

ITF NEWS

EISENBAHNERSTREIK: LÖSUNG IN SICHT Südafrikanische Eisenbahner stimmen über Lösungspaket ab

Ein Ende des bitteren und gewalttätigen Arbeitskonflikts zwischen den südafrikanischen Eisenbahnen, Teil des staatlichen Verkehrsunternehmens SATS, und der südafrikanischen Eisenbahner- und Hafentarbeitergewerkschaft SARHWU ist in Sicht, nachdem Unternehmensleitung und Gewerkschaft am 27. Januar eine Vereinbarung unterzeichnet haben. Diese soll den Streikenden jetzt zur Abstimmung vorgelegt werden.

Seit November vergangenen Jahres befinden sich Gewerkschaftsmitglieder bei SATS im Streik, um ihren Forderungen nach Lohnerhöhungen und Anerkennung der SARHWU Nachdruck zu verleihen (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989).

Im Rahmen des ausgehandelten Lösungspakets erklärte sich das Unternehmen zur Wiedereinstellung Tausender von Arbeitnehmern, die wegen ihrer Beteiligung an dem Streik entlassen worden waren, sowie zur Aufnahme "echter Verhandlungen" mit der SARHWU über die Anerkennung der Gewerkschaft als Interessensvertretung der Arbeitnehmer bereit.

Die Arbeitnehmer sollen in der gleichen Tätigkeit und Lohngruppe wiederingestellt werden wie zuvor. Gleichzeitig wurde zugesagt, keine Disziplinarmaßnahmen gegen die Teilnehmer an dem Streik zu verhängen.

Obgleich die Anerkennung der SARHWU als Verhandlungspartner in Kollektivverhandlungen und Interessensvertretung der Arbeitnehmer anfänglich auf die Region südliches Natal begrenzt werden soll, bietet die Einigung eine Grundlage für die Anerkennung der Gewerkschaft auch in anderen Unternehmensteilen von SATS, einem großen staatlichen Arbeitgeber, der zuvor jede Form der Verhandlungen mit den Gewerkschaften abgelehnt hatte, die erfolgen soll, sobald die Gewerkschaft den Nachweis über die von ihr organisierte große Zahl von Arbeitnehmer erbracht hat.

Die Einigung, die von der Gewerkschaft als "historischer Durchbruch" bezeichnet wird, konnte nach Anrufung der unabhängigen Schlichtungsstelle in Südafrika erreicht werden. SAS wollte zuvor lediglich die Hälfte der während des Streiks entlassenen 23.000 Arbeitnehmer wiedereinstellen.

Der Durchbruch kam nach den schrecklichsten Szenen des Blutvergießens während des gesamten Arbeitskonflikts, bei denen 500 einer Vigilantengruppe angehörende Streikbrecher am 9. Januar Streikenden auf dem Weg zu einer Gewerkschaftssitzung am Bahnhof von Germiston in der Nähe von Johannesburg auflauerten und sie mit Messern, Speeren und Macheten angriffen.

Streikende Eisenbahner und Fahrgäste, die gerade am Bahnhof angekommen waren, wurden unterschiedslos mit Messerstichen und -hieben traktiert, während die Bahnpolizei untätig zusah. Sechs Todesopfer wurden noch am Ort des Überfalls gemeldet, Angaben der Gewerkschaft zufolge beläuft sich die Gesamtzahl der Toten jedoch eher auf 25. Mehr als 80 Personen wurden verletzt, einige davon verloren bei dem rasenden Überfall Arme oder Beine.

Als die Polizei schließlich am Ort des Geschehens erschien, schoß sie mit Tränengasbomben in einen Zug, so daß weitere Fahrgäste zum Aussteigen gezwungen waren und den Vigilantentruppen direkt in die Hände liefen.

Die Streikbrecher trugen SATS-Uniformen

Januar 1990

Gefahrguttransport (S.2)
TCWU-Kongreß in
Südafrika (S. 14/15)

LEUTE (S.6)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN(S.6)**

BINNENVERKEHR

Lenkzeiten in Europa (S. 7)

Kürzungen bei den
kanadischen Eisenbahnen
(S. 9)

Kabotage in Europa (S.10)
Busfahrerstreik in Hongkong
(S.11)

REISEBÜROPERSONAL

IAO-Sitzung (S. 12)

SEELEUTE

Erfolgreicher Boykott
in Schweden (S. 13)

Erfolgreicher Streik
in Deutschland (S. 16)
Flaggenübersicht (S. 20)

FISCHEREI

Schleppnetzeinsatz
verboten (S. 21)

ZIVILLUFTFAHRT

Eastern (S. 23)

TODESFÄLLE (S.24)

HAFENARBEITER

Streikfolgen (S. 28)

Forts. auf Seite 2

ITF-Gefahrgutkonferenz

Mit der ersten sektionsübergreifenden Konferenz zum Thema Gefahrguttransport ihrer Geschichte reagierte die ITF auf die weit verbreiteten Sorgen ihrer Mitgliedsgewerkschaften in Zusammenhang mit Fragen des Arbeits- und Umweltschutzes, die die Arbeitnehmer in allen Verkehrsbereichen betreffen.

An der Konferenz, die am 30. November und 1. Dezember 1989 im Gebäude des Internationalen Arbeitsamtes in Genf stattfand, nahmen mehr als 70 Delegierte von 41 ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus 26 Ländern teil, die alle Bereiche der Verkehrswirtschaft vertraten. Dank des sektionsübergreifenden Charakters der Veranstaltung konnten sich die Diskussionen auf die zunehmend verkehrsträgerübergreifende Gestaltung des Gefahrguttransports und die Notwendigkeit einer Harmonisierung der verschiedenen Systeme von Sicherheitsvorschriften konzentrieren.

Hierzu wurden die Teilnehmer von Experten internationaler Ordnungsorgane informiert: Hubert Wardelmann von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), Reg Watson von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa, John Cox von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), Karl Maurer vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) und Jan Huisman von der UNO-Umweltorganisation UNEP.

Die geladenen Experten referierten über die bei den Bemühungen um eine Standardisierung der internationalen Gefahrgutvorschriften erzielten Fortschritte, verwiesen auf die großen Schwierigkeiten, denen sich die Aufsichtsbehörden bei der Kontrolle ihrer Einhaltung gegenübersehen und begrüßten die Beteiligung der Transportarbeitergewerkschaften und der ITF an der Arbeit der internationalen Organisationen im Interesse eines sicheren Transports gesundheitsgefährdender Stoffe.

Auf der Grundlage eines von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

(ZKR) eingereichten Papiers, das von Alfons Geeraerts, dem Vorsitzenden der ITF-Sektion Binnenschifffahrt, vorgetragen wurde, beriet die Konferenz außerdem über den Transport gesundheitsgefährdender Güter auf Binnenwasserstraßen.

In der anschließenden Diskussion hoben die Teilnehmer hervor, daß die Betroffenen häufig nicht über Sicherheitsvorschriften informiert seien und verwiesen auf das Problem, mit den raschen Entwicklungen in der Chemikalienherstellung Schritt zu halten, die die bestehenden Vorschriften fortlaufend veralten lassen. Auch wurde der Ruf nach der Verhängung wesentlich schärferer Sanktionen gegen Hersteller und Verlager laut, die gesundheitsgefährdende Frachten nicht als solche kennzeichnen.

Die Konferenzteilnehmer verabschiedeten eine detaillierte gewerkschaftspolitische Erklärung zum Gefahrguttransport mit Schwerpunkt auf Fragen der Ausbildung, der Zuständigkeit und rechtlichen Haftungspflicht, auf die Kontrolle der Einhaltung bestehender Vorschriften und die Mitarbeit der Transportarbeitergewerkschaften und der ITF in den internationalen Ordnungsorganen. Die Erklärung soll dem 36. ITF-Kongreß im August dieses Jahres in Florenz vorgelegt werden.

Die Teilnehmer sprachen sich nachdrücklich für eine Verstärkung der Zusammenarbeit der Transportarbeitergewerkschaften und der ITF mit Umweltschutzorganisationen wie Greenpeace aus, wobei sie auf die von zahlreichen Einzelgewerkschaften bereits geschaffenen konstruktiven Beziehungen zu diesen Organisationen aufbauen könnten. In Hinblick auf gemeinsame Interessen und Standpunkte sei hier noch einige Arbeit zu leisten, und dies sei eine Gelegenheit für die Gewerkschaften, ihr Verantwortungsbewusstsein in einem in den Augen der Öffentlichkeit so wichtigen Bereich unter Beweis zu stellen.

Ein Schlüsselereignis, das unter den angeschlossenen Gewerkschaften den Wunsch nach Einberufung dieser Konfe-

renz laut werden ließ, war die Ablagerung nicht gekennzeichnete Abfallstoffe im nigerianischen Hafen Koko im Jahre 1988. Damals erkrankten zahlreiche Hafentarbeiter, nachdem sie mit der Fracht in Berührung gekommen waren. Die Reaktion der nigerianischen Hafentarbeitergewerkschaft sowie der Rücktransport der Fracht nach Europa an Bord der *Karin B* unter den kritischen Augen der Öffentlichkeit hatten das Bewußtsein der Menschen hinsichtlich der mit dem Transport gesundheitsgefährdender Abfallstoffe in Entwicklungsländern verbundenen ethischen Fragen und kriminellen Aspekte geschärft. Vor diesem Hintergrund verabschiedeten die Teilnehmer an der Konferenz eine Entschliebung, in der eine Reduzierung der bei den Herstellungsprozessen anfallenden Mengen gesundheitsgefährdender Abfallstoffe auf ein Mindestmaß, ein Verbot der Verbrennung gesundheitsgefährdender Abfallstoffe auf See zum nächstmöglichen Zeitpunkt und die Ratifizierung und Anwendung des Basler Übereinkommens durch die Regierungen gefordert wurde.

Die ITF wird ihre Tätigkeit zum Thema Gefahrguttransport im Rahmen ihrer Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit fortsetzen und in diesem Zusammenhang auch internationale solidarische Unterstützung für angeschlossene Gewerkschaften organisieren, die sich aktiv gegen die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften und die illegale Ablagerung gesundheitsgefährdender Abfallstoffe zur Wehr setzen. Darüber hinaus werden die Transportarbeitergewerkschaften einen wesentlichen Beitrag zur internationalen Arbeitskonferenz 1990 leisten, auf der ein neues internationales Übereinkommen über den sicheren Einsatz von Chemikalien, das auch für den Verkehrssektor gelten soll, als einer der wichtigsten Tagesordnungspunkte behandelt werden soll.

*Angesichts der politischen Veränderungen in Osteuropa könnte auch dem Mißbrauch osteuropäischer Länder als Abfallhalde für Tausende von Tonnen gesundheitsgefährdender Abfallstoffe der westlichen Industrie bald ein Ende gesetzt werden. In der Deutschen Demokratischen Republik, wo jede Form des Protestes gegen den Abfallimport aus der Bundesrepublik Deutschland und Österreich jahrelang unterdrückt wurde, werden nun Forderungen der Öffentlichkeit nach Schließung der Sondermülldeponien laut. Die westlichen Regierungen geraten angesichts der in den Deponien herrschenden äußerst unzureichenden Sicherheitsnormen zunehmend unter Druck, die Sondermülllieferungen in den Osten einzustellen.

... südafrikanischer Eisenbahnerstreik beigelegt

Forts. von Seite 1

und führten den Angriff auf dem Betriebsgelände des Unternehmens aus. Sie waren von der Unternehmensleitung beurlaubt worden.

Die SARHWU verurteilte die Unternehmensleitung von SATS für ihre Komplizenschaft bei diesem Massaker unter ihren Mitgliedern und beschuldigt die Polizei, nicht rechtzeitig eingegriffen zu haben, um die Gewalttätigkeiten wirksam zu unterbinden.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis gab in einem Protestschreiben an den Generaldirektor der SATS der Abscheu der Transportarbeitergewerkschaften auf der ganzen Welt angesichts dieses mörderischen Überfalls Ausdruck und forderte "eine sofortige, unparteiische öffentliche Untersuchung der Ursachen und Umstände sowie durchgreifende Maßnahmen gegen alle an dem Überfall Beteiligten."

Auch eine große Zahl von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sowie der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) beschuldigten das Unternehmen und die südafrikanische Regierung in Protestschreiben der Komplizenschaft an dem Massaker.

Keine Zukunft für den WGB

1989 war ein Jahr großer Veränderungen in den Führungsspitzen zahlreicher internationaler Berufssekretariate - den 15 internationalen Zusammenschlüssen von Industrie- und Berufsgewerkschaften, zu denen auch die ITF gehört. Sechs Organisationen entsandten neugewählte Generalsekretäre zur alljährlichen Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate, die am 9. und 10. Januar dieses Jahres in Wien stattfand. Die ITF war durch Generalsekretär Harold Lewis und den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

Diese Zusammenkunft bietet den Internationalen Berufssekretariaten und dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) die Gelegenheit zu einem informellen Informationsaustausch über jüngste Entwicklungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

In diesem Jahr waren die Diskussionen beherrscht von den Ereignissen der vergangenen Monate in Osteuropa. Bogdan Lis, der ehemalige Führer der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc im Untergrund und heute Internationaler Sekretär der Gewerkschaft, nahm als Gast an der Sitzung teil. Er unterrichtete die übrigen Teilnehmer über Pläne, die Industriesektionen der Solidarnosc offiziell anzuerkennen. 50 derartige Sektionen wurden bereits geschaffen, darunter mehrere in den verschiedenen Verkehrssektoren. Allerdings sind sie noch nicht in den Satzungen der Solidarnosc verankert, die augenblicklich eine ausschließlich regionale Struktur vorsehen. Dieses Problem soll auf dem nächsten Gewerkschaftstag der Solidarnosc im April behandelt werden, auf dem auch der Weg für einen Beitritt zu den entsprechenden Internationalen Berufssekretariaten bereitet werden soll.

Solidarnosc hofft gleichzeitig, durch die Schaffung von etwa 10 großen, effektiven Industriesektionen ihre bestehende Branchenstruktur straffen zu können.

Lis berichtete ferner über Kontakte in anderen osteuropäischen Ländern, deren Arbeitnehmer häufig auf die Unterstützung der Solidarnosc bei der Gründung demokratischer Gewerkschaften hofften. Bereits früher aufgenommene Kontakte zu Führern von Untergrundgewerkschaften erwiesen sich heute als sehr nützlich, erklärte er.

Das gleiche Thema griff auch IBFG-Generalsekretär John Vanderveken auf. Es sei dringend notwendig, sagte er, unter den zahlreichen neuen Gewerkschaften die repräsentativsten auszumachen. Aus diesem Grund habe er beschlossen, unverzüglich IBFG-Missionen nach Ungarn, Bulga-

rien, in die Tschechoslowakei und Rumänien zu entsenden, um Verbindung zu den dort neu entstehenden und, wo dies angebracht erscheine, den reformierten "offiziellen" Gewerkschaften aufzunehmen. Die Kontakte zu Gruppierungen in der DDR würden über den bundesdeutschen Gewerkschaftsdachverband DGB koordiniert. Ein Bericht über die Ergebnisse dieser Missionen solle auf einer Sondersitzung der Gewerkschaftsdachverbände und der Internationalen Berufssekretariate am 8. Februar in Brüssel verlegt werden.

Es schloß sich eine allgemeine Diskussion über die Lage der internationalen Gewerkschaftsbewegung an, die sich speziell mit der Position des kommunistisch kontrollierten Weltgewerkschaftsbundes (WGB) und der ihm angeschlossenen Internationalen Gewerkschaften auseinandersetzte. Die Entwicklungen in Osteuropa hatten weitreichende Auswirkungen für die Organisation mit Sitz in Prag, die größtenteils von den nun diskreditierten "offiziellen" Gewerkschaften in Osteuropa finanziert und mit Personal ausgerüstet werde. Es herrschte generelle Übereinstimmung darüber, daß der WGB rasch an Bedeutung verlieren werde. Wie schon in der Vergangenheit wurden die dem IBFG angeschlossenen Gewerkschaften erneut aufgefordert, Einladungen vom WGB und den ihm angeschlossenen Organen abzulehnen, die als letzte, verzweifelte Initiativen im Überlebenskampf der Organisation ausgesprochen würden.

Vanderveken bezog sich ferner auf die weitreichenden Veränderungen auch in der Führung des kleinen, christlich ausgerichteten Weltverbandes der Arbeitnehmer (WVA) nach dessen jüngstem Kongreß in Caracas. Alle diese Entwicklungen würden aller Voraussicht nach zu einem nicht mehr rückgängig zu machenden Strukturwandel in der internationalen Gewerkschaftsbewegung führen.

Besorgte Stimmen wiesen darauf hin, daß die Veränderungen in Europa Aufmerksamkeit und Gelder von der verzweifelten Lage in vielen Entwicklungsländern, insbesondere in Afrika, ablenken könnten. Auch seien eine Reihe von afrikanischen Gewerkschaften, die sich in der Vergangenheit eigenen Angaben zufolge um eine "neutrale" Haltung gegenüber dem IBFG ebenso wie dem WGB bemüht hatten, durch die Ereignisse in Osteuropa gezwungen, ihre Position zu überdenken. Dies konnte der Leiter des IBFG-Büros in Genf, Eddie Laurijssen, in einem Bericht über seine Teilnahme an einer vor kurzem abgehaltenen Sitzung des neu gegründeten Gewerkschaftsbundes der Maghreb-Staaten, dem

Gewerkschaften aus Libyen, Tunesien, Algerien, Marokko und Mauretanien angehören, anschaulich belegen. Im Gegensatz zur Situation noch vor wenigen Jahren, als die dem IBFG angeschlossenen Gewerkschaften in dieser Region mehr oder weniger isoliert dastanden, seien die wichtigsten Ämter der neuen Organisation mit Vertretern von dem IBFG angeschlossenen oder ihm zumindest nahestehenden Gewerkschaftsdachverbänden besetzt worden, berichtete er.

Peter Michaelzik, Generalsekretär des Internationalen Bergarbeiterverbandes (IBV), erinnerte daran, daß der IBV viele Jahre lang Angriffsziel des WGB im Bündnis mit der britischen Bergarbeitergewerkschaft NMU, die eine rivalisierende Organisation unter dem Namen Internationale Vereinigung der Bergarbeitergewerkschaften (IVB) gegründet hatten, war. Auf der diesjährigen Sitzung konnte er berichten, daß der IBV enge Arbeitsbeziehungen zu den Führern der jüngsten Bergarbeiterstreiks in der Sowjetunion aufgenommen habe. Es sei zu erwarten, daß diese demnächst die Kontrolle in der offiziellen sowjetischen Bergarbeitergewerkschaft übernehmen würden, was möglicherweise ihren Austritt aus der IVB und dem Beitritt zum IBV zur Folge haben werde. Auch eine Gruppe afrikanischer Bergarbeitergewerkschaften entziehe der IVB langsam aber sicher ihre Unterstützung.

Vanderveken unterrichtete die Sitzungsteilnehmer über eine vor kurzem vom IBFG entsandte Mission in die israelisch besetzten Gebiete im Westjordanland und im Gazastreifen, einer Region, die Politikern ebenso wie Gewerkschaftern noch immer großes Kopfzerbrechen bereite. Ohne Beispiel sei die Zusammensetzung der IBFG-Mission gewesen, der sowohl Vertreter des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut als auch verschiedener palästinensischer Gewerkschaften angehörten, die teilweise über sehr enge Verbindungen zur PLO verfügten. Die Aufgabe der Mission bestand im Studium der Lage der Arbeitnehmer in den besetzten Gebieten, einer in der Internationalen Arbeitsorganisation heftig umstrittenen Frage. Der IBFG beabsichtige ferner, in nächster Zeit eine Mission nach Brasilien zu entsenden, um sich ein Bild von der Spaltung der Gewerkschaftsbewegung des Landes und den Aussichten für eine Vereinigung zu machen. Bis auf weiteres werde nachdrücklich eine neutrale Position gegenüber den beiden größten Gewerkschaftsdachverbänden CGT und CUT empfohlen. Auch die in letzter Zeit zu Tage tretenden Differenzen

Forts. auf Seite 4

ITF-Rabatt im Hotel-Restaurant De Beer

Ein Sonderangebot für der ITF angeschlossene Gewerkschaften und ihre Funktionäre hält jetzt das Hotel-Restaurant De Beer Europoort in den Niederlanden parat.

Das Hotel-Restaurant gehört der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute und wird nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt, um das benachbarte De-Beer-Seeleutezentrum zu finanzieren. De Beer liegt außerhalb Rotterdams in Europoort. Das Hotel verfügt über ein exzellentes Restaurant, Tennisplätze, einen überdachten Swimmingpool und komfortable Zimmer, die höchsten Ansprüche genügen. Für ITF-Mitglieds-gewerkschaften bietet es jetzt zwei spezielle Wochenendpauschalen (Freitag, Samstag und Sonntag) an: die Pauschale für Übernachtung und Frühstück und die Pauschale für Halbpension. Die erste Pauschale umfaßt die Übernachtung im Doppelzimmer und Frühstück zum Einheitspreis von 110 Gulden pro Zimmer. Die zweite Pau-



schale umfaßt eine Übernachtung im Hotel, Frühstücksbüfett am Morgen und ein liebevoll zusammengestelltes Abendessen mit Kaffee für 82,50 Gulden pro Person.

Bei diesem Pauschalangeboten wird keine Sondergebühr für Einzelbelegung eines Zimmers erhoben. Darin enthalten ist außerdem die kostenlose Benutzung der Tennisplätze und des Swimmingpools. Alle Zimmer verfügen über Farbfernseher mit Kabelanschluß.

Bei der Vorbestellung solltet Ihr Euch auf dieses Sonderangebot für die ITF berufen.

Neben den beiden Wochenendpauschalen bietet das Hotel für Gewerkschaftssitzungen und -konferenzen einen 20%igen Rabatt auf alle angegebenen Preise. Wenn Ihr näheres erfahren wollt, wendet Euch bitte an den Manager, Tom Van Den Born. Die Adresse lautet:

Hotel-Restaurant De Beer Europoort
Europaweg 210
3198 LD Europoort Rotterdam
Niederlande
Telefon: +31-1819-62377
Telefax: +31-1819-62923
Telex: (044)-29979

... Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate

Forts. von Seite 3

innerhalb der südkoreanischen Gewerkschaftsbewegung und die sich verschlechternden Beziehungen zwischen den Gewerkschaften und der Regierung standen auf der Tagesordnung.

Heribert Maier, bis vor kurzem Generalsekretär des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET) und heute Stellvertretender Generaldirektor der IAO, lieferte einen kurzen Bericht über die aktuellen Entwicklungen innerhalb seiner Organisation.

