

GESETZESÄNDERUNG IN SCHWEDEN MACHT ITF-BOYKOTTE WIEDER MÖGLICH

Neuen Auftrieb erhielt die ITF-Kampagne gegen Billigflaggenschiffe am 14. Juni mit der Ankündigung des Staatssekretärs im schwedischen Arbeitsministerium, Bo Bylund, daß die schwedische Regierung eine Gesetzesinitiative zur Änderung des Mitbestimmungsgesetzes im Parlament einbringen werde, um den Folgen des Arbeitsgerichtsurteils im Falle der unter Zypern-Flagge fahrenden *JSS Britannia* entgegenzuwirken. Ein Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes wird dem schwedischen Parlament im nächsten Monat vorgelegt werden, das neue Gesetz sollte dann spätestens ab 1. Januar 1991 in Kraft sein.

Das Gericht hatte den schwedischen Gewerkschaften mit seinem Urteil (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1989) praktisch untersagt, Solidaritätsmaßnahmen gegen Billigflaggenschiffe zu ergreifen, für die bereits ein Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, egal wie gut oder schlecht die in dem Vertrag vorgesehenen Bedingungen sind, ob die Seeleute den Vertrag unter Druck akzeptieren oder ob es sich bei der unterzeichnenden "Gewerkschaft" tatsächlich um eine echte Gewerkschaft handelt. Die Auswirkungen dieses Urteils reichten weit über die Schifffahrtswirtschaft hinaus, was die landesweiten schwedischen Gewerkschaftsdachverbände LO und TCO zur Unterstützung einer Kampagne für eine Gesetzesänderung veranlaßte. Mit seiner Erklärung wollte er verhindern, so Bylund, daß von "gelben" oder "Betriebs-"Gewerkschaften unterzeichnete Verträge genutzt werden, um durchaus gerechtfertigte Solidaritätsmaßnahmen zu umgehen. Nach der Definition einer solchen "gelben" Gewerkschaft gefragt, deutete er an, daß die fehlende Mitgliedschaft in der ITF ein angemessenes Kriterium darstellen könnte!

Erwartungsgemäß waren die Reederei über die Ankündigung alles andere als erfreut. Wie ein Vertreter der schwedischen Reedervereinigung gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyds List* erklärte: "Zu

sagen, daß wir darüber nicht glücklich sind, wäre eine Untertreibung."

Die Ankündigung erfolgte im Rahmen eines gemeinsam von der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaft SSU und dem Gewerkschaftsdachverband LO für 180 an Fragen der internationalen Solidarität interessierte aktive Gewerkschaftsmitglieder veranstalteten Seminars. Referenten auf diesem Seminar waren der Sekretär der ITF-Press- und Forschungsabteilung, David Cockroft, Malte Segerdahl von der SSU, Erlend Olausen, LO-Rechtsberater und führend an der Kampagne gegen die Auswirkungen des *Britannia*-Urteils beteiligt, sowie Robert Thomson, ein ITF-Rechtsanwalt aus Hongkong. Am Nachmittag berichteten ein philippinischer Seemann sowie die Ehefrau eines anderen Seemanns, der an einer von den schwedischen Gewerkschaften unterstützten Arbeitskampfmaßnahme zur Durchsetzung von ITF-Heuern beteiligt gewesen war, über ihre Erfahrungen.

Als das Gericht im vergangenen November sein Urteil verkündete, wurde der Fall der *JSS Britannia* von den Billigflaggenreedern als wichtiger Sieg in ihren Bemühungen um eine Schwächung der ITF-Kampagne begrüßt. Die Ankündigung der schwedischen Regierung bedeutet, daß sich dieser Erfolg als recht kurzlebig erweisen könnte.

Mai/Juni 1990

Lateinamerikanische
ITF-Konferenz (S. 2)
Osteuropa (S. 3)

BINNENVERKEHR
Rumänische Kraft-
fahrergewerkschaft (S. 5)
Eisenbahner in Moskau (S. 7)

HAFENARBEITER
ITF-Sektionssitzung (S. 9)

FISCHER
Sektionskonferenz (S. 11)

SEELEUTE
Sowjetische Seeleute
im Ausstand (S. 13)
FPC-Sitzung (S. 14)
Doppelte Buchführung (S. 15)
Flaggenüberblick (S. 18)

REISEBÜROPERSONAL
EG-Richtlinie für
Pauschalreisen (S. 19)

LEUTE (S. 20)

TODESFÄLLE (S. 20)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN (S. 20)**

ZIVILLUFTFAHRT
Aeroperu (S. 21)
EG-Liberalisierung (S. 23,

LATEINAMERIKANISCHE ITF-KONFERENZ

Die Verteidigung der Gewerkschaftsrechte, eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die Gefahren der Privatisierung waren nur einige der Themen, über die auf der sechsten lateinamerikanischen ITF-Regionalkonferenz beraten wurde.

