilder von der ITF-Sektions-
konferenz Straßentransport
in Rio de Janeiro*

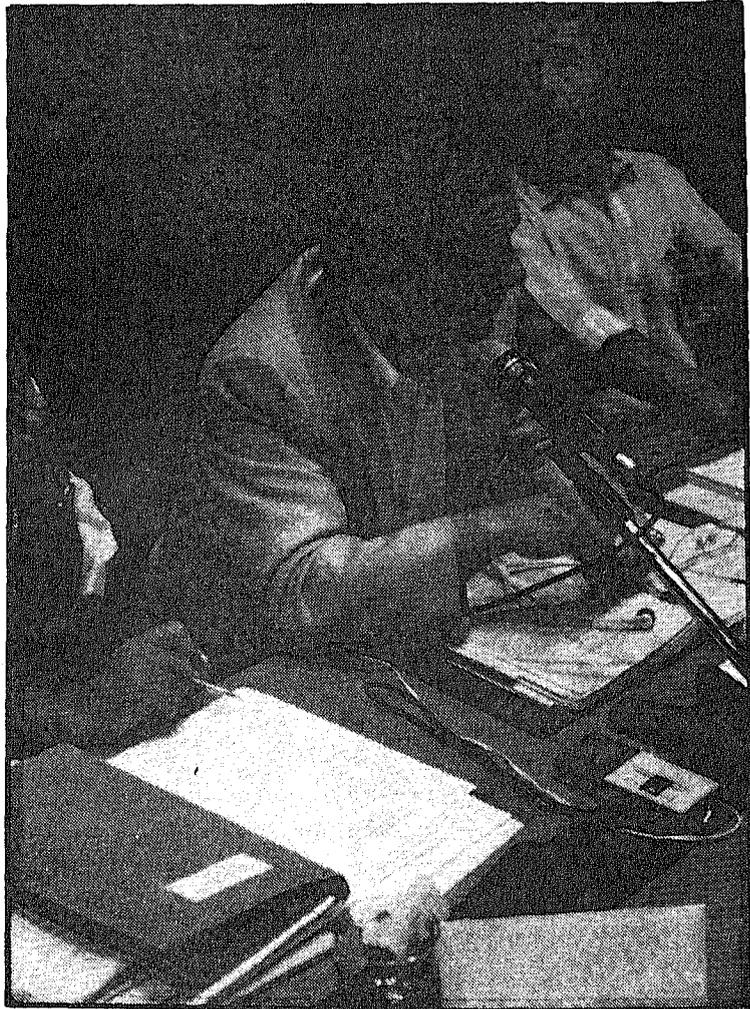
Letzte Vorbereitungen für Woche der Zivilluftfahrt

Die Vorbereitungen für den Start der Woche der Zivilluftfahrt der ITF in der zweiten Dezemberwoche waren das beherrschende Thema der ITF-Sektionskonferenz Zivilluftfahrt, die am 28. und 29. September auf Teneriffa stattfand. Die Woche der Zivilluftfahrt ist Auftakt einer internationalen Kampagne, durch die Regierungen, Flugreisende und Gewerkschaftsmitglieder auf die negativen Aspekte der Entregulierung des Luftverkehrs aufmerksam gemacht werden sollen.

Zunächst jedoch hatte der Konferenzleiter, Bill Scheri, eine traurige Aufgabe zu erfüllen: er bat die Delegierten, sich zu einer Schweigeminute im Andenken an die Mitglieder der Sektion zu erheben, die seit der letzten Konferenz verstorben waren. Insbesondere würdigte er die Arbeit des verstorbenen Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden Mick Martin von der britischen Gewerkschaft TGWU. Zu seinem Nachfolger wählte die Konferenz David Peel, ebenfalls TGWU.

Die Konferenz, an der 113 Delegierte von 55 Gewerkschaften aus 31 Ländern teilnahmen, verabschiedete eine ausführliche gewerkschaftspolitische Erklärung, die als Grundlage für die Kampagne gegen die Entregulierung dienen wird. In seinen einführenden Bemerkungen zu der Erklärung verwies der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, Pio Albanesi, auf die tiefgreifenden Veränderungen, die sich in den vergangenen zehn Jahren in der Zivilluftfahrt weltweit ergeben haben. Die Einführung neuer Technologien und eine weltweite Wirtschaftskrise gesellten sich zu den teilweise katastrophalen Auswirkungen der Entregulierung in den USA. Er unterstrich die Aufgabe, die den Regierungen im Zusammenhang mit der Schaffung eines Ordnungsrahmens für die Zivilluftfahrt zukommt. Allein die Regierungen können Entscheidungen hinsichtlich der Sicherheit, der Qualität und der Häufigkeit der angebotenen Dienste sowie der Rolle des Luftverkehrs im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung eines Landes treffen. Andererseits müsse man akzeptieren, daß "die Entregulierung heute Realität geworden ist, und es niemals möglich sein wird, zu einer Situation zurückzukehren, wie sie vor 1978 bestand."

Die Woche der Zivilluftfahrt wird sich daher nach dem Willen der Konferenz auf die Forderung nach Schaffung eines "neuen Ordnungsrahmens" konzentrieren. Regierungen und internationale Organisationen wie z. B. die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) müssen bestimmte Aspekte des Luftverkehrs - Sicherheit, Schadstoffausstoß, Ausbildung und Befähigungsnachweise des Personals - strikt regulieren. Darüber hinaus müssen die Regierungen in Fragen wie Dienstleistungsstandard, Flugfrequenz, Löhne und Sozialbedingungen, Wettbewerbspolitik und Flugpreise ihren Einfluß verstärkt geltend machen. Andere Aspekte wie die Entscheidungen über Einzelheiten der Preisfestsetzung sowie der Dienstleistungen sollten von den Fluggesellschaften in Konsultation mit den Regierungen und mit Zustimmung der Gewerkschaften getroffen werden.



Sektionsvorsitzender B. Scheri (IAM) und ITF-Generalsekretär Harold Lewis auf dem Podium

Die Aktionswoche soll unter dem Motto "Entregulierung - Nein Danke" stehen. Damit wird die Auffassung der ITF bekräftigt, daß die Entregulierung nach amerikanischem Vorbild in den Vereinigten Staaten zur Katastrophe geführt hat und ähnlich katastrophale Auswirkungen haben wird, wenn sie auf andere Länder übertragen wird. Die Kampagne soll außerdem unterstreichen, daß jede weitere Liberalisierung innerhalb einer Staatengruppe von

Maßnahmen zur Harmonisierung der Arbeitsbedingungen und der Sozialleistungen für die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt begleitet sein muß.

Die Konferenz verabschiedete mehrere Entschlüsse. Eine Entschlußung zum Thema Luftverkehrssicherheit forderte die Einrichtung einer gemeinsamen europäischen Flugsicherheitsbehörde zur Koordination der Sicherheitsvorschriften über nationalstaatliche Grenzen hinweg. In einer weiteren Entschlußung wurde die gewerkschaftsfeindliche Politik der Unternehmensleitung der französischen Fluggesellschaft UTA verurteilt, die Gehaltskürzungen von bis zu 60 % für ihr Personal anstrebt.