Zum Tagesordnungspunkt "praktische Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten" informierte die ITF über die Ergebnisse ihrer jüngsten Übersicht über die von den internationalen Gewerkschaftsorganisationen eingesetzten Computer- und Kommunikationseinrichtungen und bot ihre Unterstützung bei der Organisation von Seminaren und Ausbildungslehrgängen für die Mitarbeiter der Internationalen Berufssekretariate an. Auch über die Möglichkeit des Aufbaus internationaler Datenbanken für technische Fragen durch die Gewerkschaften und gemeinsamer Veröffentlichungen wurde beraten.

John Evans, Generalsekretär des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), trug einen kurzen Bericht über die jüngste Tä-

tigkeit dieses in Paris ansässigen Clubs der Industrienationen der Welt vor. Er wies darauf hin, daß sich eine geringfügige Lockerung der Philosophie des freien Marktes abzeichne, die die wirtschaftlichen Empfehlungen der Organisation in den vergangenen zehn Jahren bestimmt habe.

Gegen Ende der Sitzung kam es zu einer lebhaften Diskussion über die Vertretung der Internationalen Berufssekretariate innerhalb der Strukturen des IBFG. Obwohl es sich um durchaus eigenständige Organisationen handelt, arbeiten der IBFG (ein Zusammenschluß nationaler Gewerkschaftsdachverbände) und die Internationalen Berufssekretariate (ein Zusammenschluß von Industrie- und Berufsgewerkschaften) im Rahmen der 1952 zwischen ihnen ausgehandelten sogenannten "Vereinbarung von Mailand" eng zusammen. Darin wird die Autonomie der Internationalen Berufssekretariate garantiert, dem IBFG allerdings die Rolle des Koordinators in allgemeinen sozialen und politischen Fragen übertragen. In den seither vergangenen mehr als 30 Jahren wählten die Internationalen Berufssekretariate immer zunächst zwei, später vier Vertreter, die mit vollem Rederecht an den Sitzungen des IBFG-Vorstandes teilnehmen. In jüngerer Zeit bürgerte sich jedoch die Praxis ein, daß jedes Internationale Be-

rufssekretariat auf Wunsch an IBFG-Vorstandssitzungen teilnehmen und dort das Wort ergreifen kann. Die Mehrzahl der Internationalen Berufssekretariate vertrat daher die Auffassung, daß man auf die inzwischen überflüssig gewordene Wahl von Vertretern verzichten sollte, nach ausführlichen Beratungen kamen die Teilnehmer allerdings zu dem Ergebnis, daß dies von einigen nationalen Gewerkschaftsdachverbänden als Versuch einer einseitigen Änderung der Vereinbarung von Mailand ausgelegt werden könnte. Nach weiteren Diskussionen wurde grundsätzlich beschlossen, auf die Wahl von Vertretern im IBFG-Vorstand zu verzichten, vor Umsetzung dieses Beschlusses jedoch auf eine formelle Entscheidung des Vorstands zu warten.

Zum Abschluß der zweitägigen Sitzung gab Stefan Nedzynski, der seit dem Rücktritt des ehemaligen ITF-Generalsekretärs Charlie Blyth 15 Jahre lang den Vorsitz der Generalkonferenz innehatte, bekannt, daß er nach seinem Rücktritt vom Amt des Generalsekretärs der Internationalen des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT) nicht zur Wiederwahl zur Verfügung stehe. Hans Engelberts, Generalsekretär der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) wurde daraufhin einstimmig zum neuen Vorsitzenden der Generalkonferenz gewählt.

STARKE, UNABHÄNGIGE GEWERKSCHAFTEN FÜR DAS "NEUE EUROPA"

Die Aussichten für die Schaffung unabhängiger, demokratischer Gewerkschaften in Osteuropa waren niemals besser.

Nachdem die kommunistischen Parteien die Kontrolle verloren haben und die Arbeitnehmer ihren Klagen Gehör verschaffen konnten, wird nun der Boden für eine Wiederbelebung echter Gewerkschaftsarbeit bereitet. Gleichzeitig besteht allerdings die Gefahr, daß die Interessen der Arbeitnehmer im Umstrukturierungsprozeß angesichts der Öffnung der osteuropäischen Volkswirtschaften für die Kräfte des Marktes und des Wunsches zahlreicher Regierungen, westliches Kapital und Management-Know-how in ihre Länder zu locken, völlig untergehen könnten.

Es gibt bereits Anzeichen dafür, daß die Arbeitnehmer sich von der kurzfristigen Mobilisierung zur Durchsetzung politischer Schlüsselforderungen - als Beispiel sei hier der folgenschwere Generalstreik in der Tschechoslowakei Ende November letzten Jahres genannt, der der Reformbewegung zum Durchbruch verhalf - fortbewegen und sich der Schaffung neuer Gewerkschaftsstrukturen zuwenden, durch die sie die Vertretung ihrer Interessen in den Betrieben, in den einzelnen Wirtschaftsbereichen und auf nationaler Ebene sichern können.

In der **Tschechoslowakei** selbst führte dieser Prozeß zur Gründung einer vom offiziellen Zentralrat der Gewerkschaft unabhängigen nationalen Vereinigung von Streikausschüssen, da der Zentralrat nach Meinung der Vereinigung nicht als Basis für reformierte Gewerkschaften angesehen werden kann.

In **Ungarn** macht die Entwicklung eines funktionierenden Systems von Industriegewerkschaften rasche Fortschritte. Unabhängige Initiativen zwingen offizielle Gewerkschaften wie z. B. die 150.000 Mitglieder starke Transportarbeitergewerkschaft zu einer Demokratisierung ihrer eigenen Strukturen und der Übernahme einer einflußreicheren Rolle bei Verhandlungen im Namen der Arbeitnehmer. Unterdessen haben beim staatlichen ungarischen Schiffsverkehrsunternehmen und auf Billigflaggenschiffen beschäftigte Seeleute eine unabhängige Gewerkschaft (MTSZ) sowie eine Berufsorganisation (MATE) gegründet. Die MTSZ, der bereits zwei Drittel der 750 aktiven ungarischen Seeleute angehören, bemüht sich gegenwärtig um einen Beitritt zur ITF.

In **Polen** wird die Solidarnosc auf ihrem Nationalkongreß im April über die Gründung von Industriegewerkschaften beraten. Die Rolle von Mitgliedern der Solidarnosc als Minister der polnischen Regierung, die sich um die Durchführung eines radikalen Programms zur Umstrukturierung der polnischen Volkswirtschaft nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten bemüht, wirft Fragen hinsichtlich der zukünftigen Rolle der Gewerkschaft auf.

In der **UdSSR** wird das Monopol des offiziellen sowjetischen Gewerkschaftsdachverbandes AUCCTU von mehreren Gruppen in Frage gestellt, darunter SOTSPROF, eine Föderation unabhängiger radikaler Gewerkschaften. Gegenwärtig werden neue Gesetze erarbeitet, die Aufgaben und Rechte der Gewerkschaften in der Sowjetunion neu definieren sollen.

Die Enthüllungen über den korrupten Lebensstil führender Gewerkschafter in der **DDR**, in deren Mittelpunkt die Vorliebe des Vorsitzenden des dortigen Gewerkschaftsdachverbandes FDGB, Harry Tisch, für Jagdausflüge in seinem privaten Forst steht, haben dem Ansehen der offiziellen Gewerkschaften schweren Schaden zugefügt. Viele andere offizielle Gewerkschaftsführer sind entweder zurückgetreten oder sehen ihrer Absetzung durch die enttäuschten Mitglieder entgegen.

In **Bulgarien** hat die unabhängige Gewerkschaft PODKREPA ("Unterstützung"), die inzwischen eigenen Angaben zufolge mehr als 30.000 Mitglieder zählt, eine heftige öffentliche Diskussion mit den offiziellen Gewerkschaften über die Fortschritte bei der Demokratisierung des Landes ausgelöst.

In **Rumänien** besteht eine tiefe Kluft zwischen Arbeitnehmergruppen, die das Ceausescu-Regime unter großen Gefahren im Untergrund überdauert hatten und nun wieder auftauchen, und den Anhängern der provisorischen Regierung, die an die Stelle der Ceausescu-freundlichen "Gewerkschaften" treten möchten. ITF-Generalsekretär Harold Lewis sandte eine Grußbotschaft an den Gründungskongreß der freien Berufsfahrgewerkschaft in Rumänien, in der er seiner Hoffnung auf "gute Zusammenarbeit im Kampf um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Berufsfahrer im inländischen und grenzüberschreitenden Straßentransport in ganz Europa" Ausdruck gab.

Das Auseinanderbrechen des von der

Sowjetunion angeführten Wirtschaftsblocks Comecon und die Forderungen des Internationalen Währungsfonds sowie westlicher Banken werden mit Sicherheit zu einer grundlegenden Umstrukturierung der östlichen Volkswirtschaften führen. Die drohende Arbeitslosigkeit und der Druck auf die Sozialausgaben lassen die Notwendigkeit der Schaffung unabhängiger Arbeitnehmerorganisation um so dringlicher erscheinen.

Die Gründung zahlreicher west-östlicher Gemeinschaftsunternehmen (ihre Zahl belief sich Ende 1989 auf 3.345) sowie die Pläne für die Beschäftigung osteuropäischer "Gastarbeiter" (besonders in Österreich) werfen ebenfalls neue Probleme für die Arbeitnehmerorganisationen in beiden Teilen Europas auf. Starke unabhängige Gewerkschaften im Osten könnten dazu beitragen, die Ausbeutung der Arbeitnehmer aus ehemals kommunistisch regierten Ländern als billige Arbeitskräfte zu verhindern.

Mit der veränderten politischen Lage ist auch die Existenzberechtigung des Weltgewerkschaftsbundes (WGB) in Frage gestellt. Angesichts der zunehmenden Tätigkeit echter Gewerkschaften außerhalb der Kontrolle der kommunistischen Partei und der verzweifelten Bemühungen der offiziellen Gewerkschaften, ihre Mitglieder von ihrer Reformierbarkeit zu überzeugen, schwindet die Existenzgrundlage einer eigenständigen internationalen Organisation kommunistisch kontrollierter Gewerkschaften rasch. Es ist zu erwarten, daß eine Reihe osteuropäischer Regierungen in Zukunft nicht mehr zur Finanzierung der Tätigkeit des WGB bereit sein wird. Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) hat seinerseits ein umfassendes Hilfsprogramm zur Bereitstellung technischer Unterstützung für Arbeitnehmer in Osteuropa, die sich um die Schaffung demokratischer Gewerkschaften bemühen, gestartet. In Polen fanden bereits eine Reihe vom IBFG finanzierten Seminare für aktive Solidarnosc-Mitglieder statt, die der Gewerkschaft bei der Stärkung ihrer Ressourcen und ihrer Organisationsstruktur behilflich sein sollen. Auch zahlreiche dem IBFG angeschlossene nationale Gewerkschaftsdachverbände ebenso wie Einzelgewerkschaften verstärken ihre Anstrengungen bei der Förderung des Aufbaus einer echten Gewerkschaftsbewegung in Osteuropa.



LEUTE

In seinem Amt bestätigt wurde auf dem Kongreß der südafrikanischen Transport und General Workers' Union im Dezember 1989 der Präsident der Gewerkschaft, Vivian Zhungu (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten). Jane Barrett trat vom Amt der Generalsekretärin zurück. An ihrer Stelle wählte der Kongreß einstimmig Nathi Nhleko zum Generalsekretär und Randall Howard zum stellvertretenden Generalsekretär. Alfred Ndlovu (der augenblicklich eine 5jährige Freiheitsstrafe auf Robben Island verbüßt) wurde erneut zum 1. Vizepräsidenten gewählt. Für die Dauer von Ndlovus erzwungener Abwesenheit wurde Ephraim Makhosa zum

Amtierenden 1. Vizepräsidenten ernannt. 2. Vizepräsident ist **Philomen Mashitela**. Mit **Nomsa Chope** wurde erstmals eine Frau ins Amt der Kassenswartin der Gewerkschaft gewählt.

Monika Wulf-Mathies, Vorsitzende der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) wurde im November in Harare auf dem IÖD-Kongreß zur neuen Präsidentin der Internationalen der Öffentlichen Dienste gewählt.

Akira Yamagishi, Präsident der Internationalen des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT), wurde

zum ersten Präsidenten des neuen vereinigten japanischen Gewerkschaftsdachverbandes RENGU gewählt.

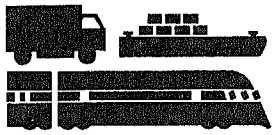
Bernard Byrne wurde zum Sekretär der Abteilung Verkehr der neugegründeten irischen Service, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) gewählt.

Mario Caligari von der argentinischen Transportarbeitergewerkschaft UTA wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1990 zum ITF-Koordinator im Subregionalbüro in Buenos Aires ernannt. Die Subregion umfaßt Argentinien, Uruguay, Paraguay und Chile.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

20.-22. Februar	Afrikanische Eisenbahnerkonferenz	Harare
8./9. März	Sektionskonferenz Reisebüropersonal	London
20./21. März	Vorstand	London
11. April	Sitzung des Kabinenpersonals	Montreal
25.-27. April	Lateinamerikanische Regionalkonferenz	Montevideo
17./18. Mai	Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr	Hamburg
30. Mai	Hafenarbeitersitzung	London
31. Mai/1. Juni	Fair-Practices-Ausschuß	London
13./14. Juni	Sektionskonferenz der Fischer	London
31. Juli/		
1. August	Vorstand	Florenz
2.-9. August	ITF-Kongreß	Florenz
3.-7. September	Sitzung der Billigflaggeninspektoren	Eastbourne (Großbritannien)



BINNENVERKEHR

Kürzere Arbeitszeiten im europäischen Straßentransport?

Die europäischen Regierungen beraten über positive Änderungen an den Verordnungen über die Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr, die zur Verabschiedung von Vorschriften führen könnten, durch die die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer an die der meisten anderen Berufe angeglichen werden.

Im Rahmen der europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) wird augenblicklich über Änderungen an den europaweit geltenden Bestimmungen des AETR für den Straßentransport diskutiert. Gleichzeitig berät die Europäische Gemeinschaft über eine Änderung der gemeinschaftlichen Bestimmungen für den Straßentransport (EG-Verordnung 3820/85).

Im November 1989 beschloß die CEMT, daß Beratungen über eine Änderung des AETR notwendig seien, und setzte diesen Punkt auf ihr Arbeitsprogramm für 1990.

Im Dezember unterbreitete der französische Verkehrsminister dem Rat der Verkehrsminister in der Europäischen Gemeinschaft einen Änderungsvorschlag für EG-Verordnung 3820/85. Darin wird die Verabschiedung von Arbeitszeitbeschränkungen anstelle der bisher geltenden Lenkzeitbeschränkungen vorgeschlagen, eine von den Straßentransportarbeitergewerkschaften schon lange erhobene Forderung.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers sprach am 10. Januar mit leitenden Beamten des französischen Verkehrsministeriums über diese Initiative. Sie unterrichteten die ITF über die positive Aufnahme der französischen Vorschläge durch die übrigen Verkehrsminister in der EG mit Ausnahme Großbritanniens.

Brothers diskutierte mit ihnen über die erforderlichen Änderungen an der EG-Verordnung und dem AETR bzw. die Schaffung einer neuen, einheitlichen europäischen Regelung. Er erläuterte die an einen solchen Schritt geknüpften Erwartungen der ITF.

- Ziel der Vorschriften müsse es sein, einer Übermüdung der Fahrer vorzubeugen, den Schutz der Gesundheit der Fahrer zu gewährleisten und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern.

- Alle neuen oder geänderten Vorschriften müßten mit einer Ratifizierung des

IAO-Übereinkommens 153 über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport aus dem Jahre 1979 vereinbar sein.

- Alle neuen Vorschriften müßten im Interesse der Verständlichkeit und der leichteren Kontrolle wesentlich einfacher gefaßt sein als die bestehenden Bestimmungen.

- Eine Beschränkung der Arbeitszeit sei einer Lenkzeitbegrenzung vorzuziehen.

- Alle Bereitschaftszeiten (d. h. Lenktätigkeit, Be- und Entladen, Fahrzeugwartung, Grenzformalitäten, Wartezeiten usw.) seien vollständig auf die Arbeitszeit anzurechnen.

- Eine Aufspaltung der täglichen Ruhezeiten dürfe nicht zulässig sein, ausgenommen möglicherweise bei Beförderung des Fahrzeugs per Fähre oder Zug.

- Die Vorschriften über die Benutzung des Fahrtenschreibers sollten Manipulationen weitestgehend unterbinden, insbesondere durch eine Numerierung der Fahrtenschreiberscheiben.

- Die Verantwortung des Arbeitgebers/Transportunternehmers für die Einhaltung der Vorschriften müsse eindeutig festge-

legt sein.

- Die Vorschriften müßten im Güterverkehr ebenso wie im Personenverkehr gelten.

Die Beamten des französischen Verkehrsministeriums stimmten diesen grundlegenden Zielsetzungen im großen und ganzen zu und baten die ITF um Vorlage detaillierter Vorschläge hinsichtlich der konkreten Unter- und Obergrenzen für Arbeits- und Ruhezeiten. Sie erklärten darüber hinaus, daß sich die Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr ihrer Meinung nach nicht grundlegend von den in anderen Wirtschaftsbereichen geltenden Bedingungen unterscheiden sollten.

Die ITF hat inzwischen damit begonnen, Informationen, Stellungnahmen und Anregungen der ihr angeschlossenen europäischen Straßentransportarbeitergewerkschaften zu sammeln, bevor sie eine offizielle Eingabe an die französische Regierung macht. Falls die Vorstellungen der ITF bei der Verabschiedung neuer Vorschläge berücksichtigt werden, wird dies zu einer wesentlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen der europäischen Berufskraftfahrer führen.

ITF FORDERT STRIKTERE KONTROLLEN DER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN IN DER RHEINSCHIFFFAHRT

Die Regierungen der Rheinanliegerstaaten sollen aufgefordert werden, wirksame Sanktionen gegen Reeder zu verhängen, die gegen Sicherheitsbestimmungen im Zusammenhang mit Arbeits- und Ruhezeiten der Rheinschiffer verstoßen.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) befaßte sich mit diesem Problem, nachdem ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einem Schreiben auf weit verbreitete Verstöße gegen die im April 1988 in Kraft getretene Rheinschiffsuntersuchungsordnung hingewiesen hatte.

Während der vor Verabschiedung der neuen Vorschriften geführten Konsultationen hatten ITF-Vertreter vor den gefährlichen Auswirkungen der niedrigen Bemannungsnormen und laschen Arbeitszeitkontrollen insbesondere für im Gefahrguttransport eingesetzte Schiffe gewarnt. Seither mußte immer wieder festgestellt werden, daß die Vorschriften nicht einge-

halten werden.

Auf einer gemeinsamen Sitzung der Wasserpolizeien der Rheinanliegerstaaten, die unter Schirmherrschaft der ZKR im September 1989 in Rotterdam stattfand, wurde über die von der ITF vorgetragene Klagen beraten und eine Empfehlung verabschiedet, wonach die zuständigen Ministerien in den einzelnen Ländern erneut auf die schweren Verstöße gegen die Vorschriften aufmerksam gemacht werden sollen. In den meisten Ländern liegen den Gerichten staatliche Empfehlungen über ein angemessenes Strafmaß vor.

Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Binnenschiffer in den Rheinanliegerstaaten hoffen, durch diese gute Zusammenarbeit mit der ZKR, die sich bereiterklärt hat, das Thema zwecks weiterer Maßnahmen auch in Zukunft auf ihre Tagesordnung zu setzen, ein positives Zeichen gesetzt zu haben.

Die europäische Binnenverkehrspolitik aus der Sicht der ITF

Am 10. Januar nahm der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers an der alljährlich stattfindenden Anhörung internationaler Organisationen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) in Paris teil. Die CEMT koordiniert die Binnenverkehrspolitik der europäischen Mitgliedsländer der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

Die Anhörung ist eine Gelegenheit für internationale Organisationen, über die Tätigkeit der CEMT zu beraten und Vorschläge für ihr künftiges Arbeitsprogramm zu unterbreiten.

Brothers gratulierte der neu gegründeten Ad-Hoc-Gruppe für die Binnenschifffahrt zur Veröffentlichung ihres umfassenden Berichts über die Lage dieses Wirtschaftsbereichs und seine Zukunftsperspektiven. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß der Bericht zu einem verbesserten Verständnis des Nutzens der Binnenschifffahrt beitragen werde. Sie sei ein äußerst umweltfreundlicher, energiesparender und sicherer Verkehrsträger.

Allerdings sei die ITF beunruhigt über die unzureichende Anwendung der vor kurzem überarbeiteten Besatzungsvorschriften für die Rheinschifffahrt und habe daher die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt aufgefordert, für die strikte Einhaltung der Mindestbesatzungsvorschriften zu sorgen.

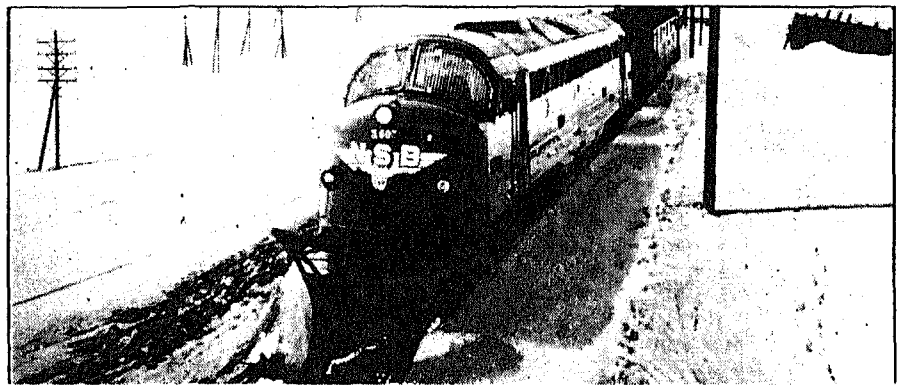
Das Arbeitsprogramm der CEMT für 1990 umfaßt Beratungen über eine Überarbeitung der AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personals). Brothers erklärte, daß die Verabschiedung eines einheitlichen Übereinkommens für Europa möglich sei, solange dieses auf einer Arbeitszeitbegrenzung basiere und einer Humanisierung der Arbeitsbedingungen (insbesondere der Fernfahrer), dem Gesundheitsschutz der Fahrer, dem Schutz vor Übermüdung und einer Verbesserung der Sicherheit aller Straßenbenutzer diene. Das französische Verkehrsministerium habe ihm bei einer Zusammenkunft am Vormittag des gleichen Tages mitgeteilt, daß ihm fast täglich Unfälle gemeldet würden, die von am Lenkrad ihres Fahrzeuges eingeschlafenen Berufskraftfahrern verursacht würden. Diese Si-

tuation sei nicht länger hinzunehmen. Im Hinblick auf eine weitere wichtige Frage im Straßentransport unterstrich die ITF erneut die Notwendigkeit der Verabschiedung von Mindestabmessungen für Fahrerhäuser.