An der Konferenz, die vom 25. bis zum 27. April in Montevideo stattfand, nahmen 104 Vertreter von 32 Gewerkschaften aus neun Ländern sowie die beiden Stellvertretenden ITF-Generalsekretäre Ake Selander und Graham Brothers teil.

Die Delegierten diskutierten über die Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrspolitik, eine Umstrukturierung der ITF in Lateinamerika und ihre künftige Tätigkeit. Am Rande der Konferenz fanden Sitzungen der einzelnen Verkehrssektionen statt, die der Konferenz ihre Schlußfolgerungen vorlegten.

Es wurden Entschließungen zum Streikrecht, zu den Gewerkschaftsrechten in

Panama, zu Privatisierung, dem Kampf gegen den Drogenhandel, Arbeitsbedingungen in den Häfen und im Straßentransport, der Arbeitszeit von Schiffselektrikern, Solidarität mit chilenischen Seeleu-

ten und einer Verbesserung der ITF-Strukturen in Lateinamerika verabschiedet. Ein ausführlicher Bericht von der Konferenz ist (nur in spanischer Sprache) auf Anfrage beim ITF-Sekretariat erhältlich.

MAROKKANISCHER UND TSCHECHOSLOWAKISCHER GEWERKSCHAFTSDACHVERBAND WERDEN MITGLIED BEIM IBFG

Der tschechoslowakische Gewerkschaftsdachverband CKOS schloß sich als zweiter unabhängiger Gewerkschaftsdachverband eines osteuropäischen Landes dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) an. Der CKOS, der mehr als sechs Millionen Arbeitnehmer vertritt, wurde im März von Mitgliedern der Streik-

ausschüsse gegründet, die Ende 1989 wesentlich zum Sturz des Husak-Regimes beigetragen hatten und anschließend die Kontrolle über die vorhandenen Gewerkschaftsstrukturen übernahmen.

Mit dem Beitritt des CKOS erhöht sich die Mitgliederzahl des IBFG weltweit auf insgesamt 95 Millionen. Er wirft darüber hinaus weitere Fragen hinsichtlich der Zukunft des Weltgewerkschaftsbundes (WGB) mit Sitz in Prag auf, nachdem sich nun alle Gewerkschaften in seinem Gastland von ihm abgewandt haben.

*Eine weitere gute Nachricht für den IBFG ist der neuerliche Beitritt des marokkanischen Gewerkschaftsdachverbandes Union marocaine du travail (UMT) mit etwa 438.000 Mitgliedern. Die UMT hatte zuvor im Jahre 1963 ihren Austritt aus dem IBFG erklärt. Der Beschluß des größten marokkanischen Gewerkschaftsdachverbandes, sich dem IBFG wieder anzuschließen, setzt ein positives Zeichen für Gewerkschaften in anderen Ländern der arabischen Welt.

Ein Jahr danach: Schläge und Folter für chinesische Arbeiter

Mitglieder der Pekinger Autonomen Arbeitervereinigung (AAV) werden geschlagen und mißhandelt und von den chinesischen Behörden noch immer an geheimgehaltenen Orten festgehalten.

Amnesty International berichtet über die Fälle von AAV-Mitgliedern, darunter Eisenbahner Bai Dongping, ein Mitglied des Zentralkomitees der Vereinigung, der am 17. Juni 1989 nach dem Militäreinsatz gegen die Demokratiebewegung verhaftet wurde. Die aktiven Gewerkschafter werden der Teilnahme an einer "konterrevolutionären Rebellion" in Peking beschuldigt.

Die AAV ist eine der während der Aufbauphase der Demokratiebewegung gegründeten unabhängigen Gewerkschaftsorganisationen und inzwischen offiziell verboten. Wie Amnesty International berichtet, werden gewerkschaftlich aktive Arbeiter von den Behörden besonders brutal behandelt, weil sie es wagten, von ihren Grundrechten der Rede- und der Vereinigungsfreiheit Gebrauch zu machen.

