

TÜRKEI MISSACHTET GEWERKSCHAFTSRECHTE

Grundlegende Gewerkschaftsrechte werden den türkischen Eisenbahnern von einer Regierung vorenthalten, die sich zuvor von der Militärdiktatur verabschiedeter Instrumente der Unterdrückung bedient.

Fehlende Grundfreiheiten für Zehntausende von Arbeitnehmern werfen ein schlechtes Licht auf eine Regierung, die für sich in Anspruch nimmt, die Türkei zu einem demokratischen Staat gemacht zu haben und sich um einen Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft bemüht.

Die der ITF angeschlossene türkische Eisenbahngewerkschaft DEMIRYOL-IS klagt wegen der ihr auferlegten Beschränkungen bei Mitgliederwerbung und Arbeitskampfmassnahmen bei den Eisenbahnen vor dem Internationalen Arbeitsamt (IAA) offiziell Beschwerde ein.

„Von den heute mehr als 60.000 Beschäftigten der Bahnen haben nur 30.000 das Recht, sich einer Gewerkschaft anzuschließen,“ erklärt der Vorsitzende der DEMIRYOL-IS, Enver Toçoglu.

Die übrigen gelten als „öffentliche Bedienstete“ oder „Vertragspersonal“, die vom Streikrecht ausgenommen sind.

Die Gruppe der „öffentlichen Bediensteten“ umfaßt Lokführer und Fahrkartenkontrolleure, die für den Erfolg jeder gewerkschaftlichen Aktion unentbehrlich sind.

Das für diese beiden Beschäftigtengruppen geltende Verbot einer Gewerkschaftsmitgliedschaft ist in Artikel 51 der vom Militärregime 1982 verabschiedeten Fassung der türkischen Verfassung festgelegt und wurde im Januar diesen Jahres durch einen Regierungserlaß bestätigt.

Enver Toçoglu bezeichnet die Anwendung von Gesetzen, die durch die Einschränkung des Rechts auf Organisierungstätigkeit die Gewerkschaften schwächen, als eines der charakteristischen Merkmale der Politik der augenblicklichen türkischen Regierung.



Enver Toçoglu, Vorsitzender der DEMIRYOL-IS

Mit der Annahme der IAO-Satzung hat sich die türkische Regierung zur Respektierung des Grundsatzes der Vereinigungsfreiheit verpflichtet. Die Türkei hat auch IAO-Übereinkommen 98 über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechtes und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen ratifiziert, wendet es jedoch in der Praxis nicht an.

DEMIRYOL-IS protestiert auch gegen das Streikverbot bei städtischen Bahnen und anderen Bahndiensten, das noch aus der Zeit der Militärherrschaft stammt.

Forts. auf Seite 2

Februar 1990

Südafrika (S. 3)
Sri Lanka (S. 4)
Osteuropa (S. 8/9)

TODESFÄLLE (S. 4)

HAFENARBEITER
Widerstand gegen Hafensprivatisierung in Thailand (S. 5)

ZIVILLUFTFAHRT
Außereuropäische Strecken und die EG (S. 6)
Seminar für Asien und den pazifischen Raum (S. 7)

SEELEUTE
Bemannung als Geiseln festgehalten (S. 11)
Flaggenübersicht (S. 12)

BINNENVERKEHR
Südafrikanischer Eisenbahnerstreik (S. 14)
Alpentransit (S. 14/15)

LEUTE (S. 16)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN** (S. 16)

ITF-Arbeitsschutzseminar in Afrika

ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Westafrika fordern Regierungen, Arbeitgeber und Transportarbeiter der Region nachdrücklich auf, der Durchsetzung von Arbeitsschutzvorschriften größere Aufmerksamkeit zu widmen.

Der ITF-Workshop über berufliche Gesundheit und Sicherheit für westafrikanische Transportarbeiter fand vom 4. bis zum 8. Dezember 1989 in Accra (Ghana) statt. Es nahmen 35 Delegierte aus 9 Ländern daran teil. Organisiert wurde er mit Unterstützung der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Die Workshop-Teilnehmer diskutierten über Fragen der Umsetzung internationaler Arbeitsschutzübereinkommen, der Giftmüllablagung, der Sicherheit im Luftverkehr sowie der Auswirkungen der veralteten Verkehrsinfrastruktur in der Region auf die Sicherheit ganz allgemein.

Die Teilnehmer appellierten an ihre Regierungen, IAO-Arbeitsschutzübereinkommen zu ratifizieren und dafür zu sorgen, daß alle Arbeitgeber speziell mit der Koordinierung von Sicherheitsnormen und -maßnahmen beauftragte Abteilungen einrichten.

Nachdem sie die für die Giftmüllablagung auf dem Kontinent Verantwortlichen verurteilt hatten, riefen die Seminarteilnehmer die Regierungen auf, ein umfassendes Bildungsprogramm für Arbeitnehmer über die von den giftigen Abfällen ausgehenden Gefahren zu starten und sich auf keine Kompromisse gegenüber den Industrienationen einzulassen, die ihren Sondermüll in Afrika deponieren wollen.



Die Seminarteilnehmer

Die Teilnehmer nahmen mit großer Sorge zur Kenntnis, daß gewerblich genutzte Fahrzeuge in einigen westafrikanischen Staaten nicht versichert seien und forderten bindende Vorschriften über deren Versicherung in diesen Ländern. Außerdem wurden bindende Vorschriften für die Überprüfung von afrikanischen Berufskraftfahrern auf Alkoholmißbrauch gefordert.

Mit einem Aufruf an die Transportarbeiter, Sicherheitsvorschriften strikt ein-

zuhalten, wiesen die Workshop-Teilnehmer auf die positive Rolle hin, die stärkere Gewerkschaften bei der Formulierung und Durchsetzung wirksamer Vorschriften und Sicherheitsnormen spielen können.

Die ITF wurde um die Einberufung eines pan-afrikanischen Workshops über Gesundheit und Sicherheit gebeten, um ein größeres Bewußtsein gegenüber der Probleme zu schaffen und die Arbeitsschutzkampagne fortzuführen.

Neues Heim für mexikanische Gewerkschaft

Der Minister für Fernmeldewesen und Verkehr, Andres Caso, eröffnete am 17. Januar in Mexico City die neuen Büroräume der mexikanischen Transportarbeitergewerkschaft FNTTMMT.

Das Gebäude soll allen Seeleuten und Hafenarbeitern des Landes zur Verfügung stehen, so erklärte der Generalsekretär der Gewerkschaft, Emetrio Deloya, in seiner Grußbotschaft während der Einweihungsfeier.

Die Gewerkschaft möchte ihren Dialog mit den Transportarbeitergewerkschaften in anderen Ländern des Kontinents ausbauen, und die mexikanische Hafenarbeiterföderation UNOP forderte die ITF auf, eine pan-amerikanische Seeleute- und Hafenarbeiterkonferenz einzuberufen, um über Fragen von gemeinsamen Interesse wie z. B. Entregulierung, technologischer



Wandel und Ausbildungsnormen zu diskutieren.

... Rechte in der Türkei

Forts. von Seite 1

Die Gewerkschaft widerspricht dem Standpunkt der Regierung, daß Arbeitskämpfmaßnahmen deswegen nicht zugelassen werden sollten, weil die städtischen Eisenbahnen einen "wesentlichen Dienst" darstellten, dessen Störung eine Gefahr für das Leben, die persönliche Sicherheit oder die Gesundheit der Öffentlichkeit nach sich ziehen würde.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis unterstützte in einem Schreiben an den IAO-Generaldirektor die Beschwerde der DEMIRYOL-IS.

Sie ist Teil einer umfassenderen Kampagne der DEMIRYOL-IS und des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes TÜRK-IS für einen Ausbau der Gewerkschaftsrechte und -freiheiten in dem Land.

Sanktionen gegen Südafrika aufrechterhalten

Nach der Freilassung Nelson Mandelas am 11. Februar und der Aufhebung des Banns gegen die schwarze Befreiungsbewegung African National Congress (ANC), die Kommunistische Partei Südafrikas und andere Anti-Apartheidgruppierungen durch Staatspräsident de Klerk richten sich die Augen der Welt wieder einmal auf Südafrika.

In einer am 2. Februar von ANC-Präsident Oliver Tambo veröffentlichten Erklärung der Organisation hieß es, die Ankündigungen von F.W. de Klerk stellten einen erheblichen Fortschritt "in Richtung auf die Schaffung eines positiven Klimas für Verhandlungen" dar.

Der ANC begrüßte die Tatsache, daß die weiße Minderheitsregierung offensichtlich die ersten Schritte auf dem Weg zur Beseitigung der Apartheid unternommen habe, unterstrich jedoch seine Beunruhigung darüber, daß "eine Reihe politischer Gefangener weiterhin in Haft gehalten, der Ausnahmezustand nicht vollständig aufgehoben und die Praxis der Inhaftierung ohne Gerichtsverfahren fortgesetzt" werde.

Der ANC kündigte an, daß er die neue Lage prüfen werde, verwies dabei allerdings auf die Notwendigkeit, die Einheit aller Anti-Apartheidorganisationen zu festigen: "Hierzu gehören Konsultationen mit der demokratischen Massenbewegung unseres Landes und allen anderen Apartheidgegnern."

Der ANC wies ebenso wie Nelson Mandela nachdrücklich darauf hin, daß die internationale Kampagne von Sanktionen gegen das Regime, die erheblich dazu beigetragen haben, daß diese ersten vorsichtigen Schritte von seiten der Regierung möglich wurden, jetzt verstärkt werden müsse, um weiterhin Druck auf die Regierung auszuüben:

"Eine Aufhebung der Sanktionen zum gegenwärtigen Zeitpunkt könnte die Entwicklung in Richtung auf die völlige Beseitigung der Apartheid stoppen," erklärte Mandela am Tage seiner Freilassung in Kapstadt und fügte hinzu: "Unser Marsch in die Freiheit ist nicht aufzuhalten."

Diese Haltung spiegelt sich auch in einer vom Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), John Vanderveken, veröffentlichten Erklärung wider. Der IBFG verweist auf das Ziel der internationalen Kampagne der Gewerkschaften gegen die Apartheid, "freie gleichberechtigte Wahlen in einen geeinten, demokratischen, nichtrassistischen Südafrika zu gewährleisten, in dem die Menschen- und Gewerkschaftsrechte in vollem Umfang respektiert werden."

In einer Grußbotschaft an Nelson Mandela vom 12. Februar erklärte Vanderveken:

"Wir versichern Ihnen, daß der IBFG und die ihm angeschlossenen 141 nationalen Gewerkschaftsdachverbände in 98 Ländern mit 92 Mio. Mitgliedern dafür sorgen werden, daß die politischen und wirtschaftlichen Sanktionen so lange bestehen bleiben, bis das verhaßte Apartheidsystem völlig ausgelöscht ist."

Für die unabhängige Gewerkschaftsbewegung in Südafrika bedeuten diese Schritte die Befreiung von einer ganz besonders großen Belastung. Nach dem Bannspruch gegen den ANC und der Mundtotmachung der United Democratic Front (UDF) war die Gewerkschaftsbewegung die wichtigste interne Organisation, die die unterdrückte und aller Sprecher beraubte schwarze Bevölkerungsmehrheit vertreten konnte. Neben ihrer sehr schwierigen Aufgabe der Organisation und Interessensvertretung der Arbeitnehmer war die Gewerkschaftsbewegung auch eine der wenigen handlungsfähigen Organisationen in der Kampagne gegen die Apartheid.

Die bisher von der Regierung eingeleiteten vorsichtigen Schritte sind in erheblichem Maße auf das Engagement der Gewerkschaften in diesem fortgesetzten Kampf zurückzuführen. Sie haben sich daher als legitime Stimme der südafrikanischen Arbeitnehmer einen unbestreitbaren Anspruch auf einen Platz an einem möglichen zukünftigen Verhandlungstisch erworben.