Brothers äußerte sich befriedigt über die Tatsache, daß die CEMT in ihren Unterlagen im Zusammenhang mit der Notwendigkeit einer gemeinsamen Strategie zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs erstmals die von der Seeschifffahrt angebotenen Möglichkeiten zur Überwindung der

Kapazitätsgrenzen im grenzüberschreitenden Verkehr würdige. Er schlug vor, daß die Ad-Hoc-Gruppe für Investitionen die durch verschiedene Alternativen verursachten Kosten gegeneinander abwägen sollte, z. B. die Kosten für den Bau zusätzlicher landgestützter Infrastruktur im Vergleich zu den Kosten einer Expansion im Seeverkehr. Bei der Beurteilung der erforderlichen Investitionen seien natürlich bei der Kostennutzenanalyse für alle Verkehrsträger die gleichen Berechnungsmethoden anzuwenden und auch Faktoren wie z. B. die Umweltkosten zu berücksichtigen.

Eisenbahnerstreik in Norwegen



Norwegische Eisenbahner haben im Rahmen einer Kampagne gegen Regierungspläne für eine Kürzung der Ausgaben der Bahnen bewiesen, daß sie das gesamte Eisenbahnnetz des Landes lahmlegen können.

Der halbtägige Streik der Eisenbahnergewerkschaft NJF und der Lokomotivführergewerkschaft NLF am 13. November war der erste landesweite Eisenbahnerstreik seit 1920.

Mit dieser Aktion reagierten die Gewerkschaften auf die Bekanntgabe der geplanten weitreichenden Kürzungen vor dem Parlament und dem Vorstand der norwegischen Eisenbahnen (NSB). Infolge der Kürzungen soll die Abteilung Güterverkehr der NSB sich bis 1991 unabhängig von Subventionen selbst tragen können. Darüber hinaus werden 2.000 Arbeitsplätze abgebaut. Presseberichten zufolge beabsichtigen die NSB, über einen längeren Zeitraum ihren Personalbestand - gegen-

wärtig sind 14.000 Mitarbeiter bei den NSB beschäftigt - um die Hälfte zu reduzieren. Die Gewerkschaften unterstützen die Forderungen nach größerer Leistungsfähigkeit und Rentabilität der Bahnen, wollen dieses Ziel aber nicht durch einen generellen Investitions- und Arbeitsplatzabbau erreicht sehen. Sie betrachten die Regierungspläne als Teil einer Strategie zur Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Straßen. Dies widerspricht allen umweltpolitischen Grundsätzen und steht im krassen Gegensatz zu den von allen Parteien im Rahmen des jüngsten Wahlkampfes gegebenen Zusagen, vorrangig Investitionen im öffentlichen Verkehr zu fördern.

Die Gewerkschaften organisierten am Streiktag Versammlungen und Demonstrationen im ganzen Land. Diese fanden großen Widerhall bei den Reisenden, anderen Gewerkschaften und Umweltgruppen, die die fortgesetzte Kampagne der Gewerkschaften zur Sicherung der Zukunft der Bahn unterstützen werden.

Trotz massiver Proteste: Kanada dezimiert Reisezugdienste

Mit der Umsetzung weitreichender Kürzungen im Schienenreiseverkehr setzt sich die kanadische Regierung über eine bisher beispiellose, landesweite Protestwelle hinweg.

Die Ankündigung einer 50%igen Kürzung des Personalbestands und der Reisezugdienste bei Via Rail durch den konservativen Verkehrsminister Benoit Bouchard am 4. Oktober (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1989) kam als Schock nicht nur für die Eisenbahnergewerkschaften und Verbraucher- sowie Umweltgruppen, sondern auch für Politiker aller Parteien.

Die drastischen Maßnahmen traten im Rahmen allgemeiner Haushaltskürzungen am 15. Januar in Kraft. Landesweite Reisezugdienste wurden praktisch völlig eingestellt und zahlreiche Gemeinden vom Schienenreiseverkehr abgeschnitten.

Die Einstellung des Personenverkehrs der Bahn auf den Strecken, die die Atlantik- mit der Pazifikküste verbinden, ist ein symbolischer Schlag gegen das Kernstück des kanadischen Staatswesens. Die Gründung der kanadischen Konföderation 1867 wurde zu einem großen Teil erst durch den gleichzeitigen Bau der Eisenbahnstrecke von Küste zu Küste ermöglicht - dieses ehrgeizige, technische Projekt war Ausdruck des den auseinanderstrebenden kanadischen Bevölkerungsgruppen gemeinsamen Wunsches nach Schaffung einer unabhängigen Ost-West-Achse als Gegengewicht zum starken Nord-Süd-Sog der Vereinigten Staaten, die aus ihren Annexionsgelüsten gegenüber Kanada niemals ein Geheimnis machten. Wie das Schicksal so spielt, wird der landesweite Schienenreiseverkehr 123 Jahre danach just zu einem Zeitpunkt eingestellt, zu dem Kanadas Unabhängigkeit und eigenständige Existenz durch das von der konservativen Regierung geschlossene Freihandelsabkommen mit den USA, das von der Gewerkschaftsbewegung und der Mehrheit der kanadischen Bevölkerung als Bedrohung ihrer nationalen Souveränität abgelehnt wird, erneut in Frage gestellt sind.

Die der ITF angeschlossene kanadische Eisenbahnergewerkschaft CBRT, die 3.500 der insgesamt 7.000 gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer bei Via Rail vertritt (von denen 2.100 vom Verlust ihres Arbeitsplatzes bedroht sind) startete eine heftige Kampagne gegen die Kürzungen. Bei ihrer Aktion "Rettet Via Rail" wurde sie von großen Teilen der Gewerkschaftsbewegung, den Bürgermeistern zahlreicher kanadischer Städte, Umweltgruppen, Rei-

severanstaltern und Abgeordneten aller drei im kanadischen Parlament vertretenen Parteien unterstützt.

Die regierende progress-konservative Partei (PC) hatte im Wahlkampf 1984 zugesagt, die "Eisenbahnromantik" wiederherzustellen (nachdem zuvor von der liberalen Regierung Kürzungen vorgenommen worden waren). Aber wie schon die liberale Regierung zuvor, verfügte die PC die Kürzungen bei Via Rail in Form eines Regierungserlasses und umging damit eine Parlamentsdebatte zu diesem Thema.

Trotz dieses Versuchs, sich der parlamentarischen Kontrolle zu entziehen, veranstaltete der von der PC beherrschte ständige Verkehrsausschuß des Parlaments gegen den Willen von Premierminister Brian Mulroney und Verkehrsminister Bouchard eine Anhörung zu den geplanten Kürzungen.

Daran anschließend rief der Ausschuß die Regierung in einer Empfehlung auf, die Kürzungen außer Kraft zu setzen. Er forderte die Einberufung einer Kommission für das staatliche Verkehrssystem, die mit der Untersuchung des Personenverkehrs der Bahn beauftragt werden und so bald wie möglich einen Zwischenbericht vorlegen sollte.

Die Mehrheit der kanadischen Bürger wünschten eine Aufrechterhaltung dieser Dienste, so die Abgeordneten, die die mangelnden Ressourcen und Infrastrukturinvestitionen bei Via Rail scharf kritisierten und feststellten, daß das Unternehmen in dieser Hinsicht selbst im Vergleich zum US-amerikanischen Bahnunternehmen für den Personenverkehr, Amtrak, schlecht abschneide. Ein Hauptproblem besteht darin, daß Via Rail für den Betrieb seiner Reisezugdienste auf den guten Willen zweier eigenständiger Eisenbahnunternehmen angewiesen ist. Hierbei handelt es sich um das staatliche Eisenbahnunternehmen Canadian National sowie das Privatunternehmen Canadian Pacific, die beide rentable Güterverkehrsdienste betreiben und Eigentümer der Gleisstrecken sind.

Der Ausschuß wies darauf hin, daß nirgendwo auf der Welt mit dem Schienenpersonenverkehr Gewinne erwirtschaftet würden, obwohl in Ländern, in denen die Infrastrukturkosten vom Staat getragen werden, auf Hochgeschwindigkeitsstrecken durchaus Betriebsüberschüsse erzielt werden könnten. Er bezweifelte, daß Streckenstilllegungen wirklich der beste Weg zu einer Verringerung der staatlichen Subventionen seien.

"Während in anderen Ländern der Schienenreiseverkehr ausgebaut und modernisiert wird, bewegen wir uns offensichtlich in die entgegengesetzte Richtung," stellte der Ausschuß fest.

Über ihren Anstrengungen, die Kürzungen zu verhindern, vergaß die CBRT jedoch natürlich nicht ihre eigentliche Aufgabe: die Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder bei Via Rail. Bei Gesprächen mit der Unternehmensleitung von Via Rail im Oktober und November konnte sie eine Sondervereinbarung in Zusammenhang mit den Kürzungen erreichen.

Nach Schätzung der CBRT sind 1.000 ihrer 3.500 Mitglieder bei Via von der Entlassung bedroht. Die Sondervereinbarung sieht konkrete Maßnahmen zum Schutz der freigesetzten Arbeitnehmer vor. Die wichtigsten Punkte dieser Vereinbarung sind im folgenden wiedergegeben:

- Freigesetzte Arbeitnehmer erhalten für die Dauer ihrer Teilnahme an Umschulungsprogrammen ihren vollen Grundlohn ausgezahlt (gegenüber üblicherweise 80 Prozent).

- Arbeitnehmer, die an einen anderen Ort versetzt werden, erhalten neben einem besonderen Mietzuschuß einen Zuschuß zu Reise- und Nebenkosten, einen Essenszuschuß und eine vorläufige Unterkunft.

- Für alle Arbeitnehmer im Alter von 55 bis 59 Jahren wird eine uneingeschränkte Lebensversicherung bis zum Alter von 60 Jahren abgeschlossen.

- Arbeitnehmer, die innerhalb von vier Jahren die Altersgrenze für den Vorruhestand erreichen werden, können bereits früher in den Ruhestand treten. Sie erhalten bis zum Erreichen des Vorruhestandsalters 75 % ihres Wochengrundlohns ausgezahlt. Außerdem erwerben sie in der Zeit zwischen dem Eintritt in den vorgezogenen Vorruhestand und dem Erreichen des normalen Vorruhestandsalters weiterhin Rentenansprüche.

Darüber hinaus erhalten Arbeitnehmer, die in den vorzeitigen Ruhestand eintreten, eine zusätzliche Abschlagszahlung in Höhe von 30 bis 45 Wochenlöhnen je nach Dauer ihrer Betriebszugehörigkeit. Dadurch wird es den Beschäftigten in der Praxis ermöglicht, bereits im Alter von 51 Jahren in den Ruhestand zu gehen.

Schließlich erhielt die CBRT von Via Rail die Zusage, daß freigesetzte Via-Beschäftigte bei der Besetzung freier Stellen bevorzugt behandelt werden.

Einigung über Liberalisierung des europäischen Straßengüterverkehrs erzielt

Ein vor kurzem gefaßter Beschluß der Europäischen Gemeinschaft wird es Lkw-Fahrern in der EG erstmals ermöglichen, inländische Frachten innerhalb anderer EG-Staaten zu befördern.

Der "Kabotage-Beschluß" wurde auf der Dezember-Sitzung des EG-Rates der Verkehrsminister gegen die Stimmen der Bundesrepublik Deutschland und Griechenlands gefaßt und tritt zum 1. Juli dieses Jahres in Kraft.

Bisher war es Lkw-Fahrern aus der EG untersagt, im Anschluß an einen oder zwischen zwei aufeinanderfolgenden grenzüberschreitenden Transporten Frachten in einem anderen Land zu befördern. Befürworter einer völlig uneingeschränkten Entregulierung hatten sich dafür ausgesprochen, gleichzeitig mit der Vollendung des Binnenmarktes Ende 1992 alle derarti-

gen Vorschriften abzuschaffen, so daß Fahrer in jedem Land der Gemeinschaft ohne jede Beschränkung Güter transportieren dürfen. Andere Länder, insbesondere die Bundesrepublik Deutschland, sehen derartige Schritte als Bedrohung ihrer Straßengüterverkehrswirtschaft, solange sie nicht mit der Harmonisierung anderer wichtiger Faktoren (wie z. B. staatlicher Finanzhilfen für die Wirtschaft sowie Bau und Erhaltung der Straßeninfrastruktur) einhergehen. Alle früheren Versuche, diese beiden Positionen miteinander zu vereinbaren, waren gescheitert.

Der nun gefaßte Beschluß wurde möglich, nachdem sich die französische Regierung mit ihrem ganzen Gewicht hinter den jüngsten Vorschlag gestellt hatte. Er sieht vor, den Mitgliedsstaaten jeweils 15.000 für zwei Monate geltende "Kabotagegenehmigungen" zu gewähren (bzw. die doppelte Anzahl mit einer Geltungsdauer von einem Monat), die sie dann an die Straßentransportunternehmer in ihrem Land verteilen können. Der Besitz einer solchen Genehmigung erlaubt es einem Lkw, interne Transporte in einem anderen EG-Staat durchzuführen.

Eine "Sicherheitsklausel" in der Vorschrift kann angerufen werden, wenn mehr als

30 % der Kabotagegenehmigungen in ein und demselben Land genutzt werden.

Gegen den heftigen Widerstand des bundesdeutschen Verkehrsministers Friedrich Zimmermann wurde im Rahmen des Be-

schlusses festgelegt, daß "Kabotageunternehmer" nur in ausgewählten Bereichen (darunter Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrzeugabmessungen) zur Einhaltung nationalstaatlicher Vorschriften verpflichtet sind.

Der Beschluß stellt lediglich eine Übergangslösung bis Ende 1992 dar. Wie es danach weitergehen wird, ist noch unklar. Die britische Regierung, die sich stets für eine uneingeschränkte Entregulierung stark macht, würde einen Verzicht auf die Genehmigungen und statt dessen ein völlig offenes, unkontrolliertes Kabotagesystem begrüßen. Ihrer Auffassung nach würde die britische Straßengüterverkehrswirtschaft von einer solchen Situation stark profitieren. Die Gewerkschaften der Berufskraftfahrer in Großbritannien sind allerdings ganz anderer Meinung und lehnen ebenso wie die übrigen der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften jede Entregulierung konsequent ab, die nicht von Maßnahmen zur Harmonisierung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen der Berufskraftfahrer in den EG-Mitgliedsstaaten begleitet wird. Eine solche Harmonisierung sollte eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen der europäischen Berufskraftfahrer zum Ziele haben, die bereits heute wesentlich längere Arbeitszeiten und schlechtere Bedingungen als andere europäische Arbeitnehmer hinnehmen müssen. Der jetzt gefaßte Kabotagebeschluß läßt dieses dringende Gebot völlig unbeachtet.

SCHWEDISCHE STUDIE UNTERSTREICHT KREBSERREGENDE WIRKUNG VON DIESELABGASEN

Transportarbeiter, die regelmäßig Dieselabgase einatmen, erkranken häufiger an Krebs und Herzleiden, so das Ergebnis einer jüngst in Schweden vorgestellten Studie.

Die von Berufsmedizinern am Karolinska Krankenhaus durchgeführte Untersuchung umfaßte 700 Mitarbeiter des Busdepots der Stockholmer Verkehrsbetriebe. Die Versuchspersonen hatten über Zeiträume von zwischen sechs Monaten und mehreren Jahrzehnten in von Dieselabgasen verunreinigter Umgebung gearbeitet.

Selbst die Fachleute waren überrascht über das häufige Auftreten von Lungenkrebs und Herzerkrankungen als Todesursache bei der untersuchten Arbeitnehmergruppe. Die Sterblichkeitsrate insgesamt lag allerdings nicht über dem Durchschnitt.

Die Stockholmer Verkehrsbetriebe planen, bis zu der in nächster Zukunft erwarteten Entwicklung eines schwefelfreien Dieselmotors ihre Fahrzeuge mit Partikelfiltern auszurüsten, um den Anteil der giftigen Komponenten in den Dieselabgasen zu reduzieren.

Malaysische Gewerkschaft kämpft gegen neues Gesellschaftsrecht für Bahnunternehmen

Die der ITF angeschlossene malaysische Eisenbahngewerkschaft RUM wird mit der landesweiten Aufstellung von Streikposten gegen Pläne der Regierung zur Umwandlung der malaysischen Eisenbahnen (KTM) in eine Gesellschaft zu protestieren.

Der Behauptung der Unternehmensleitung, daß den Eisenbahnern bei der "Gesellschaft" bessere Bezahlung und Aufstiegsmöglichkeiten winken, begegnet die RUM mit dem Argument, daß die Regierung das Eisenbahnnetz so auf seine Privatisierung vorbereite, die letztendlich zu einem massiven Abbau von Arbeitsplätzen und Bahndiensten führen werde. Be-

sonders beunruhigt zeigt sich die Gewerkschaft über die Aufhebung jeglicher Einkommens- und Arbeitsplatzsicherheit.

Schon seit langem versucht die Gewerkschaft herauszufinden, welche Pläne die Regierung für den künftigen Status der KTM hat (vergl. ITF-Nachrichten Mai und September 1988).

Die RUM bat den malaysischen Gewerkschaftsdachverband MTUC um Unterstützung, und Gewerkschaften aus dem gesamten öffentlichen Sektor sagten ihre Unterstützung für die Streikpostenaktion im Februar zu. Die Gewerkschaften sind zu einer Intensivierung der Kampagne bereit, falls die Regierung die Privatisierungspläne umsetzen sollte.

Erfolgreicher Busfahrerstreik in Hongkong — die Gewerkschaft war dagegen

Mit dem ersten größeren Transportarbeiterstreik in Hongkong seit 1967 konnten Busfahrer trotz der halbherzigen Unterstützung durch ihre Gewerkschaftsfunktionäre eine wesentliche Verbesserung ihrer Rentenansprüche durchsetzen.

Etwa 1.700 Fahrer und andere Mitarbeiter des Busunternehmens China Motor Bus Company (CMB) riefen am 29. und 30. November 1989 wegen der Verweigerung höherer Rentenansprüche durch das Unternehmen zu einem zweitägigen Streik auf. Die Aktion verursachte erhebliches Chaos im morgendlichen Berufsverkehr

der britischen Kolonie und zwang das Unternehmen rasch an den Verhandlungstisch.

Die Beschäftigten bei CMB waren zunehmend verärgert über die Weigerung des Unternehmens, zufriedenstellende Verbesserungen an seinem überalterten Betriebsrentenfonds vorzunehmen. Auch waren sie enttäuscht über den mangelnden Kampfegeist der Führungsspitze ihrer Gewerkschaft, der Motor Transport Union (Betriebsgruppe CMB), die der Peking-freundlichen Hong Kong Federation of Trade Unions angehört.

Schließlich riß den Arbeitnehmern der

Geduldsfaden, und sie erklärten, daß sie auch ohne Zustimmung der Gewerkschaft streiken würden.

Dieses seltene Beispiel einer Revolte der Basismitglieder in einer Peking-freundlichen Gewerkschaft in Hongkong zwang den Vorstand der Gewerkschaft rasch zum Nachgeben und zur offiziellen Unterstützung der Streikmaßnahmen.

Im Rahmen der schließlich mit CMB getroffenen Vereinbarung verdreifachen sich die Rentenansprüche der Arbeitnehmer rückwirkend seit 1946, dem Jahr vor der Einführung des alten Rentensystems.

Bahnen in Osteuropa auf Hilfe angewiesen

Die Öffnung der Grenzen zwischen Ost und West in Europa stellt die Bahnen vor neue Möglichkeiten und Herausforderungen. Während die Schienennetze im geteilten Nachkriegseuropa vor allem in nord-südlicher Richtung ausgebaut wurden, könnten die Ost-West-Achsen jetzt einen Teil ihrer Bedeutung aus der Vorkriegszeit zurückgewinnen.

Angesichts der politischen und wirtschaftlichen Liberalisierung in den Ländern Osteuropas und der verbesserten Reismöglichkeiten für die Menschen zwischen den beiden ehemals verfeindeten Blöcken ist bereits eine erhebliche Zunahme im Personen- und Güterverkehr zwischen Ost und West zu verzeichnen.

Nirgends war dieser Prozeß dramatischer als im Verkehr zwischen den beiden Teilen Deutschlands. Verlassene und kaum noch genutzte Bahnhöfe, gesperrte Brücken und unterbrochene Bahnverbindungen - Opfer des kalten Krieges und der Teilung Deutschlands - werden wieder in Betrieb genommen. Zehntausende zusätzlicher Reisender werden in beide Richtungen befördert - allein über Weihnachten und Neujahr verkehrten mehr als 1.300 zusätzliche Züge zwischen Ost und West -, und die Stärkung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Ländern wird die Nachfrage im Güterverkehr wesentlich verstärken.

Die Eisenbahner warnen jedoch, daß nun umfangreiche staatliche Investitionen in die Bahninfrastruktur in Ost und West erforderlich sind, anderenfalls könnten die Bahnen das Nachsehen haben. Die bun-

desdeutsche Eisenbahnergewerkschaft GdED appellierte bereits an die Bundesregierung, einer Modernisierung der Bahnverbindungen zwischen den beiden deutschen Staaten Vorrang einzuräumen.

Da die Tschechoslowakei, Ungarn, Polen und die DDR schon seit langem der internationalen Organisation für den verkehrsträgerübergreifenden Frachtverkehr Intercontainer angehören, besteht große Hoffnung auf einen Ausbau des Container-

verkehrs. Der technische Standard bei den Bahnen ist allerdings weit hinter dem der Containerumschlagsterminal zurückgeblieben, so daß Fortschritte in diesem Bereich aller Voraussicht nach auf Schwierigkeiten stoßen werden.

Die westlichen Regierungen sollten im Interesse der Eisenbahnunternehmen ebenso wie ihrer Beschäftigten in ganz Europa finanzielle Hilfe für die Modernisierung des Schienennetzes im Osten bereitstellen.

ENTREGULIERUNG DES BUSSEKTORS- BRITISCHES EXPERIMENT GESCHEITERT?

Die Entregulierung der Busdienste in Großbritannien führte zu höheren Fahrpreisen, schlechteren Verbindungen, zahlreichen Entlassungen sowie Lohnkürzungen für diejenigen, die ihren Arbeitsplatz behalten durften.

Die Wunder des freien Marktes, die die konservative Regierung 1985 in ihrem Weißbuch zur Entregulierung versprach, haben nicht stattgefunden.