Der Konferenz vorangegangen waren Sitzungen der Technischen Ausschüsse des Kabinenpersonals sowie des Flugdeckpersonals, die sich ausführlich mit der Frage der Lizenzierung im Rahmen der ICAO befaßten. Ramos Miguel von der UGT

Forts. auf Seite 7

TRUMP ÜBERNIMMT LUFTTAXIDIENST VON LORENZO

Das im September verkündete Urteil des US-Berufungsgerichts (wir berichteten darüber kurz in der September-Ausgabe der ITF-Nachrichten), nach dem die Entlassung von 4.000 Eastern-Mitarbeitern durch die Fluggesellschaft im Rahmen eines im Herbst in Kraft getretenen Einsparungsprogramms rechtmäßig sei, war ein harter Schlag für die Gewerkschaften.

In einer Stellungnahme zu dem Urteil beschuldigte der Vorsitzende der Pilotengewerkschaft bei Eastern, Kapitän Jack Bavis, das Gericht, gegen die dem Beschäftigungsgesetz für die Eisenbahnen (dem auch die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt unterstehen), zugrundeliegenden Prinzipien verstoßen zu haben, nach denen der Arbeitgeber keine Maßnahmen mit weitreichenden Folgen für die Beschäftigungsbedingungen ergreifen sollte, solange er sich in Vertragsverhandlungen befindet.

Das Urteil war um so enttäuschender, als die gegenwärtige Entlassungswelle sicherlich nicht die letzte sein wird. Wenn die Gerichte Lorenzo in diesem Falle Recht geben, so könnte dies durchaus bedeuten, daß die Gewerkschaften auch in Zukunft nicht in der Lage sein werden, ihn aufzuhalten.

Bavis erklärte, daß das Gerichtsurteil, falls es bestätigt werde, Lorenzo freie Hand für weitere Entlassungen gebe, bis von der Fluggesellschaft nichts mehr übrigbleibe. ALPA werde daher eine Wiederaufnahme des Verfahrens in Anwesenheit aller 11 Richter der als Berufungsinstanz fungierenden Bundesgerichte des Bezirks Columbia beantragen.

... Ämter neu besetzt

Forts. von Seite 6

wurde als Nachfolger von Roger Bricknell zum Vorsitzenden des Technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals, Flugkapitän Randy Babbitt (ALPA, USA) zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Der Technische Ausschuß des Kabinenpersonals wählte J. Tamagnini von der portugiesischen Gewerkschaft SNPAC zu seinem neuen Vorsitzenden.

Im Anschluß an die Konferenz fand eine Sitzung der Delegierten aus den europäischen Ländern statt, die sich für eine aktivere Rolle der ITF bei der Koordinierung der Gewerkschaftspolitik im Zusammenhang mit der Vollendung des EG-Binnenmarktes bis zum Jahre 1993 aussprachen, die auch auf nicht der EG angehörende Länder weitreichende Auswirkungen haben wird.

Zum Abschluß der Konferenz sprach Scheri der UGT (Spanien) und ihrem Internationalen Sekretär Miguel de Julian, die für die Organisation dieser äußerst fruchtbaren Konferenz verantwortlich waren, seinen besonderen Dank aus.

Der zweite schwere Schlag, den die Gewerkschaften bei Eastern in diesem Monat einstecken mußten, war eine weitere Niederlage in ihrem seit einem Jahr geführten Kampf gegen den Verkauf des lukrativen Lufttaxidienstes an der Ostküste durch den Chef der Fluggesellschaft, Frank Lorenzo.

Am 12. Oktober wurde ein Vertrag über den Verkauf des Lufttaxidienstes an den New Yorker Bauunternehmer Donald Trump zum Preis von US \$ 365 Mio. unterzeichnet.

Der Lufttaxidienst, der stündlich zwischen den Ostküstenstädten New York, Washington und Boston verkehrt und von Geschäftsleuten wie Politikern rege genutzt wird, wird von nun an nach seinem neuen Besitzer, der bereits über eine stattliche Reihe von Hotels und Casinos verfügt und hofft, den Lufttaxidienst auf Atlantic City ausweiten zu können, "Trump-Shuttle" heißen. Der Verkauf des Lufttaxidienstes könnte erhebliche Auswirkungen auf die Überlebensfähigkeit Lorenzos im Falle eines Streiks bei Eastern haben, der inzwischen immer wahrscheinlicher wird.

Wenn der Lufttaxidienst am 15. Dezember tatsächlich den Besitzer wechselt, werden sich die Bargeldreserven, die Lorenzo in einer "Kriegskasse" für genau diesen Fall angesammelt hat, mehr als verdoppeln.

Die Gewerkschaften bei Eastern erklären, daß der Verkauf den "Todesstoß" für die Fluggesellschaft bedeute und schwören, daß Lorenzo ein harter Kampf bevorsteht.

In der Woche nach Bekanntgabe der Übernahme des Lufttaxidienstes durch Trump gab es in der Presse zahlreiche Spekulationen über ein mögliches Interesse von Carl Icahn an Eastern und sein angeblich bevorstehendes Übernahmeangebot (Icahn ist bereits Eigentümer von Trans World Airlines - TWA).

Zwar erklärte Lorenzo zumindest gegenüber der Presse, daß er Eastern wahrscheinlich nicht verkaufen werde, er deutete jedoch an, daß Icahn ein ernstzunehmender Kaufinteressent sei und ihm Gelegenheit gegeben werden sollte, dem Vorstand von Texas Air einen Vorschlag vorzulegen.

Es fanden zahlreiche Sitzungen zwischen Icahn und den Gewerkschaften sowohl bei TWA als auch bei Eastern statt. Während alle Beteiligten über den Inhalt der Gespräche Stillschweigen bewahrten, häuften sich Vermutungen, wonach möglicherweise von einem Außenstehenden ein Angebot für beide Fluggesellschaften vorgelegt werden könnte und die Gewerkschaften an der Übernahme beteiligt sein sollten.

Die Gespräche scheiterten am 17. Oktober, und Icahn bestätigte gegenüber der Presse, daß er Eastern kein Angebot vorlegen werde. Es bleibt abzuwarten, ob jemand anders ausreichend Interesse an Eastern hat, um ein Angebot für das Unternehmen zu unterbreiten.

*Die im Rahmen der ersten Phase der Privatisierungspläne der kanadischen Regierung für das staatliche Flugunternehmen Air Canada an der Börse eingeführten Aktien des Unternehmens fanden reißenden Absatz. Der ursprünglich festgesetzte Einführungspreis von Can\$ 8,- stieg im lebhaften Handel rasch auf \$ 8,25, wobei die Beschäftigten der Fluggesellschaft 25% der mehr als 30 Mio. angebotenen Aktien erwarben. Die Regierung wird zumindest für die nächsten sechs Monate einen 55%igen Anteil an dem Unternehmen halten.

Dienst nach Vorschrift bei Air India

Flugzeugingenieure bei Air India protestieren mit einem Dienst nach Vorschrift gegen den Führungsstil der Unternehmensleitung, die unter Umgehung ihrer Gewerkschaft - der der ITF angeschlossenen Air India Aircraft Engineers' Association (AIAEA) - einen umfassenden Angriff gegen hart erkämpfte Rechte und Zusatzleistungen der Beschäftigten richtete.

