

Aus dem INHALT

Vorstand beruft Konferenz über
Gefahrguttransport ein (S. 2)
Gnadenappell an Botha (S. 3)
Ndlovu unter Terrorismusanklage (S. 4)
Afrikanische Frauenkonferenz (S. 5)
Seminar französischsprachiger
Gewerkschaften (S. 6)
Fidschi: Versprechen gebrochen (S. 7)
Gewerkschaftsrechte in der Türkei (S. 8)
Frankreich: Streik im öffentlichen
Dienst (S. 9)

BINNENVERKEHR

ITF trifft Lkw-Hersteller (S. 10)
Untersuchungsbericht über King's Cross-
Feuer (S. 11)
Zugunglück in London (S. 12)

FISCHER

Französisch-kanadischer Konflikt (S. 13)

ZIVILLUFTFAHRT

Woche der Zivilluftfahrt (S. 14)
Gewerkschaften bei
Eastern Kämpfen weiter (S. 15)
Privatisierungen bei
Fluggesellschaften (S. 16)

HAFENARBEITER

Giltmüll (S. 17)
Erfolg der New Yorker Schlep-
schiffer (S. 18)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 18)

LEUTE (S. 19)

TODESFÄLLE (S. 20)

SEELEUTE

Konferenz in Rio (S. 21)
(Einige) Funkoffiziere bleiben (S. 23)
ITF-Forderungen zur Sicherheit in der
Offshore-Industrie (S. 25)
IMO verabschiedet neue
RoRo-Regeln (S. 26)
Flaggenübersicht (S. 27)

REISEBÜROPERSONAL

Kollektivvertrag für
Thomas Cook (S. 29)

GEWERKSCHAFTSPROTESTE GEGEN POLITIK DER SOZIALISTISCHEN REGIERUNG

8 MIO. SPANISCHE ARBEITNEHMER BETEILIGEN SICH AN STREIK

Zum ersten Mal seit 54 Jahren fand am 14. Dezember in Spanien ein Generalstreik statt. Unter Führung des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes UGT sowie der Comisiones Obreras (CCOO) und unterstützt von fast allen Gewerkschaften, legte der Streik das ganze Land, und insbesondere die Verkehrsdienste, lahm. Selbst die Regierung mußte zugeben, daß mehr als 2/3 aller Arbeitnehmer in Spanien, das sind mehr als 8 Millionen, sich an dem Streik beteiligten hatten.

Mit dem Streik protestierten die Gewerkschaften gegen die Wirtschafts- und Sozialpolitik der sozialistischen Regierung Spaniens unter Führung von Ministerpräsident Felipe Gonzalez, einem alten Freund und Anhänger der spanischen Gewerkschaften. Wie die der ITF angeschlossene Transportarbeitergewerkschaft FETC-UGT erklärt, wird der Streik offiziell als "Arbeitsniederlegung" bezeichnet und hat ein einziges Ziel: eine grundlegende Änderung der Wirtschaftspolitik der Regierung herbeizuführen.

Nachdem die spanischen Arbeitnehmer jahrelang wirtschaftliche Opfer auf sich genommen haben, um zu einer "Festigung der Demokratie" beizutragen, haben die Gewerkschaften nun genug. In einem Schreiben, in dem sie die ITF um Unterstützung bittet, weist die FETC darauf hin, daß die einzigen Nutznießer bisher die Arbeitgeber und insbesondere die Banken waren, während die Arbeitslosigkeit in Spanien auf den höchsten Stand in der Europäischen Gemeinschaft angestiegen ist.

Die Parlamentsdebatte über den Haushaltsentwurf 1988, in dem die Regierung sich unerreichbare Ziele für ihre Wirtschaftspolitik setzte (eine Inflationsrate von 3 Prozent im Jahr, während sie tatsächlich bereits bei 5,3 Prozent lag), brachte schließlich das Faß zum Überlaufen. Zwei führende UGT-Mitglieder, der Gewerkschaftsvorsitzende Nicolas Rondono und der Organisationssekretär Anton Saracibar, legten ihre Abgeordnetenmandate nieder. Dann unterbreitete die Regierung ein Programm zur Verringerung der Jugendarbeitslosigkeit, das nach Ansicht der Gewerkschaft lediglich zum zunehmenden Einsatz von Jugendlichen als billige Zwangsarbeitskräfte im Arbeitsmarkt führen würde. Die Regierung und die sozialistische Partei starteten daraufhin unter dem Motto "Wollt ihr uns oder das Chaos" eine Kampagne gegen die Gewerkschaftsforderungen.

In einer Botschaft an Ministerpräsident Gonzalez gab ITF-Generalsekretär Harold Lewis am 9. Dezember seiner Enttäuschung über die Weigerung der Regierung Ausdruck, ihre Position zu ändern:

"Wir bedauern zutiefst, daß die Haltung Ihrer Regierung zu einer Konfrontation zwischen den Gewerkschaften und der sozialistischen Partei geführt hat, die von der UGT über viele Jahre hinweg und insbesondere während der finsternen Jahre der Diktatur so loyal unterstützt wurde," fügte er hinzu und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß schon bald erneut eine Verständigung mit der UGT über eine Politik und Maßnahmen erzielt werden könne, die den Wünschen und Bedürfnissen der arbeitenden Menschen in Spanien entsprechen.

ITF plant Sitzung über Gefahrguttransport

Auf seiner Sitzung im Oktober beschloß der Vorstand die Einberufung zweier wichtiger internationaler ITF-Konferenzen - eine zum Thema Gefahrguttransport, die andere über die Auswirkungen der Vollendung des europäischen Binnenmarktes - für das Jahr 1989.

Die Vorstandssitzung fand am 17. und 18. Oktober in Nürnberg statt. Eingeladen hatte die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), die dort gleichzeitig ihren Gewerkschaftstag abhielt. Viele Vorstandsmitglieder konnten an der Eröffnungsveranstaltung des Gewerkschaftstages der GdED teilnehmen, auf der neben ITF-Präsident Jim Hunter auch Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke sowie der Vorsitzende der SPD, Jochen Vogel, sprachen.

den Transportarbeitergewerkschaften aus den EG-Ländern ebenso wie aus nicht der EG angehörenden Ländern teilnehmen. Nicht der ITF angeschlossene Gewerkschaften, die jedoch in den verschiedenen für Verkehrsfragen zuständigen Gemeinschaftseinrichtungen vertreten sind, sollen als Beobachter eingeladen werden. Die Vorbereitungsarbeit für die Konferenz übernimmt eine kleine, vom ITF-Generalsekretär in enger Rücksprache mit dem Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß") ernannte Arbeitsgruppe.

Der Sitzung wurde ein Bericht über die den wegen ihrer Teilnahme an Streikmaßnahmen Anfang dieses Jahres entlassenen chile-

flakt zwischen der britischen Seeleutegewerkschaft NUS und P&O European Ferries vorgelegt. Den ITF-Seeleutegewerkschaften in anderen europäischen Ländern wurde ein herzlicher Dank der NUS für die von ihnen während der Beschlagnahmung der Vermögenswerte der NUS durch die britischen Gerichte erwiesenen solidarischen Unterstützung überbracht. Der Vorstand beschloß, den NUS-Mitgliedern in Dover eine Solidaritätsbotschaft zu schicken.

Die Diskussion über die ITF-Kampagne gegen Billigflaggen konzentrierte sich auf eine Reihe in jüngerer Zeit gefällter Gerichtsurteile in verschiedenen Ländern, von denen einige positiv, andere negativ waren. Zu besonderer Beunruhigung gaben die Aktivitäten einer als ALU-PSU bekannte philippinischen Gewerkschaft Anlaß, die zahlreiche nicht normengerechte Verträge mit Reedern abgeschlossen hat, wodurch gerichtliche Schritte zur Durchsetzung von für die ITF akzeptablen Bedingungen für Besatzungsmitglieder erheblich erschwert werden. Diese Gewerkschaft, die indirekt dem IBFG in Brüssel angeschlossen ist, führt darüber hinaus eine besorgniserregende Gerichtskampagne gegen die augenblickliche ITF-Mitgliedsgewerkschaft auf den Philippinen (AMOSUP). Nach gründlichen Beratungen bevollmächtigte der Vorstand den Generalsekretär, sich mit der PSU in Kontakt zu setzen, um die sofortige Beendigung ihrer Angriffe auf AMOSUP zu fordern und die Verärgerung der ITF über die Versuche der Gewerkschaft, die ITF-Billigflaggenkampagne zu schwächen, zum Ausdruck zu bringen. Im Anschluß an einen Bericht über die ITF-Bildungstätigkeit in Afrika, Lateinamerika sowie Asien und dem pazifischen Raum beschloß der Vorstand weiterhin die Möglichkeiten für eine stärkere Vertretung der Entwicklungsländer in den ITF-Organisationsstrukturen zu prüfen. Die Beitrittsversuche von Gewerkschaften aus Togo, Hongkong, Malaysia, Peru und Papua-Neuguinea wurde stattgegeben.

Darüber hinaus beschloß der Vorstand, eine Sonderkonferenz der europäischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften zu organisieren, die sich mit den Auswirkungen der geplanten Vollendung des Binnenmarktes in der EG im Jahre 1992 für die Gewerkschaften befassen soll

Gefahrgut

Der Vorstand genehmigte einen vom Sekretariat unterbreiteten Vorschlag für die Einberufung einer Sonderkonferenz über Gefahrguttransport einschließlich Giftmüll in der zweiten Jahreshälfte 1989. Nachdrücklich unterstützt wurde dieser Vorschlag von Vorstandsmitglied Jonas Abam von der nigerianischen Hafentarbeitergewerkschaft. Eine Reihe von Mitgliedern dieser Gewerkschaft wurde schwer krank, nachdem sie Anfang dieses Jahres beim Verladen dort abgelagerter Abfallstoffe aus Italien im Hafen von Koko mit den Substanzen in Berührung gekommen waren. Vertreter anderer internationaler Organisationen, darunter die Internationale Föderation von Chemie-, Energie- und Fabrikarbeiterverbänden (ICEF) und Greenpeace sollen als Beobachter zu dieser Konferenz eingeladen werden.

Europa 1992

Darüber hinaus beschloß der Vorstand, eine Sonderkonferenz der europäischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften zu organisieren, die sich mit den Auswirkungen der geplanten Vollendung des Binnenmarktes in der EG im Jahre 1992 für die Gewerkschaften befassen soll. An der vom 5. bis zum 7. April 1989 in Luxemburg stattfindenden Konferenz wer-

nischen Eisenbahnern von ITF-Mitgliedsgewerkschaften gewährte finanzielle Unterstützung vorgelegt. Sie wurde außerdem über Pläne zur Durchführung eines Eisenbahnsymposiums in Genf im Februar 1990 unterrichtet. Ferner hörte der Vorstand Berichte über die Ergebnisse der Sektionskonferenz Straßentransport in Rio de Janeiro sowie über Maßnahmen zur Verstärkung der Tätigkeit der ITF im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Zum Thema Zivilluftfahrt wurde ausführlich über den geplanten Zusammenschluß zwischen SAS und Frank Lorenzos Texas Air Corporation diskutiert. Darüber hinaus wurde die Sitzung über die Sektionskonferenz Zivilluftfahrt auf Teneriffa sowie über die geplante Woche der Zivilluftfahrt (vergleiche Artikel an anderer Stelle dieser ITF-Nachrichten) informiert. Auch Pläne für ein ehrgeiziges zweijähriges Bildungsprogramm für Hafentarbeiter in der Karibik, das 1989 mit Unterstützung der norwegischen Gewerkschaftsbewegung gestartet werden soll, wurden erläutert.

Der Vorstand wurde über strukturelle Veränderungen in der Sonderabteilung der Seeleute im ITF-Hauptbüro unterrichtet. Diese Abteilung untersteht von jetzt an direkt der Seeleutesektion. Es wurde ein Bericht über die jüngsten Entwicklungen im Arbeitskon-

36. Kongreß

Luciano Mancini (CGIL, Italien) informierte den Vorstand über den Vorschlag der italienischen Mitgliedsgewerkschaften, den 36. ITF-Kongreß - voraussichtlich im Oktober 1990 - in Florenz abzuhalten. Der Vorstand stimmte diesem Vorschlag freudig zu und beauftragte das Sekretariat, gemeinsam mit den italienischen Gewerkschaften die weiteren Vorbereitungen zu treffen.

General Secretary: Harold Lewis

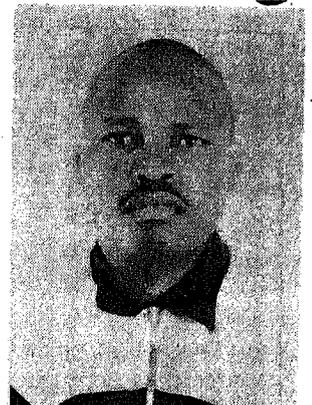
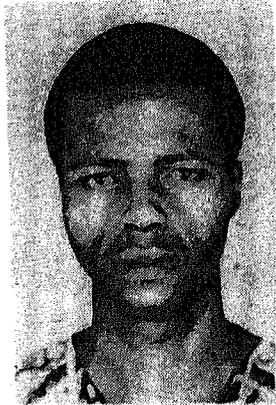
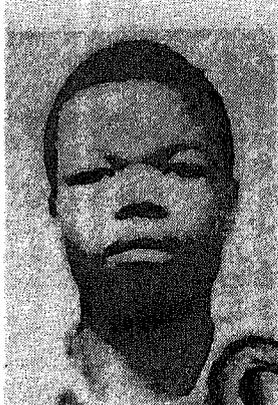
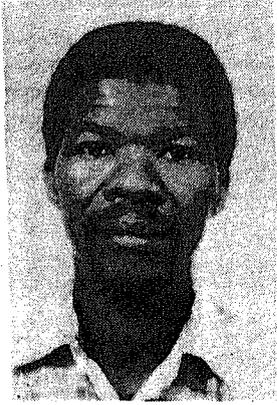
Publications Officer: David Cockroft

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

ZUM TODE VERURTEILT ...

ITF-Gewerkschaften fordern Begnadigung



Diese vier Männer befinden sich in den Todeszellen des Gefängnisses von Pretoria (Südafrika). V.l.n.r.: Johannes Buthelezi, William Khuzwayo, Bethwell Sabelo und Stanford Ngubo.

Die ITF richtet einen dringenden Appell an alle angeschlossenen und befreundeten Organisationen, sich beim südafrikanischen Staatspräsidenten für die Begnadigung der vier zum Tode verurteilten Transportarbeiter einzusetzen.

Der Oberste Richter Südafrikas wies am 6. Dezember den Berufungsantrag gegen die am 23. August vom südafrikanischen Obersten Gerichtshof in Durban gegen Stanford Ngubo, Johannes Buthelezi, Bethwell Sabelo und William Khuzwayo verhängten Todesurteile ab.

Sie waren beschuldigt worden, während eines Streiks bei dem Busunternehmen PUTCO im Oktober/November 1986 einen Busfahrer aus dem Putco-Depot Durban South ermordet zu haben.

Laut Anklage sollen Ngubo, Buthelezi und Sabelo - alle Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers Union (TGWU) - einem arbeitslosen ehemaligen TGWU-Mitglied namens Khuzwayo Geld für die Ermordung von Retford Shezi angeboten haben, der erschossen wurde, als er während des Streiks seiner Arbeit nachging.

Trotz widersprüchlicher Aussagen über die Anwesenheit der Männer am Tatort kam der Richter zu dem Schluß, daß Khuzwayo die vier tödlichen Schüsse abgegeben habe, durch die der Fahrer ums Leben kam. Der Richter vertrat die Auffassung, daß die Schuld der drei übrigen Fahrer in keiner Weise dadurch gemindert würde, daß sie nicht selbst den Abzug betätigt hätten.

Wie die Anwälte der Verteidigung feststellten, lagen widersprüchliche Aussagen darüber vor, ob Ngubos Auto am Tatort gesehen wurde (einer der Zeugen, ein Lehrer, der an der Bushaltestelle wartete, hatte ein anderes Kennzeichen notiert als ein weiterer Zeuge, der Polizeibeamte Mabhidia).

Stanford Ngubo wies das Gericht außerdem darauf hin, daß sein Auto kurz vor dem Mord gestohlen worden sei, und er es erst am 21. November, einen Tag nach der Tat, zurückerhalten habe. Er habe den Diebstahl seines Wagens am Tag, an dem es gestohlen wurde, auf der Polizeidienststelle gemeldet. Der Richter wies diese Aussage jedoch mit der Bemerkung zurück, daß es relativ einfach sei, den Diebstahl eines Autos vorzutäuschen.

Im Haus von Bethuel Sabela wurde eine Feuerwaffe gefunden, die jedoch nicht zu den am Tatort gefundenen Kugeln und Patronen paßte.

Trotz der eindeutigen Schwächen in der Beweisführung verweigerte der Richter des Obersten Gerichtshofes von Durban, Van Heerden, den Männern ursprünglich die Erlaubnis, gegen das Todesurteil Berufung einzulegen.

Die vier wurden dann von Durban in die Todeszellen des Gefängnisses in Pretoria verlegt. Ihre Rechtsanwälte baten den Vorsitzenden Richter der Berufungsinstanz in einer Petition, Van Heerdens Ablehnung einer Berufung gegen das Todesurteil noch einmal zu überdenken. Die ITF startete eine weltweite Kampagne zur Unterstützung der vier Verurteilten. Zunächst bat die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, in Protestnoten an die südafrikanische Regierung die Bitte um Zulassung eines Berufungsverfahrens zu unterstützen und ihre nationalen Regierungen dazu zu bewegen, sich für die Aufhebung der Todesurteile einzusetzen. Nach Meinung der ITF ist die Verurteilung nicht stichhaltig, und sie lehnt die Todesstrafe grundsätzlich ab. In der Zwischenzeit sind bei der ITF Kopien von Protestnoten des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB), der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL), der Internationalen Föderation der Plantagen- und Landarbeiter und verwandter Berufsgruppen (IFPAAW), des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), des kanadischen Gewerkschaftsdachverbandes CLC, des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC, aller französischer ITF-Mitgliedsgewerkschaften (CFDT, Force Ouvrière, CNPL, CNPNC, SNOMAC und FMC), der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV, der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), der britischen Gewerkschaft MSF, der amerikanischen Flugzeugmechanikergewerkschaft IAMAW, der belgischen Transportarbeitergewerkschaft BTB sowie der australischen Transportarbeitergewerkschaft gegen die Todesurteile eingegangen, in denen die südafrikanische Regierung außerdem aufgefordert wird, ein von den Verurteilten beantragtes Berufungsverfahren zuzulassen. Zweifellos wurden darüber hinaus noch viele weitere Botschaften nach Südafrika gesandt.

Nachdem der Antrag auf Zulassung eines Berufungsverfahrens nun vom Obersten Richter abgelehnt wurde, sind alle rechtlichen Möglichkeiten, das Leben der Männer zu retten, erschöpft. Die letzte Möglichkeit ist ein direkt an den südafrikanischen Staatspräsidenten P. W. Botha gerichteter Gnadenappell.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis rief alle angeschlossenen Gewerkschaften auf, sich an P. W. Botha zu wenden und auch ihre Regierungen zu bitten, sich dem Gnadenappell anzuschließen:

“Wir können gar nicht nachdrücklich genug betonen, wie wichtig es ist, in diesem Fall internationalen Druck auszuüben. Die südafrikanische Regierung hat bereits gezeigt, daß sie reagiert, wenn der Druck nur groß genug ist,” erklärt Lewis.

Forts. auf Seite 4

GEWERKSCHAFTSFÜHRER WEGEN TERRORISTISCHER AKTIVITÄTEN ANGEKLAGT:

Südafrika versucht Verbindung zwischen ANC und COSATU herzustellen

Der erste Vizepräsident der Transport and General Workers' Union of South Africa, Alfred Ndlovu, befand sich seit dem 10. Oktober 1987 ohne Anklageerhebung in Haft. Im Juni wurde er terroristischer Aktivitäten und des versuchten Mordes angeklagt. Der Staat beschuldigt ihn der Beteiligung an einem Attentatsversuch sowie der Unterstützung und Deckung eines dem ANC angehörenden Untergrundkämpfers. Diese völlig aus der Luft gegriffenen Anschuldigungen sind äußerst schwerwiegend, da sie den Versuch einer Kriminalisierung der Gewerkschaftsbewegung durch die Herstellung einer Verbindung zwischen den Gewerkschaften und dem bewaffneten Kampf des ANC darstellen.

Am 7. November begann der Prozeß gegen Ndlovu. Das Verfahren war ursprünglich auf drei Wochen angesetzt worden, wurde inzwischen jedoch bis Anfang nächsten Jahres vertagt.

Ndlovu, der verheiratet ist und fünf Kinder hat, lebt in einer der Schwarzensiedlungen von Pietermaritzburg. Er ist ein langjähriges Mitglied der TGWU und genießt großes Ansehen als einflußreiche Persönlichkeit im Raum um Pietermaritzburg. Neben seinem Amt in der TGWU ist er auch Vorsitzender der Provinz Natal des südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbandes COSATU.

Am 10. Oktober 1987 wurde Ndlovu von den südafrikanischen Sicherheitskräften festgenommen. Ihm wurde mitgeteilt, daß gegen ihn Anklage wegen versuchten Mordes erhoben werden sollte, er kam jedoch niemals vor Gericht. Statt dessen wurde er aufgrund von Kapitel 29 des Gesetzes zum Schutze der inneren Sicherheit inhaftiert, das Bestimmungen über Verhöre, Einzelhaft, Verweigerung des Zugangs zu Rechtsanwälten, Familienangehörigen oder Freunden, von Studienrechten und Lesematerial enthält. Nach 10monatiger Haft wurde er am 17. Juni 1987 dem Bezirksgericht in Pietermaritzburg vorgeführt. Seine Familie und Rechtsanwälte wurden über sein bevorstehendes

Erscheinen vor Gericht nicht informiert.

Die wichtigsten gegen Ndlovu erhobenen Vorwürfe beziehen sich auf terroristische Aktivitäten und versuchten Mord. Der Staat beschuldigt Ndlovu, zwischen Juni 1987 und Oktober 1987 gemeinsam mit dem Afrikanischen Nationalkongreß (ANC) Gewalttaten geplant und ausgeführt zu haben. Er wird außerdem beschuldigt, Menschen im Gebrauch von Feuerwaffen unterwiesen und vier Männer mit der Tötung eines fünften Mannes beauftragt zu haben.

Des weiteren wird Ndlovu beschuldigt, Unterbringung, Transport und Lebensmittel für ein ANC-Mitglied namens Mjitha organisiert und ihn bei seiner Tätigkeit unterstützt zu haben. Außerdem soll er Leute aufgefordert haben, das Land zu verlassen, um sich einer militärischen Ausbildung durch den ANC zu unterziehen.

Im Zusammenhang mit der Anklage wegen versuchten Mordes heißt es, Ndlovu habe versucht, ein Mitglied der Inkatha-Bewegung des Häuptlings Buthelezi zu töten, indem er vier Personen zu dem Mord angestiftet habe. Er soll außerdem versucht haben, vier weitere Inkatha-Mitglieder zu töten, und sich an Plänen zur Ermordung eines weiteren Mannes beteiligt haben. Das Verfahren wurde auf einen späteren Zeitpunkt vertagt, weil der Zeuge der Anklage, der über die Verbindung zu ANC und COSATU aussagen wollte, wegen Herzbeschwerden in ein Krankenhaus eingeliefert werden mußte.

Im bisherigen Verlauf des Verfahrens wurden die Aussagen der Zeugen der Anklage gegen Ndlovu gehört. Bei zwei dieser Zeugen handelte es sich um TGWU-Mitglieder, die im gleichen Busdepot arbeiteten wie Ndlovu. Die Aussage eines TGWU-Zeugen vor Gericht widersprach den in seinem zuvor abgelegten Geständnis gemachten Angaben. Die Staatsanwaltschaft erwägt nun ein Verfahren gegen ihn als sogenannten feindlichen Zeugen.

Der andere in der TGWU organisierte

Busfahrer, Jeffrey Kheswa (zuvor ebenfalls elf Monate lang aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmezustandes inhaftiert) machte eine niemanden belastende Aussage und wurde daraufhin freigelassen. Ein nicht der TGWU angehörender Bewohner der Siedlung machte eine Ndlovu sehr stark belastende Aussage, doch wird von Zeugen in solchen Fällen offensichtlich häufig angeführt, daß sie während der Haft gefoltert wurden.

Vor allem scheint die südafrikanische Regierung jedoch daran interessiert zu sein, die Anklage wegen terroristischer Aktivitäten zu untermauern. Ihr Interesse an der Anschuldigung des versuchten Mordes ist offensichtlich geringer. Terroristische Aktivitäten werden mit der Todesstrafe geahndet, und der beunruhigendste Aspekt dieses Verfahrens ist das deutliche Bestreben der Staatsanwaltschaft, direkte Verbindungen zwischen der TGWU und dem ANC (über COSATU) nachzuweisen. Dies wirft einen dunklen Schatten über die Zukunft der freien Gewerkschaftsbewegung in Südafrika.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis hat alle angeschlossenen Gewerkschaften aufgefordert, Protestbotschaften an die südafrikanische Regierung und Solidaritätsbotschaften an den inhaftierten Ndlovu und seine Frau zu senden.

Ndlovus Adresse lautet:

Alfred Ndlovu

New Prison,

Private Bag 9022

Pietermaritzburg 3200

die Adresse seiner Frau:

Mrs Ndlovu

c/o TGWU PO Box 8131

Cumberwood 3235

Republik Südafrika

Viele Mitgliedsgewerkschaften sind dieser Aufforderung bereits nachgekommen, und alle, die bisher noch nicht geschrieben haben, sollten dies so bald wie möglich tun. Wir werden in den ITF-Nachrichten weiter über das Verfahren gegen Ndlovu berichten.

... internationale Aktionen können das Leben dieser Männer retten

Forts. von Seite 3

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken sandte ein Fernschreiben an Botha, in dem er "nachdrücklich unseren Appell an Sie, aus humanitären Gründen Gnade walten zu lassen" wiederholt.