W. J. Tyson, ein Verkehrswirtschaftsberater aus Manchester (Großbritannien), legte soeben einen detaillierten Überblick über die Auswirkungen der Entregulierung in den großen Ballungsgebieten in England sowie im Raum Glasgow (Schottland) vor. In anderen Regionen, darunter der Großraum London, soll die Entregulierung zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

In den größeren Städten waren die für den öffentlichen Personennahverkehr zu-

ständigen Behörden infolge der Entregulierung gezwungen, die Subventionen für Busdienste zu kürzen und kommerzielle Ausschreibungen für die Streckenvergabe zu veranstalten. Geblieben ist ein stark eingeschränktes Recht, bestimmte Strecken und Fahrpreise zu subventionieren.

In seinem Bericht stellt Tyson fest, daß die Entregulierung einen massiven Arbeitsplatzabbau zur Folge hatte. Die erhöhte "Wirtschaftlichkeit" des Betriebs ging größtenteils auf Kosten der Lohnerhöhungen für die Arbeitnehmer und der Bezahlung für die Fahrer der neuen Kleinbusse.

Mit einer, recht unerheblichen Ausnahme liegen die Fahrpreiserhöhungen weit über der Inflationsrate. Die Fahrgastzahlen gingen um durchschnittlich 7,5 bis 10 % zurück.

Die Entregulierung hat zwar nicht zu einem erkennbaren generellen Rückgang bei

Forts. auf Seite 12

... lauter leere Versprechungen

Forts. von Seite 11

der Zahl der angebotenen Busdienste geführt, aber auch nicht - wie versprochen - zu einer Steigerung. Die Verkehrsfrequenz der Busse ist häufig großen Schwankungen unterworfen. Manche Regionen werden heute schlechter bedient, und immer wieder werden neue Strecken eingerichtet und bald darauf wieder eingestellt, was die Busdienste für die Kunden äußerst unzuverlässig macht.

Der Bericht identifiziert den Kunden eindeutig als einen der "Verlierer" bei dem ganzen Experiment. Viele müssen zusehen, wie ihre Busverbindungen immer schlechter werden oder häufigen Störungen ausgesetzt sind. Viele sind auch gezwungen, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen (die Nahverkehrsdienste der

Bahnen haben seit Beginn der Entregulierung großen Zuwachs zu verzeichnen).

Während die Regierung es den örtlichen Behörden weiterhin gestattet, Fahrpreise für Senioren, Kinder und Behinderte zu subventionieren, sind Sozialtarife für alle anderen benachteiligten Bevölkerungsgruppen (z. B. alleinerziehende Eltern, Langzeitarbeitslose usw.) verboten.

Die Arbeitnehmer im Bussektor sind wahrscheinlich am härtesten betroffen. Viele von ihnen haben ihren Arbeitsplatz verloren, und die ihren Arbeitsplatz behielten, mußten häufig Reallohnkürzungen hinnehmen. In einfachen Worten: die Streckenausschreibungen bedeuten häufig, daß die Arbeitnehmer vor die Alternative gestellt werden, entweder ihren Arbeitsplatz zu verlieren oder niedrigere Löhne zu akzeptieren.

"Insgesamt gesehen," so Tyson, "war die Entregulierung bisher weder der (von der Regierung) angekündigte große Erfolg, noch ein völliger Fehlschlag."

Angesichts dieses durchwachsenen Urteils können die Gewerkschaften mit vollem Recht fragen, ob das Experiment wirklich zu rechtfertigen ist. Die Störungen, die Unzuverlässigkeit, die über die Inflationsrate hinausgehenden Fahrpreiserhöhungen, die negativen Auswirkungen für die Arbeitnehmer und die sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen (die weitgehend auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind) können wohl kaum als Argument zugunsten von Veränderungen herangezogen werden, die keine wesentliche Verbesserung der Qualität oder der Verkehrsfrequenz der Busdienste mit sich bringen.



REISEBÜROS

IAO-Sitzung für das Hotel-, Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe

Gewerkschaftsrechte, Mindestarbeitsbedingungen und bessere Ausbildung waren die Schwerpunkte der ersten Sitzung des IAO-Ausschusses für das Hotel-, Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe, der vom 6. bis zum 14. Dezember 1989 in Genf tagte. Der dreigliedrige (Arbeitgeber-/Regierungsvertreter-/Arbeitnehmer-) Ausschuß befaßte sich mit dem Arbeitsmarkt im Fremdenverkehrsgewerbe, das in den vergangenen zehn Jahren in den Entwicklungsländern ebenso wie in den Industrienationen für eine große Zahl neuer Arbeitsplätze sorgte.

Die Ausschußmitglieder arbeiteten eine Reihe der ernststen sozialen Probleme heraus, die diesen Sektor kennzeichnen: die große Zahl von Zeit- und Teilzeitarbeitsplätzen, an denen vor allem junge Menschen und Frauen beschäftigt sind, das niedrige Ausbildungsniveau und die hohe Personalfuktuation.

Der Ausschuß unterstrich, daß Schritte in Richtung auf die Auszahlung fester Löhne unternommen werden müßten, um von einer Situation wegzukommen, in der Trinkgelder einen großen Teil des Einkommens der Beschäftigten ausmachten. Er hob die Notwendigkeit der Festlegung eines vorgeschriebenen Mindestlohnes ebenso wie von Kollektivverhandlungen hervor. Darüber hinaus wurde der Grundsatz der Einführung einer 40-Stunden-Woche verabschiedet.

Ein zweites Thema der Beratungen waren Produktivität und Ausbildung. Wie der

Ausschuß erklärte, "sollte die Produktivität das Ergebnis sinnvollerer, nicht härteren Arbeitens sowie einer Verbesserung der Arbeitsqualität und mit geringerer Ermüdung verbunden sein."

Produktivitätsverbesserungen im Fremdenverkehrsgewerbe seien eng mit der Verbesserung der Qualifikationen der Arbeitnehmer durch Ausbildungsmaßnahmen verbunden. Durch Arbeitsplatzsicherheit und die Möglichkeit eines beruflichen Aufstiegs hochmotiviertes Personal könne einen wesentlich besseren Beitrag hierzu leisten als verunsicherte Mitarbeiter mit schlechter Moral, stellte der Ausschuß fest.

In seinen Schlußfolgerungen hob der Ausschuß hervor, daß "Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen an der Erarbeitung und Umsetzung einer nationalen Ausbildungspolitik und entsprechender

Programme beteiligt werden sollten."

Die an der Sitzung teilnehmenden Vertreter aus 27 Ländern verabschiedeten Entschlüsse zur Vereinigungsfreiheit und Respektierung der Gewerkschaftsrechte, gleichen Beschäftigungsrechten und multinationalen Unternehmen im Fremdenverkehrsgewerbe.

Die Koordinierung der Arbeitnehmergruppe während der Ausschußsitzung übernahm die Internationale Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL). Die ITF war durch David Cockroft, den amtierenden Sekretär der Sektion Reisebüropersonal vertreten, der eng mit dem IUL-Sekretariat zusammenarbeitete. Delegierte von ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus Kanada, Japan und Spanien gehörten der Arbeitnehmergruppe an.

Sektionskonferenz Reisebüropersonal

Die Notwendigkeit der Schaffung eines gemeinsamen, europaweit anerkannten Berufsabschlusses für Fremdenführer wird einer der wichtigsten Diskussionsgegenstände auf der ITF-Sektionskonferenz Reisebüropersonal am 8. und 9. März in London sein. Die Sektion, die ein breites Spektrum unterschiedlicher Berufe im

Fremdenverkehrsgewerbe organisiert, wird sich auch mit der Auswirkung neuer Technologien wie z. B. computergestützter Buchungssysteme (CRS) auf die Arbeitsplätze und den Arbeitsbedingungen des Reisebüropersonals beschäftigen. Schließlich steht die Verabschiedung einer allgemeinen ITF-Fremdenverkehrspolitik auf dem Sitzungsprogramm.



SEELEUTE

Lohnnachzahlung für Besatzung der *Pioneer Leader* in den USA

Aufbauend auf einem Erfolg aus dem vergangenen Jahr, als der Besatzung der *Fareast Trader* als Sanktion gegen die Reederei, die ihr zu niedrige Heuern ausbezahlt hatten, Nachzahlungen in Rekordhöhe von 1.174.000 US-Dollar zuerkannt wurden (vergl. ITF-Nachrichten September 1989), gewinnt die ITF-Billigflaggenkampagne in Nordamerika zunehmend an Durchschlagskraft und Bedeutung.

In einem sehr ähnlich gelagerten Fall wurde gegen Ende Dezember letzten Jahres 12 Seeleuten an Bord der unter Panama-Flagge fahrenden *Pioneer Leader*, die japanischen Reedern gehört, eine Summe von 1.030.000 US-Dollar zugesprochen. Obgleich der Gesamtbetrag etwas geringer war als im Falle der *Fareast Trader* (die bisher höchste von der ITF für ein Schiff durchgesetzte Heuernachforderung), lagen die den einzelnen Besatzungsmitgliedern der *Pioneer Leader* ausgezahlten Heuernachzahlungen deutlich über denen im zuvor erwähnten Präzedenzfall.

Beide Fälle könnten jedoch schon im nächsten Monat jede Bedeutung verlieren, nachdem am 23. Januar in Portland/Orégon die unter der Flagge von Vanuatu fahrende *Fir Grove* arrestiert wurde, um Heuernachzahlungen von mehr als 4 Mio. US-Dollar durchzusetzen. Für Februar sind weitere Aktionen im Rahmen der Kampagne geplant.

Diese neuen Fälle haben vieles gemeinsam. Überall geht es um doppelte Buchführung, d. h. die Besatzungen werden gezwungen, zwei Bücher zu unterzeichnen: Eines weist ITF- oder ähnliche Heuernach, das andere die niedrigeren Heuern, die ihnen tatsächlich ausbezahlt werden.

Sobald diese betrügerische Praxis nachgewiesen ist, kann die ITF überhöhte Heuern für die Besatzung einfordern. Dies bedeutet, daß der Reeder als Strafe dafür, daß er die Besatzung um ihre Heuern betrügt, wesentlich mehr zahlen muß, als er ursprünglich vorenthielt.

Schließlich bedienen sich die Rechtsanwältinnen im Falle der *Fareast Trader* erstmals einer gerichtlichen Schutzklausel für die Seeleute, aufgrund derer die Besatzungsmitglieder von den Reedern eine zusätzliche Entschädigung wegen Mißachtung eines Gerichtsurteils einklagen können,

falls sie später bedroht oder auf eine schwarze Liste gesetzt werden oder ihnen das Geld wieder abgenommen wird. Dieses letztgenannte Instrument hat wesentlich dazu beigetragen, daß die Besatzungen ihre Forderungen aufrechterhalten und dem unweigerlich von den Reedern ausgehenden Druck widerstehen, ihre Forderungen aufzugeben. Die Botschaft von der Rechtslage in den USA spricht sich herum, und bei der ITF melden sich immer mehr Besatzungen, die um ihre Heuern betrogen werden und bereit sind, eine Forderung vor den US-Gerichten durchzusetzen.

Eine weitere Gemeinsamkeit in allen diesen Fällen ist die harte Arbeit des US-Billigflaggenkoordinators John Sansone,

die von Richard "Jerry" Dodson, einem Schiffsanwalt aus Louisiana, unterstützt wird.

Nachdem er Mitte Dezember erfahren hatte, daß die Besatzung der *Pioneer Leader* um ihre Heuern betrogen werde, begab sich Sansone von seinem Wohnort in der Nähe von New Orleans aus nach Florida, wo er am 17. Dezember in Jacksonville das Schiff besuchte. Am nächsten Tag wurde es in Blount Island arrestiert.

Innerhalb einer Woche stimmte das Unternehmen einem Vergleich zu, der die Auszahlung von 1.030.000 US-Dollar vorsah - kein schlechtes Ergebnis im Vergleich zum Betrag der ausstehenden Heuern in Höhe von 188.000 US-Dollar.

Schweden: Erfolgreicher Boykott schwimmender Särge

Die schwimmenden Särge sind noch immer noch ausgerottet. Einer davon - der Frachter *Fuga* - lief am 16. Dezember in Åhus (Schweden) ein. Bei der Inspektion des Schiffes zeigte sich, daß die Ladelinie, die die maximale Höhe der Wasserlinie angibt, bis zu der das Schiff ohne Gefahr für die Sicherheit beladen werden kann, um

72 cm aus ihrer ursprünglichen Position verschoben worden war, der Feueralarm nicht funktionierte, das Schiff unterbesetzt und die Besatzung unterbezahlt war, um nur einige Probleme zu nennen.

Das Schiff wurde von der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaft (SSU) boykottiert und von der schwedischen Marineinspektion arrestiert.

Die Maßnahmen der Gewerkschaft veranlaßten die Reederei zur Unterzeichnung eines ITF-Vertrages nicht nur für die *Fuga*, sondern auch für zwei weitere Schiffe in ihrem Eigentum: die *Tonsund* und die *Trion*. Die Besatzung der *Fuga* erhielt Heuernachzahlungen in einer Gesamthöhe von 13.000 US-Dollar ausgezahlt, ein ansehnlicher Betrag, wenn man bedenkt, daß das Schiff selbst

wahrscheinlich nicht mehr als 10.000 Dollar wert ist.

"Jetzt haben wir Verträge für drei äußerst zweifelhafte Schiffe, hinter denen wir schon seit drei oder vier Jahren her sind," erklärte SSU-Billigflaggeninspektor Olle Borgström.

Am Tage der Aufhebung der Blockade noch gab das Schiffsamt den Reedern die Erlaubnis, die *Fuga* zu einer Reparaturwerft in Dänemark zu schleppen. Es ist noch einiges zu tun, bevor sie wieder seetüchtig ist. Die Schiffspumpe muß repariert und Berechnungen für eine neue Ladelinie vorgenommen werden, da sie nicht einfach wieder in ihrer ursprünglichen Position angebracht werden kann.

Die *Fuga*, die seit nunmehr 35 Jahren in Dienst steht, wechselte immer häufiger den Besitzer, je älter sie wurde. In den vergangenen 14 Monaten fuhr das Schiff unter drei verschiedenen Flaggen: von Honduras wurde es nach Costa Rica ausgeflaggt, von dort zurück nach Honduras und dann nach St. Vincent.

Offiziell gehört sie der dänischen Reederei

Forts. auf Seite 16

**WEITERE BERICHTE AUS DER SEESCHIFFFAHRT
AUF DEN SEITEN 16 - 21**

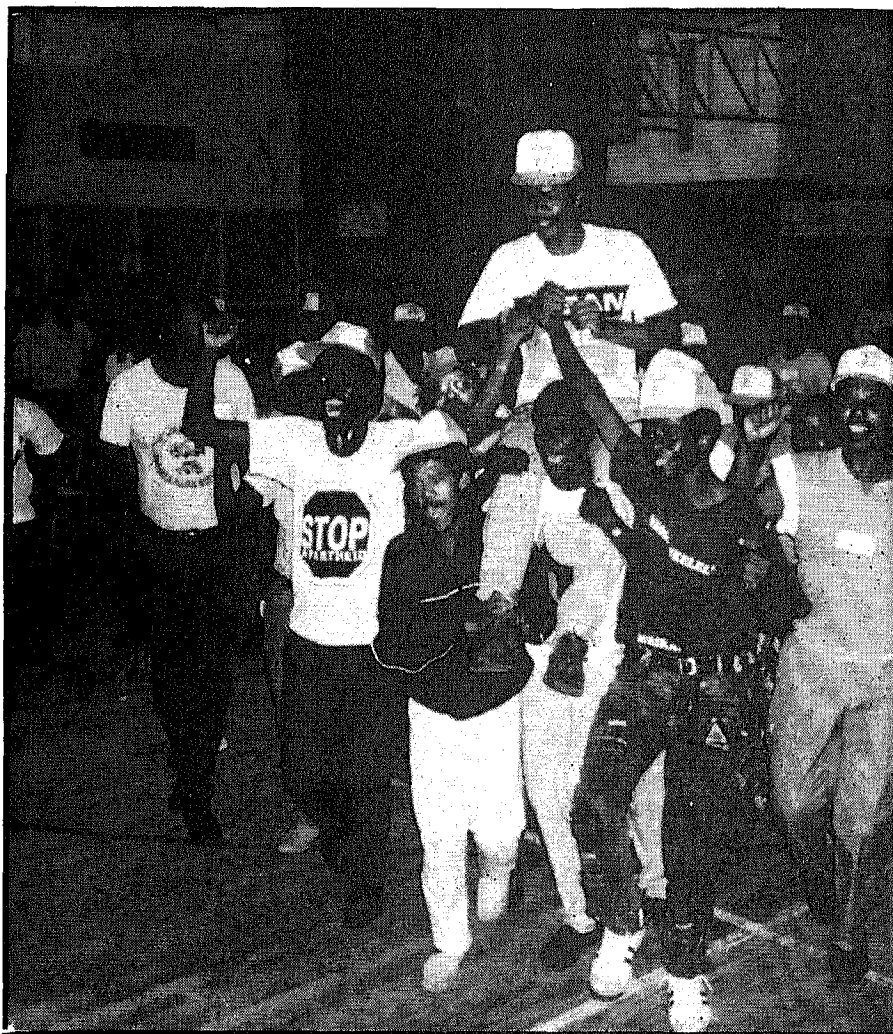
KONGRESS DER SÜD

Der Kongreß der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) vom 1. bis zum 3. Dezember 1989 in Pietermaritzburg bot Gelegenheit für eine Bestandsaufnahme der Arbeit während der vorausgegangenen 18 Monate und eine Reihe von Satzungsänderungen zur Stärkung der Organisationsstrukturen der Gewerkschaft, um weitere Erfolge in der Zukunft zu ermöglichen.

Die Gewerkschaft konnte nicht nur eine erhebliche Zunahme ihrer zahlenden Mitgliedschaft von etwa 19.000 im Juli 1988 auf knapp 30.000 im Dezember 1989 verzeichnen, sondern auch erhebliche Erfolge bei der Mitgliederwerbung in zuvor, wenn überhaupt, nur schwach organisierten Bereichen wie dem Straßentransport, Reinigungs- und Sicherheitsunternehmen. Weitere etwa 12.000 Mitglieder wurden bereits geworben und sollen als zahlende Mitglieder angemeldet werden, sobald die Gewerkschaft den Widerstand der Arbeitgeber gegen den automatischen Abzug der Mitgliedsbeiträge von den Löhnen überwunden hat. Heute ist die Gewerkschaft in 310 Betrieben als Interessensvertretung der Arbeitnehmer offiziell anerkannt.

Diese Fortschritte sind um so eindrucksvoller angesichts der schweren Probleme, denen die Gewerkschaft in einigen Bereichen gegenübersteht. Im Personenverkehr z. B. bedroht die Entregulierung die Rentabilität zahlreicher Linienbusdienste. In den Häfen ist die Gewerkschaft nach eigenen Angaben aufgrund eines Rückgangs der Beschäftigungszahlen infolge der Einführung neuer Technologien sowie des veränderten Umfangs des Seeverkehrs und der Bemühungen um verstärkten Einsatz von Gelegenheitsarbeitern in einen "fortwährenden Kampf" verwickelt.

Generell sieht sich die TGWU, wie andere südafrikanische Gewerkschaften auch, einer Bedrohung ihrer Handlungsfreiheit durch die Verschärfung der restriktiven Arbeitsgesetze sowie der sogenannten "Notstandsgesetze" gegenüber, aufgrund derer ihre Funktionäre häufig festgenommen werden. Im Falle des Vizepräsidenten der TGWU, Alfred Ndlovu, der im Februar 1989 wegen versuchten Mordes und "terroristischer Aktivitäten" zu fünf Jahren Freiheitsentzug verurteilt wurde, zeichnet sich noch keine Lösung ab. (Vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989 - sein Berufungsantrag ist in der Zwischenzeit abgelehnt und das Urteil bestätigt worden.)



Randall Howard, neuer Stellvertretender Generalsekretär der TGWU

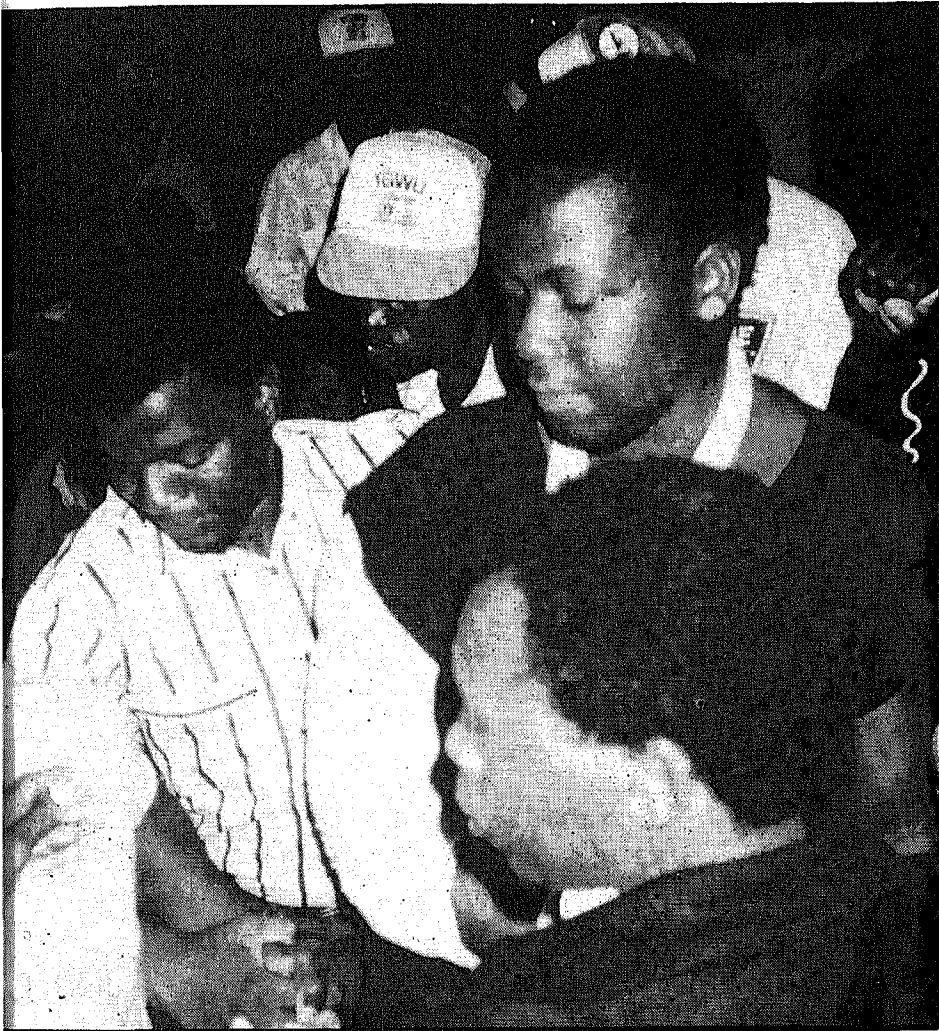
Die Gewerkschaft sieht sich ferner einer fortgesetzten, mörderischen Gewaltkampagne gegen ihre eigenen Mitglieder und die Mitglieder anderer, dem Gewerkschaftsdachverband COSATU angeschlossener Gewerkschaften in der Provinz Natal gegenüber. Die Gewalttätigkeiten gehen von der sogenannten "Zulu-Kulturbewegung" Inkatha unter Häuptling Gatsha Buthelezi aus. Die Regierung des "Homelands" Kwa Zulu, der Buthelezi vorsteht, ist in die Gewaltakte verwickelt, während die Polizei entweder untätig zusieht oder sich aktiv an den Morden beteiligt.