Die Ingenieure mußten Kürzungen bei ihrer Bezahlung und Einschränkung ihrer Reisemöglichkeiten hinnehmen. Die Gewerkschaft befürchtet, daß diese Schritte letztendlich zum völligen Verlust des Anspruchs auf Flugreisen zu reduzierten Preisen führen könnten, und daß, wenn sie nicht eingreife, auch andere hart erkämpfte Zusatzleistungen wie z.B. die Gesundheitsvorsorge abgeschafft werden könnten.

Die Gewerkschaft bemühte sich um Gespräche mit der Fluggesellschaft, Air India lehnte jedoch alle Diskussionen mit der Gewerkschaft rundheraus ab.

Die Ingenieure weigern sich, Überstunden zu machen, was rasch zu einem erheblichen Engpaß im Betrieb führte. Air India versucht nun, die Wartungsarbeiten an ihren Flugzeugen im Ausland durchführen zu lassen. Auf Wunsch der Gewerkschaft wurden die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Flugzeugingenieure davon unterrichtet und gebeten, keine Wartungsarbeiten durchzuführen, die normalerweise von den AIAEA-Mitgliedern ausgeführt werden.

Die jüngste Maßnahme Air Indias bestand darin, die normalerweise im Londoner Flughafen Heathrow beschäftigten Ingenieure nach Indien zurückzubeeindern und britische Ingenieure um Übernahme ihrer Arbeit zu bitten.

SAS verbindet sich mit Texas Air

Die skandinavische Fluggesellschaft SAS, die sich zu 50 % im Eigentum der Regierungen Norwegens, Dänemarks und Schwedens befindet, unterzeichnete am 4. Oktober ein weitreichendes Kooperationsabkommen mit Frank Lorenzos Texas Air, durch das das größte integrierte Verkehrsnetz der Welt in der Luftfahrt geschaffen wird.

SAS hegt schon seit einiger Zeit Expansionsgelüste. In jüngster Zeit untersuchte die Fluggesellschaft eine Reihe von Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften in Europa und den Vereinigten Staaten, wo sie sich schon seit langem ein sichereres Standbein wünscht. Auf einer Reihe von Sitzungen mit dem Chef von Texas Air wurde der vorliegende Vertrag ausgehandelt, der die beiden größten, von Texas Air kontrollierte Fluggesellschaften umfaßt: Continental und Eastern.

Ein wichtiges Element der Vereinbarung ist die Änderung der Abflugzeiten der SAS-Linienflüge in die Vereinigten Staaten, durch die sie mit dem Inlandsnetz der Texas-Air-Tochtergesellschaft Continental verknüpft werden können.

Die Mehrzahl der SAS-Flüge wird in Zukunft nicht mehr den Kennedy-Flughafen, sondern den Hauptknotenpunkt von Continental in Newark/New Jersey anfliegen, wo sich SAS die neuen Terminalanlagen der Continental mit dieser Fluggesellschaft teilen wird.

Die Vereinbarung gibt SAS außerdem das Recht, einen 10%igen Anteil an dem Unternehmen zu erwerben. Es wird erwartet, daß SAS im Laufe des nächsten halben Jahres von dieser Möglichkeit Gebrauch machen wird. Bereits jetzt wurde dem Vorsitzenden von SAS, Carlzon, ein Sitz im Vorstand von Texas Air angeboten.

Im Gegenzug deutete Texas Air an, daß es möglicherweise Anteile an einem oder mehreren Unternehmen erwerben werde, die an der privatwirtschaftlichen Hälfte von SAS beteiligt sind.

Die Vereinbarung sieht außerdem koordi-

nierte Systeme für Marketing, Buchungen und Flugplanerstellung vor. Darüber hinaus planen die beiden Unternehmen die Einrichtung gemeinsamer Ausbildungsprogramme für ihre Beschäftigten.

SAS wird insgesamt eine Summe von US \$ 50 Mio. an Texas Air zahlen (davon US \$ 25 Mio. sofort und den Rest in zwei Raten nach Umsetzung bestimmter Phasen der Vereinbarung). Gewerkschaftsvertreter der Beschäftigten bei SAS in Schweden begrüßten die Vereinbarung, die ihrer Auffassung nach die Wettbewerbsposition von SAS festigen und ihnen größere Arbeitsplatzsicherheit geben wird. Die US-Luftfahrtgewerkschaften bemühen sich dringend um Gespräche mit SAS über die Auswirkungen des Zusammenschlusses. In einer an Lorenzo gerichteten Botschaft unterstrich der gemeinsame Betriebsrat der SAS-Beschäftigten die Vorteile guter Ar-

beitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß Texas Air sich in dieser Hinsicht ein Beispiel an SAS nehmen werde. Die Vereinbarung mit Lorenzo sollte Carlzons Position bei seiner fortgesetzten Suche nach einem Partner in Europa stärken. Als möglicher Kandidat wird vor allem Alitalia genannt.

*Berichten der schwedischen Zeitung "Business Week" zufolge möchte Texas Air auch mit den anderen Unternehmen der Amadeus-Gruppe Kooperationsvereinbarungen unterzeichnen, insbesondere der spanischen Fluggesellschaft Iberia, Air France und möglicherweise Lufthansa, obwohl die zuletzt genannte Fluggesellschaft bereits über ein umfangreiches Streckennetz in den Vereinigten Staaten verfügt und von daher möglicherweise kein größeres Interesse an einem Zusammenschluß hat.

PAL: Verkauf geplant

Philippine Airlines (PAL) ist der jüngste Privatisierungskandidat in Asien, nachdem Präsidentin Aquino im Oktober beschlossen hat, die Fluggesellschaft zu verkaufen. Ob die Fluggesellschaft als ganzes oder nur Teile davon zum Verkauf freigegeben werden, hängt vom Ergebnis eines Berichts ab, der noch im Laufe dieses Monats veröffentlicht werden soll.

Es gilt als wahrscheinlich, daß die Fluggesellschaft an einen ausländischen Käufer gehen könnte, da es inländischen Interessenten schwerfallen dürfte, das von dem Unternehmen angesichts seiner Schuldenlast in Höhe von US \$ 500 Mio. und der verlustbringenden, aber für die Verkehrsverbindungen dieses riesigen Archipels notwendigen Inlandstrecken benötigte Kapital aufzubringen.

Besonders attraktiv werden vor allem die von PAL bedienten Strecken nach Europa, in die Vereinigten Staaten sowie in der Region selbst sein, doch die von der Regierung verfolgte Politik des "offenen Himmels" könnte bedeuten, daß sich der neue Eigentümer zunehmendem Wettbewerb auf einer Reihe der von PAL bedienten Linienflüge im Inlandsverkehr sowie auf internationalen Strecken gegenübersehen könnte. Bei der Zivilluftfahrtbehörde sind bereits von verschiedenen Fluggesellschaften Anträge auf Ausstellung von Betriebslizenzen eingegangen, und ein Unternehmen - Cebu Air - wird möglicherweise demnächst von der Stadt Cebu aus eine zweite internationale Fluggesellschaft betreiben, falls ihm die erforderliche Genehmigung erteilt wird.