Stanford Ngubo ist ein langjähriges Mitglied der TGWU und seit vielen Jahren als Busfahrer bei PUTCO beschäftigt. Er ist

verheiratet und hat drei Kinder.

Johannes Buthelezi ist ebenfalls Busfahrer bei PUTCO, langjähriges TGWU-Mitglied und gewerkschaftlicher Vertrauensmann. Er ist zum zweiten Mal verheiratet und hat elf Kinder.

Auch Bethwell Sabelo ist Busfahrer bei PUTCO und langjähriges TGWU-Mitglied. Er ist verheiratet und hat sechs Kinder.

William Khuzawayo ist ein arbeitsloser ehemaliger Busfahrer, der ebenfalls der TGWU angehört. Er ist nicht verheiratet und hat drei Kinder.

P. W. Bothas Telexnummer lautet: (095) 322158 pres1 sa.

Afrikanische Frauenkonferenz der ITF

Die erste afrikanische Frauenkonferenz der ITF forderte nachdrücklich die Integration von Frauen auf allen Ebenen der Gewerkschaftsbewegung.

Weibliche Delegierte von ITF-Gewerkschaften in sechzehn verschiedenen Ländern des Kontinents kamen am 3. Oktober zu einer vom ITF-Regionalvertreter für Afrika, Ben Udogwu, organisierten Stägigen Konferenz in Nairobi zusammen. Die Konferenz war die jüngste in einer Reihe äußerst fruchtbarer Sitzungen, die die ITF in letzter Zeit in Kenia durchgeführt hat. Die wertvolle Unterstützung von Seiten der Regierung ebenso wie des kenianischen Gewerkschaftsdachverbandes COTU, die angesehene Redner für die Eröffnungsveranstaltung stellten, trug wesentlich zum hohen Niveau der Diskussionen bei und machte die Konferenz zu einer wertvollen Erfahrung für die Delegierten, von denen viele erstmals an einer internationalen Gewerkschaftstagung teilnahmen. Weitere wertvolle Unterstützung leistet die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) aus der Bundesrepublik Deutschland.

Offiziell eröffnet wurde die Konferenz durch Francisca Otete von der führenden kenianischen Frauenorganisation Maendeleo Ya Wanawake, die auch Mitglied der Kommission für den öffentlichen Dienst ist. Weitere Redner auf der Eröffnungsveranstaltung waren u. a. COTU-Generalsekretär J. J. Mugalla sowie die Koordinatorin für Frauenfragen bei COTU, Mary Wakofu. Im Namen ihrer Organisationen begrüßten auch Ben Udogwu von der ITF und der örtliche Vertreter der Friedrich-Ebert-Stiftung, Herman Matusch, die Teilnehmer. Wichtige Redebeiträge kamen darüber hinaus von Frau J. Alogo von der kenianischen Post- und Fernmeldegewerkschaft, der früheren Gewerkschafterin Mwangi, die gegenwärtig einen Posten im Arbeitsministerium bekleidet, sowie Dr. Tiyambe Zeleza, Dozentin an der Kenyatta University und Autorin eines von der FES in Auftrag gegebenen Buches über die Rolle der Frau in der kenianischen Gewerkschaftsbewegung.

Arbeitssprachen der Konferenz waren Englisch und Französisch, um einer größtmöglichen Zahl von Delegierten eine aktive Beteiligung an den Gruppendiskussionen zu ermöglichen, die einen wesentlichen Teil der Arbeit ausmachten. Dieses Ziel wurde auch dadurch gefördert, daß der Vorsitz während der wichtigsten Arbeitssitzungen der Konferenz unter den Delegierten rotierte.

Die verschiedenen Delegationen legten der Konferenz Länderberichte zu Themen wie die Rolle der Frauen im Industrialisierungsprozeß und ihre Integration in die



Entwicklung; Bezahlung und Arbeitsbedingungen von Frauen in der Industrie; Mutterschutz; und Beteiligung von Frauen an der Entwicklung der afrikanischen Gewerkschaften vor.

Die Konferenz kam zu dem Schluß, daß Frauen und Kinder häufig nicht in den Genuß von Entwicklungsprogrammen kommen und Frauen als gesellschaftliche Gruppe traditionell von Bildungsmöglichkeiten ausgeschlossen sind, während ihre wichtige Rolle innerhalb der Familie und der Gemeinschaft unterschätzt werde. Die Gewerkschaften in Afrika hätten bedauerlicherweise kaum in nennenswerter Form zur Förderung der Gleichstellung von Mann und Frau beigetragen, was dazu geführt habe, daß die Frauen vom Entscheidungsprozeß innerhalb der Gewerkschaftsbewegung praktisch ausgeschlossen seien, während ihre Bezahlung am Arbeitsplatz weit unter der ihrer männlichen Kollegen liege. Der Beitrag der Frauen zur Steigerung der Lebensmittelproduktion in ländlichen Gebieten finde keine Anerkennung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Frauen generell seien erschreckend und entwürdigend. Am Ende ihrer Beratungen bat die Konferenz die ITF und die ihr angeschlossenen afrikanischen Gewerkschaften um Unterstützung von Anstrengungen um einen Ausgleich dieser grundlegenden Ungleichheit, die in vielen Fällen tief in der Kultur und den Traditionen der

afrikanischen Nationen verwurzelt sei.

Insbesondere wurde die ITF aufgefordert, ihr Bildungs- und Ausbildungsprogramm in der Region zu verstärken und dadurch den afrikanischen Frauen die Möglichkeit zu geben, ihren Lebensstandard zu verbessern und eine aktive Rolle in den Entwicklungs- und Industrialisierungsprozessen zu spielen. Die Konferenz bat darüber hinaus um die Unterstützung der ITF bei der Integration von Frauen in die Gewerkschaften und der Beseitigung der augenblicklich bestehenden Hindernisse, die es ihnen unmöglich machten, auf allen Ebenen der Gewerkschaft eine ihnen angemessene Rolle zu spielen und sie von der wirksamen Mitarbeit sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene ausschließen.

Diese Forderungen wurden untermauert durch den Ruf nach gewerkschaftlicher Beteiligung an Alphabetisierungsprogrammen für Frauen und gewerkschaftlichen Aktionen gegen Geschlechterdiskriminierung am Arbeitsplatz. Den besonderen Bedürfnissen der Frauen am Arbeitsplatz müsse außerdem durch praktische Maßnahmen wie z. B. der Durchführung von Gewerkschaftsveranstaltungen während der Arbeitszeit, der Einführung des Mutterschaftsurlaubs in Ländern, in denen dies bisher nicht geregelt ist, und die Einrichtung von Kindertagesstätten für die Kinder arbeitender Frauen Rechnung getragen werden.

ITF-SEMINAR FÜR FRANZÖSISCHSPRACHIGE LÄNDER AFRIKAS

Zum ersten Mal in der Geschichte der ITF fand vom 5. bis zum 9. Dezember 1988 in Lomé (Togo) ein internationales Seminar für ITF-Mitgliedsgewerkschaften im französischsprachigen Afrika statt. An dem arbeitswirtschaftlichen Seminar nahmen führende Gewerkschafter von angeschlossenen und befreundeten Gewerkschaften aus sieben afrikanischen Ländern teil: Burkina Faso, Kamerun, Elfenbeinküste, Mali, Niger, Senegal und Togo. Organisiert und finanziert wurde das Seminar gemeinsam von ITF und Friedrich-Ebert-Stiftung.

Auf der Eröffnungsveranstaltung sprachen Vertreter des togolischen Verkehrsministeriums und des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes CNTT sowie der Leiter der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, der das Seminar gemeinsam mit Ben Udogwu, dem ITF-Regionalvertreter für Afrika, und Koko Fantognon, ITF-Koordinator für das französischsprachige Afrika, leitete.

Im Anschluß an einen Vortrag über die ITF und ihre Tätigkeit diskutierten die Teilnehmer Themen wie: Afrika und die Weltwirtschaft, die Rolle der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds, das Problem der Arbeitslosigkeit in afrikanischen Ländern und das Währungssystem (die Mehrzahl der anwesenden Länder gehören der Westafrikanischen Währungsunion an).

Weitere Vorträge galten den Problemen von Verhandlungsführern auf Betriebs-ebene, der Rolle staatlicher Behörden bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in französischsprachigen Ländern Afrikas und der Lohnfestsetzung. Die Schlußsitzung befaßte sich mit der Geschichte und Entwicklung der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung.

Eine von den Seminarteilnehmern verfaßte abschließende Entschließung würdigte das hohe Niveau der Vorträge und Diskussionen und forderte die afrikanische Staaten zu verstärkter Zusammenarbeit auf, um so zahlreiche Faktoren der wirtschaftlichen Instabilität aus dem Wege zu räumen, die im Laufe der Woche angesprochen worden waren. Insbesondere forderten sie eine engere Beteiligung der Transportarbeitergewerkschaften an der nationalen und internationalen Verkehrsplanung. Die ITF wurde aufgefordert, ihr Bildungsprogramm im französischsprachigen Afrika zu intensivieren und die Gründung eines gewerkschaftlichen Bildungsinstituts angeregt, in dem regelmäßig Bildungsmaßnahmen für gewerkschaftliche Funktionäre und Vertrauensleute durchgeführt werden. Nicht angeschlossene Gewerkschaften aus Mali, Kamerun und Burkina Faso wurden zu ihrer Teilnahme beglückwünscht und aufgefordert, sich der ITF so bald wie möglich anzuschließen.

Auf besonderen Wunsch des ITF-Generalsekretärs richteten die Seminarteilneh-



mer einen besonderen Appell an den süd-afrikanischen Staatspräsidenten P. W. Botha, die gegen vier TGWU-Mitglieder verhängten Todesstrafen auszusetzen (vergl. Artikel an anderer Stelle der ITF-Nachrichten).

Im Verlauf des Seminars fand eine Sondersitzung der Gewerkschaften der Beschäftigten bei ASECNA, des zwischenstaatlichen Unternehmens, das Fluglotsen-, meteorologische und andere

Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt in 14 französischsprachigen Ländern Afrikas anbietet, statt. Die Delegierten schlugen die Einrichtung einer internationalen Föderation von ASECNA-Beschäftigten innerhalb der ITF-Organisationsstrukturen vor und baten die ITF um Unterstützung bei der Einberufung einer vorbereitenden Konferenz für die Gründung der Föderation in Dakar (Senegal), wo sich auch der Hauptsitz von ASECNA befindet.

US-Gewerkschaften und Bürgerrechtsgruppen gegen stichprobenartige Drogentests

Transportarbeitergewerkschaften in den Vereinigten Staaten schlossen sich mit Bürgerrechtsgruppen zusammen, um gegen höchst unpopuläre Pläne zur Einführung von stichprobenartigen Drogenuntersuchungen bei Transportarbeitern zu protestieren, deren Einzelheiten von der Regierung erst nach den Präsidentenwahlen bekanntgegeben wurden.

Von den Plänen werden etwa vier Millionen Transportarbeiter in allen Bereichen der Verkehrswirtschaft betroffen sein, d. h. alle Beschäftigten in von der Regierung als für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit besonders wichtig angesehenen Berufen, von den Flugpiloten über die Fahrer von U-Bahnen, Bus- und Lkw-Fahrer bis zu den Lokomotivführern.

Die Transportarbeitergewerkschaften erklären, daß sie nichts gegen die Überprüfung von Arbeitnehmern auf möglichen Drogenmißbrauch vor ihrer Einstellung oder gegen ihre Untersuchung nach schweren Unfällen zur Feststellung der Unfallursache einzuwenden haben. Ein Programm, in dem sie eine Verletzung der Privatsphäre des Einzelnen und einen Angriff auf die

Bürgerrechte sehen, lehnen sie jedoch grundsätzlich ab. Sie sind außerdem der Meinung, daß dieses Programm keinen Beitrag zur Bekämpfung des Alkohol- und Drogenmißbrauchs am Arbeitsplatz leisten kann, die die volle Unterstützung der Gewerkschaftsbewegung hat.

Im Rahmen des Programms, das im Dezember 1989 in Kraft treten soll, haben die Arbeitgeber für die Überprüfung ihrer Mitarbeiter zu sorgen. Unabhängige Labors werden die Untersuchungen durchführen. In jedem Jahr sollen etwa fünfzig Prozent aller Beschäftigten überprüft werden.

Arbeitnehmer, deren Testergebnis positiv ausfällt, können erst nach einer Behandlung und einem weiteren, negativen Test wiederingestellt werden. Arbeitgebern, die ihre Beschäftigten nicht vorschriftsmäßig überprüfen lassen, drohen Geldstrafen von 1.000 bis 10.000 US-Dollar je nach Schwere des Vergehens.

Der Schwerpunkt der Kampagne gegen diese Pläne wird sich nun voraussichtlich auf die Gerichte verlagern, die von den Gewerkschaften aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken angerufen werden.

Fidschi: Zusagen über Gewerkschaftsrechte nicht eingehalten

Die Zusagen der Regierung der Fidschiinseln bezüglich einer Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte haben sich als leere Versprechungen erwiesen.

Keine der gegenüber der internationalen Gewerkschaftsdelegation im vergangenen Januar angekündigten Maßnahmen (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten) wurde in die Praxis

umgesetzt, und der "Minister für Beschäftigung und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen" der Fidschiinseln, der ehemalige Vorsitzende der Gewerkschaft der registrierten Hafentarbeiter der Fidschiinseln, Taniela Vietata, zeigt keinerlei Handlungsbereitschaft und wenig Neigung, den von ihm persönlich gegebenen Zusagen nachzukommen. Die Gewerkschaftsbewe-

gung der Fidschiinseln leidet noch immer unter der Last repressiver Bestimmungen, und in der im Entwurfsstadium befindlichen neuen Verfassung der Fidschiinseln wird die Abschaffung der Gewerkschaftsrechte sogar formalisiert.

Vietata sagte zu, im Kabinett die Frage der Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte anzusprechen. Falls er dieser Zusage nachgekommen ist, tat er das in aller Stille, so daß niemand auf den Fidschiinseln jemals etwas davon erfuhr.

Die Delegation war insbesondere über zwei von der Regierung verfügte Beschränkungen der Gewerkschaftsfreiheiten beunruhigt. Dabei handelte es sich um Bestimmungen, aufgrund derer die Polizei über Gewerkschaftssitzungen informiert und für Auslandsreisen eine schriftliche Genehmigung eingeholt werden muß.

Vietata versicherte der Delegation, daß allgemein anerkannte Gewerkschaftsfreiheiten respektiert würden.

Zur Frage der Unterrichtung der Polizei über Sitzungen erklärte Vietata, daß es sich hierbei lediglich um eine Formalität handle und eine Unterrichtung der Polizei den Vorschriften Genüge tue.

Die Polizei stimmt jedoch mit Vietatas Auslegung offensichtlich nicht überein. Sie besteht weiterhin auf der Einreichung formeller Anträge vor Abhaltung von Sitzungen. Auch müssen führende Gewerkschafter weiterhin für Auslandsreisen die schriftliche Genehmigung der staatlichen Behörden einholen.

Der Gewerkschaftsbund der Fidschiinseln (FTUC) sprach diese Punkte in einem Schreiben an das Innenministerium an und bat es um Auskunft darüber, was aus den der internationalen Mission gegebenen Zusagen geworden sei.

Die Regierung erklärte in ihrer Antwort im vergangenen Mai, daß alle Fragen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen "über ordnungsgemäße Gesetzgebungsverfahren geregelt" würden. Der Innenminister versprach außerdem, dem Kabinett die Einrichtung eines unabhängigen Gremiums zur Überprüfung und Korrektur der von den Gewerkschaften beanstandeten Fragen zu empfehlen. Als Mitglieder dieses "unabhängigen" Gremiums hatte der Minister eine gleiche Anzahl von Arbeitgeber- und Gewerkschaftsvertretern sowie sich selbst als Vorsitzenden und seine Mitarbeiter als Sekretariat vor Augen. Der FTUC regte an, einen wirklich unabhängigen Vorsitzenden zu ernennen. Allerdings ist nach mehr als sechs Monaten noch immer keine Antwort auf diesen Vorschlag eingegangen.

Der Innenminister sagte des Weiteren zu, daß er sich im Kabinett für eine möglichst

Forts. auf Seite 8

Ausnahmestand noch immer nicht aufgehoben

Vor einem Jahr sagte die Militärregierung der Fidschiinseln die Wiederherstellung der grundlegenden Menschen- und Gewerkschaftsrechte zu.

Die demokratisch gewählte Regierung von Timoci Bavadra wurde im Mai 1987 durch einen von Oberst Rambuka geführten Militärputsch gestürzt.

Die Machtübernahme und Aufhebung der demokratischen Verfassung der Fidschiinseln aus dem Jahre 1970 waren begleitet von der Aufhebung aller Bürgerrechte. Als Reaktion auf Appelle der Gewerkschaften der Fidschiinseln verhängten ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Australien und Neuseeland einen Boykott gegen den Luft- und Seeverkehr mit der Insel. Diese Maßnahmen fanden die volle Unterstützung der ITF und anderer Mitgliedsgewerkschaften in der Region.

Einen Monat später wurde der Boykott gelockert und später völlig aufgehoben, als es innerhalb der Gewerkschaftsbewegung der Fidschiinseln zu Meinungsverschiedenheiten über seine Fortführung kam.

Im Juli 1987 reiste eine gemeinsame Delegation der Gewerkschaftsdachverbände Australiens und Neuseelands zu einer Sitzung mit dem Gewerkschaftsdachverband der Fidschiinseln (FTUC) in das Land, um die Lage zu überprüfen. Zu jenem Zeitpunkt, zwischen dem ersten und dem zweiten Staatsstreich, war der abgesetzte Premierminister noch an einem Konsultationsverfahren mit den neuen militärischen Führern beteiligt. Es schien Aussicht auf eine Wiederherstellung der Demokratie zu bestehen. Die Delegation und der FTUC empfahlen eine Aufhebung des Handelsboykotts, wiesen auf die Aufhebung der Gewerkschaftsrechte hin und forderten die uneingeschränkte Wiederherstellung der Demokratie.

Am 25. September fand der zweite Staatsstreich statt. Drastische Maßnahmen gegen führende FTUC-Mitglieder wurden ergriffen, und Gewerkschaftsbüros vom Militär besetzt. Die Militärregierung gab ihre Absicht bekannt, eine Republik auszurufen, die Verfassung aufzuheben und eine der Apartheid ähnliche Regierungsform auf der Grundlage der Rassentrennung einzuführen.

Eine hochrangige Gewerkschaftsmission unter Schirmherrschaft des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und der australischen und neuseeländischen Gewerkschaftsdachverbände wurde daraufhin entsandt. Diese Delegation, der auch der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, angehörte, hielt sich vom 13. bis zum 16. Januar dieses Jahres auf den Fidschiinseln auf. Sie traf dort mit dem selbsternannten "Minister für Beschäftigung und Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen", Taniela Vietata, zusammen, der in ITF-Kreisen seit langem als Vorsitzender der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der registrierten Hafentarbeiter der Fidschiinseln bekannt ist.

Die Situation im Lande war dramatisch. Die Pressefreiheit war aufgehoben, mehr als 150 Personen, darunter führende Gewerkschafter, befanden sich aufgrund der Bestimmungen des Ausnahmestandes in Haft. Gewerkschafter mußten für die Abhaltung von Gewerkschaftssitzungen oder Auslandsreisen schriftliche Genehmigungen einholen.

Die Delegation drängte bei der Regierung auf Wiederherstellung dieser Rechte und erhielt die Zusage, daß die Rechte respektiert würden, sobald die "Ausnahmesituation" überwunden sei.

Aufgrund dieser Zusage empfahl die Delegation, den von den australischen und neuseeländischen Gewerkschaften verhängten Boykott gegen den Luft- und Seeverkehr solange auszusetzen, wie die Rückkehr zur Demokratie und die uneingeschränkte Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte zügig voranschreite. Ein Jahr danach (vergl. obenstehenden Artikel) wird deutlich, daß keine dieser Zusagen eingehalten wurde und die Regierung auch keineswegs die Absicht hat, zu einer echten Demokratie zurückzukehren. Vielleicht ist der Zeitpunkt gekommen, die Position der internationalen Gewerkschaftsbewegung neu zu überdenken.

Türkei muß Gewerkschaftsrechte wiederherstellen

Die der ITF angeschlossene türkische Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS hielt vom 31. Oktober bis zum 3. November 1988 in Side-Antalya ein erfolgreiches Seminar für 78 örtliche Gewerkschaftsfunktionäre ab. Wichtigstes Thema des Seminars waren "Gewerkschaftsrechte und Freiheiten und die Probleme der Arbeitnehmer".

Auf der Sitzung wurde über die Entwicklung der türkischen Volkswirtschaft, Löhne und Einkommensverteilung, ausländisches Kapital, Privatisierung sowie Praktiken bei der Zeitarbeit diskutiert. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers sprach über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner in Europa, Harold Dunning, ehemaliger Leiter der Abteilung Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen der Internationalen Arbeitsorganisation über Grundsätze und Normen der IAO.

In seiner Ansprache auf der Eröffnungssitzung des Seminars stellte Mehmet Acidereli, Vorsitzender von DEMIRYOL-IS, fest, daß die Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in der Türkei dem Land bei seinen internationalen Beziehungen große Hindernisse in den Weg legten. Die Türkei habe die Vollmitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft beantragt. Die Einschränkung der gewerkschaftlichen Rechte und Freiheiten stellten in diesem Zusammenhang allerdings ein größeres Hindernis dar als die wirtschaftlichen und sozialen Unterschiede, erklärte er.

Die Türkei ist das einzige Land Europas, in dem den Beschäftigten im öffentlichen Dienst die Mitgliedschaft in Gewerkschaften verwehrt ist und das das IAO-Übereinkommen 87 nicht ratifiziert hat. Die jüngste Verschlechterung in der Lage der demokratischen Rechte und des Lebensstandards könne eindeutig der militärischen Machtübernahme im Jahre 1980 zur Last

gelegt werden, durch die weite Teile der Gesellschaft zum Schweigen gebracht und der Zugang zu Rechtsmitteln blockiert wurde.

Sevket Yilmaz, Präsident des türkischen Gewerkschaftsdachverbandes TURK-IS, übte scharfe Kritik an der türkischen Regierung, die die Inflation bewußt anheizte und als Instrument der Regierungspolitik zur Schwächung der Gewerkschaften nutze. Obwohl sich die jährliche Inflationsrate in der Türkei inzwischen auf 85 % be-

läuft, geht die Regierung von 35 % aus und läßt Verhandlungen über Löhne und Gehälter im öffentlichen Dienst nur auf der Grundlage dieser niedrigeren Zahl zu. Yilmaz vertrat die Auffassung, daß im Hinblick auf die Wiederherstellung der demokratischen Menschen- und Gewerkschaftsrechte noch erhebliche Verbesserungen erzielt werden müßten, bevor die Türkei als für eine Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft geeignet angesehen werden könne.

IBFG/IBS-ARBEITSGRUPPE GESUNDHEIT UND SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ TAGT

Giftmülltransporte, Vermeidung von Chemieunfällen, Asbest und Kernsicherheit waren wichtige Themen auf der Tagesordnung der zweiten Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und der Internationalen Berufssekretariate (IBS), die vom 24. bis zum 26. Oktober in Washington D.C. (USA) stattfand. Die Arbeitsgruppe, der Arbeitsschutzexperten von nationalen Gewerkschaftsdachverbänden und den Internationalen Berufssekretariaten angehören, befaßt sich mit aktuellen Problemen des Arbeitsschutzes, denen sich Gewerkschafter weltweit gegenübersehen. Für die ITF nahm der Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, an der Sitzung teil.

Eines der wichtigsten in Washington behandelten Themen war das IBFG-Bildungsprogramm zum Thema Gesundheit und Sicherheit. Umfangreiche Projekte, die

die Ausbildung nationaler Arbeitsschutzexperten garantieren sollen, laufen derzeit in Indien, Thailand und Malaysia. Weitere Projekte sollen in nächster Zukunft starten. Es wurden Pläne für die Veröffentlichung eines regelmäßig erscheinenden IBFG-Informationsbulletins Arbeitsschutz bekanntgegeben, in dem Informationen über gesetzliche Vorschriften und gewerkschaftliche Maßnahmen in einer Form zusammengefaßt werden, die Verhandlungsführern ihre direkte Übernahme ermöglicht. Auch Richtlinien für die Arbeit mit Asbest und ein Regelwerk für die Kernindustrie befinden sich in Vorbereitung.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Vermeidung von Chemieunfällen gewidmet (die Arbeitsgruppe wurde im Anschluß an die Katastrophe von Bhopal eingerichtet). Ein IBFG-Richtlinienentwurf zur Vermeidung von Chemieunfällen wurde ausführlich geprüft und soll demnächst

Forts. auf Seite 9

... "jede Diskussion über den Verfassungsentwurf ist verboten"

Forts. von Seite 7

rasche Überprüfung aller Verfahren, Gesetze und Erlasse im Hinblick auf die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen einsetzen wolle. Auch von diesem Versprechen haben die Gewerkschaften seither nichts mehr gehört.

Eine weitere Zusage des Ministers bezog sich auf die Wiederbelebung des Dreigliedrigen Forums, einer Einrichtung, in der Regierung, Arbeitgeber und Gewerkschaften vertreten waren. Auch die Arbeitgeber hatten sich für die Wiederbelebung dieses Forums ausgesprochen - geschehen ist jedoch noch nichts.

Im Mai 1988 bestimmte die Regierung die neuen Mitglieder des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses, der jedoch niemals zusammentrat. Auch die Lohnausschüsse, die den Mindestlohn für nicht organisierte

Arbeitnehmer festsetzen, wurden von der Regierung nicht wiederbelebt. Die Mitglieder für einige dieser Räte wurden von der Regierung zwar ernannt, keiner trat jedoch jemals zusammen.

Inzwischen hat die Regierung zu erkennen gegeben, daß sie sehr wenig Interesse an der Wiederherstellung echter Gewerkschaftsrechte oder demokratischer Freiheiten hat. Am 23. September veröffentlichte die Übergangsregierung den Entwurf einer Verfassung, der von der Opposition scharf kritisiert wird.