Solange das Apartheidsystem weiterbesteht, werden sich die Gewerkschaften nicht aus der Massenbewegung für seine Abschaffung zurückziehen können. Nach der Aufhebung des Bannspruchs gegen ANC und UDF kann sich der südafrikanische Gewerkschaftsdachverband COSATU nun allerdings stärker auf seine Aufgaben im Kampf um angemessene Löhne und Gewerkschaftsrechte für alle südafrikanischen Arbeitnehmer konzentrieren.

Im Mittelpunkt dieses Kampfes stehen die Bemühungen um die Aufhebung des

Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, das eine weitreichende Einschränkung des Streikrechts und des Rechtes auf gewerkschaftliche Organisation im Betrieb vorsieht.

COSATU und der kleinere Gewerkschaftsdachverband NACTU haben sich zu einer Front im Kampf gegen dieses Gesetz zusammengeschlossen. Gemeinsam setzen sie sich für seine Aufhebung durch die Regierung und eine Verständigung mit der südafrikanischen Arbeitgeberorganisation SACCOLA über einen Verzicht auf die Anwendung des Gesetzes zur Unterdrückung der gewerkschaftlichen Tätigkeit ein.

Der Vorsitzende von SACCOLA, Bobby Godsell, äußerte die Hoffnung, daß sich die Gewerkschaften nun stärker auf gewerkschaftliche Fragen konzentrieren könnten, nachdem das Betätigungsverbot gegen die übrigen Anti-Apartheidsorganisationen aufgehoben worden sei.

SACCOLA legte COSATU und NACTU am 7. Februar eine Reihe von Vorschlägen hinsichtlich des umstrittenen Gesetzes zur Beratung vor. Die Arbeitgeber regten die Einrichtung einer dreiköpfigen Arbeitsgruppe an, die vergleichbare Streikgesetze insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland und den USA prüfen sollte.

Diese Vorschläge gingen bisher allerdings an den Hauptsorgen der Gewerkschaften vorbei, die ihre Kampagne gegen das Gesetz über die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen daher aller Voraussicht nach fortsetzen und sogar intensivieren werden. Die Lehre, die aus der Anti-Apartheidkampagne insgesamt gezogen werden kann — daß nämlich starker Druck doch Wirkung zeigen kann — werden sich die südafrikanischen Arbeitnehmer sicherlich zu Herzen nehmen. Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte werden bei jeder politischen Lösung im Kampf um ein neues, geeintes, nichtrassistisches, demokratisches Südafrika ein Schlüsselement darstellen.

Spendenaufwurf des IBFG

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) nimmt den Internationalen Frauentag am 8. März zum Anlaß, zur Unterstützung von zwei Frauenprojekten in Entwicklungsländern aufzurufen.

Dieser Spendenaufwurf ist Teil der praktischen Solidaritätsarbeit des IBFG zur Förderung von Frauen in Entwicklungsländern.

Bei einem Projekt handelt es sich um ein

Alphabetisierungszentrum für Frauen in Burkina Faso, einem Land, in dem der Anteil der Analphabeten an der Bevölkerung 95 % beträgt.

Das zweite Projekt ist ein landwirtschaftliches Berufsausbildungszentrum für Frauen in El Salvador. Die Kosten beider Projekte werden auf knapp über 100.000 US-Dollar angesetzt. Spenden können über die nationalen Gewerkschaftsdachverbände weitergeleitet werden.

Notstandsverordnungen in Sri Lanka verurteilt

Die der ITF angeschlossene Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) forderte Sri Lankas Staatspräsident Premadasa auf, restriktive Notstandsgesetze aufzuheben und die demokratischen Rechte in dem Land wiederherzustellen.

Die Gewerkschaft, die auf eine lange und stolze Tradition des Kampfes um Menschenrechte und demokratische Grundsätze in Sri Lanka zurückblicken kann (vergl. ITF-Nachrichten September 1989), erläuterte in einem vom Generalrat der Gewerkschaft bestätigten Schreiben am 5. Januar dieses Jahres ihre Forderungen an den Mann, der sich seit nunmehr einem Jahr im Amt befindet.

Premadasa wurde am 19. Dezember 1988 aufgrund eines Programms zum Präsidenten Sri Lankas gewählt, das die Wiederherstellung des Friedens in dem von Unruhen geschüttelten Land versprach. Neun Tage nach seinem Amtsantritt hob der neue Präsident den Ausnahmezustand auf, der unter seinem Amtsvorgänger Dschajawardene lange Jahre in Kraft gewesen war. Am 20. Juni 1989 rief er jedoch erneut den Ausnahmezustand aus.

Eine der beunruhigendsten damals erlassenen Notstandsverordnungen war Verordnung 55 FF.

„... Sie ermöglichen die Beerdigung oder Verbrennung von Toten durch jeden Polizeibeamten im Dienstgrad eines stellvertretenden Polizeioberinspektors oder darüber bzw. jeden anderen/jeder anderen von einem solchen Polizeibeamten dazu bevollmächtigten Polizeibeamten/Person' ohne Rücksicht auf andere Bestimmungen der Notstandsverordnungen und andere geschriebene Gesetze über die Untersuchung der Todesursache bzw. Beerdigung oder Verbrennung von Toten,“ heißt es in dem Schreiben der CMU.

Diese äußerst ungewöhnliche Verordnung wurde von Amnesty International als Ermutigung zu „außergerichtlichen Exekutionen“ bezeichnet. Die CMU stimmt

dieser Einschätzung voll und ganz zu:

„Wir fordern Sie auf, Notstandsverordnung 55 FF zu widerrufen, insbesondere angesichts der Tatsache, daß im ganzen Land Hunderte von größtenteils verbrann-

greift sie auch die am 4. September 1989 in Kraft gesetzte Notstandsverordnung 10 heraus.

Diese Verordnung erlaubt es Polizeibeamten und Offizieren der Streikkräfte

„... Sie ermöglichen die Beerdigung oder Verbrennung von Toten durch jeden Polizeibeamten ...“

ten oder in Flüssen treibenden Leichen gefunden werden, ohne daß Sie oder ein Sprecher Ihrer Regierung eine Erklärung dafür haben, wie es dazu kommen konnte, daß mit einer so großen Zahl von Leichen in dieser Weise verfahren wurde und wer dafür verantwortlich ist.“

Die Gewerkschaft bezeichnet die Verordnung als „von der Bevölkerung eines zivilisierten Landes unter gar keinen Umständen hinzunehmen.“ Solche Bestimmungen können nach Auffassung der Gewerkschaft nur als Ermutigung für potentielle Terroristen dienen, ihre Aktionen fortzusetzen.

Die CMU fordert die Wiederherstellung der Grundrechte, z.B. der Versammlungs- und der Pressefreiheit sowie des Streikrechtes, die durch die Notstandsgesetze eingeschränkt wurden. Neben der erwähnten Notstandsverordnung 55 FF

„jede Person zu jeder Arbeit oder jeder persönlichen Dienstleistung in Unterstützung oder Zusammenhang mit der nationalen Sicherheit bzw. der Aufrechterhaltung wesentlicher Dienste anzuhalten.“

In den Augen der Gewerkschaft ist dies „mit einer Versklavung von Einzelpersonen, ihrer Unterwerfung unter das Diktat von Armee und Polizeikräften gleichzusetzen, wie dies heute bereits in verschiedenen von Ihnen zu wesentlichen Diensten erklärten Einrichtungen, z. B. in Häfen und Banken, üblich ist.“

Die CMU weist darauf hin, daß sie sich nachdrücklich für die demokratischen und Menschenrechte sowie Frieden und Gerechtigkeit in Sri Lanka einsetzt. „Die Wiederherstellung des Friedens erfordert die Wiederherstellung der demokratischen Rechte und die Respektierung der Menschenrechte.“

Argentinische Schifffahrtsföderation wiederbelebt

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der See- und Binnenschifffahrt in Argentinien haben ihre gemeinsame Organisation, die argentinische Schifffahrtsföde-

ration (FAMAR), wieder zum Leben erweckt.

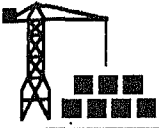
Zur Jahreswende wurde auf einem außerordentlichen Kongreß in Buenos Aires ein neuer Vorstand für diese Einrichtung gewählt. Die Delegierten erarbeiteten ein Aktionsprogramm, durch das die Position des Landes im internationalen Seeverkehr gestärkt und ein wirksamerer Einsatz von menschlichen Ressourcen und Rohstoffen in der See- und Binnenschifffahrt gewährleistet werden soll.

Der FAMAR gehören die Gewerkschaften der Schiffselektriker und der Kapitäne in der Binnenschifffahrt sowie die Vereinigte Seeleutegewerkschaft (SOMU) an.

TODESFÄLLE

ZOYA DOH, Generalsekretär der Hafnarbeitergewerkschaft SUPERBA im Hafen von Abidjan (Elfenbeinküste) verstarb plötzlich und unerwartet am 6. Januar 1990. ITF-Generalsekretär Harold Lewis gab in einem Beileidstelegramm an die Ge-

werkschaft der tiefen Trauer der ITF über den so jähen Tod Dohs Ausdruck, dessen wichtiger Beitrag zur Ausweitung der Tätigkeit der ITF in den französischsprachigen Ländern Afrikas nicht stark genug gewürdigt werden könne.



HAFENARBEITER

Thailändische Gewerkschaften gegen Privatisierungsabsichten

Thailändische Hafenarbeiter demonstrieren ihre Entschlossenheit, sich Privatisierungsplänen der Regierung zu widersetzen. Die sechs Gewerkschaften bei der thailändischen Hafenbehörde PAT riefen am 30. Januar zu einem viertägigen Streik auf. Sie sind zu weiteren Aktionen ent-

schlossen, falls Verhandlungen mit der Regierung scheitern.

Das thailändische Kabinett beschloß im November vergangenen Jahres die Einrichtung eines neuen Hafenverwaltungs-ausschusses, der finanziell unabhängige und zueinander in Wettbewerb stehende

Unternehmen in den einzelnen Häfen kontrollieren soll. Neue Betriebsbereiche im Hochseehafen Laem Chabang waren Gegenstand von Ausschreibungen.

Die Hafenarbeiter reagierten verärgert auf eine Erklärung der Unternehmensleitung von PAT, der zufolge die neuen Einrichtungen privat betrieben werden sollten, da die Behörde selbst nicht dazu in der Lage sei. Die Gewerkschaften fordern, den Hafenbetrieb auch in Zukunft der Kontrolle der PAT zu unterstellen, und betrachten Laem Chabang als ersten Schritt in Richtung auf eine geplante umfassende Privatisierung der Häfen.

Nachdem eine erste Kampagne mit Kundgebungen, Eingaben und symbolischen Arbeitsniederlegungen während der Mittagspause die Regierung nicht zur Aufnahme ernsthafter Verhandlungen veranlassen konnte, rief die Gewerkschaft zum Streik auf und legte die Häfen des Landes lahm. Dies kostete die Verleger mindestens 40 Mio. US-Dollar pro Tag.

Einige Arbeitnehmer waren über die drohende Privatisierung derart beunruhigt, daß sie ihrem Protest in verzweifelter Form Ausdruck gaben. Mindestens fünf Hafenarbeiter schnitten sich mit Stahlschneidmessern in den Arm und schrieben mit ihrem Blut einen Brief an den Ministerpräsidenten.

Die Aktion fand uneingeschränkte Unterstützung bei anderen Gewerkschaften. Die Arbeitnehmer in anderen staatlichen Betrieben drohten mit einem sofortigen Streik und der Möglichkeit weiterer Solidaritätsaktionen im ganzen Land.

Zutiefst enttäuscht über die kleinmütige Reaktion der Regierung, die der Gewerkschaft rechtliche Schritte angedroht hatte, forderten die Streikenden den Chef der Streitkräfte, General Chavalit Yongchaiyudh, auf, als Schlichter tätig zu werden. Der General half bei der Aushandlung einer Vereinbarung über eine Rückkehr an die Arbeitsplätze am 2. Februar, in deren Rahmen sich die Regierung zu Gesprächen über die Zukunft der Häfen bereit erklärte.