Gewerkschaften in Hongkong forderten auf einer Kundgebung zum 1. Mai die Freilassung der inhaftierten Gewerkschaft-

ter in der Volksrepublik China. Sie organisieren darüber hinaus eine Postkartenaktion zur Unterstützung der Gefangenen.

*Appelle zur sofortigen und bedingungslosen Freilassung der inhaftierten AAV-Mitglieder sollten an folgende Adressen geschickt werden:

Li Peng Zongli
(Ministerpräsident)
Guowuyuan
Beijingshi
Zhonghua Renmin Gongheguo
Volksrepublik China

Cai Cheng Buzhang
(Justizminister)
Sifabu
Beijingshi
Zhonghua Renmin Gongheguo
Volksrepublik China

ITF-Nachrichten - warum so spät?

Wir bitten die Leser der ITF-Nachrichten um Entschuldigung für das verspätete Erscheinen der vorliegenden Ausgabe und die Tatsache, daß wir die Mai- und Juni-Ausgabe in einem Heft zusammenfassen mußten. Schuld ist die hohe Arbeitsbelastung im ITF-Sekretariat im Zusammenhang mit den Vorbereitungen für den im August bevorstehenden 36. Kongreß in Florenz. Aus dem gleichen Grund werden wir leider auch gezwungen sein, die Juli- und Augustnummer in einem Heft zusammenzufassen.

NEUE GEWERKSCHAFTEN SCHLIESSEN SICH DEN INTERNATIONALEN BERUFSSEKRETARIATEN AN

Der Aufbau demokratischer Gewerkschaftsbewegungen in Mittel- und Osteuropa schreitet weiterhin mit atemberaubender Geschwindigkeit voran - eine zunehmende Zahl reformierter oder neugegründeter Gewerkschaften wenden sich von dem immer mehr an Bedeutung verlierenden Weltgewerkschaftsbund (WGB) ab und bemühen sich um Kontakte mit und Beitritt zur ITF und den anderen Internationalen Berufssekretariaten.

Selbst in der UdSSR gibt es Anzeichen dafür, daß die Perestroika mehr als nur kosmetischen Effekt bei den Gewerkschaften hat. Erstmals nahm im Juni ein von einer sowjetischen Gewerkschaft entsandter Beobachter an einer ITF-Sektionskonferenz teil (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Weitere Gewerkschaften, die eigenen Angaben zufolge mitten in einem grundlegenden Reformprozeß sind, bemühen sich dringend um Kontakte zur ITF.

Die zahlende Mitgliedschaft des WGB scheint sich inzwischen auf die sowjetischen Gewerkschaften, die französische CGT und eine Handvoll "Gewerkschaften" aus arabischen Ländern zu beschränken. Es besteht daher kein Zweifel daran, daß ein Rückzug der Gewerkschaften aus der UdSSR einer Organisation den Todesstoß versetzen würde, deren Weiterbestehen ungeachtet der Gerüchte, daß Libyens Oberst Gaddafi mit einer Finanzspritze in Höhe von 10 Millionen US-Dollar in die Bresche zu springen bereit ist, kaum noch gerechtfertigt werden kann.

Die ITF hat bereits eine Mitgliedergewerkschaft in Ungarn, zwei weitere Beitrittsanträge von Gewerkschaften der Demokratischen Liga liegen vor. Auch von rumänischen und bulgarischen Gewerkschaften sind Beitrittsanträge eingegangen, und die tschechoslowakische Eisenbahnergewerkschaft, die sich derzeit um einen Zusammenschluß mit anderen Gewerkschaften zu einer Transportarbeiterföderation bemüht, lud die ITF zu Gesprächen über einen Beitritt nach Prag ein.

Weitreichende Veränderungen vollziehen sich augenblicklich ebenfalls in der Gewerkschaftsbewegung Jugoslawiens, und die ITF wurde um Entsendung eines Vertreters für eine Delegation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) gebeten, die im Juli nach Jugoslawien reisen wird, um die Lage der Gewerkschaften dort einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Die Kontakte zur Solidarnosc in Polen werden fortgesetzt, die Frage eines

Beitritts wurde jedoch durch interne Konflikte innerhalb der nationalen Gewerkschaftsstrukturen kompliziert (siehe weiter unten). In der DDR fand am 9. und 10. Juni der Gründungskongreß der ostdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV-DDR) statt. Wie bei Gewerkschaften in vielen anderen Wirtschaftsbereichen auch, wird die eigenständige Existenz dieser neuen Gewerkschaft jedoch nur von sehr kurzer Dauer sein. Im November wird sie sich mit der bundesdeutschen Gewerkschaft ÖTV zu einer gesamtdeutschen Gewerkschaft zusammenschließen.

