

Aus dem INHALT

Brasilianische
Gewerkschaften in
gemeinsamem Kampf (S. 2)
Rocard stellt Streikrecht
in Frage (S. 3)

FISCHER
EG-Fangquoten gekürzt
(S. 3)

HAFENARBEITER
Ladung der Karin B
gelöscht (S. 4)
Britisches Hafentarbeiter-
register gefährdet (S. 4)

BINNENVERKEHR
Zugunglück in
Bangladesch (S. 5)
Gewerkschaftstag
der AIRF (S. 6)
Herzinfarktrisiko
bei Lkw-Fahrern (S. 7)

LEUTE (S. 8)

SEELEUTE
Schiffsunglücke in der
Küstenschifffahrt (S. 9)
Flaggenübersicht (S. 10)

ZIVILLUFTFAHRT
Woche der Zivil-
luftfahrt (S. 12-13)
Fluggesellschaften im
Übernahme-Fieber (S. 14)

TODESFÄLLE (S. 16)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 16)**

GRÖßERE SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR?

FLUGZEUGUNGLÜCKE ERSCHÜTTERN VERTRAUEN DER ÖFFENTLICHKEIT

Die schrecklichen Ereignisse der letzten Wochen des Jahres 1988 und der ersten Wochen des Jahres 1989 haben dafür gesorgt, daß die Luftverkehrssicherheit erneut weltweit in die Schlagzeilen geriet. Zwei schwere Unfälle mit einer großen Zahl von Todesopfern - beide in Großbritannien - sowie eine Reihe von Beinahe-Unglücken aufgrund mechanischer Defekte lassen die immer wieder aufgestellte Behauptung, daß sich der Sicherheitsstandard im Luftverkehr verbessere, recht fragwürdig erscheinen.

Die Explosion einer von bisher nicht identifizierten Terroristen gelegten Bombe an Bord einer Boeing 747 der amerikanischen Fluggesellschaft Pan Am, bei deren Absturz am 21. Dezember über der schottischen Kleinstadt Lockerbie 258 Menschen ums Leben kamen, hat bereits weltweit zu einem grundlegenden Umdenken in Sachen Luftverkehrssicherheit geführt. Obwohl die Untersuchung dieses terroristischen Angriffs noch nicht abgeschlossen ist, scheint festzustehen, daß eine Bombe - wahrscheinlich nur wenige Kilo eines hochexplosiven Plastiksprengstoffs - entweder auf dem Londoner Flughafen Heathrow oder in einem vom Zubringerflugzeug aus Frankfurt umgeladenen Gepäckstück an Bord der Maschine gelangte.

Die Sicherheitsvorkehrungen auf diesen beiden Flughäfen, die zu den strengsten der Welt gehören, waren offensichtlich immer noch nicht ausreichend. Striktere Maßnahmen, darunter längere Abfertigungszeiten und größere Verzögerungen, scheinen nun bei fast allen Flugreisen unvermeidlich. Darüber hinaus müssen die Flughäfen möglicherweise kostspielige neue Geräte installieren, die auch Plastiksprengstoffe entdecken können.

In einem Brief an den ITF-Generalsekretär forderte die Präsidentin der unabhängigen Gewerkschaft der Flugbegleiter, Margaret Brennan, Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bei den Fluggesellschaften. Margaret Brennan, in deren Gewerkschaft die bei dem Lockerbie-Unglück ums Leben gekommenen 13 Flugbegleiter organisiert waren, appellierte an die USA und andere Regierungen, dafür zu sorgen, daß sich eine solche Tragödie niemals wiederholen kann. "Die Antwort auf dieses schändliche Verbrechen muß die Einführung neuer und umfassender Sicherheitsmaßnahmen sein," erklärte sie und fügte hinzu: "Die modernsten und leistungsfähigsten Geräte zur Entdeckung von Waffen und Sprengstoffen müssen eingesetzt werden, koste es was es wolle." In Anspielung auf eine Warnung, die US-Diplomaten etwa 10 Tage vor dem Ereignis zugegangen war, die jedoch niemals an die Passagiere oder die Besatzung weitergegeben wurde, erklärte Kollegin Brennan außerdem: "Das Warnsystem muß ausgebaut werden, damit alle, die eine solche Tat möglicherweise verhindern oder aufdecken können, mit allen Informationen gerüstet sind. Wenn wir es den Bürokraten oder den Managern auf den untersten Führungsebenen überlassen, diese Informationen weiterzugeben, bringen wir unser Leben in Gefahr."

Die von den ITF-Luftfahrtgewerkschaften schon seit längerem zum Ausdruck gebrachte Besorgnis über die Kosteneinsparungen der Fluggesellschaften bei Wartungsarbeiten bekamen neues Gewicht durch eine Reihe von Untersuchungen im Anschluß an das zweite große Flugzeugunglück der jüngsten Zeit. Eine offizielle Untersuchungskommission ist zur Zeit noch mit der genauen Rekonstruktion der Ereignisse, die am 8. Januar zum Absturz einer Maschine des Typs Boeing 737-400 der Fluggesellschaft British Midland während des Anflugs auf den Flughafen East Midlands in Nottingham führte, befaßt. 46 Personen wurden getötet und viele weitere verletzt, als das erst 4 Monate alte Flugzeug kurz vor einer Notlandung nach einem Motorenbrand abstürzte. Erste Berichte deuteten auf ein Versagen beider Motoren hin, die Unter-

Forts. auf Seite 2

BRASILIANISCHE GEWERKSCHAFTEN PLANEN AKTIONEN GEGEN ABSCHAFFUNG DER INFLATIONSANPASSUNG DER LÖHNE

Die beiden brasilianischen Gewerkschaftsdachverbände haben ihre ideologischen Unterschiede überwunden, um gemeinsam wirkungsvoll gegen die von der Regierung angedrohte Abkoppelung der Löhne von der Inflationsrate zu kämpfen.

Nach langwierigen Diskussionen gaben die beiden Dachverbände CUT und CNT, die zusammen fast 40 Mio. brasilianische Arbeitnehmer vertreten, am 12. Januar bekannt, daß sie gemeinsam zu einem Generalstreik aufrufen wollten, wenn die Regierung mit der Abschaffung des als URP bekannten Systems einer alle drei Monate erfolgenden Inflationsanpassung der Löhne Ernst mache.

Angesichts einer jährlichen Inflationsrate von mittlerweile fast 1.000 Prozent ist die Inflationsanpassung der Löhne zweifellos für alle Arbeitnehmer von größter Bedeutung.

Die brasilianische Volkswirtschaft befindet sich in einer tiefgreifenden Krise, die vor allem durch die hohe Verschuldung bei westlichen Banken verursacht wird.

Um das Land aus der Krise herauszuführen, verkündete Präsident Sarney drei Tage nachdem der gewerkschaftliche Pakt geschlossen worden war, den sogenannten "Sommer-Plan", der an die Stelle des inzwischen als gescheitert anzusehenden "Cruzado-Planes" von vor zwei Jahren tritt.

Im Rahmen des Cruzado-Planes war eine neue Währung - der Cruzado (ein Cruzado = 1.000 Cruzeiros, bis dahin die Landeswährung) - sowie ein "umfassender" Preisstopp eingeführt worden. Schon nach sechs Monaten war dieser Plan fehlgeschlagen, und die Inflation stieg erneut an.

Jetzt wird mit dem "Sommer-Plan" ein "neuer Cruzado" - Wert: 1.000 alte Cruzados oder 1 Mio. Cruzeiros (die Banknoten sind noch

immer im Umlauf) - eingeführt. Die Preise für 180 Güter des Grundbedarfs sind angeblich auf unbefristete Zeit eingefroren und die URP-Inflationsanpassung soll abgeschafft werden. Sarney gab jedoch bekannt, daß alle Arbeitnehmer eine einmalige Lohnerhöhung erhalten werden, an die sich Verhandlungen mit den Gewerkschaften anschließen sollen. Darüber hinaus will die Bundesregierung das Haushaltsdefizit ausgleichen, indem sie fünf Ministerien sowie verschiedene staatliche Behörden und Einrichtungen schließt und eine nicht genau genannte Anzahl von Beamten entläßt.

Inwieweit das Angebot von Verhandlungen mit den Gewerkschaften ernst zu nehmen ist, bleibt unklar - Arbeitnehmergruppen, darunter Automobilarbeiter in Sao Paulo, haben auf das neue Wirtschaftsprogramm bereits mit spontanen Arbeitsniederlegungen reagiert.

*Politisch motivierte Gewalttätigkeiten gegen Gewerkschafter in Brasilien sind auch weiterhin ein großes Problem. Die Ermor-

dung des Präsidenten der Gewerkschaft der Gummiarbeiter im Amazonasgebiet, Francisco Mendes Filho, am 22. Dezember war für die brasilianische wie für die internationale Gewerkschaftsbewegung ein schmerzlicher Verlust.

Mendes (44) war international bekannt geworden durch seine hartnäckige Kampagne für die Erhaltung der Regenwälder im Amazonasgebiet. Der Kampf zwischen den gewerkschaftlich organisierten Landarbeitern im Landesinneren Brasiliens und den örtlichen Großgrundbesitzern (die häufig gleichzeitig Vertreter multinationaler Interessen sind) ist gekennzeichnet durch fortgesetzte gewalttätige Angriffe gegen Gewerkschafter und Führer der Landarbeiter. Der IBFG schätzt in seinem weltweiten Überblick über Verletzungen der Gewerkschaftsrechte 1988, daß 1987 in den ländlichen Gebieten mehr als 200 Personen getötet wurden. Ein Großteil dieser Morde, so der IBFG, "wurde von Berufsskillern im Auftrag der Großgrundbesitzer ausgeführt."

ITF-VIDEOS VON SÜDAFRIKA BESCHLAGNAHMT

Zwar hat sich Südafrika zum Abzug seiner illegal stationierten Besatzungstruppen aus Namibia bereiterklärt, doch die Sicherheitskräfte des Apartheidstaats bleiben sich weiter treu.

Im vergangenen Dezember stattete der Leiter der Finanzabteilung der National Union of Namibian Workers (NUNW), Anton Lubowski, ITF-Generalsekretär Harold Lewis einen Besuch ab. Lewis überreichte Lubowski die beiden ITF-Videofilme (*Können wir uns helfen?* und *Bequemlichkeitsflaggen*), die jedoch bei seiner Rückkehr von Sicherheitsbeamten im Flughafen von Windhoek konfisziert wurden. Wir hoffen, sie hatten Spaß beim Anschauen dieser "subversiven" Filme!

... neue Sicherheitsvorkehrungen sind die beste Antwort

Forts. von Seite 1

suchungen konzentrierten sich dann jedoch auf das Feuerwarnsystem, das möglicherweise falsche Informationen geliefert hatte. Aufgrund dieser Informationen flog der Pilot möglicherweise mit dem beschädigten Motor weiter, nachdem er den "gesunden" Motor abgeschaltet hatte. Was immer auch die Ursache für den Absturz der British-Midland-Maschine war, er führte zur Überprüfung der elektrischen Anlagen einer ganzen Reihe von Boeing-Maschinen. Diese Überprüfungen brachten bei Maschinen des Typs B757 eine ganze Reihe von Fällen zu Tage, bei denen die Feuerwarnsysteme falsch verkabelt waren. Daraufhin wurde Kritik an der Qualitätskontrolle beim größten Flugzeughersteller der Welt in seinem Werk in Seattle

laut. Dort hatte man sich angesichts der wachsenden Nachfrage nach neuen Maschinen um erhebliche Produktionssteigerungen bemüht. Zwei weitere Vorfälle - bei einem verlor eine ältere Maschine des Typs B737 in Chicago einen Motor, beim anderen entstand durch Ermüdungserscheinungen im Metall ein Loch im Rumpf einer B727 - sorgten dafür, daß der Flugzeughersteller weiter für Schlagzeilen sorgte.

Falls die Untersuchungskommission tatsächlich zu dem Schluß kommt, daß beim Absturz der British-Midland-Maschine ein gleichzeitiges Versagen beider Motoren vorlag, wird dies unweigerlich zur Folge haben, daß die Lockerung der für zweimotorige Maschinen geltenden Vorschriften neu überdacht wird. Der ITF angeschlossene

Gewerkschaften haben bereits in der Vergangenheit große Besorgnis über den zunehmenden Einsatz von Flugzeugen des Typs B767 auf den Nordatlantikkreuzen zum Ausdruck gebracht.

So kurz nach der von der ITF veranstalteten "Woche der Zivilluftfahrt", in deren Rahmen die Luftfahrtgewerkschaften auf die durch unbegrenzte Kosteneinsparungen und Entregulierung verursachten Gefahren aufmerksam machen, verdeutlicht diese jüngste Welle von Flugzeugunglücken die noch immer mit Flugreisen verbundenen Risiken ebenso wie die Notwendigkeit, die Einhaltung höchster Sicherheitsnormen beim Bau ebenso wie beim Betrieb von Verkehrsflugzeugen zu gewährleisten.

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: Intransit, London SE1
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF

Französischer Premierminister droht Einschränkung des Streikrechts an

Die französische Regierung teilte der Gewerkschaftsbewegung mit, daß sie unabhängig von den Ergebnissen der "Verhandlungen", zu denen sie die Gewerkschaften aufgefordert hat, in einigen Monaten eine rechtliche Beschränkung des Streikrechts einführen will.

In der für ihn so charakteristischen, vieldeutigen Weise erklärte der sozialistische Premierminister Michel Rocard in einem Fernsehinterview am 18. Dezember, er gehe davon aus, daß er gezwungen sein werde, per Gesetz ein gewisses Mindestangebot an Dienstleistungen für die Dauer eines Streiks ohne Verhandlungslösung vorzuschreiben. Am Tag danach versuchte er seine Erklärung mit dem Hinweis darauf abzuschwächen, daß es bis zur parlamentarischen Sitzungsperiode im Frühjahr noch lange hin sei, die Regierung mit den Gewerkschaften über diese Frage diskutieren werde und "der Premierminister das Streik-

recht natürlich nicht einschränken wolle" - genau diese Absicht hatte er jedoch am Vortag verkündet.