Die Gewerkschaften sind jedoch jederzeit bereit, ihre Aktionen wiederaufzunehmen, falls die Regierung keine Bereitschaft zeigen sollte, eine sichere Zukunft der PAT im öffentlichen Sektor zu garantieren.

Südafrikanische Hafenarbeiter streiken für Arbeitsplatzsicherheit

Stauer in der westlichen Kapprovinz in Südafrika streiken für höhere Löhne und mehr Beschäftigungssicherheit.

Über 600 Mitarbeiter des größten Stauereiunternehmens des Landes, SA Stevedores (SAS), protestierten am 5. Februar mit einem Streik gegen neue Löhne. Die in der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU) organisierten Stauer forderten einen Tagesgrundlohn in Höhe von 45 Rand gegenüber den von dem Unternehmen verfügbaren 37,50 Rand.

Wegen ihrer mangelnden Beschäftigungssicherheit beteiligten sich die Gelegenheitsarbeiter besonders aktiv an diesem Streik, mit dem auch eine Arbeitsgarantie von mindestens einem Tag in der Woche für die Gelegenheitsarbeitskräfte gefordert wurde. Zahlreiche Gelegenheitsarbeiter reisen auf der Suche nach Arbeit über lange Entfernungen an, ohne daß ihnen eine Beschäftigung garantiert wird.

Der TGWU-Bezirk in der westlichen Kapprovinz setzt sich besonders stark für die Gelegenheitsarbeiter ein. So konnte er regelmäßig einmal im Monat stattfindende Sitzungen mit SAS durchsetzen, auf denen über die Probleme der Gelegenheitsarbeiter beraten wird. Dank dieser Bemühungen wurde 131 Gelegenheitsarbeitern der Status von "permanenten Gelegenheitsarbeitern" zuerkannt, die bevorzugt beschäftigt werden, wenn Arbeit vorhanden ist.

Die Arbeitnehmer bei SAS wurden bei ihren Maßnahmen von TGWU-Mitgliedern beim Unternehmen International Harbour Services unterstützt, die sich weigerten, während des Arbeitskonflikts SAS-Arbeit zu übernehmen.

Die Streikenden sind, da der Streik aufgrund des südafrikanischen Arbeitsrechtes technisch unzulässig war, inzwischen unter Androhung von Strafverfolgung an ihre Arbeitsplätze zurückgekehrt, doch sie setzen ihre Kampagne für einen garantierten Tag Arbeit fort.

Konferenz über Häfen und Technologie

Die Auswirkungen der zunehmenden Anforderungen an Flexibilität, Qualität und Spezialisierung im Hafenbetrieb sind Gegenstand einer wichtigen internationalen Konferenz zum Thema "Häfen, Menschen und Technik", die vom 14. bis zum 16. November in Rotterdam stattfinden soll. Sie wird vom Rotterdamer Hafen in Zusammenarbeit mit der "Plattform für Informatik und Technologie" (PIT) organisiert, der Vertreter von Hafenarbeitern, Gewerkschaft und Regierung angehören. ITF-Generalsekretär Harold Lewis ist

Mitglied des Internationalen Planungsausschusses der Konferenz.

Zu den Diskussionsthemen gehören Hafenwirtschaft, Hafen und Verkehrstechnik, Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und Ausbildung.

Nähere Informationen erteilt das Konferenzsekretariat unter Leitung von Marjolaine van Doorn am Nederlands Studie Centrum, PO Box 330, 3130 AH Vlaardingen, Niederlande.

Kosten für Abschaffung des britischen Hafentarbeiterregisters steigen

Die Abschaffung des Hafentarbeiterregisters kostete den britischen Steuerzahler bisher mehr als das 8fache des von der konservativen Regierung ursprünglich angekündigten Betrages.

Als die Regierung und die Arbeitgeber im vergangenen Jahr ihre Pläne zur Beseitigung des Registers im Rahmen eines allgemeinen Angriffs auf die Position der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) in den Häfen bekanntgab, bezifferte die Regierung die Kosten für die Abschaffung mit 11 Mio. Pfund Sterling (17 Mio. US-Dollar) an Steuergeldern.

Inzwischen wurde bekannt, daß die Re-

gierung bereits Abschlagszahlungen in Höhe von 85 Mio. Pfund Sterling (144,5 Mio. US-Dollar) an Hafentarbeiter ausgezahlt hat, die den Wirtschaftsbereich verlassen. Hinzu kommen weitere 60 Mio. Pfund Sterling (102 Mio. US-Dollar) von Arbeitgeberseite.

Von den staatlichen Geldern wurden knapp 30 Mio. Pfund Sterling (51 Mio. US-Dollar) als Abfindungen an die von elf in Konkurs gegangenen Stauereiunternehmen freigesetzten Arbeitnehmer ausgezahlt. Einige der betroffenen Arbeitgeber stellten anschließend unter neuen Firmennamen neue, nicht gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter ein.

Die oppositionelle Labour-Party fordert eine offizielle Untersuchung der Vorgänge, in denen sie entweder einen Beweis für grobe Unfähigkeit oder eine bewußte Fehlinformation von Regierungsseite bei der ursprünglichen Bekanntgabe der Kosten für die Abschaffung des Hafentarbeiterregisters sieht.

Die TGWU weist darauf hin, daß die Arbeitgeber weitere Entlassungen von Hafentarbeitern planen. Der Zeitraum, während dem im Rahmen der Vereinbarungen über die Abschaffung des Registers Abfindungszahlungen ausgezahlt werden können, läuft erst in zweieinhalb Jahren ab.



ZIVILLUFTFAHRT

EG fordert Kontrolle über außereuropäische Flugverbindungen

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft hat eine Reihe weitreichender Vorschläge für die Zukunft der Flugverbindungen zwischen Gemeinschafts- und Nicht-Gemeinschaftsländern unterbreitet, in deren Rahmen die Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft beim Abschluß von Luftverkehrsabkommen als ein Land behandelt würden.

Auf einer Sitzung der Kommission am 24. Januar schlug das für Verkehr zuständige Kommissionsmitglied Karel Van Miert die Einstellung bilateraler Verhandlungen zwischen EG- und Drittländern vor. An ihre Stelle sollen in Zukunft auf Gemeinschaftsebene abgestimmte Luftverkehrsabkommen treten.

Die neue Politik soll schrittweise eingeführt werden: Mit dem Auslaufen oder der Verlängerung der verschiedenen bilateralen Verträge zwischen Mitgliedsstaaten und Drittländern würde die EG als Vertragspartei in die Verträge eintreten. Gegenwärtig gibt es etwa 600 derartige Vereinbarungen.

Ein ähnliches Verfahren war in der Vergangenheit schon einmal von den Ländern erprobt worden, die die East African Airways bilden. In diesem Fall wurde der Flugbetrieb jedoch von einer einzigen Fluggesellschaft ausgeführt, während die EG weiterhin über zahlreiche verschiedene Fluggesellschaften verfügen wird. Den Vorschlägen ist nicht klar zu entnehmen, wie die von der Gemeinschaft ausgehandelten Strecken verteilt werden sollen.

Die Kommission fordert von den Mitgliedsstaaten ferner, der Kommission in

Zukunft alle Vereinbarungen über die Vergabe von Rechten unter der fünften Freiheit an Fluggesellschaften aus Nicht-EG-Ländern vorzulegen. Dadurch würde die EG in einen einheitlichen Kabotagebereich umgewandelt - Strecken zwischen EG-Mitgliedsstaaten würden den gleichen Status erhalten wie Verbindungen zwischen zwei Orten innerhalb eines einzelnen Landes.

Da die zweite Phase der Liberalisierungsmaßnahmen auch die Einführung ge-

meinschaftsinterner Kabotage vorsieht, wird den EG-Fluggesellschaften voraussichtlich ebenfalls die Bedienung außergemeinschaftlicher Destinationen von Flughäfen in der EG gestattet, die nicht in ihrer Heimatland liegen.

Kommissionsmitglied Van Miert schlug darüber hinaus vor, daß die EG, wenn sie gegenüber Drittstaaten als Verhandlungspartner auftritt, auch die Interessensvertretung der Mitgliedsstaaten bei internationalen Organisationen wahrnehmen sollte.

ITF trifft ICAO

Die Notwendigkeit einer Ausweitung internationaler Lizenzierungsnormen auf das Kabinenpersonal war eines der wichtigsten Diskussionsthemen während des Aufenthalts des amtierenden Sekretärs der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft, im Hauptbüro der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal Ende Januar.

In Begleitung des ITF-Vertreters bei der ICAO, Stu Johns, führte Cockroft Gespräche mit den Leitern der Abteilungen Lizenzierung und Ausbildung sowie Betrieb und Flugtauglichkeit und dem Direktor des Flugnavigationsbüros. Im Rahmen seines Besuchs nahm Cockroft auch an einer Sitzung der Flugnavigationskommission teil, die die technische Seite der ICAO-Tätigkeit betreut. Eine Zusammenkunft mit dem Vertreter der internationalen Pilotenvereinigung IFALPA stand ebenfalls auf

dem Programm.

Auf der Grundlage dieser Sitzungen konnten schließlich die Vorbereitungen für ein Konsultationstreffen zwischen Vertretern der ITF-Gewerkschaften des Kabinenpersonals und hochgestellten ICAO-Funktionären im April abgeschlossen werden, auf der konkret über eine künftige Aufnahme des Kabinenpersonals in die Liste der Berufe beraten werden soll, die Anhang 1 (Lizenzierung) zum Chicagoer Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt unterliegen.

Anlässlich seines Aufenthalts in Montreal sprach Cockroft außerdem auf einer Sitzung des Vorstands der Abteilung Luftverkehr der kanadischen Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Dienst und führte Diskussionen mit dem Präsidenten der Gewerkschaft, Richard Nolan, und anderen Spitzenfunktionären.

Seminar über Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen

Grundfünfzig Gewerkschafter aus Australien, Bangladesch, Fidschi, Indien, Japan, Malaysia, Neuseeland, Pakistan, Papua-Neuguinea und Thailand nahmen vom 8. bis zum 10. Januar 1990 an einem 3tägigen ITF-Seminar in Goa (Indien) zum Thema "Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der Zivilluftfahrt in Asien und dem pazifischen Raum" teil.

In seinen Schlußfolgerungen stellte das Seminar fest, daß die die Gewerkschaftsrechte und Kollektivverhandlungsverfahren in den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen von Land zu Land unterschiedlich sind, daß in der gesamten Region jedoch ein Spielraum für Verbesserungen besteht.

Ein Fachmann des Regionalbüros der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in Bangkok, Tabusa, hielt die Eröffnungsansprache, die sich mit der Lage der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der Luftverkehrswirtschaft Asiens und des pazifischen Raums befaßte.

An diesen Vortrag schlossen sich Länderdelegierte aller Teilnehmer auf der Grundlage des zuvor vom ITF-Sekretariat ausgelegten Fragebogens an.

Diese Berichte machten deutlich, daß die meisten Länder der Region, obwohl sie der IAO angehören, bisher die IAO-Übereinkommen 87, 98 und 151, in denen die gewerkschaftlichen Grundrechte der Arbeitnehmer verbrieft sind, nicht anwenden bzw. nicht einmal ratifiziert haben.

Viele Regierungen schränken darüber hinaus unter dem Vorwand, daß es sich bei dem Beschäftigte des öffentlichen Dienstes handele, die Rechte der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt ein. Diese Einschränkungen gelten für das Streikrecht und die Kollektivverhandlungen.

Wo das Streikrecht existiert, wird es von den Regierungen häufig durch die Verabschiedung von Sondergesetzen oder Regierungserlassen untergraben, sobald die Gewerkschaften versuchen, dieses Recht wahrzunehmen.

Um die Arbeitnehmer an der Durchführung von Streikmaßnahmen zu hindern, stellen die Unternehmensleitungen von Gewerkschaften häufig auf den Standpunkt, daß die Zivilluftfahrt in den Bereich der "wesentlichen Dienste" falle. Nach den Beschlüssen der IAO kann jedoch nur dann von "wesentlichen" Dienst gesprochen werden, wenn er für Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Bedeutung ist.

