

## NEUE ITF-SEKTION FÜR ARBEITNEHMER IM FREMDENVERKEHR

Eine umfassende neue Mitgliederwerbekampagne im Fremdenverkehrsgewerbe ist voraussichtlich das Ergebnis einer Sitzung der ITF-Sektion Reisebüropersonal am 8. und 9. März in London. Diese Konferenz war außerdem wahrscheinlich die letzte Sitzung der Sektion in ihrer augenblicklichen Form. Eine der wichtigsten Schlußfolgerungen der Konferenz war die Forderung nach Umbenennung der Sektion in "Sektion Fremdenverkehrsdienste" sowie nach Öffnung ihrer Tätigkeit für andere Fachsektionen der ITF ebenso wie für Arbeitnehmer im Bereich Fremdenverkehr und Reisen, die anderen Internationalen Berufssekretariaten angehören. Richard Rosser von der britischen Gewerkschaft TSSA wurde zum Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion gewählt. Er wird damit Nachfolger von Bert Lyons (ebenfalls TSSA), der sich aus Altersgründen aus der Gewerkschaftsarbeit zurückgezogen hat. Der zweite Stellvertretende Sektionsvorsitzende ist Kollege S. Nakajima von Kanko-Roren (Japan).

Die 1974 eingerichtete Sektion Reisebüropersonal ist die kleinste der 8 Fachsektionen der ITF, die bisher wenig Aktivitäten entwickelte. Dies ist einerseits auf den geringen Grad gewerkschaftlicher Organisation im Fremdenverkehrsgewerbe, andererseits auf das mangelnde Interesse der Gewerkschaften des Reisebüropersonals an internationaler Tätigkeit zurückzuführen. Dies veranlaßte den Sektionsvorsitzenden Lars Hellman von der HTF (Schweden) und den Sektionssekretär David Cockroft dazu, die Auflösung der Sektion und an ihrer Stelle die Einrichtung eines flexibleren Ausschusses für das Fremdenverkehrsgewerbe vorzuschlagen. Dies wurde jedoch von den 30 Delegierten von 9 Gewerkschaften aus 8 Ländern, die an der Konferenz teilnahmen, mit überwältigender Mehrheit zurückgewiesen. Sie verwiesen darauf, daß sich das Fremdenverkehrsgewerbe im Laufe der vergangenen zehn Jahre bis zur Unkenntlichkeit verändert habe. Der Fremdenverkehr, und insbesondere der internationale Tourismus sowie Geschäftsreisen, sei einer der Wirtschaftsbereiche mit den größten Zuwachsraten der Welt und ein riesiges Potential für die Mitgliederwerbung der

Gewerkschaften. Dies sei daher der richtige Augenblick für die ITF, ihre Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehrsgewerbe zu intensivieren, nicht einzustellen, erklärten die Delegierten.

Eines der Probleme für die Gewerkschaften in der Vergangenheit war der Name der Sektion. Das Reisebüropersonal sei zwar eine wichtige Gruppe, stelle jedoch nur einen kleinen Teil der im Tourismus tätigen Berufsgruppen dar, die in den Tätigkeitsbereich der ITF fallen müßten. Die Sektion müsse auch Fremdenführern, die den Touristen die wichtigsten Sehenswürdigkeiten ihrer Stadt oder Region vorstellten, sowie Reisebegleiter, die Urlauber während ihres gesamten Urlaubs begleiten, betreuen. Das "Fremdenverkehrsgewerbe" setzt sich aus verschiedenen Teilen des Dienstleistungsbereichs (z. B. Verkehrsdienste, Hotels, Gaststätten) sowie verschiedenen Bereichen der Verkehrswirtschaft - Luftverkehr, Seeschifffahrt, Schiene und Straße - zusammen. Die neue "Sektion Fremdenverkehrsdienste" muß daher eng mit anderen im Bereich des Fremdenverkehrs tätigen ITF-Sektionen zusammenarbeiten. Gleiches gilt für Gewerk-

Forts. auf Seite 2

### März 1990

Sri Lanka (S. 3)

#### BINNENVERKEHR

Afrikanische Eisenbahnerkonferenz (S. 5)  
Privatisierung der Bahn in Argentinien (S. 6)

#### BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 6)

#### SEELEUTE

Sitzung Asien/Pazifik (S. 7)  
EG-Politik (S. 9)  
Flaggenübersicht (S. 10)

#### LEUTE (S. 11)

#### ZIVILLUFTFAHRT

Eastern (S. 12)  
Airbus-Absturz (S. 13)

#### FISCHER

EG-Schleppnetzverbot (S. 15)

#### HAFENARBEITER

Thailändische Gewerkschaft plant ITF-Beitritt (S. 16)

# COSATU/SACTU - Zusammenschluss in Aussicht

Nach anfänglichem Hin und Her hat der Arbeitnehmerflügel der schwarzen Befreiungsbewegung ANC im Ausland, der South African Congress of Trade Unions (SACTU), eingesehen, daß ihm als eigenständiger Organisation im Südafrika der Zukunft keine Rolle zukommt. Frühere Berichte, wonach SACTU auf einen "Anschluß" des unabhängigen süda-

frikanischen Gewerkschaftsdachverbandes COSATU und die Integration seiner Funktionäre in seine eigene Organisationsstruktur gehofft hatte, wurden dementiert. Statt dessen erklärte der Generalsekretär des SACTU, John Nkadimeng, im Februar in Lusaka, daß seine Organisation COSATU als vorherrschende gewerkschaftliche Kraft in Südafrika

anerkenne. SACTU und COSATU werden im nächsten Monat zu Gesprächen über den Transfer von Vermögenswerten und Personal von SACTU auf COSATU zusammenzutreffen. SACTU war dem inzwischen praktisch zum Tode verurteilten, kommunistisch kontrollierten und auf Osteuropa ausgerichteten Weltgewerkschaftsbund (WGB) angeschlossen.

## Bombenanschlag auf türkischen Gewerkschaftsbund

Das Hauptbüro des türkischen Gewerkschaftsdachverbandes Türk-Is war am 21. Februar Ziel eines Bombenanschlags, der offensichtlich dem Leben der gesamten Führungsspitze der Gewerkschaft galt.

Es wurde niemand verletzt, doch die acht Personen, die um 12.30 Uhr in das Gebäude eindrangen und Bomben und Molotow-Cocktails in das Büro des Generalsekretärs der Gewerkschaft, Orban Balta, warfen, hatten sich offensichtlich

die Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Gewerkschaft zum Ziel genommen, die allerdings zum Zeitpunkt des Überfalls bereits beendet war. Die Explosionen und der anschließende Brand verursachten erheblichen Sachschaden an dem Gebäude.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) verurteilte den Anschlag und forderte die türkische Regierung auf,

eine gründliche Untersuchung einzuleiten und die Verantwortlichen vor Gericht zu bringen.

In einer Solidaritätsbotschaft an Türk-Is gab IBFG-Generalsekretär John Vanderveken dem tiefen Mitgefühl des IBFG mit der Gewerkschaft und seiner vollen Unterstützung für die fortgesetzte Kampagne des Türk-Is für die volle Respektierung der Gewerkschaftsrechte in der Türkei Ausdruck.

## ... letzte Sitzung der Sektion Reisebüropersonal?

Forts. von Seite 1

schaften, die der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) bzw. dem Internationalen Bund der Privatangestellten (FIET) - beide waren auf der Konferenz vertreten - angeschlossen sind.

Zu den Fragen, deren Behandlung die Konferenzteilnehmer nachdrücklich forderten, gehört die Ausgabe von beruflichen Befähigungsnachweisen an Fremdenführer und Reisebegleiter, zwei Berufsgruppen, für die berufliche Qualifikation wichtig sei, bei denen die Reiseunternehmen jedoch wo immer möglich versuchten, billige, ungelernete Arbeitskräfte einzusetzen. Nachdrücklich hervorgehoben wurde die Gefährdung der Sicherheit der Reisenden durch die verbreitete Praxis, Busfahrern neben ihrer Lenktätigkeit auch die Aufgaben von Fremdenführern bzw. Reisebegleitern zu übertragen. Ebenfalls unterstrichen wurde der wichtige Beitrag der Fremdenführer, die den Touristen die historischen und kulturellen Aspekte ihrer Reiseländer nahebringen. Der beste Weg zur Gewährleistung eines angemessenen Dienstleistungsstandards sowie der Beschäftigungssicherheit für professionelle

Fremdenführer bestehe in der Einführung eines gesetzlich vorgeschriebenen Befähigungsnachweises, stellten die Konferenzteilnehmer fest. Sie richteten eine Arbeitsgruppe für Gewerkschaften der Fremdenführer und Reisebegleiter ein, die Vorschläge für die Erarbeitung eines Befähigungsnachweises auf internationaler ebenso wie auf europäischer Ebene erarbeiten soll. Die ITF wird sich bei der Internationalen Arbeitsorganisation, der Welt-Tourismusorganisation und der Europäischen Kommission für die Einführung einer Fremdenführerlizenz einsetzen.

Die Delegierten vereinbarten ferner die Schaffung eines Netzes zur gegenseitigen Unterstützung, das es möglich machen soll, Mitgliedern einer Gewerkschaft, die während ihrer Tätigkeit im Ausland in Schwierigkeiten geraten, zu helfen. Dies ist besonders wichtig, da Gewerkschaften nicht immer den Bedürfnissen ihrer Mitglieder, die mit Reisegruppen durch verschiedene Länder reisen, gerecht werden können.

Die Arbeitsbedingungen in einem Wirtschaftsbereich, der einen hohen Anteil von Frauen, Teilzeitarbeitnehmern und jungen Menschen beschäftigt, waren Gegenstand einer lebhaften Diskussion. Die Schwierigkeiten bei der Sicherung der Altersver-

sorgung und anderer Leistungen für Selbständige wurden ebenfalls beleuchtet. Die ITF sandte einen Fragebogen über die Arbeitsbedingungen an ihre angeschlossenen Gewerkschaften, dessen Ergebnisse interessante Aufschlüsse über die in diesem Wirtschaftsbereich herrschenden Normen geben sollten.

Neue Technologien und vor allem die computergestützten Buchungssysteme (CRS) werden mit Sicherheit weitreichende Auswirkungen auf Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen haben. Natürlich benötigen die Gewerkschaften möglichst umfangreiche Informationen über die zu erwartenden Änderungen in der Struktur der wichtigsten CRS. Der Vorschlag, die ITF solle in Zusammenarbeit mit IUL und FIET einen Informationslehrgang über den Einsatz von Technologien im Fremdenverkehrsgewerbe organisieren, fand breite Unterstützung. Der Tenor auf der Konferenz war, daß der Sektion in der Zukunft große Bedeutung zukomme. Das Fremdenverkehrsgewerbe ist in vielen Volkswirtschaften ein Wachstumsbereich, und es ist dringend notwendig, die in den verschiedenen Sektoren dieses Wirtschaftsbereichs tätigen Arbeitnehmer zu organisieren und ihre Interessen zu vertreten.

# Sri Lanka: Rechte werden weiterhin verletzt

Während eines kurzen Besuchs im ITF-Hauptbüro am 6. März berichtete der Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU), Bala Tampoe, über die jüngste Verschlechterung der politischen und der Menschenrechtslage in Sri Lanka.

Auf der positiven Seite konnte er mitteilen, daß die berüchtigte Notstandsverordnung 55FF, die jedem höheren Polizeibeamten die Vollmacht gab, das Begräbnis oder die Verbrennung einer Leiche anzuordnen, inzwischen aufgrund der Proteste der Gewerkschaft und anderer Bürgerrechtsgruppen aufgehoben worden sei (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1990).

Auf der anderen Seite berichtete er über die Verabschiedung eines drakonischen neuen Gesetzes, das verheerende Folgen für die Tätigkeit der demokratischen Gewerkschaften habe. Die von der Regierung des Präsidenten R. Premadasa zur Bekämpfung des Terrorismus verabschiedete "Notstandsverordnung 1/1990 zur Unterbindung subversiver politischer Tätigkeit" werde von Unternehmensleitungen benutzt, um Arbeitnehmer, die legitimen gewerkschaftlichen Aktivitäten nachgingen, zu terrorisieren. In einem Schreiben an den Präsidenten vom 3. März verweist die CMU auf die Tatsache, daß die Verordnung keine Definition des Begriffs "subversive Tätigkeit" enthalte.

