

ITF VERURTEILT VERLETZUNG DER ARBEITNEHMERRECHTE DURCH NIGERIA

Die Verabschiedung eines Erlasses durch die Militärregierung von Nigeria, der die Transportarbeitergewerkschaften des Landes zur Aufgabe ihrer Mitgliedschaft in der ITF zwingt, wurde vom ITF-Vorstand als "offene Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte" verurteilt.

Auf seiner Sitzung in London am 20. und 21. März erfuhr der Vorstand, daß jedem Gewerkschaftsführer, der nicht sofort alle offiziellen Beziehungen zur ITF und anderen Internationalen Berufssekretariaten abbricht, aufgrund des am 7. Dezember 1989 ergangenen Erlasses Nr. 35 eine fünfjährige Haftstrafe sowie eine Geldbuße von 5000 Naira droht. Der Vorstand äußerte sich zutiefst beunruhigt über diese Entscheidung, die in klarem Widerspruch zu dem - auch von Nigeria ratifizierten - Übereinkommen 87 der Internationalen Arbeitsorganisation steht, das allen Gewerkschaften das Recht auf freie Entscheidung über eine Mitgliedschaft in internationalen Organisationen zuspricht. Der Vorstand forderte die nigerianische Regierung nachdrücklich auf, den Erlaß sowohl im Interesse der Gewerkschaftsmitglieder als auch des internationalen Ansehens Nigerias als Demokratie mit sofortiger Wirkung aufzuheben, und appellierte an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, bei den diplomatischen Vertretungen Nigerias ebenso wie der nigerianischen Regierung in Lagos gegen diesen Beschluß zu protestieren.

Seit Inkrafttreten des Erlasses ist bei der ITF der Strom von Briefen ihrer nigerianischen Mitgliedsgewerkschaften, die der Internationalen teilweise schon seit über 30 Jahren angehören, nicht abgerissen, in denen sie ihrem tiefen Bedauern darüber Ausdruck geben, daß sie wegen des Schrittes ihrer Regierung zum Austritt aus der Organisation gezwungen seien. Da die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung von dieser Entscheidung betroffen ist, forderte ITF-Generalsekretär Harold Lewis

direkt im Anschluß an die Vorstandssitzung die übrigen Internationalen Berufssekretariate und den IBFG in einem Schreiben auf, sich einer offiziellen Beschwerde gegen Nigeria anzuschließen, die die ITF beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit einreichen wird.

Im Laufe seiner zweitägigen Sitzung verabschiedete der Vorstand noch eine Reihe weiterer wichtiger Entschlüsse. In einer Solidaritätserklärung mit den japanischen Eisenbahnern forderte der Vorstand die unverzügliche Aufnahme von Gesprächen zwischen der Liquidierungsgesellschaft für die Japanischen Staatsbahnen (JNR) und den Gewerkschaften über die Beschäftigung von 1.600 ehemaligen Mitarbeitern der JNR, größtenteils Mitglieder der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft KOKURO, die nach der Aufspaltung der JNR noch immer ohne Arbeit sind. Ohne ein Eingreifen der japanischen Regierung bzw. der Eisenbahnunternehmen drohte diesen Arbeitnehmern am 1. April die Entlassung. Die der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften wurden daher nachdrücklich gebeten, in dieser äußerst dringlichen Angelegenheit bei japanischen Diplomaten vorstellig zu werden.

Ein weiterer Entschlußantrag befaßte sich mit Südafrika und begrüßte die positiven Entwicklungen der jüngsten Zeit, wie z. B. die Freilassung Nelson Mandelas und die Legalisierung des ANC, appellierte jedoch an Gewerkschaften und Regierungen, die gegen das Regime verhängten Sanktionen aufrechtzuhalten und nach Möglichkeit

Forts. auf Seite 2

April 1990

IBFG-Frauenausschuß (S. 3)

HAFENARBEITER
Deutsches Lohnangebot zurückgewiesen (S. 3)

BINNENVERKEHR
Vorschläge zum AETR (S. 4)
Kleinbetriebe im
Straßengüterverkehr (S. 5)

FISCHER
Streik in Grönland (S. 6)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 6)**

ZIVILLUFTFAHRT
Uganda Airlines (S. 7)
Liberalisierung in
Europa (S. 9)

SEELEUTE
Scandinavian Star (S. 10/11)
Klaus Oldendorff (S. 13)
UdSSR flaggt aus (S. 14)

LEUTE (S. 16)

TODESFÄLLE (S. 16)

IAO BESTÄTIGT BESCHWERDE GEGEN VAYUDOOT (S. 7)

Gewerkschaften und transnationale Gesellschaften

Eine wirksame Antwort der Gewerkschaften auf die zunehmende Internationalisierung der Weltwirtschaft war Gegenstand einer weltweiten Konferenz, die der Internationale Bund Freier Gewerkschaften vom 25. bis zum 28. März in Elsinor (Dänemark) veranstaltete. Die Konferenz, an der 120 Gewerkschafter aus allen Regionen der Welt teilnahmen, prüfte eine Reihe von Fallstudien erfolgreicher und weniger erfolgreicher Versuche, die wachsende Macht der transnationalen Gesellschaften (TNG) zu kontrollieren. Die ständige Zunahme bei Auslandsinvestitionen, Fusionen und Joint Ventures zwischen Unternehmen in verschiedenen Ländern machen die

TNG zu einem Schwerpunkt der Gewerkschaftsarbeit in fast allen Ländern und verdeutlichen die Schwachpunkte der augenblicklich für sie geltenden internationalen Verhaltensregeln, erfüllen die Konferenzteilnehmer.

Die Schlussfolgerungen der Konferenz waren klar, wenngleich ihre Umsetzung nicht ganz problemlos möglich sein dürfte. Internationale Solidarität und Information, Konsultationen und Verhandlungen über die Grenzen hinweg müssen Teil der täglichen Arbeit der Gewerkschaften werden. Die Gewerkschaften selbst müssen internationalen Fragen wesentlich mehr Zeit und Geld widmen. Mehr Informationen über TNG sind zu

sammeln und an die Gewerkschaften weiterzugeben, und die verschiedenen internationalen Gewerkschaftsorganisationen müssen enger zusammenarbeiten, um ihrer Arbeit größtmögliche Wirkung zu verschaffen. Die Länder der Europäischen Gemeinschaft, in denen die Einrichtung paritätischer Informations- und Konsultationsgremien für europäische Unternehmen Vorrang hat, werden das Ziel besonderer Anstrengungen sein. Gleichzeitig benötigen die neu entstehenden demokratischen Gewerkschaften in Osteuropa Unterstützung bei der Schaffung eines Gegengewichts zur Verhandlungsmacht der westlichen TNG, die mit großer Geschwindigkeit in ihre Länder drängen.

Die ITF war auf der Sitzung durch den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

... ungarische Seeleute in der ITF

Forts. von Seite 1

zu verstärken, bis echte Verhandlungen über die Beendigung des Apartheidsystems begonnen hätten. Der Antrag verurteilte darüber hinaus die Ermordung streikender Eisenbahner am 9. Januar am Bahnhof von Gemiston (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990) und forderte die südafrikanische Regierung auf, die dafür Verantwortlichen sobald wie möglich zur Rechenschaft zu ziehen. Ein besonderes persönliches Anliegen war es dem Vorstand, die Arbeit von Jane Barrett zu würdigen, die auf dem Gewerkschaftstag der südafrikanischen TGWU im Dezember 1989 ihr Amt als Generalsekretärin der Gewerkschaft niedergelegt hatte.

Im Anschluß an seine Beratungen über einen Sonderbericht des Generalsekretärs zur Lage in Mittel- und Osteuropa verabschiedete der Vorstand eine Entscheidung zu den gewerkschaftlichen Entwicklungen in der Region. Er nahm die seit der letzten Vorstandssitzung im Oktober 1989 eingetretenen, weitreichenden Veränderungen zur Kenntnis und begrüßte das Entstehen wirklich freier und demokratischer Gewerkschaften nach dem Sturz der Unterdrücker-Regime, die in diesen Ländern geherrscht hatten. Der Vorstand äußerte sich erfreut über die Schritte zur Kontaktaufnahme mit der ITF, die viele der neuen demokratischen Gewerkschaften in jenen Ländern bereits unternommen hatten, und forderte den Generalsekretär auf, enge kollegiale Beziehungen zu diesen Organisationen herzustellen und ihnen im Hinblick auf einen möglichen zukünftigen Beitritt zur ITF jede verfügbare praktische, finanzielle und andersartige Unterstützung zu gewähren.

Mit der Annahme des Beitrittsgesuchs der ungarischen Seeleutegewerkschaft

(Magyar Tengerész Szakszervezet), die damit die erste ITF-Mitgliedsgewerkschaft aus einem osteuropäischen Land wurde, ließ der Vorstand seinen Worten Taten folgen. Die der Demokratischen Liga von Gewerkschaften angeschlossene Organisation organisiert insgesamt 450 beim staatlichen ungarischen Schiffsverkehrsunternehmen beschäftigte Mannschaftsdienstgrade und Offiziere. Eine Entscheidung über das Beitrittsgesuch der jugoslawischen Transportarbeitergewerkschaft vertrat der Vorstand bis zu seiner nächsten Sitzung, um mit der Gewerkschaft Gespräche über den Status ihrer nicht in der Seeschifffahrt tätigen Mitglieder führen zu können. Ebenfalls vertrat wurde auf Wunsch der bereits der ITF angeschlossenen spanischen Transportarbeitergewerkschaft in der UGT die Entscheidung über ein Beitrittsgesuch der dem Gewerkschaftsdachverband Comisiones Obreras (CC.OO) angeschlossenen spanischen Transportarbeitergewerkschaft FETCOMAR.

Die volle Unterstützung des Vorstands fand ein vom ITF-Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum vorgelegter Entschließungsantrag, in dem die chinesische Regierung zur Freilassung aller inhaftierter Gewerkschafter und politischer Gefangener sowie zur Respektierung internationaler Normen im Bereich der Menschen- und Gewerkschaftsrechte aufgefordert wurde.

Breiten Raum nahmen in den Beratungen des Vorstands die Vorbereitungen für den 36. ITF-Kongreß ein, der am 2. August in Florenz (Italien) eröffnet werden wird. Die nächste Vorstandssitzung wird an den beiden dem Kongreß vorangehenden Tagen ebenfalls in Florenz stattfinden.

Wiederherstellung der Demokratie in Chile

Die internationale Gewerkschaftsbewegung feiert gemeinsam mit der Bevölkerung Chiles die Amtsübernahme einer demokratisch gewählten Regierung nach 17 Jahren blutiger Diktatur durch das Pinochet-Regime.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften begrüßte die Rückkehr zur Demokratie und sagte seine fortgesetzte Unterstützung für die Gewerkschafts- und die Demokratiebewegung in Chile zu.

Doch obwohl nun eine neue, mit einem Mandat der Bevölkerung ausgestattete Regierung die Geschicke des Landes lenkt, stehen einer wirklichen Rückkehr zu einer voll funktionsfähigen Demokratie noch große Hindernisse im Weg. Der Senat des Landes wurde fast vollständig mit Anhängern Pinochets besetzt, die jedes Reformgesetz blockieren können, und ähnlich auf den Kurs des Diktators eingeschworene Mitglieder des Verfassungsgerichts verhindern eine Untersuchung der Menschenrechtsverletzungen während der Jahre der Diktatur durch den Kongreß. Das Militärregime vollzog darüber hinaus während der jüngsten Zeit die Privatisierung einer Reihe von Schlüsselindustrien des staatlichen Sektors, um sie der Kontrolle der Regierung zu entziehen.

IBFG-Frauenausschuß tagt

Am 22. und 23. März fand in Brüssel die 61. Sitzung des Frauenausschusses des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften statt.

Fünfunddreißig Vertreterinnen nationaler Gewerkschaftsdachverbände und der Internationalen Berufssekretariate nahmen an der 2tägigen Sitzung teil. Die ITF war durch Verwaltungssekretärin Eva Leigh vertreten.

Die versammelten Delegierten begrüßten die Veröffentlichung der ersten Ausgabe eines IBFG-Nachrichtenbulletins für Frauen, das in Zukunft regelmäßig alle zwei Monate erscheinen wird.

Weniger erfreulich waren die Berichte, die dem Ausschuß aus Kanada und Schweden vorgelegt wurden und die möglicherweise den Beginn neuer, negativer Entwicklungen in den Industrienationen markieren. Auf Anraten von Rentenversicherungsunternehmen wird dort versucht, wegen der höheren Lebenserwartung von Frauen deren Rentenansprüche zu senken. In den Industrienationen machen Frauen mehr als zwei Drittel der Bevölkerung in der Altersgruppe von 75 Jahren und darüber aus.

Als besonderer Gast nahm Malgorzata Tarasiewicz von der unabhängigen polnischen Gewerkschaft Solidarnosc an der Sitzung teil. Sie zeichnete ein düsteres Bild von der Position der Frauen in der polnischen Gewerkschaft. Die den Frauen in den 50er Jahren formell gewährte Gleichberechtigung "erlaube" es ihnen, hart zu

arbeiten, doch erhielten sie niemals eine entsprechende Ausbildung oder angemessenen Zugang zu Bildungseinrichtungen. Den polnischen Frauen fehle das Selbstvertrauen, und sie blickten voller Angst in die Zukunft. Es gebe keinerlei Verhütungsmittel, und Abtreibungen seien traditionell das einzige verfügbare Mittel zur Geburtenkontrolle. Angesichts des gegenwärtig zu verzeichnenden Wiederauflebens der Religion sei es durchaus möglich, daß Ab-

treibungen gesetzlich verboten (und mit einer Haftstrafe belegt) würden.