Die stärksten Tendenzen zur Privatisierung und Liberalisierung sowie zum Einsatz von Subvernehmern in Teilen ihres Tätigkeitsbereichs durch die Fluggesellschaften führen zu Arbeitsplatzverlusten, einem Rückgang der Mitgliederzahlen der Gewerkschaften und zur Schwächung der Gewerkschaftsbewegung insgesamt.



Darüber hinaus wird die Gewerkschaftsbewegung in Asien und dem pazifischen Raum durch interne politische und rassistische Spannungen und Splittergruppen geschwächt. Die Unternehmensleitungen befehligen sich daher einer Politik des "Teile und Herrsche", indem sie "Marionettengewerkschaften" bevorzugt behandeln.

Die Gewerkschaft der Beschäftigten bei Air India (Air India Employees' Guild) beispielsweise ist innerlich zerrissen, und die Unternehmensleitung versucht herauszufinden, welche Fraktion am ehesten auf ihre Seite zu ziehen wäre. In Indien gibt es 33 Gewerkschaften in der Zivilluftfahrt. Gegenwärtig finden Bemühungen um eine Einigung statt.

Die Seminarteilnehmer verabschiedeten eine Entschließung, in der sie die Aufhebung einer Änderungsvorschrift zum Erlaß über die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Bangladesch aus dem Jahre 1989 forderten, die in Widerspruch zu IAO-Übereinkommen das Grundrecht auf Gründung von Gewerkschaften in dem Land einschränkt. Ebenfalls verurteilt wurde der Erlaß, der gewerkschaftliche Betätigung im Bereich der Zivilluftfahrt in Pakistan verbietet.

In einer weiteren Entschließung sprachen sich die Seminarteilnehmer gegen eine Diskriminierung im Zusammenhang mit dem Ruhestandsalter des Kabinenpersonals bei Bangladesh Biman Airlines aus, das für männliche Mitarbeiter 45, für weibliche Mitarbeiter 35 Jahre beträgt (gegenüber einem normalen Ruhestandsalter im öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Sektor von 57 Jahren).

Die Dienstvorschriften bei Biman werden ohne Rücksprache mit den Gewerkschaften erarbeitet. Auf einem 25minütigen Flug, auf dem bis zu 85 Fluggästen ein Imbiß gereicht wird, setzt Biman zwei Flugbegleiter ein. Eine zwingende Folge hiervon ist es, daß die Flugsicherheitsaufgaben des Kabinenpersonals vernachlässigt werden (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989).

Seit Verhängung des Kriegsrechts in Bangladesch im Jahre 1982 können Beschäftigungsverträge schon aus geringfügigen Anlässen gekündigt werden. Eine große Zahl von führenden Gewerkschaftsmitgliedern haben auf diese Weise ihren Arbeitsplatz verloren.

Schließlich verabschiedeten die Seminarteilnehmer eine Entschließung in Unterstützung von 28 Beschäftigten bei Bangladesh Biman, die entlassen wurden, nachdem die Unternehmensleitung Air India mit der Abfertigung ihrer 16 Linienflüge pro Woche von und nach Kalkutta beauftragt hatte (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989).

Wirksame Wirtschaftsdemokratie ist der einzige Weg zu einer Verbesserung der Beziehungen zwischen Unternehmensleitungen und Mitarbeitern in der Region. Im Interesse der Förderung der Entwicklung der für die Volkswirtschaften der Länder in Asien und dem pazifischen Raum so wichtigen Luftverkehrswirtschaft forderten die Seminarteilnehmer eine gleichberechtigte Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitungen und Gewerkschaften.

Weitere Berichte aus der Zivilluftfahrt auf Seite 10

Neuer Anfang für Gewerkschaften

Nach langen Jahren totalitärer Herrschaft bewegen sich die Länder Mittel- und Osteuropas heute rasch auf eine Demokratisierung ihres politischen Lebens zu. Die Arbeitnehmer erheben die Forderung nach freien Gewerkschaften, und es besteht kein Zweifel, daß diese Entwicklungen eine unmittelbare, phantasievolle und abgestimmte Reaktion der internationalen Gewerkschaftsbewegung erfordern.

In Übereinstimmung mit den vom Vorstand des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) im letzten November sowie auf der Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate im Januar diesen Jahres gefaßten Beschlüssen fand am 8. Februar in Brüssel eine Sondersitzung der Internationalen Berufssekretariate und der wichtigsten nationalen Gewerkschaftsdachverbände statt. Dort wurde eine Bestandsaufnahme der gewerkschaftlichen Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa vorgenommen und eine Politik gegenüber den in diesen Ländern entstehenden demokratischen Gewerkschaften erarbeitet. Die ITF war auf der Sitzung durch den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

Unterschiedliche Muster der gewerkschaftlichen Entwicklung zeichnen sich ab: In einigen Ländern werden die alten, staatlich kontrollierten "Gewerkschaften" einem Demokratisierungsprozeß unterzogen, der ihre Umwandlung in echte Gewerkschaften zur Folge haben könnte. In anderen Ländern werden die "offiziellen" Organisationen von den Arbeitnehmern rundheraus abgelehnt, die ihre eigenen, neuen und demokratischen Gewerkschaftsstrukturen schaffen.

In der Tschechoslowakei befindet sich die offizielle Gewerkschaftsbewegung ROH seit der Revolution im November 1989 in der Krise. ROH-Präsident Miroslav Zavadil trat am 26. November von diesem Amt zurück und legte auch seinen Sitz im Präsidium der Kommunistischen Partei nieder. Sein Nachfolger ist Karel Henes. Am 9. Dezember stimmten offizielle Gewerkschaften auf einer Plenarsitzung für die Auflösung ihrer Führungsspitze und die Einsetzung eines Aktionskomitees (AC) unter der Leitung von Karel Henes. Auf dieser Sitzung wurde der Ausschluß verschiedener Mitglieder sowie die Einberufung eines außerordentlichen ROH-Kongresses für Anfang 1990 beschlossen, der Empfehlungen für eine Umstrukturierung der ROH erarbeiten soll.

Diese Veränderungen in den offiziellen Gewerkschaftsstrukturen vollzogen sich unter dem Druck der unabhängigen "Streik-

komitees", die spontan zur Organisierung der Streiks geformt worden waren, die schließlich zum Sturz des kommunistischen Regimes führten. Am 7. Januar gründeten Vertreter der Streikkomitees das gewerkschaftliche Koordinierungszentrum KOC, das Gewerkschaftswahlen auf betrieblicher Ebene vorbereiten und Vorbereitungsausschüsse für die Kongresse der einzelnen Industriegewerkschaften bilden soll. Der Kongreß der Gewerkschaft der Eisenbahner, Binnenschiffer und Beschäftigten im Luftverkehr war für den 15. Februar geplant.

Das KOC hält es für "ausgeschlossen", daß sich der neue Dachverband dem Weltgewerkschaftsbund (WGB) anschließen könnte. Falls der Reformprozeß erfolgreich ist, ist durchaus zu erwarten, daß sich die Gewerkschaften um Aufnahme in den IBFG und die Internationalen Berufssekretariate bemühen werden. Für die ITF wäre dies von größter historischer Bedeutung. Vor dem zweiten Weltkrieg spielten tschechoslowakische Gewerkschaften eine wichtige Rolle innerhalb der ITF, und der ITF-Kongreß 1932 fand in Prag statt.

In Ungarn begann der Reformprozeß schon wesentlich früher als in der Tschechoslowakei. Der offizielle Zentralrat der ungarischen Gewerkschaften (SZOT) wurde inzwischen durch einen "provisorischen Koordinierungsrat" ersetzt, der einen für Anfang März geplanten landesweiten Gewerkschaftskongreß vorbereitet. Die Industriegewerkschaften im SZOT haben bereits ihre eigenen Kongresse abgehalten, die zahlreiche interne Veränderungen zur Folge hatten.

In gewissen ungarischen Kreisen herrscht Skepsis hinsichtlich der Aufrichtigkeit der an der Reform des SZOT beteiligten Personen, da es sich um einen rein von oben verordneten Prozeß ohne Druck von seiten der Basismitglieder handelt.

Im Gegensatz zur Tschechoslowakei gibt es in Ungarn auch einen unabhängigen Gewerkschaftsbund, die Demokratische Liga unabhängiger Gewerkschaften (FSzDL). Die 1988 gegründete Liga vertritt etwa 16 Gewerkschaften mit schätzungsweise 60.000 Mitgliedern. Hierzu gehören unter anderem die ungarische Seeleutengewerkschaft, die bereits ein Beitritts-

gesuch an die ITF gerichtet hat. Die anfänglich freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Liga und dem SZOT haben sich im Vorfeld des SZOT-Kongresses und der Parlamentswahlen verschlechtert. Hierbei spielte die Frage des Zugangs zu den Vermögenswerten der alten Gewerkschaften eine große Rolle.

Die gewerkschaftliche Lage in Rumänien steht stark unter dem Einfluß des bitteren und blutigen Aufstandes, der zum Sturz des verhaßten Diktators Ceausescu führte. Die rumänischen Arbeitnehmer haben sich völlig von der Ceausescu-hörigen Gewerkschaftsorganisation GTUC abgewandt. Offiziell wurde die Organisation von der GTUC-Führung aufgelöst und unter der (irreführenden und völlig unangemessenen) Bezeichnung Union Freier Gewerkschaften (UFTU) neu konstituiert. Diese Organisation verfügt über umfassenden Immobilienbesitz (ihr Hauptbüro befindet sich im Arbeitsministerium) und andere Vermögenswerte, aber keine Mitglieder. Unterdessen haben sich mit atemberaubender Geschwindigkeit freie Gewerkschaften gebildet, allerdings hauptsächlich auf betrieblicher Ebene. Eine der wichtigsten Ausnahmen ist die Berufsfahrergewerkschaft, die sich inzwischen zur am schnellsten wachsenden Gewerkschaftsorganisation in Rumänien entwickelt hat. Im Januar gründete die Gewerkschaft einen neuen landesweiten Dachverband freier Gewerkschaften unter dem Namen FRATIA. Die ITF schickte eine Solidaritätsadresse an den Gründungskongreß der Gewerkschaft, der am 30. Januar stattfand. Die unabhängigen Gewerkschaften stehen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten sehr positiv gegenüber und hoffen auf Unterstützung und Ausbildung von seiten der westlichen Gewerkschaften. Die ITF sieht die Herstellung enger Beziehungen zur Berufsfahrergewerkschaft und anderen freien Transportarbeitergewerkschaften in Rumänien als vordringliche Aufgabe an.

Nachdem im November der Vorsitzende der Kommunistischen Partei Bulgariens, Todor Schiwkoff, abgesetzt wurde, scheinen die Reformer jetzt die Führungspositionen in der Partei zu kontrollieren. Seine enge Verbindung mit Schiwkoff führte den offiziellen Zentralrat der bulgarischen Gewerkschaften (CCBTU) in eine tiefe Krise. Im Februar 1989 gründete eine Gruppe von Intellektuellen in Sofia die erste unabhängige Gewerkschaft des Landes unter dem Namen Podkrepa (Unter-

ten in Mittel- und Osteuropa

stützung). Ihre führenden Mitglieder befanden sich von Juni bis September in Haft. Nach ihrer Freilassung veröffentlichten sie eine "programmatische Erklärung", in der sie die Zulassung echter Gewerkschaften in Bulgarien forderten. Podkrepa ist die beherrschende Kraft innerhalb der UDF, eines Zusammenschlusses oppositioneller Gruppen. Eigenen Angaben zufolge zählt sie hunderttausend Mitglieder, zu denen täglich etwa 1000 neue hinzustoßen. Die Mehrzahl ihrer Mitglieder rekrutierte sich ursprünglich aus dem nicht gewerblichen Bereich. In jüngerer Zeit wurde allerdings über den Beitritt einer Bergarbeitergewerkschaft berichtet. Podkrepa hat mit der Schaffung autonomer Regional- und Branchenstrukturen begonnen. Ein Kongreß war für den 10. und 11. Februar geplant. Auf internationaler Ebene bezeichnet sie sich als der Position des IBFG nahestehend.