Alle französischen Gewerkschaften reagierten umgehend auf diese Drohung.

André Bergeron, Vorsitzender des Gewerkschaftsdachverbandes Force Ouvrière (FO), forderte Rocard auf, seine Vorschläge genauer zu präzisieren. Eine Woche später erklärte die Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst in der FO, daß sie die "Einladung" der Regierung zu Gesprächen über ein Mindestangebot an Dienstleistungen im öffentlichen Sektor nicht annehmen werde. Die Gewerkschaft steht auf den Standpunkt, daß Verhandlungen mit einer Regierung, die bereits erklärt hat, sie werde gesetzliche Beschränkungen verhängen, wenn sie nicht das gewünschte Ergebnis durchsetzen kann, sinnlos seien.

Der Gewerkschaftsdachverband CFDT

erklärte, er sei immer bereit zu Diskussionen mit der Regierung, lehnt jedoch eine gesetzliche Beschränkung des Streikrechts grundsätzlich ab. Nach Auffassung von Nicole Notat, dem Stellvertretenden Generalsekretär der CFDT, sollte über ein erforderliches Mindestangebot an Dienstleistungen jeweils von Fall zu Fall innerhalb einzelner Unternehmen oder Dienstleistungsbereiche verhandelt werden.

Der kommunistisch geführte Gewerkschaftsdachverband CGT hat ebenso wie der Dachverband der Angestelltengewerkschaften CGC und andere, keinem Dachverband angehörende autonome Gewerkschaften gleichfalls jede Beschränkung des Streikrechts abgelehnt. Damit ist es Rocard auf jeden Fall gelungen, ungewohnte Einmütigkeit unter den ein sehr breites politisches Spektrum umfassenden französischen Gewerkschaften zu erzeugen.

Rocard sieht sich auch dem heftigen Widerstand des linken Flügels seiner eigenen Partei sowie der Kommunisten in der Nationalversammlung gegenüber. Ihre Unterstützung zugesagt haben ihm dagegen schon viele Abgeordnete der rechtsgerichteten Oppositionsparteien, die ihm eine parlamentarische Mehrheit garantieren können.

JUGENDBESCHÄFTIGUNGSPROGRAMM ERFOLGREICH ABGEBLOCKT

Unter dem Druck der Gewerkschaften verzichtete der spanische Ministerpräsident Felipe González auf das umstrittene Beschäftigungsprogramm für Jugendliche, das einer der auslösenden Faktoren für den 24stündigen Generalstreik spanischer Arbeitnehmer im vergangenen Monat war (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988).

Um die Jugendarbeitslosigkeit zu verringern, hatte die Regierung Arbeitgebern eine Prämie angeboten, wenn sie die 800.000 Schulabgänger beschäftigen würden, die im Laufe der nächsten drei Jahre auf den

Arbeitsmarkt drängen werden. Den jugendlichen Arbeitnehmern sollten zeitlich begrenzte Arbeitsverträge gegeben und nicht mehr als der Mindestlohn gezahlt werden.

Inzwischen droht ein neuer Arbeitskonflikt, nachdem am 26. Januar Gespräche an der Ablehnung eines von der Regierung als "letztes Angebot" vorgelegten Maßnahmenpakets durch die Gewerkschaften scheiterten, weil mit diesem auf zwei Jahre angelegten Paket im Wert von 344 Mrd. Pesetas weniger als die Hälfte der von den Gewerkschaften geforderten Gesamtaufwendungen aufgebracht worden würden.

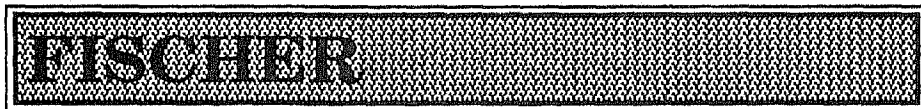
Gratis zu beziehen: IBFG-Zeitung

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften möchte mit seiner 14tägig erscheinenden Zeitung *Freie Gewerkschaftswelt* einen größeren Leserkreis unter den Gewerkschaftsführern und Gewerkschaftsmitgliedern weltweit erreichen.

Die *Freie Gewerkschaftswelt* ist eine hochinteressante Veröffentlichung im Zeitungsformat mit Bildern (häufig Farbphotos), die in ihren Artikeln viele für Gewerkschafter aktuelle Themen behandelt. In ihren jüngsten Ausgaben befaßte sie sich z. B. mit der Begnadigung der Sechs von Sharpeville und Aktionen des IBFG gegen die geplanten neuen Arbeitsgesetze in Südafrika sowie der neuesten IBFG-Kampagne gegen südafrikanische Kohle. Außerdem berichtet sie regelmäßig über die Lage der Menschen- und Gewerkschaftsrechte auf der ganzen Welt. Am Bezug dieser Zeitung interessierte ITF-Gewerkschaften sollten sich unter folgender Adresse an den IBFG wenden:

Rue Montagne aux Herbes Potagères
37-41
B-1000 Brüssel
BELGIEN

Bitte die gewünschte Sprache angeben (Englisch, Französisch, Deutsch oder Spanisch).



FANGQUOTEN FÜR NORDSEE DRASTISCH GEKÜRZT

Ein harter Schlag für die Fischer in der Europäischen Gemeinschaft war die jüngste Verringerung der EG-Fangquoten für die Nordsee.

Nach vielem Hin und Her einigten sich die europäischen Fischereiminister auf eine massive Kürzung der Gesamtfangquoten für Kabeljau und Schellfisch für das Jahr 1989. Die Fangquote für Nordsee-Kabeljau soll im nächsten Jahr um 20 Prozent auf 118.700 Tonnen, die Gesamtfangquote für Schellfisch sogar um 60 Prozent auf 62.500 Tonnen reduziert werden.

Diese erhebliche Reduzierung wurde aufgrund der Kommission der Europäischen Gemeinschaft vorliegender wissenschaftlicher Berichte beschlossen, denen zufolge zu viele Fangboote in der Nordsee zu wenig Fischen nachjagen. Die Wissenschaftler wiesen darauf hin, daß die Überfischung in nächster Zukunft zu einer völligen Erschöpfung der Schellfischbestände führen könnte. Die Minister einigten sich darauf, die wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse auf ihrer Sitzung im nächsten Juni erneut zu überprüfen und möglicherweise die Fangquoten anzuheben, wenn sich die Lage verbessert hat.

Für die Fischer in der Gemeinschaft, die von diesen Kürzungen vor allem betroffen sein werden, sehen die Minister keinerlei Entschädigung oder Ausgleich vor. Bob Allan, Vorsitzender der schottischen Fischerföderation, forderte staatliche Unterstützung für die Fischer. "Auf dieser Grundlage kann man in einem Wirtschaftsbereich nicht arbeiten," erklärte er.

HAFENARBEITER

KARIN B: LEBENSGEFÄHRLICHE LADUNG GELÖSCHT

Das erste von der italienischen Regierung für den Rücktransport hochgiftiger Abfallstoffe aus Nigeria, wo sie von einem italienischen Geschäftsmann rechtswidrig abgelagert worden waren, gecharterte Schiff konnte seine Ladung endlich löschen.

Die *Karin B* begann kurz vor Weihnachten im Hafen der toskanischen Stadt Livorno mit dem Entladen ihrer Fracht. Das Schiff war Ende September im Hafen eingelaufen und hatte dort solange vor Anker gelegen, bis die Einzelheiten für die sichere Beseitigung ihrer gefährlichen Fracht endgültig geregelt waren.

Die beim Löschen des Schiffes eingesetzten Hafearbeiter trugen Schutzkleidung und Gesichtsmasken, während sie die mit Chemikalien gefüllten Tonnen entluden. Bis Mitte Januar war die letzte Tonne von Bord. Ein Teil der Ladung war bereits zur Verbrennung in den Hafen von Modena weitertransportiert worden.

Ein zweites von der Regierung gechartertes Schiff - die *Deepsea Carrier* - wird ihre Ladung voraussichtlich demnächst im Hafen von Taranto löschen.

Unterdessen ist Angola wohl das nächste

von einer Wirtschaftskrise geschüttelte Land in Afrika, in dem aufgrund eines demnächst abzuschließenden Vertrages gegen die Zahlung einer Summe von 2 Mrd. US-Dollar 5 Millionen Tonnen giftiger Industrieabfälle aus der EG abgelagert werden sollen.

Die ITF ist vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) aufgefordert worden, sich aktiv an der Erarbeitung eines weltweiten Übereinkommens über die grenzüberschreitende Bewegung ge-

fährlicher Abfälle zu beteiligen. Das Übereinkommen soll im März auf einer in Basel (Schweiz) stattfindenden diplomatischen Konferenz fertiggestellt werden. Die Transportarbeitergewerkschaften werden durch die ITF ihre Standpunkte zu den in diesem Zusammenhang auftretenden berufsbezogenen Gesundheitsrisiken vortragen und auf eine umfassende Miteinbeziehung der Gewerkschaften bei der Umsetzung des Übereinkommens auf nationaler Ebene drängen.

ITALIENISCHES HAFENARBEITERREGISTER IN GEFAHR

Anfang Januar führten italienische Hafearbeiter einen 4tägigen Streik aus Protest gegen Angriffe der Regierung und der Hafearbeitgeber auf das italienische Hafearbeiterregister durch. Das Ministerium für die Handelsmarine drängt auf Abschaffung des Registers, unter dem die Tätigkeit im Frachtumschlag auf in Kooperativen organisierte registrierte Hafearbeiter beschränkt ist. Statt dessen sollen nach Vorstellung des Ministeriums Stauer- und Lagerarbeiten von nicht einer Kooperative angehörenden Arbeitnehmern erledigt werden. Das Ministerium hat darüber hinaus Berichten zufolge die Privatisierung spezialisierter Terminals in Genua, Olbia, Livorno und Piombino angeordnet.

Rechtsgerichtete Kräfte führen Kampagne gegen britische Hafearbeiter

Rechtsgerichtete Interessensgruppen in Großbritannien verstärken ihren Druck auf die Regierung Thatcher, das Hafearbeiterregister (National Dock Labour Scheme) abzuschaffen. Das Register, das 1947 eingeführt und seither mehrmals modifiziert wurde, hat die Gelegenheitsarbeit in diesem Wirtschaftsbereich abgeschafft. Im Rahmen des Registers müssen alle Entscheidungen über Einstellung oder Umsetzung von registrierten Hafearbeitern durch einen paritätisch besetzten Ausschuss von Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern genehmigt werden. Es ist den Arbeitgebern verwehrt, Zwangsentlassungen vorzunehmen. Frau Thatcher, die sich in anderen Wirtschaftsbereichen nicht gerade durch Zurückhaltung bei ihren Angriffen gegen die Gewerkschaftsrechte ausgezeichnet hat, scheut vor der Abschaffung des Registers offensichtlich noch zurück. Der Hauptgrund für ihr Zögern ist die Entschlossenheit der der ITF angeschlossenen Transport und General Workers' Union (TGWU), die keinen Zweifel daran läßt, daß jeder Schritt in Richtung auf seine Abschaffung einen landesweiten Hafearbeiterstreik zur Folge hätte.

Einige kompromißlose Anhänger der freien Marktwirtschaft in der konservativen Partei sind jedoch bereit, dieses Risiko einzugehen, und drängen die Regierung zum Handeln. Auf einer im November vom rechtsgerichteten Centre for Policy Studies einberufenen Konferenz wurden die wirtschaftlichen Vorzüge einer "Be-

freiung" der britischen Häfen von den Fesseln des Registers in den rosigen Farben dargestellt. Einer Schätzung zufolge würde seine Abschaffung zur Einrichtung von 50.000 neuen Arbeitsplätzen führen - eine erstaunliche Zahl angesichts der Tatsache, daß es in ganz Großbritannien heute weniger als 10.000 registrierte Hafearbeiter gibt.

Großen Mut zeigte der Sekretär der Hafensektion der TGWU, John Connolly (der auch Vorsitzender der ITF-Hafearbeitersktion ist) mit seiner Teilnahme an dieser Konferenz. Er verteidigte das Register, das eine Verringerung der Zahl der in den Häfen beschäftigten Arbeitskräfte von 80.000 auf 10.000 in einem Zeitraum von 40 Jahren ermöglicht hatte, ohne daß es zu größeren sozialen Härten gekommen wäre.

Im Dezember verschlechterte sich die Lage des Registers weiter, als eine Reihe von Unternehmen in Glasgow versuchte, unter Umgehung des Einsatzes von registrierten Hafearbeitern Schrott auf Schiffe zu verladen. Mit rechtlichen Schritten bemühten sich die Rechtsanwälte der Gewerkschaft, dieses Vorgehen, das einen ernstzunehmenden Verstoß gegen die rechtsverbindlichen Vorschriften des Registers darstellen würde, zu verhindern. Die Hafen- und Binnenschiffahrtskonferenz der Gewerkschaft beschloß auf einer Sitzung am 21. Dezember in Erwartung einer größeren Auseinandersetzung, unter allen 10.000 registrierten Hafearbeitern eine Urabstimmung über Streikmaßnahmen.

men im Falle einer Mißachtung der Vorschriften des Systems durchzuführen. Aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit ist zu erwarten, daß die Hafearbeiter mit überwältigender Mehrheit für einen Streik stimmen werden. Es bleibt abzuwarten, ob die Regierung Thatcher, die dem 10. Jahrestag der Übernahme der Regierungsmacht entgegenseht, bereit ist, es auf einen Arbeitskonflikt ankommen zu lassen, der sich rasch zu einem der schwersten ihrer Amtszeit entwickeln könnte.