Der Ausschuß beriet auch über die bevorstehende 5. IBFG-Frauenkonferenz, die vom 22. bis zum 25. April 1991 in Ottawa (Kanada) stattfinden wird. Das Motto der Konferenz lautet "Frauen und Gesellschaft, Wirtschaft und Gewerkschaften". Die ITF kann zwei Delegierte zu dieser Konferenz entsenden.

ITF-Grußbotschaft nach Bulgarien

In einer Grußbotschaft überbrachte die ITF ihre Glückwünsche an die erste Konferenz der unabhängigen Arbeitnehmervereinigung Podkrepa in Bulgarien.

Generalsekretär Harold Lewis wünschte der Konferenz, die am 17. und 18. März in Sofia stattfand, im Namen der ITF guten Erfolg. In seinem Schreiben gab er dem Wunsch der ITF nach Herstellung "enger kollegialer Beziehungen" zu den Verkehrssektionen der Podkrepa Ausdruck und äußerte die Hoffnung, daß sie sich zum gegebenen Zeitpunkt um einen Beitritt zur ITF bemühen würden.

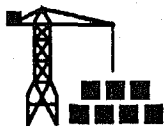
Die ITF hat bereits Kontakt zur Seelutesektion der Podkrepa und bot den übrigen Verkehrssektionen des bulgarischen Gewerkschaftsbundes ihre Hilfe an.

Die Grußbotschaft der ITF an Podkrepa wurde von Luc Demaret überbracht, der als Vertreter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften an der Konferenz teilnahm.

Mongolei...

Gewerkschaften in der mongolischen Volksrepublik sind dem Beispiel vieler anderer Gewerkschaften in Osteuropa gefolgt und haben ihre Unabhängigkeit von Partei und Staat erklärt.

Der Zentralrat der mongolischen Gewerkschaften gab am 14. März die bevorstehende Gründung einer "neuen, unabhängigen, geeinten und freien Bewegung" bekannt.



HAFENARBEITER

Lohnangebot zurückgewiesen

Im Zusammenhang mit einer 8,5%igen Lohnforderung bereiten sich die Hafendarbeiter in der Bundesrepublik Deutschland auf eine größere Kraftprobe mit den Hafendarbeitgebern vor.

Die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dien-

ste, Transport und Verkehr (ÖTV) begründet ihre Forderung mit dem Wertverlust der Hafendarbeiterlöhne gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen und der guten Konjunktur in der Hafenwirtschaft. Es wird erwartet, daß insbesondere der Hamburger Hafen von der Öffnung der osteuropäi-

schen Märkte und den engeren Beziehungen zwischen den beiden deutschen Staaten profitieren wird.

Ein Angebot der Hafendarbeitgeber über 3,3 Prozent wurde von der Gewerkschaft abgelehnt.

Internationale Konferenz über Sicherheit in den Häfen

Sicherheit im Hafenumfeld ist das Thema einer internationalen Konferenz, die im September diesen Jahres in Bremen (Bundesrepublik Deutschland) stattfinden wird.

Die vom Bremer Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr in Zusammenarbeit mit einer Reihe internationaler Wirtschaftsorganisationen und Aufsichtsbehör-

den veranstaltete Konferenz wird sich mit einem breiten Spektrum von aktuellen Fragen im Zusammenhang mit der Hafensicherheit befassen.

Zur Diskussion stehen see- und landseitige Aspekte der Sicherheitsvorschriften, Ausbildung und Betriebsverfahren ebenso wie die Rolle internationaler Organisationen.

Nähere Informationen und Anmeldeformulare sind erhältlich bei:

Frau B. Mühlbrandt
Port and Transport Consulting
Bremen GmbH
Postfach 10 79 65
2800 Bremen 1
Bundesrepublik Deutschland



BINNENVERKEHR

ITF-Vorschläge zur Überarbeitung des AETR

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Gesundheitsschutz der Fahrer sind die Schlüsselemente der ITF-Vorschläge für die Überarbeitung des europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personals (AETR).

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers war im Januar vom französischen Verkehrsministerium aufgefordert worden, den Standpunkt der ITF zur Überarbeitung des AETR und der EG-Verordnungen 3820/85 bzw. 3821/85 zu erläutern (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990).

Nach Rücksprache mit den angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften und Beratungen im Rahmen der Sitzung des Planungsausschusses der ITF-Sektion Straßentransport am 3. April in London unterrichtete Brothers die UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), daß nach Auffassung der ITF eine gleichzeitige Überarbeitung des AETR und der EG-Verordnungen erforderlich sei, um die europäischen Vorschriften für den Straßengüter- und -personenverkehr zu vereinheitlichen.

In ihrer Eingabe sprach die ITF eine Reihe wichtiger Empfehlungen hinsichtlich der Arbeitszeitvorschriften für die Berufsfahrer aus. Die ITF schlägt die Regelung der Dienstzeiten statt wie bisher der Lenkzeit vor und fordert in diesem Zusammenhang eine Dienstzeitbeschränkung auf zehn Stunden am Tag, 50 Stunden in der Woche und 90 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Wochen.

Darüber hinaus wünscht sich die ITF eine tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit von 12 Stunden, eine wöchentliche ununterbrochene Mindestruhezeit von 36 Stunden und eine Ruhezeit von mindestens 96 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Wochen. Bei der Berechnung sollte jeweils die Kalenderwoche zugrundegelegt werden. Für Essenspausen wird eine Mindestdauer von 30 Minuten empfohlen.

Alle Zeiten, die weder als tägliche Ruhezeit noch als Essenspause anzusehen sind - d. h. Lenktätigkeit, Laden und Entladen, Fahrzeugwartung, Grenzformalitäten, Wartezeiten usw. - sollten zu 100 % als Dienstzeiten anerkannt werden.

Angesichts der nicht zu übersehenden Hinweise auf ein erhöhtes Unfallrisiko bei Nachtfahrten fordert die ITF, daß im Rahmen der neuen Vorschriften einer Regelung der Dienstzeiten bei Nacht besondere Aufmerksamkeit zu widmen sei.

Die Vorschriften sollten außerdem Bestimmungen z. B. über die Numerierung von Fahrtschreiberscheiben enthalten, die Manipulationen an den Aufzeichnungsgeräten unmöglich machen.

Ferner fordert die ITF eine Vereinfachung der neuen Vorschriften "im Interes-

se der leichteren Verständlichkeit und verbesserter Kontrolle" und eine eindeutige Definition der Verantwortung des Arbeitgebers/Transportunternehmers für die Einhaltung der Vorschriften.

Auf einer Sondersitzung im Juli wird die ECE über die Überarbeitung der Vorschriften beraten. Die der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften setzen sich bei ihren Regierungen für die Aufnahme von Gewerkschaftsvertretern in die an der Sitzung teilnehmenden Länderdelegationen ein.

Gefahrgutbeauftragte in deutschen Unternehmen

Im Bereich des Gefahrguttransports tätige bundesdeutsche Unternehmen werden verpflichtet, zur Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften einen speziell ausgebildeten Gefahrgutbeauftragten zu bestellen. So schreibt es eine vor kurzem in Kraft getretene Regierungsverordnung vor.

Diese Maßnahme geht zu einem großen Teil auf eine Initiative der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) zurück, die damit auf die Beunruhigung der Öffentlichkeit über die Sicherheit des Gefahrguttransports, insbesondere nach dem Tankwagenunglück in Herborn 1987, bei dem sechs Personen getötet und etwa 40 weitere verletzt wurden, reagierte.

Die Unternehmen müssen spätestens bis zum 1. Oktober 1991 einen oder mehrere Gefahrgutbeauftragte ernennen. Hierbei handelt es sich um leitende Angestellte, die in keinerlei Zusammenhang mit den gewerkschaftlichen Arbeitsschutzbeauftragten stehen. Die Vorschrift gilt für Unternehmen, die in einem Kalenderjahr mindestens 50 Tonnen Gefahrgut bzw. eine geringere Menge besonders hochgefährlicher Stoffe versenden, befördern oder verpacken.

Die Verordnung legt einen Rahmen für die vereinheitlichte Ausbildung der Gefahrgutbeauftragten fest. Unternehmen müssen dafür Sorge tragen, daß die bestellten Personen die erforderliche Ausbildung erhalten, jederzeit Zugang zur Unternehmensleitung haben und ihre Tätigkeit ohne

Angst vor sich möglicherweise daraus ergebenden beruflichen Nachteilen ausführen können.

Die Beauftragten sind verpflichtet, für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften in dem Unternehmen zu sorgen und alle Mängel sofort der Unternehmensleitung zur Kenntnis zu bringen. Darüber hinaus müssen sie einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit mit näheren Angaben über alle von der Firma umgeschlagenen Gefahrgüter erstellen, der den Behörden auf Verlangen vorzulegen ist.

Die neue Verordnung war einer der wichtigsten Tagesordnungspunkte auf einem im März diesen Jahres vom TÜV Rheinland veranstalteten Gefahrgutseminar, das eine Gelegenheit zur Bestandsaufnahme hinsichtlich der seit der Katastrophe von Herborn gemachten Fortschritte in Richtung auf eine wirksame Umsetzung der Sicherheitsvorschriften bot.

An dem Seminar nahmen neben Managern der chemischen Industrie und des Straßengüterverkehrs auch Vertreter der Arbeitgeberorganisationen und der Aufsichtsbehörden aus dem ganzen Land teil. Wolfgang Baars von der Gewerkschaft ÖTV und Chris Pate vom ITF-Sekretariat trugen den gewerkschaftlichen Standpunkt zu diesem Thema vor.

Von den Behörden und den Arbeitnehmervertretern unter Druck gesetzt, bemühen sich eine Reihe der größten Straßentransportunternehmen in der Bundesrepublik inzwischen um eine ernsthafte Ausbildung ihrer Mitarbeiter, die mit Gefahrgütern in Berührung kommen.

Ausbeutung durch Kleinbetriebe im Straßentransport

Die Gewerkschaften im Straßengüterverkehr der Europäischen Gemeinschaft haben die negativen Auswirkungen der großen Zahl von Klein- und Mittelbetrieben auf die Sozialbedingungen in diesem Wirtschaftsbereich verurteilt.

Diese Klein- und Mittelbetriebe ("PME" im Euro-Jargon) waren Gegenstand eines von der Europäischen Gemeinschaft (EG) organisierten Gewerkschaftsseminars am 5. und 6. März in Luxemburg. Für die Koordinierung der Gewerkschaftsseite war Clive Iddon, Sekretär des eng mit der ITF zusammenarbeitenden gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß"), zuständig.

Bei fast allen im europäischen Straßentransport tätigen Firmen handelt es sich um PME. PME werden definiert als Firmen mit bis zu 50 Beschäftigten. Unter diese EG-Definition fallen neben den Kleinbetrieben auch selbständige Fahrer. Da die Mehrzahl der in der EG tätigen Berufsfahrer bei PME beschäftigt sind, wirken sich die zahlreichen Probleme und Mängel dieses Sektors auf den gesamten Berufsstand aus.

Die EG-Kommission hat ein eigenständiges Generaldirektorat (DG XXIII, das auch das Seminar einberufen hatte) eingerichtet, um sich mit den besonderen Bedürfnissen der PME zu befassen, die laut EG-Gründungsvertrag gegen verwaltungstechnische, finanzielle und rechtliche Beschränkungen geschützt werden müssen. Die Arbeitnehmer in diesem Sektor sind, was Arbeits- und Ruhezeiten sowie Arbeitsschutzvorschriften angeht, besonders gefährdet. Nur wenige unterstehen dem Schutz eines angemessenen Kollektivvertrages.

Darüber hinaus sind kleinere Unternehmen häufig von den in der nationalstaatlichen Gesetzgebung verankerten Vorschriften über die Vertretung der Arbeitnehmer in Betriebsräten oder betrieblichen Gesundheits- und Sicherheitsausschüssen ausgenommen, da sie nicht mehr als 15 Mitarbeiter beschäftigen. Manche Unternehmen können ihre Größe durch die Vertragsvergabe an Subunternehmen künstlich verringern, um sich so ihren gesetzlichen Verpflichtungen zu entziehen.

Die Teilnehmer an dem Seminar forderten, kleine Unternehmen, die aufgrund der Zahl ihrer Mitarbeiter nicht den gesetzlichen Vorschriften über Arbeitnehmervertretungen unterliegen, gesetzlich zu verpflichten, sich mit anderen Firmen

zusammenzuschließen, damit die größere Gruppe den sozialen Verpflichtungen nachkommen kann.

Die Seminarteilnehmer waren sich darüber einig, daß zu viele PME häufig gegen die nationalstaatlichen und die Gemeinschaftsvorschriften verstießen. Die Arbeitnehmerinteressen seien nicht geschützt, da die Arbeitgeber in vielen dieser Betriebe die gewerkschaftliche Betätigung behinderten.