JAPANISCHE LUFTFAHRTGEWERKSCHAFT DISKUTIERT PRIVATISIERUNG

Privatisierung und Entregulierung der Luftfahrtindustrie standen im Mittelpunkt der Diskussionen auf dem Gewerkschaftstag anläßlich des 20jährigen Bestehens der japanischen Konföderation der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt, KOKU DOMEI, der vom 15. bis zum 17. September in Kamogawa stattfand. Die Delegierten des Gewerkschaftstags äußerten sich auch beunruhigt über die fortgesetzten Probleme im Zusammenhang mit Terroranschlägen auf die Zivilluftfahrt.

An der Sitzung nahm auch ITF-Regionalsekretär Mo Hoda teil, der den versammelten Delegierten im Namen der ITF-Zivilluftfahrtgewerkschaften kollegiale Grüße und beste Wünsche für ein Gelingen der Konferenz überbrachte.

In seiner Ansprache erklärte er, daß die ITF alles in ihrer Macht stehende tun werde, um die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer zu schützen, auch wenn es nicht immer möglich sei, der Tendenz zur Privatisierung und Entregulierung dieses Wirtschaftsbereiches entgegenzuwirken. Er lobte die Haltung der japanischen Luftfahrtgewerkschaften im Hinblick auf die Privatisierung der staatlichen Fluggesellschaft JAL und erklärte, daß die Gewerkschaften in anderen Ländern auch von den Erfahrungen in Japan lernen könnten.

Dank der Anstrengungen der Gewerkschaften, so stellte er fest, sei es möglich gewesen, ein großes Maß an Betriebsdemokratie innerhalb des privatisierten Un-

ternehmens zu gewährleisten und Entlassungen zu verhindern.

Er wies darauf hin, daß die jüngste regionale Zivilluftfahrtkonferenz für Asien und den pazifischen Raum in Terrigal (Australien) sich ausschließlich mit diesem Problem befaßt habe und die dort angesprochenen Fragen auf einer für nächstes Jahr in Indien geplanten Konferenz weiter vertieft werden sollten.

Abschließend versicherte er den Delegierten, daß die ITF auch weiterhin dem Kampf gegen terroristische Anschläge auf die Zivilluftfahrt hohe Priorität gebe - eine Sorge, die offensichtlich von KOKU DOMEI geteilt werde, da sie wirksamere Sicherheitsvorkehrungen auf Flughäfen fordere.

Einbruch in das Büro der brasilianischen Seeleutegewerkschaft

In der Nacht vom 24. auf den 25. Mai dieses Jahres wurde in die Büroräume der brasilianischen Schifffahrtsgewerkschaft in der Rua do Carmo im Herzen Rio de Janeiros eingebrochen. Der Safe und Aktenschränke wurden aufgebrochen und Papiere überall verteilt. Andere Dokumente wurden zerrissen und in den vier Büroräumen verstreut. Außerdem wurde ein erheblicher Geldbetrag entwendet.

Nach den Gründen für den Einbruch, der nach Angaben der örtlichen Polizei offensichtlich von Profis verübt wurde, brauchte nicht lange gesucht zu werden.

Nur zwei Tage zuvor hatte der Präsident der Gewerkschaft, Mauricio Sant' Anna, in Zusammenhang mit einem gegen das Schifffahrtsunternehmen Transroll eingeleiteten Verfahren vor einem offiziellen parlamentarischen Untersuchungsausschuß ausgesagt.

In seiner Aussage hatte Sant' Anna von schwerwiegenden Unregelmäßigkeiten bei der Vergabe von Frachtkonzessionen für den Handel mit Europa an Transroll gesprochen.

Bei dem Einbruch sollten offensichtlich die im Besitz der Gewerkschaft befindlichen Beweismittel für diese Anschuldigung beseitigt werden.

Die Einbrecher wurden jedoch enttäuscht. All ihre Mühen waren umsonst, da die in Frage kommenden Papiere bereits bei Gericht eingereicht worden waren.

Sant' Anna war über diesen Übergriff deutlich schockiert, den er als "terroristischen Akt, durch den ich abgeschreckt werden sollte," bezeichnete.

Wenn dies zutrifft, haben sich die Einbrecher bzw. ihre Auftraggeber gründlich in Sant' Anna und den Mitgliedern seiner Gewerkschaft getäuscht.

Die der Föderation angeschlossenen Gewerkschaften versicherten ihren Präsidenten ihrer vollsten Unterstützung, da es

in dem Verfahren um Transroll um Grundsatzzfragen von großer Bedeutung geht. Ganz abgesehen von der Korruption staatlicher Stellen, die ihrer Auffassung nach Transroll den Zugang zu dem wichtigen Handel mit Europa erst ermöglicht hatte, steht auch die künftige Wirtschaftlichkeit des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Lloyd Brasileiro auf dem Spiel.

Sant' Anna ist der Überzeugung, daß er mit seiner Aussage die Integrität der

heute greift es in großem Umfang auf gecharterte Tonnage zurück. Dabei handelt es sich vor allem um Billigflaggenschiffe mit asiatischen Billiglohnbesatzungen.

Nach der Übernahme eines anderen kleinen Unternehmens - Kommar -, das ebenfalls nur über ein Schiff, die *Karisma*, verfügt, steht Transroll außerdem finanziell auf wackligen Füßen.

Die zentrale Frage bleibt jedoch, warum

... "terroristischer Akt, der mich abschrecken soll" (Sant'Anna)

staatlichen Handelsmarine und damit die Arbeitsplätze brasilianischer Seeleute verteidigt, und er betrachtet den Einbruch als Teil einer organisierten Kampagne, durch die die Föderation wegen ihres Festhaltens an ihren Prinzipien gelähmt und letztendlich zerstört werden soll.

Angesichts der Bedeutung des Falles haben andere brasilianische Gewerkschafter - allen voran die Transportarbeiter - Sant' Anna ihre Hilfe zugesagt, während die internationale Gewerkschaftsbewegung ihm jede Unterstützung bei seinen Bemühungen zum Schutz der der Nationalflagge unterstehenden Flotte und damit des Lebensunterhalts der brasilianischen Seeleute anbot.

Die Föderation widersetzt sich der Zulassung von Transroll zum Europaverkehr vor allem mit dem Argument, daß das Unternehmen für die Beförderung wertvoller brasilianischer Exporte völlig ungeeignet sei. Bis vor kurzem besaß es nur ein einziges Schiff - die *Pioneiro* - und selbst

das Amt für die Überwachung der Handelsmarine (Sunamam) einem so ungeeigneten Unternehmen wie Transroll die Genehmigung zur Betätigung im Seehandel zwischen Brasilien und Europa gegeben hat.

Sant' Anna sprach in seiner Aussage von schweren Unregelmäßigkeiten bei den staatlichen Behörden, in die sowohl Sunamam als auch das Verkehrsministerium verwickelt seien und deren gründliche Untersuchung er forderte.