Die neue Verfassung sieht ein auf den Grundsatz der Rassentrennung gestütztes Wahlsystem und Parlament vor, das den Ureinwohnern der Fidschiinseln eine stark an ein Apartheidsystem erinnernde automatische Mehrheit gibt. In dem Entwurf

heißt es außerdem, daß die Republik die "christliche Lehre" respektiert - eine eindeutig diskriminierende Maßnahme in einem Land, in dem Christen eine Minderheit in der Bevölkerung darstellen. Der Entwurf enthält keinerlei Garantien im Hinblick auf Gewerkschaftsrechte.

Der durch einen Putsch gestürzte demokratisch gewählte Premierminister Timoci Bavadra, selbst Angehöriger der Rasse der Ureinwohner der Fidschiinseln, verurteilte die Art und Weise, in der die Verfassung formuliert wurde ebenso wie ihre Bestimmungen und ihre Auswirkungen.

Da der Erlass über den Schutz der inneren Sicherheit vom Juni 1988 noch immer in Kraft ist, ist jede Diskussion über diesen Verfassungsentwurf oder Stellungnahme dazu untersagt.

Französische Arbeitnehmer fordern Ende der Sparpolitik

Wie ihre Kollegen in Spanien fordern auch die Arbeitnehmer in Frankreich, insbesondere im Verkehrssektor und im öffentlichen Dienst, eine Beendigung der Sparpolitik, die zu einem Wirtschaftswachstum ohne entsprechende Steigerung der Arbeitnehmereinkommen geführt hat. Diese Forderungen kommen in einer massiven Streikwelle zum Ausdruck, die fast jeden Wirtschaftsbereich berührt.

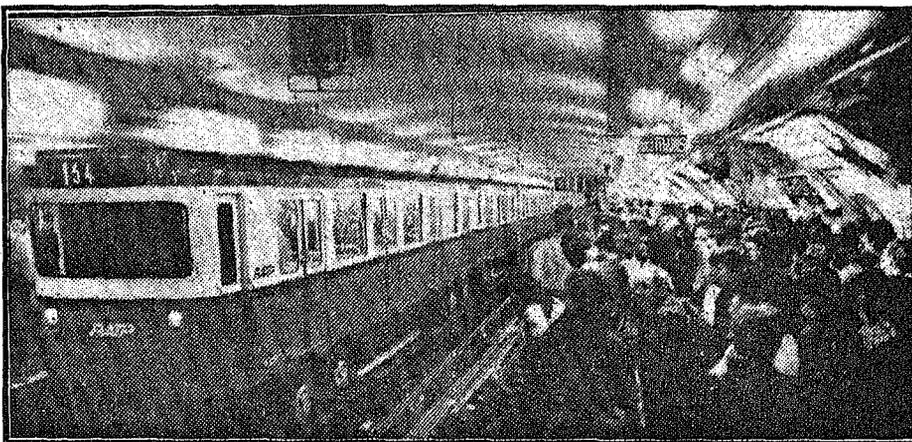
Vor fünf Jahren führten die westeuropäischen Regierungen und Arbeitgeber mit großem Eifer Rationalisierungsmaßnahmen und Kürzungen durch. Den Arbeitnehmern wurde gesagt, daß sie in wirtschaftlichen Krisenzeiten keine Reallohnerhöhungen oder verbesserte Sozialleistungen erwarten könnten. Viele Arbeitsplätze wurden abgebaut, und in weiten Teilen Westeuropas ist die Arbeitslosigkeit noch immer ein großes Problem.

Doch die Wirtschaftslage ist längst nicht mehr so düster. Die Unternehmensgewinne steigen rasant (zu einem großen Teil dank Rationalisierungsmaßnahmen, Kürzungen im Personalbestand, verbesserter Wirtschaftlichkeit und niedrigen Lohnerhöhungen), und viele Arbeitnehmer in Europa fordern nun ihren gerechten Anteil an der wirtschaftlichen Expansion.

In harten Zeiten sind die Arbeitnehmer immer die ersten, die ihren Gürtel enger schnallen müssen. Jetzt wird ihnen gesagt - vom französischen Premierminister Michel Rocard und vom spanischen Ministerpräsident Felipe Gonzalez -, daß sie noch ein wenig auf bessere Zeiten warten müssen.

Die Reaktion war eine von den Basismitgliedern getragene Welle von Streiks, von der auch die offizielle Gewerkschaftsführung teilweise überrascht wurde.

Wie Jean Zaoui, Stellvertretender Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft FGTE-CFDT, feststellt, wurden die französischen Arbeitnehmer durch die augenblickliche Streikwelle "wachgerüttelt". Das Verbindungsglied zwischen den Streiks in den verschiedenen Sektoren ist diese neu entstandene Opposition gegen die von den



Unternehmensleitungen und staatlichen Einrichtungen verfügte Sparpolitik.

"Hinter all diesen Aktionen stehen die Forderungen der Arbeitnehmer bezüglich ihrer Kaufkraft, Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen und eine Verbesserung der Sicherheit und des Fahrgastkomforts," erklärt Zaoui.

Sowohl die Arbeitgeber als auch die Regierung tragen nach Auffassung der CFDT die Verantwortung für die anhaltenden Streiks. Die Arbeitgeber haben sich geweigert, mit den Gewerkschaften zu verhandeln, und die Regierung besteht darauf, dem öffentlichen Sektor "inakzeptable" finanzielle Beschränkungen aufzuerlegen, die den Verantwortlichen vor Ort keinen Spielraum lassen.

Alle Bereiche der französischen Verkehrswirtschaft sind von den Streiks betroffen - das Pariser Schienenverkehrsnetz (RATP), Air France und das staatliche Eisenbahnunternehmen SNCF. Im ganzen Land fanden darüber hinaus "zahlreiche örtliche Aktionen" der Lkw-Fahrer statt.

Die meisten dieser Streiks waren für französische Verhältnisse sehr lang (mehr als drei Wochen). Auch kam es dabei zu einer in diesem Ausmaß noch nie dagewesenen Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gewerkschaften. Beim RATP arbeiteten die CFDT, die der ITF angeschlossene Force Ouvrière (FO) und die autonomen

Gewerkschaften zusammen (allerdings unter Ausschluß der kommunistischen CGT). Bei Air France arbeiteten die der ITF angeschlossenen autonomen Gewerkschaften der Flugpiloten, des Bodenpersonals und der Flugbegleiter, die CFDT und die CGT zusammen (diesmal allerdings ohne die FO).

Nach Angaben der CFDT brach die CGT allerdings bei vielen dieser Arbeitskämpfe aus der Einheitsfront der anderen Gewerkschaften aus und verfolgte entgegen dem Willen der Arbeitnehmer eine Politik, die keine Kompromisse zuließ. Die Regierung versucht die Streikbewegung daher als eine von der CGT geführte politische Bewegung darzustellen, was jedoch keinesfalls zutrifft.

Erfolge konnten offensichtlich beim RATP in Paris und vielen anderen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs erzielt werden, wo FO und CFDT erhebliche Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen durchsetzen konnten.

Die Regierung deutete an, daß sie möglicherweise mit Hilfe einer Vorschrift über die Aufrechterhaltung "minimaler Dienstleistungen" das Streikrecht im Verkehrssektor einschränken werde. Derartige Beschränkungen des Streikrechts lehnen die Gewerkschaften, so Zaoui, "rundheraus ab".

... ein zentrales Thema war der Umgang mit Giftmüll

Forts. von Seite 8

veröffentlicht werden. Die Arbeitsgruppenmitglieder erfuhren darüber hinaus, daß eines der Hauptthemen auf der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juli 1989 der sichere Einsatz von Chemikalien sein wird. Die Gewerkschaften sollten sich nachdrücklich für die Erarbeitung wirksamer IAO-Normen für die Sicherheit in der Chemieindustrie einsetzen.

Auch die Ablagerung und der Transport chemischer Abfälle waren Thema einer

umfassenden Diskussion. Die ITF konnte die übrigen Teilnehmer über ihre Absicht unterrichten, eine internationale Konferenz über den Gefahrguttransport durchzuführen, und die anderen anwesenden Organisationen sagten ihre Hilfe und Unterstützung zu. Auch Bemühungen, die gegenwärtig im Rahmen der Vereinten Nationen mit dem Ziel unternommen werden, internationale Bestimmungen bezüglich des illegalen Handels mit giftigen und gefähr-

lichen Abfällen zu verabschieden, wurden einer kritischen Prüfung unterzogen. Abschließend befaßten sich die Arbeitsgruppenmitglieder mit dem Problem Aids am Arbeitsplatz. Aufklärungsmaßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung von Aids, so beschloß die Arbeitsgruppe, müßten durch eine wirksame Politik zum Schutze der HIV-Infizierten vor ungerechtfertigter Diskriminierung am Arbeitsplatz ergänzt werden.

ITF trifft sich mit Lkw-Herstellern

Am 25. Oktober 1988 fand in Paris die erste Sitzung zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Straßenverkehrs und Vertretern der Internationalen Organisation der Fahrzeughersteller (OICA), der Lkw-Hersteller, statt.

Hauptzweck der Sitzung, die auf Anregung der ITF zustandekam, war es, die Hersteller über die Ablehnung der Einführung von Fahrzeugen mit kurzen Fahrerhäusern und auf dem Dach des Fahrerhauses angeordneten Schlafkabinen - sogenannten "Top-Sleeper-Kabinen" - durch die ITF-Mitgliedsgewerkschaften zu informieren.

Die ITF-Sektion Straßenverkehr ist der Überzeugung, daß derartige Fahrerhäuser nicht nur eine Beeinträchtigung des Arbeitsumfelds des Fahrers darstellen, sondern ein zusätzliches Risiko für die Insassen bedeuten. Die ITF drängte die OICA, Vorschläge der Gewerkschaften für eine Änderung der in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften über Fahrzeugabmessungen zu unterstützen, durch die eine Mindestlänge sowohl für Fahrerhäuser ohne als auch für Fahrerhäuser mit Schlafkabine festgesetzt würde. Die OICA wies darauf hin, daß ihre Mitglieder keine kurzen Fahrerhäuser oder Top-Sleeper-Kabinen bauen wollten. Derartige Fahrerhäuser seien vor allem das Produkt unabhängiger Karosseriebauer. Die OICA hielt eine Einigung über die ergonomischen Innenabmessungen von Fahrerhäusern für möglich, dies würde jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Auf der Sitzung wurde auch über die geplante Überarbeitung der Vorschriften der UN-Wirtschaftskommission für Europa über den Aufprallwiderstand von Lkw-Fahrerhäusern diskutiert. Die ITF wies darauf hin, daß ein schwedischer Vorschlag für die Überarbeitung dieser Vorschriften (Schweden verfügt bereits über strengere Normen) zwei besonders wichtige Aspekte angesprochen habe: ein erhöhter Widerstand des Fahrerhauses würde der Verhinderung frontaler Verformungen sowie als Schutz bei Unfällen dienen, bei denen sich das Fahrzeug überschlägt. Die Fahrzeughersteller hatten in diesem Zusammenhang keine speziellen Maßnahmen geplant.

Die Fahrzeughersteller erklärten, daß in einem anderen kritischen Bereich - dem Schutz des Fahrerhauses gegen das Eindringen der Ladung aus dem Laderaum - in einigen Ländern bereits Normen verabschiedet worden seien. Die Bundesrepublik Deutschland beabsichtige, der Internationalen Organisation für Normung (ISO) Vorschläge für Vorschriften über die Si-

cherung der Ladungen zu unterbreiten.

Die ITF informierte die OICA, daß sich die ITF-Sektion Straßenverkehr auf ihrer Konferenz in Rio de Janeiro im Oktober 1988 fast einstimmig für eine verbindliche Vorschrift über das Anbringen und Anlegen von Sicherheitsgurten in Nutzfahrzeugen ausgesprochen habe.

Die Sitzung befaßte sich ferner mit einer Reihe von Verbesserungen an der Gestaltung von Fahrerhäusern und der Ausrüstungen, die im Rahmen einer 1987 veröffentlichten Untersuchung der ITF über die von den europäischen Berufsfahrern bevorzugten Fahrzeuge von den Fahrern vorgeschlagen worden waren. Diese Verbesserungen bezogen sich auf die Standardausrüstung der Fahrzeuge mit Standheizung, Klimaanlage, beheizten Spiegeln und hörbaren

Warnsignalen für die Rückwärtsfahrt. Die Hersteller erklärten sich bereit, Berechnungen darüber vorzulegen, was die Standardausrüstung von Fahrzeugen mit derartigen Geräten kosten würde.

Die ITF erklärte, daß eine Standardisierung der Anbringung von Schaltern und Instrumenten im Fahrerhaus ein positiver Beitrag zu größerer Straßenverkehrssicherheit wäre. Da die Fahrer häufig auf unterschiedlichen Fahrzeugmodellen fahren, sei es für sie wichtig, Schalter und Instrumente in jedem Fahrzeug instinktiv auffinden zu können, insbesondere in Notsituationen. Die OICA wies darauf hin, daß diese Frage im Rahmen des ISO-Normausschusses diskutiert werde und regte an, daß die ITF der ISO entsprechende Vorschläge unterbreiten solle, um die Durchsetzung der gewünschten Ziele sicherzustellen.

London Underground: Haltung gegenüber Feuergefahr "grundsätzlich falsch"

Der mit Spannung erwartete Bericht der Untersuchungskommission, die sich mit dem Brand in der stark frequentierten Londoner U-Bahn-Station King's Cross am Abend des 18. November 1987 befaßte, wurde im vergangenen Monat knapp ein Jahr nach der Katastrophe, bei der 32 Menschen ums Leben kamen, veröffentlicht. Er enthält scharfe Kritik an den vielen Fehlern in der Unternehmensleitung und Organisation des U-Bahn-Unternehmens London Underground und seines Mutterunternehmens London Regional Transport (LRT).

Der Autor des Berichts, der hochverdiente Anwalt Desmond Fennell, erklärte, die Manager von London Underground hätten "grundsätzlich die falsche Haltung" gegenüber Bränden an den Tag gelegt, die sie als Berufsrisiko betrachteten. Sie hätten sich in falscher Sicherheit wiegen lassen, weil bis dahin kein Rolltreppenbrand Todesopfer gefordert habe, und sie hätten aus früheren Bränden in U-Bahnhöfen nichts gelernt, weil kein Mechanismus zur Verfügung stehe, um aus den Ergebnissen von Untersuchungen die angemessenen Schlußfolgerungen zu ziehen. In den Berichten früherer Untersuchungsausschüsse sei bereits auf viele der auch auf der U-Bahn-Station King's Cross zu findenden Mängel hingewiesen worden, und die Tatsache, daß London Underground es versäumt habe, die in den Berichten ausgesprochenen Empfehlungen in die Praxis umzusetzen, war nach Meinung von

Fennell eine der Hauptursachen der Katastrophe.

Dieses Versäumnis sei darauf zurückzuführen, daß es in einem Betrieb, der täglich viele Millionen Fahrgäste befördert, niemanden gebe, der die Gesamtverantwortung für die Sicherheit trage, so erstaunlich dies auch klingen mag.

Statt dessen trage jeder Abteilungsleiter die Verantwortung für seine eigene Abteilung, sei aber auch dann lediglich um die Sicherheit des Personals besorgt. Offensichtlich sei es London Underground nicht bewußt gewesen, daß das Arbeitsschutzgesetz auch eine Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste vorsehe!

Um dieses erschreckende Versäumnis zu korrigieren, fordert Fennell in seiner wichtigsten Empfehlung die Ernennung eines Direktors mit besonderer Verantwortung für die Sicherheit im Vorstand von London Underground. Der Bericht fordert ferner nachdrücklich, daß diese Person direkten Zugang zum Vorsitzenden des Unternehmens haben und die Erstellung von seiner Meinung nach erforderlichen Berichten in Auftrag geben können sowie Zugang zu Fahrtenbüchern und Korrespondenz zu Sicherheitsfragen haben sollte.

Angesichts dieser scharfen Verurteilung des an der von der Regierung Thatcher ausgegebenen Devise "Nur Gewinne zählen!" ausgerichteten Führungsstils bei London Underground ist es nicht überraschend, daß Sir Keith Bright, Vorsitzender bei London Regional Transport, der Mut-

Forts. auf Seite 11

... Bericht der Untersuchungskommission über den Brand in King's Cross

Forts. von Seite 10

ter von London Underground, am Vorabend der Veröffentlichung des Berichts seinen Rücktritt bekanntgab. Am nächsten Morgen folgte Tony Ridley, Vorsitzender von London Underground, seinem Beispiel.

Fennell erklärte, daß die Verantwortlichen bei London Underground offensichtlich wirklich der Überzeugung waren, daß im Falle eines Brandes ausreichend Zeit zur Verfügung stehe, um die Fahrgäste rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Es ist jedoch schwer verständlich, wie sich dies mit der von Fennell ebenfalls erwähnten Tatsache vereinbaren läßt, daß das Personal nicht für die Bekämpfung von Bränden ausgebildet wurde (abgesehen von einer kurzen Einführung in die Grundbegriffe des Hydranteneinsatzes, zu der es aber nie eine Wiederholungsübung gab) und die Mitarbeiter dazu verleitet wurden, die potentiell schweren Folgen eines Brandes dadurch herunterzuspielen, daß immer von "Schwelbränden" gesprochen wurde. Dadurch wurden sie fälschlicherweise in dem Glauben gehalten, daß ein kleiner Brand nicht außer Kontrolle geraten könne. Unter Bezug auf die speziellen Umstände des Brandes in King's Cross stellt Fennell fest, daß das Personal wegen dieser mangelnden Ausbildung "erschreckend schlecht auf die sich plötzlich ergebende Notsituation vorbereitet" war.

Der Bericht zeichnet ein beängstigendes Bild totaler Verwirrung, die an jenem verhängnisvollen Novembertag unter der Erde herrschte, während das Personal verzweifelt versuchte, den mit schweren Brandverletzungen fliehenden Passagieren zu helfen. Teilweise waren die Fluchtwege durch verschlossene Türen blockiert, zu denen die Schlüssel erst nach langem, angsterfüllten Suchen aufzutreiben waren. Niemand schien für die Koordinierung der Evakuierungsaktion zuständig zu sein; die Kommunikation zwischen dem Personal ließ ebenso zu wünschen übrig wie die Verständigung mit den Rettungsdiensten, die, im Nachhinein betrachtet, zu spät hinzugerufen wurden. Feuerlöscher waren hinter Vorräten versteckt und konnten nicht gefunden werden, und die Berieselungsanlagen wurden im allgemeinen Durcheinander nicht angestellt. Es gab keinen vorher ausgearbeiteten Evakuierungsplan für die U-Bahn-Station im Falle eines Brandes, und generell wurde das Ausmaß der Katastrophe unterschätzt, die sich von einem kleinen Brand zu einem verheerenden Flammenmeer ausweitete, das den gesamten Schalterbereich erfaßte.

Fennell unterstreicht zu Recht, daß das Personal für die Ereignisse in jener schrecklichen Nacht nicht verantwortlich gemacht

werden könne. Das Personal sei auf seine Weise ebenso das Opfer mangelnder Ausbildung gewesen wie die in dem sich zu einem Inferno entwickelnden Brand gefangenen Fahrgäste.

Als wahrscheinliche Ursache des Feuers identifiziert der Bericht ein fallengelassenes Streichholz, das den Schmutz und die Schmierstoffe, die sich unter einer holzverkleideten Rolltreppe der Station gesammelt hatten, in Brand setzte. Die explosionsartige Ausweitung des Feuers, die direkt für die große Zahl von Todesopfern verantwortlich gemacht wird, sei das Ergebnis eines bisher unbekanntes Phänomens, des sogenannten "Grabeneffekts". Dies wurde in Versuchen der Arbeitsschutzbehörde an Modellen nachgewiesen, mit denen sie die Abfolge der Ereignisse nachstellen wollte.

Ein Hinweis auf das Ausmaß, in dem sich die Sicherheitsstandards in den letzten Jahren aufgrund der von der Thatcher-Regierung angeordneten umfangreichen Kürzungen bei Subventionen für den öffentlichen Verkehr verschlechtert haben, ist die Tatsache, daß Fennell insgesamt 157 Empfehlungen vorlegt, die eine Wiederholung der Faktoren, die zu der Katastrophe führten, verhindern und eine grundlegende Änderung der Haltung der Verantwortlichen zur Frage der Fahrgastsicherheit herbeiführen sollen.

Im Hinblick auf die Rolltreppen empfiehlt der Bericht Sofortmaßnahmen mit dem Ziel, die hölzernen Fußleisten und Zwischenstücke im Rahmen eines Programms zur schrittweisen Beseitigung der überalterten hölzernen Rolltreppen, die noch immer in vielen U-Bahn-Stationen zu finden sind, durch andere Materialien zu ersetzen. Damit verknüpft ist die Forderung nach effizienterer Reinigung der Rolltreppen, um die Ansammlung von Schmutz, Abfällen und Schmierstoffen zu verhindern, sowie nach Anbringung von linearen Wärmedetektoren an den Rolltreppen und Rauchdetektoren in Maschinenräumen, die mit automatischem Alarm- und Sprinkleranlagen verbunden sind.

Im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit spricht sich der Bericht für die Einrichtung eines Kontrollsystems für die Betriebssicherheit der U-Bahn aus. In einer von den Eisenbahngewerkschaften begrüßten Empfehlung wird eine verstärkte Beteiligung der Gewerkschaften an internen Untersuchungen, die Ernennung von gewerkschaftlichen Sicherheitsbeauftragten in einem Netz von Sicherheitsausschüssen für alle Stationen sowie eine größere Miteinbeziehung der Beschäftigten in Sicherheitsprogramme gefordert. Der Bericht empfiehlt ferner, daß sich die Direktoren

mit internen Untersuchungen über Unfälle befassen, und alle bei den jährlich durchgeführten Brandschutzinspektionen aufgedeckten Mängel innerhalb von sechs Wochen behoben werden sollten.

Im Zusammenhang mit der allgemeinen Frage der Ausbildung des Personals empfiehlt der Bericht die Erarbeitung von Notfallvorschriften für jede Station in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und deren Aufnahme in Ausbildungsprogramme für das Stationspersonal, in denen es kontinuierlich in Brandschutz- und Sicherheitsfragen unterwiesen wird. Für Manager und Überwachungspersonal werden alle zwei Jahre stattfindende Auffrischlehrgänge zu Fragen der Stationssicherheit in Notfällen vorgeschlagen.

Mit Bezug auf Maschinen und Geräte wird nachdrücklich eine regelmäßige Überprüfung der Brandschutzausrüstungen ebenso wie die eindeutige Kennzeichnung von Feuerhydranten und die Schaffung klar erkennbarer Sammelpunkte für die Rettungsdienste und das Personal in jeder U-Bahn-Station gefordert.

In dem Kapitel über das Eisenbahnspektorat fordert Fennell die Bereitstellung geeigneten Personals und größere Gewissenhaftigkeit bei der Ausführung der Aufgaben der Inspektoren im U-Bahn-System.

Schließlich heißt es in dem Bericht, daß LRT und London Underground verpflichtet werden sollten, in den von London Regional Transport, der Verbraucherschutzorganisation London Regional Passengers' Committee und dem Eisenbahnspektorat veröffentlichten Berichten über den Fortschritt bei der Umsetzung dieser Empfehlungen Rechenschaft abzulegen.

Befürchtungen bleiben jedoch bestehen, daß eine Unternehmensleitung, die ihre Aufgabe mehr in der Erwirtschaftung von Gewinnen als in der Bereitstellung einer Dienstleistung für die Bewohner Londons sieht, viele dieser Empfehlungen unbeachtet zur Seite schieben wird. Erste Anzeichen deuten bereits darauf hin, daß trotz der Erfahrungen von King's Cross im Rahmen eines neuen Fahrausweissystems an den Plänen für die Errichtung hoher Fahrgastenschleusen festgehalten wird, die im Falle eines Feuers eine Flucht wesentlich erschweren würden. Auch werden die geplanten erheblichen Kürzungen beim Stationspersonal durch die Untersuchungsergebnisse voraussichtlich nicht beeinflusst.

Das Vertrauen der Fahrgäste wurde durch den Brand in der U-Bahn-Station King's Cross nachhaltig erschüttert und ist sicherlich nicht leicht wieder herzustellen. Wir sind es den Opfern der Katastrophe schuldig, daß ähnliche Tragödien in Zukunft verhindert werden.

Gewerkschaftskongreß beunruhigt über Gefahren für Umwelt

von Bent-Are Jensen,
Herausgeber der norwegischen Eisenbahnerzeitung "Jernbanemanden"

Umweltschutz war das zentrale Thema auf dem Kongreß der 13.000 Mitglieder starken norwegischen Eisenbahnergewerkschaft, der von Montag, den 24. Oktober bis Freitag, den 28. Oktober 1988 in Oslo stattfand.

Kurz vor dem Kongreß setzte sich die Eisenbahnergewerkschaft mit zwei der größten und angesehensten norwegischen Umweltorganisationen - Natur og Ungdom (Natur und Jugend) und Norges Naturvernforbund (Norwegischer Naturschutzverband) in Verbindung. Diese beiden Organisationen haben sich eine Verringerung des Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel gesetzt. Sie hatten Interesse an gemeinsamen Aktionen mit der Eisenbahnergewerkschaft bekundet. Der Kongreß beschloß einstimmig, den beiden Organisationen einen Betrag in Höhe von 40.000 norwegischen Kronen zu stiften.

Internationale Grüße

ITF-Präsident Jim D. Hunter sprach auf dem Kongreß im Namen der Gäste aus neun verschiedenen Ländern und unterstrich die Vorzüge der Bahn für die Umwelt:

"Die Erde ist keine unerschöpfliche Rohstoffquelle, die unbegrenzt ausgebeutet werden kann, ohne daß dies Konsequenzen für die Zukunft unserer Gesellschaft hat," erklärte er.

Kritik und Blumen

"Erst haben sie mich vier Stunden lang heftigst kritisiert, dann bekam ich Blumen überreicht," erwiderte Verkehrsminister William Engseth am Telefon, als seine Frau sich erkundigte, wie es ihm auf dem Kongreß ergangen sei.

Die Kritik bezog sich auf einen Beschluß des norwegischen Parlaments vom Juni, fast alle Nebenstrecken in ländlichen Gebieten stillzulegen. Die Eisenbahner werden ihm diesen Beschluß nicht so leicht verzeihen, und der Verkehrsminister mußte sich ihre Proteste anhören.