Wie auf einer kürzlich in Genf abgehaltenen informellen Sitzung der Internationalen Berufssekretariate deutlich wurde, verlaufen die Entwicklungen in anderen Internationalen Berufssekretariaten ähnlich. Die Internationale der Lehrgewerkschaften (IFFTU) verband im Mai ihre Vorstandssitzung in Budapest mit einer Sondersitzung mittel- und osteuropäischer Lehrgewerkschaften. Der IFFTU-Vorstand gab den Beitrittsanträgen von zwei (der Demokratischen Liga angehörenden) Gewerkschaften aus Ungarn, drei tschechoslowakischen Gewerkschaften, einer der Podkrepa angeschlossenen Gewerkschaft aus Bulgarien und zwei rumänischen Gewerkschaften statt. Ihm liegen darüber hinaus Beitrittsanträge zweier kroatischer Gewerkschaften aus Jugoslawien sowie einer Gewerkschaft aus Lettland (theoretisch noch Teil der UdSSR) vor. Die Lehrersektion der Solidarnosc in Polen betrachtet sich ebenfalls als IFFTU-Mitglied, obwohl die Führungsspitze der Solidarnosc auf nationaler Ebene diesbezüglich anderer Meinung ist.

Im Bereich Bau und Holz haben sich die tschechoslowakischen Holzarbeitergewerkschaften grundsätzlich für einen Austritt aus der dem WGB nahestehenden Internationalen Gewerkschaft und für einen Beitritt zum IBWH ausgesprochen. In nächster Zukunft sind Sitzungen in Polen, Ungarn und Ost-Berlin geplant.

Auch im Bereich Bergbau, wo vor einigen Jahren mit Unterstützung des Präsidenten der britischen Bergarbeitergewerkschaft NUM, Arthur Scargill, die dem WGB verbundene Internationale Bergarbeiterorganisation (IMO) gegründet wurde, sind weiterhin interessante Entwicklungen zu beobachten. Der Internationale Bergarbeiterverband (IBV) hat bereits die der Podkrepa angeschlossene bulgarische Bergar-

beitergewerkschaft in die Reihen seiner Mitglieder aufgenommen und führt mit der offiziellen ungarischen Bergarbeitergewerkschaft ernstzunehmende Gespräche über einen Beitritt. Die ungarische Gewerkschaft war eine der wenigen, die eine "Doppelmitgliedschaft" wünschten - d. h. Beibehaltung ihrer IMO-Mitgliedschaft bei gleichzeitigem Beitritt zum IBV. Dieser Vorschlag stieß jedoch beim Internationalen Bergarbeiterverband, ebenso wie bei allen anderen Internationalen Berufssekretariaten, auf grundsätzliche Ablehnung. Daraufhin erklärte sich die ungarische Gewerkschaft offensichtlich bereit, ihre Beziehungen zur IMO abzubrechen. Im Gegensatz zu Ungarn ist die Lage in der Tschechoslowakei weniger ermutigend. Ungeachtet der Aufnahme des neuen landesweiten Gewerkschaftsdachverbandes CKOS in den IBFG (vergl. Bericht an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**), untersteht zumindest die Bergarbeitergewerkschaft weiterhin der Kontrolle ihrer alten stalinistischen Führungsspitze und nimmt aktiv an IMO-Sitzungen teil. Zweifellos die interessantesten Entwicklungen finden in der UdSSR statt, wo die Bergarbeiter an der Spitze des gewerkschaftlichen Reformprozesses standen. Für die allernächste Zukunft war eine weitere Sitzung zum Zweck der Gründung einer unabhängigen Bergarbeitergewerkschaft in Donetsk geplant. Die Beziehungen der sowjetischen Bergarbeiter zum IBV sind äußerst gut.