Die Frage ist deswegen von großer Bedeutung, da die beiden Konferenzunternehmen Lloyd Brasileiro und Alianca sich nun einem dritten Konkurrenten - Transroll - mit einem 10%igen Anteil am Seehandel gegenübersehen. Der Anteil der beiden erstgenannten Unternehmen, der sich bisher auf jeweils 25 % belief, ist inzwischen auf 18,5 % bzw. 21,5 % gesunken.

Über den Fall wird weiter verhandelt, und wir werden in den ITF-Nachrichten weiter über das Verfahren berichten.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

4.-5. Nov.	Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses	Bombay
7.-8. Nov.	Schifffahrtspolitischer Ausschuß	Hongkong
17.-18. Nov.	Planungsgruppe für die Offshore-Industrie	Rotterdam
30. Nov.-2. Dez.	Sektionskonferenz der Seeleute	Brasilien
1982		
23.-25. Februar	Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum	Auckland

Boom auf Bermuda

Das Schiffsregister der Bermudas erlebt einen Boom: soeben hat es erstmals die 4-Millionen-Tonnen-Marke überschritten. Allein in diesem Jahr wurden mehr als 1,75 Mio. Tonnen neu zu dem Register zugelassen. Allerdings könnte mit Beendigung des Golfkrieges der Andrang neuer Tonnage nachlassen, da die Notwendigkeit eines Begleitschutzes durch britische Kriegsschiffe abnimmt. Dennoch erwartet Verkehrsminister Stanley Stannard, daß das Register in den kommenden Monaten auf 5 Mio. Tonnen anschwellen wird.

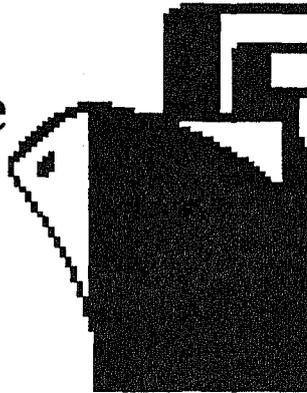
Die endgültige Entscheidung über das umstrittene französische Kerguelen-Register wird noch mindestens sechs Monate auf sich warten lassen, erklärte Schifffahrtsminister Jacques Mellick. Zwar liegt dem Minister ein Bericht über das Register vor, doch wird er eigenen Angaben zufolge nicht tätig werden, bevor er die Ergebnisse einer umfassenden Untersuchung über die Zukunft der Handelsflotte, die voraussichtlich im April nächsten Jahres abgeschlossen sein wird, kennt. Bis dahin sollen alle Anträge auf Aufnahme in das Register, das bisher nur 30 Schiffe verzeichnet, gründlich geprüft werden. Der Minister sagte zu, die strikte Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeitsbedingungen auf unter Kerguelen-Flagge fahrenden Schiffen und den Schutz von Arbeitsplätzen für französische Seeleute zu sichern.

Französische Reeder, die eine positivere Reaktion des Ministers erwartet hatten, fordern eine Reihe von Maßnahmen, um den stetigen Rückgang der französischen Tonnage zu bremsen.

sche Seeleute vorgesehenen Bedingungen nicht mit der in Artikel 117 des EWG-Vertrages festgeschriebenen Verpflichtung zu vereinbaren seien, eine stetige Verbesserung der Lebens- und Beschäftigungsbedin-

gungen anzustreben und einer Klausel des Grundgesetzes widerspreche, die den Grundsatz der Einheitlichkeit der deutschen Flotte fest schreibt. Auch das im Grundgesetz garantierte Recht auf Freiheit der Berufswahl werde durch ein Register gefährdet, das auf den Import billiger ausländischer Arbeitskräfte angewiesen sei. Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes ist dieses Recht nicht mehr gewährleistet, wenn Angehörige einer Berufsgruppe

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



Ein von der die deutschen Seeleute organisierenden Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) mit der Erstellung eines Gutachtens über die rechtlichen Auswirkungen des geplanten Zweitregisters beauftragter Rechtsexperte stellte fest, daß dieses einen Verstoß sowohl gegen bundesdeutsches als auch gegen EG-Recht darstellen würde. Professor Wolfgang Däubler, Professor für Arbeitsrecht an der Universität Bremen, erklärte, daß die im Register für ausländi-

“in aller Regel und nicht nur in Ausnahmefällen” nicht mehr in der Lage sind, ihren Lebensunterhalt in Ausübung ihres Berufs zu verdienen.

Am Vorabend der parlamentarischen Anhörung am 21. September sprach sich das für Verkehrspolitik zuständige geschäftsführende ÖTV-Hauptvorstandsmitglied Eike Eulen für wirksame Maßnahmen im europäischen Rahmen zur Rettung der deutschen Seeschifffahrt aus. Dies sei

Forts. auf Seite 11

Höhere Heuern nach Boykottaktion der norwegischen Gewerkschaft

Ende September lief der unter Zypern-Flagge fahrende Massengutfrachter *Granada* im norwegischen Hafen Narvik ein, um eine Eisenerzladung für Caen an Bord zu nehmen.

Doch die Reeder des Schiffes stellten rasch fest, daß sie einen schweren Fehler begangen hatten, als sie einen norwegischen Hafen auswählten, wo sich die örtliche Gewerkschaft aktiv an der ITF-Kampagne zur Durchsetzung angemessener Bedingungen für die Besatzungen auf Billigflaggenschiffen beteiligt.

Nachdem bereits zuvor Bemühungen unternommen worden waren, einen ITF-Vertrag für die Besatzung des 7.622-tdw-Schiffes abzuschließen und die Reeder auf einen Brief, in dem sie auf die möglichen Konsequenzen des Nichtvorhandenseins

einer Blauen Karte hingewiesen wurden, nicht reagierten, führte die norwegische Seelutegewerkschaft einen Boykott gegen das Schiff durch.

Die *Granada* mußte den Ladekai verlassen und außerhalb des Hafens vor Anker gehen. Unterstützung für ihre Aktion fand die Gewerkschaft beim örtlichen Gericht, das den Boykott als völlig rechtmäßig bezeichnete.

Zunächst beabsichtigten die Reeder, Berufung gegen diese Entscheidung einzulegen, besannen sich dann jedoch eines Besseren und nahmen Verhandlungen mit der Gewerkschaft auf. Diese führten am 29. September zum Abschluß eines ITF-Sondervertrages, der Heuern und Arbeitsbedingungen aller Besatzungsmitglieder sichert. Dank dieses Vertrages werden die

17 an Bord befindlichen philippinischen Mannschaftsdienstgrade, die Anfang dieses Jahres angeheuert hatten, nun in den Genuß wesentlich höherer Heuern auf der Grundlage des ITF-Musterkollektivvertrages kommen, der für einen Vollmatrosen eine Heuer in Höhe von US \$ 821,- im Monat vorsieht.

Das Nachgeben der Reeder bedeutete, daß das Schiff seine Eisenerzladung an Bord nehmen und den Hafen verlassen konnte, wenn auch mit einigen Tagen Verzögerung. Bei seiner Ankunft in Caen begab sich der örtliche Billigflaggeninspektor an Bord des Schiffes, um zu überprüfen, daß alles in Ordnung war. Inzwischen ist die *Granada* wieder nach Norwegen zurückgekehrt, wo sie ebenfalls von Gewerkschaftsfunktionären besichtigt wurde.