Der Kongreß begrüßte jedoch auch einige positive Maßnahmen. Im Haushaltsentwurf für das nächste Jahr wurden Mittel für den Ausbau des InterCity-Verkehrs sowie des Nahverkehrs im Einzugsbereich der Hauptstadt bereitgestellt. Eineinhalb Millionen Menschen - von insgesamt vier Millionen in ganz Norwegen - leben in der Umgebung von Oslo.

Unterstützung der Arbeitspartei

Trotz der Kritik an der Verkehrspolitik der Regierung beschloß der Kongreß, der Arbeitspartei 150.000 norwegische Kronen zur Finanzierung des Wahlkampfes 1989 zu spenden.

Dieser Beschluß wurde von der norwegischen Ministerpräsidentin, Gro Harlem Brundtland, mit großer Freude aufgenommen. Sie äußerte sich auch sehr erfreut über das starke Engagement der Eisenbahnergewerkschaft im Umweltschutz. Frau Harlem Brundtland ist Präsidentin der Weltkommission für Umweltschutz und Entwicklung.

Macht den Frauen

Die Ministerpräsidentin hat in ihrer Regierung eine Rekordzahl weiblicher Minister ernannt (50 %). Auf dem Kongreß gehörte sie jedoch eindeutig einer Minderheit an. Nur 13 % der Mitglieder der norwegischen Eisenbahnergewerkschaft sind Frauen, und unter den Kongreßdelegierten waren Frauen lediglich mit acht Prozent vertreten.

Unter den im Hauptbüro in Oslo tätigen

Gewerkschaftsfunktionären befinden sich gar keine Frauen. Die sechs Gewerkschaftsfunktionäre der Verwaltung wurden alle einstimmig wiedergewählt. Die einzige Änderung besteht darin, daß sie neue, geschlechtsneutrale Titel tragen.

FAKTEN ÜBER NORWEGEN UND DIE NORWEGISCHE EISENBAHN:

Fläche des Landes: etwa 387.000 km
Bevölkerung: 4 Millionen Einwohner
Hauptstadt: Oslo (1,5 Millionen Einwohner)

Durchschnittliche Gleisstrecke pro Einwohner: 1 Meter (In anderen europäischen Ländern schwankt diese Größe zwischen 0,2 und 0,7 Metern.)
2.500 km des Streckennetzes sind elektrifiziert.

LONDON: 33 MENSCHEN BEI ZUGUNGLÜCK GETÖTET

Kurz nach 8 Uhr morgens stießen am Montag, den 12. Dezember, wenige hundert Meter vor dem riesigen Londoner Bahnhof Clapham Junction - einem der meistfrequentierten Bahnhöfe der Welt - zwei überfüllte Pendlerzüge zusammen. Ein dritter - leerer - Zug fuhr anschließend auf die beiden verunglückten Züge auf.

Zahlreiche Waggonen wurden durch die Macht des Aufpralls zerstört, und 33 Fahrgäste verloren bei diesem schwersten Eisenbahnunfall in Großbritannien seit 25 Jahren ihr Leben. Der Fahrer des ersten Zuges blieb unverletzt, der Fahrer des zweiten Zuges wurde auf der Stelle getötet. Die genaue Ursache des Zusammenstoßes ist noch nicht bekannt, er scheint jedoch auf einen Fehler in den Signalanlagen zurückzuführen zu sein. Ersten Informationen zufolge hatte der Fahrer des ersten Zuges den Führerstand verlassen, um ein neben den Gleisen angebrachtes Telefon zu benutzen, nachdem das vor ihm liegende Signal unerwartet von Grün auf Rot umgesprungen war. Während er sich noch beim Stellwerk erkundigte, was geschehen sei, fuhr der zweite Zug auf den hinteren Teil des stehenden Zuges auf.

Die britische Bevölkerung war über die große Zahl der Todesopfer - deren Schicksal so kurz vor Weihnachten noch größere Tragik annahm - schockiert. Eine öffentliche Untersuchungskommission mit weitreichenden Vollmachten wurde inzwischen eingerichtet. Sie wird Antworten auf eine Reihe kritischer Fragen finden müssen.

Die wichtigste Frage ist die, ob ein solcher Unfall früher oder später geschehen mußte. Die britische Eisenbahnergewerkschaft ist der Überzeugung, daß die Probleme des britischen Eisenbahnunternehmens British Rail auf einen chronischen Mangel an Investitionen in das Eisenbahnsystem zurückzuführen sind, der durch die von der Regierung vorgenommenen Subventionskürzungen und die bevorstehende Privatisierung des Eisenbahnsystems verursacht wird.

Aufgrund dieser Politik herrscht bei der Bahn ständiger Geldmangel. Die Signalanlagen in Clapham, die noch aus den 30er Jahren stammen, werden erst jetzt modernisiert. Die Fortschritte bei diesen Arbeiten hängen mehr von den vorhandenen Geldmitteln als von Sicherheitsüberlegungen ab. Lebenswichtige Geräte, die den Sicherheitsspielraum wesentlich vergrößern, sind zwar vorhanden, werden aber nicht benutzt, weil sie zu teuer sind.

Unfaßbar ist schon allein die Tatsache, daß die in den Unfall verwickelten Züge nicht über Funkausrüstungen verfügten. Mehrere führende Mitarbeiter von British Rail haben bereits darauf hingewiesen, daß der Lokführer des ersten Zuges mit Hilfe eines Funkgeräts in der Lage gewesen wäre, den Signalfehler sofort an seinen Vorgesetzten zu melden und die entsprechenden Anweisungen zu erhalten. Er hätte seinen Zug nicht verlassen brauchen, und der Unfall hätte aller Wahrscheinlichkeit nach verhindert werden können.

Forts. auf Seite 13

Briten planen Privatisierung der Eisenbahn

Die konservative britische Regierung, die offensichtlich nicht vorhat, die Regierungsmacht jemals wieder aus der Hand zu geben, arbeitet inzwischen an Plänen für die Privatisierung des britischen Eisenbahnunternehmens British Rail (BR).

Aller Voraussicht nach soll der Verkauf des staatlichen Eisenbahnunternehmens als Wahlversprechen für die nächsten Parlamentswahlen erhalten, die vor 1992 stattfinden müssen. Die konservative Partei ist sich ihres Sieges offensichtlich so sicher, daß sie bereits Pläne für ihre vierte Amtsperiode an der Regierung schmiedet.

Die Regierung ist allen Anzeichen nach entschlossen, BR (ebenso wie alle anderen noch in staatlichem Besitz befindlichen Vermögenswerte) zu verkaufen. Über die Modalitäten bestehen jedoch erhebliche Meinungsunterschiede.

Die alarmierendsten Vorschläge entstammen den beiden auf der extremen Rechten des politischen Spektrums einzuordnenden "Ideenschmiedern", dem Adam-Smith-Institute und dem Centre for Policy Studies. Diese Gruppen sind Verfechter "radikal" rechter Ideen, und die Regierung Thatcher hat sie in der Vergangenheit zum Leidwesen der Allgemeinheit immer wieder ernstgenommen.

Beide Gruppen befürworten die Aufspaltung von BR in verschiedene Regionalunternehmen sowie die Schaffung einer eigenständigen "Gleisbehörde", in deren

Eigentum sich zwar die Gleiskörper, aber nicht das Rollmaterial befinden würden. Diese Behörde würde dann die Bedienung von Strecken und Verbindungen unter unabhängigen Bahnbetriebsunternehmen ausschreiben. Diese Vorschläge gerieten sehr schnell unter Beschuß von Seiten der Unternehmensleitung von BR (die ansonsten generell einer Privatisierung positiv gegenüberzustehen scheint).

Die Regierung bereitet British Rail schon heute auf die Privatisierung vor. Das Unternehmen wird finanziell ausgehungert und zu massiven Fahrpreiserhöhungen gezwungen. Schätzungen zufolge werden sich die Beförderungstarife im Personenverkehr innerhalb von zwei Jahren verdoppeln. Die Regierung soll außerdem angeordnet haben, daß British Rail mehr als 1.600 Streckenkilometer, vor allem in ländlichen Gebieten, stilllegen soll.

Dies bedeutet eine 10%ige Reduzierung des britischen Streckennetzes und wird katastrophale Auswirkungen auf die vielen kleineren Gemeinden haben, die auf ihre "unrentablen" Bahndienste verzichten müssen. Die Regierung erklärte, auf diesen Strecken statt dessen Busse einsetzen zu wollen. Derartige Ersatzdienste konnten in der Vergangenheit jedoch nur ein unzureichendes Dienstleistungs-niveau bieten und werden normalerweise innerhalb von ein paar Jahren wieder eingestellt - auch hier, weil sie nicht gewinn-

bringend betrieben werden können.

Der konservative Verkehrsminister Paul Channon gibt offen zu, daß diese Stilllegungen dazu dienen sollen, einem möglichen Käufer "ein attraktives Paket" anbieten zu können.

Die durch diese Streckenstilllegungen erzielten tatsächlichen Kosteneinsparungen werden bei BR kaum ins Gewicht fallen. Das Unternehmen wird von der Regierung gezwungen, ihren Anweisungen Folge zu leisten. Die Unternehmensleitung von BR leistet halbherzigen Widerstand gegen diese Stilllegungspläne und gab ihrer Ablehnung gegenüber einer Aufspaltung des Unternehmens in verschiedene Einzelunternehmen Ausdruck. Sie würde eine Privatisierung des gesamten Eisenbahnnetzes in Form eines einzigen Unternehmens vorsehen.

In dem angesehenen und einflußreichen britischen Nachschlagewerk Jane's World Railways wurden die Privatisierungspläne kritisiert.

Im Vorwort zur letzten Ausgabe stellt der Herausgeber Geoffrey Freeman Allen fest, daß mit der Privatisierung "jede verbleibende Hoffnung auf eine ausgeglichene nationale Verkehrspolitik verschwinden würde." Er argumentiert gegen den Vorschlag rechtsgerichteter Kräfte, BR zu fragmentieren, mit dem Argument, daß dies für den Eisenbahnbetrieb eine Rückkehr ins frühe 19. Jahrhundert bedeuten würde.

... Untersuchung muß sich auch mit Frage überfüllter Züge befassen

Forts. von Seite 12

Weitere Fragen, die im Zusammenhang mit den Zusammenstoß auftauchen, sind z. B. die schwerwiegende Überfüllung in den Zügen nach London zu Spitzenverkehrszeiten.

Auch dieses Problem bereitet den Eisenbahnergewerkschaften große Sorgen. Denn obwohl die Überfüllung an sich keine Gefahr darstellt, bedeutet sie unweigerlich, daß im Falle eines Unfalls die Zahl der Toten und Verletzten wesentlich höher liegt. Der Untersuchungsausschuß wird sich

z. B. auch mit der Frage befassen müssen, ob die stehenden Passagiere größerer Verletzungsgefahr ausgesetzt waren als diejenigen Fahrgäste, die einen Sitzplatz ergattern konnten.

Die Regierung wird die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stellen müssen, um alle von der Untersuchungskommission aufgedeckten Sicherheitsmängel zu beseitigen. Die mögliche Privatisierung der Bahn wird nun ebenfalls überschattet sein von den hohen Entschädigungszahlungen,

die das Eisenbahnunternehmen (das bereits seine Verantwortung eingestanden hat) an die Verletzten und die Hinterbliebenen der Opfer zu leisten haben wird.

Wie eine Ironie des Schicksals mutet es an, daß der Unfall sich ausgerechnet an dem Tag ereignete, an dem die ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften auf Bahnhöfen in London Flugblätter verteilten, in denen sie im Rahmen ihrer Kampagne für eine bessere Bahn gegen die Überfüllung der Züge protestierten.

FISCHER

Einigung über Schlichter in franko-kanadischem Fischereikonflikt

Die französische und die kanadische Regierung haben sich auf einen unabhängigen Schlichter geeinigt, der den seit langem zwischen den beiden Ländern schwelenden Streit über Fangrechte beilegen soll. Gespräche zwischen den beiden Ländern über die hoheitlichen Fangrechte des französischen Territoriums St. Pierre-et-Miquelon scheiterten im September letzten Jahres (vergl. ITF-Nachrichten Septem-

ber 1988), woraufhin die Franzosen die Anrufung eines internationalen Schlichters forderten.

Beide Regierungen einigten sich darauf, daß Enrique Iglesias, ehemaliger Außenminister Uruguays, den Konflikt schlichter solle.

Bei dem Streit geht es um die Frage, welchem Hoheitsgebiet die reichen Fanggrün-

de um den Eingang zum Golf des St.-Lorenz-Stroms zugehören. Die französische Regierung weigert sich, kanadische Beschränkungen und Fangquoten im Golf anzuerkennen, da sie die Inseln als französisches Hoheitsgebiet betrachtet - ein Anspruch, den die Kanadier nicht akzeptieren. Dies führte dazu, daß französische Trawler gegenwärtig keine kanadische Häfen anlaufen dürfen.

ITF-Woche der Zivilluftfahrt

Während die Luftverkehrswirtschaft der Vereinigten Staaten ins zehnte Jahr der Entregulierung stolpert, beginnt die ITF eine weltweite Kampagne für einen neuen Ordnungsrahmen in der Zivilluftfahrt, der der unkontrollierten Entregulierung Einhalt gebietet, jedoch die Notwendigkeit einer flexiblen Struktur anerkennt, die den Bedürfnissen der Fluggäste und Beschäftigten in diesem Wirtschaftsbereich Rechnung trägt.

Unabhängige Wirtschaftsanalytiker, Kongreßabgeordnete und Fluggäste in den USA schließen sich inzwischen der Auffassung der Luftfahrtgewerkschaften an, daß das Entregulierungsgesetz von 1978 ein Fehlschlag war. Zehn Jahre danach hinterläßt die US-Entregulierung den bitteren Nachgeschmack nicht-eingehaltener Versprechen:

VERSPRECHEN: Die Entregulierung werde zu verstärktem Wettbewerb und größerer Auswahl für die Fluggäste führen.

TATSACHE: Heute gibt es in den USA weniger Fluggesellschaften als vor der Entregulierung. Hunderte von Gemeinden werden überhaupt nicht mehr mit Flügen bedient, und in zahlreichen Städten sind die Flughäfen nur mehr von regionalen Monopolen kontrollierte "Knotenpunkte".

VERSPRECHEN: Die Entregulierung werde für niedrigere Flugpreise sorgen.

TATSACHE: Nach einem anfänglichen Rückgang der Flugpreise können die neuen regionalen Monopole heute jeden beliebigen Flugpreis festsetzen. Die Flugpreise steigen derzeit schneller als jemals zuvor in der Geschichte der US-Zivilluftfahrt (seit den 30er Jahren war die Tendenz real fallend) - am "Knotenpunkt" der Trans World Airlines, St. Louis, stiegen die Flugpreise allein in diesem Jahr um das Dreifache der Inflationsrate an. Fast alle Niedrigpreise wurden abgeschafft, und der durchschnittliche Fluggast zahlt heute mehr als vorher.

VERSPRECHEN: Entregulierung und Wettbewerb hätten eine verbesserte Dienstleistungsqualität zur Folge.

TATSACHE: Jeder, der in jüngster Zeit in den Vereinigten Staaten ein Flugzeug benutzt hat, kennt die Wirklichkeit. Wenige Linienflüge von größeren Flughäfen

starten flugplanmäßig, und bis zur vorgeesehenen Abflugzeit werden Änderungen an Flugfrequenz, Flugzeugtyp, Zwischenlandungen und Zielflughäfen sowie Fahrpreisen vorgenommen. Am beunruhigendsten ist vielleicht die nachweisbare Verringerung des Sicherheitsspielraums bei Reiseflugunternehmen in den USA. Die Reduzierung des Wartungspersonals und eine neue Unternehmensphilosophie, nach der nur das "absolut Notwendige" getan wird,

eine nicht zu übersehende Lobby innerhalb der Europäischen Gemeinschaft nach der vollständigen Entregulierung bis 1993. Das Entstehen der neuen Fluggesellschaftsgiganten in den USA hatte bereits insofern eine destabilisierende Wirkung auf die weltweite Zivilluftfahrt, als Fluggesellschaften überall auf der Welt dringend nach Möglichkeiten zu Fusionen und Zusammenarbeit suchen, um ihr Überleben in der neuen Wirtschaftsordnung zu sichern. Der Internationale Währungsfonds und die Weltbank drängen bei den Regierungen der Entwicklungsländer auf Entregulierungs- und Privatisierungsmaßnahmen.

Dies ist der Hintergrund der von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt gestarteten Kampagne. Unter dem Motto "Entregulierung - Nein Danke" vereint die Kampagne Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt aus der ganzen Welt - in den USA besteht das Ziel in der Schaffung eines neuen Ordnungsrahmens, in Europa und den übrigen Teilen der Welt geht es darum, eine Wiederholung der Fehler bei der US-Entregulierung zu verhindern.

Organisierte Arbeitnehmer gehörten zu den ersten Opfern der Entregulierung in den Vereinigten Staaten. Löhne, Arbeitsbedingungen und die Zahl der Arbeitsplätze in den USA waren unablässigen Angriffen ausgesetzt. Auf die Zerschlagung der Gewerkschaften ausgerichtete Methoden und mit starker Hand agierende Unternehmensleitungen traten an die Stelle der einstmalig als beispielhaft gelobten Harmonie in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen.

Der Widerstand der Luftfahrtgewerkschaften gegen die weltweite Entregulierungswelle gründet sich jedoch nicht allein auf ihr Eigeninteresse als Gewerkschafter. Wir sind der Überzeugung, daß das Chaos der Entregulierung nur einer kleinen Minderheit zum Vorteil gereichen kann.

Regierungen, Fluggäste, Fluggesellschaften und Gewerkschaften haben ein gemeinsames Interesse an einem sicheren, leistungsfähigen und billigen Luftverkehrssystem, durch das sichergestellt wird, daß dieser Wirtschaftsbereich insgesamt auch



fürten zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Sicherheit bei den Fluggesellschaften. Flugzeugmechaniker wurden entlassen, weil sie ihrer Arbeit zu gewissenhaft nachgingen. Die Flugsicherung hat sich noch nicht von den Massenentlassungen von PATCO-Mitgliedern 1980 erholt. Diese Verschlechterung wird durch die rasante Zunahme der gemeldeten Beinahe-Zusammenstöße in der Luft drastisch illustriert, deren Zahl von 311 im Jahre 1982 auf 1056 im Jahre 1988 anstieg.

Während sich in den USA die Meinung gegen das Experiment mit der Entregulierung kehrt - Neuregulierung ist das neue Motto -, bewegt sich die übrige Welt ironischerweise gefährlich nahe am Abgrund der Entregulierung. Nach der im vergangenen Jahr getroffenen Vereinbarung über die "Liberalisierung" des Luftverkehrsruft

Forts. auf Seite 15

Eastern-Gewerkschaften gegen Verkauf an Trump

Am 18. November reichten die kampferprobten Gewerkschaften in Frank Lorenzos Eastern Airlines beim Bezirksgericht von Washington Klage gegen den geplanten Verkauf von Eastern Airlines' gewinnbringenden Lufttaxidienst an der Ostküste der Vereinigten Staaten an den New Yorker Bauunternehmer Donald Trump ein (vergl. Artikel in der letzten Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Die Gewerkschaften argumentieren in ihrer Eingabe, daß der im Oktober bekanntgegebene, aber noch nicht rechtskräftig gewordene Verkauf insofern gegen das Bundesarbeitsgesetz verstoße, als es eine erhebliche betriebliche Veränderung bei Eastern Airlines zu einem Zeitpunkt bedeute, zu dem das Unternehmen noch immer in schwierigen Vertragsverhandlungen mit seinem Personal stehe. In einem Kommentar zu Lorenzos Taktiken erklärte der Vorsitzende der Flugpilotengewerkschaft bei Eastern, Flugkapitän Jack Bavis: "Das Management von Texas Air bei Eastern hat ganz offensichtlich kein Interesse daran, Eastern als wichtiges Unternehmen in der Zivilluftfahrt zu erhalten," und fügte hinzu: "In den vergangenen zwei Jahren haben sie nichts anderes getan, als alle Vermögenswerte aus Eastern herauszupresen."

Dieser jüngste Gang vor die US-Gerichte ist Teil eines spannenden Verfahrens, mit dem die Gewerkschaften versuchen, Lorenzo an der Aufgabe bestimmter Betriebsbereiche und der Entlassung von 4.000 Arbeitnehmern zu hindern.

Die Zukunft der umkämpften Fluggesellschaft, die im dritten Quartal dieses Jahres Verluste in Höhe von US \$ 113 Mio. erlitt, steht erneut auf dem Spiel. Im Herbst sah es so aus, als ob Carl Icahn, Besitzer von Trans World Airlines, ernsthaft an einer Übernahme von Eastern interessiert sei. Er verlor jedoch scheinbar das Interesse, nachdem Gespräche mit Lorenzo gescheitert waren. Allerdings wird er, informierten Wirtschaftskreisen zufolge, in nächster Zukunft möglicherweise ein neues Angebot für die Fluggesellschaft unterbreiten. Dies steht in scheinbarem Widerspruch zu der von Lorenzo am 7. November abgege-

benen Erklärung, daß die Fluggesellschaft nicht länger zum Verkauf stehe. Die Gewerkschaften halten dies jedoch für Lorenzos Art, außer Kontrolle geratenen Pressespekulationen über die Zukunft von Eastern einen Dämpfer zu versetzen.

Berichten zufolge wurden verschiedene Szenarien für die Zukunft von Eastern diskutiert, darunter der Verkauf des Unternehmens an die Gewerkschaften und einen weiteren Interessenten oder die Übernahme eines kleineren Aktienanteils an Eastern durch die Gewerkschaften nach einer möglichen Herauslösung von Eastern aus der Texas Air Corporation.

Erfolg bei Air Malta

Auf einer Massenveranstaltung Mitte Oktober gaben die Beschäftigten bei Air Malta ihrer Gewerkschaft - der GWU - ihre Zustimmung zu Streikmaßnahmen gegen die Fluggesellschaft, nachdem langwierige Vertragsverhandlungen gescheitert waren. Beunruhigt über die Störungen des Betriebsablaufs, die der für den Nachmittag geplante erste Streik unweigerlich verursacht hätte, rief der Luftfahrtminister den GWU-Generalsekretär Angelo Fenech am Morgen des 15. Oktober zu einer Dringlichkeitssitzung zu sich. Diese Sitzung führte zur sofortigen Wiederaufnahme der Gespräche mit der Unternehmensleitung der Fluggesellschaft unter Vorsitz des Leiters der Verkehrsabteilung der Gewerkschaft, Tony Zarb, und dem Abschluß eines rückwirkend zum 1. April gültigen neuen Kollektivvertrages innerhalb weniger Stunden. Die von der GWU für die Beschäftigten bei der Fluggesellschaft ausgehandelten Bedingungen umfassen stufenweise Lohnerhöhungen während der dreijährigen Laufzeit des Vertrages sowie erhebliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen bei dem Carrier.

... weltweite Kampagne

Forts. von Seite 14

noch im nächsten Jahrhundert blüht und gedeiht. Hierzu sind gemeinsame Anstrengungen der Fluggesellschaften, Regierungen, Verbraucherorganisationen und Gewerkschaften erforderlich, um ein dynamisches Gleichgewicht zwischen einem Ordnungsrahmen, der Sicherheit und Stabilität des Wirtschaftsbereichs garantiert, und der für Wachstum und Veränderung erforderlichen Flexibilität herzustellen.

Die Woche der Zivilluftfahrt, die den Auftakt zu dieser Kampagne der ITF bildet, wendet sich an Fluggäste, Regierungen und Fluggesellschaften, um gemeinsam die wichtige Aufgabe einer sinnvollen Neustrukturierung des Ordnungsrahmens für die Luftverkehrswirtschaft in Angriff zu nehmen. Wir behaupten nicht, für alle Probleme eine Lösung zu wissen, aber wir sind der Überzeugung, daß es an der Zeit ist, sich über die Zukunft dieses Wirtschaftsbereichs Gedanken zu machen. Die ITF hat eine Sonderausgabe ihres **Zivilluftfahrtbulletins** in englischer, französischer, spanischer, deutscher und schwedischer Spra-

che herausgegeben, das sich an alle richtet, die ein Interesse an diesem Wirtschaftsbe- reich haben. Tausende dieser Bulletins werden zusammen mit anderen Informationsmaterialien, die in den einzelnen Ländern erarbeitet wurden, auf allen Kontinenten verteilt.

Im Laufe der Woche finden vor Ort eine große Zahl verschiedener Aktionen statt. Anstecker, Aufkleber, Plakate und Flugblätter werden in Australien, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Belgien, Spanien, Schweden, den Niederlanden, Kanada, Dänemark, Portugal und Italien hergestellt und verteilt.

In Spanien ist während der Aktionswoche auch ein landesweiter Generalstreik (am 14. Dezember) geplant. Die Luftfahrtgewerkschaften werden auf den bestreikten Flughäfen Informations- und Werbematerial verteilen. In Spanien und Portugal sollen Fernsehdiskussionen zwischen Gewerkschafts- und Regierungsvertretern über die Luftverkehrspolitik stattfinden. Gewerkschaften in der Bundesrepublik

Deutschland, Portugal, Dänemark und den USA werden auf Sondersitzungen mit Regierungsvertretern oder Parlamentsabgeordneten ihrer Haltung zur Entregulierung Ausdruck geben. In Belgien organisiert die Abteilung Zivilluftfahrt der Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst (CGSP) neben einer Zusammenkunft mit dem Verkehrsminister und der Verteilung von mehrsprachigen Flugblättern am 15. Dezember in Brüssel eine europäische ITF-Pressekonferenz. ITF-Funktionäre werden außerdem mit dem für Verkehr zuständigen Kommissar der Europäischen Gemeinschaft zusammentreffen.

Die Gewerkschaften werden darüber hinaus die Ziele der Aktionswoche in Briefen an Regierungen und Verbraucherorganisationen erläutern, die im Rahmen der ITF gemeinsam erarbeitet wurden. Auch an wichtige Vertreter bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) der UN in Montreal (Kanada) wurden Bulletins und Briefe verteilt.