Die Kongreßteilnehmer machten sich keine Illusionen über die vor ihnen liegenden Aufgaben. Trotzdem war die Stimmung von Hoffnung und zunehmendem Selbstvertrauen gekennzeichnet. Die Gewerkschaft verfügt über eine tief in ihrer aktiven und militanten Basis verwurzelte Stärke, die jedem Vergleich mit den besten

Gewerkschaften anderer Länder standhält. Sie verfügt über fähige, engagierte Funktionäre, die sich am Verhandlungstisch durchaus behaupten können. Ihre Position wurde weiter gestärkt, nachdem sich die Zakeni Transport Workers' Union, die über eine Großzahl von Mitgliedern im größten südafrikanischen Busunternehmen verfügt, für einen Zusammenschluß mit der TGWU ausgesprochen hatte. Der Präsident, der Generalsekretär und weitere Spitzenfunktionäre der Zakeni Transport Workers' Union wurden auf dem Kongreß herzlich willkommen geheißen.

Vor dem Hintergrund dieser ermutigenden Entwicklungen beschloß Jane Barrett, Generalsekretärin der Gewerkschaft seit ihrer Gründung, sich nicht zur Wiederwahl zu stellen. Sie habe eine schwere Last getragen und nun eine Verschnaufpause verdient. Der Kongreß beschloß, in der Struktur des Hauptbüros der Gewerkschaft, die

FRIKANISCHEN TGWU



Nathi Nhleko, neuer Generalsekretär der TGWU

durch hohe Arbeitsbelastung zunehmend unter Druck geraten ist, zusätzlich den Posten eines Stellvertretenden Generalsekretärs neu zu schaffen. Nachdem Jane Barrett ihren Entschluß, nicht mehr zu kandidieren, bekanntgegeben hatte, wählte der Kongreß einstimmig Nathi Nhleko zum Generalsekretär und Randall Howard zum Stellvertretenden Generalsekretär. Der Kongreß sprach Jane seinen tiefen Dank für ihre hervorragende Arbeit als Generalsekretärin aus. Sie wird weiterhin für die Gewerkschaft tätig sein, möglicherweise als Organisationsfunktionärin.

Vivian Zunghu, der äußerst beliebte und in hohem Ansehen stehende Präsident der TGWU wurde ebenso einstimmig wiedergewählt wie der erste Vizepräsident Alfred Ndlovu. Für die Dauer von Ndlovus Abwesenheit übernimmt Ephraim Makhosa die Aufgaben des amtierenden ersten Vizepräsidenten. Zweiter Vizepräsident ist

Philomen Mashitela. Besondere Bedeutung wird der Wahl von Nomsa Chope zur Kassiererin beigemessen. Sie ist die erste Frau in diesem Amt.

Als Vertreter der ITF nahm Generalsekretär Harold Lewis an dem Kongreß teil. Die ITF war in der Vergangenheit immer zur Stelle, wenn die TGWU ihre Unterstützung benötigte. In seiner Grußbotschaft an den Kongreß versicherte Lewis die Gewerkschaft der fortgesetzten, uneingeschränkten Unterstützung der ITF bei ihrer Arbeit. Grußbotschaften überbrachten auch andere ausländische Gäste dem Kongreß, z. B. Barry Camfield und Mick Connolly von der britischen Transport and General Workers' Union sowie Franco D'Agno von der italienischen Transportarbeitergewerkschaft FILT-CGIL.

Eine persönliche Botschaft des ITF-Generalsekretärs: Wenngleich die ITF ihren Teil dazu beigetragen hat, daß sich

die TGWU zu der widerstandsfähigen, lebendigen Organisation entwickeln konnte, die sie heute ist, so ist dies doch letztendlich einzig und allein das Verdienst der Führungsspitze der Gewerkschaft und ihrer Mitglieder selbst. Auf die Gefahr hin, daß ihr dies peinlich ist (niemand reagiert allergischer auf jeden Persönlichkeitskult), muß die Rolle von Jane Barrett besonders gewürdigt werden. Sie war der ruhende Pol der Gewerkschaft während ihrer Gründerjahre. Sie opferte ihr Privatleben der unermüdlichen Tätigkeit als Generalsekretärin, deren Arbeit niemals erledigt war. Es muß ihr eine große Genugtuung sein, ihr Amt nun in der Gewißheit abgeben zu können, daß die Gewerkschaft fest in der Gesellschaft verwurzelt ist und mit Stolz und Hoffnung in die Zukunft blicken kann.

Der Kongreß fand zu einem Zeitpunkt großer politischer Umwälzungen und Erwartungen statt. Die TGWU und ihr Dachverband COSATU stehen an der Spitze der demokratischen Massenbewegung, eines Zusammenschlusses von Organisationen, die für die Schaffung eines echten nicht-rassistischen und demokratischen Südafrika kämpfen. Die Beseitigung einiger Aspekte der "Apartheid im Kleinen" - in den großen Städten zumindest gehört die Rassentrennung in Hotels, Restaurants, Postämtern, Parks usw. der Vergangenheit an - ist zu begrüßen, für die einzig wichtige Frage der politischen Macht jedoch letztendlich ohne Bedeutung.

Die Regierung de Klerk spürt, daß etwas geschehen muß, weiß aber nicht genau, was. Es ist ihr völlig klar, daß der gegen die Befreiungsbewegung ANC verhängte Bann aufgehoben und Nelson Mandela freigelassen werden muß, doch sie fürchtet die Reaktion extremistischer weißer Randgruppen. Unterdessen sprechen führende Mitglieder des "gebannten" ANC auf öffentlichen Massenkundgebungen. (Eine solche Massenkundgebung, an der ich teilnahm, fand gleich neben dem Obersten Gerichtshof im Herzen Johannesburgs statt, und weit und breit war kein Polizist zu sehen.)

Wenn das Regime erst einmal echte Verhandlungen aufnimmt, werden sich die Ereignisse überstürzen, und es wäre unsinnig, über die Ergebnisse spekulieren zu wollen. Eines steht jedoch jetzt schon fest - und dies allein ist schon von historischer Bedeutung: die weiße Vorherrschaft hat einen Riß bekommen, der sich nicht mehr reparieren läßt.

ANWENDUNG VON ZWEITREGISTERVORSCHRIFTEN GESTOPPT

Die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) konnte nach einem einwöchigem Streik auf Fähren der TT-Line einen wichtigen Erfolg in ihrem Kampf gegen das deutsche Zweitregister erzielen.

Das Unternehmen TT-Line war eines der ersten, das seine Schiffe kurz nach der Schaffung des deutschen Zweitregisters durch die Bundesregierung Anfang 1989 auf dieses Register übertragen ließ. Die Gewerkschaft ÖTV, die erbittert gegen die Einrichtung des Zweitregisters gekämpft hatte, will die Schifffahrtsunternehmen nun daran hindern, Besatzungen zu nicht normengerechten Heuern und außerhalb des Schutzes der bundesdeutschen Arbeitsgesetzgebung einzustellen.

Als die beiden Fähren der TT-Line, *Robin Hood* und *Peter Pan*, Mitte Oktober im schwedischen Hafen von Trelleborg einliefen, waren die Besatzungen bestens auf Arbeitskämpfmaßnahmen vorbereitet, durch die die Verhandlungen mit den Reedern vorangetrieben werden sollten. Streikausschüsse wurden gebildet, und von den 185 Besatzungsmitgliedern auf beiden Schiffen beteiligten sich 170 an dem Streik.

Mitglieder der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft im Hafen von Trelleborg sowie in der schwedischen Seeleutegewerkschaft organisierte Seeleute auf unter schwedischer Flagge fahrenden

Schiffen des gleichen Unternehmens teilten den Arbeitgebern mit, daß sie jederzeit zu Arbeitskämpfmaßnahmen in Solidarität mit der Gewerkschaft ÖTV bereit seien.

Bei den Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und den Reedern ging es vor allem um den Einsatz des Zweitregisters, der den Reedern die Beschäftigung ausländischer Besatzungen aufgrund ihrer Heimatbedingungen ermöglicht. Die Reeder waren lediglich dazu bereit, die Anwendung der Bestimmungen für das Register um 3 Jahre hinauszuzögern, da sie 1993

und 1994 neue Fähren in Dienst stellen wollen.

Nach einer Woche harter Verhandlungen gaben die Reeder jedoch angesichts der gemeinsamen Aktionen im Interesse der Besatzungen nach und unterschrieben einen neuen Kollektivvertrag, der die Anwendung des bundesdeutschen Arbeitsrechts bis mindestens 1996 garantiert. Durch Unterzeichnung des Vertrages konnte ferner eine geplante Kürzung der Urlaubsansprüche der Besatzungsmitglieder verhindert werden.

Stena Line erwirbt Sealink Ferries

Nach Übernahmen der britischen Sealink Ferries durch die schwedische Stena Line eröffnen sich neue Wege für die internationale Zusammenarbeit zwischen Seeleutegewerkschaften.

Sealink, früher Teil des staatlichen britischen Eisenbahnunternehmens British Rail, war 1984 im Rahmen des Privatisierungsprogramms der konservativen Regierung an Sea Containers verkauft worden.

Die britische Seeleutegewerkschaft NUS und die oppositionelle Labour Party werfen der Regierung vor, Sealink weit unter seinem Marktwert verkauft zu haben. Sea Containers, das das Unternehmen damals für 66 Mio. Pfund übernommen hatte, erhält jetzt beim Weiterverkauf einen Betrag von 259 Mio. Pfund für das gleiche Unternehmen.

Nach sechs Jahren, in deren Verlauf bei Sealink Arbeitsplätze abgebaut und die Fährverbindungen eingeschränkt wurden, führen die britischen Schifffahrtsgewerkschaften nun mit der neuen Unternehmensleitung Gespräche über deren Zukunftspläne für das Unternehmen. Stena kann generell auf gute Beziehungen zu den Gewerkschaften in Schweden verweisen.

... Aktionen führen zum Abschluß eines ITF-Vertrages

Forts. von Seite 13

rei Water Line Shipping. Die eigentlichen Reeder sind jedoch nach Angaben des schottischen Kapitäns und der philippinischen Besatzung Schweden. Die Namen, unter denen Raul Abesamis, als Mannschaftsdienstgrad an Bord der *Fuga* beschäftigt, die beiden für die praktischen Vorkehrungen in Zusammenhang mit dem Schiff zuständigen Personen kennt, sind unverkennbar schwedisch. Sie kommen ungefähr einmal im Monat an Bord, berichtet er.

Abesamis arbeitet seit zwei Jahren auf dem Schiff, aber jetzt hat er die Nase voll. Die *Fuga* war sein zweites und möglicherweise letztes Schiff. Nach einem wohlverdienten Urlaub bei Verwandten in der Bundesrepublik Deutschland kehrt er auf die Philippinen zurück.

„Laut den ITF-Normen hätten wir neun Mann an Bord haben sollen. Wir waren aber nur zu viert. Ich hatte als Mannschaftsdienstgrad angeheuert, doch in den vergangenen acht Monaten mußte ich die Aufgaben des

Steuermanns übernehmen, nachdem der eigentliche Steuermann abgemustert hatte.

Dabei habe ich keinerlei Navigationsausbildung. Der Ingenieur wurde gezwungen, nicht nur im Maschinenraum, sondern auch an Deck zu arbeiten, und sogar der Koch mußte gelegentlich aushelfen,“ erinnert sich Abesamis.

Die Tatsache, daß nach dem Verschwinden des Steuermanns kein Ersatz eingestellt wurde, wurde mit finanziellen Erwägungen begründet. Keines der Besatzungsmitglieder verfügte über einen schriftlichen Beschäftigungsvertrag.

Als Abesamis im März 1988 an Bord ging, erhielt er 1.200 DM (ca. US-Dollar 700,-) im Monat. Seit er inoffiziell zum Steuermann aufgestiegen war, wurden ihm 2.000 DM (US-Dollar 1.176,-) ausgezahlt, und das für einen mindestens 12 Stunden langen Arbeitstag, ohne Überstundenzulage oder bezahlten Urlaub.

Ganz abgesehen von den Problemen der

Unterbemannung und der niedrigen Heuer war das Schiff nicht seetüchtig. Der alte Plimsoll hätte sich im Grabe umgedreht, wenn er gesehen hätte, was die Reeder mit der Ladelinie der *Fuga* machten. Die ursprüngliche Linie war überpinselt worden, und eine neue 72 cm weiter oben angebracht worden. Weder der Feueralarm noch die Pumpe funktionierten. Der Maschinenraum leckte ebenso wie andere Teile des Schiffes.

„Bei schlechtem Wetter stand meine Kabine jedesmal bis zu 5 cm unter Wasser“ erzählt Abesamis. „Wir erstatteten dem Kapitän Bericht, und der sagte, er werde das demnächst in Ordnung bringen lassen, aber ...“ Abesamis seufzt und zuckt mit den Achseln.

Abesamis wird nach seinem Urlaub nicht auf die *Fuga* zurückkehren, obwohl inzwischen ein ITF-Vertrag in Kraft ist und der Arrest erst dann aufgehoben wird, wenn alle Probleme auf dem Schiff behoben sind.

Wir danken Anita Fors von der SSU für diesen Artikel.

ITF-Seeleutesitzung in Rotterdam heißt polnische Delegierte willkommen

Mit der Teilnahme des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion Seeschifffahrt der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc an der europäischen Seeleutesitzung der ITF am 4. und 5. Dezember 1989 im ITF-Zentrum De Beer in Rotterdam wurde der enge Charakter der Beziehungen unterstrichen, die derzeit zwischen den beiden Organisationen geknüpft werden.

Janusz Maciejewicz und Jacek Cegielski führten vor Beginn der Sitzung, auf der sie auch Gelegenheit zu einer offiziellen Ansprache hatten, ausführliche Diskussionen mit dem ITF-Sekretariat und verschiedenen europäischen Seeleutegewerkschaften. In seiner von den anwesenden Seeleutegewerkschaften herzlich aufgenommenen Rede während der Sitzung sprach Cegielski, der bei Polish Ocean Lines beschäftigt ist, von der dringend benötigten Hilfe vonseiten der ITF für die 5.000 polnischen Seeleute und Fischer, die bereits heute in der Solidarnosc organisiert sind.

„Wir möchten uns all der Möglichkeiten bedienen, die die Lösungen, Vorzüge und Schlußfolgerungen demokratischer Industrieländer bieten können,“ erklärte er und fügte hinzu: „Wir wollen keine Geschenke, aber wir hoffen auf Vorschläge und Anregungen für eine bilaterale Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften auf der Grundlage der ITF-Satzungen.“

Er wies ferner darauf hin, daß Sofortmaßnahmen zur finanziellen und technischen Stärkung der Gewerkschaft erforderlich seien, wenn sie ihr wichtigstes Ziel, den Beitritt zur ITF, erreichen wolle.

Mit der unverzüglichen Verabschiedung einer Reihe von Empfehlungen an den ITF-Vorstand reagierten die Sitzungsteilnehmer auf die von der Gewerkschaft vorgebrachte Bitte um Unterstützung. Sie forderten den Vorstand auf, ein Beitrittsge-such der Solidarnosc wohlwollend zu prüfen und bis dahin deutlich zu machen, daß die ITF die Solidarnosc als rechtmäßige Vertretung der polnischen Seeleute anerkennt. Der Vorstand solle der Sektion Seeschifffahrt der Gewerkschaft größtmögliche finanzielle und technische Unterstützung gewähren. Das ITF-Sekretariat wurde darüber hinaus aufgefordert, mit der Solidarnosc in einen Dialog über einen künftigen Vertrag für ihre auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen beschäftigten Mitglieder einzutreten. An den ITF-Generalsekretär richtete sich der Appell, die Entsendung einer Untersuchungsmis-sion nach Polen noch vor der nächsten

Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses (FPC) im Mai 1990 in Erwägung zu ziehen.

Die Entwicklungen in Polen und anderen Teilen Osteuropas waren jedoch nicht der einzige Tagesordnungspunkt auf der Sitzung in Rotterdam. Sie war ursprünglich auf Anregung der Teilnehmer an der FPC-Sitzung 1989 einberufen worden, um eine Antwort auf Vorschläge der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum zur geltenden ITF-Politik hinsichtlich der nutznießenden Eigentümerschaft von Billigflaggenschiffen und den in diesem Zusammenhang anzuwendenden Verfahren zu erarbeiten. Die Gewerkschaften aus Asien und dem pazifischen Raum hatten ihre Besorgnis über Fälle geäußert, in denen zwar die Reeder bereit wären, ihre Schiffe für die ITF annehmbaren Verträgen zu unterstellen und sie mit Mitgliedern einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft zu bemannen, dies aber wegen der übermäßig strikten Anwendung der sogenannten „Politik von Madrid“, aufgrund derer die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft vorrangige Verhandlungsrechte für diese Schiffe anmelden können, nicht geschehe. Sie schlugen daher vor, eine Frist zu setzen, innerhalb derer die Gewerkschaften aus dem Lande der nutznießenden Eigentümerschaft diese Rechte ausüben müßten, anderenfalls sei jeder beliebigen ITF-Mitgliedsgewerkschaft die Unterzeichnung eines Vertrages für die betreffenden Schiffe zu gestatten.

Obwohl sie Verständnis für die Beweggründe für diesen Vorschlag hatten, konnten die meisten europäischen Seeleutegewerkschaften dieser Formel nicht zustimmen. Statt dessen verabschiedeten die Sitzungsteilnehmer nach einer langen und ausführlichen Diskussion eine Reihe von Empfehlungen, die einer Verbesserung der geltenden Verfahren dienen sollten, ohne an die in der „Politik von Madrid“ (so genannt, weil sie auf dem 34. ITF-Kongreß in Madrid verabschiedet wurde) definierten Grundsätze zu rühren. In diesen Empfehlungen wurde die Verpflichtung der Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft, ihre Antworten auf Anfragen vom ITF-Sekretariat zu koordinieren und sie innerhalb einer festgelegten Frist einzusenden, unterstrichen. Falls die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft Verhandlungsrechte anmeldeten, sollten sie praktische Schritte zur Ausübung dieser Rechte unterneh-

men und das ITF-Sekretariat über die ergriffenen Maßnahmen unterrichten. Die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft können natürlich, falls sie dies wünschen, ihre Rechte einer anderen ITF-Mitgliedsgewerkschaft übertragen. In diesem Falle können sie auf bestimmten Bedingungen bestehen, z. B. daß die Schiffe nicht auf bestimmten Strecken in direktem Wettbewerb mit der Nationalflagge des entsprechenden Landes unterstehenden Schiffen verkehren oder daß ein bestimmter Anteil der Offiziere und Mannschaftsdienstgrade an Bord von Staatsbürgern des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft gestellt wird. Die Sitzungsteilnehmer stimmten darin überein, daß Gewerkschaften, die keine schlüssigen Beweise für die Ansiedlung der nutznießenden Eigentümerschaft des Schiffes in ihrem Lande vorlegen können, andere Gewerkschaften nicht daran hindern sollten, über das ITF-Sekretariat Verträge für dieses Schiff zu schließen. Außerdem wurde das ITF-Sekretariat aufgefordert, Leitlinien für die praktische Anwendung dieses Systems zu entwerfen. Es wurde eine kleine Arbeitsgruppe benannt, die mit den Seeleutegewerkschaften aus Asien und dem pazifischen Raum auf ihrer alljährlich stattfindenden Sitzung im Februar in Tokio über diese Empfehlungen beraten soll.

Weitere Punkte auf der Tagesordnung der Sitzung waren die Überprüfung der Schifffahrtspolitik der Europäischen Gemeinschaft einschließlich des umstrittenen „EUROS-Registers“ und die praktische Umsetzung der Billigflaggenkampagne in den europäischen Häfen. Es wurde eine Intensivierung der Arbeitskampfmaßnahmen gegen Billigflaggenschiffe in enger Zusammenarbeit mit den Hafentarbeitergewerkschaften in den wichtigsten europäischen Häfen vereinbart. Wie die Sitzung erfuhr, war dieser Prozeß in den Niederlanden bereits gestartet worden und sollte im Laufe des Jahres auf andere Länder ausgedehnt werden. Um derartige Aktionen zu erleichtern, vereinbarten die angeschlossenen Gewerkschaften den zeitweiligen Transfer der Verhandlungsrechte im Rahmen der „Politik von Madrid“ auf eine andere Gewerkschaft, falls durch direkte Arbeitskampfmaßnahmen oder die Androhung derartiger Maßnahmen in einem bestimmten Hafen ein für die ITF annehmbarer Vertrag erzielt werden könne. Damit wird ein legalen Boykottmaßnahmen in manchen Ländern entgegenstehendes Hindernis aus dem Wege geräumt.

US-Gericht erklärt stichprobenartige Drogenkontrollen für unzulässig

Gewerkschaften und Schiffahrtsunternehmen in den USA konnten ein Verbot stichprobenartiger Drogenkontrollen bei Seeleuten durchsetzen.

Die der ITF angeschlossene Seafarers' International Union (SIU) hatte in dieser Angelegenheit gemeinsam mit Vertretern der Schiffahrtswirtschaft die Gerichte angerufen. Damit wollte sie den neuen Vorschriften des US-Verkehrsministeriums über Drogenkontrollen, die Ende Dezember letzten Jah-

res in Kraft gesetzt werden sollten, vorgehen.

Die SIU weist nachdrücklich darauf hin, daß das Ziel der Maßnahme, Drogenmißbrauch am Arbeitsplatz zu unterbinden, ihre volle Unterstützung habe. Sie vertritt jedoch die Auffassung, daß stichprobenartige Untersuchungen bei allen Seeleuten, ungeachtet der Sicherheitsrelevanz ihrer Tätigkeit, als Instrument zur Erreichung dieses Zieles ungeeignet seien.

Stichprobenartige Drogenkontrollen stell-

ten darüber hinaus eine unnötige Verletzung der Persönlichkeitsrechte der Seeleute dar.