ITALIENISCHE GIFTMÜLLFRACHTER ARRESTIERT

Italiens Anstrengungen, gegen den wachsenden Seehandel mit gefährlichen Abfällen vorzugehen, der in den vergangenen Monaten häufig für Schlagzeilen sorgte, haben nicht den von der Regierung gewünschten Erfolg.

Trotz des von der Regierung gegen derartige Exporte verhängten Verbots wurden in den vergangenen Tagen vier Schiffe - die *Isola Turchese*, die *Mare Equatoriale*, die *Isola Blu* und die *Isola Celeste* - arretiert, als sie heimlich versuchten, den Hafen von Manfredonia mit fast 50.000 Tonnen giftiger Abfälle aus dem staatlich kontrollierten Chemiewerk Enichem in Mailand zu verlassen.

Wie eine Ironie des Schicksals mutet es an, daß die Ladungen nur entdeckt wurden, weil die Schiffe durch die Störungen des Hafenbetriebs aufgehalten worden waren,

die durch den Versuch der *Deepsea Carrier* - die gerade mit einer ähnlichen Fracht aus Nigeria nach Italien zurückgekehrt war -, dort ihre gefährliche Ladung zu löschen, verursacht wurden.

Es wird angenommen, daß die Schiffe die Mittelmeerinsel Sardinien anlaufen sollten.

Die *Deepsea Carrier* war in Schwierigkeiten geraten, als sie einen Hafen suchte, der bereit war, sie und ihre 2.500 Tonnen Fracht aufzunehmen.

Die Gewerkschaften im Hafen von Ravenna, wo sie ursprünglich anlegen sollte, leisteten derartig heftigen Widerstand, daß die Regierung das Abfallschiff schließlich in den weiter südlich gelegenen Hafen von Manfredonia umleitete.

Die Bekanntgabe der bevorstehenden Ankunft des Schiffes im Hafen war Anlaß

zu Massendemonstrationen der Hafentarbeiter und anderer Arbeitnehmer. Geschäfte, Banken, Schulen und Fabriken wurden aus Protest geschlossen, während Fischerboote den Zugang zum Hafen blockierten.

Die Proteste hielten vier Tage lang an, bis sich die Regierung schließlich berückichtigte, die möglichen Umweltschäden für den Hafen zu untersuchen und zu überprüfen, ob dem Schiff eine Genehmigung zum Andocken erteilt werden könne.

Unterdessen befindet sich die *Felicia* (ehemals *Khian Sea*) - die seit mehr als zwei Jahren mit ihrer Ladung giftiger Verbrennungsrückstände unterwegs ist - Gerüchten zufolge auf dem Weg nach Italien und wird möglicherweise versuchen, in Ravenna festzumachen.

... staatliches neuseeländisches Schiffahrtsunternehmen zum Verkauf angeboten

Forts. von Seite 10

sinnvoller als "das Heil in einem sozialen Abwrackplan zu Lasten deutscher Seeleute zu suchen". Das von den Initiatoren des Gesetzentwurfes vorgebrachte Argument der Kosteneinsparung sei längst widerlegt und die geschätzten Einsparungen von DM 680 Mio. im Jahr als überhöhte Schätzung entlarvt worden (heute werden Beträge von 250 - 300 Mio. DM genannt, also weniger als die Hälfte der ursprünglichen Schätzung). Eulen wies darauf hin, daß der Staat Arbeitslosengeld in Millionenhöhe zahlen müsse, wenn die deutschen Seeleute ihre Arbeitsplätze verlieren. Nicht ein einziger der als Sachverständige für die parlamentarische Anhörung hinzugezogenen Experten vertrete die Auffassung, daß ein zweites Schiffahrtsregister dem Ausflagen Einhalt gebieten könne, fügte er hinzu. Selbst die Reeder hielten statt dessen steuer- und subventionspolitische Maßnahmen zur Abwendung eines Niedergangs der deutschen Seeschifffahrt für erforderlich.

Auf der vom Verkehrsausschuß des Bundestages für den 21. September einberufenen öffentlichen Anhörung wurden etwa 400 Seiten Beweismittel vorgelegt. Während die Befürworter des Gesetzentwurfes davon sprachen, daß im Laufe der Anhörung niemand eine echte Alternative vorgeschlagen habe, sprach der Leiter der Abteilung Seeschifffahrt der Gewerkschaft ÖTV, Dieter Benze, von einem knappen Sieg der von den Gegnern des Gesetzentwurfes vorgebrachten rechtlichen und wirtschaftlichen Bedenken gegen die Einführung des Registers. Nachdem das parlamentarische Verfahren nun in Gang gesetzt wurde, ist nicht zu erwarten, daß das

Register vor nächstem Sommer in Kraft treten wird. Und selbst dieser Zeitplan könnte in erheblichen Verzug geraten, wenn die Oppositionsparteien eine Beratung des Verfassungsgerichts über die Frage der zweiten Flagge erzwingen.

Eine Reihe größerer Schiffahrtsunternehmen - allen voran das staatliche australische Schiffahrtsunternehmen ANL sowie der italienische Lloyd Triestino - zeigen großes Interesse an einer Übernahme der staatlichen neuseeländischen Schiffahrtsgesellschaft NZSC, deren Verkauf noch vor Ende dieses Jahres die neuseeländische Regierung in einer heftig umstrittenen Entscheidung beschlossen hat. Die potentiellen Käufer werden durch die Aussicht auf einen Anteil am wertvollen Europa-, Japan- und transtasmanischen Verkehr des Unternehmens angezogen. Viele Neuseeländer lehnen einen Verkauf ab, und insbesondere die Seeleutegewerkschaften kämpfen erbittert gegen die Privatisierung. Der Vorstand des Unternehmens trat geschlossen zurück mit der Begründung, daß er mit der Führung, nicht dem Verkauf des Schiffahrtsunternehmens betraut worden sei. Für den Übergang wurde ein 3köpfiges Führungsteam eingesetzt, das das Unternehmen bis zur Übergabe an einen neuen Eigentümer leiten soll. Interessenten müssen ihr Angebot bis zum 25. November vorlegen. Eine Entscheidung soll innerhalb von vier Monaten fallen. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres hatte die NZSC einen Verlust von 7 Mio. neuseeländischer Dollars (US \$ 4,4 Mio.) zu verzeichnen, obwohl sie sich durch eine

Finanzspritze in Höhe von 120 Mio. neuseeländischer Dollars im Jahre 1987 und die Einstellung ihrer verlustbringenden Nordamerikadienste heute in einer wesentlich besseren Ausgangsposition befindet als noch vor kurzer Zeit.