BERUFUNG GEGEN VERBOT DER 50-MEILEN-KLAUSEL ABGELEHNT

Die möglicherweise letzte Runde in dem langen Kampf um die umstrittene "50-Meilen-Klausel" wurde vom Obersten Gerichtshof im Januar diesen Jahres durch die Ablehnung eines Berufungsantrags der der ITF angeschlossenen amerikanischen Hafearbeitergewerkschaft ILA gegen die Aufhebung dieser Klausel eingeläutet. Die US-Schiffahrtskommission hatte 1987 in einer Entscheidung, die vom US-Berufungsgericht bestätigt worden war, die Vertragsklausel, die alle Tätigkeiten im Bereich des Packens und Entladens von Containern innerhalb einer 50-Meilen-Zone um einen von der ILA organisierten Hafen den in der ILA organisierten Hafearbeitern vorbehält, für rechtlich unzulässig erklärt.

130 Tote bei Zugunglück in Bangladesch

Das bisher schwerste Eisenbahnunglück in Bangladesch ereignete sich am 15. Januar in Tongi, etwa 25 Kilometer außerhalb der Hauptstadt, als zwei überfüllte Schnellzüge - einer aus Dhaka, der andere aus der Hafenstadt Chittagong kommend - frontal zusammenstießen. Mehr als 130 Personen wurden dabei getötet und über 1.000 verletzt. Drei Waggons entgleisten bei dem Zusammenstoß. Ein Großteil der Toten und Verletzten waren Büroangestellte auf dem Weg zur Arbeit in der Hauptstadt. Ein landesweiter Tag der Trauer um die Opfer und ihre Familien wurde ausgerufen.

Eine Untersuchungskommission unter Leitung eines Richters am Obersten Gerichtshof wird die Ursachen des Unglücks erforschen und ihren Bericht voraussichtlich Ende dieses Monats vorlegen.

Die ITF spricht den Angehörigen der bei dieser schrecklichen Tragödie ums Leben gekommenen ihr tief empfundenes Beileid aus und wünscht den zahlreichen Verletzten eine rasche Genesung.

Die Katastrophe, die in ganz Bangladesch tiefe Betroffenheit auslöste, bekam noch größeres Gewicht durch die Tatsache, daß Bangladesch derzeit unter den Auswirkungen einer großen Zahl schwerer Naturkata-

strophen leidet, in denen bereits viele Tausend Bangladeschis zu Tode kamen.

Der ITF-Binnenverkehrsausschuß für Asien und den pazifischen Raum wird auf seiner Sitzung in Australien Mitte nächsten Monats der Sicherheit bei der Eisenbahn einen wichtigen Platz auf seiner Tagesordnung einräumen.

Unterdessen bestätigte eine interne Untersuchung des Zugunglücks in Clapham (Großbritannien) kurz vor Weihnachten - wir berichteten darüber in unserer letzten Ausgabe -, bei dem 34 Menschen ums Leben kamen, daß die fehlerhafte Installation von Signalanlagen aller Voraussicht

nach für die Katastrophe verantwortlich war. Die neuen Anlagen waren offensichtlich so installiert worden, daß sie die Sicherheitsmechanismen störten, durch die alle Signale auf Rot hätten umgestellt und alle weiteren Züge gestoppt werden sollen, nachdem der erste Zug angehalten hatte.

Der Bericht der internen Untersuchungskommission wurde dem Vorsitzenden der öffentlichen Untersuchungskommission, die inzwischen erstmals zu einer vorläufigen Anhörung zusammentrat, Anthony Hadden, zur Verfügung gestellt. Die offiziellen Anhörungen beginnen am 20. Februar.

ITF-ÜBERSICHT ÜBER ARBEITSBEDINGUNGEN DER BUSFAHRER

Wichtige neue Daten über Betriebs- und Arbeitsbedingungen für Busfahrer sind einer vor kurzem von der ITF veröffentlichten aktuellen Übersicht zu entnehmen. Die von der ITF-Sektion Straßentransport zusammengestellte Übersicht befaßt sich mit privaten und öffentlichen Busunternehmen in achtzehn Ländern von Australien bis Swasiland. Zu den erfaßten Themen gehören Bemannung (Ein-Mann-Betrieb), Fahrkartenverkauf, Arbeits- sowie Ruhezeiten und Dienstschichten. Wie die Übersicht zeigt, schwankt der Anteil der Busfahrerinnen erheblich. In Australien, der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Österreich, Simbabwe und Swasiland z. B. beschäftigen einige Verkehrsunternehmen überhaupt keine Frauen, während ihr Anteil in Dänemark und Schweden zwischen 15 und 30 % liegt. Auch über die Sozialbedingungen (z. B. Krankengeld) gibt die Übersicht Auskunft. Sie ist auf Anfrage bei der ITF in London erhältlich.

RAWU News - Musterbeispiel für neue Gewerkschaftszeitungen

1988 erschienen drei Ausgaben der "RAWU News" - das neue, professionell aufgemachte Nachrichtenmagazin der der ITF angeschlossenen Railway and Allied Workers' Union of Kenia. Das Magazin - Redakteur: RAWU-Generalsekretär Raphael Okang'a - erschien erstmals im Anschluß an das afrikanische ITF-Regionalseminar Forschung und Veröffentlichungen in Dakar (November 1987). Es enthält Brancheninformationen ebenso wie Gewerkschaftsnachrichten und ist in Englisch und Kiswahili verfaßt. Der Sekretär der ITF-Press- und Forschungsabteilung, David Cockroft, urteilte über die RAWU-Initiative: "Dieses Magazin, von einer Gewerkschaft in einem Entwicklungsland ohne Hilfe von außen erstellt, zeigt was möglich ist, wenn die gewerkschaftliche Führung bereit ist, etwas für die Verbesserung ihrer Kommunikationsmittel zu tun. Die ITF prüft, wie sie der RAWU helfen kann, weitere Nummern herauszugeben. Anderen Gewerkschaften, die an die Veröffentlichung eigener Zeitungen denken, empfehlen wir, sich die 'RAWU News' gründlich anzusehen."

RAWU News
Bulletin JULY - SEPTEMBER, 1988
VOL. 1 NO. 1
QUARTERLY NEWS BULLETIN FOR RAILWAY WORKERS UNION (KI)

The Railway Slums Must Go

CONTENTS

New Railway Slums: Strong Realisation	2
From the Secretary General's View	3
Meeting	4
Director and Editor Terms of Service	5
Specialised Branch Secretaries' Summit	6
United We Stand	7
RAWU VOICES: The New York Branching	8
The Small Group	9
Chairman's The Late John Mwangi	10
The Appeal For the New Chairman	11
News in Brief	12
The Celebrated N.R. 100 Anniversary	13

AIRF - ein Motor der indischen Gewerkschaftsbewegung

Im vergangenen November fand in Bombay der 62. Gewerkschaftstag der Allindischen Eisenbahnerföderation (AIRF), einer der größten und ältesten ITF-Mitgliedsgewerkschaften, statt. Mehr als 850 Delegierte der 13 angeschlossenen Sektionen der Föderation, die insgesamt über 900.000 Mitglieder hat, waren auf dem Gewerkschaftstag vertreten.

Die Eröffnungsveranstaltung am 16. November war eine Massenkundgebung von über 50.000 Eisenbahnern unter Leitung des AIRF-Präsidenten Umraomal Purohit. Der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, gratulierte der AIRF in einer Grußbotschaft während der Eröffnungsveranstaltung zu ihrem unermüdlichen Einsatz zum Schutze der Interessen ihrer Mitglieder und ihrem großen Beitrag zur internationalen Solidarität, den sie seit ihrem Beitritt in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts im Rahmen der ITF leistete.

Die AIRF gehört zu den Pionieren der indischen Gewerkschaftsbewegung. Sie wurde zur gleichen Zeit gegründet wie das anti-kolonialistische "National Movement", und viele prominente Anführer des Kampfes gegen die Kolonialherrscher waren der AIRF zumindest zeitweise eng verbunden.

Die Gewerkschaft kann auf zahlreiche Erfolge zurückblicken. Erst vor kurzem konnte sie die Einführung eines Systems produktivitätsbezogener Prämienzahlungen für ihre Mitglieder durchsetzen. Bei der Gewährleistung einer angemessenen Eingruppierung, der Arbeitsplatzsicherheit und der Arbeitnehmerrechte war die AIRF häufig der Schrittmacher der indischen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere für die direkt von der Zentralregierung beschäftigten Arbeitnehmer.

Was allgemeinere soziale Probleme angeht, so sind die AIRF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften immer unter denen, die bei Katastrophen wie Überschwemmungen, Dürre, Erdbeben usw. unverzüglich ihre Hilfe anbieten. Die AIRF-Gewerkschaften kämpfen auch gegen die Unterdrückung der Frauen und die Mitgift-Praxis.

Der Gewerkschaftstag fand in einem allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Klima statt, das man nur als gewerkschaftsfeindlich und managementfreundlich bezeichnen kann. Die generelle Haltung der indischen Regierung gegenüber den Gewerkschaften spiegelt sich in den einschränkenden und gegen die Gewerkschaften gerichteten Vorschriften wider, die der Gesetzentwurf für ein Arbeitgeber-/Arbeitnehmergesetz enthält (vergl. ITF-Nachrichten September 1988).

Diese Haltung der Regierung zeigt sich in den unterschiedlichsten Bereichen. Sie weigert sie sich zum Beispiel, die dringend notwendige Umstrukturierung der Lohngruppen der Beschäftigten bei den Eisenbahnen vorzunehmen, die aufgrund der

kürzlich vollzogenen Verschmelzung verschiedener Lohnskalen und Umstrukturierungsmaßnahmen auf örtlicher Ebene erforderlich wäre.

Trotz ihrer Zusage, die Zahl der arbeitsfreien Feiertage für die Eisenbahner von neun auf zwölf im Jahr zu erhöhen, hat die Regierung nichts dahingehendes unternommen. Außerdem besteht praktisch ein Einstellungsstopp - freiwerdende Stellen werden, wenn überhaupt, erst nach unverhältnismäßig langer Zeit wieder besetzt. Dies führt zu vermeidbarer Unzufriedenheit der Kunden, nachlassender Wirtschaftlichkeit und der Notwendigkeit, Überstunden zu leisten.

Die durchschnittliche Arbeitszeit des

Betriebspersonals beträgt mehr als zehn Stunden am Tag. Die indischen Eisenbahnen sind ein expandierendes Unternehmen, und der dadurch entstehende Druck macht dem Betriebspersonal die Arbeit noch schwerer und bedroht darüber hinaus die Sicherheit des Systems. Ferner versucht die Regierung ständig, einen möglichst großen Anteil der Tätigkeit der Bahn an private Subunternehmer zu vergeben. "Dies heißt schutzlose Arbeitnehmer den in der Tracht von Subunternehmern daherkommenden Wölfen zum Fraß vorwerfen." heißt es in einer Sondererklärung der AIRF zum Gewerkschaftstag, und weiter: "Sie werden dadurch den Risiken unsicherer Arbeitsbedingungen ausgesetzt."

SCHWEIZ: NEIN ZU 40-TONNERN

Forderungen der EG nach Zulassung von 40 Tonnen schweren Lastkraftwagen auf den Straßen der Schweiz waren ein wichtiges Thema für die Landeskommission der Berufschaffeuere der der ITF angeschlossenen schweizerischen Straßentransportarbeitergewerkschaft VHTL, die am 19. November in Bern zu ihrer zweiten Jahresversammlung zusammenkam.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft fordert, daß die auf den Straßen der EG geltende Gewichtsbeschränkung für Lkws von 40 Tonnen auch in den Alpentransitländern Schweiz und Österreich akzeptiert werden sollte. Angesichts der durch nichts zuerschütternden Ablehnungsfront der schweizerischen Regierung und Bevölkerung schlugen die Verhandlungsführer der Kommission im vergangenen Jahr einen Kompromiß vor, der den 40-Tonnern das Befahren eines begrenzten "Straßentransitkorridors" erlauben würde.

Die Haltung der schweizerischen Regierung in der Frage des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw war schon immer klar: sie lehnt jede Anhebung über die augenblickliche Grenze von 28 Tonnen hinaus ab. Als Begründung verweist sie auf das bereits überlastete Straßennetz der Schweiz, die Notwendigkeit, die Umwelt gegen jede Schädigung durch Fahrzeugabgase zu schützen und die eindeutige Mißbilligung einer Steigerung des Schwerlastverkehrs auf den Autobahnen durch die umliegenden Gemeinden.

In den Augen der schweizerischen Regierung liegt die einzige Lösung in einer "Bahnbrücke" durch die Schweiz. Dies würde bedeuten, daß im Transitverkehr durch die Schweiz befindliche Lkw aus EG-Ländern mitsamt ihren Frachten auf Züge verladen würden. Damit könnten die Straßen weitgehend entlastet werden.

Hierzu wäre allerdings der Bau einer neuen Bahnstrecke erforderlich, was wenigstens 15 Jahre in Anspruch nehmen und die ganz auf 1992 ausgerichtete Zeitplanung der EG sprengen würde. Außerdem wäre dieses Verfahren mit höheren Kosten für die

Transportunternehmen verbunden.

In der Zwischenzeit erklärte die schweizerische Regierung, daß sie als Zeichen ihres guten Willens gegenüber der EG bereit wäre, den Transport von Containern im Transitverkehr auf der Schiene, wahrscheinlich auf der Lötschberg-Simplon-Strecke, zuzulassen.