Mega-Carrier auch in Afrika erwartet

Im Laufe der kommenden Jahre sollen alle afrikanischen Fluggesellschaften zu einem riesigen Fluggesellschaftsgiganten verschmolzen werden, der speziell auf das in der Folge der US-Entregulierung und der Schaffung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes bis 1993 immer schärfer werdende Wettbewerbsklima in der Weltzivilflugfahrt zugeschnitten ist.

Der Beschluß von 38 afrikanischen Verkehrsministern zur Einrichtung einer multinationalen Fluggesellschaft soll in einem auf 8 Jahre angelegten dreistufigen Programm umgesetzt werden.

Während der nächsten beiden Jahre werden die afrikanischen Fluggesellschaften Informationen über ihre jeweiligen Flugvolumen und Einrichtungen austauschen. Außerdem soll untersucht werden, ob die Schaffung eines Systems von "Knotenpunkt"-Flughäfen mit bestimmten Anflugspunkten, von denen aus Zubringerflüge aus den einzelnen Regionen in das System

eingespeist würden, wirtschaftlich wäre.

In der zweiten Phase, die sich über drei Jahre erstrecken soll, sind die Länder gehalten, ihre Fluggesellschaften zur gemeinsamen Bedienung gleichwertiger internationaler Strecken zu verpflichten. Bestimmte Aspekte des Flugbetriebs sollen bereits zusammengelegt werden, darunter Versicherung, Ersatzteilbeschaffung, Flugzeug-Leasing und gemeinsame Streckenbedienung. Darüber hinaus sollen die Marktzugangsrechte unter der fünften Freiheit gemeinsam genutzt und Einnahmen und Kosten geteilt werden.

In den letzten drei Jahren schließlich sollen die einzelnen Fluggesellschaften zu einem einzigen Unternehmen verschmolzen werden. Die beteiligten Staaten werden sich gegenseitig ohne Ausnahme Rechte unter der fünften Freiheit gewähren.

Diese tiefgreifende Umstrukturierung der afrikanischen Zivilluftfahrt ist sehr zu begrüßen. Um in dem in der Weltzivilflug-

fahrt herrschenden neuen Klima überleben zu können, müssen die afrikanischen Fluggesellschaften auf eine Integration hinarbeiten. Afrikanische Verkehrsminister haben dies schon vor langer Zeit erkannt.

Im November 1984 verabschiedete eine Sonderkonferenz der afrikanischen Regierungen und Fluggesellschaften in Swasiland die Erklärung von Mbabane, in der eine verstärkte gemeinsame Nutzung von Rechten unter der fünften Freiheit und eine Überprüfung der Ressourcen der Regionalfluggesellschaften auf die Möglichkeit der Entwicklung einer engeren Zusammenarbeit zwischen diesen Fluggesellschaften gefordert wurde. Nachdem nun zu erwarten ist, daß die neuen Fluggesellschaftsgiganten in Europa und Amerika versuchen werden, die Weltzivilflugfahrt unter sich aufzuteilen, haben die afrikanischen Staaten einen äußerst sinnvollen Schritt zur Sicherung des Überlebens ihrer Wirtschaft unternommen.

Fortschreitende Privatisierungen in der Zivilluftfahrt

Die augenblickliche Welle von Verkäufen und Privatisierungen von Fluggesellschaften scheint weiter zuzunehmen, während die Neuordnung der Besitzverhältnisse bei den größten Carriern der Welt weitergeht.

Eine Maßnahme, die starkes Interesse erregte, war der Beschluß der neuseeländischen Regierung, 70 % ihrer Aktienanteile an der staatlichen Fluggesellschaft Air New Zealand zu verkaufen.

Zwei internationale Unternehmensgruppen haben erste rivalisierende Angebote für den im Interesse der Erhaltung der Landrechte der Fluggesellschaft in anderen Ländern auf maximal 35 % begrenzten Anteil ausländischen Aktienkapitals an dem Unternehmen vorgelegt.

Ein Angebot wird angeführt von der expansionslüsternen Fluggesellschaft British Airways und unterstützt von der neuseeländischen Investmentbank DFC sowie einem im Fremdenverkehr tätigen japanischen Unternehmen, EIE Development Ltd.

Die gegnerische Seite besteht aus der australischen Fluggesellschaft Qantas, die sich mit American Airlines und der japanischen Fluggesellschaft JAL zusammengetan hat und vom neuseeländischen Finanzexperten Sir Ronald Brierley unterstützt wird.

Sollte das zuletzt genannte Übernahmeangebot erfolgreich sein, so würde Air New Zealand sowohl zu einem der größten computergestützten Buchungssysteme der Welt, das sich in Besitz von American befindet, als auch zu dem neuen, von JAL und Qantas gemeinsam betriebenen computergestützten Buchungssystem Fantasia Zugang bekommen.

Mindestens weitere 30 % der Aktien des Unternehmens sollen der Öffentlichkeit und den Beschäftigten der Fluggesellschaft zum

Kauf angeboten werden, während die verbleibenden 35 Prozent an wichtige neuseeländische Institutionen verkauft werden sollen.

Die erste bedeutende Privatisierung einer großen Fluggesellschaft in Lateinamerika fand in Mexiko statt, wo die Regierung die staatliche Fluggesellschaft Aeromexico (jetzt mit neuem Namen Aerovias de Mexico) nach einer Umstrukturierung im Rahmen ihres beschleunigten Privatisierungsprogramms vor der Amtseinführung von Präsident Carlos Salinas de Gortari Anfang Dezember für 340 Millionen US-Dollars verkauft hat. Nächstes Opfer könnte die hochverschuldete zweite staatliche Fluggesellschaft Mexicana sein.

Die Aktienmehrheit an Aerovias ging in den Besitz eines Konsortiums über, dem das größte private Schiffahrtsunternehmen des Landes, Transportación Marítima Mexicana, angehört, das bei Bekanntgabe des Konkurses von Aeromexico selbst als eines von zwei Unternehmen ein Übernahmeangebot unterbreitet hatte, sowie an eine Reihe führender Industrieller. Zu ihnen gesellte sich die staatlich kontrollierte Bank Bancomer, die dem Konsortium einen Teil seiner Aktien abkaufen und an kleinere Investoren weiterverkaufen will.

Die verbleibenden Aktienanteile gehen an die mächtige Pilotengewerkschaft, die Anfang des Jahres ebenfalls ein Interesse an der Fluggesellschaft gezeigt hatte.

In einem anderen Land Lateinamerikas herrscht Verwirrung, nachdem das Übernahmeangebot von SAS für einen Aktienanteil an Aerolíneas Argentinas nun aufgrund des Drucks der Oppositionsparteien im argentinischen Parlament, die sich einem Teilverkauf an ausländische Interessen widersetzen, zum Scheitern verurteilt

zu sein scheint. British Airways nahm das Angebot für eine Beteiligung an Lan Chile in letzter Minute zurück, nachdem die chilenische Regierung eine Reihe von Kaufinteressenten, darunter die private chilenische Fluggesellschaft Ladeco, durch eine Änderung der Regeln für den von ihr betriebenen Verkauf eines 32,7%igen Unternehmensanteils aus dem Rennen gedrängt hat. Die Pläne für den Verkauf von Lan Chile wurden jedoch nicht aufgegeben, und das Parlament gab vor kurzem seine Zustimmung zu einem neuen Privatisierungsgesetz, das den Verkauf von 51 % der Fluggesellschaft Anfang nächsten Jahres ermöglichen wird.

In den Vereinigten Staaten wurde Tiger International, das gigantische Luftfracht- und Straßentransport-Unternehmen, zum Objekt der Begierde des Spezialisten für feindliche Übernahmeangebote, Saul Steinberg, Vorsitzender der Reliance Group Holdings. Steinberg hat schon seit einiger Zeit ein Auge auf das Unternehmen geworfen und über Strohmänner bereits zwei Übernahmeangebote unterbreitet. Die Unternehmensgruppe, deren Tochter Flying Tiger Line der größte im Liniendienst tätige Nur-Fracht-Carrier der Welt ist, erwirtschaftet im Augenblick umfangreiche Gewinne und könnte nach Ansicht von Sachverständigen im Jahre 1989 weitere Zuwächse verzeichnen.

Unterdessen hat die finnische Regierung beschlossen, ihren Aktienanteil an der staatlichen Fluggesellschaft Finnair durch die Ausgabe von Aktien im Werte von 255 Millionen Finnmark von 76 % auf 70 % zu verringern. Damit wird der Weg für die Einführung des Unternehmens an der Börse

Forts. auf Seite 17

Amerikanische Zivilluftfahrtbehörde fordert Verbesserungen an 737-Flotte

Im Anschluß an den durch Ermüdungerscheinungen im Metall verursachten dramatischen Unfall im April dieses Jahres, bei dem ein Teil des Kabinendaches einer Maschine der Aloha Airlines über Hawaii abhob (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1988), hat die US-Zivilluftfahrtbehörde FAA eine Bestimmung erlassen, die umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung der Konstruktion der alternden Flotte von Flugzeugen des Typ B 737 in den USA vorschreibt.

Die Unglücksmaschine von Hawaii war 19 Jahre alt und hatte knapp 90 Landungen hinter sich. Fünf amerikanische Fluggesellschaften betreiben mehr oder weniger gleichaltrige Maschinen dieses Typs, und mit Hilfe der neuen Bestimmung soll eine Wiederholung des schweren Unfalls, der genauso gut in einer Katastrophe hätte enden können, verhindert werden.

Die Fluggesellschaften müssen aufgrund dieser Vorschrift vorhandene Nietten am Flugzeugrumpf durch verbesserte Nietten ersetzen, um größeren Schutz zu gewährleisten. Bis diese baulichen Veränderungen durchgeführt wurden, dürfen die Flugzeuge eine Flughöhe von 8.500 Metern nicht überschreiten, um die Druckbelastung des Rumpfes zu verringern.

Zwar gelten die neuen Bestimmungen - für deren Erfüllung den Unternehmen je nach Zahl der von der Maschine geleisteten Flüge zwischen sechs Monaten und vier Jahren zur Verfügung stehen - nur für von US-Fluggesellschaften betriebene Flugzeuge, doch hofft die FAA, daß auch ausländische Fluggesellschaften den Sinn der FAA-Vorschrift erkennen und sich freiwillig bereiterklären, die notwendigen Arbeiten an ihre Maschinen auszuführen.

Sorgfältige Flugzeuginspektionen nach dem Aloha-Unglück brachten bei einer Reihe älterer Flugzeuge Risse zu Tage, die bei Routineinspektionen übersehen worden waren. Die beunruhigendsten Risse

wurden an einer B 737 von Continental Airlines entdeckt.

Nach Angaben der FAA stellen die neuen Vorschriften eine Wende in ihren Bemühungen dar, die wichtigsten baulichen Schwachpunkte der frühen Modelle der Boeing 737 in Griff zu bekommen, die mit zunehmendem Alter eine immer größere Gefahr darstellen. Ähnliche Bestimmungen werden aller Voraussicht nach auch für andere Flugzeuge in Kraft gesetzt werden, die zuerst vor 25 Jahren fertiggestellt wurden, um die Sicherheit älterer Maschinen des Typs B 727 und B 747, die sich noch immer in Dienst befinden, auch in Zukunft zu gewährleisten.

... Fluggesellschaften zu verkaufen

Forts. von Seite 16

in Helsinki bereitet, die möglicherweise im nächsten Jahr vollzogen werden soll.

Augenblicklich hat die Fluggesellschaft 1.500 Aktionäre, darunter Versicherungsunternehmen, Banken und staatlich kontrollierte Unternehmen. Von den zum Verkauf stehenden Aktien wurden 150.000 für das Finnair-Personal reserviert.

*Als Hinweis auf das Entstehen eines

einheitlichen europäischen Buchungssystems könnte die Ankündigung von Plänen der niederländischen Fluggesellschaft KLM gewertet werden, denen zufolge das computergestützte Buchungssystem Galileo - dem KLM als führendes Mitglied angehört - und das konkurrierende Amadeus-Netz sich gegenseitig Zugang zu Fluginformationen gewähren wollen.

HAFFENARBEITER

Giftmüllhandel - Gesetze dringend erforderlich

In einer im November in London gehaltenen Rede forderte der scheidende EG-Kommissar für Verkehrsfragen, Stanley Clinton Davis, die Verabschiedung eines internationalen Übereinkommens zur Kontrolle des zunehmenden und größtenteils unkontrollierten Handels mit giftigen Abfallstoffen. Auslöser hierfür war die Affäre um die *Karin B* (vergl. ITF-Nachrichten Juli/August und September 1988). Er wandte sich gegen diejenigen EG-Mitgliedsländer, die wenig Begeisterung für die Umsetzung von EG-Verordnungen zum Problem gesundheitsgefährdender Abfälle an den Tag gelegt hatten, bevor die *Karin B* im vergangenen Sommer von einem Hafen nach dem anderem abgewiesen wurde und dadurch ins Scheinwerferlicht der Öffentlichkeit geriet.

Es sei völlig unannehmbar, erklärte er, daß die Länder der Dritten Welt als Abfallhalde für die in den Industrienationen produzierten Abfälle mißbraucht würden. Eine risikofreie Abfallbeseitigung sei zwar möglicherweise mit hohen Kosten verbunden, die Industrieländer hätten jedoch die moralische Verpflichtung sicherzustellen, daß angemessene Maßnahmen zum Schutze der Umwelt vor einer solchen potentiellen Zeitbombe ergriffen werden.

Probleme wie diese könnten nur auf internationaler Ebene durch ein internationales Übereinkommen wirksam geregelt werden. Die Arbeit an einem solchen Übereinkommen müsse daher so bald wie möglich beginnen, stellte der Kommissar abschließend fest.

Die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, reagierte mit verständlicher Verärgerung auf die - noch immer nicht völlig geklärten - Gefahren, denen der skrupellose Reeder die Besatzung des Giftschiffes *Karin B* aussetzte, die versuchte, den von der italienischen Industrie produzierten und in Nigeria abgelagerten Giftmüll zur sicheren Beseitigung wieder nach Italien zurück zu transportieren.

Das für Verkehr zuständige Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV und ITF-Vorstandsmitglied Eike Eulen erklärte, daß die Besatzung das Schiff mit gutem Recht bereits vor Antritt seiner langen Fahrt zurück von Afrika nach Europa hätte verlassen können.

Er beschuldigte die Reeder des Schiffes, Bockstiegel, auf Gesundheit und Wohlergehen der Besatzung keinerlei Rücksicht

genommen zu haben. Es sei unglaublich, erklärte er, daß die Reeder und der Kapitän des Schiffes es überhaupt zugelassen hätten, daß die völlig undichten Tonnen geladen wurden. Die Bestimmungen schrieben vor, daß die Fracht in fest versiegelten Tonnen verpackt sein müsse, nach Informationen der Besatzungsmitglieder entwich den Tonnen jedoch schon beim Laden Dampf, der sich über die Klimaanlage im ganzen Schiff ausbreitete.

Die Besatzungsmitglieder litten unter einer ganzen Reihe von Symptomen, darunter Übelkeit, Atembeschwerden, Gelenkschmerzen und Schwindelgefühle, und es ist zu befürchten, daß der Kontakt mit einer großen Zahl unterschiedlicher, hochgiftiger Substanzen über einen langen Zeitraum hinweg zu langfristigen Gesundheitsschäden geführt hat.

Als ob all dies nicht schon schlimm genug wäre, war die *Karin B* auch noch erheblich unterbemannt. Dies, so die Gewerkschaft ÖTV, sei jedoch nicht überraschend, da das Unternehmen in Schifffahrtskreisen offensichtlich dafür bekannt ist, seine Schiffe mit zu kleiner Besatzung zu betreiben. In diesem Fall befanden sich sie-

Forts. auf Seite 18

Gericht ordnet Wiedereinstellung entlassener Schleppschiffer an

Ein US-Gericht hat in dem neun Monate alten Arbeitskonflikt in der Schleppschiffahrt im New Yorker Hafen die Wiedereinstellung von 1.200 entlassenen Besatzungsmitgliedern auf Schleppschiffen angeordnet.

Die Wiedereinstellung der Streikenden bei Weiterzahlung ihrer bisherigen Heuern und Gewährleistung ihrer Arbeitsbedingungen durch sechs Unternehmen sowie die Entlassung von Streikbrechern wurde im November vom US-Bezirksrichter John Keenan angeordnet. Eingeleitet worden war

das Verfahren von der Gewerkschaft der Schleppschiffer, der der ITF angeschlossene amerikanischen Hafentarbeitergewerkschaft ILA.

Eine ähnliche Anordnung wird für die verbleibenden 800 Streikenden bei den übrigen bestreikten Unternehmen erwartet.

Der Streik begann im vergangenen Februar, nachdem Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und den Unternehmen über einen neuen Kollektivvertrag geschei-

tert waren. Die Arbeitgeber forderten grundlegende Veränderungen der Arbeitsbedingungen und erhebliche Kürzungen bei Heuern und Zusatzleistungen - Änderungen, die vom Vorsitzenden der Ortsorganisation der ILA (Local 333), Albert Cornette, als "Rückkehr ins Jahr 1938" und ungeschminkter Versuch der Zerschlagung der Gewerkschaft bezeichnet wurden. Während das Gerichtsurteil eindeutig einen Rückschlag für die Arbeitgeber bedeutet, bleiben die Kernpunkte des Arbeitskonfliktes weiterhin offen.

Neue Sicherheitsvorkehrungen für britische Hafentarbeiter

Erstmals seit 50 Jahren werden jetzt neue Sicherheitsvorschriften für die Hafentarbeiter in Großbritannien in Kraft gesetzt.

Die von der Arbeitsschutzbehörde (HSE) nach langwierigen Diskussionen zwischen den Hafentarbeitgebern und der der ITF angeschlossenen britischen Transport and General Workers' Union vereinbarten *Hafenvorschriften 1988* treten am 1. Januar 1988 in Kraft.

Seit 1934 zum letzten Mal neue Vorschriften in Kraft traten, hat sich das Arbeitsumfeld in den Häfen grundlegend verändert.

Die neuen Richtlinien befassen sich ausführlich mit den Gesundheitsrisiken der seither eingeführten neuen Betriebsverfahren. So waren z. B. nach Angaben der HSE Unfälle im Zusammenhang mit mechanisch betriebenen Fahrzeugen in jüngster Zeit die wichtigste Ursache für schwere Verletzungen und Todesfälle in den Häfen.

Eine große Zahl der neuen Bestimmungen bezieht sich auf den Schutz von Hafentarbeitern, die Fahrzeuge oder mechanische Frachttumschlagsgeräte bedienen. Die

neuen Bestimmungen sehen außerdem erstmals Mindestnormen für die Beleuchtung sowie den Einstieg von Passagieren und Besatzungen vor. Sie verpflichten die Arbeitgeber zur Bereitstellung von Schutzhelmen und gut sichtbarer Arbeitskleidung. Weitere Vorschriften regeln den sicheren Zugang zu geschlossenen Räumen.

Die neuen Vorschriften stehen in Einklang mit Übereinkommen 152 der Internationalen Arbeitsorganisation über Sicherheit und Gesundheit in der Hafentarbeit.

... Müllschiffe irren über die Weltmeere

Forts. von Seite 17

ben Mann an Bord, während die empfohlene Bemannungsstärke für ein Schiff dieser Größe elf Mann beträgt.

Unterdessen wurde das in Zypern registrierte 1.600-BRT-Schiff *Makiri* als fünftes Schiff innerhalb von zwei Wochen wegen Beteiligung am illegalen Export von giftigen Abfällen aus Italien arrestiert (vergl. Artikel in der letzten Ausgabe der *ITF-Nachrichten*).

Das Schiff wurde am 24. Oktober wegen

Verdachts auf Transport falsch deklarierten Giftmülls arrestiert, als es auf dem Weg von Venezuela nach Syrien in den griechischen Hafen von Piräus einlief.

Die verworrene Geschichte der *Makiri* ist nur schwer zu klären, es sieht jedoch so aus, daß die italienische Regierung die Transportkosten für den an Bord der *Makiri* befindlichen Abfall übernommen hatte, nachdem das Schiff von einem italienischen Abfallvermittlungsunternehmen

namens Jelly Wax gechartert worden war. Jelly Wax hatte in Venezuela ein Grundstück erworben, um dort die ursprünglich von der *Lynx* angelieferten italienischen Abfälle zu lagern. Als in Venezuela jedoch bekannt wurde, daß die angeblichen Chemieprodukte in Wirklichkeit giftige Abfälle waren, wurde der Abtransport der Stoffe aus Venezuela gefordert. Dadurch kam die *Makiri* ins Spiel.

Unterdessen hat die *Felicia*, deren Odyssee nun schon mehr als zwei Jahre dauert, erneut ihren Namen geändert. Sie heißt jetzt *Felicano* und hofft offensichtlich, unter diesem neuen Namen unerkannt zu bleiben. Doch auch mit dem neuen Namen hat sie nicht mehr Glück als zuvor: Im November verweigerte ihr der Hafen von Singapur die Erlaubnis zur Einfahrt. Die Hafenbehörde erklärte, daß sie dem Schiff keine Erlaubnis zum Anlegen und Löschen seiner aus giftigen Verbrennungsrückständen bestehenden Fracht geben könne, bevor sie sich davon überzeugt habe, daß dies mit keinerlei Risiko verbunden wäre.

Ein Schleier der Ungewißheit umgibt das Schiff nach Spekulationen der Umweltschutzorganisation Greenpeace, die behauptet, daß das Schiff möglicherweise insgeheim seine Ladung bereits gelöscht habe, nachdem sie eine Veränderung beim Tiefgang des Schiffes erkannt zu haben glaubt.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

18. Januar	Planungsausschuß der Sektion Straßentransport	Antwerpen
20.-22. Februar	Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum	Australien
23.-25. Februar	Binnenverkehrsausschuß für Asien und den pazifischen Raum	Australien
23.-25. Februar	Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum	Neuseeland
21.-22. März	Vorstandssitzung	Paris
5.-7. April	Konferenz über die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes - "1992"	Luxemburg
22.-23. Mai	Hafentarbeitersitzung	London
23. Mai	Seeleutesitzung	London
24. Mai	Gemeinsame Sitzung der Seeleute und Hafentarbeiter	London
24.-26. Mai	Fair-Practices-Ausschuß	London
19.-21. September	Sektionskonferenz Eisenbahn	Spanien

Sidsel Bauck wurde auf dem Kongreß der norwegischen Gewerkschaft der Beschäftigten im Handel (HK) im Oktober zur Präsidentin ihrer Gewerkschaft gewählt. Sie übernimmt die Nachfolge von **Kare Hansen** und ist damit die erste Frau an der Spitze dieser Gewerkschaft.

ITF-Vorstandsmitglied **Arend Drenth**, seit 1981 Präsident der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft FNV, tritt von seinem Amt zurück und übergibt diese Verantwortung an **Ruud Vreeman** (40), seit letztem Jahr Mitglied des Vorstands der Gewerkschaft und ehemaliger Vorsitzender der Hafentarbeitersektion. Drenth, der das Amt in einer Zeit großer interner Spannungen in der Gewerkschaft übernahm, begründete seine Entscheidung damit, daß seine Aufgabe, die inneren Wunden zu heilen, erfüllt und nun der Zeitpunkt gekommen sei, die Führung der Gewerkschaft einem jüngeren zu überlassen. Im Alter von 50 Jahren hat er natürlich noch viele Jahre aktiver Tätigkeit vor sich liegen und übernimmt am Jahresanfang in Eindhoven sein neues Amt als Bezirksleiter der FNV. Drenth wurde auf dem ITF-Kongreß 1983 in Madrid erstmals in den ITF-Vorstand gewählt und in Luxemburg für eine zweite Amtsperiode in dieser Funktion bestätigt. Der Sekretär der ITF-Hafentarbeitersektion, **David Cockroft**, nahm am 17. November an einem von seiner Gewerkschaft in Amersfoort ausgerichteten Abschiedsempfang für Drenth teil. Er würdigte Drenths großen Beitrag zum Aufbau der Gewerkschaft und seine Tätigkeit im ITF-Vorstand, durch der er viele Freunde gewann.

Eine der führenden japanischen Persönlichkeiten der letzten Jahre in ITF-Kreisen - **Kazukiyo Doi** - legte auf dem 49. Kongreß der Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU) in Tokio Anfang November sein Amt als Präsident der Gewerkschaft nieder. Doi war Vorsitzender des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum - der für die Koordinierung der ITF-Tätigkeit in dieser großen Region verantwortlich ist - und trug in dieser Eigenschaft erheblich zum Erfolg des über viele Jahre lang wichtigsten ITF-Projekts in der Region bei: das auf fünf Jahre angelegte gewerkschaftliche Bildungsprogramm. Darüber hinaus leistete er selbstverständlich viele Jahre lang einen großen Beitrag zur Arbeit der Seeleutesektion. Zum Eintritt in seine neue Lebensphase wünschen ihm alle seine Freunde in der ITF einen langen und glücklichen Ruhestand.

Dois Nachfolger als JSU-Präsident wird **Shoshiro Nakanishi**, der sowohl dem Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum als auch dem Ausbildungsausschuß der ITF-Seeleutesektion angehört. **Shinji Osawa** und **Tetsuji**



Ruud Vreeman
Neuer Präsident des Vervoersbond FNV

Kobatake wurden vom Kongreß zu Vizepräsidenten gewählt.

Jacques Gerritse, Sekretär/Kassenwart der niederländischen Seeleutegewerkschaft FWZ ist nach 28 Jahren im Dienst der Gewerkschaft in den vorgezogenen Ruhestand getreten. Gerritse wird vor allem wegen seiner Tätigkeit im Bereich der Seeleuteausbildung und für seinen Beitrag zur Einrichtung und Ausweitung des Betriebsrätesystems in diesem Wirtschaftsbereich in Erinnerung bleiben. In den vergangenen Jahren erarbeitete er das Konzept, in dessen Rahmen die ITF den Ankauf und die Modernisierung des "De-Beer-Seeleutezentrums" in Rotterdam för-

derte. Innerhalb der ITF beteiligte sich **Gerritse** viele Jahre lang aktiv an der Arbeit der Seeleutesektion. Er wird eine spürbare Lücke hinterlassen.