Der eigentliche Zweck der Verordnung besteht nach Auffassung der Gewerkschaft darin, bei den Unternehmensleitungen unbeliebte Aktivitäten der Gewerkschaften oder der Studentenvereinigungen an Arbeitsplätzen oder in Bildungseinrichtungen zu unterdrücken, auch wenn sie durchaus rechtlich zulässig und friedlich sind.

Um ihren Standpunkt zu untermauern, zitiert die Gewerkschaft Notstandsverordnung 2, die von "jeder Art politischer oder andersartiger Betätigung in Zusammenhang mit oder in Hinblick auf ein Verhalten, das das ordnungsgemäße Funktionieren eines solchen Arbeitsplatzes bzw. einer solchen Institution behindert," spricht. Obwohl diese Verordnungen erst seit wenigen Wochen in Kraft sind, verfügt die Gewerkschaft nach Angaben Tampoes über eindeutige Beweise, daß die Unternehmensleitungen unter Hinweis auf die Verordnungen bzw. unter indirekter Androhung von Maßnahmen aufgrund dieser Verordnung versuchen, ordentliche Sitzungen von CMU-Geschäftsstellen zu verhindern

bzw. Gewerkschaftsmitglieder von der Durchführung von Protestaktionen innerhalb der Betriebe abzuhalten.

Die Notstandsverordnungen spiegeln lediglich die angsterfüllte Atmosphäre wider, in der die Menschen auf Sri Lanka leben. Auf Terroranschläge der Anhänger der extremistischen JVP-Bewegung antworten Armeeeinheiten und staatlich unterstützten Vigilantengruppen, die gegen jeden vorgehen, der als Anhänger der JVP verdächtigt oder gar der Mitgliedschaft beschuldigt wird, zunehmend mit gleichen Mitteln. Ein typisches Beispiel für dieses Klima ist der Fall eines CMU-Mitglieds namens P.P.R. Peiris. Peiris, ein leitender Büroangestellter bei M/S Walker & Sons, wurde am 5. Januar um 01.00 Uhr morgens von einer Gruppe bewaffneter Männer in Zivil aus seiner Wohnung geholt. Mit verbundenen Augen wurde er in ein Armeelager ge-

schaft, wo er am nächsten Morgen von einem Offizier in Uniform verhört wurde. Peiris (55) ist Sekretär der Betriebsgruppe der CMU bei dem Unternehmen und Treuhänder des Rentenfonds. Die einzige während des Verhörs gegen ihn erhobene Beschuldigung lautete, daß er "als Anhänger der JVP" die Unternehmensleitung mit "Telefonanrufen belästigt" und "in Briefen bedroht" habe.

Die Bestimmungen der Notstandsverordnung 55FF vor Augen fiel Peiris verständlicherweise ein großer Stein vom Herzen, als er schließlich am nächsten Morgen um 02.00 Uhr ohne Anklageerhebung freigelassen wurde. Viele andere Bürger Sri Lankas, die ebenfalls aus ihren Wohnungen oder vom Arbeitsplatz weg verschleppt und anschließend einzig und allein aufgrund anonymer Telefonanrufe, in denen man sie Kontakten zur JVP bezichtigte, summarisch hingerichtet wurden, hatten weniger Glück.

## **ITF-Regionalausschuß für Asien/Pazifik tagt in Hongkong**

Die Respektierung der Gewerkschaftsrechte in Entwicklungsländern sowie die Ausdehnung der gewerkschaftlichen Bildungstätigkeit standen auf der Tagesordnung des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum, der vom 14. bis zum 16. Februar in Hongkong tagte.

An der Sitzung nahmen 57 Mitglieder, Berater und Beobachter von 26 Gewerkschaften aus 16 Ländern teil. Die ITF war durch Generalsekretär Harold Lewis und den Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, vertreten.

S. Nakanishi von der japanischen Seelautengewerkschaft wurde nach Rücktritt von K. Doi zum neuen Vorsitzenden des Regionalausschusses gewählt. Stellvertretende Vorsitzende sind Mike Fleming von der Merchant Service Guild (Australien) sowie Dr. V. David von der malaysischen Transportarbeitergewerkschaft.

Die Sitzungsteilnehmer hörten einen Vortrag von D.P.A. Naidu, dem Regionalberater für die Betreuung der Landarbeiter bei der Internationalen Arbeitsorganisation, über die Rolle der Gewerkschaften in Entwicklungsländern. Er unterstrich die Notwendigkeit, die Gewerkschaften als Partner in die nationale Entwicklung miteinzubeziehen, damit alle Gruppen der Gesellschaft am wirtschaftlichen Fortschritt teilhaben

könnten. Um dies zu erreichen, müsse den Gewerkschaften von den Regierungen echte Autonomie garantiert werden.

Die anschließende Diskussion wurde mit einem Appell an internationale Hilfsorganisationen beendet, ihre Hilfsprogramme an die Bedingung zu knüpfen, daß die Respektierung der Gewerkschaftsrechte durch die Empfängerländer gewährleistet sei.

Die Ausschußmitglieder berichteten über die Gewerkschaftslage in ihren jeweiligen Ländern. Die Diskussionen konzentrierten sich vor allem auf Fidschi, Malaysia, Sri Lanka, China und Hongkong. In einer Entschließung wurde die politische Verfolgung von Arbeitnehmern und aktiven Gewerkschaftsmitgliedern in China verurteilt und die Einhaltung international anerkannter Menschenrechtsnormen gefordert.

Ein wichtiger Tagesordnungspunkt der Sitzung war eine Bestandsaufnahme des 1985 gestarteten langfristigen ITF-Bildungsprogramms für die Region. Das Programm sollte ursprünglich Anfang 1990 auslaufen, doch konnte die ITF eine Verlängerung um weitere zwölf Monate durchsetzen. Es wird nun mit einem umfassenden Auswertungsseminar im Januar 1991 abschließen, auf dem der Weg für die zukünftige Tätigkeit bestimmt werden soll.

Forts. auf Seite 4

# Gewerkschaftskongresse in Osteuropa

Die Entwicklung der neuen demokratischen Gewerkschaften in verschiedenen mittel- und osteuropäischen Ländern machen sehr unterschiedliche Fortschritte.

In der Tschechoslowakei fand am 2. und 3. März in Prag der Bundeskongreß des alten offiziellen Gewerkschaftsdachverbandes ROH unter Beteiligung des Koordinationsausschusses KOC statt. Die alten Organisationen wurden vom Kongreß aufgelöst, der einen "Holding-Ausschuß" einsetzte, dem das Geld- und Immobilienvermögen der offiziellen Gewerkschaften bis zu seiner Verteilung an die während der vergangenen zwei Monate gegründeten neuen Gewerkschaftsorganisationen übertragen wurde. Am 3. März wurde mit Unterstützung von 34 der 60 anwesenden Gewerkschaften, darunter alle großen Gewerkschaften, ein neuer tschechoslowakischer Gewerkschaftsbund (KOS) gegründet. Die wichtigste auf dem Gründungskongreß behandelte Frage war die föderalistische Struktur der neuen Gewerkschaftsbewegung. Die Tschechoslowakei ist ein Bundesstaat tschechischer und slowakischer Völker. Dies soll sich auch in den Gewerkschaftsstrukturen widerspiegeln. Während des Kongresses konnte lediglich über die Struktur auf Bundesebene endgültig Beschluß gefaßt werden, da eine erheblicher Anzahl slowakischer Gewerkschaften sich für ein hohes Maß an Autonomie oder gar völlige Eigenständigkeit aussprachen. In Bratislava gründeten am 1. März 23 slowakische Gewerkschaften ihren eigenen Dachverband TSO. Allerdings reisten 7 dieser Gewerk-

schaften anschließend nach Prag weiter, wo sie am Gründungskongreß des KOS teilnahmen. Neuer Vorsitzender des KOS ist Igor Pleskot, Vorsitzender der Metallarbeitergewerkschaft und ehemaliges Mitglied des Koordinierungsausschusses. Stellvertretender Vorsitzender ist der aus der tschechischen Republik stammende Richard Falber von der Gewerkschaft der Kommunalarbeiter. Die Position des Vorstandsssekretärs ist noch nicht besetzt.

Ein wichtiges Kennzeichen der neuen tschechoslowakischen Gewerkschaftsbewegung ist die wesentlich einflußreichere Rolle der Industriegewerkschaften. Hier auf müssen die ITF und andere Internationale Berufssekretariate eindeutig positiv reagieren. Václav Vanek, Vorsitzender der Eisenbahnergewerkschaft OSZ, unterrichtete die ITF in einem Schreiben vom 1. März über die Gründung seiner Gewerkschaft anläßlich eines Kongresses am 15. Februar und erklärte, er hoffe auf "gute Zusammenarbeit" mit der ITF.

In Ungarn ist die Lage weniger übersichtlich. Der offizielle Gewerkschaftsdachverband SZOT hielt anschließend an den Kongreß der tschechischen Gewerkschaften seinen eigenen Kongreß ab, auf dem er sich in den MSzOSz umwandelte. Ein Vertreter der Liga Demokratischer Gewerkschaften hielt eine Ansprache auf dem Kongreß, die aber offensichtlich von zahlreichen Zwischenrufen der Delegierten gestört wurde. Sandor Nagy, Vorsitzender des SZOT, wurde zum Vorsitzenden der neuen Organisation gewählt. Zahlreiche weitere Führungspositionen wurden eben-

falls von ehemaligen SZOT-Funktionären besetzt. Die Position der Gruppe "unabhängiger" Gewerkschaften, die zuvor dem SZOT angehörten, ist noch nicht klar. Der ITF-Vorstand wird sich auf seiner Sitzung im März mit einem Beitrittsgesuch der ungarischen Seeleutegewerkschaft befassen, die der Liga angehört. Darüber hinaus wurden Kontakte zur Demokratischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im städtischen Personenverkehr von Budapest aufgenommen.

In Rumänien berieten am 8. März Vertreter des Gewerkschaftsdachverbandes FRATIA mit Präsident Iliescu darüber, was mit den Vermögenswerten der ehemaligen offiziellen Gewerkschaften geschehen solle. Berichten zufolge zählt FRATIA inzwischen mehr als 800.000 Mitglieder (gegenüber 60.000 noch vor weniger als zwei Monaten) bei steigender Tendenz. Nach den für den 20. Mai vorgesehenen Parlamentswahlen dürfte es einfacher sein, Vorhersagen über die Zukunft der Gewerkschaftsbewegung zu machen. Es wird generell erwartet, daß die regierende Front zur nationalen Rettung als größte Partei aus den Wahlen hervorgehen, jedoch keine absolute Mehrheit erreichen wird. Das ITF-Sekretariat schickte der rumänischen Berufsfahrgewerkschaft auf Anfrage umfassende Informationen über die Straßenverkehrswirtschaft, Kollektivverhandlungen und Sozialversicherungen zu.

In Bulgarien plant der unabhängige Gewerkschaftsdachverband Podkrepa seinen Kongreß für den 17. und 18. März. Die Seeleutegewerkschaft innerhalb der Podkrepa wandte sich mit der Bitte um Informationen über einen Beitritt an die ITF.

Ende März werden sich führende Vertreter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) zu einer Informationsreise in der UdSSR aufhalten. Ziel dieser Reise ist es, sich ein Bild von den Fortschritten bei der Entwicklung freier Gewerkschaften zu machen. In Moskau sollen Gespräche mit Vertretern der Bergarbeiter- und der Fischereiarbeitergewerkschaft stattfinden. Eine zweite Mission wird nach Leningrad und in die Staaten des Baltikums reisen. Über die Ergebnisse dieser Besuche soll auf einer für Anfang April geplanten zweiten Konsultationssitzung des IBFG und der Internationalen Berufssekretariate berichtet werden. Das ITF-Sekretariat lud unterdessen die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft der UdSSR als Beobachter zur ITF-Sektionskonferenz der Fischer im Juni diesen Jahres ein.

## ... ITF-Regionalausschuß Asien/Pazifik

Forts. von Seite 3

Die Ausschußmitglieder lobten den positiven Beitrag des Programms zur Herstellung von Kontakten zwischen aktiven Gewerkschaftern in den einzelnen Ländern und zu einer stärkeren Profilierung der ITF innerhalb der Gewerkschaftsbewegung. Die Sitzungsteilnehmer stimmten der Auffassung zu, daß es sich bei dem Programm um "die einzige umfassende Initiative der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum zur Förderung der Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter an der Basis" handle.