Der CCBTU bemüht sich unterdessen um eine Modernisierung und Verbesserung seines Images und die Bekämpfung der Podkrepa als unabhängiger Gewerkschaftsorganisation. Am 26. Dezember wurde die Entlassung der CCBTU-Führung und die Wahl eines neuen Vorsitzenden, des Soziologen Krysto Petkov, bekanntgegeben. Die Reformen sind bisher jedoch hauptsächlich kosmetischer Natur. Die alte Führungsspitze kontrolliert noch immer zahlreiche wichtige Positionen innerhalb des CCBTU. Bei den derzeit stattfindenden Gesprächen zwischen Regierung und oppositionellen Gruppen am Runden Tisch sitzt der CCBTU auf der Seite der Regierung. Es gibt keinerlei Zusammenarbeit zwischen CCBTU und Podkrepa. Podkrepa vertritt eine strikt antikommunistische Haltung, während der CCBTU seine Besorgnis darüber äußerte, daß "Podkrepa die Solidarnosc-Bewegung in Polen kopiert." Auf dem internationalen Parkett bleibt der CCBTU offensichtlich weiter aktives Mitglied des WGB. Solange der kommunistische Parteiapparat auf betrieblicher Ebene weiterbesteht, ist ein rascher Verfall des CCBTU nicht zu erwarten. Am ehesten zeichnet sich noch eine ähnliche Struktur wie in Polen ab, wo Solidarnosc in Konkurrenz zu den alten, "offiziellen" OPZZ-Gewerkschaften auftritt. All dies wird jedoch durch die Ergebnisse der für Mai angesetzten Parlamentswahlen beeinflusst werden.

Angesichts der Entwicklung in Richtung auf die deutsche Einheit verzichtete der IBFG auf Entsendung einer Mission in

die **Deutsche Demokratische Republik**. Statt dessen trug der Internationale Sekretär des bundesdeutschen Gewerkschaftsdachverbandes DGB, Erwin Kristoffersen, einen mündlichen Bericht vor. Auf einem außerordentlichen Kongreß des DDR-Gewerkschaftsdachverbandes FDGB am 31. Januar und 1. Februar wurde eine neue Gewerkschaftssatzung verabschiedet und eine neue Führungsspitze unter der Vorsitzenden Helga Maus von der Bergarbeitergewerkschaft gewählt. Abgesehen von Helga Maus sind alle anderen neu gewählten Vorstandsmitglieder des FDGB entweder Mitglieder der Kommunistischen Partei der DDR (SED) oder erst vor kurzem aus der Partei ausgetreten. Durch eine grundlegende Änderung der FDGB-Satzung wurde ein Großteil der Machtbefugnisse auf die einzelnen Industriegewerkschaften übertragen, die nun über volle Autonomie in den Bereichen Finanzen und Kollektivverhandlungen verfügen. Nach Meinung des DGB ist noch nicht abzusehen, ob der FDGB einer echten Reform unterzogen wird.

Angesichts der lautstarken Forderungen nach der deutschen Einheit sei es durchaus möglich, daß dies der letzte Kongreß des FDGB gewesen sei. Fast jeder wünsche die Schaffung eines einheitlichen Gewerkschaftsdachverbandes für ganz Deutschland. Wie die Sitzungsteilnehmer erfuhren, bewegen sich die Dinge in den einzelnen Industriegewerkschaften im DGB wesentlich rascher. Die IG Metall habe vor kurzem eine Kooperationsvereinbarung mit ihrer Schwesterorganisation in der DDR unterzeichnet und die IG Chemie ein Verbindungsbüro in Leipzig eingerichtet. Der DGB selbst plane in Kürze die Eröffnung eines Büros für DDR-Angelegenheiten in West-Berlin.

Völlig unerwartet war eine Diskussion über die gewerkschaftlichen Entwicklungen in der UdSSR während der Sitzung. Der Beschluß der KPdSU, auf ihre führende Rolle zu verzichten, gelte auch für die Gewerkschaften und eröffne die Aussicht auf die Schaffung einer freien Gewerkschaftsbewegung in der Sowjetunion. Dan Gallin, Generalsekretär der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter (IUL), berichtete der Sitzung von seinem kürzlichen Aufenthalt in Moskau, wo er am Kongreß der sowjetischen Gewerkschaft für die Fischereiwirtschaft teilgenommen hatte, die die Arbeitnehmer der Fischereiflotte und der fischverarbeitenden Industrie vertritt. Die Gewerkschaft für die Fische-

wirtschaft stelle zusammen mit der Bergarbeitergewerkschaft die "Perestrojka-Fraktion" innerhalb der sowjetischen Gewerkschaftsbewegung dar, erklärte er. Die Gewerkschaft habe sich vor kurzem von ihrer alten Führungsspitze getrennt und neue Satzungen verabschiedet. Sie habe auch reges Interesse an engeren Beziehungen zur IUL ebenso wie zur ITF und an einem möglichen Beitritt zu einem späteren Zeitpunkt geäußert.

Im Vergleich zu den Beratungen über andere Länder ergab die Prüfung der Lage in Polen wenig Hinweise auf bedeutende Veränderungen. Der Solidarnosc-Kongreß wird vom 10. bis zum 24. April stattfinden und voraussichtlich die Gründung von Industriegewerkschaften genehmigen, denen ein Beitritt zu den Internationalen Berufssekretariaten freigestellt sein wird. Die erste Phase des IBFG-/Solidarnosc-Gewerkschaftsbildungsprogramms in Polen stehe kurz vor dem Abschluß. Es sei sehr erfolgreich gewesen, und die Ergebnisse sollten auf einem für Ende März geplanten Seminar ausgewertet werden.

Die Sitzung befaßte sich jedoch nicht nur mit den Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa, sondern beriet auch über ein umfassendes, abgestimmtes IBFG-Programm zur Unterstützung der Gewerkschaften in Mittel- und Osteuropa. Das Programm wird aus einem gegenseitigen Informationsaustausch, engeren Kontakten sowohl in diesen Ländern als auch außerhalb, grundlegenden Bildungsprogrammen entsprechend dem in Zusammenarbeit mit Solidarnosc organisierten sowie längerfristigen, umfangreicheren Ausbildungsprogrammen entweder in einzelnen Sektionen oder sektionsübergreifend bestehen. Die Sitzungsteilnehmer diskutierten über die schwierige Frage von Kontakten zu den offiziellen Gewerkschaftsstrukturen und beschlossen, daß der IBFG und die Internationalen Berufssekretariate hierüber von Fall zu Fall entscheiden müßten. Eines war jedoch ganz offensichtlich: der WGB befindet sich in der Krise, nachdem nur noch zwei oder drei seiner Mitglieds-gewerkschaften ihre Beiträge bezahlen.

Die Sitzung im Februar war die erste einer Reihe von Sitzungen, die in regelmäßigen Abständen stattfinden sollen. Zweifellos werden die nächsten Monate für die internationale Gewerkschaftsbewegung von grundlegender historischer Bedeutung sein.

EG-Lizenzen für das Kabinenpersonal?

Der Entwurf einer Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Personallizenzen in der Luftverkehrswirtschaft wurde dem Europäischen Ministerrat vorgelegt.

Der Richtlinienentwurf soll der Beseitigung praktischer Hindernisse dienen, die es den Bürgern der Gemeinschaft gegenwärtig mehr oder weniger unmöglich machen, ihr theoretisch verbrieftes Recht auf Aufnahme einer Tätigkeit in jedem Mitgliedsland der Gemeinschaft auszuüben. Wegen der unterschiedlichen Lizenzierungsvorschriften in den Mitgliedsstaaten war dies vor allem für die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt immer ein großes Problem.

Die Kommission möchte noch vor Ende 1992 einheitliche Lizenzierungsnormen verabschieden. Bis dahin sollen Übergangsmaßnahmen die herrschende Personalknappheit bei Piloten und Fluglotsen überwinden helfen. Diese Maßnahmen verpflichten die Mitgliedsstaaten zur Anerkennung jeder in einem anderen Mitgliedsland ausgestellten Lizenz, die den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Anhang 1 zum Chicagoer Übereinkommen festgelegten Vorschriften entspricht. Das Kabinenpersonal ist in Anhang 1 nicht aufgeführt, und die ITF setzt sich schon seit langem für eine Änderung dieses Zustandes ein.

Die Mitgliedsstaaten können die Anerkennung von Lizenzen, die nicht von Anhang 1 abgedeckt sind, verweigern. In einem solchen Fall müssen sie die Gründe für die Verweigerung gegenüber der betroffenen Person ebenso wie der Kommission schriftlich erläutern. Den abgewiesenen Bewerbern müssen sie außerdem mitteilen, welche zusätzlichen Anforderungen vor einer Anerkennung der Lizenz erfüllt werden müssen. Damit sollen die Mitgliedsstaaten daran gehindert werden, Arbeitnehmer aus anderen Mitgliedsstaaten zu diskriminieren.

Im Falle von Tätigkeiten, für die in einigen Ländern eine Lizenz erforderlich ist, in anderen nicht, sollen die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, "gleichwertige Qualifikationen und Berufserfahrung" anzuerkennen.

Die ITF-Gewerkschaften kritisieren, daß die vorliegenden Vorschläge keine Lizenzierungsbestimmungen für das Kabinenpersonal beinhalten. Allerdings handelt es sich bei diesen Maßnahmen lediglich um einen ersten Schritt. Verbindliche Lizenzierungsvorschriften sollen bis Ende 1992 erabschiedet sein. Die ITF wird sich nachrücklich für die Aufnahme des Kabinenpersonals in die europäischen Lizenzierungsnormen einsetzen.

Sie bat die Kommission daher um die Zusage, daß die endgültigen Vorschriften sich im Gegensatz zu den jetzt vorgeschlagenen Übergangsmaßnahmen nicht allein an den Bestimmungen von Anhang 1 orientieren werden. Wie ITF-Generalsekretär Harold Lewis am 7. Februar in einem Schreiben an das für Verkehr zuständige Kommissionsmitglied Karel Van Miert deutlich machte, könne man nicht von "einem wesentlichen Schritt in Richtung auf die Harmonisierung der Berufsausbildung und -abschlüsse in den Ländern der

Gemeinschaft, die ein unverzichtbares Element des Liberalisierungsprozesses darstellt," sprechen, wenn das Kabinenpersonal nicht miteinbezogen werde.

Nach Auffassung der ITF sollte jede neue Gemeinschaftsvorschrift über die reine Anerkennung bestehender nationaler Lizenzen hinausgehen. Für alle für die Sicherheit während des Fluges verantwortlichen Arbeitnehmergruppen in der Zivilluftfahrt, einschließlich des Kabinenpersonals, sollten europäische Lizenzierungsnormen erstellt werden.

Entregulierung in Australien

Nach der Entregulierung der Luftverkehrswirtschaft im November diesen Jahres werden die australischen Fluggesellschaften einem ruinösen Preiswettbewerb ausgesetzt sein.

Drei neue Fluggesellschaften - Compass, Southern Cross und Capitol - befinden sich bereits in den Startlöchern. Compass zielt vor allem auf das untere Ende des Marktes, während die beiden anderen Fluggesellschaften vor allem Reisende der

Business- und der Ersten Klasse ansprechen wollen.

Die staatliche australische Fluggesellschaft Australian Airlines und Rupert Murdochs Ansett sind fest entschlossen, sich von ihren neuen Konkurrenten nicht unterbieten zu lassen.

Wirtschaftsanalysten sind der Überzeugung, daß sich ein Preiskrieg negativ auf die etablierten Fluggesellschaften auswirken und zum Konkurs von mindestens zwei der neuen Fluggesellschaften führen wird.