ITF-Vorstandsmitglied **Ernst Haar** legte im Oktober auf dem Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in Nürnberg den Vorsitz der Gewerkschaft nieder. Haar, der in den vergangenen neun Jahren an der Spitze der Gewerkschaft stand, wird die Interessen der deutschen Eisenbahner in seiner Eigenschaft als Mitglied des deutschen Bundestages weiterhin vertreten. Seine Gewerkschaft hat ihn außerdem gebeten, sein

Forts. auf Seite 20

... Nevin (NUMAST) tritt in den Ruhestand

Forts. von Seite 19

Amt als Mitglied des ITF-Vorstandes bis zum nächsten ITF-Kongreß 1990 weiter auszuüben. Sein Nachfolger als Vorsitzender der Gewerkschaft ist **Rudi Schäfer**. Auf dem Gewerkschaftstag wurde **Dr. Rolf Hofmann**, Leiter der Hauptabteilung Organisation und Bildung der Gewerkschaft, erstmalig zum Stellvertretenden GdED-Vorsitzenden gewählt, ein Amt, das er von Schäfer übernahm.

Jean Kaspar trat die Nachfolge von **Edmond Maire** als Vorsitzender der französischen Gewerkschaft CFDT an, nachdem Maire dieses Amt nach 17 Jahren niederlegte. Kaspar (47), ein ehemaliger Bergarbeiter aus dem Elsaß, war früher Vorsitzender der Christlichen Arbeiterjugend Jeunesse Ouvrière Chrétienne.

Unsere herzlichen Glückwünsche gehen aus Anlaß seiner Wahl zum Vorsitzenden des nordischen Transportarbeiterbundes an **Walter Kolstad**. Kolstad ist Vorsitzender der norwegischen Transportarbeitergewerkschaft.

Der Generalsekretär der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST, **Eric Nevin**, kündigte an, daß er bei den aufgrund eines neuen Gesetzes erforderlichen Wahlen nicht als Kandidat zur Verfügung stehen werde. Das Gesetz verpflichtet den Generalsekretär einer Gewerkschaft, sich nach 5jähriger Amtszeit zur Wiederwahl zu stellen. Nevin (57) hat das Spitzenamt der

Gewerkschaft seit 1974 inne und übt auch im britischen Gewerkschaftsdachverband TUC großen Einfluß aus. Während der Gesamtdauer seiner 30jährigen treuen Dienste in der Gewerkschaft hat er sich immer nachdrücklich dafür eingesetzt, daß den Offizieren das beste Ausbildungsniveau sowie vorzügliche Wohlfahrtsleistungen und Renten garantiert werden und der Schutz des menschlichen Lebens auf See gesichert ist. Seine Verdienste werden illustriert durch die große Zahl verschiedener Positionen, die er in mit dem Wirtschaftsbereich in Verbindung stehenden Gremien innehat, darunter das Amt des Stellvertretenden Vorsitzenden des Colleges der Handelsmarine und des Ausbildungsausschusses der Handelsmarine sowie seine Präsenz in den Verwaltungsgremien einer Vielzahl von Institutionen und Wohltätigkeitseinrichtungen der Handelsmarine.

Auf internationaler Ebene vertrat er die Interessen der Offiziere bei IMO und IAO, zuletzt als Sprecher für Wohlfahrtsfragen auf der 74. IAO-Schiffahrtssitzung im vergangenen Jahr. Nevin war die treibende Kraft hinter dem Anschluß der früher unabhängigen Offiziersgewerkschaft an NUMAST.

Der augenblickliche Stellvertretende Generalsekretär von NUMAST, **John Newman**, wird das Spitzenamt der Gewerkschaft im August nächsten Jahres übernehmen. Nach Ablauf der Vorschlagsfrist für das Amt Ende November war er der einzige Kandidat. Newman wird die

Erfahrungen aus seiner 25jährigen Tätigkeit für die Gewerkschaft in sein neues Amt einbringen.

Designierter neuer Generalsekretär der britischen Transport Salaried Staffs' Association ist **Richard Rosser**. Rosser (44), zuvor einer der Stellvertretenden TSSA-Generalsekretäre, übernimmt das Amt vom amtierenden Generalsekretär **Bert Lyons**, wenn dieser im Mai nächsten Jahres in Ruhestand tritt. Rosser war während der vergangenen zwölf Jahre hauptamtlicher TSSA-Funktionär, zunächst in der Forschungsabteilung, dann als Leiter der Abteilung Finanzen und Organisation, bevor er sein augenblickliches Amt übernahm.

Bruno Trentin ist Nachfolger von **Antonio Pizzinato** im Amt des Generalsekretärs der CGIL, Italiens größtem Gewerkschaftsdachverband, der mehr als viereinhalb Millionen italienische Arbeitnehmer vertritt. Trentin (62) war früher Vorsitzender der mächtigen Metallarbeitergewerkschaft.

Oscar de Vries Reighling wurde zum Direktor des IAO-Regionalbüros für Europa ernannt. Sein Nachfolger im Amt des Leiters des IBFG-Büros in Genf und Sekretär der Arbeitnehmergruppe im IAO-Verwaltungsrat ist **Eddie Laurijssen**. **Guy Ryder**, ehemals FIET, wurde zum Stellvertreter Laurijssens ernannt.

TODESFÄLLE

George Petchey, Stellvertretender Generalsekretär der britischen Eisenbahnergewerkschaft NUR verstarb plötzlich und unerwartet am 3. November im Alter von 60 Jahren. George wurde im Mai vergangenen Jahres in sein augenblickliches Amt gewählt, nachdem er zehn Jahre lang als Abteilungsleiter innerhalb der NUR tätig war.

Olle Rytterbrant, ein hochtalentierter Journalist und Redakteur, der in seinem Heimatland Schweden vor allem für die Gewerkschaftsbewegung tätig war, verstarb am 21. November im Alter von 70 Jahren in Stockholm. Seinen Freunden in der ITF wird Rytterbrant vor allem als Redakteur der Zeitschrift der schwedischen

Transportarbeitergewerkschaft "Transportarbetaren" in Erinnerung bleiben. Er war von 1964 bis 1971 als einflussreicher Chefredakteur der Zeitschrift tätig, bevor er in die Presseabteilung des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes LO wechselte. 1978 kehrte er im rüstigen Alter von 60 Jahren zu den Transportarbeitern zurück und nahm dort erneut seine Aufgaben als Redakteur wahr. Selbst nachdem er 1983 offiziell in den Ruhestand getreten war, schrieb er weiterhin viele zum Nachdenken anregende Artikel für die Zeitung, die immer herzlich willkommen waren. Ebenfalls im Ruhestand übernahm er die große Aufgabe, die umfangreichen Memoiren von **Charles Lindley** - dem legendären Grün-

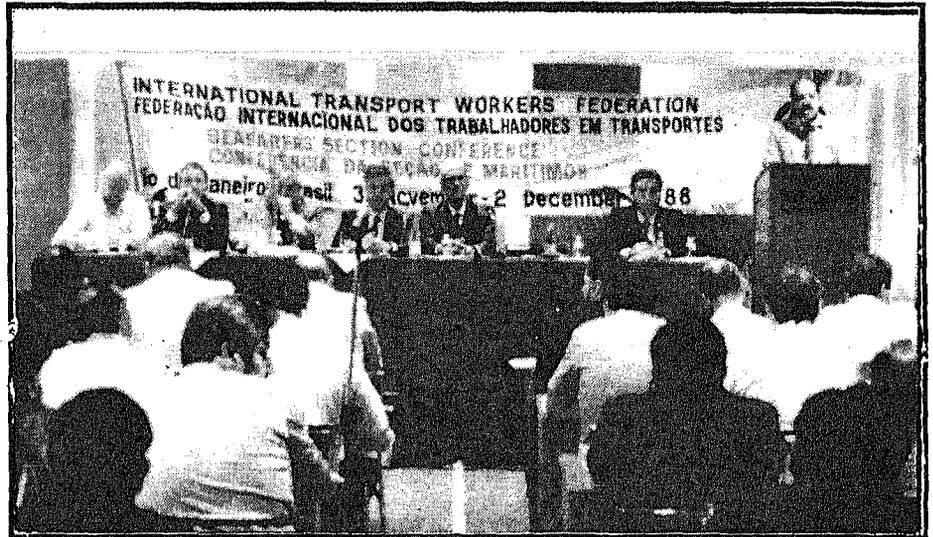
dervater der Gewerkschaft und eine einflussreiche Persönlichkeit in den Anfangsjahren der ITF - in Buchform zu fassen. Die Memoiren erschienen rechtzeitig zum 28. Kongreß der Transportarbeitergewerkschaft 1987 und fanden bei Gewerkschaftlern aus ganz Skandinavien großes Interesse. Zum Zeitpunkt seines Todes arbeitete Rytterbrant an einer Geschichte der ersten 100 Jahre der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft. Rytterbrant war eine nie versiegende Quelle an Informationen über die Geschichte der Arbeiterbewegung in Schweden und wird von seinen Kollegen, die sein umfangreiches Wissen häufig für ihre eigene Arbeit in Anspruch nahmen, schmerzlich vermißt werden.

ITF-Seeleutekonferenz

In dem Maße, wie Reeder aus Industriena-tionen nach neuen Möglichkeiten zur Kosteneinsparung suchen, verwischt sich der Unterschied zwischen echten Flaggen und Billigflaggen mehr und mehr. Dies wurde in den Diskussionen auf der ITF-Sektionskonferenz der Seeleute in Rio de Janeiro (Brasilien) vom 29. November bis zum 2. Dezember überdeutlich.

An der Konferenz nahmen 85 Delegierte von Seeleutegewerkschaften in 31 Ländern teil. Auf der Eröffnungsveranstaltung sprachen der Bürgermeister von Rio de Janeiro und Mauricio Sant'Anna, Vorsitzender der gastgebenden brasilianischen Seeleutegewerkschaft. Auf der Tagesordnung der Konferenz standen unter anderem der Tätigkeitsbericht der ITF-Seeleutesektion für die seit der letzten Konferenz vergangenen zwei Jahre und zwei wichtige Debatten über aktuelle Fragen der Schifffahrtspolitik sowie über Schifffahrtssicherheit. Darüber hinaus traf die Konferenz eine Reihe wichtiger Entscheidungen. Die Konferenz bestätigte den vom Unterausschuß des Fair-Practices-Ausschusses im November auf seiner Sitzung in Bombay gefaßten Beschluß, Singapur mit Wirkung vom 1. Januar 1989 aus dem ITF-Verzeichnis der Billigflaggen-einrichtungen anbietenden Länder zu streichen. Dieser, nicht von allen Delegierten gestützte Beschluß war an die Erfüllung einer Reihe von Bedingungen geknüpft. Die Konferenz ging davon aus, daß sich viele unter Singapur-Flagge fahrende Schiffe tatsächlich im Eigentum von Staatsbürgern von Singapur befinden, obwohl noch immer eine erhebliche Anzahl ausländischer Kontrolle unterstehen. Von nun an werden unter Singapur-Flagge fahrende Schiffe individuell daraufhin überprüft, ob es sich um echte Nationalflaggenschiffe handelt. Schiffe, bei deren Eigentümer es sich nicht um Staatsbürger von Singapur handelt, werden auch weiterhin von Maßnahmen gemäß der ITF-Billigflaggenpolitik betroffen sein, falls die Gewerkschaften im Lande des nutznießenden Eigentums dies fordern.

Mit Bedauern sah sich die Konferenz gleichzeitig gezwungen, die Philippinen in das Billigflaggenverzeichnis aufzunehmen. Obwohl es noch immer zahlreiche kleine, der philippinischen Flagge unterstellte Schiffe gibt, die sich in philippinischem Eigentum befinden, nahm im Laufe der vergangenen Jahre der Anteil der in ausländischem - vor allem japanischem - Eigentum befindlichen Schiffe an der in dem Register verzeichneten Gesamttonnage nach und nach eine vorherrschende



Stellung ein. Die Reeder dieser Schiffe machten sich die "Bareboat-Charter"-Einrichtungen zu Nutze, aufgrund derer ein Schiff zeitweilig die Flagge wechseln, dabei jedoch viele rechtliche Verbindungen mit seiner vorherigen Flagge aufrechterhalten kann (z. B. die Eintragung von Hypotheken). Die Reeder treiben offenen Mißbrauch mit den Bareboat-Charter-Gesetzen der Philippinen, die ursprünglich geschaffen wurden, um die Entwicklung einer nationalen philippinischen Schifffahrtsindustrie voranzutreiben, und nutzen sie, um die ITF-Politik zu umgehen. Da die staatlichen Stellen keine angemessenen Maßnahmen zur Beendigung des Mißbrauchs dieses System vorgeschlagen haben, werden die Philippinen von Anfang nächsten Jahres an als Billigflagge betrachtet, und die ITF-Mitgliedsgewerkschaften werden ihr möglichstes tun, um annehmbare Verträge für die betroffenen Besatzungen durchzusetzen. Wie auch bei allen anderen Billigflaggenregistern sind Schiffe, die sich nachweislich in Besitz philippinischer Reeder befinden, von den Maßnahmen ausgenommen.

Die wachsende Komplexität der Schifffahrtsindustrie wurde erneut deutlich, als sich die Konferenz mit dem Problem der Diskriminierung gegen ausländische Seeleute an Bord von unter Nationalflagge (nicht Billigflagge) fahrenden Schiffen befaßte. Die ITF-Politik, die die schrittweise Abschaffung eines zweigliedrigen Systems von Heuern und Arbeitsbedingungen forderte, war formell im Jahre 1986 ausgelaufen, und eine neue Politik mußte daher verabschiedet werden. Unterdessen hat die Zunahme der "Zweitregister", unter denen unterschiedliche Bedingungen

die Regel sind, die Schiffe jedoch weiterhin unter der Flagge einer traditionellen Schifffahrtsnation fahren, eine große Zahl neuer Probleme aufgeworfen. Zahlreiche angeschlossene Gewerkschaften, insbesondere z. B. die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) aus der Bundesrepublik Deutschland, die gegenwärtig gegen die Einführung eines Zweitregisters in der Bundesrepublik kämpft, waren gegen jede Änderung an der harten Position der ITF, die nachdrücklich jedes System ablehnt, bei dem zwei Leute für die Ausführung der gleichen Arbeit an Bord des gleichen Schiffes unterschiedliche Bezahlung erhalten. Der Entwurf einer gewerkschaftspolitischen Erklärung zu diesem Thema wurde von der Konferenz diskutiert, dann jedoch zur weiteren Beratung an den Schifffahrtspolitischen Ausschuß der Sektion verwiesen.

Die Diskussion über die Definition der *nutznießenden Eigentümerschaft* stand ebenfalls in engem Zusammenhang mit der Frage der Billigflaggen. Gemäß ITF-Politik wird ein Schiff als Billigflaggenschiff angesehen, wenn sich die nutznießende Eigentümerschaft in einem anderen als dem Registrierungsland befindet. Wenn es sich bei einem Schiff um ein Billigflaggenschiff handelt, gibt die ITF-Politik der Gewerkschaft im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft die Möglichkeit, Verhandlungsrechte geltend zu machen. Aus diesem Grund ist die Entscheidung darüber, wer der nutznießende Eigentümer eines Schiffes ist, von zentraler Bedeutung. In unserer Zeit der Gemeinschaftsunternehmen, multinationalen Reedereiunternehmen, Bareboat-Charter, Konsortien usw. ist es nicht immer leicht, die Nationa-

Forts. auf Seite 22

.. deutsche Gewerkschaften wollen das Zweitregister zur Billigflagge erklären lassen

Forts. von Seite 21

lität des Reeder eines Schiffes zu bestimmen. Die ITF-Rechtsberater hatten einen ersten Entwurf für die Neudefinition des Begriffes vorgelegt. Nach einer ausführlichen Diskussion wurde das Dokument zur weiteren Beratung an die nächste Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses verwiesen.

Von internationaler Politik ist im allgemeinen in den Diskussionen auf den Sektionskonferenzen der Seeleute, die sich vor allem mit direkt mit den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Zusammenhang stehenden Fragen befassen, wenig zu spüren. In einer Frage überschneiden sich die beiden Problembereiche jedoch mehr und mehr. Die sogenannten "Gewerkschaften" in bestimmten Ostblockländern, vor allem Polen, arbeiten völlig offen mit staatlichen Bemannungsagenturen zusammen, um Billigbemannungen für Billigflaggenschiffe anbieten zu können, und betreiben gemeinsam mit den Bemannungsagenturen Einschüchterungsversuche, durch die sie Besatzungsmitglieder dazu bringen, aufgrund von ITF-Maßnahmen durchgesetzte zusätzliche Heuerzahlung zurückzugeben. Daraus ergibt sich für die ITF ein besonders heikles Problem, das weit über die Interessen der Seeleutesektion hinausgeht. Die ITF muß diesen Organisationen ganz deutlich zu verstehen geben, daß sie diese Praxis einstellen sollten, ohne dabei gegen die generelle Politik der ITF und des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften hinsichtlich multilateraler Kontakte mit sog. "Gewerkschaften" aus dem Ostblock zu verstoßen. In Polen wird die Situation weiter erschwert durch die Tatsache, daß die ITF sich zur Unterstützung der von der Regierung noch immer verbotenen, freien Gewerkschaft Solidarnosc verpflichtet hat. Die polnische Regierung ihrerseits stellt Unterstützung, Geldmittel und Personal für die "offiziellen" Gewerkschaften bereit, die die Schwierigkeiten verursachen. Es wird nicht überraschen, daß sich die Konferenz selbst nicht in der Lage sah, eine endgültige Entscheidung dieser Frage zu treffen. Sie nahm eine mit jugoslawischen Gewerkschaften geschlossene Vereinbarung zustimmend zur Kenntnis, aufgrund derer mit Jugoslawen bemannte Billigflaggenschiffe jugoslawischer Reeder dem jugoslawischen Kollektivvertrag unterstellt werden können, sofern Beiträge an den ITF-"Wohlfahrtsfonds" gezahlt werden. Ferner forderte sie den ITF-Vorstand auf, sich mit den politischen Konsequenzen einer möglichen Zusammenkunft zwischen der ITF und den polnischen "Gewerkschaften" zu befassen.

Gewerkschaften aus Norwegen, Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland berichteten der Konferenz über die in ihren Ländern bestehenden oder geplanten "Zweitregister". Es kam zu einer ausführlichen Diskussion über Probleme, die

zwischen den norwegischen und spanischen Gewerkschaften im Zusammenhang mit der Bemannung von NIS-Schiffen entstanden waren. Wie berichtet wurde, sind dem DIS etwa 95 % der bisher unter dänischer Flagge fahrenden Schiffe sowie etwa 20 ehemalige Billigflaggenschiffe unterstellt. Mit ITF-Mitgliedsgewerkschaften auf den Philippinen und in Singapur wurden Vereinbarungen über diese 20 Schiffe getroffen. Bisher drohten keine Arbeitsplatzverluste für dänische Seeleute.

Der Vertreter der Gewerkschaft ÖTV unterrichtete die Delegierten davon, daß seine Gewerkschaft das augenblicklich in parlamentarischer Beratung befindliche Gesetz über das deutsche Zweitregister rundheraus ablehne. An Bord dieser Schiffe sollten unterschiedliche Heuersätze gezahlt werden, und eine Gewerkschaftsvertretung der ausländischen Besatzungsmitglieder sei nicht garantiert. Die Gewerkschaft ÖTV werde die ITF zum gegebenen Zeitpunkt auffordern, das deutsche Zweitregister in ihr Verzeichnis der Billigflaggen aufzunehmen. Die Konferenz bestätigte die vom Fair-Practices-Ausschuß im Juni 1988 bereits verabschiedeten Grundsätze zur Frage der Zweitregister. Darin wird die Ablehnung des Konzepts durch die ITF zum Ausdruck gebracht, sie enthalten jedoch auch Mindestbedingungen, deren Erfüllung ein Zweitregister annehmbar machen würde. Die endgültige Entscheidung darüber, ob Zweitregister als Billigflaggen zu behandeln sind, liegt bei den Gewerkschaften in den betreffenden Ländern.

Unter der Überschrift "Schiffahrtspolitik" befaßte sich die Konferenz auch mit der Frage der Frachtreservierung und erfuhr, daß die UNCTAD-Konferenz in Genf ein völliger Fehlschlag war. Die Konferenz beschloß die Einberufung einer Arbeitsgruppe zur Erarbeitung einer neuen ITF-Politik zur Frachtreservierung und zum UN-Verhaltenskodex für Linienschiffahrtskonferenzen. Zum Thema Hafenstaatenkontrolle wurde der Konferenz ein Bericht über die vom Sekretariat der Gemeinsamen Absichtserklärung in Paris erzielten Fortschritte vorgelegt. Vorrangiges Ziel der ITF ist es nun, das Konzept der Hafenstaatenkontrolle auf möglichst zahlreiche weitere Länder auszudehnen und die Mitbeziehung der IAO-Normen in die Inspektionen im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle durchzusetzen. Die Konferenz wurde darüber unterrichtet, daß Diskussionen mit der IAO und dem Sekretariat der Hafenstaatenkontrolle über die Frage, wie dies zu bewerkstelligen sei, im Gang seien.

Der zweite Teil der Diskussionen in Rio befaßte sich mit einem breiten Spektrum von Fragen der Schiffahrtssicherheit. Das erste Thema dieses Fragenkomplexes war

der Übermüdungsfaktor bei der Bemannung. Hier gab es kritische Stellungnahmen zur bestehenden ITF-Politik bezüglich des Wachdienstes, und im Namen der Ingenieursgewerkschaften wurden mehrere Änderungsvorschläge unterbreitet. Darüber hinaus wurde den ITF-Vertretern bei der IMO die uneingeschränkte Vollmacht übertragen, sich weiterhin gegen eine Lockerung der Wachgangsbestimmungen im Sinne der Zulassung eines Ein-Mann-Ausgucks bei Nacht einzusetzen. Bei der Frage der Bemannung kam es zu einer lebhaften Debatte darüber, ob Änderungen an den von der ITF im Rahmen der Billigflaggenpolitik empfohlenen Bemannungsstärken wünschenswert seien. Mehrere Delegierte wiesen darauf hin, daß die 1983 verabschiedeten Richtlinien für die Bemannungsstärke nicht mehr der üblichen Praxis in diesem Wirtschaftsbereich entsprechen. Diesem Argument wurde entgegengehalten, daß Billigflaggenschiffe über eine größere Bemannung verfügen sollten als unter Nationalflagge fahrende Schiffe, auf denen die Sicherheitsnormen besser eingehalten würden. Die Entscheidung über eine mögliche Änderung der bestehenden Politik wurde einer gemeinsamen Sondersitzung des ITF-Bemannungs- und des Ausbildungsausschusses überlassen, die im Laufe des Jahres 1989 einberufen werden soll.

Die Konferenz ratifizierte die Arbeit der ITF-Arbeitsgruppe für Kreuzfahrtschiffe, die einen neuen Kollektivvertrag für das "Hotelpersonal" an Bord von unter Billigflagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen erarbeitet hatte. Der neue Kollektivvertrag, der eine garantierte monatliche Mindeststeuer für einen Kellner/Steward in Höhe von US \$ 649,- vorsieht, wird Grundlage einer neuerlichen Mitgliederwerbekampagne der ITF-Mitgliedsgewerkschaften insbesondere in den USA und der Karibik bei den Beschäftigten auf Kreuzfahrtschiffen sein. Schließlich wurden der Sitzung Berichte über das neue GMDSS sowie die Offshore-Politik vorgelegt (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser ITF-Nachrichten).

Wie der monatliche Flaggenüberblick in den ITF-Nachrichten ganz klar zeigt, befindet sich die Schiffahrtswirtschaft in einem Zustand ständiger Umwälzungen. Obwohl die ITF-Sektionskonferenz der Seeleute nur alle zwei Jahre zusammentritt, werden die von ihr diskutierten Themen Gegenstand fast ununterbrochener Überprüfung in einem Netz spezieller, von der Sektion eingerichteter Ausschüsse und Arbeitsgruppen sein. Die von der Konferenz getroffenen Entscheidungen zeigen, daß die ITF bereit ist, flexibel auf Veränderungen zu reagieren, daß sie jedoch niemals ihre grundlegende Aufgabe vergessen wird, die Interessen der Seeleute aus allen Teilen der Welt zu schützen.

Schiffahrtssicherheit: Mehrzahl der Schiffe weiter mit Funkoffizier

Jahrelange erbitterte Diskussionen über die Zukunft des Notrufsystems für die Schiffahrt wurden mit einem internationalen Kompromiß beendet, der die Beibehaltung ausgebildeter Funkoffiziere auf der Mehrzahl der Schiffe weltweit ermöglicht. Mindestens 12.000 von den augenblicklich 20.000 Funkoffizieren werden auch unter dem neuen System weiterbeschäftigt werden.

Vom 24. Oktober bis zum 11. November befaßte sich eine erweiterte Sitzung des Schiffahrtssicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) in London mit der Umsetzung des neuen weltweiten Notruf- und Sicherheitssystems für die Schiffahrt (GMDSS).

Auf der Sitzung wurden Änderungsvorschläge zum Internationalen IMO-Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) erarbeitet, die die Inkraftsetzung des GMDSS ermöglichen würden.

Das neue System sieht den Einsatz von satelliten- und landgestützten Kommunikationssystemen auf der Grundlage neuer Technologien vor und soll an die Stelle des bestehenden Funknetzes treten.

ITF-Gewerkschaften äußerten ebenso wie zahlreiche Staaten durchgehend ernste Zweifel an der Leistungsfähigkeit des neuen Systems und der Eile, mit der die westlichen Länder das neue System einführen wollten.

Die hohen Kosten des neuen Systems und die Tatsache, daß viele ärmere Länder auf im Westen hergestellte, komplizierte und nicht ausreichend erprobte Geräte angewiesen wären, in Verbindung mit der unbestreitbaren Tatsache, daß das augenblickliche Notrufsystem gut funktioniert, veranlaßten viele Länder, sich den westlichen Plänen für die Einführung dieses neuen Systems zu widersetzen.