Das Gericht folgte dieser Auffassung. Es verbot stichprobenartige Kontrollen, genehmigte jedoch Untersuchungen auf Drogenmißbrauch in begründeten Fällen, z. B. vor Einstellung neuer Mitarbeiter oder der Vergabe von Lizenzen, nach einem schweren Unfall oder aus einem anderen "begründeten Anlaß". Die US-Regierung kann gegen dieses Urteil Berufung einlegen.

US-Invasion in Panama verhindert Anlaufverbot

Mit der Invasion der US-Streitkräfte in Panama Mitte Dezember vergangenen Jahres wurde das Verbot für panamaische Billigflaggenschiffe, US-Häfen anzulaufen, das am 1. Februar diesen Jahres in Kraft treten sollte, gegenstandslos.

Panama bemüht sich nun, Schiffe, die nach Ankündigung des Verbots das Register des Landes verlassen hatten, mit Hilfe einer Aufhebung der Registrierungsgebühren für Schiffe, die bereits im Register eines anderen Landes geführt werden, zurückzulocken.

Trotzdem droht Panama ein Tonnageverlust von bis zu 11 Mio., deren Reeder wegen mangelnden Vertrauens in die künftige politische Stabilität des Landes bereits Vorkehrungen für einen Registertransfer getroffen

haben.

Der Internationale Bund Freier Gewerk-

schaften verurteilte die US-Invasion in Panama als Verstoß gegen das Völkerrecht.

UNTERGANG DER HERALD OF FREE ENTERPRISE - VERANTWORTLICHE VOR GERICHT

P&O European Ferries und sieben Mitarbeiter des Unternehmens zum Zeitpunkt des Untergangs der *Herald of Free Enterprise* müssen sich wegen Totschlags vor dem berühmten Londoner Kriminalgericht Old Bailey verantworten. Sie sind der fahrlässigen Tötung an vier der 150 Passagiere

angeklagt, die ebenso wie 38 Besatzungsmitglieder am 6. März 1987 bei dem Unfall direkt außerhalb des belgischen Hafens Zeebrügge ums Leben kamen.

Bei den Angeklagten handelt es sich um den Hilfsbootsmann Mark Stanley, den Ersten Offizier Leslie Sabel, das Unternehmen P&O, den ehemaligen stellvertretenden Oberschiffsinspektor bei P&O, John Alcindor, den ehemaligen Leiter der technischen Abteilung Wallace Ayres, den ehemaligen Oberschiffsinspektor Jeffrey Develin, den Ersten Kapitän der *Herald of Free Enterprise*, Kapitän John Kirby, sowie den diensthabenden Kapitän am Tage des Unglücks, Kapitän David Lewry. Sie wurden am 25. Januar dem Untersuchungsrichter vorgeführt. Der Termin für die Hauptverhandlung wird von der Gerichtsverwaltung bekanntgegeben.

Falls ihnen Totschlag nachgewiesen werden kann, droht dem Unternehmen eine Geldstrafe in unbegrenzter Höhe und den einzelnen Angeklagten als Höchststrafe lebenslanger Freiheitsentzug. Die britischen Schiffahrtsgewerkschaften lehnen die strafrechtliche Verfahren gegen die betroffenen Seeleute auf das schärfste ab, da sie befürchten, daß andere Seeleute sich dadurch davon abhalten lassen, in Zukunft Aussagen zu machen, die der Schiffahrtssicherheit dienen können.

Versuche mit Ein-Mann-Ausguck werden fortgesetzt

Trotz scharfer Proteste von seiten der Seeleutegewerkschaften und zahlreicher Staaten rückt eine offizielle Zulassung von Versuchen mit dem Ein-Mann-Ausguck durch die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschiffahrt (IMO) immer näher. Der IMO-Unterausschuß für Ausbildungs- und Wachgangsnormen (STW) verabschiedete im Dezember gegen heftigen Widerstand von seiten der ITF eine entsprechende Änderung am STCW-Übereinkommen von 1978.

Großbritannien und Norwegen führen bereits heute Versuche mit dem Ein-Mann-Ausguck durch, obwohl diese einen klaren Verstoß gegen das geltende Übereinkommen darstellen. Nun sieht es so aus, als ob ihre Experimente nachträglich legalisiert würden.

Die Gewerkschaften betrachten diese Schritte als Teil einer Entwicklung in Richtung auf eine unverantwortliche Reduzierung der Bemannungs-niveaus auf Kosten der Sicherheit. Unabhängige wissenschaftliche Forschungsarbeiten werfen erhebliche Zweifel an der zuverlässigen Ausübung der Wachgangspflichten durch eine einzelne Person auf.

Die US-Regierung lehnt jede Beteiligung an derartigen Experimenten ab und will dies auch in den US-Hoheitsgewässern fahrenden Schiffen unter ausländischer Flagge untersagen.

Die geplante Änderung soll dem IMO-Schiffahrtssicherheitsausschuß auf seiner Sitzung im Mai zur Beratung vorgelegt werden, bevor sie in Kraft gesetzt werden kann.

Jugendliche ohne Berufserfahrung stellen Billigflaggenbemannung

Der Untergang eines unter Billigflagge fahrenden Frachters britischer Reeder im Dezember vergangenen Jahres, bei dem sechs Menschen ums Leben kamen, deckte die skandalöse Praxis der Einstellung ungelerner Jugendlicher als Decksjungen auf.

Die auf den Bahamas registrierte *Marine* ging mit einer Ladung Schrott aus Liverpool (Großbritannien) auf dem Weg nach Sevilla (Spanien) bei einem Sturm in der Biskaya mit allen Besatzungsmitgliedern unter.

Ein Besatzungsmitglied war der 16jährige Mark Rannigan, der zu seiner ersten Fahrt über eine staatliche Arbeitsvermittlungsstelle in Großbritannien angeheuert worden war, ohne zuvor eine Ausbildung in irgendeiner Form erhalten zu haben. Er und zwei weitere ungelernete Männer im Alter von zwanzig bzw. einundzwanzig Jahren machten alle Mannschaftsdienstgrade an Bord der *Marine* aus. Nach den auf den Bahamas geltenden Vorschriften wird dies offensichtlich als "angemessene Bemannung" angesehen.

Die der ITF angeschlossene britische Seeleutegewerkschaft NUS verurteilte die staatliche Mitwirkung bei der Anmusterung Jugendlicher ohne Ausbildung auf unterbemannten Schiffen. Durch die Vermittlung arbeitsloser Jugendlicher aus Gebieten mit hoher Arbeitslosigkeit wirken staatliche Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen an der Bereitstellung billiger Arbeitskräfte für skrupellose Schiffsfahrtsunternehmen mit: Rannigan erhielt eine Heuer von 70 Pfund (112 US-Dollar) in der Woche.

Die Gewerkschaft schloß sich der Forderung der Angehörigen der Besatzungsmitglieder nach einer offiziellen Untersuchung des Unglücks durch die britischen Behörden an. In einer ersten Reaktion wies Beschäftigungsminister Michael Howard jede Verantwortung der Regierung zurück und stellte fest, daß es jedem einzelnen überlassen bleibe, sich vor Annahme einer Arbeitsstelle davon zu überzeugen, daß ausreichende Sicherheitsvorkehrungen vorhanden seien.

Die NUS fordert nun, der staatlichen Schiffsinspektion alle freien Stellen auf Schiffen zu melden, damit sie vor der Einstellung neuer Seeleute überprüft werden können.

Die *Marine* befand sich im Besitz der Tropica Armadora SA (Panama), deren Präsident ein in Großbritannien ansässiger Jugoslawe namens Ivan Ivanovic ist. Im

Mai 1989 war ein weiteres Schiff Ivanovics, die *Belgrave*, Schauplatz einer Tragödie, bei der vier Besatzungsmitglieder in den von einer Ladung Schrott aufsteigenden Gase erstickten. Eine "Untersuchung" des Unfalls auf den Bahamas kam zu dem Schluß, daß die Seeleute infolge eines Unglücks zu Tode gekommen seien.

Die Behörden der Bahamas werden nun auch den Untergang der *Marine* untersuchen.

BRITISCHES BERUFUNGSGERICHT ERKLÄRT EVIA-LUCK-VERTRAG FÜR UNGÜLTIG

Nach einer Niederlage vor dem britischen Berufungsgericht legte die ITF nun im britischen Oberhaus (dem obersten britischen Gerichtshof) Berufung gegen die Aufhebung eines früheren Urteils zugunsten der ITF durch ein Berufungsgericht ein.

Im Juli 1988 hatte ein Gericht die Position der ITF im Falle der *Evia Luck* bestätigt (vergl. ITF-Nachrichten Juli/August 1988). Dieses Urteil wurde vom britischen Berufungsgericht am 11. Dezember 1989 mit einer Mehrheit von 2:1 Stimmen teilweise aufgehoben.

Für das in Panama registrierte Schiff griechischer Reeder *Evia Luck* wurde vor sieben Jahren nach einem Boykott im schwedischen Hafen Uddevalla ein ITF-Vertrag unterzeichnet.

Die Reeder strengten über ihre in Panama ansässige Firma Dimskal Shipping SA vor den britischen Gerichten ein Verfahren gegen die ITF an, mit dem sie die Rückzahlung der an die Bemannung ausgezahlten Heuernachzahlungen sowie eine Entschädigung wegen unzulässiger "Einschüchterung und Einmischung" durchsetzen wollten.

In der Begründung seines Urteils erklärte der Vorsitzende Richter Phillips im Juli 1988 in London, daß "der Beklagten (ITF) aus der Tatsache, daß sie ihren Sitz in London hat, gegenüber anderswo Ansässigen keine Nachteile entstehen dürfen."

Phillips stellte fest, daß die gegen die *Evia Luck* ergriffenen Maßnahmen nach schwedischem Recht zulässig und die unterzeichneten Verträge daher rechtskräftig seien und die Bemannung Anspruch auf die ihnen ausgezahlten Gelder habe. Um gegen die ITF in London ein Verfahren nach englischem Recht anstrengen zu können, so der Richter, müsse nachgewie-

sen werden, daß ein Verstoß sowohl gegen das englische als auch gegen das schwedische Recht vorliege. Da dies nicht der Fall war, wurde das Verfahren eingestellt.

Die Reeder legten gegen einen Teil dieses Urteils Berufung ein. Ursprünglich hatten sie die Rückzahlung aller von ihnen ausgezahlten Gelder sowie die Zahlung einer Entschädigung gefordert. In der Berufung verzichteten sie auf die Forderung nach Entschädigungszahlungen und konzentrierten sich auf die Rückzahlung der von ihnen ausgezahlten Gelder.

Sie argumentierten, daß das Unternehmen durch die in Schweden durchgeführten - und von allen Beteiligten übereinstimmend für rechtmäßig erachteten - Maßnahmen unter "unverhältnismäßigem" Druck gesetzt worden sei und daher den Vertrag als nichtig betrachten und die ausgezahlten Gelder zurückfordern könne.

Dieses Mal folgte das Gericht den Argumenten der Reeder. Zwei der drei Richter gaben ihrem Berufungsantrag am 11. Dezember statt, wenn auch aus anderen Gründen. Der dritte Richter bekräftigte das ursprüngliche Urteil, demzufolge die Maßnahmen nach schwedischem Recht zulässig waren und daher keinen unverhältnismäßigen Druck darstellten.

Die Richter, die zugunsten der Dimskal Shipping befanden, gaben verschiedene, recht allgemein gehaltene und fragwürdige Stellungnahmen ab. Sie stehen mit ihrem Urteil außerdem in offensichtlichem Widerspruch zu früheren Gerichtsurteilen im Zusammenhang mit ITF-Aktionen.

Die Rechtsanwälte der ITF reichten beim britischen Oberhaus einen Berufungsantrag gegen dieses jüngste Urteil ein. Eine Entscheidung über die Zulassung der Berufungsklage steht noch aus.

Schwedische Nationalflotte wächst

Der engagierte Einsatz der schwedischen Schiffsarbeitsgewerkschaften, die angesichts der zunehmend lauter werdenden Rufe der Reeder nach einem schwedischen "Zweitregister" zur Verteidigung ihrer Nationalflotte angetreten sind, zählt sich langsam aus. Während die meisten traditionellen Schiffsarbeitsnationen weiterhin Tonnage verlieren, konnte das schwedische Register im Jahre 1989 einen Zuwachs von 387.103 BRT oder mehr als 700.000 tdw verzeichnen. Diese utopisch anmutenden Zahlen bedeuten, daß die Bruttotonnage der schwedischen Handelsflotte in einem einzigen Jahr um fast 20 % gestiegen ist. Nach vielen Jahren des Ausflaggens trat im vergangenen Jahr endlich die Wende ein. Staatliche Subventionen für die Handelsschifffahrt und ein lebhafterer Schiffsarbeitsmarkt spiegelten sich im Zuwachs der schwedischen Flotte wider. Einige Schiffe wurden allerdings 1989 noch ausgeflaggt: Neben zwei Tauchplattformen, einer Bohrinsel und einem Kransschiff verließen 17 Schiffe mit zusammen 139.858 tdw das Register, alles in allem ein Verlust von 192.114 BRT. Der Zulauf zum Register war jedoch noch viel größer: 45 Schiffe mit insgesamt 570.217 BRT oder mehr als 800.000tdw.

Die Schwierigkeiten bei der geplanten Schaffung eines europäischen Schiffsregisters im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft (wir berichteten darüber erstmals in den ITF-Nachrichten November/Dezember 1989) haben sich auf der Sitzung der europäischen Verkehrsminister im Dezember weiter verschärft. Der für Verkehr zuständige EG-Kommissar Karel Van Miert konnte zwar eine völlige Aufgabe der EUROS-Pläne verhindern, mußte jedoch einer grundlegenden Überarbeitung des Vorschlags zustimmen. Der heftige Widerstand der britischen und der griechischen Regierung gegen die vorgesehenen Bemannungsvorschriften (wonach die Hälfte der Besatzungen EG-Bürger sein müßten) werden aller Voraussicht nach zu einer erheblichen Reduzierung dieses Anteils - wenn nicht gar zur völligen Streichung der Vorschrift - führen. Der neue Vorschlag soll noch im Laufe dieses Jahres vorgelegt werden. Die Registerfrage ist an ein ganzes Paket von Maßnahmen zur

Unterstützung der EG-Schifffahrt geknüpft. Hierzu gehört die Frage eines europäischen Kabotagesystems, das an die Stelle der bestehenden Beschränkungen der Reservierungen (Kabotage) in der Küsten- und Inlandschifffahrt treten soll, die Bereitstellung staatlicher Hilfen für die Schifffahrt und die Finanzierung von Forschung und Entwicklung in der Schifffahrtswirtschaft



auf europäischer Ebene. In vielen dieser Punkte ist eine Einigung nicht in Sicht, und zahlreiche Regierungen fordern eine Aufschüftung des Pakets in seine einzelnen Bestandteile.

Im Anschluß an die Veröffentlichung eines Berichts der norwegischen Schiffsarbeitsdirektion (NMD), in dem auf zahlreiche Verstöße gegen die Sicherheitsnormen auf im Norwegischen Internationalen Schiffsregister (NIS) verzeichneten Schiffen verwiesen wird (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989), wurde die NMD aufgefordert, bei der Untersuchung von Schiffen mit "größerer Sorgfalt" vorzugehen. Die NMD wiederum forderte die Klassifizierungsgesellschaften auf, ihre Kontrollen auf älteren NIS-Schiffen zu verschärfen. Trotz der erheblich gestiegenen Anzahl von Schiffen, die im NIS registriert sind, bleibt jedoch die Zahl der von der NMD durchgeführten Inspektionen (und die ihrer Inspektoren) unverändert, was jede "größere Sorgfalt"

der Inspektoren wieder zunichte macht. Die NMD äußerte sich außerdem besorgt über die Betriebsnormen auf einer zunehmenden Zahl von NIS-Schiffen, die ausschließlich mit ausländischen Seeleuten bemannt sind - dies war im NIS-Gesetz eigentlich niemals vorgesehen. Eine von den drei norwegischen Schiffsarbeitsgewerkschaften im Dezember veröffentlichte Umfrage zeigt, daß der Anteil der Norweger unter den auf NIS-Schiffen beschäftigten Offizieren gegenüber ausländischen Staatsbürgern rasch sinkt. Für die 18 Monate seit September 1988 zeigt die Umfrage einen Rückgang des Anteils norwegischer Staatsbürger unter den NIS-Offizieren von 61 auf 39 Prozent. Berechnungsgrundlage ist eine Bemannungszählung auf 632 Schiffen gegenüber nur 192 im September 1988. 408 Schiffe fuhren unter einem norwegischen Kapitän; für die Beschäftigung eines ausländischen Kapitäns auf einem NIS-Schiff ist noch immer eine Sondererlaubnis erforderlich. Von den von der Umfrage gemeldeten 2.297 ausländischen Offizieren waren weit mehr als die Hälfte (1.333) Filipinos und weitere 568 Inder. Bei anderen Offizieren handelte es sich um Spanier, Polen, Jugoslawen und Portugiesen.

Japans größtes Schiffsarbeitsunternehmen, Nippon Yusen Kaisha (NYK), konnte im Dezember einen neuen und neuartigen 3-Jahres-Vertrag mit der ITF angeschlossenen Alljapanischen Seeleutergewerkschaft JSU abschließen. Der neue Vertrag tritt an die Stelle des geltenden Vertrages, der im März auslaufen sollte, und gilt rückwirkend vom April 1989. Ein Schlüsselement des Vertrages ist die Gleichbehandlung und gleiche Bezahlung aller Seeleute, unabhängig davon, ob sie an Land oder auf See arbeiten. An einem Arbeitsplatz an Land beschäftigte Seeleute erhalten die gleichen Möglichkeiten und die gleiche Behandlung wie auf See und können ihre auf See erworbenen Fertigkeiten einsetzen. Im bisherigen Vertrag konnten auf See tätige Arbeitnehmer nur in der Seeschifffahrt eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund der von NYK verfolgten Strategie einer umfassenden Diversifizierung des Unternehmens bietet der neue Vertrag den Seeleuten die Gelegenheit, ihre Fertigkeiten unter Beibehaltung ihrer Heuern

Forts. auf Seite 21

... Billigflaggenstatus der Cayman-Inseln bestätigt

Forts. von Seite 20

und Arbeitsbedingungen zu erweitern. NYK beschäftigt schätzungsweise 1.380 Seeleute und verpflichtete sich zur Beibehaltung dieses Beschäftigungsniveaus während der kommenden drei Jahre. Darüber hinaus gibt das Unternehmen die vertragliche Garantie, seine 55 Schiffe umfassende Flotte ausschließlich mit Gewerkschaftsmitgliedern zu bemannen. Zwanzig dieser Schiffe fahren unter japanischer, 36 unter ausländischer Flagge.

Ein weiteres großes Unternehmen, North Sea Ferries, gab seine Absicht bekannt, sich im nächsten März aus dem staatlichen Verhandlungsgremium für die Seeschifffahrt (NMB) zurückzuziehen. Damit ist die Zukunft der landesweiten Kollektivverhandlungen für britische Seeleute in Frage gestellt. Im Laufe der vergangenen 18 Monate hatten sich bereits zahlreiche britische Schifffahrtsunternehmen aus den

landesweiten Verhandlungsstrukturen zurückgezogen. Nur noch 6.000 der 15.000 Mitglieder der der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft NUS unterstehen einem landesweiten Vertrag. Sowohl die NUS als auch die der ITF angeschlossene Offiziersgewerkschaft NUMAST äußerten sich zutiefst beunruhigt über den Schritt der North Sea Ferries.

Der Oberinspektor für die Seeschifffahrt der Cayman-Inseln erklärte in einem Schreiben an die ITF, daß das Schifffahrtsregister seines Landes nicht als ITF-Billigflagge behandelt werden solle. A. R. Macnaughton bezeichnet die Cayman-Inseln als "angesehene Flagge". Es ist Macnaughton offensichtlich nicht bekannt, daß der ITF-Billigflaggenstatus vor allem davon abhängt, ob ein Land ausländischen Reedern erlaubt, ihre Schiffe unter seiner Flagge zu registrieren, denn er verweist auf den

(vor kurzem erfolgten) Beitritt der Inseln zu verschiedenen Schifffahrtsübereinkommen und erklärt: "Wir sind der Auffassung, daß Seeleute in jeder Hinsicht fair behandelt werden sollten ..." Eine Aufstockung der Zahl der von seinem Land beschäftigten Schifffahrtsinspektoren gegenüber der zuvor gemeldeten Zahl von einem erwähnt er nicht - es kommt nicht so sehr darauf an, welche Vorschriften ein Register ratifiziert, wenn es die meisten Schiffe in der Praxis niemals inspiziert. Wir können Herrn Macnaughton aber auf jeden Fall versichern, daß die ITF sein Register weiterhin in ihrem Verzeichnis der Billigflaggenländer führen wird, solange es "zumindest eine bescheidene Expansion erwartet und erhofft, wenn auch nur mit Schiffen vorsichtiger und vernünftiger Reedern" (die, so nehmen wir an, nicht Staatsbürger seines Landes sind).



UNO verbietet Schleppnetzeinsatz

Die Generalversammlung der Vereinten Nationen verabschiedete am 22. Dezember ein Verbot des Einsatzes von Schleppnetzen bei der Hochseefischerei im südlichen Pazifik ab 1991, das ab 1992 weltweit gelten soll.

In einer gemeinsam von Neuseeland und den USA vorgelegten Entschließung wurde der Schleppnetzeinsatz als "äußerst willkürliche und räuberische Fangmethode" bezeichnet, die "in weiten Kreisen als

Bedrohung für den wirksamen Schutz der lebenden Meeresressourcen angesehen wird."

Eine zuvor unterbreitete Forderung nach einem sofortigen Verbot der als "Todesfalle" bekannten Monofil-Netze wurde von Japan zurückgewiesen, das sich dann dem in der UNO erzielten generellen Konsens über das Datum 1991 als Kompromiß anschloß.

Ihren Erfolg verdankt die Entschließung

zu einem großen Teil den Bemühungen der Regierungen Neuseelands und der übrigen Mitgliedsstaaten des Südpazifikforums, die seit über einem Jahr eine konsequente Öffentlichkeits- und Lobbykampagne gegen den Einsatz der Netze führt.

Wie der neuseeländische Premierminister Geoffrey Palmer feststellt, ist dies ein erfolgreiches Beispiel für die Mobilisierung der Weltöffentlichkeit.

GHANAISCHE GEWERKSCHAFT BITTET UM UNTERSTÜTZUNG

Am 7. Juni vergangenen Jahres wurden die betrieblichen Gewerkschaftsfunktionäre bei der Ghana State Fishing Corporation vom Vorsitzenden des Unternehmens summarisch entlassen, weil sie, so seine Behauptung, Informationen über Maßnahmen der Unternehmensleitung weitergegeben hatten.