Wie der Vertreter des DG XXIII auf

dem Seminar jedoch feststellte, sind die Mitgliedsstaaten generell verpflichtet, den Bereich der kleinen Unternehmen zu entregulieren, um die verwaltungstechnische "Belastung" durch Papierwerk und Verordnungen zurückzuschneiden.

Die Sitzungsteilnehmer widersprachen dieser Auffassung auf das heftigste und forderten, die PME in ähnlicher Form wie größere Betriebe zur Einhaltung ihrer Pflichten gegenüber ihren Arbeitnehmern anzuhalten.

Europäisches Lkw-Management per Satellit

Mit der Einführung satellitengestützter Kommunikationssysteme für das Lkw-Flottenmanagement stehen europäische Speditionen ebenso wie die Straßentransportarbeitergewerkschaften vor einer großen Herausforderung durch neue Technologien.

Die neuen Systeme ermöglichen es den Unternehmen, die Position jedes Fahrzeugs auf bis zu 20 Meter genau zu erfassen und überall auf dem Kontinent mit dem Fahrer Informationen über Bestellungen, Fahrtstrecken und Frachten auszutauschen.

Das vom bundesdeutschen Unternehmen SEL entwickelte Empfangsgerät ging Anfang des Jahres in die Serienproduktion. Dieser Empfänger, der den Lkw über den 1989 im Orbit stationierten Satelliten Eutelsat mit dem Sitz des Unternehmens verbindet, ist das Kernstück des Flottenmanagementsystems Globos F 2000.

Dieses besteht aus zwei Elementen: Mobileinheit und Feststation. Die Mo-

bileinheit von der Größe eines Autoradios kann im Armaturenbrett des Fahrzeuges installiert werden. Im Büro des Unternehmens kann die Bewegung des Lkw auf der aus einem Personalcomputer mit digitaler Graphikkarte bestehenden Festeinheit beobachtet werden. Für den Informationsaustausch zwischen Lkw und Büro gibt es verschiedene Möglichkeiten, um eine Ablenkung des Fahrers durch während der Fahrt eintreffende Botschaften zu vermeiden.

Bundesdeutsche Straßentransportunternehmen zeigen großes Interesse an dem neuen System, von dem sie sich im Vorfeld der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes 1992 einen Wettbewerbsvorteil erhoffen. Besonders interessant dürfte es für regelmäßig im Transport besonders wertvoller oder gefährlicher Güter tätige Unternehmen sein. Auch im verkehrsträgerübergreifenden Transport wird es viele Anwendungsmöglichkeiten geben.

Aus für Straßenbaupläne in London

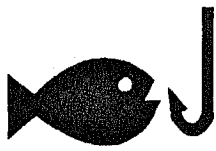
Die britische Regierung legte ihre Pläne für ein umfassendes Straßenbauprogramm in der britischen Hauptstadt zu den Akten.

Verkehrsminister Cecil Parkinson gab am 20. März vor dem britischen Parlament die Ablehnung der in vier getrennten, von Beratern durchgeführten und unter der Bezeichnung London Assessment Studies (LAS) im vergangenen Dezember veröffentlichten Studien ausgesprochenen Empfehlungen bekannt.

Im Laufe der acht Jahre, die für die Erstellung dieser Studien erforderlich waren, hatte die britische Regierung insgesamt 8,5 Mio. Pfund Sterling dafür aufgebracht. Die Vorschläge für umfangreiche Straßenbauprojekte stießen jedoch

auf so heftigen Widerstand von Seiten der Bürger, daß sich die konservative Regierung - die bereits aus einer Reihe anderer Gründe in Schwierigkeiten ist - veranlaßt sah, das Programm aufzugeben.

Die Gegner des Straßenbauprogrammes forderten statt dessen mehr Geld für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, um die Straßen Londons zu entlasten. Wie John Prescott, verkehrspolitischer Sprecher der oppositionellen Labour-Partei, am gleichen Tage im Parlament erklärte, wäre es sinnvoller gewesen, die 8,5 Mio. Pfund für die Einrichtung von Busspuren als für die Erstellung von Studien bereitzustellen.



Erfolgreicher Streik in Grönland

Mit Hilfe von Arbeitsk Kampfmaßnahmen konnten die Offiziere der grönländischen Trawlerflotte einen neuen Beschäftigungsvertrag und neue, einheitliche Heuerskalen für alle Schiffe durchsetzen.

Im Februar war der Fangbetrieb mehrere Tage lang lahmgelegt, während Ingenieure, nautische Offiziere und Lotsen den Gewerkschaftsforderungen durch Arbeitsniederlegung Nachdruck verliehen. Die festliegenden Trawler verursachten den

Reedern Verluste in Höhe mehrerer Hunderttausend dänischer Kronen pro Tag und zwangen sie zu ernsthaften Verhandlungen mit der der ITF angeschlossenen dänischen Schiffsingenieursgewerkschaft, deren Verhandlungsdelegation vom Vorsitzenden der Gewerkschaft, Leif Dolleris, angeführt wurde. Die Gespräche fanden auf "neutralem" Boden in Island statt.

Nach langwierigen Verhandlungen einigte man sich darauf, die für die Mehrzahl

der Trawler bereits angewandten Berechnungsmethoden für die Heuern auch auf die übrigen Schiffe der Flotte zu übertragen. Die Bezahlung der Offiziere basiert dabei auf einem 28%igen Anteil am Wert des Fanges nach Abzug der Transportkosten, Gewinne und Lizenzgebühren.

Die zweimonatige Kündigungsfrist des Vertrages stellt einen Kompromiß zwischen der Position der Gewerkschaft und der der Reeder dar.

Spanien: Neue Proteste gegen Fischereiabkommen

Mit einer 10tägigen Blockade des Hafens von Algeciras protestierten im vergangenen Monat verärgerte spanische Fischereiarbeiter gegen ihrer Meinung nach ungerichtete Änderungen bei der Umsetzung des Fischereiabkommens zwischen Marokko und der Europäischen Gemeinschaft.

Das im Februar 1988 nach dem Auslaufen eines Vertrages zwischen Spanien/Portugal und Marokko geschlossene Fischereiabkommen (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1988) sollte nach Meinung der Fischer neu ausgehandelt werden.

Die Fanggründe vor der marokkanischen Küste gehören zu den reichsten der Welt. Die Vereinbarung aus dem Jahre 1988, mit der die EG den zuvor geltenden Vertrag übernahm (der noch aus der Zeit vor dem Beitritt der iberischen Staaten zur EG stammte), beschränkte den Zugang von über 10.000 spanischen und portugiesischen Fischern zu diesen traditionell von ihnen genutzten Fanggründen. Den ihrer

Fangrechte beraubten Fischern wurde ein EG-Finanzhilfepaket gewährt. Den Marokkanern zahlt die EG 281 Mio. Ecu für die Fangrechte in ihren Gewässern.

Im Mittelpunkt des augenblicklichen Konflikts stehen die von den Marokkanern in jüngster Zeit ergriffenen drastischen Maßnahmen gegen die ihrer Meinung nach illegale Fangtätigkeit nicht zugelassener Schiffe. Mit Wirkung vom Januar dieses Jahres wurden die solchen Schiffen auferlegten Geldstrafen um 1.000 Prozent erhöht. Mehrmals wurde angeblich von marokkanischen Schiffen auf spanische Trawler geschossen.

Die spanische Regierung konnte die Fischer durch die Einberufung einer Sitzung der für die Überwachung des Fischereiabkommens zuständigen paritätischen EG-Fischereikommission zur Beendigung ihrer Blockade bewegen. Im Rahmen des Abkommens hat allerdings Marokko das ausschließliche Recht, mit Maßnahmen und Strafen gegen illegale Fangtätigkeit vorzu-

gehen. Auf einer Zusammenkunft mit marokkanischen Regierungsbeamten, die auf Anregung der EG am 19. März in Rabat stattfand, konnte zwar eine Einigung erzielt werden, doch wurde die Frage der Bußgelder noch nicht einmal angesprochen.

Die Marokkaner erklärten sich aber bereit, in Zukunft darauf zu verzichten, spanische Schiffe, die beim illegalen Fischfang überrascht werden, bis zur Entrichtung des Bußgelds zu beschlagnahmen und strenge juristische Verfahren zu verabschieden, die es den Fischern erlauben, entweder die Strafe zu bezahlen, bis zur Zahlung der Geldstrafe eine von einer Bank gewährte Sicherheit zu hinterlegen, oder eine Anzahlung zu leisten. Außerdem sagte Marokko zu, diese neuen Vorschriften in die spanische Sprache übersetzen zu lassen.

Die spanischen Fischer werden jedoch mit dieser Vereinbarung alles andere als zufrieden sein.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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)



ZIVILLUFTFAHRT

IAO bestätigt Beschwerde gegen Vayudoot

Der IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit gab einer von der ITF eingereichten Beschwerde gegen die indische Binnenfluggesellschaft Vayudoot statt, in der das Unternehmen beschuldigt wurde, Mitarbeiter wegen legitimer gewerkschaftlicher Betätigung zu schikanieren. Die Beschwerde war im September 1988 im Anschluß an die Entlassung zweier aktiv an der Gründung der Vayudoot Pilots' Association beteiligten Piloten, Flugkapitän Sharma und Blaggana, durch das Unternehmen eingereicht worden (vergl. ITF-Nachrichten September 1988).

In dem auf der Sitzung des IAO-Verwaltungsrates im Februar/März bestätigten Bericht des Ausschusses wurde die Behauptung der indischen Regierung zurückgewiesen, die Piloten seien

wegen "schlechter Leistungen" entlassen worden. Statt dessen wurden die Entlassungen als Teil einer Einschüchterungskampagne gegen gewerkschaftlich aktive Mitarbeiter der Fluggesellschaft bezeichnet. Angesichts der Tatsache, daß es sich bei Vayudoot um ein zu 100 % staatliches Unternehmen handelt, stellte der Ausschuß fest, daß "staatliche Stellen im Falle staatlicher Unternehmen doppelte Verantwortung dafür tragen, eine Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern zu verhindern."

Der Ausschuß forderte die indische Regierung auf, einer umfassenden und unparteiischen Untersuchung der Begleitumstände der Entlassung der beiden Piloten höchste Priorität einzuräumen, die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit Beschwerden über Diskriminierung von

Gewerkschaften zu überprüfen, der IAO eine Kopie des Urteils in dem von Flugkapitän Sharma (vor drei Jahren) gegen seine Entlassung angestregten Gerichtsverfahren zur Verfügung zu stellen, sobald es verfügbar sei, und "angemessene" Maßnahmen zu ergreifen, um ähnliche Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern bei Vayudoot in Zukunft zu unterbinden.

Die Tatsache, daß die indische Regierung die beiden IAO-Übereinkommen 87 und 98, in denen grundlegende Gewerkschaftsrechte verankert sind, nicht ratifiziert hat, hatte keinen Einfluß auf den Beschluß des Ausschusses. Alle Mitgliedsstaaten der IAO verpflichten sich durch ihren Beitritt zur Respektierung des Grundsatzes der Vereinigungsfreiheit.

Schließung von Uganda Airlines schockiert Mitarbeiter

Im Radio hörten die Beschäftigten der Uganda Airlines Corporation eine Erklärung des Verkehrsministers, in der er die sofortige Schließung der Fluggesellschaft und die Zwangsbeurlaubung der Mitarbeiter bekanntgab.

Diese Erklärung am 12. Februar kam für alle Betroffenen recht unerwartet. Wie der amtierende Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Amalgamated Transport and General Workers' Union (ATGWU), Mugeni Ouma N., mitteilte, war niemand vorher von diesem überraschenden Schritt unterrichtet worden.

Der Minister erklärte, daß ein Stamm von etwa hundert Mitarbeitern weiterhin ihren Dienst versehen sollten, um die Aufrechterhaltung des Betriebs in anderen Unternehmensbereichen zu erleichtern und wesentliche Dienste innerhalb der Fluggesellschaft zu versehen. Die wöchentliche Flugverbindung nach London sollte mit geleasteten Maschinen aufrechterhalten werden.

Die "zwangsbeurlaubten" Arbeitnehmer werden ihr Grundgehalt und einen Lebenshaltungskostenzuschuß weiterbezahlen und dürfen in den werkseigenen Häusern wohnen bleiben bzw. erhalten einen Wohngeldzuschuß, wenn sie anderweitig untergebracht sind. Nach Angaben des Ministers wird die Fluggesellschaft im Laufe der nächsten zwei oder drei Monate "umstrukturiert".

Minuten, nachdem die Erklärung über den Sender gegangen war, wurde der Hauptsitz der Gesellschaft von bewaffneter Militärpolizei abgeriegelt und staatliches Bewachungspersonal dort stationiert. Alle Mitarbeiter wurden aus ihren Büros entfernt. Die Militärpolizei wurde später abgezogen, das Bewachungspersonal hält sich weiterhin in dem Gebäude auf.

Vier Tage später trafen Funktionäre der ATGWU-Betriebsgruppe bei dem Unternehmen mit dem Geschäftsführenden Direktor zu Gesprächen über die Schließung zusammen. Dieser erklärte jedoch, daß er auch nicht viel mehr wisse, und verwies sie an den Minister.

Der Minister war allerdings außer Landes - er war noch am Tage der Bekanntgabe des Beschlusses (mit dem Flugzeug) abgereist. Am 6. März schließlich konnten die Gewerkschafter mit ihm zusammentreffen.