Erweiterte Langstreckenflüge

Neue Techniken geben den Flugzeugtriebwerken größere Antriebskraft und Zuverlässigkeit und machen sie sparsamer im Treibstoffverbrauch. Dank dieser Eigenschaften können sich Langstreckenmaschinen der neuen Generation bis zu 18 Stunden lang ohne Zwischenlandung in der Luft aufhalten.

Die größere Leistungsfähigkeit der Triebwerke bedeutet, daß an die Stelle der drei- und viermotorigen Düsenflugzeuge zweimotorige Modelle treten sind. Die Zahl der Langstreckenflüge mit doppel-motorigen Maschinen auf Transatlantik- und Interkontinentalstrecken hat sich deutlich erhöht.

Diese Entwicklung hat erhebliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals. Die längeren Flüge haben zu Veränderungen bei den Bemannungsvorschriften ebenso wie bei der Arbeitszeit des fliegenden Personals geführt. Die Kabinenbesatzungen mußten verstärkt werden, um den längeren Dienstzeiten gerecht zu werden.

Eine Reihe von Gewerkschaften des Kabinenpersonals hat bereits umfangreiche Erfahrungen mit den erweiterten Langstreckenflügen gesammelt. Die ITF wäre daran interessiert, wie diese Erfahrungen aussehen, insbesondere in folgenden Bereichen:

1. Schlaf-/Ruherhythmus, Magenbeschwerden und Allergien;

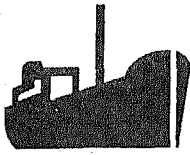
2. Maximale Flug- und Dienstzeiten sowie Besatzungsstärke auf Flügen mit verstärkter Kabinenbesatzung;

3. Ruheeinrichtungen für das Kabinenpersonal in Langstreckenmaschinen, z. B. horizontale Ruheeinrichtungen; Liegesitze; abgetrennte Ruhebereiche für Mitglieder des Kabinenpersonals, die nicht schlafen wollen; Anordnung und Qualität der Ruhebereiche für das Kabinenpersonal (z. B. Luftqualität, Temperaturen);

4. Sicherheitsprobleme (z. B. Nachlassen der Aufmerksamkeit des Kabinenpersonals).

Viele Gewerkschaften sehen sich der Einführung erweiterter Langstreckenflüge gegenüber und können aus den bereits gemachten Erfahrungen anderer Gewerkschaften lernen. Alle eingesandten Informationen werden an diese Gewerkschaften weitergeleitet. Bitte schreibt an:

David Cockroft
Sektion Zivilluftfahrt
Internationale Transportarbeiter-
Föderation (ITF)
133-135 Great Suffolk Street
LONDON SE1 1PD
GROSSBRITANNIEN



Bemannung in der Gewalt libanesischer Milizionäre

Siebzehn Seeleute feiern mit ihren Heuernachzahlungen in der Tasche ihre glückliche Rückkehr von einer Alptraumfahrt mit einer Ladung für die christlichen Milizen im Libanon bestimmter Waffen und Sprengstoffe an Bord.

Die pakistanische Bemannung und der ebenfalls aus Pakistan stammende Kapitän der *Atlantik III* wurden am 16. Februar von Malta aus in ihre Heimat zurückgeschafft, nachdem ihnen zuvor ausstehende Heuern in Höhe von 180.000 US-Dollar ausgezahlt worden waren - ein recht ansehnlicher Betrag, wenn man bedenkt, daß die Besatzung vor allem lebend von dem Schiff herunterkommen wollte.

Am 3. Februar ging bei der ITF ein verzweifelter Hilferuf der Besatzung ein. "Wir sind seit sechs Monaten auf See und sitzen im östlichen Mittelmeer buchstäblich als Geiseln fest. Weder die Charternehmer noch die Reeder kümmern sich um unser Schicksal," so beschrieben die Seeleute ihre Situation.

An Bord hatten sie eine Ladung schweren Geräts, darunter Panzer, Personenbeförderungsmittel, Raketenwerfer und Sprengstoff. Nachdem sie die Fracht geladen hatten, kamen als "Agenten" der Charternehmer vier bewaffnete Angehörige der Miliz an Bord.

Die Besatzung wurde von den bewaffneten Wachen praktisch entführt: "Wir mußten alles tun, was sie von uns verlangten. Da alle Kommunikationswege unterbrochen waren, waren wir völlig von der Welt abgeschnitten."

Die Lebensmittel an Bord gingen zur Neige, die schwindenden Trinkwasservorräte waren mit Dieseltreibstoff verunreinigt. Der erste Offizier wurde verletzt und von den bewaffneten Männern 45 Tage lang an Bord "als eine Art Geisel" festgehalten. Sie weigerten sich, ihn zum Zwecke ärztlicher Behandlung von Bord zu lassen.

"Die Lebensmittel wurden knapp ... Wir trinken Meerwasser und mit Dieseltreibstoff verunreinigtes Wasser."

Zu allem Ungemach wurden auch noch die Heuern gekürzt. Als sie sich mit der ITF in Verbindung setzte, erklärte die Bemannung: "Wir sind am Ende - unsere Nerven sind zum Zerreißen gespannt."

Das Schiff war seit sechs Monaten im östlichen Mittelmeerraum umhergeirrt, während die Milizionäre versuchten, eine

Möglichkeit zum Löschen der Ladung zu organisieren:

"Wir leiden. Das ist jetzt der sechste Monat, in dem wir auf See treiben/von einem Hafen in den anderen manövrieren, um einer Beschlagnehmung durch feindliche Streitkräfte zu entgehen," berichtete die Bemannung.

Nachdem die als Kent Trading of Piraeus aus Griechenland registrierten Reeder des Schiffes erfahren hatten, daß der Kapitän Kontakt zur ITF aufgenommen hatte, versuchten sie das Schiff zu einem Rendezvous mit einem Kanonenboot 12 Meilen vor der israelischen Küste zu zwingen. Der Kapitän weigerte sich und wandte sich erneut an die ITF. Am 9. Februar befahlen ihm die Reeder, den israelischen Hafen Haifa anzulaufen, wo die Fracht gelöscht werden sollte.

Nach Rücksprache mit dem internationalen Schiffsbüro riet die ITF dem Kapitän, mit seinem Schiff Kurs auf Malta zu nehmen. Der Billigflaggeninspektor der dortigen General Workers' Union, John Mansueto, wurde unterrichtet und gebeten, alles zu tun, um der Besatzung zu helfen und das Schiff sicher in einen Hafen zu bringen.

Die Reeder beschuldigten den Kapitän dann der "Barraterie", d. h. Meuterei auf See gegen Anordnungen der Reeder. Da-

bei hat der Kapitän durchaus das Recht, die Befehlsannahme zu verweigern, wenn seiner Meinung nach durch das Befolgen der Anordnungen sein eigenes Leben und das der Besatzungsmitglieder aufs Spiel gesetzt würde - im vorliegenden Fall eine durchaus vernünftige Annahme. Wegen seiner äußerst gefährlichen Fracht verweigerten die maltesischen Behörden dem Schiff die Erlaubnis, in die maltesischen Hoheitsgewässer einzufahren. Es mußte kurz außerhalb der 12-Meilen-Zone warten.

Dann kam es zu einem Kampf zwischen den Milizionären und den Besatzungsmitgliedern an Bord. Die Besatzung konnte ihre ehemaligen Bewacher überwältigen und fesseln.

Mansueto gelang es mit der Unterstützung örtlicher Agenten und der pakistanischen Botschaft, die Reeder dazu zu bewegen, eine neue Besatzung an Bord zu bringen und der alten Besatzung, die mit einem Boot durch rauhe See vom Schiff an Land gebracht worden war, die ausstehenden Heuern auszuzahlen und sie in ihre Heimat zurückzuführen.

Das Schiff stach inzwischen mit seiner tödlichen Ladung und einer neuen, griechischen Bemannung an Bord mit unbekanntem Kurs erneut in See.

Lloyd's-Studie zu Schiffsabgasen

Lloyd's Register begann mit einer auf sechs Monate angelegten Studie über die durch Schiffsabgase verursachten Umweltschäden.

Die mit Kosten in Höhe von 250.000 Pfund verbundene Studie bedient sich speziell konstruierter Instrumente, die an Bord einer Reihe von Schiffen angebracht werden.

Eines der tragbaren Testgeräte ist eine Sonde, die in erhitztem Zustand in den Schornstein eingeführt wird, um dort Proben zu entnehmen. Die abgegebenen Gase werden anschließend auf Auftreten und Konzentration von Stickoxiden, Kohlendioxid, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid untersucht. Alle diese Gase tragen sowohl zum "Treibhauseffekt" als auch zur Entstehung des sauren Regens bei.

Darüber hinaus untersucht die Studie andere Maschinenmerkmale wie z. B.

Schiffswellenumdrehung, Proben verbrannten Treibstofföls und benutzte Schmierölypen.

Etwa 50 Schiffe, unter anderem Containerschiffe, Fähren, Tankschiffe und Rheinfrachter, werden untersucht.

Die Studie wird erstmals zuverlässige Informationen über den Schadstoffausstoß auf Schiffen zugänglich machen.

Im Vergleich zu der umfangreichen Forschungstätigkeit im Hinblick auf den Auto- und den Flugverkehr waren alle bisherigen Forschungsarbeiten auf Schiffen begrenzt und dilettantisch. Lloyd's Register hofft, mit Hilfe der Studie eine "unabhängige" Datenbank zu erhalten, derer sich Regierungen und internationale Organisationen bei der Verabschiedung von Immissionskontrollen und Umweltschutzvorschriften bedienen können.

Hilfsprogramm für britische Flotte gefordert

Seeleutengewerkschaften und Reeder in **Großbritannien** fordern positive staatliche Maßnahmen zur Erhaltung der schrumpfenden Handelsflotte. Die unter britischer Flagge fahrende Flotte, früher die größte der Welt, nimmt noch immer mit rasanter Geschwindigkeit ab. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen traditionellen Schiffahrtsnationen verfügt die britische Regierung nicht über ein Hilfsprogramm für ihre Flotte. Funktionäre der der ITF angeschlossenen Offiziersgewerkschaft NUMAST trafen Ende Januar mit dem zuständigen Verkehrsminister zusammen, dem sie ihre Forderung nach positiven Maßnahmen zur Unterstützung der Flotte vortrugen. NUMAST setzt sich für eine Politik ein, in deren Rahmen Investitionen in neue Schiffe und die Beschäftigung britischer Seeleute gefördert würden. In einem Papier, das sie dem Minister überreichte, weist NUMAST darauf hin, daß die Zahl der unter britischer Flagge fahrenden Schiffe von 1.140 im Jahre 1980 auf jetzt weniger als 340 zurückgegangen ist. Die Zahl der beschäftigten Offiziere ist von mehr als 42.000 im Jahre 1975 auf heute weniger als 9.000 gesunken. Auch der Vorsitzende der britischen Reedervereinigung GCBS, Juan Kelly, unterbreitete der Regierung einen Vorschlag über die Bereitstellung einer Finanzhilfe im Werte von 260 Mio. Pfund (430 Mio. US-Dollar) im Jahr, um der Schiffahrtswirtschaft bei der Erneuerung ihrer alternden Flotte behilflich zu sein. Kelly erklärte, die Wirtschaft verfüge über die erforderlichen Fähigkeiten und Manager, leide jedoch unter mangelnder staatlicher Unterstützung. Die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen stützen sich vor allem auf Steuererleichterungen für Reeder und Seeleute. Nach Angaben des GCBS würde die Umsetzung des von ihm vorgeschlagenen Maßnahmenpaketes einen Bruttogewinn von 5 Mio. Pfund für die britische Handelsbilanz bedeuten:

Die unter **japanischer** Flagge fahrende Flotte ist im vergangenen Jahr zurückge-

gangen, so die japanische Reedervereinigung JSA. Nach Angaben der JSA belief sich der Flottenbestand im Juli 1989 auf 7.777 Schiffe mit insgesamt 26.370.000 BRT (42,32 Mio. tdw). Dies ist ein Rückgang um 162 Schiffe mit insgesamt 2,83 Mio. BRT oder 4,49 Mio. tdw gegenüber dem Vorjahr.