Der norwegische Kreuzfahrtsunternehmer Anders Wilhelmsen versucht, seinem wichtigsten Konkurrenten, Carnival Cruise Lines, die Kontrolle über das in Miami ansässige Unternehmen Royal Admiral Cruises zu entreißen. Carnival Cruise Lines hatte gehofft, eine Mehrheitsbeteiligung an dem Unternehmen erwerben zu können, und könnte noch immer versuchen, seinen Konkurrenten zu überbieten. Wilhelmsen will seinen beiden Partnern (Gotaas-Larsen und IM Skaugen) ihre Anteile an Admiral für insgesamt US \$ 567 Mio. abkaufen. Damit das Geschäft zustandekommt, muß er innerhalb von 30 Tagen die notwendigen Geldmittel finden, um die von den als seine Anfangsbürgen auftretenden Banken in Kanada und Norwegen zugesagte Anfangsfinanzierung zu sichern. Ebenfalls an dem Geschäft beteiligt ist die mächtige Hotelkette Hyatt, die einen 50%igen Anteil an den neuen Gemeinschaftsunternehmen übernehmen wird. Dies stellt für Wilhelmsen eine wesentliche Expansion seines Geschäftsbereichs dar. Wilhelmsen gehört bereits heute das größte Kreuzfahrtschiff der Welt - die *Sovereign of the Seas* mit 2.300 Kabinen. In dem Bestreben, im Markt der Luxuskreuzfahrten Fuß zu fassen, plant das Unternehmen die Anschaffung zweier Schwesterschiffe der *Sovereign of the Seas*.

ANBRINGUNG VON SCHOTTEN AUF RoRo-FÄHREN EINFACH UND BILLIG

Eine erhebliche Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen auf den auf den Ärmelkanalstrecken eingesetzten RoRo-Fähren - die Anbringung von beweglichen Schotten auf dem Fahrzeugdeck - hätte eine Anhebung der Kosten für die Überfahrt um weit weniger als ein Pfund Sterling (wahrscheinlich nur £ 0,35) zur Folge.

Wichtigster Vorteil der Schotten wäre ihr erheblicher Beitrag zu einer Verbesserung der Stabilität - aufgrund ihrer Baukonstruktion sind RoRo-Schiffe im Falle eines plötzlichen Einbringens von Wasser sehr kenteranfällig. Nach Einbau der Schotten könnten die Schiffe sich bei einem Unfall 30 Minuten lang über Wasser halten, wodurch wichtige Zeit für die Evakuierung der Passagiere gewonnen würde.

Bisher war der Einbau von Schotten mit der Begründung abgelehnt worden, daß ihre Anbringung sehr teuer sei und umfangreiche Fahrplanänderungen erforder-

lich machen würde, durch die den Fährenbetreibern hohe Kosten entstehen würden.

Diese Argumente wurden nun von MacGregor-Navire, einem Großlieferanten von RoRo-Ausrüstungen, entkräftet. Das Unternehmen war von einer unabhängigen britischen Fernsehgesellschaft mit der Untersuchung der mit dieser Maßnahme verbundenen Kosten beauftragt worden.

Die von MacGregor-Navire vorgelegte Studie zeigt, daß die Schotten einfach und kostengünstig installiert werden können.

MacGregor-Navire erklärt, daß die Schotten in einer Woche während der alljährlichen Generalüberholung des Schiffes im Trockendock eingebaut werden können. Die Kapitalkosten betragen nicht mehr als £ 115.000,- für ein typisches 8.000-BRT-Schiff.

Die Schotten würden den Raum von zwei Pkw und einem Lkw einnehmen. Die Unternehmen müßten daher mit dem Verlust der Einnahmen von diesen Fahrzeugen und

ihren Insassen rechnen, die sie ohne die Schotten transportiert hätten.

Schätzungen des Unternehmens zufolge würde die Umlaufzeit in den Häfen um nicht mehr als zwei Minuten verlängert, wenn die hydraulisch betriebenen Schotten, die etwa halbe Deckhöhe erreichen, eingebaut werden. Es dauere ca. 30 Sekunden, sie in Position zu bringen.

Dies ist sicherlich ein sehr geringer Preis für die zusätzliche Sicherheit, die die Schotten bieten würden, und die Reeder haben eigentlich keinen Grund mehr, sie nicht unverzüglich einzubauen.

Wäre die *Herald of Free Enterprise* mit Schotten ausgerüstet gewesen, wäre die erschreckend hohe Zahl der Todesopfer - mehr als 190 Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen ums Leben, als das Schiff im März 1987 wenige Minuten nach Verlassen des belgischen Kanalhafens Zeebrügge unterging - wahrscheinlich wesentlich niedriger ausgefallen.

HAFENARBEITER

Entlassungen drohen in italienischen Häfen

Eine grundlegende Änderung der Beschäftigungsgrundlagen der Hafendarbeiter sieht ein von der italienischen Regierung vorgelegter Gesetzentwurf vor, nach dem es bis 1993 in den italienischen Häfen keinen registrierten Hafendarbeiter mehr geben würde. Dem Entwurf zufolge sollen die augenblicklich von den Hafendararbeitern ausgeführten Tätigkeiten beim Frachtumschlag statt dessen von Beschäftigten der

Schiffahrtsunternehmen bzw. festen Mitarbeitern von speziell für diesen Zweck gegründeten Privatunternehmen übernommen werden.

Nach Angaben von Raffaele Liguori, dem Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft UILTRASPORTI, bedeutet dies, daß am 31. Dezember 1992 14.000 Hafendarbeiter aufgrund eines Gesetzes ihren Arbeitsplatz verlieren.

Die Hafendarbeitergewerkschaft wartet nun auf eine Zusammenkunft mit der Regierung, auf der sie ihre grundsätzliche Ablehnung des Planes zum Ausdruck bringen wird.

Sollte der Gesetzentwurf nicht zurückgenommen oder grundlegend geändert werden, so Liguori, steht den italienischen Häfen ein langer und bitterer Arbeitskonflikt bevor.

Container-Klausel: ILA legt Berufung ein

US-Hafendarbeiter und Arbeitgeber in den Häfen haben beschlossen, beim Obersten Gerichtshof Berufung gegen das Urteil des Berufungsgerichts einzulegen, das die 50-Meilen-Klausel im Kollektivvertrag der International Longshoremen's Association für unrechtmäßig erklärt hatte (siehe ITF-Nachrichten September 1988). Der Beschluß, Berufung einzulegen, wurde Mitte September in Florida während der Eröffnungsrunde der Verhandlungen über einen neuen Rahmenkollektivvertrag für die Häfen an der Ost- und Golfküste der Vereinigten Staaten gefaßt. Beide Parteien erklärten außerdem ihre Entschlossenheit, über die Einrichtung von "wettbewerbsfähigen, gewerkschaftlich organisierten Containerfrachtterminals" zu verhandeln.

Wharfies planen für die Zukunft

Grundlegende Veränderungen in der australischen Hafenwirtschaft warfen bei den Diskussionen auf der 27. Gesamthafenkonferenz der australischen Hafnarbeitergewerkschaft WWF vom 15. bis zum 23. September in Sydney ihre Schatten voraus.

Die Konferenz trat wenige Tage nach Veröffentlichung des Zwischenberichts eines dreiköpfigen Sondergremiums der Regierung (der sogenannten "Inter-State Commission") zusammen, die die Leistungsfähigkeit und Kosteneffizienz der Hafenwirtschaft untersuchen soll.