"Während der Zusammenkunft gab die Gewerkschaft ihrer Verärgerung und Enttäuschung über die Vorgehensweise Ausdruck. Der Minister stimmte mit uns überein, daß die Angelegenheit geschickter hätte gehandhabt werden können. Er hielt jedoch an seiner Auffassung fest, daß die Schließung notwendig war, da das Unternehmen schlecht geführt sei, zuviel Personal beschäftige und seine

Kapazitäten nicht ausgelastet seien," berichtet Ouma.

Als weiteren Grund für die Schließung führte der Minister einen Streik der bei der Fluggesellschaft beschäftigten Piloten zur Durchsetzung von Lohnforderungen an.

Der Minister erklärte, die Regierung habe Unternehmensberater mit der Erarbeitung einer Studie über die Fluggesellschaft beauftragt. Auf der Grundlage der in dieser Studie gemachten Empfehlungen sollten die gleichen Unternehmensberater das Unternehmen nun umstrukturieren. Er weigerte sich jedoch, der Gewerkschaft nähere Einzelheiten über den Bericht mitzuteilen und wies darauf hin, daß ein Vertrag über die Umsetzung noch nicht unterzeichnet sei.

Die Gewerkschaft forderte ihre Miteinbeziehung in die Umstrukturierungsmaßnahmen, sobald der Prozeß beginne. Die Regierung sagte zu, die Gewerkschaft zu unterrichten, wenn der Vertrag unterzeichnet sei, und erklärte, so Ouma, "sie erwarte eine Miteinbeziehung der Gewerkschaften, da der Umstrukturierungsprozeß nicht auf eine Bestrafung der Arbeitnehmer abziele, sondern auf eine Verbesserung der Betriebsabläufe in der Fluggesellschaft."

Die Gewerkschaft wartet nun auf nähere Informationen.

Hilfe für streikendes Personal bei Eastern in Sicht?

Am 4. März kamen überall in den Vereinigten Staaten Tausende von Menschen zusammen, um den Jahrestag des Beginns des Streiks der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists and Aerospace Workers' (IAM) bei Eastern Airlines zu begehen. 2.500 Menschen kamen in Miami zusammen, 2.000 waren in New York und Kansas City, 1.000 in St. Louis, und auch an vielen anderen Orten fanden Kundgebungen statt. Auch nachdem der bittere Streik gegen den berühmten Gewerkschaftsfeind Frank Lorenzo nun in sein zweites Jahr gegangen ist, sind die streikenden IAM-Mitglieder noch immer fest zum Sieg entschlossen.

Sie stehen mächtigen Widersachern gegenüber - zu denen, die Lorenzo unterstützen, gehören US-Präsident Bush und David Shapiro, der vom Konkursgericht eingesetzte Prüfer -, doch deutet einiges darauf hin, daß Lorenzo nicht mehr lange standhalten wird.

Shapiro veröffentlichte am 1. März einen 30 Seiten langen Bericht, in dem bestätigt wird, was die Gewerkschaften von Anfang an wußten: Die Transaktionen, mit denen Frank Lorenzo Geld und Vermögenswerte von Eastern auf Continental Airlines und die Texas Air Corporation übertrug, waren illegal. Doch mit "klassischer Doppelzüngigkeit", so beschrieb es die IAM, beschuldigte Shapiro die Gewerkschaften der Unnachgiebigkeit, um seine schonende Behandlung Frank Lorenzos zu rechtfertigen. Obwohl Shapiro den Wert der betrügerischen Transaktionen auf zwischen 285 Mio. und 403 Mio. US-Dollar ansetzte, handelte er eine Vereinbarung aus, in deren Rahmen Eastern lediglich Bargeld in Höhe von 133 Mio. US-Dollar von Texas Air erhalten soll. Insgesamt ist die Vereinbarung "mehr als 280 Mio. Dollar" wert - wohl kaum genug, um Eastern für alle erlittenen Verluste zu entschädigen. Shapiro sprach sich außerdem gegen eine formelle Anklage aus und riet dem Gericht von der Ernennung eines unabhängigen Treuhänders ab. Seit sich die Kenntnis durchsetzte, daß der Texas Air Corporation, die keinerlei Interesse an der Zukunft von Eastern hat, die Kontrolle über die Fluggesellschaft entzogen werden muß, war der Ruf nach Ernennung eines Treuhänders immer stärker geworden.

Darüber hinaus sprach sich Shapiro in einem Brief an führende Kongreßabgeordnete gegen den Versuch aus, das von Präsident Bush gegen den Gesetzentwurf über die Einberufung einer Untersuchungskommission durch den Präsidenten eingelegte Veto zu überstimmen. Der von der IAM

unterstützte Gesetzentwurf sollte eine unparteiische Untersuchung der Vorgänge im Vorfeld des Streiks bei Eastern gewährleisten. Natürlich ist weder Lorenzo noch seinen Anhängern an einer weiteren Überprüfung ihrer Machenschaften durch ein unparteiisches Gremium gelegen. Shapiros Intervention reichte aus, um unentschiedene Kongreßabgeordnete gegen die Aufhebung des Vetos stimmen zu lassen. Mit 261 zu 160 Stimmen für eine Aufhebung wurde die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit knapp verfehlt.

Doch Lorenzos Schwierigkeiten nehmen weiter zu. Ein von ihm vorgelegter fünfter Umstrukturierungsplan führte seine zu einem früheren Zeitpunkt gegebene Zusage ad absurdum, daß Eastern ihre ungesicherten Schulden in Höhe von 1 Mrd. US-Dollar in vollem Umfang zurückzahlen werde. Der neue Plan sieht vor, daß den Gläubigern für jeden geschuldeten Dollar 50 Cent zurückgezahlt werden sollen - ein Verlust von 500 Mio. Dollar. 300 Mio. Dollar des 490 Mio.-Dollar-Pakets sollten durch den Verkauf der Lateinamerika-Strecken Easterns an American Airlines zum Preis von 349 Mio. Dollar finanziert werden, der am 7. März von der Regierung genehmigt wurde.

Weitgehende Zugeständnisse der Piloten bei Eastern waren eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Plans. Lorenzo lehnte ein Angebot der Pilotengewerkschaft ALPA über Zugeständnisse in Höhe von 40 Mio. Dollar ab. Statt dessen versuchte er, aus Piloten und Flugbegleitern 80 Mio. Dollar herauszupressen und drohte mit der Kündigung der Beschäfti-

gungsverträge der Piloten, falls sie sich zu diesen Zugeständnissen nicht bereit erklärten. Sollte er diese Drohung wahr machen, werden die Piloten in einer Urabstimmung über einen Streik entscheiden.

Inzwischen mußte Eastern zugeben, daß sie noch nicht einmal die Bedingungen dieses jüngsten Pakets erfüllen kann. Für dieses Jahr werden Betriebsverluste in Höhe von 330 Mio. Dollar erwartet, wesentlich mehr als das im Januar vorausgesagte Defizit von 185 Mio. Daraufhin bot Eastern den Massegläubigern die Rückzahlung von etwa 25 Cent pro Dollar an. Die über das Scheitern der Vereinbarung verärgerten Massegläubiger fordern vom Konkursgericht nun die Ernennung eines Treuhänders als Geschäftsführer, der möglicherweise auch Easterns Vermögenswerte veräußern soll.

Eastern beantragte beim Konkursgericht die Genehmigung einer vierteljährlichen Entnahme von 80 Mio. Dollar aus ihren Treuhänderfonds - die bisher höchste einzelne Summe.

Die Vorzugsaktionäre des Unternehmens unterbreiteten einen Plan für die Umstrukturierung Easterns zu einer unabhängigen Fluggesellschaft, die sich im Besitz der Massegläubiger und Vorzugsaktionäre befinden und von einem neuen Management geleitet würde. Die IAM begrüßt jede Maßnahme, die das Unternehmen der Kontrolle durch Lorenzo entzieht, der bisher sein möglichstes getan hat, um Eastern zu zerstören und die Vermögenswerte der Fluggesellschaft auf seine billige und nicht gewerkschaftlich organisierte Tochtergesellschaft Continental zu übertragen.

Schwangere Flugbegleiterinnen vor Strahleneinwirkung gewarnt

Die US-Zivilluftfahrtbehörde (FAA) wird demnächst eine offizielle Warnung veröffentlichen, in der sie schwangere Mitglieder des fliegenden Personals auf die Risiken hinweist, die von der mit dem regelmäßigen Einsatz auf bestimmten Langstreckenflügen verbundenen Strahlenbelastung ausgehen.

Diese durch die direkte Sonneneinstrahlung auf in großer Höhe fliegende Maschinen verursachten Gesundheitsrisiken wurden in einem Bericht des US-amerikanischen Verkehrsministeriums geschildert (vergl. ITF-Nachrichten März 1990).

Die FAA will ihre Warnung an Piloten und Flugbegleiter wegen der besonderen Risiken für schwangere Mitarbeiterinnen

mit einem speziellen Computerprogramm verbinden, mit dessen Hilfe die Betroffenen die Strahlendosis errechnen können, der sie im Laufe ihrer Tätigkeit ausgesetzt waren.

Mit diesen Maßnahmen reagiert die FAA auf den Druck der der ITF angeschlossenen Association of Flight Attendants and Airline Pilots Associations, die die Bereitstellung genauerer Informationen über die vorhandenen Risiken für die Arbeitnehmer forderte.

Die FAA hat noch keine Entscheidung über weitere Maßnahmen zum Schutze des fliegenden Personals gegen Strahleneinwirkungen getroffen.

Europäische Liberalisierung wieder ein Stück näher

Der Rat der Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft verabschiedete auf einer Sitzung am 29. März einige weitere vorsichtige Schritte in Richtung auf eine Liberalisierung der Zivilluftfahrt.

Der Rat führte eine "allgemeine Diskussion" über die Einzelheiten der Umsetzung des auf seiner Sitzung im vergangenen Dezember im Grundsatz verabschiedeten "zweiten Maßnahmenpakets" zur Liberalisierung.

Die Verkehrsminister konzentrierten sich bei ihren Beratungen auf drei Schlüsselbereiche: Zugang zum Markt, Flugpreise und Kapazitätsaufteilung. Sie beauftragten eine aus hohen Beamten der nationalstaatlichen Regierungen bestehende

kleine Studiengruppe mit der weiteren Arbeit an einem endgültigen Text, der auf der Ratssitzung im Juni 1990 verabschiedet werden soll. Während der gleichen Sitzung wurden auch Fortschritte in Richtung auf die Verabschiedung einer gemeinsamen Position hinsichtlich der Bevollmächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen über Luftverkehrsrechte zwischen EG- und EFTA-Ländern (Österreich, Finnland, Island, Norwegen, Schweden und Schweiz) erzielt.

Der Rat befaßte sich ferner mit der Frage der Personallizenzierung, die für die ITF-Mitgliedsgewerkschaften von großem Interesse ist. Eine endgültige Entscheidung kam nicht zustande, doch einigte man sich

grundsätzlich auf ein Vorgehen in zwei Phasen. Als erster Schritt soll eine vorläufige Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung bestehender Lizenzen getroffen werden. Dies beschränkt sich jedoch ausschließlich auf die augenblicklich den ICAO-Vorschriften unterworfenen Berufsgruppen des fliegenden Personals (Piloten und Flugingenieure). Für die zweite Phase ist die Einführung eines Systems vorgesehen, das harmonisierte Vorschriften über Lizenzierungs- und Ausbildungsprogramme festschreibt. Diese Phase soll laut dem vom Rat veröffentlichten Communiqué auch auf andere Berufsgruppen der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt ausgedehnt werden.

Lufthansa-Beteiligung an Interflug

Die bundesdeutsche Fluggesellschaft Lufthansa gab Pläne für die Übernahme eines 26prozentigen Anteils an Interflug, der staatlichen Fluggesellschaft der DDR, bekannt.

Dieser Vorschlag wurde in einer Abstimmung von 91 Prozent der Beschäftigten bei Interflug unterstützt, die auf eine Übertragung der Beschäftigungsbedingungen bei Lufthansa auf ihr Unternehmen hoffen.

In dem Maße, wie die Lockerung politisch motivierter Beschränkungen eine größere Zahl von Direktflügen zwischen

Städten in der Bundesrepublik und der DDR möglich machte, hatten die beiden Fluggesellschaften in jüngster Zeit bereits ihre Zusammenarbeit verstärkt. Angesichts des dringenden Kapitalbedarfs für Investitionen und Modernisierungsmaßnahmen bei Interflug wird das Angebot der Lufthansa voraussichtlich auf fruchtbaren Boden fallen.

Die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), die im Aufsichtsrat der Lufthansa vertreten ist, drängt auf eine Harmonisierung der Be-

schäftigungsbedingungen für die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt beider deutscher Länder und konnte der Lufthansa die Zusage abringen, daß auch die Beschäftigten bei Interflug im Aufsichtsrat vertreten sein werden. Dies wäre ein Musterfall für die Ausdehnung der Mitbestimmung auf Unternehmen in der DDR entsprechend der von der Gewerkschaft ÖTV erhobenen Forderung, daß die wirtschaftliche und politische Vereinigung der beiden deutschen Staaten auch von einer "sozialen" Vereinigung begleitet werden muß.