Die **polnische** Gewerkschaft Solidarnosc unterzeichnete mit dem norwegischen Schiffsverwaltungsunternehmen Barber Ship Management einen Kollektivvertrag über die Arbeitsbedingungen polnischer Seeleute an Bord von im Norwegischen Internationalen Schiffsregister (NIS) verzeichneten Schiffen. Bei dem am 19. Februar in der norwegischen Hauptstadt Oslo unterzeichneten Vertrag handelt es sich um den ersten von der Gewerkschaft für nicht auf polnischen Schiffen beschäftigte Seeleute abgeschlossenen Vertrag, der erstmals bereits auf NIS-Schiffen arbeitenden polnischen Seeleuten echten gewerkschaftlichen Schutz garantiert. Barber äußerte die Hoffnung, den Vertrag generell auf Billigfluggenschiffe ausweiten zu können, ist sich jedoch bewußt, daß hierzu seine Genehmigung durch die der

ITF angeschlossenen Seeleutengewerkschaften und ein formeller Beitritt der Solidarnosc zur ITF erforderlich sind. Im Rahmen der ITF-Politik dürfen Verträge für im NIS verzeichnete Schiffe norwegischer Reeder nur von norwegischen Gewerkschaften geschlossen werden. Verträge für im NIS oder irgendeinem anderen, von der ITF als Billigflagge angesehenen Register verzeichnete Schiffe ausländischer Reeder müssen vom ITF-Fair-Practices-Ausschuß genehmigt werden. Auf einer europäischen Seeleutesitzung Ende letzten Jahres in Rotterdam (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990), an der auch Delegierte der Solidarnosc teilnahmen, wurde die ITF aufgefordert, ein mögliches Beitrittsgesuch der Seeleutesektion der Solidarnosc wohlwollend zu prüfen.

Die unter **Hongkong-**Flagge fahrende Flotte konnte im vergangenen Jahr gegenüber 1988 einen Zuwachs um 6,7 Mio. tdw verzeichnen. Die Gesamtzahl der Schiffe von in Hongkong ansässigen Reedern beläuft sich nach Angaben der Reedervereinigung von Hongkong auf 1.330 Schiffe mit insgesamt 64,5 Mio. tdw.

Das **bundesdeutsche** Schiffahrtsunternehmen Senator Line will im Rahmen eines historischen ersten Gemeinschaftsunternehmens mit einer Schiffahrtsgesellschaft der DDR die Verkehrsfrequenz seines Rund-um-die-Welt-Dienstes verdoppeln. Das Unternehmen handelte mit der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) einen Kooperationsvertrag auf den Fernoststrecken aus. Anfänglich wird Senator dadurch in die Lage versetzt, seine Flotte von 12 auf 24 Schiffe aufzustocken und nun wöchentlich gegenüber zuvor 14-tägig zu verkehren. Die DSR arbeitet gegenwärtig im Euro-Asia-Containerdienst (Eacon) mit Polish Ocean Lines (POL) zusammen. Der Vertrag zwischen DSR und Senator muß daher noch von POL genehmigt werden.

Seeleutestreik in Brasilien

Mitglieder der der ITF angeschlossenen brasilianischen Seeleuteföderation CNTTMFA wollen ihrer Forderung nach einer 250%igen Anhebung ihrer Heuer mit Streikmaßnahmen Nachdruck verleihen.

Die Heueranhebung ist notwendig, um den Lebensstandard der Seeleute in dem von galoppierender Inflation heimgesuchten Land zu sichern, und wird begleitet von Forderungen nach einer Veränderung des Bezahlungssystems und nach Auszahlung

der Heuern in US-Dollar, wenn Bemannungen im Ausland arbeiten.

Die 10.000 streikenden Seeleute fordern Lohngleichheit mit der staatlichen Mineralölgesellschaft Petrobras und lehnten das Angebot der Arbeitgeber über eine 150%ige Erhöhung ab.

Im Rahmen des Seeleutestreiks wurde das nationale Arbeitsgericht angerufen, das, so hofft die Gewerkschaft, einen für die Streikenden annehmbaren Schlichtungsvorschlag unterbreiten wird.

*Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns die Nachricht, daß die Gewerkschaft den Streik voraussichtlich beenden wird, nachdem das Arbeitsgericht eine Anhebung der Heuern um 140 Prozent empfohlen hat.

Die Streikenden meinten, so Mauricio Sant'Anna, Vorsitzender der Föderation und in ITF-Seeleutekreisen wohlbekannt, sie könnten ihren Druck nicht weiter verstärken und sollten daher an ihren Arbeitsplatz zurückkehren.

Schiffskollision in der Nordsee: Untersuchung läßt viele Fragen offen

Die Untersuchung eines mysteriösen Zusammenstoßes zwischen zwei Billigflaggenschiffen auf der Nordsee im vergangenen November weist zwar fast jedem ein Stückchen Schuld zu, läßt aber noch immer viele Fragen unbeantwortet.

Die beiden auf den Bahamas registrierten Schiffe, die Autofähre *Hamburg* und das RoRo-Schiff *Nordic Stream*, kollidierten in der Nacht vom 8. November vor der deutschen Küste bei Bremerhaven in der Nordsee (vergl. ITF-Nachrichten November/Dezember 1989). Drei Passagiere wurden getötet, fünf Personen verletzt, darunter auch zwei Besatzungsmitglieder. Die Nacht war klar und die Wetterbedingungen günstig.

Das Seeamt in Bremerhaven hat die Untersuchung des Vorfalls inzwischen abgeschlossen.

Die Hauptverantwortung für die Kollision weist es dem Ersten Offizier der *Hamburg*, Alan Linder-Madsen, zu, der sich zum Zeitpunkt des Unglücks auf der Brücke befand. Das Seeamt untersagte ihm für die Dauer eines Jahres, in bundesdeutschen Gewässern ein Schiff zu lenken.

Zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes, so stellte das Seeamt fest, wurden beide Schiffe von jungen, relativ unerfahrenen Offizieren beaufsichtigt. Der Kapitän der *Hamburg*, Günter Kullack, ein Fährenkapitän mit langjähriger Berufserfahrung, hatte sich in seine Kabine zurückgezogen und dem Ersten Offizier die Verantwortung übertragen.

Radaraufzeichnungen zeigen, daß sich die beiden Schiffe schon einige Zeit vor dem Unglück auf Kollisionskurs befanden. Offensichtlich war dies jedoch kei-

nem der befehlshabenden Offiziere aufgefallen. Eine von der Radarstation in Wilhelmshaven in letzter Minute ausgesandte Warnung kam zu spät, um den Schiffen noch ein Ausweichen zu ermöglichen. Das Seeamt wies auch der Radarstation eine Teilschuld zu, da sie die Warnung nicht früher ausgesprochen hatte.

Beide befehlshabende Offiziere hätten auch Blickkontakt haben müssen, keiner bemerkte aber das Schiff des anderen. Der Grund dafür bleibt rätselhaft, denn beide Schiffe waren deutlich erkennbar und hell erleuchtet.

Der Zusammenstoß weckt Zweifel am Sicherheitsstandard von Billigflaggenschiffen und wirft bedeutende Fragen im Hinblick auf die Möglichkeit auf, daß gehäuftes Auftreten menschlichen Versagens zu schweren Unfällen führen könnte. Länder, die die Wachgangspflichten einem Einmann-Ausguck übertragen wollen, sollten sich immer daran erinnern, daß zwei Personen, die nachts alleine auf der Brücke stehen, offensichtlich in der Lage sind, bei klaren Wetterbedingungen große, hell erleuchtete Schiffe direkt vor ihrer Nase zu übersehen.

Billigflaggenschiffe verursachen Verzögerungen im Suez-Kanal

Billigflaggenschiffe sind für Störungen des Schiffsverkehrs im Suez-Kanal verantwortlich zu machen, so der Managing Director der Kanalbehörde, Mohamed Ezzat Adel. Adel hält sich gegenwärtig zu Besuchen in Hongkong und Japan auf.

Wenn die Reeder nicht selbst tätig werden, so warnt Adel, ist die Behörde möglicherweise gezwungen, diskriminierende Maßnahmen gegen Billigflaggenschiffe zu ergreifen.

Seinen Aussagen nach werden die meisten Probleme durch Versagen der Schiffsmaschinen und der Steuerung verursacht. Am häufigsten seien in Panama und Liberia registrierte Schiffe der Anlaß für Störungen, erklärte er.

"Manchmal treten diese Probleme bis zu einmal in der Woche auf," stellte er vor der Reedervereinigung von Hongkong Anfang Februar fest.

Als Vorsichtsmaßnahme ist die Behörde bereits dazu übergegangen, verdächtige Billigflaggenschiffe ans Ende eines Konvois zu setzen, um die Durchfahrt der anderen Schiffe nicht zu behindern. Pannen bedeuteten jedoch auch dann noch längere Wartezeiten für andere Konvois, die den Kanal passieren wollten.

Die Behörde hat die Angelegenheit bei der Internationalen Schifffahrtskammer zur Sprache gebracht und fordert Reeder überall auf der Welt auf, tätig zu werden.



BINNENVERKEHR

Streik in Südafrika beendet

Eisenbahner in Südafrika beendeten nach Annahme einer zwischen ihrer Gewerkschaft, der südafrikanischen Eisenbahner- und Hafentarbeitergewerkschaft (SARHWU), und dem staatlichen Verkehrsunternehmen South African Transport Services (SATS), dem auch die Eisenbahnen gehören, ausgehandelten Vereinbarung ihren Streik (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990) und kehrten an ihre Arbeitsplätze zurück.

Die streikenden Arbeitnehmer mußten sich bis zum 7. Februar um ihre ehemaligen Arbeitsplätze neu bewerben. Bis zu diesem Datum waren 90 Prozent der Arbeitnehmer dieser Aufforderung gefolgt - nach Auffassung der Gewerkschaftsfüh-

rung ein sehr gutes Ergebnis.

Die Gewerkschaft arbeitet noch an der endgültigen Fassung der geplanten Übergangsvereinbarung mit SATS über ihre Anerkennung. Im Rahmen dieser ausgehandelten Vereinbarung muß sich die SARHWU rechtskräftig registrieren lassen, bevor sie offiziell anerkannt wird. In der Provinz südliches Natal wurde bereits Antrag auf rechtskräftige Registrierung gestellt, in anderen Regionen sind jedoch noch weitere Vorbereitungen zu treffen. Die Arbeitnehmer müssen offiziell aus der gelben Betriebsgewerkschaft BLATU austreten, um als vollwertige SARHWU-Mitglieder zu zählen. Für den Austritt aus BLATU gilt eine Kündigungsfrist von

einem Monat, so daß das offizielle Registrierungsverfahren in den meisten Gebieten im März im Anschluß an die jetzt stattfindenden Austritte eingeleitet werden kann. Das gesamte Verfahren wird für die Gewerkschaft äußerst zeitraubend sein.

In der Januar-Ausgabe des Nachrichtenbulletins des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), der weltweiten Organisation von Eisenbahnunternehmen, wird berichtet, daß SATS mit Wirkung vom 1. April 1990 privatisiert werden soll. Dem Bericht zufolge soll SATS in eine offene Handelsgesellschaft auf Aktien mit vier Abteilungen - Eisenbahnen, Häfen, South African Airways und Straßentransport - umgewandelt werden.

Proteste gegen Geschäftsplan der SNCF

Anfang dieses Monats protestierten französische Eisenbahner mit einer 36stündigen Arbeitsniederlegung gegen Vorschläge, die im Laufe der nächsten vier Jahre zum Abbau von 4.500 Arbeitsplätzen führen würden.

Das französische Eisenbahnunternehmen SNCF schlägt in seinem Geschäftsplan für die nächsten vier Jahre, über den auf einer Vorstandssitzung am 15. Februar offiziell beraten werden soll, eine "Konzentration" von Ressourcen auf prestigeträchtige (und gewinnbringende) Hochgeschwindigkeitsprojekte auf Kosten von Vorstadt- und Nahverkehrsdiensten vor. Für das Hochgeschwindigkeitsnetz des TGV sollen 43 Mrd. Francs bereitgestellt werden, für Vorstadtverbindungen lediglich 15 Mrd.