Dies waren die von Rudolf Bäruss, einem Regierungsbeamten im Außen- und im Verkehrsministerium, der Sitzung vorgetragenen Erläuterungen zur Regierungspolitik hinsichtlich des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw. Er unterstrich die Notwendigkeit, daß die Schweiz im Geiste der Gemeinsamkeit mit den anderen Nationen Europas handele, in dem sie diese provisorische Transitstrecke so schnell wie möglich für den Verkehr freigebe.

Der offizielle Standpunkt der schweizerischen Regierung wurde von den Gewerkschaftsdelegierten auf der Sitzung in Bern in einer einstimmig verabschiedeten Erklärung unterstützt, in der die Landeskommission der Berufschaffeuere sich für das Festhalten an der Höchstgewichtsgrenze von 28 Tonnen für Lkw aussprach, die klare Haltung der Regierung begrüßte und zusagte, die Forderungen nach einer Gewichtserhöhung auf 40 Tonnen sowie nach Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für Lkw konsequent zurückzuweisen.

Der Ausschuß äußerte darüber hinaus seine Zustimmung zur Zusage der Regierung, einen neuen Eisenbahntransitkorridor zu schaffen, der seiner Meinung nach notwendig sei, wenn die Schweiz ihrer Aufgabe als Transitland gerecht werden wolle. Bis zur Fertigstellung dieser neuen Transitstrecke müsse die Rolle des kombinierten Verkehrs gestärkt werden, um dem Transitverkehr einen raschen und kostengünstigen Transport durch die Schweiz anzubieten. Dabei sei sowohl an den Belade- und Entladestationen als auch auf den Zügen selbst dafür zu sorgen, daß den Bedürfnissen der Berufsfahrer Rechnung getragen werde.

SCHWEDISCHE TRUCKER BESONDERS ANFÄLLIG FÜR HERZKRANKHEITEN

Berufsfahrer in Schweden laufen ein wesentlich höheres Risiko, an einer Herzkrankheit zu sterben, als andere schwedische Arbeitnehmer der gleichen Altersgruppe. Dies ist das Ergebnis einer über zehn Jahre hinweg durchgeführten Studie an 1.731 Berufsfahrern. Die Untersuchung wurde von Gudrun Hedberg vom Institut für Sozialmedizin an der Universität von Umeå in Zusammenarbeit mit dem Herzspezialisten Karl Anders Jacobsson durchgeführt und erfaßt die Jahre 1974 bis 1985.

Im Laufe ihrer Arbeit verzeichnete Frau Hedberg eine hohe Fluktuation unter den Berufsfahrern. Obwohl dafür mehrere Gründe verantwortlich waren (z. B. nahmen viele Fahrer einfach andere Beschäftigungen an), stellte sie fest, daß viele Fahrer wegen Herz- und Kreislaufkrankheiten gezwungen waren, vorzeitig in den Ruhestand zu treten. Da sich die Fahrer vor Erwerb ihres Führerscheins einer medizinischen Untersuchung unterziehen müssen und sich daher bei Aufnahme ihrer

Tätigkeit bei bester Gesundheit befinden, ist dies ein eindeutiger Hinweis auf die durch die Streßbelastung bei der Lenktätigkeit verursachten schweren Gesundheitsschäden.

Die Ergebnisse ihrer Untersuchung stellen die weitverbreitete Auffassung in Frage, daß Herzkrankheiten eine "Managerkrankheit" seien. Hedberg stellt fest, daß Fahrer besonders leicht durch Streß verursachten Krankheiten zum Opfer fallen, weil sie wenig Einfluß auf die Organisation ihrer Arbeit haben und bestimmte Aufgaben innerhalb vorgegebener Zeiträume erfüllen müssen. Sie vertritt die Auffassung, daß diese Art von Streß ein größerer Risikofaktor für das Auftreten von Herzkrankheiten sein könnte als der sogenannte "Managerstreß". Dies sei darauf zurückzuführen, daß Manager in Unternehmen zwar zweifellos extremem Arbeitsdruck ausgesetzt sind, die Erledigung ihrer Arbeit jedoch weitgehend ihrer eigenen Kontrolle unterliegt. Hedbergs Hypothese wird ge-

stützt durch die Tatsache, daß viele Berufsfahrer an durch eine Verengung der Arterien verursachten Herzkrankheiten sterben, für die neben Rauchen, hohem Blutdruck, erhöhtem Cholesterinspiegel und sitzender Beschäftigung auch Streß als Auslösefaktoren gelten. Frau Hedberg hofft nun, das mit diesen einzelnen Faktoren jeweils verbundene Risiko anhand einer Untersuchung einer Gruppe von 400 Berufsfahrern vergleichen und anschließend entsprechende Vorbeugemaßnahmen empfehlen zu können. Sicherlich kann noch einiges getan werden, um die Berufsfahrer dazu zu bewegen, weniger zu rauchen und sich vernünftiger zu ernähren. Wesentlich größere Schwierigkeiten dürfte es jedoch bereiten, Wege zu finden, wie die extreme Übermüdung vermieden werden kann, über die zahlreiche Fahrer am Ende eines Arbeitstages klagen, da diese häufig auf äußerliche Faktoren wie schlechte Verkehrsplanung zurückzuführen ist, für die andere Stellen verantwortlich sind.

Straßensteuer: Kommission schlägt "Steuermarke" vor

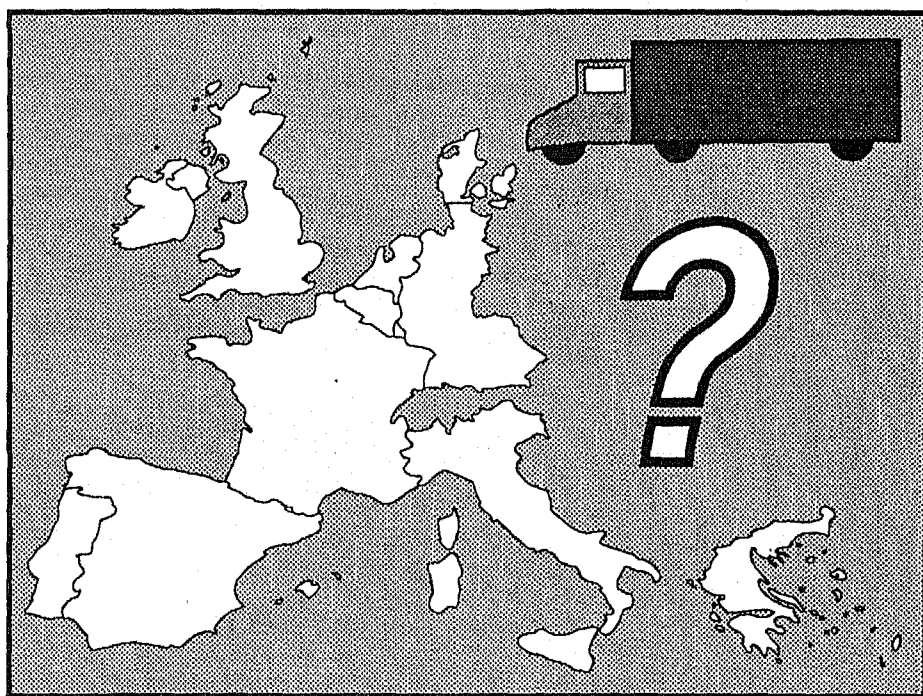
Eines der vielen, noch immer umstrittenen Probleme, mit denen die Europäische Gemeinschaft bei ihren Bemühungen um die Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes bis Ende 1992 zu kämpfen hat, ist die Frage der Besteuerung von Lkw.

Dies ist ein gutes Beispiel für die zahlreichen Interessenskonflikte und praktischen Schwierigkeiten, die der Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes noch immer im Wege stehen.

Nach Auffassung der EG-Kommission stellen die Unterschiede bei der Fahrzeugbesteuerung in den einzelnen Mitgliedsländern eines der größten Probleme für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Marktes für den Straßentransport dar. Sie führen zu Wettbewerbsverzerrungen und haben einzelne Mitgliedsstaaten veranlaßt, nationalstaatliche Maßnahmen gegen Lkw aus anderen Gemeinschaftsländern anzu-drohen, so die Kommission.

Doch nicht nur die Höhe der Fahrzeugsteuer ist in den einzelnen Staaten unterschiedlich, sie bedienen sich darüber hinaus verschiedener Methoden für die Berechnung der Steuer, es werden unterschiedliche Kriterien im Hinblick auf Größe und Gewicht angewandt und direkte (fahrzeugbezogene) und indirekte Steuern (in Form von Maut- und Benutzergebühren) in unterschiedlicher Weise kombiniert.

Das Ziel ist klar: Lastwagen aus der Gemeinschaft sollen ungehinderten Zugang zum einheitlichen Markt haben. Das Problem besteht darin, daß Staaten, die höhere Fahrzeugsteuern erheben, nicht bereit sind,



Fahrzeugen, die einen niedrigeren Steuersatz zahlen, freien Zugang zu ihren Straßen zu gewähren. Die Deutschen erklären zum Beispiel, daß die von ihnen erhobenen Fahrzeugsteuern auch für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur genutzt werden und es daher nicht zu rechtfertigen sei, daß Unternehmer dieses Straßennetz benutzen, ohne einen Beitrag zu bezahlen (insbesondere da eine Reihe der Länder mit niedrigerer Fahrzeugsteuer Mautgebühren erheben, die von den deutschen

Fahrern bezahlt werden müssen).

Es besteht die Gefahr, daß sich ein System der "Billigkennzeichen" entwickelt, in dessen Rahmen Unternehmen ihre Lkw in dem Gemeinschaftsland mit der niedrigsten Fahrzeugsteuer anmelden und dann in der gesamten Gemeinschaft ihre Dienstleistungen anbieten.

Die Fahrzeugsteuern in der ganzen Gemeinschaft angleichen zu wollen, ist allerdings ein absurdes Unterfangen. Solange

Forts. auf Seite 8

... "Wettbewerbsverzerrungen" verringern

Forts. von Seite 7

nicht alle Bedingungen und alle Steuern harmonisiert werden (was praktisch der Schaffung eines Einheitsstaates gleich käme), wird die Vereinheitlichung nur einer Steuer immer zu Ungerechtigkeiten führen. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, die generell als einheitlicher Markt angesehen werden, gibt es in den einzelnen Bundesstaaten recht unterschiedliche Straßen- und Fahrzeugsteuern.

Die EG-Kommission hat inzwischen einen neuen Vorschlag für die Lkw-Besteuerung innerhalb der Gemeinschaft vorgelegt. In der "Mitteilung" der Kommission unter der Nummer Com (88)683 wird folgendes Verfahren vorgeschlagen:

Während der ersten Phase ist eine allen Mitgliedsstaaten gemeinsame Methode für die Berechnung der nationalen Lkw-Steuern zu vereinbaren. Sie sollte sich, so der Vorschlag der Kommission, am Fahrzeuggewicht orientieren und damit dem durch das einzelne Fahrzeug verursachten Verschleiß der Straßen Rechnung tragen. Nachdem dies beschlossen ist, sollen alle anderen Änderungen nach Vorstellung der Kommission bis zum 1. Januar 1993 aufgeschoben werden.

Dann, so der Vorschlag weiter, soll ein neues, für die ganze Gemeinschaft geltendes System eingeführt werden, in dessen Rahmen auch der Umfang, in dem Lkw auf den Straßen anderer Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft verkehren, zu berücksichtigen ist.

Lkw, die außerhalb des Landes verkehren, in dem sie angemeldet sind, müßten sich eine "Steuermarke" besorgen, deren Preis von Staat zu Staat unterschiedlich und vom Fahrzeuggewicht abhängig wäre.

Der Vorschlag sieht ein in drei Schritte aufgegliedertes Verfahren für die Berechnung des Preises der Steuermarke vor:

1. Jeder Staat legt bestimmte Gewichtskategorien für Lkw fest, für die jeweils eine auf der Grundlage der durch den Straßenverschleiß durch Lkw-Verkehr entstehenden Instandhaltungskosten basierende Standardgebühr erhoben wird. Diese Infrastrukturkosten werden "auf der Grundlage genauer Untersuchungen über den typischen Lkw-Verkehr" berechnet.

2. Dann zieht der Staat seine eigenen, bereits in Form von nationalen Lkw-Steuern, Mautgebühren und Treibstoffsteuern erhobenen Infrastrukturkostenbeiträge von der so festgelegten Gebühr für die Steuermarke ab. Die Kommission schlägt allerdings keine wissenschaftliche Methode für die Berechnung dieses Betrages vor. Nach Abzug der bereits in Rechnung gestellten Infrastrukturkosten von der vereinbarten Steuermarkengebühr ergibt sich die Gebühr, die der Staat für seine eigene nationale Steuermarke erhebt. Diese Steuermarke wird dann an die Berufsfahrer aus diesem Staat verkauft.

3. In jedem Lkw, der auf Gemeinschaftsstraßen außerhalb des Landes verkehrt, in dem er angemeldet ist, muß die Steuermarke, "die zeigt, daß die Differenz zwischen den Infrastrukturkosten und den verschiedenen bereits bezahlten Gebühren beglichen wurde", deutlich sichtbar angebracht werden.

Die Gebühr für die Steuermarke würde dann je nach dem Niveau der Lkw-Besteuerung in einem gegebenen Land schwanken. Länder mit hohen Steuern wie z. B. die Bundesrepublik Deutschland oder Großbritannien würden weniger bezahlen als Länder mit niedrigen Steuern. "Es ist sogar vorstellbar, daß sie überhaupt keine zusätzlichen Gebühren zu zahlen hätten," erklärt die Kommission.

Es ist auch vorstellbar, daß sich als Gebühr

für die Steuermarke ein negativer Betrag ergibt, doch plant die Kommission offensichtlich nicht, Berufsfahrern bei Fahrten in andere Länder eine Rückerstattung zu gewähren - zumindest bis jetzt nicht! Die Kommission erklärt, daß der "wichtigste Vorzug des Steuermarkensystems darin liegt, daß die Lkw in jedem Mitgliedsland ihren Anteil an den von ihnen auf den Straßen der Gemeinschaft verursachten Schäden bezahlen und damit Wettbewerbsverzerrungen ausgeschaltet werden."