Dan Gallin, ursprünglich aus den rumänischsprachigen Gebieten der heutigen Moldauischen Sowjetrepublik stammender Generalsekretär des Internationalen Berufssekretariats der Lebensmittelarbeiter (IUL), unterstützt osteuropäische Gewerkschaften seit Anfang des Jahres besonders aktiv bei ihren Bemühungen um den Aufbau ihrer Organisationen. Die IUL zählt bereits zwei tschechoslowakische Gewerkschaften der Lebensmittelarbeiter und des Hotelpersonals, die dem MSzOSz angeschlossene ungarische Gewerkschaft des Hotelpersonals und vier rumänische Gewerkschaften, die alle der FRATIA angehören, zu ihren Mitgliedern. Derzeit finden mit einer slowakischen Lebensmittelarbeitergewerkschaft ebenso wie mit der sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft, die von Gallin auch mit der ITF in Kontakt gebracht wurde, Gespräche über einen Beitritt statt.

Forts. auf Seite 4

Weltweite Angriffe auf Gewerkschafter

Ermordung durch Todesschwadronen oder Regierungsstreitkräfte, Inhaftierung ohne Gerichtsverfahren, Schließung von Büros und Beschlagnahmung von Material, repressive Gesetzgebung, Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern und Verbot der Mitgliedschaft in internationalen Organisationen sind nur einige Beispiele für die Methoden, die in vielen Teilen der Welt gegen Gewerkschafter angewandt werden. Dies zeigt ein soeben vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) herausgegebener Bericht.

Die im Juni veröffentlichte alljährliche Übersicht des IBFG über die Verletzungen der Gewerkschaftsrechte verzeichnet für

den 12-Monats-Zeitraum bis März 1990 weltweit die Ermordung von 235 Gewerkschaftern im Zusammenhang mit ihrer gewerkschaftlichen Arbeit.

Der Bericht führt mehr als 90 Länder namentlich auf, in denen die Gewerkschaftsrechte verletzt werden. Einige der schwerwiegendsten Fälle ereigneten sich in Kolumbien, wo mindestens 50 Gewerkschafter allein im Februar und März 1990 ermordet wurden, und während der blutigen Aktionen im Anschluß an den Militäreinsatz auf dem Tiananmen-Platz in China (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten). Auch in Peru und El Salvador kamen aktive Ge-

werkschafter bei Angriffen von Todesschwadronen und Militäreinheiten ums Leben.

Doch beschränken sich Gewalttätigkeit und Schikane gegen Gewerkschaften durchaus nicht auf die Entwicklungsländer. Die Übersicht berichtet über die Verhaftung von 2.500 Bergarbeitern und ihren Unterstützern während des 10monatigen Streiks der Bergarbeitergewerkschaft in den USA sowie über die Mißhandlung einiger der Verhafteten durch die Polizei und den Einsatz schwerbewaffneter Mitarbeiter privater Sicherheitsfirmen in den Wohnorten der Bergarbeiter im Auftrag der Bergwerksbesitzer.

... weltweite Gewerkschaftseinheit in Sicht

Forts. von Seite 3

Die chemische Industrie bleibt vor grundlegenden Änderungen ebenfalls nicht verschont. ICEF-Generalsekretär Mike Boggs berichtet über den Beitritt von tschechischen ebenso wie ungarischen Gewerkschaften zu seiner Organisation. Dies war für die dem WGB nahestehende Internationale Vereinigung der Gewerkschaften der chemischen, Erdöl- und artverwandten Industrien, deren Präsident der ungarischen Gewerkschaft angehört und die ihren Sitz im Hauptbüro der Gewerkschaft in Budapest hatte, besonders peinlich. Die WGB-Internationale wurde bereits aus den ihr zur Verfügung gestellten Büroräumen verwiesen. Statt dessen berät die ICEF über die Nutzung der Räumlichkeiten zur Einrichtung eines eigenen Verbindungsbüros für Osteuropa.