Es wurde beschlossen, die angeschlossenen Gewerkschaften in den einzelnen Ländern zur Prüfung der Möglichkeiten

für eine Eigenfinanzierung des Programms ab dem nächsten Jahr aufzufordern und den Regionalsekretär mit der Koordinierung von Informationen über künftige Pläne zu beauftragen. Ferner wurde darüber beraten, wie die Gewerkschaften in den reicheren Ländern der Region um selektive Unterstützung bei der Finanzierung von Projekten gebeten werden könnten.

Im Zusammenhang mit ITF-Angelegenheiten nahm der Regionalausschuß die seiner Meinung nach zu geringe Präsenz der Region im ITF-Vorstand zur Kenntnis und verabschiedete eine Entschließung, in der eine Änderung der ITF-Satzungen gefordert wurde, durch die die Bereitstellung eines weiteren Vorstandssitzes für Asien und den pazifischen Raum ermöglicht würde.



# BINNENVERKEHR

## Afrikanische ITF-Eisenbahnerkonferenz

Vom 20. bis zum 22. Februar 1990 fand in Harare (Simbabwe) die vierte afrikanische ITF-Eisenbahnerkonferenz statt. Zweiundzwanzig Delegierte von elf Gewerkschaften aus 11 Ländern nahmen an der mit Hilfe der US-Gewerkschaft International Association of Machinists and Aerospace Workers organisierten Konferenz teil.

Die ITF war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers, ihren afrikanischen Vizepräsidenten Anderson Mhangu sowie den Regionalvertreter für Afrika, Ben "Roxy" Udogwu, vertreten.

Auf der Eröffnungsveranstaltung der Konferenz sprach der stellvertretende Arbeitsminister von Simbabwe über die Schlüsselrolle der Eisenbahnen beim Aufbau des Handels, den Wunsch seiner Regierung nach Bereitstellung einer angemessenen Altersvorsorge in Form eines nationalen Sozialversicherungssystems,

die Notwendigkeit der Respektierung des Grundsatzes der Dreigliedrigkeit (Zusammenarbeit zwischen Regierung, Arbeitgebern und Gewerkschaften) in der Wirtschaft sowie die Entschlossenheit Simbawwes, eine Verbesserung der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz herbeizuführen.

Weitere Redner auf der Konferenz waren der Staatssekretär im Verkehrsministerium, ein Vertreter des Generaldirektors der staatlichen Eisenbahnen von Simbabwe sowie der Generalsekretär des Gewerkschaftsdachverbandes von Simbabwe.

Unter den Vorsitz von Samson Mabheka, Präsident der Eisenbahnergewerkschaft von Simbabwe, berieten die Konferenzteilnehmer über ein breites Spektrum von Fragen, u. a. die Harmonisierung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, Arbeitsplatzsicherheit, ge-

werkschaftliche Solidarität, Asbestentsorgung des Rollmaterials, Unfall- und Lärmrisiken sowie Entwicklungen in der Verkehrspolitik und Zukunftsaussichten für afrikanische Eisenbahnen.

Raphael Okang'a, Generalsekretär der kenianischen Eisenbahnergewerkschaft, berichtete über die 17. Generalversammlung der Union afrikanischer Eisenbahnen (UAR) im Oktober 1989 in Kinshasa, an der er als Vertreter der ITF teilgenommen hatte. Die Konferenzdelegierten forderten die ITF auf, die Beziehungen zur UAR zu vertiefen. Darüber hinaus verabschiedeten sie Entschlüsse zur Harmonisierung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, zur gewerkschaftlichen Solidarität, gegen die Privatisierung der Eisenbahnen, zur Frage des bezahlten Urlaubs, zu Gesundheit und Sicherheit bei den Eisenbahnen sowie zur Frage von Ersatzteillieferungen.

## Entregulierung des Straßengüterverkehrs in Japan

Das japanische Verkehrsministerium plant eine Änderung des Ordnungsrahmens für den Straßenverkehr, um so einer Entregulierung den Weg zu bereiten. Die Vorschriften über die Beförderungstarife im Straßengüterverkehr werden gelockert und die Praxis der Ausgabe von Genehmigungen abgeschafft.

Es wird erwartet, daß eine Reihe neuer Unternehmen aus dem In- und Ausland auf den Markt drängen werden. Multinationale Unternehmen und große Händelshäuser schlucken bereits heute kleinere Unternehmen. Gegenwärtig gibt es in Japan 38.000 Unternehmen des Straßengüterverkehrs, doch ist zu erwarten, daß diese Zahl zurückgehen wird.

Vorerst werden die Änderungen kaum spürbar sein. Wirtschaftsanalysten gehen davon aus, daß der japanische Markt schrittweise entreguliert werden soll.

Neu auf den Straßengüterverkehrsmarkt drängende Unternehmen werden es auch in Zukunft relativ schwer haben, da die beiden vom Ministerium vorgelegten Gesetzentwürfe Regelungen zum Schutze der Interessen der bereits konzessionierten Unternehmen enthalten.

Eine dieser Regelungen besagt, daß "das Ministerium während eines Notstands keine Genehmigungen an neu auf den Markt kommende Unternehmen vergibt." Es wird davon ausgegangen, daß ein "Notstand" zu

einer erheblichen Verstärkung des Wettbewerbs und einem scharfen Absinken der Beförderungstarife führen würde.

Aufgrund der in Japan geltenden strengen Vorschriften für die Vergabe von Genehmigungen muß der Antragsteller über ausreichend Grundbesitz und Garagenstellplätze verfügen, um mehr als 10 Lkw darauf abzustellen, und den Nachweis erbringen, daß dem neuen Unternehmen auch Transportaufträge vorliegen. Im Augen-

blick benötigt der Antragsteller vor Aufnahme der Tätigkeit darüber hinaus die Zustimmung der Straßentransportunternehmen vor Ort, zu denen er in Wettbewerb treten wird.

Auch in Zukunft werden die Straßentransportunternehmen Änderungen ihrer Beförderungstarife bereits im voraus beim Ministerium anmelden müssen, das weiterhin eine beratende Funktion ausüben wird.

## Reform der Eisenbahnergewerkschaft in der DDR

Eisenbahner in der Bundesrepublik Deutschland begrüßten die Schaffung einer unabhängigen Gewerkschaftsorganisation für ihre Kollegen in der DDR.

Führende Vertreter der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) trafen im Februar in Ost-Berlin mit Mitgliedern des Gründungsausschusses der neugeschaffenen demokratischen Eisenbahnergewerkschaft IG Eisenbahn zusammen. Bisher waren die DDR-Eisenbahner in der staatlich kontrollierten IG Transport und Nachrichtenwesen organisiert.

Die Teilnehmer an der Ost-West-Sitzung forderten die Regierungen beider deutscher Staaten auf, Investitionen in die Modernisierung und Integration der beiden Bahnsysteme "höchste Priorität" einzuräumen.

\* In einem anderen Bereich unternahm die Regierung der DDR erste Schritte in Richtung auf eine Entregulierung des Straßengüterverkehrs im Vorfeld seiner Privatisierung. Speditionen sollen als privat finanzierte Unternehmen unabhängig von staatlicher Kontrolle tätig werden dürfen.

# Argentinien plant Privatisierung der Bahn

In der jüngsten Phase eines Reformprozesses zur Senkung der umfassenden Finanzdefizite der staatlichen Eisenbahn plant die argentinische Regierung eine Privatisierung des Bahnsystems. Tausende von Arbeitsplätzen sind hierdurch möglicherweise gefährdet.

Mit diesem Schritt reagiert die neu gewählte Regierung auf das Scheitern früherer Umstrukturierungspläne und Maßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität des Bahndienstes. Die Beschäftigten bei der Bahn befürchten jedoch, daß die Regierung ihnen die Schuld an den Unternehmensverlusten zuschieben will, die sich auf 2 Mio. US-Dollar am Tag belaufen.

In einem Umstrukturierungsplan der Regierung wurde bereits der Abbau von 8.000 Arbeitsplätzen bei den Bahnen ge-

fordert, der durch eine Versetzung der Arbeitnehmer in andere staatliche Unternehmen erreicht werden soll. Gegenwärtig beschäftigt die Bahn insgesamt 95.000 Mitarbeiter.

Vier Unternehmensgruppen haben bisher Interesse an einer Übernahme von

Teilen des Bahnsystems geäußert. Hierbei handelt es sich um Partner der französischen und spanischen Eisenbahnunternehmen SNCF bzw. RENFE, der Herstellerfirma des Rollmaterials für die Deutsche Bundesbahn, Thyssen-Henschel, sowie der Iowa Interstate Railroad in den USA.

## Metro-System für Istanbul

Die Stadt Istanbul plant den Bau eines Metro-Systems sowie eines 13 km langen Eisenbahntunnels unter dem Bosphorus, der den europäischen vom asiatischen Teil der türkischen Großstadt trennt.

Die sozialdemokratisch geführte Kommunalverwaltung will mit Hilfe dieses 1,7 Mrd. US-Dollar teuren Pro-

jekts die durch den raschen Bevölkerungszuwachs in der Stadt verursachten Verkehrsprobleme bewältigen.

Ähnliche Pläne für den Bau eines Metro-Systems wurden von vorangehenden Kommunalverwaltungen nicht verwirklicht. Jetzt wurden internationale Bauunternehmer aufgefordert, bis zum 22. März ihre Angebote zu unterbreiten.

## SATS wird zu Transnet Ltd

Am 1. April wird sich das südafrikanische Verkehrsunternehmen South African Transport Services (SATS) mit seinem neuen Image als privates, wenngleich noch immer in staatlichem Besitz befindliches, Unternehmen vorstellen (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990).

Das neue Unternehmen wird unter dem Namen Transnet Limited tätig sein. Es soll über fünf Betriebsabteilungen verfügen:

Petronet (Pipelines), Autonet (Straßenverkehr), Spornet (Eisenbahn) und Portnet (Häfen) sowie die Fluggesellschaft South African Airways (deren Namen unverändert beibehalten wird).

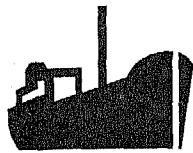
Die Überführung eines der größten Wirtschaftskonzerne Südafrikas in eine privatwirtschaftliche Struktur im Vorfeld seiner Privatisierung stößt auf heftigen Widerstand von Seiten der Gewerkschaftsbeweg-

ung. Während die südafrikanische Politik erste, vorsichtige Schritte in Richtung auf die Abschaffung der Herrschaft einer gesellschaftlichen Minderheit unternimmt, erscheint der gleichzeitig stattfindende Transfer erheblicher staatlicher Vermögenswerte in private Hand als ein Versuch, die Privilegien dieser Minderheit durch Überführung von Staats- in Privateigentum zu sichern.



## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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)



## ITF-Sitzung für Seeleute aus Asien/Pazifik

Am 19. und 20. Februar tagte in Tokio der ITF-Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum. Delegierte von Gewerkschaften in vierzehn Ländern nahmen an der vom Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion, K. Mols Sørensen, geleiteten Sitzung teil. Das ITF-Sekretariat war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander sowie den Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, vertreten. Auf Einladung der japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU) fand die Sitzung im neuen Seeleutewohlfahrtszentrum "Mariners' Court" statt.

Auf der Tagesordnung stand ein breites Spektrum schiffahrtspolitischer Fragen, darunter Quotensysteme, die Tätigkeit im Rahmen der ITF-Kampagne, Strategien zur Mitgliederwerbung, Ausbildung und berufliche Qualifikationen. In den politischen Beratungen nahmen die Probleme mit Zweitregistern sowie die Frage der nutznießenden Eigentümerschaft einen wichtigen Platz ein.

Falls für ausländische Bemannungen auf Zweitregisterschiffen kein für die ITF annehmbarer Kollektivvertrag vorhanden sei, forderten die Delegierten das ITF-Sekretariat nachdrücklich auf, die angeschlossenen Gewerkschaften im Flaggenland sowie im die Arbeitskräfte bereitstellenden Land zusammenzubringen, um einen gemeinsamen Kollektivvertrag für das Schiff abzuschließen und so dem Entstehen von unternormigen Bedingungen auf Zweitregisterschiffen entgegenzuwirken.

Die Delegierten äußerten ferner ihre Beunruhigung über die augenblicklich innerhalb der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) unternommenen Schritte in Richtung auf eine Reduzierung der Navigationswache auf einen einzigen Offizier als Ausguck auf der Brücke (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990). Die Delegierten appellierten an das ITF-Sekretariat, bei der IMO schärfsten Protest einzulegen und eine Beendigung dieser rückschrittlichen Politik zu fordern, die das Leben der Seeleute gefährden, übermäßige Streßbelastung hervorrufen und eine ernsthafte Bedrohung anderer Schiffe ebenso wie der Umwelt darstellen könne.