Die Funktionäre gehörten der Abteilung Fischerei der der ITF angeschlossenen National Union of Seamen an. Der Generalsekretär der NUS sowie der amtierende Generalsekretär des ghanaischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC setzten sich an die Spitze der Kampagne für ihre Wieder-

einstellung, die mit einem langen und heftigen Kampf verbunden war. Nach "langem Hin und Her" (so die Beschreibung der NUS) wurden die entlassenen Gewerkschaftsfunktionäre schließlich am 13. November 1989 wiedereingestellt.

"Aber die Sache ist noch nicht ausgestanden," erklärt Kofi Ameyibor von der NUS, "denn für ihre Wiedereinstellung wurden ganz speziell auf sie zugeschnittene, unerträgliche neue Beschäftigungsbedingungen erlassen, die einzig und allein zum Ziele haben, ihnen jede gewerkschaftliche Betätigung zu verleiden."

Die NUS bittet andere der ITF ange-

schlossene Gewerkschaften, in Protestbotschaften an die Unternehmensleitung der State Fishing Corporation deren Vorsitzenden, Dr. I. C. N. Morrison, dringend aufzufordern, diese beschwerlichen Sonderbedingungen aufzuheben und den Gewerkschaftsvertretern ihre gewerkschaftliche Betätigung ohne Einmischung von außen zu ermöglichen.

Protestschreiben können über die NUS unter folgender Adresse an das Unternehmen geschickt werden:

PO Box 38
TUC Post Office
Accra, Ghana

UNGEWISSE ZUKUNFT FÜR DIE EUROPÄISCHE FISCHEREI-WIRTSCHAFT

Ein großes Fragezeichen schwebt über der Zukunft der Fischereiarbeiter in der Europäischen Gemeinschaft.

Es gibt augenblicklich 280.000 Fischer in der EG, die in sehr unterschiedlichen Nationalflotten und Beschäftigungssituationen tätig sind. Wie in anderen Verkehrsbereichen bewegt sich die EG auch hier auf die Beseitigung nationaler Schranken ohne jede Harmonisierung der Sozialbedingungen zu. Die Unterschiede zwischen den einzelnen nationalen Fangflotten sind immens. Dänemark z. B. verfügt über 7.000 Schiffe und 14.500 Fischer, die 1,8 Mio. Tonnen Fisch im Jahr anlanden. Frankreichs Flotte umfaßt 12.000 Schiffe, auf denen 18.500 Fischer beschäftigt sind, doch beläuft sich das französische Fangaufkommen auf lediglich 650.000 Tonnen im Jahr.

Diese großen Unterschiede in der Leistungsfähigkeit spiegeln sich auch in der Fischereipolitik der einzelnen Länder (in manchen Staaten wird sie subventioniert, in anderen nicht) sowie in der Struktur der Flotten wider. In Frankreich gibt es z. B. wesentlich mehr unabhängige, kleine Schiffe als in Dänemark. Darüber hinaus ist ein komplexes System nationaler und regionaler Vorschriften durch die Vollendung des europäischen Binnenmarktes 1993 bedroht.

Während sich die europäischen Regierungen und die Kommission noch immer über die endgültige Form einer "gemeinsamen Fischereipolitik" streiten, hat der Europäische Gerichtshof nun direkt in die Diskussion eingegriffen. Der Europäische Gerichtshof urteilte am 10. Oktober, daß die britische Regierung eine Bezugnahme auf die Nationalität aus ihrem neuen, am 1. April in Kraft getretenen Fangschiffregister streichen muß.

Mit diesem Urteil betritt der Europäische Gerichtshof Neuland. Erstmals erließ der Gerichtshof eine dringende "Übergangsmaßnahme" - das europäische Gegenstück zu einer einstweiligen Verfügung -, um eine Verordnung bis zur abschließenden, umfassenden Anhörung außer Kraft zu setzen.

Der Gerichtshof entschied gegen die in Abschnitt 14(1) des britischen Gesetzes über die Handelsschifffahrt aus dem Jahre 1988 enthaltene Vorschrift, nach der in Großbritannien registrierte Fangschiffe sich zu 75 Prozent im Besitz britischer Staatsbürger oder im Eigentum britischer Staatsbürger befindlicher Unternehmen befinden müssen. Der Gerichtshof bezeichnete diese Nationalitätsvorschrift als ungerechtfertigte Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit innerhalb der EG.

Die Vorschrift wurde in das britische Gesetz eingebracht, um die Praxis des sogenannten "Quotenspringens" zu unterbinden. Dabei werden Fangschiffe einem ausländischen Register unterstellt und kommen damit in den Genuß der Fangquoten des jeweiligen Landes. Etwa 100 Fangschiffe spanischer Reeder sind bisher zu diesem Zweck in Großbritannien registriert. Über das Urteil wird jedoch der Mehrzahl dieser Schiffe eine Rückkehr unter die britische Flagge nicht ermöglicht, da eine andere Bestimmung vom Gerichtshof nicht aufgehoben wurde, nach der in Großbritannien registrierte Reeder Wohnbürger Großbritanniens sein müssen. Diese Vorschrift wird von den spanischen Fangschiffreedern in einem eigenständigen Verfahren angefochten.

Das Kernproblem, d. h. der sehr ernst zu nehmende Konflikt zwischen der bevorstehenden Vollendung des europäischen Binnenmarktes und den gewachsenen Strukturen der Fischereiwirtschaft in Europa, bleibt jedoch weiter bestehen. Welche Form eine gemeinsame europäische Fischereipolitik annehmen wird (oder kann), ist noch immer unklar. Europaweite Fanggenehmigungen können möglicherweise bestehende Quoten überflüssig machen; man kann sich jedoch nur schwer vorstellen, wie diese Genehmigungen gleichmäßig auf die vorhandenen Fang-

schiffe verteilt werden könnten.

Alle Diskussionen über eine zukünftige Politik müssen jedoch vor dem Hintergrund der Tatsache geführt werden, daß in Europa zu viele Fangschiffe gibt, die den wenigen Fischen nachstellen. Ungeeignete Maßnahmen zur Erhaltung der Fischbestände und schlechte Planung in den einzelnen Ländern lassen der Gemeinschaft wenig Spielraum für die Zukunft.

Unterdessen veröffentlichte die europäische Kommission Leitlinien für eine "Gemeinschaftsrahmen" zur Durchsetzung nationaler Quoten, ohne gegen das EG-Recht zu verstoßen.

Darin wird z. B. angeregt, daß die Mitgliedsstaaten es den unter ihrer Flagge fahrenden Fangschiffen zur Auflage machen können, ihre routinemäßige Verwaltung der Kontrolle eines an Land befindlichen Büros zu unterstellen, das mindestens 10 % des Umsatzes umschlägt. Den Regierungen wäre es ferner gestattet, diese Schiffe eine bestimmte Anzahl von Außenstellen in den Häfen ihres Landes vorzuschreiben.

Diese Leitlinien könnten nach Auffassung der Kommission eine "echte Verbindung" zwischen Schiff und Register darstellen, indem sie gewährleisten, daß ein Teil (allerdings noch nicht einmal der größte) der Gewinne in die Volkswirtschaft des betreffenden Staates zurückfließt.

ITF-Konferenz der Fischer

Die vielfältigen Probleme der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft, von den Fangquoten über schlechte Arbeitsbedingungen bis zu Umweltschäden, werden während der bevorstehenden ITF-Sektionskonferenz der Fischer am 13. und 14. Juni in London auf der Tagesordnung stehen.

Ein Fragebogen zu den Arbeitsbedingungen wurde mit der Bitte um Beantwortung an die angeschlossenen ITF-Gewerkschaften ausgeschickt, und eine detaillierte Übersicht wird als Grundlage für eine sorgfältige Analyse bis zur Konferenz zusammengestellt.

Die Arbeit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) im Zusammenhang mit der Fischereiwirtschaft und die Beiträge der ITF zu dieser Arbeit werden ebenfalls einen wichtigen Teil der Beratungen auf der Konferenz ausmachen. Ausführlich geprüft wer-

den soll auch die Arbeit des IAO-Ausschusses für die Arbeitsbedingungen der Fischer.

Vier Jahre sind seit der letzten Zusammenkunft der der ITF angeschlossenen Fischergewerkschaften während des Kongresses in Luxemburg 1986 vergangen. Seither haben sich zahlreiche Veränderungen in diesem Wirtschaftsbereich vollzogen. Technologischer Wandel, verbunden mit sinkenden Fischbeständen und restriktiven Quoten in vielen Teilen der Welt setzen die in diesem Wirtschaftsbereich Tätigen unter Druck. Alle, die vom Fischfang leben, sehen sich von einer weltweiten Krise bedroht. Eine abgestimmte Reaktion der Gewerkschaften auf diese Frage ist daher dringend vonnöten. Die Konferenz wird über die Formulierung einer ITF-Fischereipolitik beraten, die als Strategie für eine zukunftsorientierte internationale Gewerkschaftsarbeit in diesem Wirtschaftsbereich dienen soll.



ZIVILLUFTFAHRT

Streikende bei Eastern geben nicht auf

Die International Association of Machinists (IAM) in den Vereinigten Staaten erklärte ihre Entschlossenheit, den 11 Monate alten Streik gegen Frank Lorenzos Eastern Airlines ungeachtet einer Reihe schwerer Rückschläge fortzusetzen.

Die größte Enttäuschung war für die Gewerkschaft sicherlich der Beschluß der Pilotengewerkschaft bei Eastern (ALPA) sowie der Transport Workers' Union, die die Flugbegleiter vertritt, ihren eigenen, seit langem geführten Solidaritätsstreik mit der IAM zu beenden. Dieser von den beiden betroffenen Gewerkschaften nur äußerst widerwillig unternommene Schritt war praktisch unvermeidbar geworden, nachdem Präsident George Bush sein Veto gegen einen von beiden Häusern des US-Kongresses einstimmig verabschiedeten Gesetzentwurf (HR 1231) eingelegt hatte, der die Einrichtung einer unabhängigen Kommission zur Untersuchung des Konflikts vorsah.

Angesichts der völlig unnachgiebigen Haltung des Unternehmens hatten die Gewerkschaften große Anstrengungen unternommen, um die erfolgreiche Verabschiedung des Gesetzentwurfes zu erreichen. Das von Bush, der als persönlicher Freund von Lorenzo bekannt ist und eine Reihe ehemaliger Mitarbeiter der Texas Air Corporation in seinem Stab beschäftigt, eingelegte Veto wird daher als persönlicher Racheakt angesehen.

Dessen ungeachtet geht der Streik weiter. In einer am 29. November veröffentlichten Erklärung brachte IAM-Präsident George Kourpias die Entschlossenheit der Gewerkschaft zum Ausdruck, die Streikenden "so lange wie dies nötig ist" zu unterstützen. Der Kongreß ist nach der Weihnachtspause inzwischen wieder zusammengetreten, und die Gewerkschaft plant, sich für die Aufhebung des Präsidentenvetos stark zu machen.

Unterdessen verstärken die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften ihre internationale Unterstützung für die Streikenden bei Eastern. Einen wichtigen Erfolg konnte die der ITF angeschlossene Bermuda Industrial Union (BIU) im Januar diesen Jahres verzeichnen, als ihre schon vor einiger Zeit begonnene Kampagne die Fluggesellschaft schließlich zwang, ihre Flüge zwischen dem Flughafen La Guardia in New York und der Insel mit

Wirkung vom 30. Januar einzustellen.

Die BIU wird allerdings ihre Boykottmaßnahmen gegen Continental, eine weitere Tochtergesellschaft von Frank Lorenzos Texas Air Corporation (TAC), weiter fortsetzen.

Die BIU ist nur eine von zahlreichen Gewerkschaften, die die Gewerkschaften bei Eastern während der gesamten Dauer des Streiks unterstützen.

Im November, kurz bevor das Bush-Veto bekannt wurde, hatte die ITF in Zusammenarbeit mit Johnny Grönberg von der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft für zwei Streikführer bei Eastern, Russ McGarry von der IAM und Dan Ashby von der ALPA, eine Blitzvisite verschiedener europäischer Gewerkschaften organisiert.

McGarry und Ashby besuchten das ITF-Büro in London, führten Gespräche mit britischen Luftfahrtgewerkschaften, trafen mit leitenden Angestellten von SAS und schwedischen Gewerkschaften zusammen, führten in Brüssel Gespräche mit dem IBFG und Vertretern der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc (wenige Tage später reiste Lech Walesa zu einem Treffen mit Präsident Bush in die USA), hatten in Kopenhagen und Oslo weitere Sitzungen mit den nordischen Gewerkschaften und kehrten dann nach Großbritannien zurück, wo sie vor betrieblichen Vertrauensleuten bei Rolls Royce, einem der wichtigsten Kreditgeber Easterns, sprachen.

Im Anschluß an ihren Aufenthalt verabschiedete der Kongreß der Nordischen Transportarbeiterföderation eine Solidaritätserklärung mit den Streikenden bei Eastern. Darin wurde die Unternehmensleitung von SAS, die eine Kooperationsvereinbarung mit Continental geschlossen hat und einen 10%igen Aktienanteil an TAC hält, aufgefordert, Einfluß auf den TAC-Vorstand zu nehmen oder ihre Partnerschaft mit der Gesellschaft neu zu überdenken.

Unterdessen wird Lorenzos Position zunehmend geschwächt. Er ist vom Rückgang des Passagieraufkommens in der Luftfahrt, vom scharfen Anstieg der Treibstoffpreise und dem Zusammenbruch des "Junk-Bond-Marktes" schwer getroffen, der Eastern die Beschaffung zusätzlicher

Finanzmittel erschwert. Die Fluggesellschaft macht heute Verluste in Höhe von schätzungsweise 3 Mio. Dollar am Tag, während die Auslastung ihrer Flüge weiter zurückgeht.

Um diesen Niedergang aufzuhalten, griff Eastern zu verzweifelten Schritten. Die Fluggesellschaft bemüht sich um den Verkauf ihrer Südamerikastrecken an American Airlines und kürzte die Löhne ihrer nicht gewerkschaftlich organisierten Mitarbeiter um 10 Prozent, ihre Flugpreise um bis zu 45 Prozent.

Keine dieser Maßnahmen werden jedoch Lorenzos Pläne retten können. Die Aufsichtsbehörden werden möglicherweise ihre Zustimmung zum Verkauf der Südamerikastrecken verweigern. Die Lohnkürzungen haben lediglich zu einer weiteren Verschlechterung der Moral unter den Beschäftigten beigetragen, die bereits 1986 eine 20%ige Lohnkürzung hinnehmen mußten. Alle größeren Fluggesellschaften schlossen sich den Flugpreiskürzungen an, d. h. Eastern kann das Fluggastaufkommen nicht mit Hilfe eines Preisvorteils vergrößern.

Als Ersatz für streikende IAM-Mitglieder begann Eastern, Mechaniker aus den USA und dem Ausland einzustellen. Einige dieser Streikbrecher verfügen jedoch nicht über die erforderlichen Lizenzen. Die Fluggesellschaft mußte darüber hinaus die regelmäßige Überholung der Flugzeuge sowie dringende bauliche Veränderungen an älteren Maschinen, die von der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA angeordnet worden waren, auf einen späteren Zeitpunkt verschieben.

Daran sollte jeder denken, der einen Flug bei Eastern buchen will. Die der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtgewerkschaften auf der ganzen Welt sind gebeten, ihre Maßnahmen gegen Eastern und die andere TAC-Tochter, Continental, der Lorenzo die Mehrzahl der Strecken und Vermögenswerte von Eastern übertragen will, zu verschärfen. Die Gewerkschaften sind unter anderem gebeten, in ihrem Land Verbraucherboykotts gegen die beiden Fluggesellschaften zu koordinieren. Die Botschaft an alle Gewerkschafter ist klar - aus Gründen der Sicherheit und der Solidarität:

**FLIEGT NICHT MIT EASTERN
ODER CONTINENTAL!**

Europäische Luftverkehrspolitik

Die Verabschiedung des Maßnahmenpakets für die zweite Phase der Liberalisierung der Zivilluftfahrt durch den Rat der Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft am 5. Dezember ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung auf die vollständige Entregulierung der Luftverkehrswirtschaft.

Die Minister bekräftigten den Grundsatz, daß ab 1. Januar 1993 ein einheitlicher europäischer Markt für den Luftverkehr existieren sollte. Als einzige Gemeinschaftsländer machten Portugal, Griechenland und Dänemark Vorbehalte hinsichtlich des verabschiedeten Zeitplans geltend.

Ab 1993 können Flugpreise, die mehr als 20 % unter den im vorausgegangenen Jahr geltenden liegen, nur dann verboten werden, wenn beide betroffenen Regierungen ihr Veto dagegen einlegen (das System der "doppelten Ablehnung"). Die 20-Prozent-Grenze soll unfairen Preisfestsetzungspraktiken bzw. ruinösem Wettbewerb im Bereich der Flugpreise vorbeugen. Reduzierungen um mehr als 20 % sind jedoch weiterhin möglich, wenn die Kommission ihre Einwilligung gibt.

Im Augenblick müssen die Flugpreise von der Regierung sowohl des Ausgangs- als auch des Ziellandes genehmigt werden. Eine am 1. Januar 1988 in Kraft getretene Teilliberalisierung, die Ende 1990 ausläuft, ermöglichte den Fluggesellschaften Preisnachlässe innerhalb bestimmter Zonen. Im Vorfeld von 1993 werden diese Zonen flexibler gestaltet.

Wenn der Grundsatz der Preisfestsetzung in Form bilateraler Vereinbarungen zwischen den Regierungen aufgegeben wird, werden die Flugscheine einer Fluggesellschaft möglicherweise nicht mehr von einer anderen Fluggesellschaft anerkannt.

Die Fluggesellschaften sollen ferner ihren Anspruch auf einen garantierten Anteil am Verkehrsaufkommen auf den Strecken von oder nach ihrem Land verlieren. Der Rat einigte sich grundsätzlich auf eine schrittweise Anhebung des einer Fluggesellschaft auf einer bestimmten Strecke offenstehenden Kapazitätsanteils ab 1. November 1990. Das Ziel ist die völlige Aufhebung aller Kapazitätsbeschränkungen bis 1. Januar 1993.

Die Regierungen beschlossen außerdem eine Erleichterung des Marktzugangs für neue Unternehmen. Eine bevorzugte Behandlung von Fluggesellschaften, die bestimmten technischen und Sicherheitsnormen entsprechen, wird in Zukunft nicht mehr möglich sein.

Keine Einigung konnte bisher in Hinblick auf die Rechte unter der fünften Freiheit erzielt werden, die es Fluggesellschaften eines EG-Landes erlauben würden, Flüge auf Strecken zwischen zwei anderen EG-Ländern anzubieten, z. B. dürfte Air France dann zwischen London und Amsterdam verkehren.

Hinsichtlich der Kabotage kamen die Mitgliedsstaaten allerdings zu "einer gewissen Zahl von Schlußfolgerungen". Hierbei geht es um das Recht der Fluggesellschaften eines Gemeinschaftslandes, Transporte zwischen zwei Punkten innerhalb eines anderen Landes auszuführen.

Die gegenwärtig vorliegenden Vorschläge für eine Entregulierung lassen die weitreichenden Konsequenzen der Entregulierung für die Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft völlig außer Acht. Dies wird in der neuen ITF-Videoproduktion "Free Flight" anschaulich dargestellt.

Der zunehmende Wettbewerb wird die Fluggesellschaften in einen Kostenkrieg stürzen. Da es sich bei etwa 60 % der Kosten um Fixkosten handelt, werden vor allem Löhne und Arbeitsbedingungen unter massivem Druck geraten.

Liberalisierungsmaßnahmen werden zumindest in der Anfangsphase dazu führen, daß eine größere Zahl von Fluggesellschaften innerhalb der Gemeinschaft tätig ist. Bei den Markneulingen wird es sich voraussichtlich um kleine Fluggesellschaften mit niedrigen Kosten handeln, die auf bestimmten Strecken eine Absenkung der Flugpreise erzwingen werden. Dies werden sie durch den Einsatz billiger und möglicherweise nicht gewerkschaftlich organisierter Arbeitskräfte erreichen. Langfristig ist jedoch wie in den USA eine Beherrschung des Marktes durch einige wenige Fluggesellschaftsgiganten mit Zugang zu einem umfassenden Streckennetz und Vormachtstellung auf den wichtigsten europäischen Verkehrsflughäfen zu erwarten. Die Niedrigpreis-Charterflug- oder Flugtaxiunternehmen werden wahrscheinlich überleben, wenn sie ergänzende Flüge zu den Diensten der großen Fluggesellschaften anbieten oder Marktnischen bedienen, die für die großen Fluggesellschaften unrentabel sind. Die großen Verlierer werden die staatlichen Fluggesellschaften mittlerer Größe sein. Ohne den ihnen augenblicklich von den nationalen Regierungen gewährten Schutz werden diese Unternehmen größtenteils aufgekauft oder in den Konkurs gedrängt werden. Die Aufseher über den Wettbewerb in der Europäischen Gemeinschaft können zwar

versuchen, solche Entwicklungen aufzuhalten, doch werden sie dabei kaum erfolgreich sein.

Eines scheint schon jetzt sicher: das Leben der Arbeitnehmer in der europäischen Zivilluftfahrt wird härter werden. Erstmals werden ihre Arbeitgeber um Marktanteile kämpfen müssen. Ihr wichtigstes Werkzeug im Wettbewerb ist der Preis, und um diesen niedrig zu halten werden sie versuchen, die Arbeitskosten auf ein Minimum zu senken.

Die Gewerkschaften in Europa können aus den Erfahrungen mit der Entregulierung in den USA lernen. Die einzige Möglichkeit, sich der Abwärtsentwicklung bei den Arbeitsbedingungen nach der Herstellung des einheitlichen Binnenmarktes entgegenzustellen, ist die Schaffung starker Gewerkschaftsorganisationen.

Die Konsequenzen der Entregulierung für die Arbeitskräfte könnten in Europa noch wesentlich spürbarer sein als in den USA. Die Unterschiede des Lebensstandards in den einzelnen EG-Ländern sind wesentlich ausgeprägter als in den USA und die Arbeitgeber werden alles daran setzen, sich diese Unterschiede zu Nutze zu machen, indem sie Kabinenpersonal zu den niedrigstmöglichen Gehältern beschäftigen.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt in den EG-Ländern erkennen die Notwendigkeit der Erarbeitung von Strategien, um ein "soziales Dumping" zu verhindern. Aus diesem Grunde wurde eine Studiengruppe eingerichtet, die Pläne für gemeinsame Aktionen der europäischen Gewerkschaften im Hinblick auf eine Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Gemeinschaft erarbeiten soll.