Durch diese Maßnahme allein könnten allerdings die "Wettbewerbsverzerrungen" wohl kaum beseitigt werden, denn es steht zu erwarten, daß an die Stelle der augenblicklichen Streitereien zwischen den Mitgliedsländern über die Lkw-Besteuerung Meinungsverschiedenheiten über den Preis der Steuermarke und das von jedem Staat für seine eigenen Infrastrukturausgaben aufzubringende Steuervolumen treten würden. Wichtige Probleme, wie die Frage nach dem proportionalen Anteil an den Infrastrukturkosten, die von den gewerblichen Speditionsunternehmen bzw. vom Personenverkehr oder dem Individualverkehr zu tragen sind, und selbst die Definition dessen, was zur Instandhaltung der Infrastruktur erforderlich ist bzw. lediglich eine Verschönerung darstellt, bleiben weiterhin ungelöst.

Vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus sind die wichtigsten "Wettbewerbsverzerrungen", die beseitigt werden müssen, die Unterschiede bei den Löhnen, Arbeitsbedingungen und Sozialleistungen der Berufsfahrer in den verschiedenen Ländern. Solange die Arbeitgeber ihren Betrieb in Länder verlagern können, wo diese Sozial- und Lohnkosten niedriger sind, werden sie sicherlich die Vision vom einheitlichen europäischen Marktes weiter verzerren.

LEUTE

Dr. V. David, von der malaysischen Regierung im vergangenen Juni nach achtmonatiger Haft freigelassen, wurde vor kurzem auf dem Gewerkschaftstag des malaysischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC im Amt des Generalsekretärs bestätigt.

Karel Van Miert, Belgier und Vorsitzender der Flämischen Sozialistischen Partei, wurde zum neuen EG-Verkehrskommissar ernannt. Er nahm seine Tätigkeit Anfang des Jahres auf. Er ist Nachfolger von Stanley Clinton Davis, der von der britischen Regierung trotz seiner hervorragenden Leistungen als EG-Kommissar nicht für eine zweite Amtszeit nominiert worden war. Van Miert verfügt als ehemaliger

Verwaltungschef im Privatbüro des Vizepräsidenten der Kommission über weitreichende Erfahrungen im Gemeinschaftsbetrieb. Er ist darüber hinaus Verfasser verschiedener Schriften über die EG. Als überzeugter Europäer saß er sechs Jahre lang als Abgeordneter im Europäischen Parlament. Er ist ehemaliger stellvertretender Vorsitzender der Konföderation der Sozialistischen Parteien in der EG. Van Miert steht nun vor der schwierigen Aufgabe, im Vorfeld von 1992 die Verantwortung für die Verkehrspolitik zu übernehmen.

Samuel Skinner wurde vom neugewählten US-Präsidenten George Bush zum Verkehrsminister ernannt. Skinner bringt seine praktische Erfahrung als Vorsitzenden

der eines großen öffentlichen Verkehrssystems in Chicago - der zweitgrößten regionalen Verkehrsbehörde der Vereinigten Staaten - in sein neues Amt ein. Skinner leitete die Behörde in Chicago während der vergangenen vier Jahre und verfügt daher über weitreichende Erfahrungen im Bereich des Güterverkehrs auf Schiene und Straße.

Erich Steinbach von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner trat Ende vergangenen Jahres in den Ruhestand. Steinbach war über viele Jahre hinweg Mitglied des ITF-Sektionsausschusses Straßentransport und früher Stellvertretendes Mitglied des Sektionsausschusses Eisenbahn.

HOHE VERLUSTE IN DER KÜSTENSCHIFFFAHRT

Eine erschreckend hohe Zahl von Schiffsunglücken ereignete sich in den vergangenen Monaten in der Küsten- und Passagierschiffahrt.

Nach dem Untergang der von den Sulpico Lines betriebenen *Doña Marilyn* auf den Philippinen am 25. Oktober, bei dem unbestätigten Angaben zufolge zwischen 300 und 800 Menschen ums Leben kamen (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988) waren weltweit sieben weitere schwere Schiffsunglücke zu verzeichnen: drei auf den Philippinen sowie jeweils eines in Bangladesch, Brasilien, China und Guatemala (siehe Tabelle).

Diesen Unglücken gemeinsam ist der generell schlechte Zustand der Binnen- und Küstenschiffe in vielen Ländern der Dritten Welt.

Die schlechten Bedingungen sind zurückzuführen auf den weit über die eigentliche Altersgrenze hinaus fortgesetzten Einsatz von Schiffen und das Bestreben der Unternehmen, auf Kosten angemessener Sicherheitsvorkehrungen und unter Verzicht auf ordnungsgemäß ausgebildetes Personal Gewinne zu erwirtschaften.

Der Schiffsführer des brasilianischen Vergnügungsschiffes *Bateau Mouche IV*, das am 31. Dezember vor der Copacabana in Rio de Janeiro sank, war z. B. ein ehemaliger Automechaniker, der weder über ein Kapitänspatent noch über sonstige Qualifikationen verfügte.

JÜNGSTE UNGLÜCKE IN KÜSTENSCHIFFFAHRT UND FÄHRVERKEHR

DATUM	NAME	LAND	UNFALL	OPFER
5. Dez.	<i>Rosalla</i>	Philippinen	In Sturm gesunken	400 Tote, 10 Überlebende
15. Dez.	<i>Ferry</i>	China	ge kentert	55 Tote, 7 Vermißte, 125 Überlebende
18. Dez.	<i>RCJ</i>	Philippinen	zwischen den Inseln gesunken	51 Tote, 2 Überlebende
27. Dez.	<i>Hasail</i>	Bangladesch	Kollision - gesunken	über 150 Tote, 43 Überlebende
31. Dez.	<i>Bateau Mouche IV</i>	Brasilien	vor der Küste gesunken	109 Tote, 40 Überlebende
1. Jan.	<i>Justo Rufino Barrios II</i>	Guatemala	Überladen; in Bucht gesunken	70 Tote, 48 Überlebende
3. Jan.	<i>Jem II</i>	Philippinen	ge kentert	über 60 Tote, 130 Überlebende

Ein weiteres Problem ist die Korruption, durch die es für Unternehmen einfacher und billiger wird, Beamte zu bestechen, als ihre Schiffe ordnungsgemäß zu warten. Berichten zufolge wurden brasilianische Beamte bestochen, damit sie die *Bateau Mouche IV* trotz erheblicher Überladung auslaufen ließen. Die Korruption bei den philippinischen Schiffsbehörden ist bereits legendär.

Doch die Probleme der Küstenschiffahrt in diesen Ländern können nicht einzig und

allein auf örtliche Unzulänglichkeiten zurückgeführt werden. Unzureichende Einrichtungen und Korruption sind Symptome des Problems, nicht ihre Ursache.

Die Wurzeln des Problems liegen in der enormen Verschuldung der Entwicklungsländer bei den westlichen Banken. Die Asiatische Entwicklungsbank forderte in einer Empfehlung, die Schiffahrt zwischen den philippinischen Inseln zu rationalisieren und in den Händen einiger weniger Unternehmen zu konzentrieren. Heute sind dort mehrere Tausend Schiffe eingesetzt, von denen lediglich 200 größere von etwa 20 größeren Unternehmen (wie z. B. Sulpico Lines) betrieben werden. Die übrigen gehören häufig Einzelpersonen. Natürlich wird eine solche Empfehlung von den zahlreichen betroffenen Unternehmen nicht mit Begeisterung aufgenommen. Der einzige Weg, eine solche Rationalisierung erfolgreich durchzuführen, bestünde in einem direkten Eingreifen der Regierung in die Umstrukturierung dieses Wirtschaftsbereichs in Form der Verabschiedung eines strikten Ordnungsrahmens und möglicherweise einer Verstaatlichung.

Dies ist jedoch ohne die notwendigen Geldmittel nicht möglich, und genau diese sind wegen der allgemeinen Wirtschaftskrise nicht verfügbar.

Angesichts der wachsenden Zahl von Schiffsunglücken ist eine Initiative auf internationaler Ebene erforderlich. Eine Delegation der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) befindet sich augenblicklich auf einer zweimonatigen Informationsreise durch die Philippinen, Malaysia und Indonesien. Ob diese Länder ihre Empfehlungen jedoch werden umsetzen können, ist stark zu bezweifeln.

GEWERKSCHAFTEN STOPPEN BILLIGFLAGGENSCHIFF

Gewerkschaftliche Aktionen setzten dem Plan, im Verkehr zwischen England und Frankreich auf dem Ärmelkanal eine unter Billigflagge fahrende, mit Filipinos bemannte Fähre einzusetzen, ein rasches Ende.

Das 1.600 Tonnen schwere, auf Zypern registrierte Schiff der französischen Transport- und Vertriebsgruppe CAT, *Beaverdale*, nahm Anfang Dezember den Verkehr zwischen Le Havre und Southampton auf.

Die Sektion der der ITF angeschlossenen Schiffahrtsgewerkschaft der CFDT in Le Havre protestierte beim Unternehmen und erhielt die - nicht wahrheitsgemäße - Antwort, das Schiff verkehre "mit Zustimmung der ITF" auf dieser Strecke. Eine solche "Zustimmung" war jedoch nie gegeben worden.

Die französischen Seeleute und Hafentarbeiter ergriffen daraufhin Arbeitskampf-

maßnahmen gegen die *Beaverdale*, durch die sich ihr Auslaufen aus Le Havre um vier Stunden verzögerte.

Sam McCluskie, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen britischen Seeleutegewerkschaft NUS, sagte auf der Stelle die Unterstützung seiner Gewerkschaften für die Aktionen in Frankreich zu:

"Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, wie die Schiffahrtsunternehmen versuchen, langsam aber sicher ausländische Seeleute auf britischen Strecken einzusetzen," erklärte er. Die NUS sagte zu, daß sie alles in ihrer Macht stehende tun werde, um die Aktionen in Frankreich zu unterstützen.

Innerhalb weniger Tage stellte das Unternehmen den Verkehr mit dem Hinweis vorläufig ein, daß es mit Beginn des neuen Jahres sowieso ein mit französischen Seeleuten bemanntes Schiff auf dieser Strecke einsetzen wollte.

GESAMTE BELGISCHE FLOTTE BALD UNTER NEUER FLAGGE

Am 31. Dezember einigten sich die belgischen Reeder mit der Regierung auf Maßnahmen für den Transfer eines Großteils der achtzig Schiffe umfassenden Nationalflotte des Landes auf das luxemburgische

Register, wenn dieses - voraussichtlich im April oder Mai - eröffnet wird. Es wird allgemein erwartet, daß sechzig Schiffe sofort nach Eröffnung des neuen Registers die Flagge wechseln werden, allen voran die der größten Reederei des Landes, Compagnie Maritime Belge (CMB), die mit ein oder zwei Ausnahmen alle ihre sieben Schiffe in Luxemburg registrieren lassen will. Als Gegenleistung für die Zustimmung

der Regierung haben sich die Unternehmen verpflichtet, 1.800 belgische Seeleute weiterzubeschäftigen und im Laufe der nächsten Jahre 250 neue Arbeitsplätze zu schaffen, wenn sich der Betrieb ausweitet. Die belgischen Unternehmen behaupten, daß sie durch den Umzug unter die luxemburgische Flagge pro Schiff 20 Mio. belgische Francs (US \$ 540.000) bei den jährlichen Betriebskosten sparen werden. Auch eine Reihe anderer europäischer Länder hat bereits Interesse an dem luxemburgischen Register angemeldet. Die ITF lehnt seine Benutzung durch nicht belgische Reeder auch weiterhin ab (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1988).

Das staatliche brasilianische Frachtschiffahrtsunternehmen Lloyd Brasileiro soll im Rahmen der jüngsten Sparmaßnahmen der Regierung (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten) innerhalb von 90 Tagen an Privatinteressen verkauft werden, anderenfalls droht dem Unternehmen die Liquidierung. Lloyd Brasileiro, gegenwärtig mit 400 Mio. US-Dollar verschuldet, kämpft seit Beginn der achtziger Jahre ums Überleben. Es ist wenig wahrscheinlich, daß ein privates Frachtunternehmen Schulden in dieser Höhe übernehmen kann, und Zweifel an der Zukunft von Lloyd Brasileiro sind daher angebracht. Gleichzeitig gab die Regierung ihre Absicht bekannt, das Schiffahrtsamt Sunamam abzuschaffen.

Die in einem Diskussionspapier des Verkehrsministeriums enthaltenen Vorschläge der kanadischen Regierung für die Einführung eines Zweitregisters wurden von der kanadischen Transportarbeitergewerkschaft CBRT, die auch eine große Zahl von Seeleuten organisiert, heftig kritisiert. CBRT- (und ITF-)Präsident Jim Hunter erklärte in einem Schreiben an den

Direktor für Internationale Schiffahrtspolitik bei Transport Canada, daß seine Gewerkschaft "die Schaffung eines Zweitregisters als Mittel zur Wiederherstellung einer der kanadischen Flagge unterstehen-

ihrer Rechte im Rahmen des Linienschiffahrtskodexes zu unterstützen.