Im Zusammenhang mit der anhaltenden ITF-Kampagne gegen Billigflaggen-

schiffe sagten die Sitzungsteilnehmer verstärkte Unterstützung für die Schiffsbesatzungen zu, die teilweise aufgrund neuer Verfahrensrichtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) für die Inspizierung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, teilweise aber auch aufgrund einer generellen Intensivierung der ITF-Kampagne möglich werde.

Am Tag nach der Sitzung trat eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der Seeleutegewerkschaften aus Asien und dem pazifischen Raum, Europa und

Nordamerika zusammen, um über die praktische Umsetzung der ITF-"Politik von Madrid" zur nutznießenden Eigentümerschaft (so genannt, weil sie vom 34. ITF-Weltkongreß in Madrid beschlossen wurde) zu beraten. Es konnte weitgehende Übereinstimmung über die im vergangenen Jahr auf der europäischen Seeleutesitzung in Rotterdam erarbeiteten Vorschläge erzielt werden, die die Verabschiedung eines Verhaltenskodex für die ITF-Mitgliedsgewerkschaften in der komplizierten Frage der Verhandlungsrechte anstreben.

## Regionalausschuß soll Tätigkeit im Wohlfahrtsbereich stärken

Vom 25. bis zum 28. Februar fand in Singapur ein von der ITF finanziertes Sonderseminar des Internationalen Ausschusses für Seeleutewohlfahrt (ICSW) statt.

An dem Seminar über Seeleutewohlfahrt in Asien nahmen 61 Vertreter des ICSW, asiatischer Organisationen sowie der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) teil. Die Sitzungsteilnehmer beschloßen die Einrichtung eines neuen Unterausschusses für Asien und den pazifischen Raum und die Erarbeitung eines Überblicks über die Wohlfahrtseinrichtungen und -gruppen für Seeleute in der Region, der noch im Laufe dieses Jahres veröffentlicht werden soll.

Der ICSW wurde 1980 gegründet. Ihm gehören die ITF, der Internationale Reederverband (ISF), die Internationale Christliche Vereinigung für Seeschifffahrt (ICMA) sowie für Seeleutewohlfahrt zuständige Regierungs- und andere staatliche Stellen an. Als Sekretariat fungiert das Internationale Arbeitsamt. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär und amtierende Vorsitzende des ICSW, Ake Selander, leitete das Seminar und erklärte, der Zeitpunkt für eine "Überprüfung der Aufgaben des ICSW, eine Überarbeitung der Definition des Begriffs Seeleutewohlfahrt und eine Überprüfung der benötigten Dienste" sei gekommen.

Selander regte an, dem ICSW eine stärker formalisierte und klarere Organisationsstruktur zu geben. Seine wichtig-

ste Aufgabe, die Bereitstellung von Orientierungshilfen für die Umsetzung der IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen zu Wohlfahrtsfragen, könne durchaus durch Forschungstätigkeit, technische Berichte und Studien, Beratungstätigkeit bezüglich der Bereitstellung von Wohlfahrtseinrichtungen und die Übernahme der Veröffentlichung des weltweiten Verzeichnisses von Seeleutewohlfahrtseinrichtungen von der ICMA ergänzt werden.

Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion, K. Mols Sørensen, unterrichtete die Sitzungsteilnehmer über die Unterstützung der jüngsten IAO-Verwaltungsdokumente in Zusammenhang mit der Seeleutewohlfahrt durch die ITF und forderte die Bereitstellung zusätzlicher Mittel sowie eine Ausweitung der Tätigkeit des ICSW. Außerdem erläuterte er die Tätigkeit des ITF-Wohlfahrtsfonds sowie der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute im Bereich der Seeleutewohlfahrt.

Vertreter der IAO, des ISF, der ICMA und der Regierungen aus der Region sprachen ebenfalls auf dem Seminar. Es wurde deutlich, daß hinsichtlich des Umfangs der für die Seeleutewohlfahrt bereitgestellten Dienste und der Beteiligung der Regierungen an dieser Tätigkeit in der Region sehr große Unterschiede bestehen.

Als Grundlage für die Diskussion über die Wohlfahrtsbedürfnisse der Seeleute

Forts. auf Seite 8

# Kein Zweitregister in Finnland

Dem Beispiel Schwedens folgend hat nun auch Finnland den Gedanken an die Einrichtung eines zweiten Schiffsregisters verworfen und sich statt dessen für die Verabschiedung eines positiven Maßnahmenpakets zur Unterstützung der der Nationalflagge unterstehenden Flotte ausgesprochen.

Ein parlamentarischer Unterausschuß lehnte den Vorschlag zur Einrichtung eines finnischen Zweitregisters nach dem Vorbild der Internationalen Schiffsregister in Norwegen, Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland ab. Statt dessen verabschiedete er ein Paket direkter staatlicher Subventionen in Höhe von 80 Mio. Finnmark (20 Mio. US-Dollar) pro Jahr zur Unterstützung der finnischen Flotte. Aufgrund des politischen Systems in Finnland wird die Zustimmung dieses wichtigen Ausschusses, dem eine Reihe hochgestellter Kabinettsmitglieder angehören, das Parlament mit Sicherheit zur Verabschiedung dieser Maßnahmen veranlassen.

Das Programm soll am 1. Juli in Kraft treten. Die Reeder hatten sich für eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren ausgesprochen, anfänglich wird es jedoch voraussichtlich auf drei oder vier Jahre begrenzt.

Im Rahmen des Programms erhält jeder Reeder bis zu einem von der finnischen Schiffsbehörde festgesetzten Mindestbemanningniveau einen Zuschuß in Höhe von 50.000 Finnmark pro beschäftigtem Seemann. Ausgeschlossen hiervon sind in

der Binnen- und Fährschiffahrt eingesetzt sowie über 15 Jahre alte Schiffe.

Nach Angaben von Henry Favorin, Oberinspektor im finnischen Verkehrsministerium, werden zwischen 50 und 70 finnische Reeder in den Genuß dieser Subventionen kommen, die in etwa dem pro einzelnen Seemann abzuführenden Steuerbetrag entsprechen.

Die Reeder begrüßen das Paket, wenn gleich sie sich auch für die Einführung

eines Zweitregisters stark gemacht hatten. Die in Finnland registrierte Flotte ist seit 1981 vom Spitzenwert von 2,5 Mio. BRT auf etwa 900.000 Tonnen im vergangenen Herbst zurückgegangen. Noch vor Verabschiedung dieser Maßnahme konnte allerdings ein Anstieg auf über eine Million Tonnen verzeichnet werden. Jetzt sollte auch Finnland, ähnlich wie Schweden, ein kontinuierliches Flottenwachstum erwarten können.

## Schwedischer Gewerkschaftsvorstand zu Besuch bei ITF

Der gesamte Vorstand der schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU hielt sich am 1. März zu einem eintägigen Besuch im ITF-Sekretariat in London auf.

Die Vorstandsmitglieder, darunter der Vorsitzende der SSU, Anders Lindström, trafen mit ITF-Generalsekretär Harold Lewis, dem Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, sowie dem Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, Brian Laughton, und einer Reihe von Mitarbeitern des ITF-Sekretariats zu einem eintägigen Informationsaustausch und Beratungen über die ITF, die Billigflaggenkampagne und den jüngsten Ent-

wicklungen in Mittel- und Osteuropa zusammen.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis begrüßte den Vorstand in London und stellte fest, daß damit seines Wissens erstmals die gesamte Führungsspitze einer Mitgliedsgewerkschaft der ITF einen Besuch abgestattet habe.

Der SSU kommt eine Schlüsselrolle in der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggen-schiffahrt zu. Der ITF-Generalsekretär dankte der Gewerkschaft im Namen aller der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften für ihren wichtigen und fortgesetzten Beitrag zur Kampagne.

## ... Wohlfahrts-Sekretariat in Bangkok

Forts. von Seite 7

in Häfen und auf See wurden dem Seminar mehrere Vorlagen unterbreitet. Der Generalsekretär der der ITF angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaft NUSI, Dr. Leo Barnes, hielt ein von allen Teilnehmern positiv aufgenommenes Referat über die Wohlfahrtsbedürfnisse der Seeleute an Bord von Schiffen.

Die Seminarteilnehmer verabschiedeten eine Empfehlung, in der der ICSW aufgefordert wurde, eine Ausweitung seiner Tätigkeit insbesondere in Asien und dem pazifischen Raum zu erwägen. Ferner wurde die Einrichtung eines Unterausschusses für Asien und den pazifischen Raum empfohlen.

Der Unterausschuß solle auf eine Reihe von den Seminarteilnehmern skizzierter, genereller Zielsetzungen hinarbeiten. Diese lauten:

— Zusammenstellung und Veröffentlichung eines regionalen Überblicks über Seeleutewohlfahrtseinrichtungen

— Identifizierung von Bereichen und Häfen, in denen solche Einrichtungen nicht vorhanden bzw. unzureichend sind

— Erarbeitung von Plänen und Vorschlägen zur Verbesserung bestehender bzw. Bereitstellung neuer Einrichtungen

— Vergleich der nationalen Bestimmungen bezüglich der Finanzierung der Seeleutewohlfahrt

— Herstellung von Kontakten zur praktischen Zusammenarbeit im Zusammenhang mit der Wohlfahrt von Seeleuten, die zwischen verschiedenen Häfen unterwegs sind

— Aufrechterhaltung des Kontakts zur IAO zwecks Einflußnahme auf deren Tätigkeit in diesem Bereich.

Die Seminarteilnehmer forderten die IAO auf, dem Unterausschuß über ihr

Regionalbüro in Bangkok (Thailand) Hilfsdienste zur Verfügung zu stellen. Schließlich stimmten die Seminarteilnehmer darin überein, daß der Ratifizierung und Umsetzung von IAO-Übereinkommen 163 und Empfehlung 173 aus dem Jahre 1987, die sich mit der Seeleutewohlfahrt auf See und in den Häfen befassen, durch die Länder der Region besondere Bedeutung zukomme. In diesem Zusammenhang forderten die Mitglieder des ICSW das Sekretariat auf, einen Bericht über den Umfang zu erarbeiten, in dem die Behörden in den Ländern, in denen ICSW-Mitglieder zu finden seien, zur Übernahme dieser Verpflichtungen bereit bzw. fähig sind. Dieser Bericht soll dann dem Generaldirektor der IAO mit der Bitte unterbreitet werden, die Mitgliedsstaaten dringend auf die Notwendigkeit der Anwendung internationaler Normen hinzuweisen.



# EG - Seeverkehrspolitik : Reaktion der Gewerkschaften

Die Seeleutegewerkschaften in der Europäischen Gemeinschaft unterbreiteten dem Europäischen Parlament ihre Vorschläge für die Zukunft der EG-Schifffahrt.

Ursprünglich hatten sich die Reeder und Seeleute im Rahmen des Paritätischen Ausschusses für Seeverkehr auf einen gemeinsamen Vorschlag einigen wollen. Es konnte jedoch keine Übereinstimmung in den wichtigsten Grundsatzfragen erzielt werden, so daß die Gewerkschaften eigene Pläne erarbeiteten und vorlegten.

Das Dokument mit dem Titel "Positive Maßnahmen zur Rettung der EG-Schifffahrt" - die Antwort der Seeleute wurde dem Europäischen Parlament am 1. März unterbreitet. Den letzten Schliff, bei dem auch die sich überstürzenden Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa berücksichtigt werden sollen, werden die Vorschläge auf einer Sitzung der Seeleute in der Europäischen Gemeinschaft am 17. April erhalten.

In der Eingabe wird die Bedeutung der Schifffahrtswirtschaft für die EG hervorgehoben. Sie ist eine Lebensader für die Ein- und Ausfuhr, eine wichtige Devisenquelle und von großem Nutzen für die Bereiche Schiffsbau, Stahl und Dienstleistungen.

Die Gewerkschaften lehnen die am Grundsatz des "freien Handels" ausgerichtete Tendenz der von der Europäischen Kommission unterbreiteten Vorschläge nachdrücklich ab. Diese Tendenz hat ihren Ursprung in den Gründungsverträgen der Gemeinschaft, ist aber in der Welt der Schifffahrt heute völlig überholt. Die Gemeinschaft sollte nach Auffassung der Seeleute statt dessen eine Strategie der "praktischen Intervention" am Markt entwickeln. Anstelle einer grundsätzlichen Ablehnung der bestehenden Frachtersparvereinbarungen fordern die Gewerkschaften eine geordnete Weiterentwicklung derartiger Abmachungen.