Dieser Gruppe gehören Vertreter der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), der spanischen FETTC-UGT sowie der MSF und der TGWU aus Großbritannien an. Sie trafen sich am 18. Januar im ITF Hauptbüro in London. Unter anderem schlugen sie eine gründliche vergleichende Analyse der Kostenstrukturen der europäischen Fluggesellschaften und regelmäßige Zusammenkünfte der für die Kollektivverhandlungen zuständigen Gewerkschaftsfunktionäre vor, auf denen sie Informationen austauschen und Verhandlungsstrategien koordinieren können. Diese Vorschläge sollen später auf einer größeren Sitzung der europäischen Zivilluftfahrtgewerkschaften im Laufe dieses Jahres zur Diskussion gestellt werden.

Fluggesellschaften treffen Vorbereitungen für 1992

Mit der von Air France am 12. Januar bekanntgegebenen geplanten Übernahme von UTA, der einzigen privaten Fluggesellschaft in Frankreich von Bedeutung, setzte sich der generelle Trend zu Unternehmenszusammenschlüssen und Kooperationsvereinbarungen im Vorfeld von 1992 fort. In den Vereinigten Staaten betreiben die bei UAL beschäftigten Piloten einen zweiten Versuch einer Übernahme dieser Fluggesellschaft, während sich in Hongkong die chinesische Regierung um Aktien an Dragonair bemüht.

Air France wird der französischen Holdinggesellschaft Chargeurs, in deren Besitz sich augenblicklich 82 % der UTA-Aktien befinden, 54,58 % der UTA-Aktien abkaufen. Im Rahmen dieser Transaktion wird Air France auch die Kontrolle über Air Inter bekommen, die praktisch ein Monopol auf den inländischen Flugverkehr in Frankreich hat.

UTA besitzt 35,8 % der Aktien von Air Inter, die der staatlichen Air France zusammen mit den bereits in ihrem Besitz befindlichen 37 % fast uneingeschränkte Kontrolle über die Binnenfluggesellschaft garantieren. Air France hat bereits praktisch die Kontrolle über TAT, die viertgrößte Fluggesellschaft Frankreichs.

Die Streckennetze der drei Fluggesellschaften ergänzen sich hervorragend: Air Inter ist im inländischen Flugverkehr tätig, UTA bedient afrikanische und Südpazifikstrecken, Air France fliegt alle anderen Teile der Welt an.

Die EG-Kommission ist über die Auswirkungen der Pläne von Air France auf die Wettbewerbssituation nicht sehr glücklich. Sie kündigte an, daß sie den Schritt mit Blick auf die EG-Verkehrs- und -Wettbewerbspolitik überprüfen werde.

Der für Wettbewerbsfragen zuständige EG-Kommissar Leon Brittan lehnt das Geschäft ab. Er möchte der wachsenden Tendenz zu Fusionen und Kooperationsvereinbarungen zwischen europäischen Fluggesellschaften Einhalt gebieten, da sie die Bemühungen der EG um eine Liberalisierung des

europäischen Luftverkehrs scheitern lassen könnten.

Demgegenüber kann der für Verkehr zuständige Kommissar Karel Van Miert offensichtlich keine Bedrohung des Wettbewerbs in dem Zusammenschluß erkennen, da Air France, UTA und Air Inter in verschiedenen Bereichen tätig sind. Er hält außerdem ein gewisses Maß an Unternehmenskonzentration für erforderlich, falls die europäischen Fluggesellschaften im Wettbewerb mit den großen Carriern aus den USA sowie Asien und dem pazifischen Raum bestehen wollen.

Die französische Charterfluggesellschaft Air Liberté droht mit einer Anrufung des europäischen Gerichtshofes, falls ihr die französische Regierung nicht mindestens 10 % der internationalen Flugrechte überträgt.

Die Charterfluggesellschaft befürchtet, daß Air France die Preise im Charterflugsektor drücken könnte, um die verbleibenden, unabhängigen Charterflugunternehmen in Frankreich aus dem Markt zu verdrängen. Air France verfügt bereits über Air Charter, und übernimmt nun auch die nicht gewerkschaftlich organisierte UTA-Tochtergesellschaft Aeromaritime.

Das Ziel der Entregulierung ist angeblich eine Stärkung des Wettbewerbs, insbesondere durch die Lockerung der Bindungen zwischen den einzelnen Ländern und ihren staatlichen Fluggesellschaften. Air France scheint mit ihrer Übernahmepolitik hingegen vor allem eine Stärkung ihrer traditionellen Vorherrschaft auf den inländischen Markt anzustreben.

Eine weitere Bedrohung des Wettbewerbs geht von der Kooperationsvereinbarung zwischen Air France und Lufthansa sowie dem Beschluß der Sabena, sich mit British Airways und KLM zusammenzutun, aus (vergl. ITF-Nachrichten, September 1989).

Die jüngsten Pläne für den Aufkauf der Aktien von UAL, der Muttergesellschaft der United Airlines, durch ihre Mitarbeiter fanden die Unterstützung des größten Aktionärs, Condor Partners. Condor, die selbst 11,8 % der UAL-Aktien hält, hatte auf eine Neu-

kapitalisierung der Gesellschaft gedrängt. Dies hätte einen kurzfristigen finanziellen Vorteil für die Aktionäre bedeutet. Das Unternehmen hätte dann jedoch die von ihm aufgegebenen Bestellung neuer Flugzeuge rückgängig machen müssen, da seine Bilanz durch diesen Schritt erheblich geschwächt worden wäre. Die Fluggesellschaft, deren Flotte zu den ältesten aller US-Carrier gehört, hatte bei Boeing eine feste Bestellung über 278 Maschinen im Werte von 10 Mrd. US-Dollar aufgegeben.

Jetzt drängt Condor die UAL-Direktoren, ihre Neukapitalisierungspläne zu verschieben und Verhandlungen mit der potentiellen Käufergruppe unter Führung der Gewerkschaft aufzunehmen. Sollte die Übernahme stattfinden, werden die Beschäftigten im Rahmen verschiedener Aktionärspläne 75 % der Aktien besitzen. Die verbleibenden 25 % sollen von verschiedenen Privatinteressen übernommen werden. Schätzungen hinsichtlich des Preises des erwarteten Angebots belaufen sich auf 190 bis 250 US-Dollar pro Aktie, deutlich unter dem Angebot von 300 US-Dollar pro Aktie im vergangenen Jahr. Damals scheiterte die versuchte Übernahme von UAL durch Piloten und Management an Schwierigkeiten bei der Sicherung der Finanzierung durch die beteiligten Banken (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1989).

Die China International Trust and Investment Corp (CITIC) verhandelt über den Kauf von Aktien der Dragonair, der zweitgrößten Fluggesellschaft in Hongkong. 1987 übernahm CITIC einen 12,5 %igen Aktienanteil an Cathay Pacific Airways Ltd., Dragonairs wichtigstem Konkurrenten. CITIC prüft gegenwärtig Pläne der Regierung von Hongkong für den Bau eines neuen Flughafen- und Hafenkompleses, der 1997 fertiggestellt sein soll. Die chinesische Regierung lehnt offensichtlich die Politik der Regierung Hongkongs, jede Strecke nur von einer Fluggesellschaft bedienen zu lassen, ab, und strebt in bestimmten Bereichen eine Zusammenarbeit der beiden Fluggesellschaften an.

72prozentiger Zuwachs im Luftverkehrsaufkommen

Nach Schätzungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der UN-Sonderorganisation für die Zivilluftfahrt, erhöhte sich das Verkehrsaufkommen der Linienfluggesellschaften weltweit im Laufe der 80er Jahre um 72 Prozent.

Die ICAO schätzt, daß die Fluggesellschaften ihrer 162 Mitgliedsstaaten im Jahre 1989 auf inländischen und internationalen Flügen fast 225 Mrd. Tonnenkilometer zurücklegten. Im Jahre 1980 belief sich diese Zahl auf 130 Milliarden.

Der größte Zuwachs war im Frachtverkehr zu verzeichnen. Das beförderte Frachtaufkommen stieg in den 80er Jahren um 96 Prozent von 29 Mrd. Tonnenkilometer auf 58 Mrd. Im vergangenen Jahr lag der Zuwachs im Luftfrachtverkehr bei 8 Prozent.

Auch im Reiseflugverkehr waren in den 80er Jahren Zunahmen zu verzeichnen. Die Linienfluggesellschaften beförderten 1989 1,1 Mrd. Fluggäste, eine Steigerung von 3 Prozent gegenüber 1988 und 49 Prozent gegenüber 1980.

Die Fluggesellschaften erhöhten ihre Kapazitäten von 1,7 Mrd. Sitzkilometer im Jahre 1980 auf 2,6 Mrd. im Jahre 1989. Angesichts dieser erheblichen Zunahme bei der Zahl der beförderten Fluggäste verbesserte sich der Ladefaktor von 63

Prozent im Jahre 1980 auf 68 Prozent im Jahre 1989.

Die Wachstumsaussichten für die Zukunft sind ebenfalls vielversprechend. Nach Angaben des Internationalen Luftverkehrs-

verbandes IATA wird sich das Passagier- und Frachtaufkommen im internationalen Luftverkehr im Jahre 1990 um weitere 8 Prozent, in der Zeit von 1991 bis 1993 um 6,5 bis 7 Prozent erhöhen.

Streik zwingt SAS zum Nachgeben

Die Beschäftigten der skandinavischen Fluggesellschaft SAS konnten die Unternehmensleitung erfolgreich zwingen, Pläne zur Abschaffung des bestehenden Beförderungssystems für das Kabinenpersonal aufzugeben.

2.500 Mitarbeiter am Flughafen Kastrup in der Nähe von Kopenhagen legten Ende November vergangenen Jahres an zwei Tagen die Arbeit nieder und brachten damit den internationalen und den inländischen Flugverkehr von diesem Flughafen zum Erliegen.

SAS bezeichnete den Streik anfänglich als "unzulässig", da angeblich die in Schweden gesetzlich vorgeschriebene "Friedenspflicht" gelte, und drohte mit der Einleitung eines Verfahrens gegen die Gewerk-

schaften vor dem schwedischen Arbeitsgericht. Die dänische Gewerkschaft der Flugbegleiter wies jedoch darauf hin, daß ungeachtet des internationalen Charakters des Unternehmens die in Dänemark ergriffenen Maßnahmen laut dänischem Arbeitsrecht zulässig und damit legal seien, auch wenn sie einen Vertragsbruch darstellten.

Nach dem zweiten Streiktag gab die Unternehmensleitung nach und sicherte die Beibehaltung des automatischen Beförderungssystems für das Kabinenpersonal zu, das die Ernennung von Pursern regelt.

Die dänischen SAS-Mitarbeiter wurden von ihren Kollegen in Norwegen und Schweden unterstützt, die ihre volle Zustimmung zu den Streikforderungen zum Ausdruck brachten.

TODESFÄLLE

S. R. "BOB" ROBINSON, ehemaliger ITF-Dolmetscher/Übersetzer für Französisch, starb am 28. November im Alter von 76 Jahren. Während seiner 15jährigen Tätigkeit bei der ITF dolmetschte Robinson auf fast allen Konferenzen und Kongressen und lernte zahlreiche Delegierte aus der ganzen Welt kennen. Teilnehmern an ITF-Sitzungen in den sechziger und siebziger Jahren wird seine imposante Figur und herzliche Art noch in guter Erinnerung sein. Seine ehemaligen Kollegen bei der ITF nahmen die Nachricht von seinem Tod mit tiefer Trauer auf. Sie werden immer mit großer Zuneigung an ihn zurückdenken.

TED BROWN, ehemaliger Stellvertretender Generalsekretär der britischen National Union of Seamen, starb am 2. Januar 1990 im Alter von 73 Jahren. Er hatte seine berufliche Laufbahn in der Seeschifffahrt 1932 als Hotelpage an Bord des Linienschiffes *Lancastrian* begonnen, und übernahm im Jahre 1954 den Posten eines

hauptamtlichen Gewerkschaftsfunktionärs. Als Stellvertretender Generalsekretär der NUS amtierte er von 1967 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1980. Brown war auch innerhalb der ITF-Seeleutesektion tätig und vertrat die NUS auf verschiedenen IAO-Schifffahrtskonferenzen. "Wenn man Informationen oder Ratschläge hinsichtlich der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der Kreuzschifffahrt benötigte, war man bei ihm immer an der richtigen Adresse," erinnert sich der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander.

Dr. TIMOCI BAVADRA, ehemaliger Präsident der Fiji Public Service Association und vor dem Militärputsch 1987 kurzzeitig Ministerpräsident von Fidschi, starb am 3. November 1989 im Alter von 55 Jahren nach einem langen Kampf gegen Krebs. Nach einer erfolgreichen medizinischen Karriere ging Dr. Bavadra in die Politik und gründete die Labour Party von Fidschi. Nach den Parlamentswahlen 1987

leitete er die Koalitionsregierung der Partei mit der National Federation Party, wurde jedoch einen Monat später beim Staatsstreik gestürzt. Seine Amtszeit als Präsident der Public Service Association (1976-1984) war durch erhebliche Verbesserungen der Löhne und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst gekennzeichnet.

ALEXANDER TALMADGE, ein führender Funktionär der US-amerikanischen International Longshoremen's Association (ILA), verstarb am 26. Dezember 1989 nach langer Krankheit im Alter von 64 Jahren. Er hatte seine berufliche Laufbahn 1943 als Hafendarbeiter im Hafen von Philadelphia begonnen und stieg zum stellvertretenden Leiter der Organisationsabteilung der ILA sowie zum Direktor der Philadelphia Port Corporation auf.

MAX CONRAD, seit 1972 Bundessekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes SEV, verstarb am 24. November 1989 im Alter von 62 Jahren.

FREE FLIGHT

— eine 30minütige Videoproduktion der ITF über die weltweite ITF-Kampagne gegen die Entregulierung in der Zivilluftfahrt

“Die Entregulierung war das schärfste Gesetz gegen die Gewerkschaften, das jemals von einem amerikanischen Kongreß verabschiedet wurde.”

Frank Borman (Eastern Airlines)

“Die Entregulierung hat nichts als Chaos geschaffen, nicht nur für die Arbeitnehmer, sondern auch für die Flugreisenden.”

Bill Scheri (International Association of Machinists)

Als Präsident Jimmy Carter die Luftverkehrswirtschaft in den USA 1978 entregulierte, geschah dies in der Hoffnung, daß die Fluggäste in den Genuß billigerer und häufigerer Flüge zu einer größeren Zahl von Destinationen kommen würden. Über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren sanken die Flugpreise tatsächlich, und eine Reihe neuer Fluggesellschaften kamen auf den Markt. Doch diese Entwicklung kehrte sich rasch in ihr Gegenteil um. Die Flugpreise stiegen erheblich, und eine Welle von Unternehmenszusammenschlüssen führte zur Schaffung einer kleinen Zahl von Fluggesellschaftsgiganten wie Frank Lorenzos Texas Air Corporation. Die Entregulierung in den USA ging einher mit einer zunehmenden Zahl von Flugzeugunglücken und einer allgemeinen Verschlechterung der Qualität der Reiseflugdienste ebenso wie der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt.

Teil 1 des ITF-Videofilms beschreibt die ersten zehn Jahre der Entregulierung in den Vereinigten Staaten. Teil 2 befaßt sich mit den zu erwartenden Entwicklungen der Luftverkehrswirtschaft in den übrigen Teilen der Welt, wobei Europa als nächstes Opfer der Entregulierung gilt. Der Videofilm argumentiert, daß Regierungen, Flugreisende und Arbeitnehmer wichtige Lehren aus den Erfahrungen in den USA ziehen und gemeinsame internationale Gewerkschaftsaktionen dafür sorgen können, die schlimmsten Fehler der Entregulierung in den USA in anderen Teilen der Welt zu vermeiden.

Kassetten im VHS-Format (englischsprachige Fassung) können zum Stückpreis von £ 10,- (US \$ 18,-) von folgender Adresse bezogen werden:

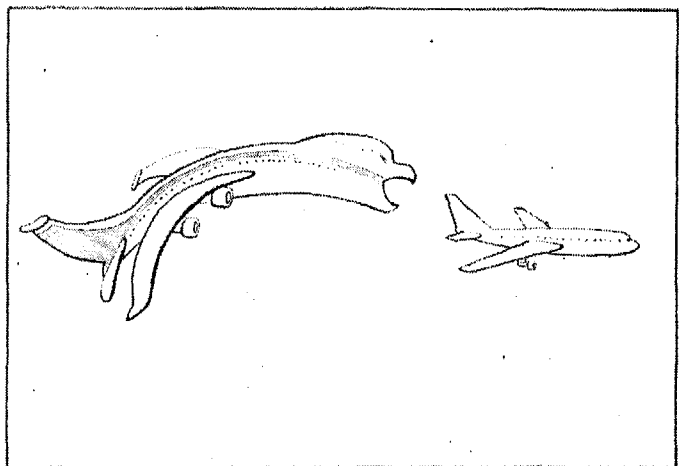
Presse- und Forschungsabteilung, ITF, 133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD, Großbritannien.

Auf Sammelbestellungen wird Rabatt gewährt. Bitte bei der Bestellung angeben, in welchem Land der Film eingesetzt werden soll.

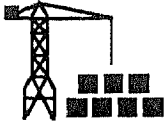
Bei entsprechender Nachfrage werden synchronisierte Fassungen in anderen Sprachen produziert. Falls Ihr an einer Bestellung interessiert seid, teilt uns bitte mit, wie viele Kassetten in welchen Sprachen Ihr erwerben möchtet.

FREE FLIGHT

The ITF Campaign Against Airline Deregulation



INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION



HAFENARBEITER

BRITISCHE DOCKER WEGEN TEILNAHME AM STREIK BENACHTEILIGT

Die britische Transport and General Workers' Union (TGWU) setzt sich für die Wiedereinstellung der im Rahmen des landesweiten Hafentarbeiterstreiks im vergangenen Sommer entlassenen Hafentarbeiter im Hafen von Tilbury und für die Wiederanerkennung der Verhandlungsrechte der Gewerkschaft durch die Hafentarbeitgeber ein.

Die Arbeitgeber in Tilbury - die Port of London Authority (PLA) - zeigten sich während des Streiks mit der Entlassung von 140 Hafentarbeitern und dem Entzug der Anerkennung der Gewerkschaft be-

sonders unversöhnlich. Entlassen wurden fast ausschließlich betriebliche Vertrauensleute und aktive Gewerkschafter.

Die PLA bleibt bei der Nichtanerkennung der Gewerkschaft, obwohl sich bei einer Abstimmung im Oktober 99 % der in Tilbury beschäftigten Docker für die Anerkennung der Gewerkschaft ausgesprochen hatten.

Die TGWU setzt sich im Rahmen des britischen Arbeitsgerichtssystems für ihre entlassenen Mitglieder ein.

Ein Aufruf der ITF an die ihr angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften, bei

der PLA gegen ihre Aktionen während des Streiks sowie ihre erklärte Absicht, die Hafentarbeiter nicht wieder einzustellen und der Gewerkschaft weiterhin die Anerkennung vorzuenthalten, zu protestieren, wurde von Gewerkschaften auf der ganzen Welt befolgt, die Woche für Woche Dutzende von Protestbotschaften an die PLA senden. Als Antwort erhalten sie computergeschriebene Standardbriefe, in denen der Vorsitzende der PLA, Brian Kellett, die Behauptung zurückweist, die PLA lege eine "gewerkschaftsfeindliche" Haltung an den Tag.

DIE ITF-NACHRICHTEN GEHEN IN EIN NEUES JAHRZEHT

Wer die ITF-Nachrichten regelmäßig liest, hat sicherlich die völlig neue Aufmachung dieser Ausgabe bemerkt - und sicher auch, daß diese Nummer wesentlich später als üblich ausgeliefert wurde.

Wir bitten um Entschuldigung für diese Verzögerung und hoffen, daß unsere Leser Verständnis dafür zeigen werden, daß der Einsatz neuer Geräte bei der Herstellung der ITF-Nachrichten weitreichende technische Veränderungen mit sich brachte.

Die wichtigste Veränderung besteht darin, daß die ITF-Nachrichten jetzt in Zeitschriftenformat erscheinen. Dies wurde durch den Erwerb einer neuen Sortier- und Heftmaschine und unserer neuen DIN A3-Druckmaschine möglich, mit deren Hilfe wir dieser Veröffentlichung einen wesentlich professionelleren Look geben können. Die neuen Maschinen werden es uns auch erlauben, die ITF-Nachrichten in Zukunft wesentlich schneller zu produzieren und zu drucken als bisher. Nach den anfänglichen Verzögerungen während der Übergangsphase sollten Euch die ITF-Nachrichten in Zukunft also früher erreichen.

Aber wir haben nicht nur neue Maschinen gekauft, wir haben auch das äußere Erscheinungsbild der ITF-Nachrichten verändert. Am meisten ins Auge springt wohl die neue Gestaltung des Deckblatts. Mit dieser Ausgabe führen wir darüber hinaus neue Überschriften für die Industriesektionen ein. Sie wurden von den Londoner Designerinnen Ruth Taylor und Liz Conway auf dem Computer speziell für uns entworfen.

Wir hoffen, daß Euch der "New Look" der ITF-Nachrichten gefällt. Doch wie auch immer sich die ITF-Nachrichten optisch darstellen - wir arbeiten weiter an der Verbesserung der Inhalte, um die Bedürfnisse unserer Leser und insbesondere der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften anzusprechen, die die ITF-Nachrichten unterstützen, indem sie Artikel einschicken oder die von uns veröffentlichten Materialien in ihren eigenen Veröffentlichungen benutzen.

Die angeschlossenen Gewerkschaften möchten wir noch einmal daran erinnern, daß sie die ITF-Nachrichten für ihre eigenen Mitglieder in Form einer Sammelbestellung beziehen können. Die ITF ist außerdem immer gerne bereit, zusätzliche Exemplare zu verschicken, wenn sie einer Gewerkschaft von Nutzen sein können. Wir danken all den zahlreichen angeschlossenen Gewerkschaften, die uns im vergangenen Jahr Artikel und Photomaterial zugesandt haben und möchten allen ITF-Mitgliedsgewerkschaften noch einmal in Erinnerung rufen, daß wir immer an aktuellen Informationen über ihre eigenen Tätigkeiten, Arbeitskonflikte, Erfolge oder die Lage ihres Wirtschaftsbereiches interessiert sind. Denkt daran: Wenn Ihr meint, über Euer Land oder Euren Wirtschaftsbereich werde in den ITF-Nachrichten nicht ausreichend berichtet, liegt es an Euch, dies zu ändern. Schickt uns kurze, informative Nachrichtenartikel über aktuelle Entwicklungen, und wir werden sie wo immer möglich veröffentlichen.

GENERAL SECRETARY: HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER: DAVID COCKROFT

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

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