Die Internationale Graphische Föderation (IGF) berichtet von Gesprächen mit ungarischen, rumänischen, der OPZZ angehörenden polnischen und sowjetischen Gewerkschaften ebenso wie über erste Kontakte mit WGB-Mitgliedsgewerkschaften aus Mosambik, Spanien und Portugal. Wie anderen Internationalen Berufssekretariaten auch liegen der IGF bereits Vorschläge ihres WGB-"Gegenstücks" für einen Zusammenschluß vor, und wie auch die anderen Berufssekretariate wies die IGF diese Vorschläge höflich, aber bestimmt zurück. Im Bereich Textil und Bekleidung kam es bisher zu relativ wenig Kontakten, und es scheint, daß viele "Gewerkschaften" in den osteuropäischen Ländern weiterhin der strikten Kontrolle ihrer alten, nicht demokratisch legitimierten Führungsriege unterstehen. Im Journalismus hingegen bewegen sich die Dinge äußerst rasch. Die IIF verfügt bereits über Mitgliedsgewerk-

schaften in Estland (noch UdSSR), Polen und Ungarn und berät über Beitrittsgesuche aus Jugoslawien, der Ukraine, Litauen, Bulgarien und der Tschechoslowakei.

Die Internationale der nicht-gewerblichen Arbeitnehmer (FIET), das erste Berufssekretariat, das eine Gewerkschaft aus Osteuropa - die ungarische Gewerkschaft des wissenschaftlichen Personals - aufnahm, gab inzwischen auch dem Beitrittsgesuch der Podkrepa in Bulgarien statt und führt Gespräche mit der "offiziellen" ungarischen Gewerkschaft der Beschäftigten im Handel. Wie die Bergarbeiter konnte sie jedoch bisher bei Kontakten in der Tschechoslowakei keinerlei Fortschritte machen. Der Internationale der öffentlichen Dienste liegen drei Beitrittsgesuche aus der Tschechoslowakei vor. Darüber hinaus hat sie Kontakte mit Rumänien. Die dem WGB angeschlossene Internationale Vereinigung der Gewerkschaften der Werk tätigen des öffentlichen Dienstes und verwandter Berufsgruppen dürfte sich zur Zeit in einer recht schwierigen Lage befinden, da ihr Generalsekretär der DDR-Gewerkschaft angehört, die jetzt ihren Zusammenschluß mit der bundesdeutschen Gewerkschaft ÖTV vorbereitet.

Eines der größten Probleme ist der Status der Industriegewerkschaften in Polen. Aus diesem Grund führten die Internationalen Berufssekretariate spezielle Gespräche mit Lech Kaczynski, dem vor kurzem gewählten stellvertretenden Solidarnosc-Vorsitzenden. Es war erwartet worden, daß Solidarnosc auf ihrem Kongreß im April die Schaffung einer Branchenstruktur beschließen und ihre Zustimmung zum Beitritt ihrer Industriesektionen zu Internationalen Berufssekretariaten geben würde. Dieser

Vorschlag wurde jedoch überraschend mit einer Mehrheit von nur 20 Stimmen abgelehnt. Dieser Beschluß spiegelt allerdings nicht die grundsätzliche Haltung zur internationalen Arbeit wider, sondern ist vielmehr auf den schwierigen Prozeß zurückzuführen, den die Gewerkschaft derzeit im Zusammenhang mit der Definition ihrer unterschiedlichen Rollen als politische Kraft und als Gewerkschaft durchläuft. Obwohl die Gewerkschaft dem IBFG angeschlossen ist, gewährt sie ihren Industriesektionen auf internationaler Ebene kein ausreichendes Maß an Autonomie, um ihnen den Beitritt zu den verschiedenen Berufssekretariaten zu ermöglichen.

Anfang Juni unterrichtete der ITF-Generalsekretär die angeschlossenen Gewerkschaften in einem Rundschreiben über die vom Vorstand vertretene Position im Hinblick auf die Bereitstellung größtmöglicher Unterstützung für unabhängige, demokratische Gewerkschaften in Mittel- und Osteuropa und bat die angeschlossenen Gewerkschaften mit Kontakten zu Gewerkschaften in den betreffenden Ländern, die ITF hiervon zu unterrichten. Die Entwicklungen in Osteuropa vollziehen sich noch immer mit großer Geschwindigkeit. Daher sind abgestimmte Maßnahmen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften wichtig, um diejenigen Gewerkschaften in Osteuropa solidarisch zu unterstützen, die wirklich die organisierten Transportarbeiter vertreten. Aufgrund der ihm vom Vorstand auf seiner Sitzung im März übertragenen Vollmacht hat der Generalsekretär außerdem inzwischen führende Funktionäre unabhängiger Transportarbeitergewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa zur Teilnahme am ITF-Kongreß im August in Florenz eingeladen.