Zur **Hafenstaatenkontrolle** spricht sich das Dokument für eine Stärkung der augenblicklichen Vorschriften aus, wobei insbesondere die sozialen Aspekte von IAO-Übereinkommen 147 hervorzuheben sind. Es sollten Anstrengungen unternommen werden, um zu gewährleisten, daß die Hafenstaatenkontrolle innerhalb der Gemeinschaft einheitlich gehandhabt wird, so daß keine "Bequemlichkeitshäfen" entstehen können.

Die Gewerkschaften fordern die EG außerdem auf, die Möglichkeiten für die Schaffung eines von der Kommission ernannten und kontrollierten gemeinschaftlichen Inspektorensystems zu prüfen, das an die Stelle der augenblicklichen, in den einzelnen Mitgliedsländern ernannten Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle treten soll.

Ferner sollte die Hafenstaatenkontrolle

auf eine "Küstenstaatenkontrolle" ausgedehnt werden, in deren Rahmen die Staaten auch auf Schiffen, die ihre Hoheitsgewässer durchfahren, Mindestnormen durchsetzen können. Im Rahmen beider erwähneter Kontrollmaßnahmen sei dem Schutz der Meeresumwelt eine hohe Priorität einzuräumen.

Im Zusammenhang mit dem heftig diskutierten Vorschlag zur Schaffung eines europäischen Schiffsregisters "EUROS" (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990) vertreten die Gewerkschaften den Standpunkt, daß ein solches Register, falls es eingeführt wird, Arbeitsplätze für europäische Seeleute bereitstellen sollte. Dies würde die vollständige Bemannung von im EUROS-Register verzeichneten Schiffen mit Staatsbürgern von EG-Ländern bedeuten. Allerdings wurde bereits der ursprüngliche Vorschlag der EG, wonach EUROS-Schiffe zur Hälfte mit Staatsbürgern der Europäischen Gemeinschaft bemannt sein sollten, von den Mitgliedsstaaten zurückgewiesen, weil der Anteil der Europäer an den Schiffsbesatzungen zu hoch sei! Derzeit von der Kommission erarbeitete, neue Vorschläge werden mit Sicherheit eine noch geringere Zahl vorsehen.

In dem Dokument wird Bedauern darüber geäußert, daß der ursprüngliche Vorschlag für die Schaffung des EUROS-Registers die Beschäftigung von Bürgern aus Nicht-EG-Ländern zu unter dem von der IAO empfohlenen Minimum (286 US-Dollar im Monat für einen Vollmatrosen) liegenden Heuern vorsieht.

"Die EG-Seeleute möchten erneut bekräftigen, daß die Beschäftigung von Seeleuten auf EG-Schiffen ebenso wie auf Zweitregister-Schiffen zu diskriminierenden Heuersätzen nicht hinnehmbar ist," heißt es in dem Dokument.

In Bezug auf die **Kabotage** (die Freizügigkeit der Dienstleistungen in den Küstengewässern anderer Staaten) appellieren die Gewerkschaften an die EG, eine Regelung anzustreben, die die Küsten- und Binnenschiffahrtsflotten der Mitgliedsstaaten vor unlauterem externen Wettbewerb schützen kann. Der innergemeinschaftliche Verkehr sollte für unter EG-Flagge fahrende Schiffe reserviert werden.

In der Frage der **Billigflaggenschifffahrt** fordern die Seeleute von der EG die Anerkennung der Tatsache, daß das Billigflaggensystem der Gemeinschaft wirtschaftliche und soziale Nachteile in Form von Arbeitsplatzabbau, verminderten Steuereinnahmen, nachlassender Sicherheit und Umweltschäden bringt.

Im sozialen Bereich spricht sich das Dokument für eine Arbeitsplatz- und Beschäftigungsgarantie für die Seeleute in der Gemeinschaft aus. Es fordert eine Harmonisierung der Lebens- und Arbeits-

bedingungen an Bord von Schiffen nach oben ebenso wie die Beibehaltung und den Ausbau von Ausbildungs- und Umschulungsmaßnahmen für EG-Seeleute. Generell wird eine Untersuchung der sozialen Aspekte der Beschäftigungssituation von Seeleuten mit besonderem Bezug auf die negativen Auswirkungen langer Arbeitszeiten, langer Dienstzeiten an Bord und unangemessener Bemannungsskalen gefordert.

Die Seeleute unterbreiten eine Reihe von politischen Vorschlägen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EG-Schifffahrt, unter anderem Steuererleichterungen für Reeder und Seeleute, Vergünstigungen bei den Sozialversicherungsabgaben und die Beibehaltung der Möglichkeiten für den Zoll- und mehrwertsteuerfreien Warenverkauf ausschließlich auf unter EG-Flagge fahrenden Fähren. Die EG wird darüber hinaus aufgefordert, die Möglichkeit einer Reservierung von gemeinschaftlichen Entwicklungshilfe- und strategisch wichtigen Frachten für die EG-Flotte sowie eines Verbots der Beförderung von Gemeinschaftsfrachten durch in Billigflaggenregistern verzeichnete Schiffe zu prüfen.

Alle diese Vorschläge sind der augenblicklichen Tendenz der EG-Verkehrspolitik diametral entgegengesetzt, doch es ist wichtig, daß die Seeleutegewerkschaften praktikable Alternativen aufzeichnen. Schweden und Finnland haben den Beweis erbracht, daß es noch andere Möglichkeiten als die Einrichtung von Zweitregistern und die Unterwerfung unter die von einigen wenigen Reedern erhobenen Forderungen nach einem freien Markt gibt (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten). Die europäischen Seeleutegewerkschaften in der ITF hoffen, daß sich die EG ernsthaft mit diesen Alternativvorschlägen auseinandersetzt, bevor sie Maßnahmen ergreift.

## Bulgarische Seeleute

In Bulgarien wurde eine neue, unabhängige Seeleutegewerkschaft gegründet, die sich bereits um Kontakte zur ITF bemüht.

Am 1. Mai ging bei der ITF eine Botschaft der neu gegründeten Seeleutegewerkschaft in der unabhängigen bulgarischen Gewerkschaft PODKREPA (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990) ein, in der auf die völlige Anerkennung der "Ziele und Grundsätze der ITF" durch die neue Gewerkschaft hingewiesen wird. Sie bat um Informationen über die Mitgliedschaft in der ITF, die ihr inzwischen zugesandt wurden.

# Drittes Register in Portugal?

Gerade als es so aussah, als ob jedes Land, das irgendwie die Möglichkeit dazu hat, ein Zweitregister eingerichtet hat, scheint in **Portugal** die Schaffung eines weiteren, dritten Registers bevorzugen. Ungeachtet des kläglichen Scheiterns des portugiesischen Zweitregisters auf Madeira wird nun an Plänen zur Schaffung eines "Drittregisters" in der autonomen Inselregion Azoren gearbeitet. Das offene Schiffsregister von Madeira (MAR) konnte seit Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit im vergangenen November lediglich den Zugang von einem Schiff - der *Diego Bernardes* mit 981 BRT - verzeichnen. Schiffsanwälte und Banken sind über die vagen Vorschriften im MAR unzufrieden - in London ansässige Banken haben offensichtlich einem Transfer von Schiffen auf das Register widersprochen. Jüngsten Berichten zufolge plant nun die Regionalregierung der Azoren die Eröffnung eines weiteren "offenen" Registers, das portugiesischen Reedern billigflaggenähnliche Einrichtungen bieten soll.

Zur Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit der Kabotage wurde in **Griechenland** ein paritätischer Ausschuss mit Vertretern aller großen Parteien, der Seeleute und der Reedereingerichtet. Angesichts verstärkter Bemühungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft um die Beseitigung der Küstenkabotage (Reservierung der Insel- und Küstenschifffahrt für unter Nationalflagge fahrende Schiffe) sind alle Betroffenen in Griechenland zu der Auffassung gelangt, daß sie aus sozialen und Sicherheitsgründen etwas zur Verteidigung ihrer Nationalflotte unternehmen müssen. Ziel des Ausschusses ist es, nationale Interessen zu fördern und alle direkt von den Entwicklungen in der Kabotagediskussion Betroffenen zu informieren. Athanassios Stamatapoulos vertritt die der ITF angeschlossene griechische Seeleutegewerkschaft PNO in dem Ausschuss.

Das wachsende Billigflaggenregister der **Marshallinseln**, einer US-Kolonie im Südpazifik, wurde durch eine vor kurzem von der Schiffsverwaltung der US-Regierung (MarAd) getroffene Entscheidung aufgewertet. Von Mitte März dieses Jahres an können in dem Register verzeichnete Schiffe, deren nutznießendes Eigentum oder Kontrolle in den USA liegt, Antrag auf Beitritt zu der von MarAd verwalteten Kriegsgefahrenver-

sicherung stellen, falls ihnen von kommerziellen Versicherungsunternehmen der Versicherungsschutz verweigert wird. Ähnliche Regelungen gibt es bereits für US-Kontrolle unterstehende Schiffe, die in Panama, Honduras, Liberia und auf den Bahamas registriert sind. Die Kriegsgefahrenversicherung gilt für den inzwischen immer unwahrscheinlicheren Fall eines Krieges zwischen den Supermächten bzw. einer Atombombenexplosion, in dem vorhandene kommer-

gangenen Jahr konnte nach Angaben der POEA nur 5 Prozent der registrierten Auszubildenden ein Praktikumsplatz vermittelt werden, und nur ein Drittel der Mannschaftsdienstgrade mit abgeschlossener Ausbildung fanden einen Arbeitsplatz.

Die "Regierung" von **Panama** hat ihr Büro für "konsularische und Schiffsangelegenheiten" in New York wieder eröffnet. In einer Presseerklärung gab der Leiter der Generaldirektion für konsularische und Schiffsangelegenheiten der Republik Panama, Dr. Guillermo Márquez, bekannt, daß das Büro nun nach seiner wegen der "jüngsten Krise" erforderlich gewordenen "zeitweiligen Schließung" seine normale Tätigkeit wiederaufgenommen habe. Er dankte "den Reedern mit in Panama registrierten Einheiten für ihre Geduld und ihr Verständnis" und wies darauf hin, daß "eine Reihe altgedienter Mitarbeiter des New Yorker Büros an ihren Arbeitsplatz zurückgekehrt sind, darunter auch Kapitän Al Fiore, der seine früheren Aufgaben wieder wahrnehmen wird." Wir fragen uns, was nun, da das friedliche Einverständnis zwischen der US-Regierung und Panama wiederhergestellt ist, aus der Erklärung der US-Regierung in ihrer Telefaxbotschaft an die Schiffsverwaltungen der ganzen Welt vom vergangenen November geworden ist, wonach die in Panama registrierten Billigflaggschiffe 45 Mio. US-Dollar im Jahr sowie "weitere Millionen in Form von Schmier- und Bestechungsgeldern" für Panama erwirtschafteten. Informierte Kreise berichten unterdessen, daß das Register kurz vor Abschluß der Vorbereitungen für die Eröffnung von sechs regionalen Schiffsregistrierungsbüros auf der ganzen Welt stehe, wodurch den Reedern die Möglichkeit gegeben wird, die berühmt-berüchtigten "altgedienten Mitarbeiter" in den Konsulaten zu umgehen. Die neuen Büros sollen in New York, Hongkong, London, Singapur, Tokio und Piräus eröffnet werden. Die einflußreiche Schiffszeitung *Lloyd's List* berichtete: "Die schrittweise Einstellung der Schiffsaktivitäten der Konsulate wird von den Reedern zweifellos begrüßt werden, da das System zu weitverbreitetem Mißbrauch einlädt. Jeder kennt die ungezählten Berichte über willkürlich von einzelnen Konsulaten festgesetzte Registrierungsgebühren und den Ursprung der im Umlauf befindlichen falschen Bemannungslisten in diesen Büros."

zielle Versicherungspolice automatisch hingefällig werden. Der MarAd-Versicherungsschutz gilt für eine Übergangsperiode von 30 Tagen bis zu einer genaueren Beurteilung des Versicherungsschadens. Auf den Marshallinseln sind heute Schiffe mit insgesamt 2 Mio. tdw verzeichnet, darunter mehrere große Tanker. Die ITF setzte das Register während der Sitzung ihres Fair-Practices-Ausschusses im Juni letzten Jahres offiziell auf ihre Liste der Billigflaggenregister.