Der neu ernannte EG-Verkehrskommissar Karel Van Miert wird sich sofort nach seiner Amtsübernahme Forderungen nach

Umsetzung der zweiten Phase der gemeinsamen europäischen Schiffahrtspolitik gegenübersehen, die Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der EG-Flotte vorsieht. Zwar wurden die Vorschläge der Kommission bisher nicht veröffentlicht, es wird jedoch allgemein angenommen, daß sie eine Kürzung der Einkommenssteuer und Sozialversicherungsbeiträge der Seeleute sowie Finanzhilfen für die Heimschaf-

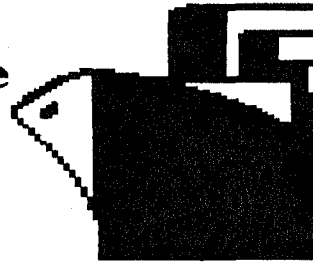
fung von Schiffsbemannungen beinhalten. Kurz vor Amtsantritt des Kommissars beschlossen Reederei- und Seeleutevertreter auf einer Sitzung des paritätischen Ausschusses für Seeverkehr in Brüssel die Vorlage eigener Alternativvorschläge. Damit brachten sie ihre Unzufriedenheit über die zögerliche Haltung der EG zum Ausdruck. Der paritätische Ausschuss wird über diese Vorschläge auf einer weiteren Sitzung im nächsten Monat beraten.

Die mit großem Nachdruck geführte Kampagne der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der auch die Seeleute organisiert sind, gegen die Pläne der Regierungskoalition für die Einführung eines deutschen Zweitregisters erlitt einen schweren Rückschlag, als der Gesetzentwurf zur Schaffung des Zweitregisters am 9. Dezember vom deutschen Bundestag verabschiedet wurde. Die Gewerkschaft gibt sich allerdings noch nicht geschlagen. Sie will vor dem Bundesverfassungsgericht klären lassen, ob das geplante Register mit wichtigen Bestimmungen des Grundgesetzes zu vereinbaren ist.

In einer Stellungnahme zur Verabschiedung des Gesetzes durch das Parlament sprach die Vorsitzende der Gewerkschaft ÖTV, Monika Wulf-Mathies, von einem "flagranten Eingriff in deutsches Arbeits- und Tarifrecht", und fügte hinzu, daß es den Reedern durch das Gesetz erlaubt werde, sich gegenüber ihren ausländischen Besatzungen als "moderne Kolonialherren" aufzuführen. Die deutschen Seeleute und ihre Familien, so sagte sie, seien schwer enttäuscht über die Regierung, die ihrer Meinung nach ihre Arbeitsplätze verkauft habe.

Forts. auf Seite 11

Der monatliche Flaggen- überblick der ITF



den Hochseeflotte ablehne." Hunter erklärte, daß der Vorschlag, auf Zweitregistern beschäftigten kanadischen Seeleute eine Steuerbefreiung zu gewähren, zwar auf den ersten Blick sehr großzügig wirke, die Seeleute dadurch jedoch ihren Anspruch auf Arbeitslosenversicherung, Rente und Urlaubsgeld verlor. Mit diesem Brief bestätigt Hunter die in einer vom CBRT-Kongreß im September verabschiedeten Entschließung zum Ausdruck gebrachte Ablehnung der Pläne für die Einführung eines Zweitregisters.

Nach jahrzehntelangen Rivalitäten, die ausländischen Schiffahrtsunternehmen, die einen erheblichen Anteil am gewinnträchtigen Frachtverkehr im karibischen Becken übernehmen konnten, in die Hände spielte, haben sich die regionalen Schiffahrtsunternehmen in der Karibik erstmals zusammengeschlossen, um sich einen angemessenen Anteil am Verkehr in und aus diesen Gebieten zu sichern. Es handelt sich dabei um vier Unternehmen unter der Führung der mächtigen West Indies Shipping Corporation (WISCO), die sich im Besitz von 10 der 13 Mitglieder der regionalen Wirtschaftsgemeinschaft CARICOM befindet. Weitere Unternehmen, die mit WISCO zusammenarbeiten, sind die staatliche Shipping Corporation of Trinidad and Tobago, Guybulk (ein Gemeinschaftsunternehmen zwischen der guyanischen Regierung und einem norwegischen Unternehmen) und - falls der bevorstehende Konkurs dieses Unternehmens abgewendet werden kann - Jamaica Merchant Marine. Die Unternehmen hoffen, daß die UNCTAD, die solchen Kooperationsbemühungen in der Regel positiv gegenübersteht, einen ihrer Schiffahrtsexperten in die Region entsenden wird, um die Unternehmen bei der Wahrnehmung

traditionellen Zeichen der Gewerkschaft für einen "friedlichen Protest") verteilt wurde. Darüber hinaus veröffentlichte die Gewerkschaft einen Brief an die Regierung und eine Pressemitteilung. "Die Berichterstattung in der Presse war recht gut," erklärt Lilly Morgan, die Pressereferentin der Gewerkschaft - und das, obwohl bestimmte "immer muntere Mitbürger in Uniform" gleichzeitig einen Putschversuch unternahmen.

In **Australien** finanzierte die Federated Clerks' Union eine Sonderanzeige in der landesweiten Presse, und die angeschlossenen Gewerkschaften gaben Pressemitteilungen heraus, über die in den Medien positiv berichtet wurde.

In **Belgien** fand die europäische Pressekonferenz der ITF statt, die bei französischsprachigen und flämischsprachigen Zeitungen und Rundfunksendern große Aufmerksamkeit fand. Die CGSP hatte ein speziell auf die Beschäftigten bei den Fluggesellschaften zugeschnittenes Flugblatt sowie ein 4sprachiges Falblatt auf Hochglanzpapier (in flämischer, französischer, englischer und spanischer Sprache) erstellt, das auf dem Brüsseler Flughafen an die Fluggäste verteilt wurde.

In **Frankreich** erarbeiteten die Transportarbeitergewerkschaften der Force Ouvrière und der CFDT sowie die Flugbegleitergewerkschaft SNPNC, die Mechanikergewerkschaft SNOMAC und die Flugpilotengewerkschaft SNPL gemeinsam eine große Zahl unterschiedlicher Flugblätter, die an die Fluggäste ebenso wie an die Beschäftigten der Zivilluftfahrt verteilt wurden. 18.000 Exemplare des ITF-Zivilluftfahrtbulletins wurden zusammen mit Informationsbroschüren über die Tätigkeit der ITF an die Beschäftigten in der französischen Zivilluftfahrt ausgegeben. Ein Poster und verschiedene Plakate wurden speziell für diese Gelegenheit entworfen. Ein gemeinsamer Brief, in dem die Ziele der Aktionswoche und der Luftverkehrspolitik erläutert wurden, ging an die Adresse von Verkehrsminister Delabarre. Im SNPNC-Gebäude fand eine Pressekonferenz statt, in deren Anschluß fünf führende französische Zeitungen wohlwollende Berichte über die Kampagne veröffentlichten. Auf dem größten Pariser Flughafen, Charles de Gaulle, verteilten mit Plakaten und Fahnen ausgerüstete Gewerkschaftsmitglieder an den Zugängen zum Sicherheitsbereich des Flughafens Flugblätter an die Fluggäste.

Der Generalsekretär der SNPNC, Michel Abraham, schickte der ITF einen umfassenden Bericht über die in Frankreich durchgeführten Aktionen. Seiner Meinung nach war die Woche kein voller Erfolg - der Verkehrsminister reagierte nicht auf die Forderung der Gewerkschaften nach Einberufung einer Sondersitzung, und die Berichterstattung beschränkte sich auf die Zeitungen. "Wir sind der Ansicht, daß man diese Kampagne sorgfältiger hätte planen und länger im voraus ankündigen sollen," erklärt Abraham.



Französische Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt verteilen Flugblätter und Broschüren auf dem Pariser Flughafen Charles de Gaulle

In **Großbritannien** berichtete die Gewerkschaft der Kommunalbediensteten NALGO in ihrer an alle Mitglieder verschickten Wochenzeitung NALGO News auf einer Doppelseite ausführlich über die Entregulierung. Die Transportarbeitergewerkschaft TGWU organisierte während der Woche eine Sitzung der gewerkschaftlichen Vertrauensleute in der Zivilluftfahrt, an der auch ITF-Sektionssekretär Pio Albanesi teilnahm.

In **Italien** produzierten und verteilten die Verkehrssektionen der drei Gewerkschaftsdachverbände (FILT-CGIL, FIT-CISL und UILTRASPORTI) Flugblätter sowie ein riesiges Wandposter und hielten eine Pressekonferenz ab, die für wohlwollende Berichterstattung in Zeitungen und Rundfunk sorgte. Darüber hinaus wurde eine Reihe von regionalen Seminaren und Diskussionen zwischen Persönlichkeiten der Wirtschaft und den Luftfahrtgewerkschaften organisiert.

In **Portugal** gaben die Gewerkschaften Sindicato dos Quadros de Aviação Comercial, Sindicato do Pessoal de Voo da Aviação Civil und Sindicato dos Tecnicos de Manutenção de Aeronaves gemeinsam eine Reihe von Informationsflugblättern über Entregulierung und Luftverkehrspolitik heraus, die in den Flughäfen an die Öffentlichkeit und die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt verteilt wurden. Große Nachfrage herrschte nach dem ITF-Aufkleber in portugiesischer Sprache, und eine Pressekonferenz sorgte für zahlreiche positive Be-

richte in den Nachrichtenmedien.

In **Spanien** fand während der Aktionswoche auch der von den Gewerkschaften ausgerufen und sehr erfolgreiche Generalstreik statt (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1988). Daneben fand die UGT während des Streiks jedoch auch noch Zeit, Flugblätter und Informationsbulletins über die Woche der Zivilluftfahrt zu verteilen.

In den **USA**, wo die Entregulierung bereits harte Realität ist und die Gewerkschaften schon seit langem dagegen kämpfen, fand während der Aktionswoche eine gemeinsame Kundgebung der Flugzeugmechanikergewerkschaft IAM, der Pilotengewerkschaft ALPA, der Transportarbeitergewerkschaft TWU und der Flugbegleitergewerkschaft AFA vor dem Hauptsitz der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA in Washington statt, mit der die Gewerkschaften gegen den Beschluß der FAA protestierten, Fluggesellschaften die Erlaubnis zur Durchführung ihrer Wartungsarbeiten im Ausland zu geben. Die von der FAA beschlossene Änderung ihrer Verordnung FAR 145 ermöglicht den Fluggesellschaften Kosteneinsparungen durch die unkontrollierte Vergabe von Wartungsaufträgen in jedes beliebige Land der Welt. In den von den Gewerkschaften während der Kundgebung am Mittwoch, dem 14. Dezember, verteilten Pressemappen fanden sich auch ITF-Pressemitteilungen sowie das Zivilluftfahrtbulletin.

Fluggesellschaften im Übernahme-Fieber

Während es keinerlei Hinweise auf eine Abschwächung der gegenwärtigen Privatisierungswelle gibt, wechseln immer mehr private Fluggesellschaften im Rahmen der Übernahme kleinerer Unternehmen durch ihre größeren Konkurrenten den Besitzer. Eine interessante Entwicklung ist das von der PWA Corporation - der Holdinggesellschaft für Canadian Airlines International (CAI), der zweitgrößten Fluggesellschaft Kanadas - für die private Fluggesellschaft Wardair vorgelegte Übernahmeangebot im Werte von 248 Mio. kanadischen Dollar. Wardair, die durch den heute für die kanadischen Luftverkehrswirtschaft charakteristischen Unterbietungswettbewerb bei den Flugpreisen unerbittlich in die roten Zahlen getrieben wurde, ist zu diesem Geschäft praktisch gezwungen. Durch die Fusion kommt PWA in den Besitz des umfangreichen internationalen Streckennetzes der Wardair. Dies macht sie zu einem mächtigen Konkurrenten für die teilprivatisierte staatliche Fluggesellschaft Air Canada. Wardair wird ihre eigenständige Identität innerhalb der Gruppe beibehalten. Max Ward bleibt auch nach der Übernahme durch PWA Vorsitzender von Wardair, wird jedoch sein Amt als Chief Executive an Rhys Eyton von PWA abtreten. Der Zusammenschluß sollte reibungslos vonstatten gehen, da Eyton auf seine Erfahrungen bei der erfolgreichen Zusammenführung der vier kleineren Fluggesellschaften, die gemeinsam die CAI bilden, zurückgreifen kann. Die Auswirkungen auf die Beschäftigungslage bei Wardair dürften jedoch erheblich sein, da möglicherweise bis zu 4.500 Beschäftigte des Unternehmens ihren Arbeitsplatz verlieren werden.

In den Vereinigten Staaten plant das in Memphis ansässige Luftkurierunternehmen Federal Express die Übernahme der riesigen, Dienstleistungen im Luftfracht- und Straßengüterverkehr anbietenden Gruppe Tiger International für 880 Millionen US-Dollar. Dies kommt etwas überraschend, da allgemein eine Übernahme von Tiger durch die Reliance Group Holdings erwartet wurde, deren Vorsitzender, der Experte für feindliche Übernahmen Saul Steinberg, großes Interesse an der Gruppe gezeigt und über Strohmänner bereits zwei Übernahmeangebote vorgelegt hatte (vergl. letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten). Statt dessen wird Federal Express nun den 14,8%igen Anteil der Reliance Group an Tiger übernehmen. Die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze bei Tiger sind noch nicht abzusehen, doch wird Federal Express Pläne für eine erhebliche Erweiterung seiner Flotte von Frachtflugzeugen bekanntgeben, wenn der Zusammenschluß vom Verkehrs- und vom Justizministerium, die beide ihre offizielle Zustimmung geben müssen, überprüft wird.