Die Gewerkschaft ÖTV arbeitet eng mit den in der neu gegründeten Transportarbeitergewerkschaft der DDR organisierten Mitarbeitern bei Interflug zusammen, um den Schutz und die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen in der umstrukturierten Luftverkehrswirtschaft zu gewährleisten.

Unabhängige Luftfahrtgewerkschaft in Ungarn

Die Beschäftigten der ungarischen Fluggesellschaft Malév haben sich zu neuen unabhängigen Gewerkschaften zusammengeschlossen und sind dringend an Kontakten zu Kollegen in anderen Ländern interessiert.

Die unabhängige Gewerkschaft der Flugzeugtechniker, in der das technische Bodenpersonal organisiert ist, wurde erst vor zwei Monaten gegründet und gehört der ungarischen Demokratischen Liga unabhängiger Gewerkschaften an. Das fliegende Personal und die Fluglotsen haben ebenfalls eigenständige Gewerkschaften gegründet. Alle drei Organisationen verzichten einen raschen Zulauf an Mitgliedern, der vor allem auf Kosten der bisher staatlicher Kontrolle unterstehenden und weitgehend diskreditierten vorhandenen Gewerkschaften geht. Die neuen Gewerkschaften wurden von dem Unternehmen bereits als Kollektivverhandlungspartner

anerkannt.

Während die ungarische Regierung bereits Pläne für eine Privatisierung der Fluggesellschaft verabschiedet hat, werden die Beschäftigten des Unternehmens über die Einzelheiten dieser Pläne im Unklaren gelassen. Ebenso wenig ist bekannt, welche der interessierten ausländischen Gesellschaften für eine Beteiligung an Gemeinschaftsunternehmen mit der Fluggesellschaft in Frage kommen. Aktive Gewerkschafter bei Malév sind sich dessen bewußt, daß die Fluggesellschaft Kapital und Management-Knowhow von anderen Unternehmen benötigt. Ihnen ist jedoch dringend an Gesprächen mit Luftfahrtgewerkschaften in anderen Ländern gelegen, die bereits Erfahrungen mit Privatisierung und Entregulierung gesammelt haben.

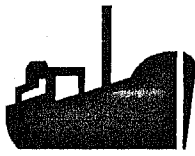
Die Gewerkschaft der Flugzeugtechniker wird auf einer Konferenz im Mai über ein Beitrittsersuchen an die ITF beraten.

Arbeitszeitbegrenzung für britische Fluglotsen

Die britischen Behörden planen eine Begrenzung der Arbeitszeit der Fluglotsen des Landes.

Ein Ausschuß der Zivilluftfahrtbehörde CAA, des Aufsichtsorgans für den Luftverkehr, empfiehlt eine Begrenzung der Arbeitszeit der Fluglotsen auf maximal zehn Stunden. Bisher sind die britischen Fluglotsen keinerlei Arbeitszeitbeschränkungen unterworfen.

Die Empfehlung ist vor dem Hintergrund zunehmender öffentlicher Besorgnis über die Belastung der Fluglotsen angesichts des ständig zunehmenden Luftverkehrsaufkommens und immer komplexer werdender Vorschriften zu sehen.



Scandinavian Star: Brandkatastrophe veranschaulicht Gefahren auf Billigflaggenschiffen

Unter dem Eindruck der großen Zahl von Todesopfern bei der Brandkatastrophe an Bord der *Scandinavian Star* am Wochenende vom 7. und 8. April fordern der ITF angeschlossene Gewerkschaften in Skandinavien ein Verbot der Beförderung von Personen auf unter Billigflagge fahrenden Fähren.

Bei einem der schwersten Unglücke auf einem Fahrgastschiff in der Geschichte der Seefahrt kamen bis zu 200 Personen ums Leben.

Das Feuer an Bord der von der dänischen Da-No Line betriebenen, unter der Flagge der Bahamas fahrenden Fähre brach in den frühen Morgenstunden des Samstag (7. April) aus, als sich das Schiff 40 Seemeilen südlich von Faerder im Skagerrak befand. Es war auf dem Weg von Oslo (Norwegen) zum dänischen Hafen Fredrikshavn. Das immer noch brennende Schiff wurde dann in den schwedischen Hafen Lysekil geschleppt.

Der norwegische Kapitän Hugo Larsen berichtete, daß kurz hintereinander zwei Brände an Bord des Schiffes ausbrachen, und erklärte, er sei sich "zu 99 Prozent sicher, daß Brandstiftung die Ursache" sei. Erst am frühen Montagmorgen konnte das Feuer unter Kontrolle gebracht werden.

An Bord der Fähre befanden sich 493 erwachsene Fahrgäste und Besatzungsmitglieder. Die Gesamtzahl der Passagiere ist allerdings unbekannt, da Kinder unter 7 Jahren nicht, wie allgemein üblich, auf der Passagierliste verzeichnet waren. Die mit der Untersuchung des Unglücks betrauten Personen rechnen damit, daß es bis zu zwei Wochen dauern könnte, bevor alle Leichen geborgen und das Schicksal aller vermißten Fahrgäste geklärt ist.

Die Berichte der Überlebenden deuten darauf hin, daß an Bord Chaos und Verwirrung herrschten. Dieses Durcheinander dürfte wesentlich zu der hohen Zahl von Todesopfern beigetragen haben.

Die hauptsächlich aus Portugal und Spanien stammenden Mannschaftsdienstgrade an Bord hatten offensichtlich große Schwierigkeiten bei der Verständigung mit den Passagieren. Mehrere Fahrgäste behaupten, daß über das Lautsprechersystem kein Alarm gegeben und keine Schwimmwesten verteilt worden seien. Einigen Be-

richtigen zufolge dauerte es sehr lange, bis die Rettungsboote einsatzbereit waren. Außerdem sei die Besatzung den Fahrgästen beim Einsteigen kaum behilflich gewesen.

Portugiesische Seeleute erklärten nach dem Unglück gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung "Lloyds List", daß sie niemals an Brandschutzübungen teilgenommen oder entsprechende Anleitung erhalten hätten. Auch hätten sie das Schiff kaum gekannt.

Anders Lindström, Vorsitzender der 300.000 Mitglieder starken Nordischen Transportarbeiterföderation und der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU berichtete, daß die Regierungen aller nordischen Staaten vor dem Unglück aufgefordert worden seien, den Einsatz von Billigflaggenschiffen im Fahrgastverkehr der Region zu verbieten.

Den Schifffahrtsgewerkschaften in der Region ist schon seit einiger Zeit klar, daß der zunehmende Einsatz von Billigflaggenfähren eine direkte Bedrohung der Sicherheit der Passagiere darstellt - ihre Sorge wurde jetzt in tragischer Weise vor den Augen der Welt bestätigt.

Für die *Scandinavian Star* war kein für die ITF annehmbarer Kollektivvertrag abgeschlossen worden, und sie galt als Ziel für Aktionen der nordischen Gewerkschaften.

Das Schiff war erst kurz vor dem Unglück von einem in Miami ansässigen Unternehmen (Sea Escape) verkauft worden und nur eine Woche zuvor in Oslo eingelaufen. Nach Lindströms Informationen hatte die Besatzung niemals irgendeine angemessene Ausbildung erhalten.

Das Unglück ereignete sich just zu einem Zeitpunkt, zu dem die Reeder glaubten, in Skandinavien die Oberhand gewonnen zu haben. Im Anschluß an das im vergangenen Jahr gefällte Urteil des schwedischen Arbeitsgerichts im Falle der *JSS Britannia*, das die Möglichkeiten von Boykottaktionen schwedischer Hafenarbeiter gegen unternormige Schiffe erheblich eingeschränkt hatte, wiegten sich zahlreiche Reeder in Sicherheit und überführten ihre Schiffe auf Billigflaggen- bzw. Zweitregister.

Die Reederei Fred Olsen plant, sich mit ihrer im norwegischen Zweitregister NIS

registrierten Fähre *Black Prince* (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) über eine Vereinbarung hinwegzusetzen und sie von Göteborg aus in schwedischen Gewässern verkehren zu lassen. Olsens Überzeugung, daß nordische Gewerkschaften übergangen werden können, ist typisch für die zunehmende Arroganz bestimmter in der Region tätiger Reeder.

Dieses schreckliche Unglück kann in keiner Weise gerechtfertigt werden. Doch ist zu hoffen, daß es die Regierungen zwingen wird, erneut über die Normen für Fahrgastschiffe und die Weisheit der Entscheidung nachzudenken, Billigflaggenschiffen im Fahrgastverkehr freie Hand zu geben. Billigflaggenregister sind nicht nur für ihre mangelnde Bereitschaft bekannt, internationale Sicherheitsnormen zu ratifizieren. Wie dieser Fall uns allen erneut deutlich macht, sind sie häufig noch nicht einmal dazu in der Lage, die Einhaltung der Normen, die sie anerkennen, zu kontrollieren.

Es kann keine Entschuldigung dafür geben, daß der Betreiber eines Schiffes seine Besatzung nicht angemessen ausbildet. Außerdem deuten Berichte auf eine offene Verletzung internationaler Vorschriften hin, indem es den Fahrgästen erlaubt wurde, bei ihren Autos auf dem Fahrzeugdeck zu bleiben.

Wie der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander feststellt, ist der Brand für die ITF Anlaß zu "großer Besorgnis."

"Wir wollen wissen, inwieweit Rettungs-, Brandschutz- und andere Sicherheitsvorkehrungen zu der Katastrophe beigetragen haben. Die ITF bekräftigt ihre Haltung zum Billigflaggensystem allgemein und ist besonders beunruhigt über den zunehmenden Einsatz von Billigflaggenschiffen im europäischen Fährverkehr."

Die *Scandinavian Star* hat ein bewegtes Leben hinter sich. 1971 gebaut, war das Schiff in den letzten Jahren bei US-Küstenkreuzfahrten eingesetzt. Erst vor kurzem war es an die dänische Da-No Line verkauft worden (der offizielle Besitzerwechsel sollte am 9. April stattfinden).

Forts. auf Seite 11

Ausbildung der Besatzung kann entscheidend sein

Zwei weitere Brände an Bord von Fahrgastfähren, die sich innerhalb von 48 Stunden nach der Brandkatastrophe auf der *Scandinavian Star* ereigneten, sind ein drastisches Beispiel dafür, welche Bedeutung eine gut ausgebildete Besatzung für das Überleben der Passagiere haben kann.

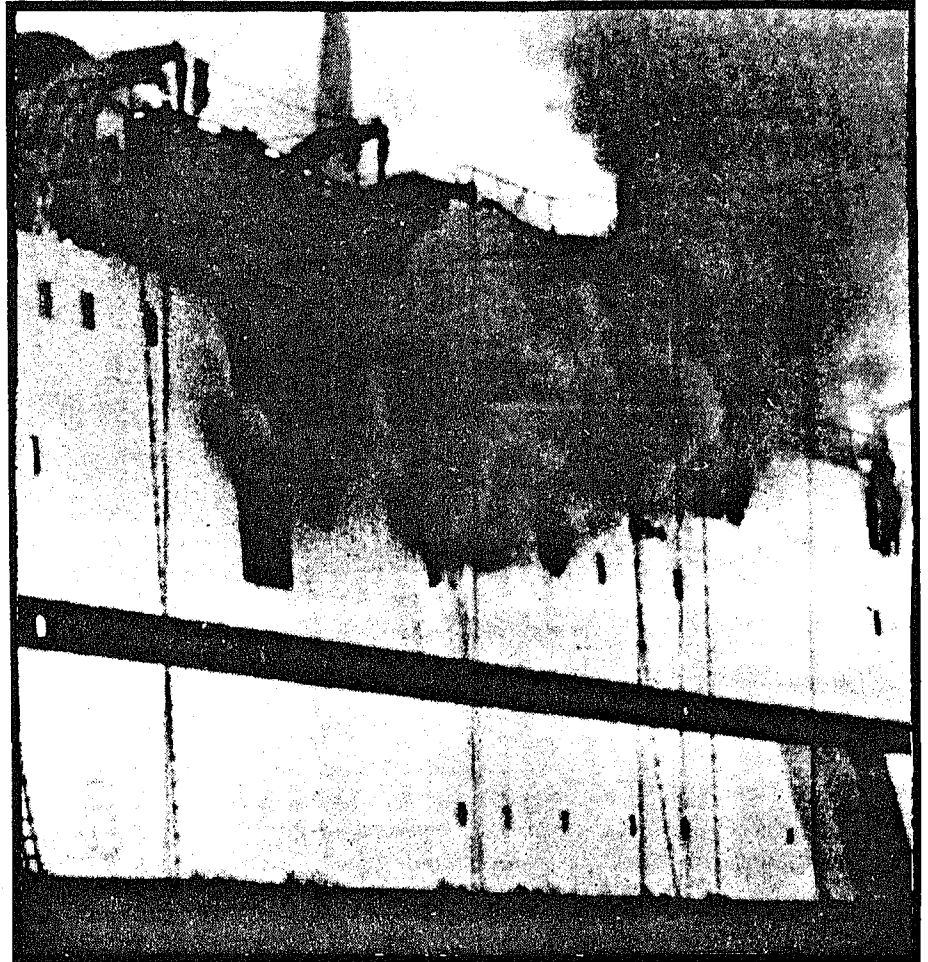
Am Montag, den 9. April, brach an Bord der irischen Fähre *Norrone*, die sich mit 219 Fahrgästen und 78 Besatzungsmitgliedern an Bord auf dem Weg von Wales nach Irland befand, ein Feuer aus. Kurz nach Mitternacht wurde der Brand in zwei nicht besetzten Kabinen entdeckt. Mit Hilfe von 14 Feuerwehrleuten, die per Hubschrauber eingeflogen wurden, gelang es der Besatzung, das Feuer in knapp über einer Stunde zu löschen. Ein Fahrgast starb in seiner Kabine an Rauchvergiftung, doch blieb er das einzige Todesopfer. Wie auch auf der *Scandinavian Star* wird Brandstiftung als Ursache des Feuers vermutet.