Noch im Laufe dieses Jahres plant die **philippinische** Overseas Employment Administration (POEA) den Start eines nationalen Ausbildungsprogramms für Seeleute. Seit 1988 wächst weltweit die Nachfrage nach Seeleuten, insbesondere nach qualifizierten Offizieren. Im vergangenen Jahr waren 115.000 Filipinos auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen beschäftigt, eine Steigerung um 16 Prozent gegenüber 1988. Während jedoch die Nachfrage nach Offizieren steigt, sind die Beschäftigungsaussichten für Mannschaftsdienstgrade noch immer recht düster. Im ver-

# ITF fordert britische Untersuchungskommission zum Untergang der *Marine*

Die ITF unterstützt die Forderung der Angehörigen der beim Untergang der *Marine* im vergangenen Dezember ums Leben gekommenen Mannschaftsdienstgrade (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990) nach Einrichtung einer Untersuchungskommission durch die britischen Behörden zur Prüfung der Begleitumstände des Unglücks.

In einem Schreiben an den für Seeschifffahrt zuständigen Staatssekretär im britischen Verkehrsministerium, Patrick McLoughlin, gab der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander seinem "tiefen Bedauern" darüber Ausdruck, daß

## Waffenladung gelöscht

Das mit Waffen für die christliche Miliz im Libanon beladene Schiff, dessen Besatzung sechs Monate lang praktisch als Geiseln festgehalten wurde, hat seine tödliche Fracht inzwischen gelöscht.

Die ursprüngliche Besatzung hatte die *Atlantic III* am 16. Februar in Malta verlassen (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990) und war durch eine neue Besatzung aus Griechenland ersetzt worden.

Nach Angaben von Quellen im Umkreis des Lloyd's Register wurde das Schiff am 26. Februar im christlichen Hafen Jounieh entladen und anschließend verkauft.

die britische Regierung die Einsetzung einer Untersuchungskommission bisher verweigert habe und äußerte die Hoffnung, daß sie ihre Position noch einmal überdenken werde.

Die unter der Flagge der Bahamas fahrende und mit britischen Offizieren und Mannschaftsdienstgraden bemannte *Marine*, deren nutznießende Eigentümerschaft in Großbritannien lag, war zu ihrer letzten Fahrt aus dem Hafen von Liverpool ausgelaufen.

Nachforschungen ergaben, daß das Schiff unter seinen früheren, in Schweden ansässigen Reedern mit neun Seeleuten bemannt war, darunter drei qualifizierte Vollmatrosen mit anerkanntem Befähigungsnachweis. Nach ihrer Umflaggung bestand die Mannschaft der *Marine* aus drei Offizieren und drei ungelerten Mannschaftsdienstgraden ohne jede Berufserfahrung, die über eine staatliche Arbeitsvermittlung angeheuert worden waren.

Die ITF bezweifelt, daß die Reeder der *Marine* die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Ausbildungsqualifikations- und Wachgangsnormen für Seeleute (IMO-STCW) einhielten, das für in der Navigationswache eingesetzte Mannschaftsdienstgrade mindestens sechs Monate Berufserfahrung auf See bzw. eine Sonderausbildung vorschreibt.

Diese Punkte werden voraussichtlich nicht Gegenstand gründlicher Überprüfungen im Rahmen der Anfangsuntersuchung auf den Bahamas sein, da es sich dabei um eine "interne Untersuchung" mit sehr begrenztem Aufgabenbereich handelt, auf-

grund derer dann möglicherweise eine offizielle Untersuchung stattfinden wird - oder auch nicht. Da bei diesem Fall britische Interessen direkt betroffen sind, vertritt die ITF die Auffassung, daß eine offizielle Untersuchung in Großbritannien der Tragweite des Unglücks besser gerecht würde.

\*Zwei weitere, unter der Flagge der Bahamas fahrende Schiffe wurden von staatlichen Inspektoren in Großbritannien wegen Unregelmäßigkeiten bei der Besatzung verhaftet. Die ITF vermutet eine Verbindung zwischen den Eigentümern der fraglichen Schiffe, *Moray Firth* und *Solway Firth*, und den Eigentümern der *Marine*.

ITF-Billigflaggeninspektor Bryan Allen erlitt bei der Besichtigung der *Solway Firth* in Erith (nahe London) am 3. Mai eine Kopfverletzung. Da keine Gangway zur Hand war, mußte er sich mit Hilfe einer Lotsenleiter an Bord begeben. Die vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen fehlten ebenso wie die Deckswache, so daß er von der Schiffswand oberhalb des Oberdecks auf das Deck fiel.

Als der staatliche Inspektor am Ort des Geschehens ankam, waren zwar die Sicherheitseinrichtungen vorhanden, doch stellte sich heraus, daß die an Bord befindlichen Mannschaftsdienstgrade nicht über die im Bescheid über die Sicherheitsbesatzung vorgeschriebenen Qualifikationen verfügten. Das Schiff wurde daraufhin für einen Zeitraum von zwanzig Stunden verhaftet, bis die erforderlichen zusätzlichen Seeleute an Bord waren.

## LEUTE

KAZUKIYO DOI legte sein Amt als Vorsitzender des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum nieder. Doi, der sich 1988 auch vom Amt des Vorsitzenden der japanischen Seeleutegewerkschaft zurückzog, war seit Einrichtung des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum im Jahre 1983 dessen Vorsitzender und trug wesentlich zum hohen Ansehen des Ausschusses sowie zur Herstel-

lung guter Beziehungen zwischen den angeschlossenen Gewerkschaften in der Region bei. Sein Nachfolger ist SHOSHIRO NAKANISHI, ebenfalls von der japanischen Seeleutegewerkschaft.

ANTONIO ROGERIO MAGRI, Präsident des brasilianischen Gewerkschaftsdachverbandes CGT und ehemaliger Vorsitzender der Elektrikergewerkschaft in Sao Paulo ist

neuer Arbeitsminister des Landes. Die CGT hatte den siegreichen Kandidaten Fernando Collor de Mello bei den Präsidentschaftswahlen im vergangenen Dezember nachdrücklich unterstützt.

WERNER THÖNNESEN und COLINGONZE haben sich aus dem Vorstand des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB) zurückgezogen.



# ZIVILLUFTFAHRT

## Eastern-Streik im zweiten Jahr

Am Sonntag, den 4. März, war der bittere Streik von 9.000 bei Eastern Airlines beschäftigten Mitgliedern der International Association of Machinists and Aerospace Workers gegen den Eigentümer des Unternehmens und berichtigten Gewerkschaftsfeind Frank Lorenzo genau ein Jahr alt.

Trotz des von zwei anderen Gewerkschaften bei Eastern - der Pilotengewerkschaft und der Gewerkschaft der Flugbegleiter - gegen Ende letzten Jahres gefaßten Beschlusses über eine Rückkehr an den Arbeitsplatz gibt es erste Anzeichen für eine Wende zugunsten der streikenden Mechaniker. Lorenzos schon fast krankhafte Entschlossenheit, die Gewerkschaft um jeden Preis in die Knie zu zwingen, brachte ihm erhebliche Verluste ein, und die Gläubiger der Fluggesellschaft beginnen sich zu fragen, ob sie ihn weiter unterstützen sollen.

Von Anfang an war die Übernahme von Eastern durch Texas Air Corporation (TAC) ein recht zweifelhaftes Geschäft. Wie Wirtschaftsanalysten der Gewerkschaft feststellten, brachten weder Lorenzo selbst noch Texas Air Mittel für die Übernahme auf, die durch die Ausgabe von "Junk Bonds" im Werte von 320 Mio. US-Dollar sowie eine Finanzspritze in Höhe von 108 Mio. Dollar und 230 Mio. US-Dollar in Wertpapieren von Eastern selbst finanziert wurde. Texas Air übernahm ein dank des von den Gewerkschaften ausgehandelten Kooperationsprogramms zwischen Arbeitnehmern und Management gesundes Unternehmen mit noch besseren Zukunftsaussichten und machte es in kurzer Zeit zum größten Fehlschlag in der Geschichte der amerikanischen Luftfahrt. Nach einem Streikjahr gerät leicht in Vergessenheit, daß der Arbeitskonflikt durch die kaltblütige und bewußte Provokation der Gewerkschaft durch Lorenzo und sein mit äußerst rüden Methoden vorgehendes Management-Team ausgelöst wurde. Die Gewerkschaft wurde mit einer ultimativen Forderung nach Lohnkürzungen von bis zu 50 Prozent konfrontiert. Ähnliche Forderungen wurden auch an die Piloten und die Flugbegleiter gerichtet. Nachdem der von ihm herbeigewünschte und erzwungene Streik begonnen hatte, begann Lorenzo mit der Umsetzung seines sorgfältig vorbereiteten Plans, zu dem auch die freiwillige Erklärung des Konkurses von Eastern Airlines gehörte. Die Gewerkschaften waren sich von Anfang an bewußt, daß Lorenzo nichts anderes bezweckte, als die

völlige Zerstörung der viele Jahre lang führenden Fluggesellschaft des Landes und den Transfer ihrer wertvollsten Vermögenswerte - Landzeiten, Terminals und Maschinen - auf seine Tochtergesellschaft Continental, die er einzig und allein auf der Grundlage niedriger Kosten, schlechter Qualität und mit nicht gewerkschaftlich organisiertem Personal betreibt.

Die Gläubiger von Eastern, allen voran Boeing, Rolls Royce und Airbus Industrie, werden ihre Einstellung jedoch möglicherweise ändern, nachdem Texas Air für das Jahr 1989 einen Verlust in Höhe von 885,6 Mio. US-Dollar bekanntgab. Dieses riesige Defizit stellt einen neuen Rekord in der Luftverkehrswirtschaft dar, der nun schon seit zwei Jahren in Folge von Frank Lorenzo gehalten wird. Doch selbst dies enorme Defizit verschleiert noch das wahre Ausmaß der Probleme bei Texas Air. Schätzungen zufolge belaufen sich die Betriebsverluste der beiden Tochtergesellschaften von Texas Air (Continental und Eastern) vor Gewinnen auf 1,2 bis 1,3 Mrd. US-Dollar.

Inzwischen nimmt der Druck der Gläubiger und Vorzugsaktionäre auf Lorenzo zu. Während der Verhandlungen zwischen dem Ausschuß der Massegläubiger und Texas Air im Februar zitierte die US-amerikanische Zeitung *Atlanta Constitution* eine gut informierte Quelle, der zufolge zwischen den Parteien "möglicherweise unüberbrückbare Differenzen" über die vorgeschlagenen Rückzahlungsmodalitäten bestehen. Ein besonderer Anlaß zur Beunruhigung sind die Altersruhegeldverpflichtungen bei Eastern, für die keine Finanzmittel vorhanden sind. Das Unternehmen, das den Rentenfonds verwaltet, machte Texas Air unzweideutig klar, daß es nicht mit dem Verkauf von 40 Prozent der Eastern-Aktien an die Massegläubiger "wegkommen" wird.

Der Ladefaktor bei Eastern belief sich im Januar auf ganze 57,4 Prozent. Im Dezember erwirtschaftete Eastern pro Tag Verluste in Höhe von 3 Mio. US-Dollar und benötigte einen Ladefaktor von 60 Prozent, um diese Verluste einzudämmen. PanAm, einer der größten Konkurrenten von Eastern, gab einen Ladefaktor von 60,6 Prozent bekannt, während sich dieser bei Northwest auf 63,5 Prozent belief.

Rettung kann Lorenzo auch nicht von seiner bevorzugten Finanzquelle - dem "Junk Bond"-Markt - erwarten. Diese einträglichen, mit hohem Risiko verbundenen

Finanzierungsinstrumente waren in den vergangenen Jahren in den USA und anderswo eine sehr beliebte Geldquelle zur Finanzierung zweifelhafter Unternehmenszusammenschlüsse und -aufkäufe. In den ersten Monaten des Jahres 1990 wurde allerdings den Junk-Bond-Investoren die Freude an ihrem Spielzeug gründlich verdorben. Die in Miami ansässigen Banken CenTrust Bank (Anlagekapital 8 Mrd. US-Dollar) und Lincoln Savings and Loan, die sich beide an der anfänglichen Ausgabe von Junk Bonds durch Eastern beteiligt hatten, wurden der Kontrolle der US-Bundesbehörde unterstellt, während Drexel Burnham Lambert, Initiator des 500 Mio. US-Dollar Junk-Bond-Netzes und wichtigster Mitspieler auf dem Junk-Bond-Markt, inzwischen selbst Konkurs anmelden mußte.