Im Mittelpunkt dieser Pläne stand der Wunsch der High-Tech-Länder, den Funkoffizier aus dem Sicherheitssystem zu streichen. Um die hohen Kosten für die Installation der neuen Einrichtungen zu rechtfertigen, vertraten sie die Auffassung, daß das neue System von jedem Offizier bedient werden könne.

In diesem Zusammenhang tauchte dann die Frage nach der Wartung der Geräte auf, die sich als hartnäckigstes Hindernis auf dem Wege zu einer Einigung über das GMDSS erweisen sollte. Das "westliche Lager" (einschließlich der wichtigsten Billigflaggenregister) regte eine Verdoppelung oder Verdreifachung der GMDSS-Einrichtungen an, um für mögliche Pannen gerüstet zu sein, bzw. schlug als Alternative landgestützte Wartungsarbeiten vor.

Beide Vorschläge bedeuteten natürlich größere Ausgaben. Landgestützte Wartungseinrichtungen und eine Verdoppelung

FUNKOFFIZIER - JA ODER NEIN

LÄNDER MIT ITU-VORBEHALTEN

Register	Anzahl der Schiffe	Tonnage
Australien	709	2.365.923
Bahamas	572	8.962.892
Belgien	344	2.118.422
Bundesrepublik Deutschland	1.233	3.917.267
Dänemark	1.240	4.501.727
Finnland	259	837.952
Frankreich	930	4.506.227
Island	396	174.550
Israel	66	545.642
Kanada	1.225	2.902.394
Liberia	1.507	49.733.615
Malta	356	2.685.888
Monaco	<i>Kein Schiff mit mehr als 100 BRT</i>	
Neuseeland	133	336.808
Niederlande	1.265	3.726.464
Norwegen	2.078	9.350.330
Österreich	32	201.251
Panama	5.022	44.604.071
Schweden	633	2.116.079
Schweiz	25	259.427
Singapur	715	7.208.974
Vereinigtes Königreich	2.947	16.386.533
Vereinigte Staaten	6.442	20.832.137
Insgesamt	28.1291	88.274.573
Anderer (Keine Vorbehalte)	47.551	215.131.506
Insgesamt weltweit	75.680	403.406.079

37 Prozent der Weltschiffahrt, fast 47 Prozent der registrierten Bruttotonnage, unterliegen Vorbehalten und können potentiell ohne Funkoffiziere fahren.

Quelle: Lloyd's Schiffsregister 1988, Statistiken

Anmerkung: Die Angaben zu den Registern schließen Kolonien, Verwaltungsgebiete, Zweitregister usw. ein (z. B. Großbritannien schließt ein: Isle of Man, Gibraltar, Hongkong, Cayman-Inseln, Barbados, Turks und Caicos).

Die einzelnen Verwaltungen, die Vorbehalte angemeldet haben, können die Bestimmungen in sehr unterschiedlicher Weise auslegen. Es ist zu erwarten, daß viele den einzelnen Reedern die Entscheidung zwischen landgestützter Wartung/Wartung an Bord oder Verdoppelung der Einrichtungen überlassen. Es ist noch nicht abzusehen, ob sie auf allen Schiffen aller ihrer Flotten die Wartung an Bord und den Funk-/Funk-elektronikoffizier abschaffen werden.

der Geräte wären eine weitere Anschaffung, die die Entwicklungsländer den reichen Ländern bezahlen müssen.

Da eine Inkraftsetzung des GMDSS erst nach Änderungen an SOLAS und den

Forts. auf Seite 24

... Fragen hinsichtlich Wartungseinrichtungen bleiben bestehen

Forts. von Seite 23

Vollzugsverordnungen für den Funkdienst möglich ist, mußte über diese Frage auch im Rahmen der Internationalen Fernmelde-Union (ITU), dem für Funk- und Fernmeldefragen zuständigen UN-Gremium, beraten werden.

Im Oktober 1987 fand in Genf eine Weltfunkverwaltungskonferenz (mobile Dienste) statt. 87 Länder nahmen an der Sitzung teil, die ITF war mit Beobachterstatus vertreten.

Gemeinsam mit den Regierungen von Griechenland, Spanien, der Türkei, Brasilien und Argentinien setzte sich die ITF für die Aufnahme einer Vorschrift über das Mitführen eines Funk-/Funkelektronikoffiziers in das neue System ein. Die westlichen Länder (Großbritannien, Frankreich, Norwegen, Finnland, Schweden, die USA, Belgien und Kanada) bestanden auf der Abschaffung des Funkoffiziers. Nach langstündigen Diskussionen, spät abends am 14. Oktober, fand eine Reihe geheimer Abstimmungen über drei Vorschläge statt.

Die beiden von den westlichen Ländern unterstützten Vorschläge wurden abgelehnt. Mit 56 zu 22 Stimmen wurde der von der ITF gestützte Vorschlag verabschiedet, der vorsah, daß ein Funk-/Funkelektronikoffizier mit Patent erster oder zweiter Klasse an Bord aller Hochseeschiffe mitzuführen sei.

Die überstimmte Minderheit trug ihre Niederlage allerdings nicht mit Würde. Die Abstimmung hätte den Streit beenden sollen, denn theoretisch ist die ITU die übergeordnete Entscheidungsinstanz in dieser Frage. Wären die westlichen Vorschläge angenommen worden, hätte sich der Rest der Welt sicherlich diesem Ergebnis beugen müssen.

So aber meldeten 23 Länder (siehe Tabelle auf Seite 23) sofort nach der Genfer ITU-Sitzung offiziell "Vorbehalte" gegen den Beschluß über die Funk-/Funkelektronikoffiziere an.

"Vorbehalte" gegen internationale Verträge sind ein neues und sehr umstrittenes Phänomen. Grundsätzlich gibt das Völkerrecht den Staaten unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit, mit Hilfe von "Vorbehalten" bestimmte Klauseln eines völkerrechtlichen Vertrages nicht anzuerkennen. Diese Vorbehalte dürfen jedoch z.B. dem generellen Ziel und Zweck des Vertrages nicht entgegenstehen. Es ist außerdem umstritten, ob die ITU-Vollzugsordnung für Funkdienste die Art von Vertrag darstellt, gegen die Staaten Vorbehalte anmelden können sollten. Leider ist das Völkerrecht in solchen Fragen unklar und in der Praxis nicht durchzusetzen.

Und damit war der Ablauf dieser jüngsten IMO-Sitzung mehr oder weniger klar. Von Anfang an stand fest, daß sich keine der beiden Seiten auf dieser Sitzung würde behaupten können. Nur 66 stimmberechtigte Staaten waren anwesend (weniger als

auf der ITU-Sitzung im vergangenen Jahr), und es wäre eine 2/3-Mehrheit erforderlich gewesen, hätte sich eine Seite gegen die andere durchsetzen wollen.

Nach langem Zögern wurde schließlich ein Kompromißvorschlag unterbreitet, der die Zustimmung der Regierungen fand.

Kurz gesagt bedeutet dieser Kompromiß, daß in Ländern, die keinen Vorbehalt gegen den ITU-Beschluß angemeldet haben (63 Prozent der Weltschifffahrt), die ITU-Vollzugsordnung in der Hochseeschifffahrt gilt. In Ländern, die einen Vorbehalt angemeldet haben, können die Verwaltungen zwischen drei Alternativen wählen: Wartung an Bord (mit Funk-/Funkelektronikoffizier), Wartung an Land oder Verdoppelung. Größtenteils werden sie in der Hochseeschifffahrt zwei der drei Alternativen nachweisen müssen. Ihre Wahl wird auch von der Verfügbarkeit landgestützter Wartungseinrichtungen abhängig sein, so daß in manchen Gebieten das Fehlen landgestützter Wartungseinrichtungen diese Staaten verpflichten wird, das Mitführen eines Funk-/Funkelektronikoffiziers zwingend vorzuschreiben.

Den Verwaltungen obliegt die Verantwortung für die praktische Umsetzung der von ihnen gewählten Formen der Wartung. Möglicherweise werden sie die Auswahl der Wartungsmethoden den Reedern überlassen - und angesichts der sowohl mit der Verdoppelung der Geräte als auch mit den landgestützten Wartungseinrichtungen verbundenen hohen Kosten ist nicht auszuschließen, daß eine Reihe von Funkoffizieren weiterhin auf Schiffen dieser Register beschäftigt sein werden.

Das Ergebnis entspricht natürlich nicht völlig den Vorstellungen der ITF, wir können uns aber damit trösten, daß auf der Mehrzahl der Schiffe weltweit auch weiterhin qualifiziertes Personal an Bord die Verantwortung für das Notrufsystem trägt.

Bis 1999 wird mit der schrittweisen Inkraftsetzung des neuen Systems die Leistungsfähigkeit dieser Minderheit von Schiffen ohne Funk-/Funkelektronikoffiziere sorgfältiger Überwachung ausgesetzt sein. Einer der entscheidenden Punkte ist die Frage, wo die landgestützten Wartungseinrichtungen angesiedelt werden. Schiffe ohne Funk-/Funkelektronikoffizier müssen sowohl eine zweifache Ausrüstung mit Geräten als auch Zugang zu landgestützten Wartungseinrichtungen nachweisen können. Da die Mehrzahl der Länder weltweit sich für die Wartung an Bord entscheidet, werden die wenigen verbleibenden Länder für die Einrichtung von Wartungstationen an der Küste sorgen müssen. Die IMO wird außerdem darüber entscheiden müssen, wie nahe eine solche Küstenstation an der von dem Schiff befahrenen Strecken liegen muß, damit das Schiff den Vorschriften entspricht.

Zwei weltweite Notrufsysteme - eins mit und eins ohne Funkoffizier - zu haben, ist natürlich alles andere als vernünftig, aber es gibt uns die Möglichkeit, objektiv mit Hilfe der Unfallstatistiken festzustellen, welches der beiden Systeme sicherer ist. Die ITF und mit ihr die Mehrzahl der Schiffsbehörden sind auch weiterhin der Überzeugung, daß der Mensch das zuverlässigste Element in jedem Sicherheitssystem ist.

UN-Linienkodex-Konferenz fehlgeschlagen

Die von den Vereinten Nationen im November in Genf abgehaltene Konferenz zur Überprüfung des UN-Verhaltenskodex für Linienschifffahrtskonferenzen wurde ergebnislos abgebrochen, nachdem ein großer Teil der zur Verfügung stehenden Zeit auf die Diskussion über komplizierte Geschäftsordnungsfragen hinsichtlich der Stimmrechte verwandt wurde.

Der Verhaltenskodex, der den Entwicklungsländern einen größeren Anteil an der Weltschifffahrt sichern soll, besteht seit nunmehr 14 Jahren. Die Konferenz hatte sich zum Ziel gesetzt, ihn eingehend zu überprüfen, um ihn den aktuellen Bedürfnissen der Schifffahrt anzupassen.

Die Gruppe von 77 Entwicklungsländern hatte sich Forderungen der Industrienatio-

nen, der Ostblockländer und Chinas widersetzt, die jedem der über 100 auf der Konferenz vertretenen Länder das Stimmrecht zugestehen wollten. Statt dessen forderte sie die Beschränkung des Stimmrechts auf die 71 Länder, vor allem aus der Dritten Welt, die den Verhaltenskodex bereits ratifiziert haben. Wichtigstes Ziel der Entwicklungsländer für diese Konferenz war die Ausdehnung der in dem Verhaltenskodex festgelegten Frachterservierungsformel 40-40-20 auf Nicht-Konferenz-Linien, die sie als Hindernis für die Entwicklung ihrer eigenen Schifffahrtsunternehmen ansehen. Dieses Bestreben stieß jedoch auf heftigen Widerstand von Seiten der Industrienationen, da dies ihrer Meinung nach eine Beschränkung der Wahlfreiheit der Verleger darstelle.

ITF fordert Verbesserungen bei der Offshore-Sicherheit

Die Notwendigkeit erheblicher Verbesserungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Personals an Bord von Offshore-Plattformen im Anschluß an die Piper-Alpha-Katastrophe war das wichtigste Thema der Diskussionen auf der Sitzung der ITF-Offshore-Planungsgruppe am 17. und 18. November in Rotterdam.

Während einer umfassenden Überprüfung der ITF-Sicherheits- und Ausbildungs politik für diesen Wirtschaftsbereich empfahlen die Mitglieder der Planungsgruppe Änderungen in drei Schlüsselbereichen der Politik, die aufgrund der besonderen Umstände der verheerenden Explosion und Brandkatastrophe auf der Bohrplattform von Occidental im Juli, bei der 167 Menschen ums Leben kamen, erforderlich schienen. Nach Auffassung der Delegierten lag die Zahl der Unfälle mit Verletzungen oder Todesfälle sowie Sachschäden an den Installationen seit Beginn der Suche nach und Ausbeutung von Öl- und Gasvorkommen vor der Küste zu Beginn der 70er Jahre unannehmbar hoch. Die erste Empfehlung befaßte sich mit der Notwendigkeit, Mannschaftsunterkünfte und Erholungseinrichtungen auf Offshore-Plattformen völlig von den Produktions- und Bohrbereichen zu trennen. Dies müsse entweder mit Hilfe von "schwimmenden Hotels" oder über Brücken mit der Bohrplattform verbundenen Offshore-Unter künftseinheiten geschehen. Norwegen und Dänemark gehörten zu den führenden Öl produzierenden Ländern, die bereits heute auf einer Trennung der Lebens- und Produktionsbereiche durch explosions- und feuerfeste Schotten bestehen.

Die Sitzung forderte die Anwendung dieser aktualisierten Normen auf alle neue Plattformen und die Überprüfung bestehender Einheiten auf die Möglichkeit, sie in diesem Sinne zu modifizieren.

Vor dem Hintergrund von Berichten, nach denen in Großbritannien und den Niederlanden ein und dieselbe Behörde für Produktion und Sicherheit verantwortlich ist eine Situation, die zu erheblichen Interessenskonflikten führen kann, forderte die Planungsgruppe ferner die Einrichtung

völlig unabhängiger staatlicher Sicherheits prüfstellen für diesen Wirtschaftsbereich.

Die Tatsache, daß viele Arbeitnehmer im Offshore-Bereich, darunter auch die britischen, kein automatisches Vertretungsrecht in den Sicherheitsorganen dieses Wirtschaftsbereichs haben, war Anlaß zu einer dritten Empfehlung: daß Regierungen und Ölgesellschaften das Recht der Arbeitnehmer auf Zusammenschluß in einer Gewerkschaft respektieren und ihnen einen

Rechtsanspruch auf Vertretung in Gremien einräumen sollten, die sich mit Sicherheits- und Umweltfragen im Offshore-Bereich befassen. Die Sitzung beschloß ferner, den Entwurf für eine ITF-Wirtschafts- und Sozialpolitik für die Offshore-Industrie und einen Richtlinienentwurf für die Arbeitsbedingungen des Tauchpersonals in der Offshore-Industrie zur weiteren Prüfung an eine Arbeitsgruppe zu verweisen.

Luxemburg enthüllt Pläne für "Euro-Billigflagge"

Nach langwierigen Geburtswehen wird das sehr offene Schiffsregister Luxemburgs demnächst das Licht der Welt erblicken. Der winzige Staat in Mitteleuropa ohne eigenen Zugang zum Meer verfügt gegenwärtig über genau ein Schiff. Der nächste Seehafen ist mehr als 400 km von der luxemburgischen Grenze entfernt, doch das Land ist fest entschlossen, zu einem wichtigen Faktor in der weltweiten Schifffahrtswirtschaft zu werden. Nach langen Diskussionen und vielen Gerüchten hat die luxemburgische Regierung nun den Entwurf eines Gesetzes veröffentlicht, der die Einrichtung eines sehr stark an eine europäische Billigflagge erinnernden Registers vorsieht.

Die Autoren des Gesetzes sind sich ganz offensichtlich des negativen Beigeschmacks des Begriffes "Billigflagge" bewußt und versuchen, ihn nach Möglichkeit zu vermeiden. Ihr neues Register wird, so heißt es, "wettbewerbsfähig, aber respektabel" sein und sich auf die Grundsätze der Römischen Verträge stützen. Sie betrachten die neue luxemburgische Flagge als Möglichkeit, dem Niedergang der europäischen Handelsflotte Einhalt zu gebieten. Bevor dieser Anspruch jedoch ernstgenommen werden kann, wird zu überprüfen sein, genau wie "europäisch" diese neuen unter luxemburgischer Flagge fahrenden Schiffe sein werden und inwieweit das neue Register den bestehenden

Beurteilungsmethoden für die Echtheit eines Registers entspricht.

Der erste Test ist die *Eigentümerschaft*. Wie in anderen Billigflaggenregistern wird von den Reedern nicht verlangt, daß sie Staats- oder Wohnbürger Luxemburgs sind, um ihre Schiffe dort registrieren zu können. Sie brauchen lediglich eine "Briefkastenfirma" dort einzurichten. In Luxemburg, schon seit langem Finanzzentrum und Steuerparadies für ausländisches Kapital, gibt es zahllose Anwaltsbüros, die nur zu gerne bereit sind, diese Dienstleistung zu erbringen. Es gibt keinen Hinweis darauf, daß die nutznießenden Eigentümer der Schiffe Europäer sein müssen.

Der zweite Test ist die *Bemannung* der Schiffe. Das Register wird ganz eindeutig nur dann für die Reeder attraktiv sein, wenn sie es benutzen können, um billige Bemannungen anzuheuern.

Das neue Gesetz wird diesem Wunsch allem Anschein nach entsprechen. Wie nicht anders zu erwarten, leidet Luxemburg nicht gerade unter einem Überangebot an qualifizierten Seeleuten, so daß die Reeder nicht verpflichtet sind, luxemburgische Staatsbürger einzustellen. Auch gibt es keine Vorschrift, die sie verpflichtet, (mit Ausnahme des Kapitäns) EG-Bürger an Bord von luxemburgischen Schiffen zu beschäftigen. Noch beunruhigender ist die Tatsache, daß Luxemburg, EG-Mitglied und Unterzeichnerstaat der Europäischen Menschenrechtscharta, offensichtlich nicht beabsichtigt, "seinen" Seeleuten Gewerkschaftsrechte zu garantieren. In dem Begleitdokument zu dem Gesetzentwurf zur Einrichtung der Flagge heißt es lediglich, daß die Reeder einen Kollektivvertrag mit den repräsentativen Gewerkschaftsorganisationen in Luxemburg abschließend können (nicht müssen). Die Gewerkschaften aus den die Bemannungen bereitstellenden Ländern werden gar nicht erst erwähnt. Es ist nicht ganz klar, wie es zu Verhandlungen mit einer luxemburgischen Gewerkschaft kommen soll, da es in Luxemburg, das nun einmal keine Schifffahrtsnation ist, keine Seeleutegewerkschaft gibt. Um dieses Hindernis zu umgehen, regt der Ge-

Forts. auf Seite 26

23tägiger Streik brasilianischer Seeleute erfolgreich beendet

In der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft CNTMFA organisierte brasilianische Seeleute beendeten am 9. November einen 23tägigen Streik gegen Schiffe des staatlichen Schifffahrtsunternehmens Doce-nave, nachdem die Reeder ihren Forderungen im Zusammenhang mit den in der neuen Bundesverfassung garantierten Leistungen für Arbeitnehmer nachgegeben hatten. Bereits zu einem früheren Zeitpunkt während des Streiks waren die Arbeitgeber einer Forderung der Gewerkschaft nach einer 73,5%igen Lohnerhö-

hung nachgekommen, die den bei anderen Unternehmen beschäftigten Bemannungen bereits im Februar gewährt worden war.

Obwohl einige Punkte noch zu klären sind, erklärte der Vorsitzende der Seeleutegewerkschaft, Mauricio Sant'Anna, daß er mit dem Ergebnis zufrieden sei. Er dankte den ITF-Seeleutegewerkschaften für ihre Hilfe und Unterstützung während des 3wöchigen Streiks, in dessen Verlauf fast alle Trockenfrachter des Unternehmens aufgelegt waren.

1987 - schwarzes Jahr für Schiffsunglücke

Im vergangenen Jahr kamen nach Angaben des Lloyd's Register auf See mehr Menschen ums Leben als jemals zuvor in Friedenszeiten.

Der Löwenanteil der für 1987 verzeichneten 3.841 Todesfälle geht auf den Untergang der philippinischen Fähre Dona Paz zurück, bei dem 3.132 Menschen ums

Leben kamen. Weitere 193 Tote waren in Zusammenhang mit dem Untergang der britischen Fähre *Herald of Free Enterprise* zu beklagen.

Die Zahl der untergegangenen Schiffe hingegen sank mit 219 auf den niedrigsten Stand seit 1961. Diese Schiffe verfügten über eine Bruttotonnage von insgesamt

1,28 Millionen. Im Vergleich hierzu: 1986 gingen 265 Schiffe mit 2,56 Mio. Tonnen unter.

Ein Viertel aller Tonnageverluste war im Persischen Golf zu verzeichnen, wo acht Schiffe mit insgesamt 324.777 Tonnen untergingen.

Neue IMO-Regeln für RoRo-Schiffe vereinbart

Die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) verabschiedete eine Reihe wichtiger Änderungen an den Sicherheitsbestimmungen für RoRo-Personenfähren.

Diese neuen Regeln sind eine Reaktion auf den Untergang der *Herald of Free Enterprise* im vergangenen Jahr. Die Einigung wurde auf der Sitzung des IMO-Schiffahrtssicherheitsausschusses im Oktober erzielt, auf der eine Reihe von Änderungsvorschlägen zum IMO-Übereinkommen über den Schutz des menschlichen

Lebens auf See (SOLAS 1974) verabschiedet wurden, die voraussichtlich am 29. April 1990 in Kraft treten sollen.

Aufgrund der neuen Vorschriften müssen Lade- und Stabilitätscomputer an Bord von RoRo-Fähren installiert werden, die dem Kapitän die Beurteilung des Ladezustandes des Schiffes vor dem Auslaufen aus dem Hafen ermöglichen. Die Ladeluken müssen in Zukunft vor dem Ablegen geschlossen sein und eine diesbezügliche Eintragung im Logbuch vorgenommen werden.

Um zu gewährleisten, daß die RoRo-Stabilität durch Gewichtsveränderung (z. B. in Folge von baulichen Veränderungen) nicht negativ beeinflusst wird, sieht eine weitere neue Vorschrift spätestens alle fünf Jahre eine spezielle Inspektion aller Passagierschiffe vor.

Darüber hinaus müssen alle nach dem 29. April 1990 in Dienst genommenen neuen Passagierschiffe - RoRo-Schiffe ebenso wie andere - in der Lage sein, sich nach einer Kollision aufrecht über Wasser zu halten.

... Kapitän einziges Besatzungsmitglied aus der EG

Forts. von Seite 25

setzentwurf an, daß das Recht, Seeleute zu vertreten, gewährt oder erworben werden kann, d. h. die betreffende Gewerkschaft muß gegenüber den Behörden den Nachweis erbringen, daß sie über Verbindungen zu Seeleutegewerkschaften verfügt. Wenn diese "Verbindung" ein Hinweis auf die ITF sein soll, wird dies bei den Seeleutegewerkschaften sicherlich keine Begeisterung hervorrufen.

Was die *Arbeitsbedingungen* angeht, heißt es in dem Gesetzentwurf, daß "Seeleuten aus Entwicklungsländern menschenwürdige Heuern und Arbeitsbedingungen garantiert werden müssen, die mindestens den in ihrem Herkunftsland geltenden entsprechen." Es sind jedoch Klauseln vorgesehen, die dafür sorgen, daß die Heuern nicht unter dem "sozialen Mindestlohn" Luxemburgs liegen und bezahlten Urlaub, Überstundenbezahlung sowie die Qualität von Unterkunft und Verpflegung garantieren.

Wie es in dem Gesetzentwurf heißt, wird das neue Register eine "gewisse Anzahl" von Arbeitsplätzen für europäische Seeleute sichern, obwohl vorsichtshalber keine genauen Zahlen genannt werden. Wahrscheinlich wird es ein Arbeitsplatz pro Schiff sein, da der Kapitän das einzige Besatzungsmitglied ist, das nach dem Gesetz Staatsbürger eines EG-Landes sein muß. Die Aussage über Arbeitsplätze steht vielmehr in direktem Widerspruch zur Präambel, in der die Gründe für die Einrichtung des Registers erläutert werden

und auf die "große Flexibilität" hingewiesen wird, die es in bezug auf die Staatszugehörigkeit der Bemannungen bietet.

Es erscheint äußerst unwahrscheinlich, daß sich die Reeder, angesichts der völligen Freiheit anzuheuern, wen immer sie wollen, für europäische Seeleute entscheiden werden, da sie nur zu gut wissen, daß Bemannungen aus dem Fernen Osten und anderen Regionen der Welt für wesentlich weniger Geld zu haben sind.

Zu den weiteren Attraktionen der neuen Flagge zählt die Steuerbefreiung - dies wird mit dem etwas merkwürdig anmutenden Argument begründet, daß Luxemburg, da es keine Küste zu pflegen hat, auch keine Steuern zu erheben braucht! Auch auf die Seeleuteheuern werden laut Gesetzentwurf keine Steuern gezahlt.

Die Autoren des Dokuments sind offensichtlich der ehrlichen Überzeugung, daß die luxemburgische Flagge dem Niedergang der europäischen Flotte Einhalt gebieten kann, ja, daß sie in gewisser Weise als europäische Flagge fungieren wird. Bedauerlicherweise gibt es, wie oben nachgewiesen, herzlich wenig Garantien dafür, daß die Schiffe sich im Eigentum von Europäern befinden oder mit europäischen Seeleuten bemannt werden.