Rumänische Berufsfahrer gründen neue Gewerkschaft



Delegierte auf dem Kongreß des "Sindicatul Soferilor din Romania" bei der Abstimmung über die Gewerkschaftssatzungen

Die Delegierten, die im Mai an der Gründungskonferenz der rumänischen Berufsfahrgewerkschaft (Sindicatul Soferilor din Romania - SSR) in Bukarest teilnahmen, waren im Laufe der dreitägigen Zusammenkunft mehr auf der Straße unterwegs als sie sich vorgestellt hatten. Nervosität auf seiten der verschiedenen Regierungsstellen und staatlichen Unternehmen, denen alle öffentlichen Gebäude in Bukarest gehören, bedeutete, daß die Konferenz jeden Tag in einer anderen Halle zusammenzutreten mußte. Die mehr als 800 Delegierten wurden mit von SSR-Mitgliedern geführten Bussen zum jeweiligen Tagungs-ort befördert.

Die Konferenz markierte den Höhepunkt

der sich über 4 Monate erstreckenden, bisher ungewöhnlichsten Phase in der Geschichte der rumänischen Gewerkschaftsbewegung. Anfang Januar aus dem Nichts entstanden, kann der "Sindicatul Soferilor din Romania" trotz heftigen Widerstands von seiten der Regierung und der noch immer von den während der Ceausescu-Ära ins Amt gekommenen Bürokraten kontrollierten offiziellen rumänischen Gewerkschaften heute auf mehr als 100.000 Mitglieder in fast allen Regionen des Landes verweisen. Die Führung der Gewerkschaft gründete darüber hinaus den am schnellsten wachsenden, unabhängigen neuen Gewerkschaftsdachverband Osteuropas - FRATIA - der inzwischen mehr als

eine Million Mitglieder zählt und in vielen Wirtschaftsbereichen einen größeren Anteil der Arbeitnehmer organisiert als der alte offizielle Gewerkschaftsdachverband unter seinem (irreführenden und unzutreffenden) neuen Namen "Freie Gewerkschaften Rumäniens".

Als Vertreter der ITF nahm David Cockroft, Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, an der Konferenz teil. Gemeinsam mit Jean Zaoui von der der ITF angeschlossenen französischen Transportarbeiterföderation FGTE-CFDT und Don Slaiman, dem örtlichen Vertreter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), stellte sich Cockroft am 6. Mai

Forts. auf Seite 6

... Gewerkschaft befürwortet Beitrittsgesuch an die ITF

Forts. von Seite 5

einer heißen Fragestunde vor dem Internationalen Ausschuß der Konferenz. Anschließend stimmte dieser einstimmig für einen Beitritt zur ITF, ein Beschluß, der am nächsten Tag durch das Plenum der Konferenz bestätigt wurde.

Der ganze erste Tag der Konferenz war der Wahl des Nationalrats der Gewerkschaft gewidmet. Da keiner der Delegierten jemals zuvor die Gelegenheit gehabt hatte, sich an einer demokratischen Gewerkschaftswahl zu beteiligen, waren offensichtlich alle zu äußerst gründlichem Vorgehen entschlossen. Alle zur Wahl stehenden Kandidatinnen und Kandidaten mußten vor der Konferenz Rechenschaft über ihre persönliche und berufliche Vergangenheit ablegen, bevor sie mit Fragen über ihre Arbeit und ihre Verbindung zur Geschäftsleitung ihres Unternehmens oder zur Kommunistischen Partei während der Ceausescu-Ära bombardiert wurden. Offensichtlich trägt die weitreichende Identifizierung mit dem Beruf erheblich zum raschen Mitgliederzuwachs der Berufsfahrgewerkschaft bei. Im Gegensatz zu den von oben verordneten Branchenstrukturen der alten Gewerkschaften organisiert die Berufsfahrgewerkschaft Lkw-Fahrer ebenso wie Bus-, U-Bahn- und Taxifahrer und sogar die von den Unternehmen beschäftigten Fahrer von Dienstfahrzeugen. Die meisten Mitglieder sind nicht bei Verkehrsunternehmen im engeren Wortsinne, sondern bei riesigen staatlichen Wirtschaftskonzernen beschäftigt. Zahlreiche Delegierte sprachen sich dafür aus, gewählte Positionen nur mit Berufsfahrern zu besetzen und selbst die für die Fahrzeugwartung verantwortlichen Elektriker und Mechaniker von diesen Ämtern auszuschließen. Mit großer Feindseligkeit reagierten die Delegierten auch auf alle Kandidaten bzw. Kandidatinnen, die zuvor in leitender Position beschäftigt oder Parteimitglied gewesen waren (was im allgemeinen ein und dasgleiche war). Mehrere Delegierte aus abgelegeneren Regionen beklagten ferner, daß die Konferenz von Delegierten aus dem Raum Bukarest beherrscht werde. Als schließlich die Wahlergebnisse verkündet wurden, hatte die provisorische Führung, die der Gewerkschaft seit Januar vorstand, eine sichere, wenn auch keineswegs überwältigende Stimmenmehrheit gewonnen. Miron Mitrea wurde im Amt des Präsidenten der Gewerkschaft ebenso bestätigt wie Vasile Daniele als Vizepräsident und Dumitru (Bebe) Dumitrescu als Generalsekretär.