Nachdem er Eastern freiwillig dem Konkursgericht in die Hand gespielt hat, könnte Lorenzo nun die Kontrolle über das Unternehmen verlieren, wenn es ihm nicht gelingt, sich das Vertrauen der Massegläubiger zu erhalten. Er einigte sich mit einer Mehrheit der Massegläubiger auf einen Plan, der auf der Zusage beruht, daß Eastern spätestens in der zweiten Jahreshälfte 1990 einen Gewinn erwirtschaften wird. Diese Zusage ist jedoch reine Fiktion - genauso wie seine Zusage im vergangenen Juli, spätestens im ersten Quartal 1990 in der Gewinnzone zu sein.

Die oben erwähnte Vereinbarung kann jedoch eine andere Partei nicht daran hindern, alternative Vorschläge zu unterbreiten. Das Konkursgericht hat endlich Lorenzos Recht beschnitten, als einziger einen Umstrukturierungsplan für die Fluggesellschaft vorzuschlagen.

Der Kampf der Gewerkschaften findet breite Unterstützung in der Öffentlichkeit und beim US-Kongreß, der vor kurzem einen Gesetzentwurf über die Einberufung eines Sonderausschusses durch den Präsidenten verabschiedete. Dies war bereits von der staatlichen Schlichtungsstelle empfohlen worden. Die IAM bemüht sich nun, in beiden Häusern des Kongresses eine Zwei-Drittel-Mehrheit für sich zu gewinnen, um das von Präsident Bush gegen das Gesetz eingelegte Veto zu Fall zu bringen.

Gleichzeitig versucht die IAM, mit einer Reihe von Massenkundgebungen und Demonstrationen anläßlich des ersten Jahrestages des Streikbeginns die Moral der

Forts. auf Seite 13

# Zweifel an Airbus-Sicherheit

Eines der modernsten Flugzeuge der Welt, ein Airbus A-320 der Indian Airlines, stürzte am 14. Februar in der Nähe der südindischen Stadt Bangalur weniger als zwei Monate nach seiner Indienstellung ab. Neunzig Menschen wurden bei dem Unglück getötet, etwa fünfzig überlebten.

Das Flugzeug befand sich von Bombay kommend im Landeanflug, setzte aber etwa 300 Meter zu früh auf und stürzte in ein ausgetrocknetes Trinkwasserreservoir. Ein verheerender Brand fegte durch den Flugzeugrumpf. Der raschen Reaktion des Kabinenpersonals, das die Ausgänge des Flugzeugs sofort nach dem Aufschlag öffnete, verdankten nach Angaben von Überlebenden viele Fluggäste ihre Rettung.

Indian Airways hatte bei Airbus Industrie 31 Maschinen des Typs A-320 als Ersatz für seine alternde Boeing-737-Flotte bestellt. Die Unglücksmaschine war eines von 15 bereits ausgelieferten Flugzeugen. Ursprünglich hatte die staatliche Fluggesellschaft Maschinen bei Boeing erwerben wollen. Dieser Beschluß scheiterte jedoch am Einspruch der damaligen Regierung Radschiw Gandhis.

Die Entscheidung für den Einsatz des Airbus A-320 auf den sehr hochfrequentierten Kurz- und Mittelstreckenflügen der Fluggesellschaft war heftig umstritten und in manchen Kreisen äußerst unbeliebt. Der A-320 ist eine Maschine der neuen Generation von Düsenflugzeugen, die sich ausgefeilter computergestützter Elektronik als Ersatz für die früher vom Flugingenieur ausgeübten hochqualifizierten Funktionen bedient. Während der Planungsphase des Flugzeugs führten die ITF-Flugingenieursgewerkschaften eine bittere Kampagne gegen die Weigerung des Airbus-Konsortiums, auf Wunsch einen Platz für den Flugingenieur einzubauen.

In Zusammenhang mit der von Indian Airlines aufgegebenen Bestellung hatten Piloten und Flugingenieure argumentiert, daß die ausgefeilten elektronischen Systeme des Airbus für die örtlichen Bedingungen - Staub, heftige Regenfälle während

des Monsun sowie ganze Schwärme von Geiern, die auf den illegalen Abfallhalden und in den nahe den Flughäfen gelegenen Slums leben - nicht geeignet seien.

In Maschinen wie dem A-320, die nach dem "Fly-by-Wire"-System fliegen, treten Computer und Elektronik an die Stelle der hydraulischen Verbindungen zwischen Flugdeck und Regelklappen an Tragflächen und Heck. Theoretisch sollen die Computerprogramme riskante Manöver des Piloten verhindern. In der Praxis fürchten viele Piloten, daß die Computer sie in einer Notsituation an einer raschen Reaktion hindern werden.

Als 1988 die ersten Maschinen des Typs A-320 ausgeliefert werden sollten, hatten die Piloten der Indian Airlines mit einer Weigerung, diese Maschinen zu fliegen, gedroht, da Flugzeuge von so hohem technischen Standard ihrer Meinung nach in Indien nicht angemessen gewartet werden können. Seither klagen sie auch darüber, daß kein indischer Flughafen über ein vollständiges Instrumentenlandesystem verfüge, das den Einsatz der automatischen Landesysteme, mit denen die Maschinen ausgerüstet sind, erst ermöglicht. Ende letzten Jahres verließen die Wartungsingenieure mit einem Streik ihrer Forderung Nachdruck, daß jeder, der mit der Wartung des Airbus A-320 betraut ist, am Hauptsitz der Airbus Industrie in Toulouse ausgebildet werden sollte. Bis dahin wurden nur ausgewählte Ingenieure zur Ausbildung nach Frankreich geschickt und sollten dann die zurückgebliebenen einweisen.

Indian Airlines, die den inländischen Luftverkehrsmarkt in Indien beherrschen, sind nicht in der Lage, den Bedürfnissen der 30.000 bis 40.000 Fluggäste gerecht zu werden, die Tag für Tag mit ihren Maschinen fliegen. Die Fluggesellschaft leidet unter ständigem Mangel an Maschinen: Nur 50 oder 60 Jets stehen zur Verfügung, um mehr als 100 Destinationen zu bedienen. Die Flugzeuge befinden sich häufig 18 Stunden am Tag in der Luft, wobei sie mehrmals starten und landen. Die Regie-

rung hat inzwischen ein Startverbot gegen die Maschinen des Typs A-320 der Indian Airlines verhängt, bis eine Untersuchung des Unglücks abgeschlossen ist. Auch die Auslieferung der übrigen bestellten Airbusse wurde vorläufig ausgesetzt.

Andere Fluggesellschaften setzen unterdessen ihren Flugbetrieb mit dem A-320 wie gewohnt fort. Augenblicklich befinden sich weltweit 77 Maschinen des Typs A-320 in Einsatz, einschließlich der Flotte der Indian Airlines. Der A-320 hat sich vom geschäftlichen Standpunkt aus als großer Erfolg erwiesen, doch klagen die Piloten über Probleme im Flugbetrieb. Im Februar wurde aus dem Raum Bombay zweimal über Fehler im Druckausgleichssystem berichtet.

Bei dem Absturz in Indien handelt es sich nicht um den ersten Absturz dieses Flugzeugtyps. Bereits im Juni 1988 ereignete sich während einer Flugschau in Toulon (Frankreich) ein ähnliches Unglück. Die der ITF angeschlossene französische Pilotengewerkschaft SNPL forderte daraufhin ein Flugverbot für die von Air France und Air Inter betriebenen Maschinen des Typs A-320, doch die französische Zivilluftfahrtbehörde weigerte sich bisher, eine solche Maßnahme zu ergreifen. Ein Vertreter der französischen Piloten erklärte, daß die Piloten "über eine Reihe von Unregelmäßigkeiten im Computersystem beunruhigt sind."

Seinen Angaben nach sei das Zusammenwirken von Mensch und Maschine unausgewogen und könne zu Problemen führen, wenn rasche Entscheidungen notwendig seien. Außerdem wird beklagt, daß der Pilot nicht gegen den Willen des Computers handeln kann.

Für den Absturz in Toulon wurde letztlich ein Fehler des Piloten verantwortlich gemacht. Sollte auch bei dem Absturz der Indian Airlines menschliches Versagen als Ursache festgestellt werden, so der Vertreter der SNPL, so "ist dies zweifellos auf das mangelnde Verständnis zwischen Pilot und Maschine zurückzuführen."

## ... landesweite Massenkundgebungen zum Jahrestag

Forts. von Seite 12

noch immer im Ausstand befindlichen Arbeitnehmer zu heben. Am Samstag, dem 3. und Sonntag, dem 4. März, waren Veranstaltungen in Atlanta, Baltimore, Birmingham, Buffalo, Chicago, Detroit, Greensboro, Kansas City, auf dem Flughafen La Guardia in New York, in Los Angeles, Miami, Philadelphia, Pittsburgh, Port-

land/Oregon, St. Louis, San Francisco und auf den Flughafen von Washington D.C. geplant.

\*Texas Air hat sich soeben zur Zahlung eines Betrages von 280 Mio. US-Dollar an Eastern bereiterklärt, um Stimmen zum Schweigen zu bringen, die behaupteten, das Unternehmen habe Vermögenswerte von Eastern zu Preisen, die weit unter ih-

rem tatsächlichen Wert lagen, übernommen. Das Geld kommt gerade richtig, um zur Befriedigung der Forderungen der Gläubiger an Eastern beizutragen.

Nach Angaben von David Shapiro, einem vom Konkursgericht eingesetzten Prüfer, hatte eine sechsmonatige Untersuchung gezeigt, daß TAC für Vermögenswerte zwischen 285 Mio. und 403 Mio. US-Dollar zu wenig gezahlt hatte.

# US-Wartungsvorschriften kritisiert

Seit im Dezember 1988 die Bundesluftfahrtverordnung 145 überarbeitet wurde, können auch aus dem Ausland Anträge auf Zulassung zu Reparatur- und Wartungsarbeiten an im Binnenflugverkehr der USA eingesetzten Flugzeugen an die US-Zivilluftfahrtbehörde FAA gerichtet werden. Die neue Vorschrift gilt für Flugzeuge, die auf Strecken außerhalb der USA eingesetzt werden ebenso wie für Maschinen, die ausschließlich auf Inlandsstrecken verkehren.

Früher mußten eine Flugtauglichkeitsbescheinigung oder ein Logbucheintrag über die Flugzeugwartung von einem "Mechaniker bzw. Techniker mit entsprechendem Befähigungsnachweis" unterschrieben sein. Die neue Regelung erlaubt es einer auf einer Reparaturstation außerhalb der USA beschäftigten Person, Wartungsarbeiten, vorbeugende Wartungsarbeiten oder Änderungen "abzuzeichnen". Bauteile von in den USA registrierten Maschinen können heute ungeachtet ihrer Herkunft im Ausland repariert werden. Ein ausländischer Hersteller darf darüber hinaus auch Firmen mit der Teilewartung beauftragen, die nicht über eine entsprechende Bescheinigung der FAA verfügen. Dies könnte letztendlich sogar zur Folge haben, daß Bauteile von ausländischen Herstellern für in Amerika gebaute Flugzeuge produziert werden.

Die FAA ist nicht mit ausreichenden Mitteln ausgerüstet, um die zusätzliche Verantwortung für die Überwachung der Reparaturstationen im Ausland zu übernehmen. Ohne Überwachung und Kontrolle durch die FAA wird jedoch die Sicherheit gefährdet. Die der ITF angeschlossene International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) hatte die neue Regelung ebenso wie andere dem amerikanischen Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO angeschlossene Gewerkschaften abgelehnt. Für die geänderte Vorschrift sprach sich dagegen die Arbeitgeberorganisation Air Transport Association aus.

Nach Informationen der IAM liegen der FAA gegenwärtig 118 Anträge auf Ausstellung von Genehmigungen für Reparaturstationen aus verschiedenen Ländern vor. Der jüngste Antrag wurde von Thai International Airways (TAI) in Bangkok eingereicht. Dies ist besonders beunruhigend, da die Fluggesellschaft TAI noch einmal in der Lage ist, die wichtigsten Überholungsarbeiten an ihrer eigenen kleinen Flotte von Maschinen des Typs DC-10-30 ER von McDonnell Douglas auszuführen.