Anders als auf der *Scandinavia Star* waren die Fahrgäste voll des Lobes für das mustergültige, profihafte Verhalten der Besatzung, die an die Kabinentüren klopfte, den Passagieren an Deck half und während der ganzen Zeit die Ruhe bewahrte. Das prompte und wirksame Eingreifen der Besatzung sorgte zweifellos dafür, daß das Unglück keine größere Zahl von Menschenleben forderte.

Am nächsten Tag, Dienstag, den 10. April, brannte es auf einer weiteren Fähre. Diesmal handelte es sich um die französische Fähre *Reine Mathilde*, die sich auf dem Weg von Frankreich nach Großbritannien befand. Etwa 20 Kilometer

südlich der englischen Küste brach im Maschinenraum ein Feuer aus. Ein Besatzungsmitglied wurde bei den Löscharbeiten verletzt, während ein Fahrgast noch bevor das Feuer ausbrach und

unabhängig von dem Brand einem Herzinfarkt erlag. Die Besatzung auf dieser Fähre konnte das Feuer in kurzer Zeit löschen und die Ruhe unter den Fahrgästen bewahren.



Die *Scandinavian Star*.

... früherer Vorfall wegen ähnlicher Mängel

Forts. von Seite 10

Vor zwei Jahren ereignete sich ein schwerer Brand im Maschinenraum. Niemand kam dabei ums Leben, doch die Untersuchung des Vorfalles durch die staatliche Verkehrssicherheitsbehörde der USA (NTSB) warf anschließend eine Reihe beunruhigender Fragen auf.

Während einer kurzen Kreuzfahrt von St. Petersburg/Florida nach Mexiko brach am 14. März 1988 im Maschinenraum ein kleiner Brand aus. Wie während der Untersuchung festgestellt wurde, entwickelte sich dieses Feuer zu einem Großbrand, weil die Besatzung, die sich untereinander kaum verständigen konnte, nicht in angemessener Weise reagierte.

Es gab Probleme mit dem Feueralarm ebenso wie bei der Verständigung zwi-

schen Besatzung und Passagieren. Die Untersuchung fand heraus, daß viele der Besatzungsmitglieder die Betriebs- und Notfallverfahren nicht verstanden. Dieser Fall, in Verbindung mit anderen Fällen, veranlaßte die NTSB, schärfere Vorschriften für unter ausländischer Flagge fahrende Kreuzfahrtschiffe zu fordern, die US-Häfen anlaufen, eine Forderung, der sich die Reeder in der Kreuzschiffahrt heftig widersetzen.

Die Art der Untersuchung des jüngsten Brandes ist von großer Bedeutung. Das Register der Bahamas ist nicht gerade für seine gründlichen Unfalluntersuchungen bekannt. Nach Wissen der ITF war bisher noch nicht ein einziges Mal die Ursache eines Schiffsunglückes Gegenstand einer

öffentlichen Untersuchung durch das Register. Im vorliegenden Fall erklärten sich die Bahamas bereit, eine gemeinsame Untersuchung mit Schweden, Norwegen und Dänemark durchzuführen. Von dieser Zusage dürfen sie nicht entbunden werden, und der öffentliche Charakter der Untersuchung muß gewährleistet sein.

„Jüngste Erfahrungen lassen uns an der Fähigkeit des Registers der Bahamas zweifeln, seiner großen Verantwortung als Flaggenstaat nachzukommen,“ stellte Selander fest. „Die ITF beabsichtigt, den speziellen Fall der *Scandinavian Star* und die Frage der Fahrsicherheit im allgemeinen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft ebenso wie in der IMO zur Sprache zu bringen.“

Kampagne gegen Olsens Hungerlöhne

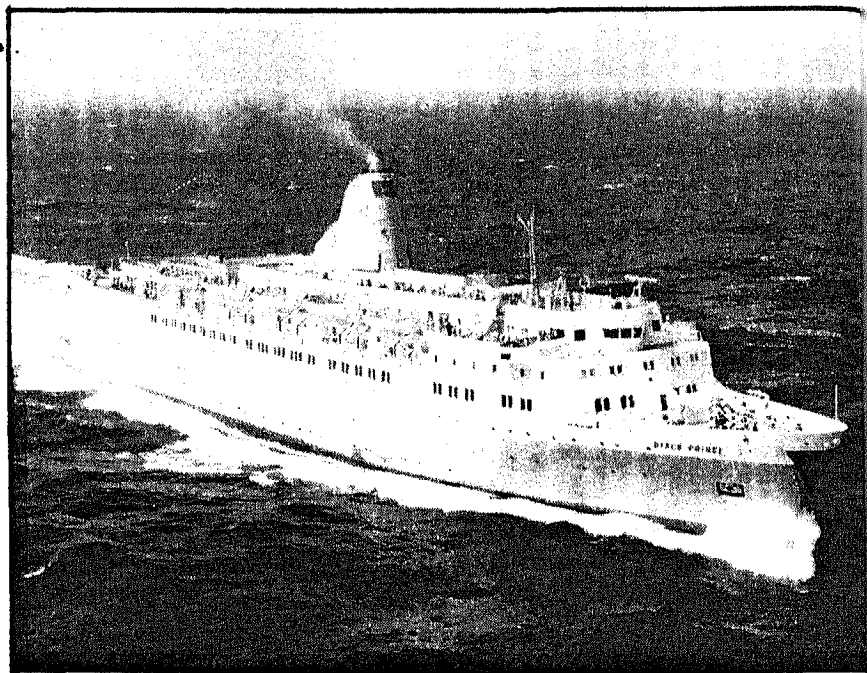
Seeleutengewerkschaften in Schweden haben eine rigorose Öffentlichkeitskampagne gegen die Ausbeutung philippinischer Besatzungen durch das norwegische Schiffahrtsunternehmen Fred Olsen Lines gestartet.

Olsen wollte die im Norwegischen Internationalen Schiffsregister (NIS) registrierte und zu 70 Prozent mit Filipinos bemannte Fähre *Black Prince* auf der Strecke zwischen Göteborg (Schweden) und der dänischen Hauptstadt Kopenhagen einsetzen. Dies verstößt gegen eine früher getroffene Absprache, daß im NIS registrierte Kreuzfahrtschiffe nicht in skandinavischen Gewässern verkehren würden.

Die *Black Prince* erlangte im vergangenen Sommer traurigen Ruhm, als das Schiff einer ITF-Blockade in Helsinki entwichte und dabei mehr als 100 philippinische Besatzungsmitglieder dort zurückließ. Eine später zwischen Olsen Lines und den norwegischen Gewerkschaften ausgehandelte Vereinbarung sorgte für eine Entschädigung der philippinischen Seeleute (vergl. ITF-Nachrichten Juli 1989).

Die schwedische Seeleutengewerkschaft SSU, die schwedische Schiffsoffiziersgewerkschaft und die schwedische Schiffsingenieursgewerkschaft, die alle der ITF angeschlossen sind, appellieren an potentielle Kunden, es sich gut zu überlegen, bevor sie eine billige Überfahrt auf der in einer Anzeige der Gewerkschaft als "Sklavenschiff" bezeichneten Fähre buchen.

Die philippinischen Besatzungsmitglieder auf der *Black Prince* arbeiten zehn Monate lang tagein tagaus mindestens zehn Stunden am Tag, bevor sie Heimaturlaub



erhalten. Nach philippinischem Recht sind sie gezwungen, 80 Prozent ihrer Heuernachzahlungen nach Hause zu schicken, so daß ihnen von ihrer Stundenheuer in Höhe von 8 schwedischen Kronen (US-Dollar 1,30) einschließlich Überstunden und Urlaubsgeld nicht viel übrig bleibt. Sie haben keinerlei Ansprüche auf Wohlfahrtsleistungen und keine Beschäftigungssicherheit.

Olsen versucht darüber hinaus, die schwedischen Kreuzfahrtunternehmen durch den Einsatz billigeren Treibstofföls mit einem hohen Schwefelgehalt zu unterbieten, das von schwedischen Unternehmen nicht mehr benutzt wird.

Während die auf der gleichen Strecke verkehrenden schwedischen Schiffe ihre Abwässer in Spezialtanks sammeln, wird die *Black Prince* ihre Abwässer und Fäkalien ins Meer ablassen, womit sie sich bei einer umweltbewußten Öffentlichkeit sicherlich keine Sympathien erwerben kann.

Die Schiffahrtsgewerkschaften fordern die Öffentlichkeit auf, vorgedruckte Protestschreiben an die schwedischen und norwegischen Behörden ebenso wie an die Unternehmensleitung der Fred Olsen Lines zu schicken und keine Überfahrten auf der *Black Prince* zu buchen.

Deutsches Zweitregister vor Gericht

Das bundesdeutsche Zweitregister gerät vor den Gerichten unter schweren Beschuß von seiten der bundesdeutschen ITF-Mitgliedsgewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV).

Die Gewerkschaft ÖTV hat im März Verfassungsbeschwerde gegen das Gesetz zur Einführung eines zusätzlichen Schiffsregisters erhoben. Sie betrachtet das Register als unvereinbar mit Artikel 9 sowie Artikel 3 des Grundgesetzes, in denen die Koalitionsfreiheit bzw. der Gleichbehandlungsgrundsatz verankert sind. Ihre Beschwerde wird von den sozialdemokratisch regierten Bundesländern unterstützt.

Die Gewerkschaft fordert gleiche Bezahlung für Seeleute aller Nationalitäten auf bundesdeutschen Schiffen. Gegenwärtig können sich die Reeder des deutschen Zweitregisters bedienen, um Besatzungen aus Ländern der Dritten Welt zu ihren Heimatlandheuern zu beschäftigen.

Parallel hierzu geht die Gewerkschaft im Rahmen ihrer Kampagne gegen das Register wegen der unter dem deutschen Zweitregister eingeführten Beschäftigungspraktiken gegen eine Reihe von Schiffahrtsgesellschaften vor Gericht.

Ungeachtet eines anfänglichen Mißerfolgs in dem gegen die Reederei C. T. Ahrenkiel angestrebten Verfahren ver-

folgt die Gewerkschaft ihre Klage gegen das Fährunternehmen Olau Line vor dem Hamburger Arbeitsgericht weiter. Entgegen eines anderslautenden Beschlusses des Betriebsrats bei dem Unternehmen beschäftigt Olau chinesische Seeleute zu niedrigeren Heuern als ihre deutschen Kollegen.

Seit seiner Einrichtung im März 1988 wurden dem Register etwa 40 Prozent aller unter bundesdeutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe unterstellt, was etwa 60 Prozent der Gesamttonnage entspricht. Mehr als 500 deutsche Seeleute verloren dadurch ihren Arbeitsplatz.

Behinderter Seemann um Schmerzensgeld betrogen

Der bekannte deutsche Reeder Klaus Oldendorff ist an dem Versuch beteiligt, einen bis ans Ende seines Lebens behinderten Seemann aus dem Südpazifik um eine angemessene Entschädigung für einen Unfall zu betrügen, den er an Bord der unter Sinapur-Flagge fahrenden *Nordmark* erlitten hatte.

Der Schlosser Bakeau Betero (35), Familienvater aus Kiribati, erlitt am 1. Januar 1989 an Bord der in Besitz der Reederei Oldendorff befindlichen *Nordmark* eine Gehirnblutung, als er die Treppe zwischen Brücke und Kapitänsdeck hinunterfiel.

Doch obwohl das Schiff zu diesem Zeitpunkt im niederländischen Hafen IJmuiden festlag, wurde Betero in seine Kammer gebracht und dort 36 Stunden lang sich selbst überlassen. Erst dann wurde er ins Krankenhaus überführt, wo die Gehirnblutung diagnostiziert wurde.

Bis zum 16. März wurde er in den Niederlanden behandelt, zuerst im Krankenhaus und danach in einem Rehabilitationszentrum. Danach kehrte er nach Kiribati zurück.

Seine Verletzung hatte schwerwiegende Auswirkungen. Er verlor die Kontrolle über einen großen Teil seiner linken Körperhälfte, war generell geschwächt und konnte nur mit Schwierigkeiten ohne Hilfe laufen. Es war klar, daß er nicht mehr in seinen Beruf als Seemann zurückkehren konnte. Diese Tatsache wurde auch durch eine unabhängige ärztliche Untersuchung bestätigt.

Betero ist Mitglied der der ITF angeschlossenen Kiribati and Tuvalu Overseas Seamens Union. Die *Nordmark* unterstand keinem für die ITF annehmbaren Kollektivvertrag, und auch der persönliche Beschäftigungsvertrag Beteros ließ einiges zu wünschen übrig.