Bisher ging es in den Diskussionen über die luxemburgische Flotte hauptsächlich um den Wunsch belgischer Reeder, die in Belgien zu zahlenden Steuern und Sozialleistungen zu umgehen. Sie haben den belgischen Seeleuten versprochen, daß es

ihnen durch Umflaggen nach Luxemburg möglich werde, weiterhin belgische Seeleute zu gleichen Nettoheuern und ähnlichen Arbeitsbedingungen und Sozialversicherungsschutz zu beschäftigen wie zuvor. Aufgrund dieser Zusage nahm der ITF-Fair-Practices-Ausschuß (FPC) auf seiner Sitzung in Rotterdam im Juni 1988 eine Zusatzklausel in die neue ITF-Politik gegenüber Zweitregistern auf, durch die Belgien und Luxemburg, die schon seit langer Zeit in einer Wirtschafts- und Währungsunion zusammengeschlossen sind, für die Zwecke der Politik als ein Land behandelt werden können. Gleichzeitig machte der FPC jedoch deutlich, daß das luxemburgische Register von der ITF als Billigflagge behandelt werde, falls es Schiffe, deren nütziereisches Eigentum außerhalb Belgiens oder Luxemburgs liegt, zur Registrierung zulasse und ihre Bemannung durch Seeleute aus Nicht-EG-Ländern erlaube. Aufgrund einer Reihe gesetzlicher Vorschriften könnte das Register zu einer Billigflagge "erster Klasse" mit besseren Sicherheits- und Sozialnormen als viele seiner Konkurrenten werden. Doch die Erfahrung der jüngsten Vergangenheit hat nur zu deutlich gezeigt, daß eine Billigflagge nur wenig Kunden anzieht, wenn sie zu respektabel und damit teuer wird. Diese Position wurde der luxemburgischen Regierung in einer Reihe von Sitzungen erläutert. Der neue Gesetzentwurf enthält nichts, was die ITF zu einer Änderung ihrer Haltung veranlassen könnte.

Zunehmende Tendenz zum Ausflaggen in Lateinamerika

In immer mehr Ländern Lateinamerikas werden Schiffe ausgeflaggt. Selbst Länder, die zu den schärfsten Kritikern der offenen Register gehörten, können sich diesem Trend nicht entziehen.

Dies ist das wichtigste Ergebnis einer vom Iberoamerikanischen Forschungsinstitut der Handelsschifffahrt mit Sitz in Buenos Aires durchgeführten und im November veröffentlichten Analyse der lateinamerikanischen Tonnage.

Die Analyse zeigt, daß die Zahl der Nationalflaggen unterstellten Schiffe staatlicher und privater Schifffahrtsunternehmen in der Region während der vergangenen zwei Jahre stagnierte, während bei unter ausländischer Flag-

ge registrierten Schiffen ein Zuwachs zu verzeichnen war.

Die Hälfte der ausgeflaggten Tonnage befindet sich nach Angaben des Instituts im Eigentum staatlicher Unternehmen (52 Schiffe mit insgesamt 1,2 Mio. Tonnen). Angeführt wird die Liste von CN Mambisa (Kuba) mit 27 im Ausland registrierten Schiffen, gefolgt von Docenave (Brasilien) mit 8 Schiffen, ELMA (Argentinien), Emprepar (Chile) und CPV (Peru) mit jeweils 2 Schiffen.

Privatunternehmen betreiben eine größere Zahl kleinerer Schiffe (77, wiederum mit einer Gesamttonnage von knapp 1,2 Mio. Tonnen) unter einer anderen als der Nationalflagge. Führende Privatunternehmen in Peru, Chile und Mexiko sind unter denen, die einen Flaggentransfer vollzogen haben.

Die Studie nennt eine Reihe von Gründen für diese Tendenz, darunter die Tatsache, daß die hochverschuldeten lateinamerikanischen Länder den ausländischen Werften finanzielle Sicherheiten für Schiffsneubauten bieten müssen sowie die Notwendigkeit, in größeren Bereichen verkehren zu können, insbesondere in Zusammenhang mit dem US-Handels embargo gegen Kuba.

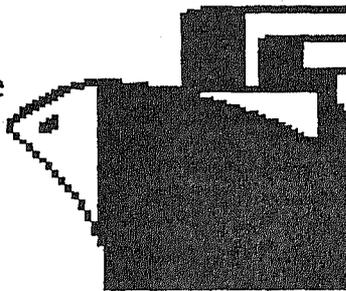
Etwa 95 Prozent der dänischen Tonnage (270 Schiffe mit 6,2 Mio. t.d.w.) wurden während der ersten drei Monate seines Bestehens in das neue dänische Register - DIS - übertragen; zwanzig Schiffe, die zuvor ausgeflaggt worden waren, vollziehen gegenwärtig den Transfer auf das DIS.

Die finnische Regierung wird im nächsten Jahr ihre Subventionen für die Reeder kürzen, nachdem diese die bereitgestellten Gelder während des ersten Jahres eines

staatlichen Subventionsprogramms für die Reeder im wettbewerbsintensiven Verkehr auf der Nord- und Ostsee, die den Großteil der finnischen Nationalflotte ausmachen, nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen hatten. Die der finnischen Flagge

Seeleuten ihre guten Wünsche mit auf die Reise geben wollten, daß die Gewerkschaft ÖTV alle gewerkschaftlichen Mittel gegen die Verabschiedung eines Gesetzes mobilisieren werde, das ausländische Arbeitnehmer auf in dem neuen Register verzeichneten Schiffen zu "modernen Galeeren-Sklaven" mache. Sie appellierte an die Bundestagsabgeordneten, gegen den Gesetzentwurf zu stimmen, da die Bundesregierung hier auf skandalöse Weise versuche, die Probleme der deutschen Schifffahrtsindustrie auf Kosten der Arbeitsplätze der deutschen Seeleute zu lösen. Die Initiatoren des Gesetzentwurfes, so sagte sie, scheuten nicht davor zu

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF



unterstellte Flotte hat sich seit 1981 um etwa 75 Prozent auf ungefähr 50 Schiffe mit 550.000 Tonnen verringert. Die Reedervereinigung befürchtet einen weiteren Rückgang (unter anderem durch Flaggentransfer auf andere skandinavische Länder), falls keine effektiveren Maßnahmen ergriffen werden, um die finnische Schifffahrt ihren direkten Nachbarn gleichzustellen.

Im Vorfeld der entscheidenden Bundestagsdebatte über die Einrichtung eines zweiten Schiffsregisters verstärkte die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), die deutsche Seeleute organisiert, ihre Kampagne gegen die Pläne der Bundesregierung. Fünfundzwanzig Betriebsratsmitglieder einer Reihe deutscher Schifffahrtsunternehmen beteiligten sich Anfang November an einem Hungerstreik, der wesentlich dazu beitrug, der Öffentlichkeit die Ablehnung der Regierungspläne durch die Gewerkschaft verständlich zu machen. ITF-Generalsekretär Harold Lewis war einer von vielen, die den in Hungerstreik befindlichen Gewerkschaftern Botschaften der Unterstützung und Solidarität sandten. Im Anschluß an den Hungerstreik schickte die Gewerkschaft ÖTV einen Bus auf eine 3wöchige Rundreise durch 50 Städte und Gemeinden, auf der die Bevölkerung auf die mit dem Zweitregister verbundene Bedrohung der Arbeitsplätze der 15.000 Seeleute in der deutschen Handelsflotte aufmerksam gemacht werden soll. Auf einer Großveranstaltung in Stuttgart, wo der Geschäftsführende Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV seinen Sitz hat, erklärte die Gewerkschaftsvorsitzende Monika Wulf-Mathies den Versammelten, die den

rück, deutsches Arbeitsrecht außer Kraft zu setzen und den Gleichheitsgrundsatz der Verfassung mit Füßen zu treten. Offenbar sollten deutsche Schiffe "zum arbeitsrechtlichen Niemandsland" erklärt werden.

Unterstützung für ihre Haltung fand die Gewerkschaft ÖTV beim Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in der EG, dessen Präsidium auf einer Sitzung Mitte November die deutsche Initiative als "völlig unannehmbar" bezeichnete. In einer Erklärung, in der der Ministerrat aufgefordert wurde, dem katastrophalen Niedergang der Nationalflotten der EG-Mitgliedsländer durch Sofortmaßnahmen Einhalt zu gebieten, sagte das Präsidium der Gewerkschaft ÖTV seine volle Unterstützung für ihre entschlossene Haltung zu.

In dem Versuch, ihr etwas angeschlagenes Image zu verbessern, wird die britische Kolonie Gibraltar mit Hilfe der britischen Regierung ihre Flagge als internationales Schiffsregister unter britischer Flagge neu auf den Markt bringen. Mit Hilfe einer Altersgrenze von 15 Jahren für die im Register verzeichneten Schiffe, der Beschäftigung von britischen Inspektoren und der Unterstellung des Registers unter das SOLAS-, MARPOL- und Ladelinienübereinkommen mit Wirkung von Dezember soll die verheerende Unfallstatistik des Registers verbessert werden. Der Stellvertretende Generalsekretär der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST, John Newman, beschuldigte den britischen Schifffahrtsminister, seine Zeit und Energie darauf zu verschwenden, eine kleine Enklave mit dem Ehrgeiz, eine Schifffahrtsnation zu werden, zu unterstützen und ihr

Forts. auf Seite 28

... Marshall-Inseln: und noch eine Billigflagge

Forts. von Seite 27

Ansehen zu verschaffen, während er nichts unternimmt, was der echten britischen Flagge im Wettbewerb gegen derartige "scheinheilige Schlupfwinkel für Billigflaggen" helfen würde. Newman gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß der Neubeginn endlich auch rasche Maßnahmen zur Verbesserung der Bemannungsbedingungen auf in Gibraltar registrierten Schiffen mit sich bringen werde. Eine Abteilung des Unternehmens Wallem Ship Management wurde mit der Verwaltung des neu aufgelegten Registers in Zusammenarbeit mit der Regierung der Kolonie beauftragt und stellte Gespräche mit den Gewerkschaften über Bemannungsbedingungen in Aussicht. Gegenwärtig verzeichnet das Register etwas mehr als 100 Schiffe mit knapp über drei Millionen Tonnen. Diese Zahl soll innerhalb der nächsten zwei Jahre verdoppelt werden.

Die britische Regierung stellt zusätzliche Gelder für eine verstärkte Einstellung von Offizieren der Handelsmarine zur Verfügung. Für die Jahre 1989 und 1990 wurden 6 Mio. Pfund bereitgestellt, um bis zu 350 Offiziersanwärter im Jahr anzuwerben, bereits im Dienst stehende Mannschaftsdienstgrade zu ermutigen, eine Zusatzausbildung als Decks- oder Maschinenraumingenieur zu erwerben und den vorhandenen Offizieren die Gelegenheit zu geben, sich weiter zu qualifizieren. Das Programm stellt die Erfüllung der im Handelsschiffahrtsgesetz für 1988 eingegangenen Verpflichtung zur Ausbildung von Offizieren dar und soll zu einer Reduzierung der Nettokosten für die Offiziersausbildung um die Hälfte beitragen.

In einer Stellungnahme zu dem Maßnahmenpaket erklärte der Stellvertretende Generalsekretär der NUMAST, Brian Orrell, es sei wahrscheinlich "unzureichend und käme zu spät". Frisch ausgebildete Offiziere könnten bei der Suche nach einem Arbeitsplatz auf Schwierigkeiten stoßen, falls die Unternehmen weiterhin Ausländer als rangniedrige Offiziere einstellten, fügte er hinzu. Ungeachtet dieser schwerwiegenden Vorbehalte sagte Orrell, NUMAST begrüße die Kamapagne, da sie die Notwendigkeit von Einstellungsinitiativen anerkenne. Unterdessen erklärte sich Verkehrsminister Paul Channon zu einer Zusammenkunft bereit, um über einen von Reedern, Gewerkschaften und Schiffahrtsorganisationen erarbeiteten und von der britischen Schiffahrtsliga koordinierten Aktionsplan für die britische Schiffahrtswirtschaft zu diskutieren. In den Plan wird die Erarbeitung einer nationalen Politik für diesen Wirtschaftsbereich gefordert und eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, mit deren Hilfe die Industrie wieder auf Erfolgskurs gebracht werden könnte.

Zu diesen Maßnahmen gehören Investitionsanreize (insbesondere spezielle Einkommenssteuer- und Sozialversicherungssysteme für Seeleute auf unter britischer Flagge fahrenden Schiffen) und die vermehrte Bereitstellung von Mitteln für Bildung und Ausbildung sowie die rasche Umsetzung von EG-Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der britischen Reeder.

Die maltesische Regierung verabschiedete im Rahmen eines Förderplanes für die Position des Landes als Offshore-Finanzzentrum ein Änderungsgesetz zum Handelsschiffahrtsgesetz von 1973. Die Änderungen ermöglichen die Registrierung von in Bau befindlichen Ölplattformen und Schiffen ebenso wie die zeitweilige Registrierung von Schiffen unter Bareboat-Chartern. Eine Senkung der Registrierungsgebühren soll demnächst bekanntgegeben werden. Das maltesische Register wuchs von einer Gesamttonnage von 1,75 Mio. Tonnen Anfang 1987 auf mehr als 3 Mio. BRT heute an - die größte Zunahme war bei den in griechischem Eigentum befindlichen Schiffen zu verzeichnen.

Die Marshall-Inseln, ehemaliges US-Treuhandgebiet und heute unabhängige Pazifikrepublik, eröffneten im Oktober überraschend das jüngste Billigflaggenreger. Die ersten beiden dort registrierten Schiffe sind zwei ehemals in Liberia registrierte ULCCs (*Embassy* und *Grand*), die vom US-Schiffahrtsunternehmen Majestic Shipping Corporation betrieben werden. Aufgrund einer vor 15 Jahren unterzeichneten Assoziationsvereinbarung verfügt das Land über enge wirtschaftliche und Verteidigungsbindungen zu den USA. Der dortige Schiffahrtskommissar Howard Zeder vermarktet das neue Register mit dem nachdrücklichen Hinweis auf die Vorzüge eines "alternativen Registers mit engen Beziehungen zu den USA, aber ohne die abschreckenden Kosten" und der Andeutung, daß Schiffe, die dem Register unterstellt werden, mit erheblichen Preisnachlässen rechnen können. Das neue Register ist dem Liberia-Register sehr ähnlich, allerdings wesentlich billiger. Es wurde bereits dem ITF-Verzeichnis der Billigflaggenreger hinzugefügt.

Der vor kurzem ernannte spanische Verkehrsminister José Barrionuevo unterstützt die Einrichtung eines neuen spanischen Registers. Aus politischen und rechtlichen Gründen ist es jedoch unwahrscheinlich, daß es dem Wunsch der Reeder entsprechend auf den Kanarischen Inseln seinen Sitz haben wird. Statt dessen werden als möglicher Standort die spanischen Territorien in Nordafrika Ceuta und Mellila

genannt. Die spanische Flotte schrumpft weiterhin mit alarmierender Geschwindigkeit. In den letzten beiden Quartalen sank sie um 20 % auf einen Stand von 3,4 Mio. Tonnen, eine Million weniger als noch vor sechs Monaten.

Im Oktober senkte das Schiffahrtsministerium von Singapur die höchsten Gebühren um etwa 80 % auf 100.000 Singapur-Dollars (US \$ 49.000,-), um zusätzliche große Gas-, Öl- und Massengutcarrier für das Register zu gewinnen. Darüber hinaus werden bereits der Singapur-Flagge unterstellte ältere Schiffe von der für das Register geltenden Altersgrenze von 15 Jahren ausgenommen, wenn sie auf einen neuen Reeder übertragen werden. Vorbehaltlich der Erfüllung gewisser Bedingungen hat die ITF der Streichung Singapurs aus ihrem Billigflaggenreger mit Wirkung vom 1. Januar nächsten Jahres zugestimmt.

Die schwedische Regierung trennt sich von Uddevalla Shipping. Es wird erwartet, daß der Verkauf der auf der inzwischen geschlossenen Werft von Uddevalla gebauten Flotte 800 Mio. schwedische Kronen (US \$ 132 Mio.) einbringen wird. Die beiden führenden schwedischen Transportunternehmen Bilspeidation (eine im landgebundenen Verkehr tätige Unternehmensgruppe, die nach der vor kurzem erfolgten Übernahme von Cool Carriers und Transatlantic nun nach weiteren Expansionsmöglichkeiten in der Schiffahrtswirtschaft sucht) sowie Nordström und Thulin übernehmen jeweils einen Aktienanteil von 14 bzw. 11,5 % an Uddevalla. Ebenfalls beteiligt sind vier Versicherungsunternehmen und Institutionen, die insgesamt 16 % des ehemals staatlichen Unternehmens erwerben wollen.

Das mächtige US-Kreuzfahrtunternehmen Carnival Cruise Lines ist seit dem vergangenen Monat aufgrund der Übernahme der Reise- und Fremdenverkehrsunternehmen der Holland America Line (HAL) - einem der fünf Spitzenreiter in diesem Gewerbe - zum größten Kreuzfahrtunternehmer der Welt geworden. Der Preis für die Übernahme, die bis Mitte Januar rechtskräftig vollzogen sein soll, betrug US \$ 625 Millionen. Durch die Übernahme von HAL läßt Carnival, das jetzt über knapp ein Viertel der weltweiten Kabinenkapazität in der Kreuzschiffahrt verfügt, seinen nächsten Konkurrenten in diesem Bereich, P&O, weit hinter sich. Dies wird das Unternehmen über seinen zuvor gescheiterten Versuch hinwegtrösten, die Kontrolle über Royal Admiral Cruises zu gewinnen (siehe Bericht in der letzten Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Mehr Schiffsunglücke im Verkehr zwischen den philippinischen Inseln

Im Anschluß an das zweite große Fährunglück im Laufe eines Jahres untersagte die philippinische Regierung 40 Schiffen das Auslaufen und einem Unternehmen die Beförderung von Fahrgästen.

Die staatliche Kommission für das Fernmeldewesen sprach das Auslaufverbot gegen 40 im Inselverkehr eingesetzte Schiffe aus, nachdem sie festgestellt hatte, daß deren Funklizenzen abgelaufen bzw. ihre Funkgeräte defekt waren.

Die philippinische Präsidentin Corazon Aquino hob am 2. November im Vorfeld einer Überprüfung der Unfallstatistik des Unternehmens bis auf weiteres die Zulassung von Sulpico Lines zur Personenbeförderung auf.

Ende Oktober sank die in Besitz von Sulpico befindliche 2.855-Tonnen-Fähre *Dona Marilyn* im Zentrum des Taifuns Ruby. Mehr als 300 Menschen kamen dabei ums Leben.

Im vergangenen Jahr war eine weitere Inselfähre der Sulpico Line, *Dona Paz*, gesunken (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1988), dabei war die erschreckend hohe Zahl von 3.132 Todesopfern zu beklagen.

Im Anschluß an diese Tragödie hatte Kapitän Greg Oca, Präsident der der ITF angeschlossenen Schiffsoffiziers- und Seeleutegewerkschaft der Philippinen (AMOSUP), die Einrichtung einer Sonderkommission der Regierung gefordert, die sich mit den Mißständen im Fährverkehr zwischen den Inseln auseinandersetzen sollte. Dieser Aufforderung kam die Regierung nicht nach.

Die vorläufige Aufhebung der Zulassung von Sulpico Lines zur Personenbeförderung (die dem Unternehmen auch weiterhin die Betätigung im Frachtverkehr erlaubt) wurde nach beunruhigenden Enthüllungen über den Zustand der 22 Jahre

alten Fähre verfügt. Die japanische Klassifizierungsgesellschaft Nippon Kaiji Kyokai hatte die Klassifizierung der *Dona Marilyn* 19 Monate zuvor aufgehoben, weil die Reeder die erforderlichen Inspektionen nicht ausgeführt hatten. Unverständlich ist auch, warum die Reeder es dem alternden Schiff erlaubten, in einen Taifun hineinzufahren. Überlebende Passagiere berichteten, daß sie den Kapitän angefleht hätten, im Windschatten einer kleinen Insel Schutz zu suchen, bis der Sturm vorbeigezogen sei, doch das Schiff habe nur eine Stunde gewartet und sei dann in den Sturm zurückgekehrt. Einige Überlebende berichteten außerdem, daß die Maschinen des Schiffes während des Vorfalls aussetzten.

Diese jüngste Affäre beleuchtet die äußerst schwerwiegenden Probleme und die erschreckenden Unfallstatistiken im Fährverkehr zwischen den Inseln auf den Philippinen. Die Philippinen sind ein auf einem riesigen Archipel angesiedelter Staat, in dem es kein ausgebautes Straßennetz gibt. Flugreisen sind verhältnismäßig teuer, und die meisten Inseln liegen zu weit auseinander, um den Bau von Brücken oder Tunnels zu rechtfertigen. Die Schifffahrt ist daher für den internen Verkehr des Landes von größter Bedeutung. Die Schifffahrtswirtschaft umfaßt mehrere Tausend Schiffe, die sich häufig in Privateigentum befinden. Es gibt 200 größere Schiffe, darunter die Schiffe der Sulpico Lines, die 20 verschiedenen Schifffahrtsunternehmen gehören.

Die vielfältigen Probleme des Wirtschaftsbereichs reichen von schrottreifen Schiffen bis zur Korruption. Die Unfallstatistik ist verheerend. Allein während der 80er Jahre ereigneten sich in der Inselnschifffahrt der Philippinen fünf der größten Schiffs-

unglücke der Welt. Mehr als 6.000 Menschen wurden bei diesen schweren Unfällen getötet.

Neben diesen großen Unfällen gehen Jahr für Jahr zahlreiche kleinere Schiffe unter, wobei wahrscheinlich weitere 200 bis 300 Menschen pro Jahr ums Leben kommen. Die Besatzungen der inländischen Schiffe verfügen über keinerlei Ausbildung, Prüfungen oder Befähigungsnachweise, die internationalen Normen entsprechen, stellt AMOSUP fest. Die Gewerkschaft forderte die Unterstützung eines nationalen Ausbildungs- und Zertifikationsprogramms durch Umsetzung des IMO-Übereinkommens über Ausbildungs-, Zertifikations- und Wachgangsnormen für Seeleute (STCW 1978), um die Zuverlässigkeit und Kompetenz der im Inselverkehr eingesetzten Seeleute gewährleisten zu können. Darüber hinaus fordert die Gewerkschaft eine Anhebung der minimalen Heuersätze der im Inselverkehr beschäftigten Seeleute.

Die staatliche Schifffahrtsbehörde Marina hat zugesagt, sich um eine Verbesserung der Sicherheit im Inselverkehr zu bemühen. Angesichts der Überprüfung von Sulpico Lines und der Empfehlungen der Seeleutegewerkschaften scheint eine Grundlage für positive Maßnahmen gegeben zu sein. Die Verarmung der Philippinen (eines der am höchsten verschuldeten Länder der Dritten Welt) setzt der Fähigkeit der Regierung, dem Problem an die Wurzel zu gehen, jedoch enge Grenzen. Neue Schiffe und Ausbildungsprogramme sowie die Zahlung angemessener Heuern an philippinische Seeleute sind gegenwärtig einfach nicht finanzierbar. Ohne derartige Schritte scheinen weitere Katastrophen wie die der *Dona Paz* und der *Dona Marilyn* jedoch unausweichlich.

REISEBÜROPERSONAL

Gewerkschaft stimmt leistungsbezogener Gehaltsstruktur zu

Ein neuartiges Paket leistungsabhängiger Gehaltserhöhungen wurde zwischen der britischen Reisebüroketten Thomas Cook und der der ITF angeschlossenen britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) vereinbart. Das Paket, das für 6.500 Mitarbeiter des Unternehmens gilt, sieht radikale Veränderungen der Arbeitsplatzstruktur und der Beurteilungsverfahren sowie eine gestaffelte Gehaltsanhebung um 11,5 % vor. Alle Mitarbeiter bei Cook erhalten eine pauschale Anhebung um 6 % sowie weitere 5,5 %, die im nächsten März je nach Leistung vergeben werden. Der nächste Gehaltskollektivvertrag im Januar 1990 wird sich völlig am Leistungskriterium orientieren.

Die TSSA wird den Gesamtwert der nächsten Gehaltserhöhung aushandeln, die den einzelnen Mitarbeitern gewährten Anhebungen werden sich jedoch jeweils nach ihrer Leistung richten. Aufgrund eines neuen Eingruppierungssystems, das ebenfalls zu dem Paket gehört, werden die bisher 16 Gehaltsgruppen bei Cook auf sieben reduziert. Die Eingruppierung richtet sich nicht mehr nach der Wichtigkeit der einzelnen Aufgaben, sondern stützt sich vielmehr auf die Beurteilung persönlicher Qualitäten und Fähigkeiten.

Diese individuelle Beurteilung wird alljährlich vor Inkrafttreten der Gehaltserhöhungen vorgenommen. Der Beurteilung zugrunde liegt ein im gegenseitigen Ein-

verständnis erarbeitetes System von Kriterien, mit deren Hilfe die Initiative und die Arbeitsleistung des Einzelnen beurteilt werden.

Schließlich wird das Unternehmen vom nächsten März an ein Programm für die Beurteilung der persönlichen Entwicklung einführen. Die Fertigkeiten und Fähigkeiten der Mitarbeiter werden bewertet, um festzustellen, ob sie voll ausgelastet bzw. am richtigen Arbeitsplatz tätig sind. Führungsqualitäten und Aktivitäten außerhalb des Büros werden in diese Beurteilungen miteinbezogen. Jede Einzelperson wird dann auf ein "persönliches Entwicklungsniveau" eingestuft.

ITF-NACHRICHTEN

*überbringen all ihren
Lesern kollegiale Grüße
und beste Wünsche für
das Neue Jahr*

ITF-KRAWATTEN UND T-SHIRTS JETZT ZU HABEN

Elegante Krawatten und lässige T-Shirts mit dem ITF-Logo können jetzt vom ITF-Hauptbüro bezogen werden. Die T-Shirts sind nur in Einheitsgröße (XL - extra large) erhältlich. Damit passen sie nicht nur wohlgebauten Männern, sondern sind auch von Gewerkschafterinnen als modisches "Flatterhemd" zu tragen. Die bordeauxrote Krawatte (ebenfalls Einheitsgröße) ist mit dem ITF-Logo in Blau und Grün bedruckt. Am unteren Rand sind die Initialen "ITF" in dezentem Blau aufgestickt. Der Preis (einschließlich Porto und Verpackung) beträgt:

für die Krawatten £ 6,- bzw. US \$ 10,-
für die T-Shirts £ 4,- bzw. US \$ 6,-

Bei Sammelbestellungen von 10 Stück oder mehr wird ein Rabatt von 10 % gewährt.

Bestellungen (bitte mit Bezahlung) an die Presse- und Forschungsabteilung. Schecks sollten auf den Namen "ITF" ausgestellt werden.