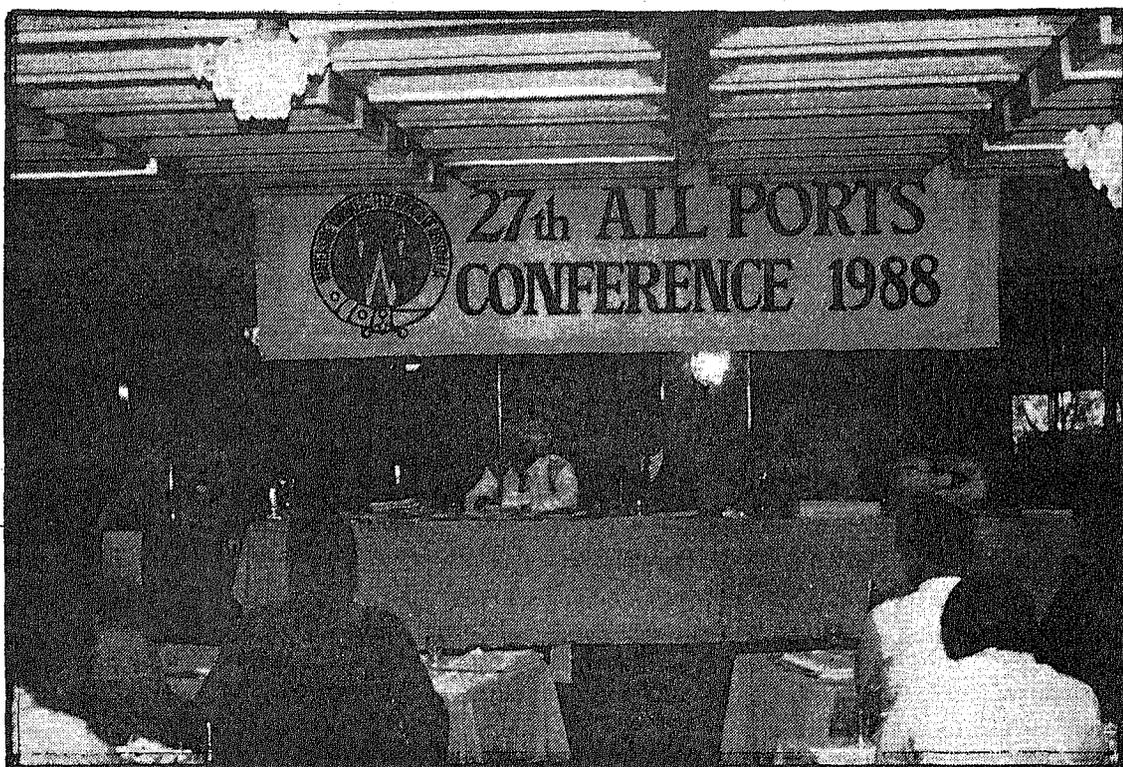
Zahlreiche Empfehlungen der Kommission, die die grundsätzliche Zustimmung des australischen Premierministers fanden, werden weitrei-

chende Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen der WWF-Mitglieder haben. Dazu gehört auch der Vorschlag, das für den gesamten Wirtschaftsbereich geltenden Beschäftigungssicherheitsystem für Hafnarbeiter abzuschaffen und durch ein System der Beschäftigung durch Einzelunternehmen zu ersetzen.

Des weiteren werden erhebliche Veränderungen im Betrieb der kleineren australischen Häfen vorgeschlagen, darunter unter anderem die Abschaffung der mit Hilfe einer in ganz Australien erhobenen Abgabe der Hafnarbeitgeber finanzierten Einkommensgarantie für die Hafnarbeiter in diesen Häfen.

Die wichtigste Aufgabe der Hafenkonferenz war es, den Gewerkschaftsvertretern eine Orientierungshilfe für die Vorlage ihrer Stellungnahmen während der zweiten Phase der Arbeit der Kommission zu geben.

Nach einer langen und lebhaften Debatte gaben die Delegierten dem Bericht unter Vorbehalt ihre Zustimmung, lehnten jedoch alle Schritte in Richtung auf eine Beschäftigung auf Unternehmensbasis nachdrücklich ab. Damit, so hieß es, werde das hohe Niveau der Beschäftigungssicherheit unterminiert, das die Gewerkschaften noch in den Tagen der Gelegenheitsarbeit durchsetzen konnten.



Plenum der Hafenkonferenz der WWF

Als Beweis für die positive Haltung der WWF im Hinblick auf eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Hafenindustrie erinnerte der vor kurzem wiedergewählte Generalsekretär Tas Bull die Konferenz an die neugegründeten Gemeinschaftsunternehmen, die die Gewerkschaft in einer Reihe der kleineren Häfen eingerichtet habe. Diese Unternehmen, bei denen die Hafnarbeiter finanziell an den Betriebsergebnissen beteiligt sind, hätten zu spektakulären Produktivitätssteigerungen geführt. Ähnliche Erfolge hätten im Bereich des Packens und Entladens von Containern erzielt werden können, wo neue Produktivitätsprogramme eingeführt wurden.

Die Kommission fordert in ihrem Bericht darüber hinaus eine erhebliche Verringerung der Zahl der Hafnarbeitergewerkschaften. Die Konferenz gab grünes Licht für eine Fortsetzung der Gespräche zwischen der WWF und anderen Hafnarbeiter- und Seeleutengewerkschaften, die die Gründung einer Föderation der Arbeitnehmer in der Schifffahrt mit etwa 25.000 Mitgliedern zum Ziel haben.

Diese Gespräche, die bereits vor Veröffentlichung des Kommissionsberichtes aufgenommen wurden, sind Teil der politischen Strategie des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes ACTU, der eine effizientere Struktur der Gewerkschaftsbewegung

mit größeren und einflußreicheren Branchengruppierungen anstrebt.

Der Sekretär der ITF-Hafnarbeitersektion, David Cockroft, versicherte den Delegierten in seiner Ansprache auf der Konferenz, daß sie nicht die einzigen seien, die sich weitreichenden Veränderungen der Arbeitsbedingungen und -praktiken gegenüberübersähen. Importeure und Exporteure übten mehr als jemals zuvor starken Kostendruck auf die Schifffahrt aus, und dies habe direkte Auswirkungen nicht nur auf die geltenden Beschäftigungs- und Einkommensgarantien der Hafnarbeiter, sondern sogar auf ihre grundlegenden Gewerkschaftsrechte. Er sprach der WWF große Anerkennung für die enorme Unterstützung aus, die ihre Mitglieder anderen ITF-Mitgliedsgewerkschaften seit vielen Jahren gewährten und dankte ihnen insbesondere für ihre führende Rolle in der Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt.

Im Rahmen der Konferenz fand die "Uraufführung" des neuen WWF-Films "Wharfies" statt, der die Geschichte der Gewerkschaft seit ihrer Gründung 1902 durch Billy Hughes bis zum heutigen Tage verfolgt. In dem Film wurde vor allem Material der WWF-Filmabteilung verwendet, die in den 50er Jahren gegründet wurde. ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die sich den Film ansehen möchten, sollten sich mit dem Sekretariat in Verbindung setzen.