Ganz abgesehen von der Tatsache, daß die Heuern unter dem von der Internationalen Arbeitsorganisation empfohlenen Minimum lagen (das noch um einige hundert Dollar hinter den für die ITF akzeptablen Heuern zurückbleibt), war Betero außerdem gezwungen, die Versicherungsprämien des Unternehmens zur Hälfte zu tragen.

Darüber hinaus scheint sich die Agentur in Kiribati - ein Unternehmen namens South Pacific Marine Services (SPMS), eine Partnerschaft von neun deutschen Reedereien, darunter auch Oldendorff -, die die Seeleute aus Kiribati für die Besatzung der *Nordmark* anheuerte und offensichtlich als

örtlicher Agent der deutschen Reeder auftritt, einer seltsamen Methode für die Beurteilung der Versicherungsansprüche verletzter Seeleute aus Kiribati zu bedienen.

In Beteros Beschäftigungsvertrag heißt es, daß "das Unternehmen eine Unfallversicherung abschließt, deren Leistungen nicht unter denen des Amtes für die Entschädigung von Arbeitnehmern von Kiribati und Tuvalu liegen."

Nach Auffassung der SPMS (die von Klaus Oldendorff in seinem Briefwechsel mit der ITF persönlich unterstützt wird) ist dies so zu interpretieren, daß die den Seeleuten auszahlende Entschädigung nicht mehr und nicht weniger betragen soll als die ihnen aufgrund des Gesetzes über die Entschädigung von Arbeitnehmern in Kiribati zustehende Summe.

Dieses Gesetz des Inselstaates gilt jedoch nicht für Seeleute auf unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe oder andere im Ausland tätige Staatsbürger Kiribatis. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den nationalen Bedingungen und dem Lohnniveau in Kiribati. Die höchste Entschädigungssumme von 12.500 australischen Dollar mag für jemanden angemessen sein, der in Kiribati in Lohn steht, für einen im Ausland tätigen Arbeitnehmer, selbst wenn er wie Betero einen unter der IAO-Heuer liegenden Lohn bezieht, ist dieser Betrag jedoch lächerlich. Der Regierung von Kiribati ist dies bewußt, weshalb sie im Ausland tätige Arbeitnehmer nicht diesem System unterstellt.

Oldendorff allerdings tut dies. SPMS behauptete fälschlicherweise, daß "kein Versicherungsunternehmen eine Entschädigung zahlt, es sei denn wir können einen von den Behörden hier in Kiribati bearbeiteten Antrag vorlegen."

Die ITF erhielt von Betero die offizielle Handlungsvollmacht und berechnete seine Ansprüche in US-Dollar. Da er für den Rest seines Lebens arbeitsunfähig bleiben wird, basiert die Forderung auf dem entgangenen Einkommen - mehr als 100.000 US-Dollar.

Gemäß den P&I-Prämien, die das Unternehmen vollständig aus eigener Tasche hätten zahlen sollen, mußte sich Beteros Anspruch auf weit mehr als 12.500 australische Dollar belaufen.

Nachdem auf Beteros Antrag keine positive Antwort einging, wurde die ITF in seinem Namen tätig und ließ die *Nordmark* am 19. März 1990 in Flushing Roads

(Niederlande) arrestieren. Der Arrest wurde aufgehoben, nachdem das Unternehmen eine Sicherheit in Höhe von 150.000 US-Dollar zur Deckung von Beteros Forderungen hinterlegt hatte.

Oldendorffs Reaktion bestand in dem Versuch, den Seemann mit Hilfe von Tricks um seine Ansprüche zu betrügen und ihn dazu zu bewegen, den Betrag von 12.500 australischen Dollar als endgültige Leistung zu akzeptieren. Schon unter normalen Umständen ist es beschämend genug, wenn ein Reeder versucht, ein Besatzungsmitglied um seine rechtmäßigen Ansprüche zu bringen, doch handelt es sich hierbei um einen noch extremeren Fall, da das Unternehmen es offensichtlich darauf anlegt, einem Besatzungsmitglied Versicherungsleistungen vorzuenthalten, für die es selbst Prämienzahlung erbringen mußte.

In einer eidesstattlichen Erklärung berichtete Betero von einer am 19. März über Radio Kiribati gesendeten Meldung, der zufolge der Manager von SPMS ihn in seinem Büro sprechen wollte. Am folgenden Tage rief er dort an und wurde gebeten, persönlich zu einem Gespräch mit dem Manager zu erscheinen. Dieser Bitte kam er am nächsten Tag, dem 21. März, nach. Sie führten ein 30minütiges Gespräch unter vier Augen.

Der Manager teilte ihm mit, daß das Unternehmen, in dessen Besitz sich die *Nordmark* befand, "sich dessen bewußt sei, daß ich nicht in der Lage bin, meinen Lebensunterhalt durch Arbeit zu verdienen, und daß ich keinerlei Anspruch auf die Auszahlung des Betrags von 12.500 australischen Dollar habe. Großzügigerweise habe sich das Unternehmen jedoch bereit erklärt, mir 12.500 australische Dollars als Schmerzensgeld zu zahlen."

Betero erklärte, daß die ITF ihm geraten habe, keinerlei Dokumente zu unterschreiben. Der SPMS-Manager erklärte, die ITF bringe da einiges durcheinander, "und er zog 12.500 australische Dollar in 100- und 50-Dollar-Noten hervor und legte sie vor mir auf den Tisch und sagte, das Geld gehöre mir, wenn ich die Vereinbarung unterzeichne."

Betero erwiderte, er wolle sich von der Gewerkschaft beraten lassen. Der Manager antwortete daraufhin, "daß ich mir den Gang zur Seeleutengewerkschaft sparen könne, da alles geregelt sei. Ich schenke ihm volles Vertrauen, habe aber inzwi-

Forts. auf Seite 14

UdSSR: Das Ausflaggen beginnt

Als weniger erfreuliche Begleiterscheinung der Perestrojka in der UdSSR scheinen sich die sowjetischen Reeder dem Beispiel ihrer kapitalistischen Genossen anzuschließen und ihre Schiffe unter Billigflaggen zu registrieren.

Jüngste Schritte in diese Richtung bestätigen den Eindruck der der ITF angeschlossenen Schiffahrtsgewerkschaften, daß ihre eigenen Reeder in den einstmals "sozialistischen" Ländern offenbar eine neue, fast unerschöpfliche Quelle billiger und willfähriger Arbeitskräfte sehen.

Schiffahrtsanalysten sehen das Motiv für den plötzlichen Wunsch sowjetischer Reedereien nach Ausflagung ihrer Schiffe in den großen Mangel an harter Währung. Der langsame Fortschritt der Wirtschaftsreform, insbesondere im Bereich der Seeschifffahrt, veranlaßte die jüngst liberalisierten Schiffahrtskonzerne, sich nach dem "schnellen Geld" umzusehen. Die Strategie funktioniert offensichtlich wie folgt:

Eine Flotte sowjetischer Schiffe wird gegen harte Devisen an einen westlichen Bankenkonzern "verkauft". Anschließend werden die Schiffe an den ursprünglichen Reeder in der Sowjetunion zurückgeleast, offiziell von einem von den Banken eingesetzten Agenten verwaltet und der Flagge eines Landes unterstellt, dessen Finanzvorschriften (was das Hypotheken- und Seerückbehaltungsrecht angeht) den Interessen der Banken entgegenkommen. Die Reederei arbeitet weiter wie bisher und hofft, durch den Einsatz des Schiffes mehr

Geld in harter Währung zu erwirtschaften als sie an Zahlungen an die Banken zu leisten hat. Theoretisch wird das Unternehmen also in einen ganz normalen kapitalistischen Konzern mit Bargeldvermögen und Gewinnen umgewandelt.

All dies ist bisher unter der Flagge der UdSSR technisch nicht möglich. Zum einen sind die Banken mit den in der UdSSR geltenden Finanzvorschriften nicht zufrieden, wichtiger jedoch ist, daß das sowjetische Register strikte Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für die Besatzungen enthält (z. B. müssen Seeleute eine 7stündige Ruhezeit erhalten, bevor sie mit dem Schiff aus einem Hafen auslaufen). Würden diese Vorschriften eingehalten, könnte nicht genug Gewinn erwirtschaftet werden, um die Zahlungen an die Banken zu leisten. Also muß man sie umgehen. Klingt dies alles nicht irgendwie schrecklich vertraut?

Diese Umwandlungsstrategie wurde in sowjetischen Schiffahrtskreisen offensichtlich sehr sorgfältig vorbereitet. Zunächst einmal mußte ein politisch neutrales, offenes Register mit "bankfreundlichen" Hypothekenbestimmungen und geneigten Banken gefunden werden. Sieger des Wettbewerbs war Zypern, offiziell neutral und mit annehmbaren Finanzvorschriften. Vor einigen Monaten schloß die sowjetische Regierung mit Zypern einen bilateralen Vertrag über die Anerkennung der Befähigungsnachweise sowjetischer Seeleute. Dies war - wie wir jetzt erkennen - der erste Schritt auf diesem Weg.

Die führende sowjetische Schiffahrts-

gruppe Sovcomflot, die über eine Flotte von 120 Schiffen verfügt, diente als Vorreiter des Programms. Vor 18 Monaten wurde sie "umstrukturiert" und erhielt den Auftrag, "im Stile einer westlichen Reederei zu wirtschaften". Ende Februar unterstellte sie 18 ihrer Gastanker dem zypriotischen Register.

Doch dieser Registerwechsel war nur der erste Schritt. Nachdem sie sich bei mehreren internationalen Banken einen Korb geholt hatte, wurde Sovcomflot nun mit einem Bankenkonsortium unter Führung der norwegischen Christiana und der französischen Banque Indosuez handelseinig.

Damit werden 40 Sovcomflot-Schiffe unter zypriotischer Flagge offiziell der Kontrolle des in Genf ansässigen Schiffverwaltungsunternehmens Acomarit unterstellt. Dadurch soll sichergestellt werden, daß die Schiffe als schweizerische Schiffe angesehen und die Bemannungen daher dem vorhandenen, von der schweizerischen ITF-Mitgliedsgewerkschaft VHTL ausgehandelt und für die ITF annehmbaren Kollektivvertrag unterstellt werden können. Die Banken stellten Sovcomflot harte Devisen zur Finanzierung ihres neuen Schiffbauprogramms zur Verfügung, und die Sowjets leasen die Schiffe von den Banken zurück. Im Grunde genommen benutzen die Sowjets ihre Schiffe als Sicherheit für einen Kredit in harter Währung.

Kernpunkt des Geschäfts scheint die Tatsache zu sein, daß der VHTL-Vertrag für die ITF annehmbar ist. Doch kann dies nicht als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Die Genehmigung eines Gesamtbemannungskostenvertrages (TCC), um den es sich bei dem VHTL-Vertrag handelt, ist nicht nur von seinem Wert abhängig, sondern auch davon, daß die Seeleutegewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft keine Einwände erheben. Wenn es in diesem Land keine der ITF angeschlossene Gewerkschaft gibt (wie zumindest bisher in der UdSSR), verlangt die ITF-Politik den Abschluß eines ITF-Musterkollektivvertrages für weltweite Fahrt für die Bemannungen und deren Mitgliedschaft in der ITF-Sonderabteilung der Seeleute. Eine Genehmigung des von den sowjetischen Reedereien eingefädelteten Vertrags-Geschäfts in seiner vorliegenden Form würde eine Änderung der Politik erforderlich machen, und die kann nur vom Fair-Practices-Ausschuß beschlossen werden, der im Juni zusammentritt.

Forts. auf Seite 15

... durch und durch unethisches Verhalten

Forts. von Seite 13

schen herausgefunden, daß dies nicht stimmt.

Anschließend sagte ich, daß ich zuerst nach Hause gehen wollte, um mir die Sache zu überlegen, d. h. ob ich das Angebot annehmen und das Dokument unterzeichnen sollte oder nicht, und am nächsten Tag zurückkommen würde."

Der SPMS-Manager ließ ihn jedoch wissen, daß "er das Geld zurückschicken werde", falls Betero nicht sofort an Ort und Stelle das angebotene Geld akzeptieren und die Vereinbarung unterzeichnen würde.

Er sagte Betero außerdem, daß die ITF das von ihr angestrebte Gerichtsverfahren gegen die Nordmark mit Sicherheit verlieren werde, woraufhin dieser das Angebot annahm und das Dokument unter-

zeichnete. Er nahm das Geld, weil "ich mich in finanziellen Schwierigkeiten befand, da ich kein Geld hatte." Er unterzeichnete die Verzichtserklärung, und auch der Manager setzte seine Unterschrift unter das Dokument. Zwei "Zeugen" unterschrieben noch im Laufe des Tages, allerdings in Abwesenheit Beteros.

Die ITF ist über dieses Vorgehen von seiten einer großen Reederei zutiefst empört und wird diese "Verzichtserklärung" vor den niederländischen Gerichten anfechten. Angesichts dieses verabscheuungswürdigen Verhaltens der SPMS (und Oldendorffs) haben wir uns entschlossen, diesen Fall noch vor seiner Verhandlung vor dem Gericht an die Öffentlichkeit zu bringen, denn er macht das völlig unethische Verhalten der SPMS nachdrücklich deutlich.

"Rosa Karte" vom WGB?