Die Eisenbahnergewerkschaften verurteilen diesen Plan, weil er "der Produktivität Vorrang vor den öffentlichen Dienstleistungen" einräume.

Der Streik wurde von allen der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften (CFDT, Force Ouvrière und FMC) sowie der kommunistischen CGT und der autonomen Lokführergewerkschaft unterstützt. Diese mächtige Allianz sorgte dafür, daß die große Mehrzahl aller französischen Eisenbahner dem Streikaufruf folgten.

Doch der Streik wurde nicht nur von allen betroffenen Gewerkschaften, sondern auch - und dies ist äußerst ungewöhnlich - von der nationalen Vereinigung der Verkehrsbenutzerverbände (FNAUT), einer nicht unbedingt für ihre Unterstützung von

Arbeitskampfmassnahmen bekannte Gruppierung, aktiv unterstützt.

"Es ist klar, daß dieser Plan, ungeachtet bestimmter darin enthaltener positiver

Elemente, die Nebenstrecken völlig vernachlässigt, deren Niedergang sich daher fortsetzen wird," erklärte Simone Bigome von der FNAUT.

Alpentransitländer wollen Begrenzung des Lkw-Verkehrs

Die österreichische Regierung setzt ihre Politik einer Begrenzung des Lkw-Verkehrs, dem das Land als Transitstrecke zwischen Italien und Nordeuropa dient, trotz der mächtigen Opposition von seiten der Straßenverkehrsunternehmer sowie der italienischen und der bundesdeutschen Regierung unbeirrt fort.

Am 1. Dezember vergangenen Jahres trat auf den wichtigsten Nord-Süd-Transitstrecken in Österreich ein Nachtfahrverbot für Lkws ohne spezielle Lärmschutzrüstung in Kraft. Verderbliche Waren sind bis Mitte 1990 von dem Verbot ausgenommen. Frühere Maßnahmen zur Begrenzung des gewaltigen Straßenverkehrsaufkommens in dem Land stießen auf lautstarke Proteste und Grenzblockaden der Straßenverkehrsunternehmen (vergl. ITF-Nachrichten September 1989).

Das österreichische Autobahnnetz und die umliegenden Gebiete sind nicht in der Lage, das augenblickliche Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Zahlen für 1987 zeigen, daß 80 % des Güteraufkommens von 20,4 Mio. Tonnen, das im landgebun-

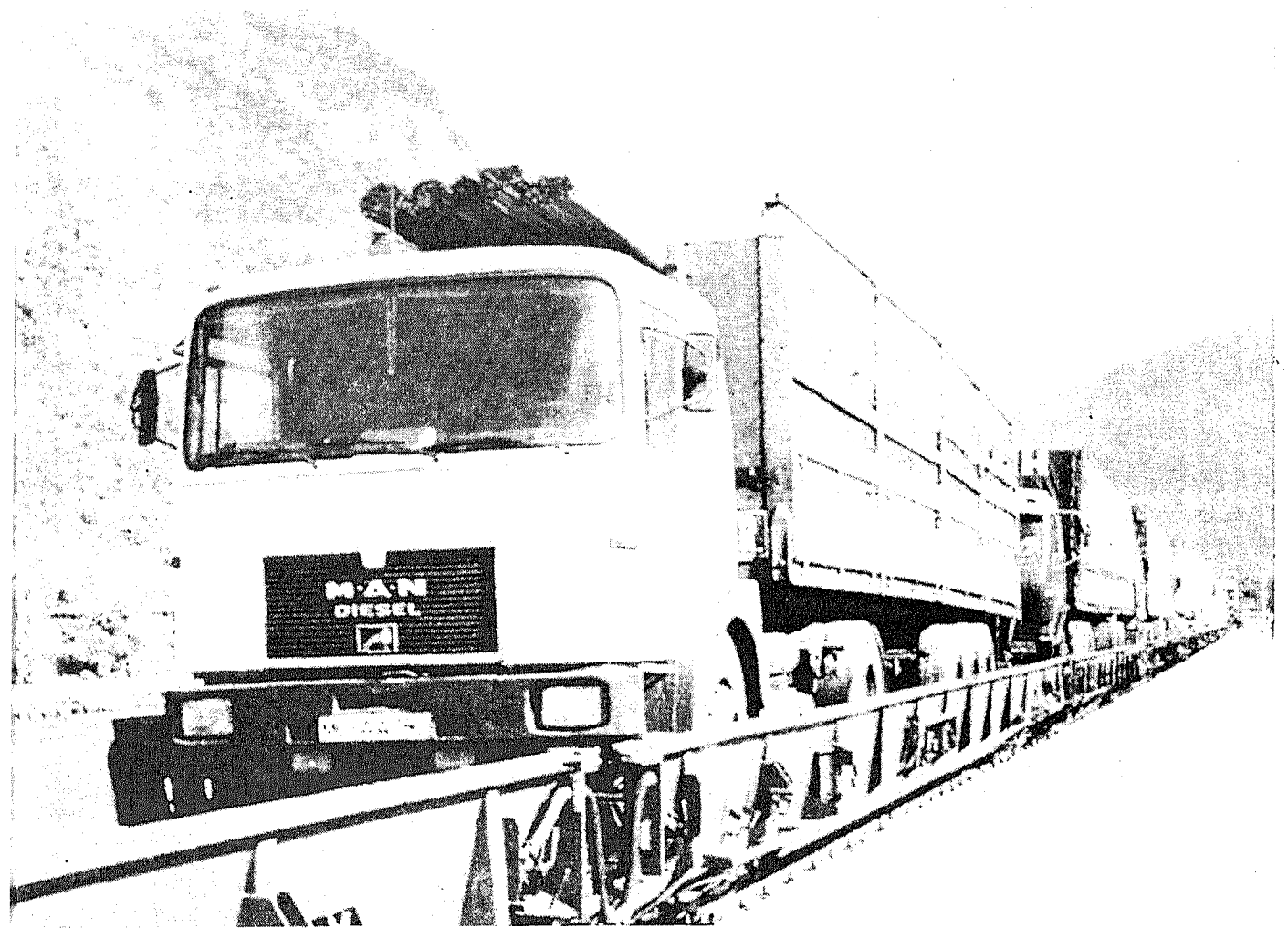
denen Verkehr über die österreichischen Alpen transportiert wird, auf der Straße befördert werden.

In der Schweiz, wo bereits seit langem ein Nachtfahrverbot und eine Gewichtsbeschränkung für Lkws von 28 Tonnen gelten, ist das Verhältnis genau umgekehrt: Mehr als 80 Prozent eines etwas geringeren Frachtaufkommens wird per Schiene befördert.

Die von Umweltschutzgruppen und Politikern erhobene Forderung nach einer Beschränkung des Straßenverkehrsaufkommens findet bei den europäischen Transportarbeitergewerkschaften Widerhall, die über eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und Sicherheitsnormen beunruhigt sind, wenn Fahrer wegen des hohen Wettbewerbsdrucks gezwungen sind, vermehrt Überstunden und Nacharbeit zu leisten.

Die der ITF angeschlossene österreichische Transportarbeitergewerkschaft HTV erklärt, daß die von der Regierung verfü-

Forts. auf Seite 15



Huckepackverkehr in Österreich

... umfassende Investitionen in das Schienennetz der Alpenländer erforderlich

Forts. von Seite 14

ten Beschränkungen durch die Bereitstellung angemessener Ruheeinrichtungen für die Berufsfahrer ergänzt werden müßten.

Schritte der italienischen und der bundesdeutschen Regierung zur Einführung von ähnlichen Beschränkungen für den österreichischen Lkw-Verkehr auf ihren Straßen kollidierten mit den Wettbewerbsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft. Österreich ist zwar kein EG-Mitglied, auf einer Sitzung des Rats der Verkehrsminister der Gemeinschaft im Dezember äußerten diese jedoch Verständnis für die Position der österreichischen Regierung.

Die Internationale Straßentransport-Union (IRU), der Zusammenschluß der Straßentransportunternehmer, bezeichnete die von Österreich verfügbaren Beschränkungen als Verstoß gegen internationale Übereinkommen für den Straßentransport. Einige Unternehmen versuchen die Maßnahmen zu umgehen, indem sie nur scheinbar Lärmschutzeinrichtungen an ihren Lkw anbringen, die aber nicht funktionstüchtig sind, oder falsche Bescheinigungen mit-

führen, denen zufolge die Ausrüstungen bestellt worden seien.

Wenn die Vorhersagen der EG über eine Steigerung des Gesamtaufkommens im Straßengüterverkehr während dieses Jahrzehnts um 4 Prozent pro Jahr zutreffen, wird der Druck auf die Alpentransitstrecken weiter zunehmen. Die vorhandenen Bahnkapazitäten sind bereits überlastet und können kurzfristig nicht zu einer Entspannung der Situation beitragen.

Umfassende Investitionen in das alpine Schienennetz sind erforderlich. In die richtige Richtung weisen die Pläne der Schweiz für den Bau eines neuen St.-Gotthard-Tunnels und die Einweihung eines großen Terminals für den Huckepack-Verkehr durch die österreichischen Bundesbahnen, der der Beförderung von Schwerlastwagen auf der Schiene dienen soll.

Vier der ITF angeschlossene Gewerkschaften, deren Mitglieder von dem Problem berührt sind - die italienische FILT sowie die Eisenbahngewerkschaften Österreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschlands (GdEÖ, SEV und GdED) - erarbeiten ein gemeinsames Papier für den ITF-Kongreß in Florenz im

Sommer dieses Jahres. Der Kongreß bietet Gewerkschaften aus verschiedenen Ländern und allen Binnenverkehrssektionen ein Forum für die Beratung über eine gemeinsame Politik, mit deren Hilfe sie dann Einfluß auf Regierungen und Arbeitgeber im Verkehrssektor nehmen können.

Die Arbeitsgruppe der Binnenverkehrsgewerkschaften in den Alpenländern (Arge-Alp) bezeichnet den Grundsatz der unternehmerischen Freiheit bei der Wahl des genutzten Verkehrsmittels, der der schwachen Position der Europäischen Gemeinschaft in dieser Frage zugrunde liegt, als völlig unzureichend, wenn es um die ausgewogene Berücksichtigung sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Interessen gehe. Die Arbeitsgruppe lehnt den Gedanken an den Bau neuer Autobahnen in der Alpenregion ab und fordert statt dessen eine Harmonisierung der zugrundeliegenden Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger sowie die Erarbeitung einer integrierten europäischen Verkehrspolitik mit dem Ziel einer rationalen Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger.



LEUTE

HANS SCHMÖLZ ist von seinem Amt als Vorsitzender der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner zurückgetreten und legt nun auch seinen Sitz im ITF-Vorstand nieder. Er bleibt jedoch bis zum 36. Kongreß in Florenz im August diesen Jahres Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn.

TEDDY GLEASON, Ehrenpräsident der International Longshoremen's Association (ILA), legt seinen Sitz im ITF-Vorstand nieder, dem er seit 1973 angehörte. Gleason, der viele Jahre lang eine führende Position in der US-amerikanischen Gewerkschaftsbewegung einnahm, genießt in der ITF-Familie einen hohen Bekanntheits-

grad und großes Ansehen. Der heute 90jährige begann seine berufliche Laufbahn vor 75 Jahren im Hafen von New York und schloß sich vier Jahre später der Gewerkschaft an. 1963 wurde er zum Präsidenten seiner Gewerkschaft gewählt und betrachtet es als seine größte Leistung, zur Abschaffung der Gelegenheitsarbeit durch Einführung eines garantierten Jahreslohnes beigetragen zu haben.

RUBEN TORRES wurde von der philippinischen Präsidentin Cory Aquino zum Arbeitsminister ernannt. Er ist ein ehemaliger Funktionär des Gewerkschaftsdachverbandes der Philippinen.



Teddy Gleason



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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)

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