Ebenfalls in den Vereinigten Staaten schrumpft das krisengeschüttelte Lorenzo-

Tochterunternehmen Eastern Airlines weiter. Das US-Verkehrsministerium gab vor kurzem seine Zustimmung zum Verkauf des gewinnbringenden Lufttaxidienstes an der Ostküste an den New Yorker Baulöwen und Immobilienhändler Donald Trump. Als nächstes steht offensichtlich der Verkauf der von der Fluggesellschaft bedienten Strecken von und nach Philadelphia an USAir auf dem Programm. Unterdessen sind erneut geheime Gespräche geplant, um die praktisch auf dem Nullpunkt befindlichen Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei der Fluggesellschaft vielleicht doch noch zu verbessern. Zu einem früheren Zeitpunkt waren die Kontakte abgebrochen worden, nachdem Berichte davon an die Presse gelangt waren.

Etwas weiter südlich, in Lateinamerika, hat die chilenische Regierung wie erwartet ein neues Privatisierungsgesetz verabschiedet, das den Verkauf von 51 Prozent der Aktienanteile an der staatlichen Fluggesellschaft Lan Chile noch in diesem Jahr ermöglicht (vergl. letzte Ausgabe der ITF-Nachrichten). Ein früherer Versuch, ein 32,7%iges Aktienpaket des Unternehmens (das übrigens hervorragende Zahlen aufweisen kann) zu verkaufen, scheiterte im vergangenen Jahr, als die Unternehmen, die zur Unterbreitung eines Angebots aufgefordert waren, dieser Aufforderung nicht nachkamen - wahrscheinlich, weil einerseits der zum Verkauf stehende Aktienanteil zu niedrig war, um dem Unternehmen, das sich in Lan Chile eingekauft hätte, eine wirkliche Kontrolle zu ermöglichen, während andererseits, wie heute allgemein zugegeben wird, der Preis pro Aktie zu hoch angesetzt war. Auch veranlaßte die Gewißheit, daß die Regierung ihre Position wohl noch einmal überdenken werde, die Unternehmen zur Zurückhaltung, da

sie hofften, in diesem Jahr eine zweite Chance zu günstigeren Bedingungen zu erhalten.

Hier in Europa führte die fortgesetzte Suche der skandinavischen Fluggesellschaft SAS nach neuen und größeren Märkten, die schon im vergangenen Oktober in der Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages mit Texas Air resultierte (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1988), im vergangenen Dezember zum Abschluß eines 25-Millionen-Pfund-Deals mit der zukunftsorientierten Unternehmensgruppe Airlines of Britain Holdings (ABH), die die Regionalfluggesellschaft British Midland Airways, Manx Airlines (von der Isle of Man), das schottische Unternehmen Loganair sowie London City Airways (die den jüngsten Londoner Flughafen in den Docklands bedient) umfaßt. Der Abschluß, durch den SAS einen Sitz im ABH-Aufsichtsrat erhält, sollte beide Unternehmen in die Lage versetzen, aufgrund des sich aus der größeren Anzahl von Linienflügen vom und zum Londoner Flughafen Heathrow ergebenden Zuwachses im Geschäftsaufkommen auf dem europäischen Markt als leistungsfähigerer Anbieter aufzutreten. SAS ist schon seit einiger Zeit an einer Verbindung mit einer britischen Fluggesellschaft interessiert. Ein früherer Versuch, einen Anteil an British Caledonian zu übernehmen, schlug fehl, als die SAS von British Airways aus dem Rennen gedrängt wurde.

Berichten zufolge steht SAS außerdem kurz vor Abschluß eines Vertrages mit All Nippon Airways über gemeinsame Tätigkeiten auf dem Flughafen von Tokio, und obwohl der geplante Zusammenschluß mit Aerolineas Argentinas auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen ist, wird auch dieses Vorhaben aktiv weiterverfolgt.

VERRINGERUNG DES STAATLICHEN AKTIENANTEILS AN LUFTHANSA GEPLANT

Die deutsche Bundesregierung kündigte an, daß sie ihren Anteil an der staatlichen Fluggesellschaft Lufthansa im Laufe der nächsten beiden Jahre von 75 Prozent auf "etwas über" 50 Prozent reduzieren will.

Bundesfinanzminister Gerhard Stoltenberg erklärte am 19. Dezember, daß diese Privatisierung nicht durch den Verkauf bestehender Aktien, sondern durch die Ausgabe neuer Aktien im Laufe der nächsten 24 Monate erfolgen soll.

Die Lufthansa verfügt bisher praktisch über das Monopol für alle innerdeutschen Flüge. Diese Monopolstellung ist nun in Frage gestellt.

Das Charterunternehmen Aero Lloyd nahm im November mit einer Flotte von 119-sitzigen Maschinen des Typs DC9 und 137-sitzigen Flugzeugen des Typs MD83 Flugdienste zwischen München, Frankfurt, ITF-NACHRICHTEN, JANUAR 1989, SEITE 14

Hamburg und Düsseldorf auf, mit denen es der Lufthansa Konkurrenz machen will. Bisher hatte es damit jedoch äußerst wenig Erfolg.

Größter Vorzug der Aero Lloyd sind die um 10 bis 15 Prozent unter den Preisen der Lufthansa liegenden Flugpreise. Dies reichte allerdings offensichtlich nicht aus, um der Lufthansa Fluggäste abspenstig zu machen. Mitte Dezember, sechs Wochen nach Aufnahme des Flugdienstes, gestand Walter Schneider, ein leitender Angestellter der Fluggesellschaft, ein, daß die meisten Flüge nur mit einer Handvoll Fluggästen besetzt seien. Schneiders Angaben zufolge liegt die Zahl der Fluggäste im Durchschnitt bei 10 bis 15, andere Wirtschaftsanalysten sprechen jedoch von einem Durchschnitt von 7,3 Passagieren

Forts. auf Seite 15

... neuseeländische Gewerkschaften gegen Privatisierung

Forts. von Seite 10

Die Gewerkschaft ÖTV forderte den Bundesrat, die zweite Kammer des deutschen Parlaments, auf, Einspruch gegen den Gesetzentwurf zu erheben, wenn er Anfang Februar darüber berät. Außerdem wiederholte sie ihre Forderung nach Einberufung einer nationalen Schifffahrtsrunde mit Vertretern der Küstenländer, der Schifffahrtswirtschaft, der Reeder und der Gewerkschaften, um die mit dem Zweitregister in Verbindung stehenden Fragen gründlich durchzudiskutieren und die bevorstehende Katastrophe abzuwenden.

Bermuda und die Isle of Man sind die ersten beiden von Großbritannien abhängigen Register, die im Rahmen eines Programms der britischen Regierung zur Aktualisierung der Register der sogenannten "Red-Ensign"-Gruppe (mit etwas mehr als 36,5 Mio. Tonnen die fünfgrößte der Welt) offiziell klassifiziert wurden. Beide wurden der höchsten Kategorie zugeordnet, die es ihnen erlaubt, Schiffe jeder Größe zu registrieren. Die Regierung wird ihre Aufmerksamkeit nun anderen abhängigen Gebieten wie z. B. Gibraltar und Hongkong zuwenden.

Großbritannien wird möglicherweise in Kürze Offiziere für Schiffe der britischen Kronkolonie Hongkong zur Verfügung stellen. Hongkong hat Schwierigkeiten, eine ausreichende Anzahl von Offizieren mit Patent zu finden, um seine Schiffe zu bemannen, während Großbritannien unter einem Überschuß an hochqualifizierten Offizieren leidet, von denen viele arbeitslos sind oder sich eine Beschäftigung an Land suchen müssen. Es wird erwartet, daß sie die neuen Beschäftigungsmöglichkeiten in einem expandierenden Zentrum wie Hongkong gerne nutzen werden, während die Kolonie zweifellos vom Einsatz so gut ausgebildeter Offiziere nur profitieren kann.

Pläne für die Ausweitung des Systems der Maru-Schiffe in Japan auf eine bestimmte Zahl von Hochseeschiffen - gegenwärtig ist ihr Einsatz auf den Kabotage- und Kurzstreckenverkehr beschränkt, wo etwa ein Drittel aller Schiffe zur Maru-Flotte gehören und mit ausländischen Besatzungen bemannt sind - werden voraussichtlich bei der japanischen Seeleutegewerkschaft JSU auf scharfe Ablehnung stoßen. Die Pläne würden einen weiteren Abbau von Arbeitsplätzen bedeuten, während gleichzeitig immer mehr japanische Reeder ausflaggen. Die Anregung für diese Vorschläge, die erstmals die Einstellung ausländi-

scher Bemannungen auf diesen Schiffen erlauben würden, kommt vom Japanischen Rat für die Rationalisierung der Schifffahrt und des Schiffbaus. Die Vorschläge haben die Unterstützung des Verkehrsministeriums.

Anfang 1989 verabschiedete die niederländische Regierung eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der niederländischen Flotte. Die wichtigste dieser Maßnahmen ist eine Senkung der Einkommenssteuerpflicht der Bemannungen; 35 Prozent ihrer Einkommen sind jetzt von der Steuer befreit.

Die neuseeländische Seeleutegewerkschaft hat eine von einem hauptamtlichen Gewerkschaftsfunktionär koordinierte "Kampagne zur Rettung der Shipping Corporation" gegen den Verkauf der New Zealand Shipping Corporation (NZSC) gestartet (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1988). Gewerkschaftsmitglieder gingen auf die Straße, um die Öffentlichkeit zum Widerstand gegen diesen jüngsten Versuch des Ausverkaufs staatlicher Vermögenswerte zu bewegen und zu erklären, weshalb der Verbleib der NZSC in staatlichem Besitz so wichtig ist. Unter anderem besetzte die Gewerkschaft im Rahmen der Kampagne das Vorstandszimmer der NZSC in Wellington, es fanden Bordversammlungen statt und gegen den Verkauf gerichtete Fahnen und Plakate hingen über die Relings. Neuseeländer auf beiden Inseln wurden durch Kundgebungen und Flugblattaktionen über die Bedrohung des für ihr Land lebenswichtigen Seeverkehrs informiert. Darüber hinaus ergab eine von der Gewerkschaft in Auftrag gegebene Meinungsumfrage, daß fast alle Neuseeländer gegen einen Verkauf waren und selbst diejenigen, die sich dafür aussprachen, nur einen Verkauf an einen neuseeländischen Interessenten unterstützten. Die Kampagne fand ihren Höhepunkt in einer landesweiten Arbeitsniederlegung, die die gesamte NZSC-Flotte kurz vor Weihnachten lahmlegte.

Die Einreichfrist für Kaufangebote ist inzwischen verstrichen. Interesse zeigten unseren Informationen zufolge die Australian National Line (ANL) und das italienische Unternehmen Lloyd Triestino sowie zwei britische Schifffahrtsgruppen. Das ANL-Angebot wurde vom neuseeländischen Finanzministerium offensichtlich rundheraus abgelehnt, doch ANL setzt sich nach Kräften für eine nähere Prüfung ihres Angebots ein.

Wohl zum ungünstigsten Zeitpunkt hat NZSC unterdessen zwei ihrer Containerschiffe - die *New Zealand Pacific* und die *Forum New Zealand* - in *Tui* bzw. *Weka* umgetauft, sie der Hongkong-Flagge unterstellt und den 128 Offizieren und Mannschaftsdienstgraden die Weiterbeschäftigung unter geänderten Bedingungen angeboten. Vor der *Tui*, mit britischen Offizieren und spanischen Mannschaftsdienstgraden neu bemannt, haben in Auckland ehemalige Besatzungsmitglieder, die die Weiterbeschäftigung bei verringerter Bemannungsstärke abgelehnt hatten, Streikposten aufgestellt. Die Seeleutegewerkschaften haben vor Gericht mit der Begründung, daß die NZSC eine ungesetzliche Aussperrung vorgenommen und die erforderliche Ankündigungsfrist für Arbeitskampfmaßnahmen von 14 Tagen nicht eingehalten habe, Schadensersatzklage erhoben. Die Gewerkschaften forderten das Gericht darüber hinaus auf, das Unternehmen zu verpflichten, seine Schiffe wieder der neuseeländischen Flagge zu unterstellen und die früheren Bemannungsbedingungen wieder in Kraft zu setzen. Es gilt als wahrscheinlich, daß auch die *Weka* mit Streikposten umstellt wird, wenn sie demnächst wieder einen neuseeländischen Hafen anläuft.

Insgesamt 65 Schiffe wurden im Dezember im Norwegischen Internationalen Schiffsregister eingetragen - ein neuer Monatsrekord. Es handelte sich dabei größtenteils um Schiffe norwegischer Reeder, die zuvor in den großen Billigflaggenregistern verzeichnet waren. Nach einem zögernden Start scheint sich der augenblickliche Registrierungsboom fortzusetzen: die Reeder weiterer 69 Schiffe haben in den ersten beiden Wochen dieses Jahres bereits mit dem Registrierungsverfahren für das NIS begonnen. Bisher haben sich nur wenige ausländische Reeder dem NIS angeschlossen. Sie werden ihre Zurückhaltung allerdings sicherlich bald aufgeben, nachdem die norwegische Regierung gesetzliche Maßnahmen angekündigt hat, die die im NIS registrierten Schiffe von einer Requirierung im Falle eines nationalen Notstandes ausnehmen. Japan ist eine der am NIS interessierten großen Schifffahrtsnationen, die bisher vor den Notstandsbestimmungen zurückschreckten. Anfang 1989 waren in dem Register 430 Schiffe mit 20,2 Mio. Tonnen verzeichnet. Mehr als 80 % dieser Schiffe waren zuvor unter ausländischer Flagge gefahren und standen zumindest teilweise unter norwegischem Einfluß. Insgesamt nur 25 Schiffe befanden sich vollständig in ausländischem Eigentum.