Die Blaue ITF-Karte, die nach der Unterzeichnung eines für die ITF annehmbaren Kollektivvertrages an Billigflaggenschiffe ausgegeben wird, könnte bald Konkurrenz bekommen, wenn ein dem bevorstehenden Kongreß der Internationalen Verkehrsgewerkschaft (IVG) vorliegender Entschließungsantrag verabschiedet wird. Die IVG, Verkehrssektion des rasch an Bedeutung verlierenden, von Stalinisten beherrschten Weltgewerkschaftsbundes (WGB), ist aufgefordert, eine eigene "rosa (nicht ganz rote) Karte" auszustellen, die als Nachweis dafür dienen soll, daß eine Schiffsbesatzung nicht die ITF-Heuern, sondern die weit niedrigeren, von der In-

ternationalen Arbeitsorganisation festgelegten Heuern erhält.

Wenn sie tatsächlich eine solche Karte einführt, gibt sich die IVG, die sich immer den Anschein einer militanten Arbeitnehmerorganisation gegeben hat, in äußerst zweifelhafter Gesellschaft. Skrupellose Reeder und falsche, unternehmerfreundliche Gewerkschaften versuchen schon seit langem immer wieder in der Hoffnung, dadurch die Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften in den von ihren Schiffen angelaufenen Häfen täuschen zu können, die ITF-Karte in allen Farben des Regenbogens entweder zu fälschen oder zu kopieren. Der ITF-Musterkollektivvertrag,

der einerseits die Betriebskosten der unter falscher Flagge fahrenden Reeder anheben, andererseits den Besatzungen Vorteile bringen soll, sieht eine Monatsgrundheuer in Höhe von 821 US-Dollar für einen Vollmatrosen vor. Die von der IVG übernommene IAO-Mindeststeuer beläuft sich auf jämmerliche 286 Dollar. Der Vorschlag für die Ausgabe einer rosa Karte stammt von den "betroffenen Seeleuten der Philippinen", einer kleinen, dem WGB angeschlossenen Organisation, die bisher immer als Gegner des Billigflaggensystems auftrat, inzwischen jedoch mehr Interesse

Forts. auf Seite 16

... Besatzungen klagen über fehlenden gewerkschaftlichen Schutz

Forts. von Seite 14

Im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit kam es dreimal zu inoffiziellen Kontakten mit der ITF. Angeblich sollen die Besatzungen auf diesen Schiffen für die Laufzeit des Vertrages aus der offiziellen sowjetischen Seeleutegewerkschaft austreten und sich der VHTL anschließen. Obwohl die ITF um nähere Informationen über den Vertrag gebeten hatte, wurden ihr diese bisher noch nicht vorgelegt.

Unterdessen sind aus verschiedenen Quellen heunruhigende Gerüchte über die praktische Umsetzung des Geschäfts zu hören. Es ist z. B. immer noch nicht endgültig geklärt, ob die erheblich reduzierte Zahl sowjetischer Seeleute an Bord der betreffenden Schiffe tatsächlich in US-Dollar bezahlt werden. Auch sind sie anscheinend nicht, wie versprochen, aus der offiziellen Gewerkschaft aus- und der VHTL beigetreten, da ein solcher Schritt offenbar gegen sowjetisches Recht verstößt.

Bei der ITF gehen bereits Berichte von sowjetischen Besatzungen auf unter zyprischer Flagge fahrenden Schiffen ein, die über die durch die Umlagerung ausgelöste Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen verärgert und frustriert sind. Sie klagen auch darüber, daß sie keinerlei Einfluß auf ihre Bedingungen haben, da ihre Gewerkschaft praktisch immer noch eine staatliche Einrichtung ist. Diese Besatzungen sind, soviel ist klar, auf die Vertretung und den Schutz durch eine echte Gewerkschaft angewiesen, und solange diese Voraussetzung nicht gegeben ist, ist durchaus damit zu rechnen, daß die frustrierten Besatzungen auf eigene Faust Arbeitskampfmaßnahmen ergreifen.

Genau diese Verärgerung an der Basis führte zur Absetzung der offiziellen Führungsspitze der sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft. Über die internen Entwicklungen in der staatlichen Gewerkschaft der Seeleute und Binnenschiffer besteht unterdessen Unklarheit. Versuche der Gewerkschaft, mit der Bitte um "Hilfe" in ihrer augenblicklichen Krise an verschiedene der ITF angeschlossene europäische Gewerkschaften heranzutreten, wurden abgewiesen, und die jüngste Verwirrung über eine geschäftliche Abmachung mit der griechischen Reedervereinigung scheint auf eine interne Krise hinzudeuten.

Anfang März gab die griechische Reedervereinigung bekannt, daß sie gerade einen Vertrag mit der Gewerkschaft der Seeleute und Binnenschiffer über die Bereitstellung billiger Seeleute aus der UdSSR für unter griechischer Flagge fahrende Schiffe unterzeichnet habe.

Die der ITF angeschlossene griechische Seeleutegewerkschaft PNO war über diese Nachricht erwartungsgemäß empört. Ihr Generalsekretär Michael Zenzeyfillis sandte eine Protestbotschaft an die sowjetische Gewerkschaft, in der er erklärte, ein solcher Vertrag untergrabe "nicht nur die Einheit sondern die Existenz der internationalen Gewerkschaftsbewegung an sich."

"Das mindeste, das man unter solchen Umständen erwarten könnte," sei, so Zenzeyfillis, "daß man uns vor Unterzeichnung eines so wichtigen Vertrages anspricht, unseren Standpunkt anhört und sich mit unseren Problemen auseinandersetzt."

Zenzeyfillis forderte die Kündigung des Vertrages. Eine Kopie seiner Botschaft

schickte er an die ITF und forderte eine Beratung über diesen Schritt auf der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses im Juni, der auch alle notwendigen Maßnahmen beschließen sollte.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander erhielt dann ein Fernschreiben von einem gewissen Kasimeras Mathkiavichus, der sich selbst als Vorsitzenden des Zentralkomitees der sowjetischen Gewerkschaft der Seeleute und Binnenschiffer bezeichnete, in dem es hieß, "das Zentralkomitee der Gewerkschaft der Seeleute und Binnenschiffer wurde über den Abschluß dieses Vertrages nicht unterrichtet. Unseres Wissens besitzt das Memorandum lediglich vorläufigen Charakter und ist nicht rechtskräftig." In dem Fernschreiben heißt es weiter, daß die Politik der "Gewerkschaft" die Unterzeichnung von Verträgen "unter Beteiligung der Gewerkschaft und mit ihrer Zustimmung sowie unter Berücksichtigung der geltenden Normen des ITF-Kollektivvertrages" erfordert.

Diese sehr außergewöhnliche Erklärung läßt zwei Schlüsse zu. Entweder hatte das "Zentralkomitee" keine Ahnung von wichtigen gewerkschaftlichen Verhandlungen oder es lügt. Unser eigentliches Mitgefühl muß jedoch den Seeleuten in der UdSSR gelten. Mit Unternehmen konfrontiert, die vor allem ausländisches Kapital erhalten und ihre Betriebskosten auf jede mögliche Weise senken wollen, haben sie niemanden, der ihre Rechte verteidigen kann, abgesehen von einer Gewerkschaft, die von nichts weiß und der sie aufgrund des Gesetzes angehören müssen. Bleibt nur zu hoffen, daß ihre Wut sie demnächst zu Maßnahmen treiben wird.

... IVG-Gewerkschaften mit IAO-Heuern zufrieden

Forts. von Seite 15

daran zu haben scheint, die Heuern anderer philippinischer Seeleute zu unterbieten. Der IVG-Kongreß selbst ist von einer geheimnisvollen Atmosphäre umgeben. Selbst über den Tagungsort herrscht einige Verwirrung. Ursprünglich sollte er in der bulgarischen Hauptstadt Sofia stattfinden, doch scheint er nun nach Budapest in Ungarn verlegt worden zu sein, wo eine Reihe von Gewerkschaften bereits ihren Austritt aus dem WGB erklärt haben und weitere einen solchen Schritt planen. Für die IVG scheint es ebenso wie für ihre Mutterorganisation WGB immer schwieriger zu werden, einen Ort zu finden, an dem sie ihr Lager aufschlagen kann, nachdem die als "Transmissionsriemen" der kommunistischen Herrscher anzusehenden Gewerkschaften in Osteuropa, die den größten Teil ihrer

Mitgliedschaft ausmachten und praktisch alle Finanzmittel zur Verfügung stellten, nach und nach durch demokratische Arbeitnehmerorganisationen ersetzt werden, die nichts mehr mit der IVG zu tun haben wollen. Die Handvoll unabhängiger Gewerkschaften aus westlichen Ländern, die

sich der IVG aus rein ideologischen Gründen angeschlossen hatten, fühlen sich immer stärker in die Isolation gedrängt und dementsprechend unbehaglich. Vorschläge wie der einer "rosa Karte" werden sicherlich nicht zu ihrer Beruhigung beitragen.



LEUTE

Ende Mai diesen Jahres wird Johnny Grönberg, Vorsitzender der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft und der ITF-Sektion Straßentransport, sein Amt in der Gewerkschaft niederlegen. Sein Nachfolger als Gewerkschaftsvorsitzender ist Ingvar Asén.

Xabier Murua trat aus gesundheitlichen Gründen vom Amt des Generalsekretärs der Transportarbeiterföderation in der der ITF angeschlossenen baskischen Garraio Federakundea (ELA-STV) zurück. Zu seinem Nachfolger wählte der Bundesrat der Gewerkschaft Juan Crus López.

TODESFÄLLE

Toshio Nishimaki, früheres Mitglied des Zentralkomitees der japanischen Seeleutegewerkschaft JSU und von 1958 bis 1962 ITF-Vorstandsmitglied, starb am 6. März im Alter von 90 Jahren. Nishimaki schloß sich der japanischen Seeleutegewerkschaft 1927 an, als diese Mannschaftsdienstgrade organisierte, und war bis zur Auflösung der Gewerkschaft durch das Militärregime im Jahre 1940 Leiter der Bildungsabteilung der Gewerkschaft. Nach dem Krieg wurde die JSU umstrukturiert und vertrat nun als Gewerkschaft Mannschaftsdienstgrade ebenso wie Offiziere. Nishimaki trat der neuen Gewerkschaft im Jahre 1947 bei. Seither vertrat er die JSU in vielen internationalen Gremien, darunter auch dem ITF-Vorstand und, von 1951 bis 1962, dem Vorstand des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG).

Tiefe Betroffenheit löste bei der ITF die Nachricht vom Tod des Gründers der US-amerikanischen Hafentarbeitergewerkschaft International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU), Harry Bridges, aus, der am 30. März im Alter von 88 Jahren verstarb. Der in Australien geborene Bridges

kehrte 1920 im Alter von 19 Jahren nach dreijähriger Tätigkeit auf australischen Schiffen anlässlich eines Hafenaufenthaltes in San Francisco der Seefahrt den Rücken. 1921 schloß er sich der radikalen Organisation Industrial Workers of the World (IWW) an und war maßgeblich an dem erfolglosen landesweiten Seeleute- und Schiffingenieursstreik beteiligt. 1922 fand er in San Francisco Arbeit als Hafentarbeiter und wurde aktives Mitglied der International Longshoremen's Association (ILA). 1924 wurde er auf eine Schwarze Liste gesetzt, doch ließ er sich dadurch nicht davon abhalten, Hafentarbeiter gewerkschaftlich zu organisieren. Im Sommer 1934 war Bridges einer der Anführer eines Streiks der Beschäftigten in der Seeschifffahrt an der Westküste der Vereinigten Staaten, dem sich auch die Lagerarbeiter anschlossen. Die Arbeitgeber reagierten mit dem Einsatz von Streikbrechern unter bewaffnetem Polizeischutz, was am 5. Juli 1934 zu dem berüchtigten "blutigen Donnerstag" führte, an dem zahlreiche Streikende erschossen wurden. Dieses Blutbad war Auslöser eines 4tägigen Generalstreiks, der am 16. Juli 1934 begann und erfolgreich beendet wurde. Die Hafentarbeiter erhielten einen Kollektivvertrag,

eine gewerkschaftliche Heuerstelle, Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhungen. Später war Bridges die treibende Kraft bei der Abspaltung der ILWU, deren Gründungspräsident er wurde, von der ILA. 1936 versuchte die US-Regierung erstmals, Bridges als "unerwünschten Ausländer" und Mitglied der kommunistischen Partei des Landes zu verweisen. Viele weitere Versuche sollten folgen. Bis zum heutigen Tag wird den ILWU-Mitgliedern laut Kollektivvertrag an Bridges Geburtstag ein bezahlter Urlaubstag gewährt. 1970 wurde er vom Bürgermeister Joseph Alioto zum Mitglied der Hafenkommission von San Francisco ernannt. Zehn Jahre lang war er in der Kommission tätig. 1977 gab er im Alter von 76 Jahren seine Tätigkeit für die ILWU auf. Er hinterläßt vier Kinder, fünf Enkel und vier Urenkel. In einer Botschaft an Jim Herman, den Präsidenten der ILWU, würdigte ITF-Generalsekretär Harold Lewis die Arbeit von Harry Bridges: "Seine Verdienste um die Hafentarbeiter an der Westküste der Vereinigten Staaten sicherten ihm einen Ehrenplatz in der Geschichte der Arbeiterbewegung. Sein Tod wird jenseits aller politischen oder ideologischen Gegensätze tiefe Trauer auslösen."

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