Es kann kaum überraschen, daß TAI ihren ersten Vertrag mit Continental Airlines geschlossen hat. Texas Air Corporation hat darüber hinaus im Namen von

Continental einen Drei-Jahres-Vertrag für die umfassende Wartung der Maschinen des Typs B747 der Continental-Flotte mit ASATA Aircraft Services of Australia geschlossen.

Eine Untersuchungskommission des Bundes prüft augenblicklich Vorwürfe gegen den Leiter der Betriebsabteilung bei Eastern, Joe Leonard, und den Stellvertretenden Leiter der Abteilung Wartung und Technik, Ed Upton, die angeblich in fragwürdige Wartungsverfahren auf dem Kennedy Flughafen und dem Flughafen La Guardia in New York sowie dem interna-

tionalen Flughafen Hartfield in Atlanta verwickelt sind.

Die Untersuchungskommission prüft darüber hinaus Angaben, denen zufolge Ed Upton über Anordnungen von Eastern Managern unterrichtet war, die Mechaniker aufgefordert haben sollen, Sicherheitsrichtlinien zu umgehen und anschließend falsche Einträge in die Logbücher vorzunehmen. Die strafrechtliche Untersuchung wird ferner prüfen, ob Joe Leonard von der Umgehung der Sicherheitsverfahren wußte und die Mechaniker bei Eastern dazu angehalten hatte.

## Strahlengefährdung für Flugzeugbesatzungen

Beunruhigende neue Erkenntnisse über die von der Einwirkung kosmischer Strahlen auf das fliegende Personal ausgehenden Gesundheitsrisiken wurden vor kurzem in einem Bericht der US-Regierung veröffentlicht. Die wissenschaftliche Überprüfung der darin vorgelegten Ergebnisse zeigte, daß die Risiken noch weit größer sind, als ursprünglich angegeben.

Der vom Verkehrsministerium vorgelegte Bericht veranschaulicht die Auswirkungen regelmäßigen Fliegens in großer Höhe für Flugzeugbesatzungen und Fluggäste, die der Sonnenstrahlung ohne die Filterwirkung der Erdatmosphäre direkt ausgesetzt sind.

Die Strahlenwirkung ist in diesen Höhen weit höher als in Kernkraftwerken.

Ein Fehler in dem im Februar veröffentlichten Originalbericht - ein Forscher hatte eine falsche Ziffer von einem Datenblatt übernommen - führ-

te dazu, daß das von dieser Strahlenwirkung ausgehende Krebsrisiko um den Faktor 17 unterschätzt wurde! Die korrigierten Zahlen lassen nun vermuten, daß etwa ein Prozent des über 20 Jahre auf den risikoreichsten Strecken eingesetzten Personals aufgrund einer Krebserkrankung sterben wird.

Die der ITF angeschlossene britische Pilotengewerkschaft ALPA weist allerdings darauf hin, daß diese Voraussagen gegenwärtig nicht durch die tatsächlich auftretende Krebsrate beim fliegenden Personal bestätigt werden.

Es wäre äußerst schwierig, Flugzeuge angemessen gegen diese Strahlung abzuschildern, doch könnte die Installation von Überwachungsgeräten in der Kabine die Flugbesatzungen auf die Veränderungen im Strahlungsniveau aufmerksam machen und gegebenenfalls eine Änderung der Flughöhe der Maschine ermöglichen.

## EG-Kommission leitet Verfahren gegen Air France ein

Die Europäische Kommission beabsichtigt die Eröffnung eines Verfahrens gegen Air France wegen ihrer Übernahme der französischen Fluggesellschaft UTA, mit der sie ihrer Überzeugung nach gegen die EG-Wettbewerbspolitik verstoßen hat (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990).

Hinter diesem Schritt steht das für Wettbewerbsfragen zuständige Kommissionsmitglied Sir Leon Brittan. Durch die Fusion entstehe eine Gruppe, die im Widerspruch zu Artikel 86 der EG-Gründungsverträge stehe, erklärte er. Aufgrund dieses

Artikels kann die Kommission eingreifen, wenn ihrer Meinung nach eine Monopolstellung mißbraucht wird.

Durch die Übernahme geht UTA in den Besitz der Air France über, die dadurch gleichzeitig die Kontrolle über die größte Binnenfluggesellschaft Frankreichs, Air Inter, erhält. Die Gruppe wird 97 Prozent des französischen Marktes für Inlandsflüge kontrollieren. Zum Vergleich: Lufthansa kontrolliert 80 Prozent des bundesdeutschen Marktes, British Airways 68 Prozent des britischen Marktes.

## EG verbietet Schleppnetzeinsatz

Dem Beispiel der Vereinten Nationen (UN) und einer Reihe ihrer Mitgliedsstaaten folgend, plant die Europäische Gemeinschaft ein Verbot des Schleppnetzeinsatzes.

Im Juli 1991 tritt das UN-Moratorium für den Schleppnetzeinsatz im Südpazifik in Kraft und soll ab

Juli 1992 auf die übrigen Teile der Welt ausgedehnt werden (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1990).

Das für die Fischereiwirtschaft zuständige Mitglied der EG-Kommission, Manuel Marin, regte an, im Rahmen der gemeinsamen europäischen Fischereipolitik ein Verbot des Schleppnetzeinsatzes für den

Thunfischfang zu verabschieden.

Die italienische Regierung führte mit Wirkung von Ende dieses Monats bereits ein zeitlich begrenztes Verbot für den Schleppnetzeinsatz im Schwertfischfang ein, während Spanien ein umfassendes und zeitlich unbegrenztes Verbot verhängte.

## Keine britischen Abfälle mehr in die Nordsee

Die britische Regierung hat sich nun doch dem Druck von Umweltgruppen und der Europäischen Gemeinschaft gebeugt und zugesagt, spätestens ab 1998 auf die Ablagerung von Klärschlamm in der Nordsee zu verzichten.

Bis zur Jahrhundertwende müssen die britischen Behörden auch die Praxis des Abpumpens unbehandelter Abwässer ins Meer einstellen.

Parallel hierzu gab das Landwirtschaftsministerium die Einstellung der Praxis der Abfallverbrennung auf See noch in diesem

Jahr bekannt und kündigte an, daß nach 1992 keine flüssigen Industrieabfälle mehr auf See verklappt werden sollen.

Angesichts der verbreiteten Besorgnis über die durch die Umweltverschmutzung verursachten Schäden am Ökosystem der Nordsee, die langfristig eine Bedrohung der Fischbestände darstellen, werden diese Verbote von den Fischereifloten der Region begrüßt.

Umweltgruppen wie Greenpeace kritisierten allerdings unter Hinweis auf die Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen

gegen Abfallbeseitigung auf See, daß die Verbote erst langfristig wirksam werden.

Großbritannien sah sich wegen der starken Verschmutzung zahlreicher seiner Strände und seines übermäßig großen Beitrags zur Verschmutzung der Nordsee scharfer Kritik von Seiten der EG ausgesetzt. Die Regierung wurde nun zu einem Zeitpunkt aktiv, zu dem sie weitere Angriffe wegen ihrer Verzögerungstaktik im Zusammenhang mit Maßnahmen zum Umweltschutz auf der im März stattfindenden Nordseekonferenz erwarten kann.

## Sowjetische Fischereiarbeitergewerkschaft reformiert

Als eine der ersten Gewerkschaften der Sowjetunion hat die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft mit der Demokratisierung ihrer Gewerkschaftsstrukturen und dem Ausbruch aus der politischen Kontrolle begonnen.

Auf einem außerordentlichen Kongreß der Gewerkschaft in Moskau Anfang Februar wurden die letzten Vertreter der bürokratischen alten Garde, die einst die Ge-

werkschaft beherrschte, von den Mitgliedern ihrer Ämter enthoben.

Die Gewerkschaft stimmte darüber hinaus für Handlungsfreiheit unabhängig vom offiziellen sowjetischen Gewerkschaftsdachverband und strich die Bezugnahme auf die Führungsrolle der KPdSU aus ihrer Satzung.

Der Reformpräsident der Fischereiarbeitergewerkschaft, Vladimir Kuzmenok,

wurde im vergangenen Juli im Rahmen weitreichender Umwälzungen innerhalb der Gewerkschaft in sein Amt gewählt. Die neue Führungsspitze ist fest entschlossen, die finanzielle und politische Unabhängigkeit der Gewerkschaft gegen den Druck von Seiten des Dachverbandes zu verteidigen, dessen Funktionäre sich über den damit geschaffenen Präzedenzfall sicherlich nicht unbedingt freuen werden.

## Satellitenüberwachung für niederländische Fangschiffe

Mit Hilfe eines Satelliten überwacht die niederländische Regierung die Bewegungen niederländischer Fangboote.

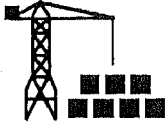
Dieser außergewöhnliche Schritt ist Teil der Bemühungen des niederländischen Ministeriums für Landwirtschaft und Fischerei, die Umgehung der Fangquoten der europäischen Gemeinschaft durch das Anlanden von über

die Quoten hinausgehenden Fängen in nicht hierfür autorisierten Häfen zu unterbinden.

Alle 600 Schiffe der niederländischen Fangflotte werden jetzt mit besonderen Sendern ausgerüstet, die Positionsangaben an Satelliten weitergeben und die Behörden damit in die Lage versetzen, alle unplanmäßigen

Hafenaufenthalte zu überwachen.

Die Behörden beschuldigen die Besatzungen niederländischer Fangschiffe, zur Umgehung der Quoten erheblichen Einfallsreichtum zu entwickeln. Unter anderem werden Überschüsse in ausländischen Häfen auf Lkw umgeladen oder in niederländischen Jachthäfen gelöscht.



# HAFENARBEITER

## Thailändische Docker planen ITF-Beitritt

Die mit ihrer Regierung in eine heftige Auseinandersetzung über die Privatisierung der Häfen verwickelte thailändische Hafenarbeitergewerkschaft (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990) wird ein Beitrittsgesuch an die ITF richten.

In der dem thailändischen Gewerkschaftsdachverband TTUC angeschlossenen, 3.000 Mitglieder zählenden Port Authority of Thailand Labour Union ist die

Mehrzahl der Lagerarbeiter und des Büropersonals in den Häfen des Landes organisiert.

Die Gewerkschaft befürchtet, die von der Regierung geplante Privatisierung und Entregulierung der wichtigsten Containerhäfen werde die verbreitete Einführung der Gelegenheitsarbeit in den Häfen zur Folge haben.

Nachdem Utumporn Srisorachat, der

Sekretär der Aerothai Staff Union, zum neuen ITF-Bildungsbeauftragten für Thailand ernannt worden ist, beabsichtigt die ITF-Region Asien und der pazifische Raum, ihr Bildungsprogramm in dem Land wieder aufzunehmen. Es gibt Pläne für eine umfassende Bildungsinitiative für Hafenarbeiter, und im September wird die ITF ein landesweites Bildungsseminar veranstalten.

## Aufruf an alle ITF-Historiker!

Haben Sie die Geschichte der ITF erforscht, einen Artikel darüber veröffentlicht, eine Arbeit geplant? Wir hier im ITF-Sekretariat kennen bereits eine ganze Reihe von Wissenschaftlern, die sich mit verschiedenen Epochen der langen und bewegten Geschichte der ITF befaßt haben und befassen. Aber wir vermuten, daß es noch viel mehr solcher Leute gibt. Wir würden uns freuen, wenn sich möglichst viele von Ihnen bei uns melden würden, damit wir sie miteinander in Kontakt bringen können.

Außerdem - es sind nur noch sechs Jahre bis zum 100. Geburtstag der ITF. Wenn wir wüßten, welche Forschungsarbeiten bereits unternommen wurden, würde uns das die Entscheidung erleichtern, welche geschichtlichen Informationen wir zur Feier des 100jährigen Bestehens unserer Organisation veröffentlichen könnten.

Schreiben Sie uns, welche Aspekte der ITF-Geschichte Sie besonders interessieren. Wir freuen uns auch über Kopien von allem, was Sie über uns zu Papier gebracht haben, ganz gleich in welcher Sprache und unabhängig davon, ob es bereits veröffentlicht wurde.

Unsere Adresse lautet:

David Cockroft  
Presse- und Forschungsabteilung  
Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)  
133-135 Great Suffolk Street  
LONDON SE1 1PD  
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: Intranste, London SE1  
E-MAIL: Geonet - GEO2:ITF