AIR-NAURU-KONFLIKT IN DER SACKGASSE

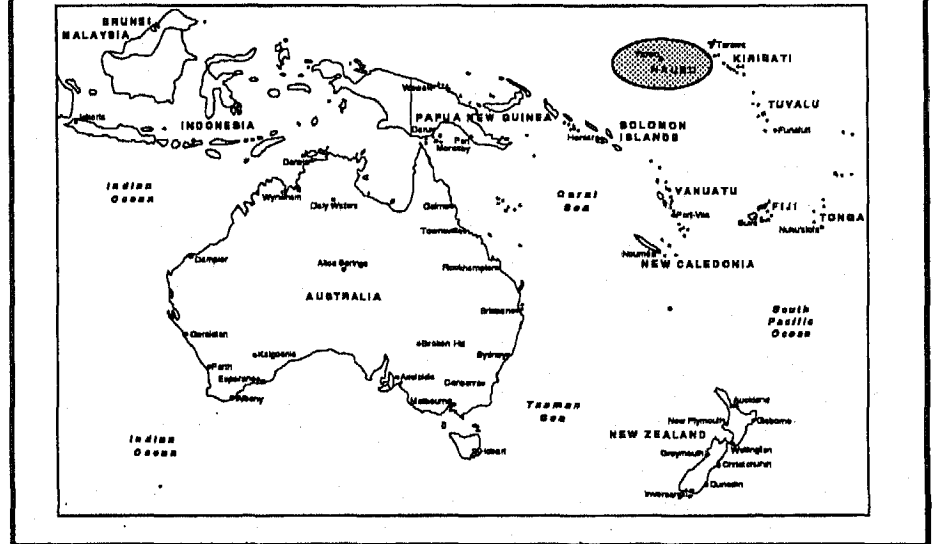
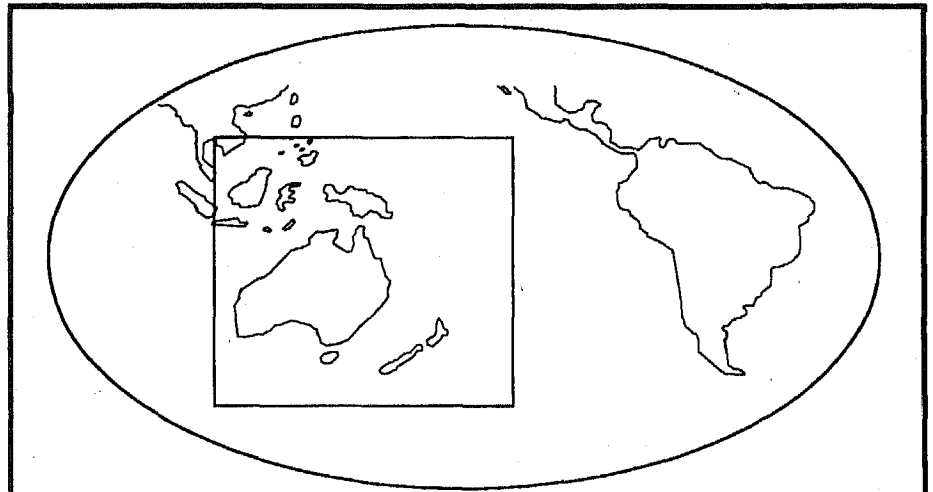
Im langwierigen Arbeitskonflikt der Air-Nauru-Piloten zeichnet sich noch immer kein Ausweg ab. Die Regierung lehnt eine Anerkennung der Pilotengewerkschaft oder die Aufnahme von Gesprächen über eine Beendigung der 1981 verfüzten Einfrierung der Löhne weiterhin strikt ab. (Über die Hintergründe des Pilotenstreiks berichteten wir in den ITF-Nachrichten vom Mai, Juni, Juli/August und September 1988).

Angesichts dieser kompromißlosen Haltung erwägt die Gewerkschaft der Nauru-Airline-Piloten (NAPU) nun, vor einem australischen Gericht Klage gegen die Republik Nauru zu erheben, um die ihren Mitgliedern zustehenden Lohnnachzahlungen sowie Abfindungen wegen der rechtswidrigen Entlassungen durchzusetzen.

Nachdem zunächst Neuseeland und dann Australien dem Unternehmen wieder eine Flugdienstgenehmigung ausgestellt haben, obwohl es nichts unternommen hat, um seine Unternehmensstruktur und seinen Betrieb mit internationalen Normen in Einklang zu bringen, hat Air Nauru inzwischen seinen Flugbetrieb in begrenztem Umfang wiederaufgenommen. Die australische Genehmigung gilt nur für drei Monate, doch wird das Unternehmen diese Atempause dazu nutzen, die für die Wiederaufnahme des normalen Flugbetriebs erforderlichen Piloten einzustellen.

Im Augenblick bietet Air Nauru eine sehr begrenzte Zahl von Flügen an, auf denen fünf bereits vor dem Arbeitskonflikt eingestellte, nicht gewerkschaftlich organisierte Piloten sowie - zumindest vorerst - die beiden im vergangenen Jahr von Indien an Air Nauru abgestellten indischen Piloten eingesetzt werden. (Diese beiden letztgenannten Piloten haben Berichten zufolge ihre Kündigung eingereicht, waren Ende vergangenen Jahres aber noch immer im Flugdienst tätig.)

Die Regierung von Nauru hat verstärkt begonnen, neue Piloten anzuwerben, dabei jedoch keinen überwältigenden Erfolg gehabt. Ein führendes Regierungsmitglied, V. S. Mani, ist für die Auswahl und Einstel-



lung der Piloten verantwortlich, obwohl er über keinerlei Fachwissen oder Zuständigkeit in diesem Bereich verfügt. Größtes Interesse an einer Beschäftigung ist von einer Gruppe ehemaliger indischer Luftwaffenpiloten zu erwarten, die nur schwer Arbeitsplätze finden.

Die Tatsache, daß Mani selbst Inder ist, könnte bedeuten, daß er ihre Bewerbungen wohlwollend behandelt, nicht zuletzt, da die indische Regierung Verständnis für die Bemühungen Naurus um Wiederherstellung regelmäßiger Kontakte zur Außen-

welt gezeigt hat. Der indische Premierminister Radschiv Gandhi gab bereits bekannt, daß Piloten der Indian Airlines die Kündigung ermöglicht werden soll, damit sie anschließend eine Tätigkeit bei Air Nauru aufnehmen können. Mit diesem Schritt sollen offensichtlich die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtgewerkschaften in Indien umgangen werden, die ihren Kollegen bei Air Nauru während des gesamten Verlaufs des Arbeitskonfliktes große und äußerst dankbar angenommene Unterstützung gewährten.

... keine Sorge wegen Konkurrenz

Forts. von Seite 14

pro Flug (ein Ladefaktor von 5 Prozent!). Die Rentabilitätsschwelle der Fluggesellschaft liegt bei einem Ladefaktor von 50 Prozent.

Im April wird sich die Lufthansa einem weiteren Konkurrenten in Form der German Wings gegenübersehen, einer neuen Fluggesellschaft im Besitz der Brüder Burda, die in Deutschland hauptsächlich als Verleger wohlbekannt sind. Die Wettbewerbsstrategie von German Wings konzentriert sich vor allem auf die Dienstlei-

stungsqualität und weniger auf die Flugpreise.

Kurzfristig brauchen sich beide neue Fluggesellschaften wegen der bei Firmenneugründungen nach bundesdeutschem Gesetz gewährten umfangreichen Steuererleichterungen über ihre immensen Verluste keine Sorgen zu machen. Die Lufthansa befindet sich jedoch in einer äußerst starken Ausgangsposition, wenn es um die Erhaltung ihrer Vorherrschaft auf dem Binnenmarkt geht. Interne Flüge in der

Bundesrepublik sind in ihrer überwiegenden Mehrzahl Zubringerflüge zu internationalen Flügen, für die die Fluggäste bei Lufthansa praktisch nichts bezahlen. Darüber hinaus akzeptiert die Lufthansa keine bei anderen im Binnenverkehr tätigen Fluggesellschaften gelösten Flugscheine, wenn der Fluggast von einer Maschine einer anderen Binnenfluggesellschaft auf eine Lufthansa-Maschine umsteigt ("Interlining"), und verfügt auf den meisten Flughäfen über die besten Start- und Landzeiten.

2. Phase des ITF-Ausbildungsprogramms in Indien

Äußerst zufrieden ist die ITF mit dem bisherigen Erfolg ihres vor vier Jahren gestarteten Ausbildungsprogramms für Beschäftigte der Zivilluftfahrt in Indien. Inzwischen wurde die zweite Phase dieses ehrgeizigen Projekts eingeleitet. Den Auftakt formte ein Seminar, das vom 19. bis zum 26. November 1988 auf der Urlaubsinsel Manori in der Nähe von Bombay stattfand.

Das einwöchige Seminar diente der Ausbildung von 20 Bildungsbeauftragten, die sich aus den Gewerkschaften der Beschäftigten der Zivilluftfahrt sowie bei der Flughafenbehörde rekrutierten. Unter der Anleitung des Projektleiters Mihir Bandopadhaya erfuhren die Bildungsbeauftragten Wissenswertes über die Mitgliederwerbung und die Führung einer Gewerkschaft, Techniken für erfolgreiche Kollektivverhandlungen sowie den Einsatz von Studienkreisen als Ausbildungsmethode für Basismitglieder der Gewerkschaften. Bandopadhaya wurde dabei vom General-

sekretär der Luftfahrtgewerkschaften, Jagdish Lal, dem ehemaligen Generalsekretär F. X. Fernandes sowie einem Regionalfunktionär der Luftfahrtgewerkschaft, Ganapathy, unterstützt.

Die auf dem Seminar behandelten Themen wurden ergänzt durch Informationen über die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und die Lage der Gewerkschaften in Indien ganz allgemein, ein Thema, über das Umraomal Purohit, der Präsident der der ITF angeschlossenen indischen Eisenbahngewerkschaft AIRF und Vorsitzender des Koordinierungsausschusses der ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Indien, fachkundig referierte.

Um den Teilnehmern einen Einblick sowohl in die Tätigkeit der ITF im Interesse der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt als auch ein größeres Verständnis für die internationale Gewerkschaftsbewegung zu vermitteln, legte der ITF-Regionalsekretär für Asien und dem pazifischen Raum, Mo Hoda, Arbeitsmaterialien vor und zeigte

den ITF-Videofilm "Könnt Ihr uns helfen?", der erhebliches Interesse fand.

Während der ersten Phase des Programms war es gelungen, die traditionellen Rivalitäten zwischen den Zivilluftfahrtgewerkschaften in Indien zu überwinden, die bis dahin ihre Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt hatten. Die eindrucksvolle Zahl von 33 Gewerkschaften des Sektors arbeitet heute in einem Koordinierungsausschuß zusammen, der die Interessen der vielen Tausend Beschäftigten in der Zivilluftfahrt in Indien nun mit einer Stimme vertreten kann.

Eine weitere, aner kennenswerte Leistung des Programms besteht in der Zusammenführung der Beschäftigten bei sechzehn verschiedenen, in Indien tätigen ausländischen Fluggesellschaften in einer Dachorganisation - der Allindischen Föderation der Gewerkschaften der Beschäftigten bei ausländischen Fluggesellschaften -, die der ITF zu Anfang dieses Jahres beitrug.

TODESFÄLLE

Samuel M. Katisya, bis zu seinem Ruhestand 1986 Landesvorsitzender der kenianischen Transport and Allied Workers' Union, starb im Dezember vergangenen Jahres.

John E. Lawe, Internationaler Präsident der Transport Workers' Union of North America ist im Amt verstorben: Lawe war erst der vierte Präsident der Gewerkschaft, als er 1985 in dieses Führungsamt gewählt wurde. Er begann seine berufliche Laufbahn als Mitarbeiter einer Reinigungsfirma für Busse, bevor er dann als Busfahrer tätig wurde. Später begann er eine Laufbahn als Gewerkschaftsfunktionär und

wurde schließlich Vorsitzender der mächtigen TWU-Regionalorganisation in New York, wo er einen erbitterten Streit des Bus- und U-Bahn-Personals führte. Er war innerhalb der ITF-Sektion Straßentransport aktiv und eine Zeit lang der Vertreter der US-Straßentransportarbeitergewerkschaften im Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr.

Bernt Carlsson, UN-Kommissar für Namibia und ehemaliger Generalsekretär der Sozialistischen Internationalen, wurde bei dem tragischen Flugzeugabsturz über der schottischen Kleinstadt Lockerbie im Dezember vergangenen Jahres getötet. Er befand sich auf dem Flug nach New York,

wo er an den Unterzeichnungsfeierlichkeiten für den jüngst ausgehandelten Namibiavertrag teilnehmen wollte. Seit seiner Amtsübernahme im Juli 1987 wirkte Carlsson direkt an den Bemühungen um die Unabhängigkeit des Gebietes mit. Es wirkt wie eine traurige Ironie des Schicksals, daß er genau in dem Augenblick, in dem seine Anstrengungen von Erfolg gekrönt wurden, auf so tragische Weise ums Leben kommen sollte. In einem Nachruf erklärte der IBFG-Generalsekretär John Vanderveken, Carlsson werde allen, die ihn kannten, als "unermüdlicher Kämpfer für soziale Gerechtigkeit, Gleichheit und Menschenwürde" in Erinnerung bleiben.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

20.-22. Februar

Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum

Wodonga, Australien

23.-25. Februar

Binnenverkehrsausschuß für Asien und den pazifischen Raum

Wodonga, Australien

23.-25. Februar

Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum

Auckland, Neuseeland
Paris

21.-22. März

Vorstandssitzung
Konferenz über die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes - "1992"

Luxemburg

5.-7. April

Seminar für europäische Billigflaggeninspektoren

Genua, Italien

13.-15. April

Hafenarbeitersitzung

London

22.-23. Mai

Seeleutesitzung

London

23. Mai

Gemeinsame Sitzung der Seeleute und Hafenarbeiter

London

24. Mai

Fair-Practices-Ausschuß

London

24.-26. Mai

Sektionskonferenz Eisenbahn

Spanien

19.-21. September