Zum für internationale Angelegenheiten verantwortlichen Mitglied des Nationalrats wurde Sorin Maier gewählt. Mitrea ist auch Präsident des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes FRATIA, der sich mehrere Büros in einem von der "offiziellen" Gewerkschaftsbewegung widerstrebend geräumten Gebäude mit der Berufsfahrgewerkschaft teilt.

Angesichts der jüngsten politischen Entwicklungen in Rumänien ist es unmöglich vorauszusagen, wie sich die unabhängige Gewerkschaftsbewegung weiter entwickeln wird. Sowohl die Berufsfahrgewerkschaft als auch FRATIA weisen immer wieder nachdrücklich darauf hin, daß sie sich als parteipolitisch ungebundene Organisationen betrachten. Sie halten regelmäßig Zusammenkünfte mit der Regierung ab, und die Gespräche mit der Führungsspitze der alten Gewerkschaftsstrukturen über die Verteilung der Gebäude und anderer, traditionell ihrer Kontrolle unterstehender Vermögenswerte gehen weiter.

Kurz nach dem Kongreß organisierte die Gewerkschaft, die von der Regierung die Bereitstellung zusätzlicher Ersatzteile für die Lkws ihrer Mitglieder fordert, eine Massenprotestkundgebung, die die Hauptzufahrtsstraßen zum Flughafen von Bukarest sowie die wichtigsten Straßenkreuzungen in der Stadt blockierte. Diese Aktion sollte auf eines der größten Probleme für die rumänischen Lkw-Fahrer aufmerksam machen: überalterte Lkws, die ständig liegen bleiben, und chronischer Mangel an den Grundkomponenten wie Batterien und Reifen. Wie Sorin Maier, Internationaler Sekretär der Gewerkschaft, feststellt: "In Rumänien haben wir die bestqualifizierten Lkw-Fahrer der Welt."

Das müssen sie auch sein. Bleibt ein Lkw liegen, muß der Fahrer ihn selbst reparieren und dabei auf wiederaufgearbeitete Batterien und runderneuerte Reifen zurückgreifen, die oft äußerst gefährlich sind. Der erschreckende Zustand der Straßen des Landes und die niedrige Qualität der einheimischen Produktion machen es noch schwieriger, Tag für Tag sicherzustellen, daß die Lkws auch tatsächlich ihr Fahrtziel erreichen. Eines der vorrangigsten Ziele der Gewerkschaft besteht darin, ihre Mitglieder zur Gründung von Genossenschaften und Gemeinschaftsunternehmen mit ausländischen Firmen zu bewegen, um Zugang zu modernen Fahrzeugen und funktionstüchtigen Ersatzteilen zu bekommen. Anderenfalls, befürchtet die Gewerkschaft, werden die rumänischen Berufs-

fahrer nicht in der Lage sein, von der massiven Zunahme im Ost-West-Handel zu profitieren, die, wie sie hofft, das Ergebnis der Liberalisierung der Wirtschaft sein wird. Ein weiteres Problem, das einer Lösung langsam näherkommt, ist das Verhältnis zur Polizei, die aufgrund eines alten Gesetzes, das gegenwärtig überarbeitet wird, jedes wirkliche oder angebliche "Vergehen" an Ort und Stelle mit Führerscheinentzug ahnden konnte. Wie nicht anders zu erwarten, führte dies zu weitverbreiteter Korruption unter den Polizeikräften, die auf diese Art und Weise ihr äußerst niedriges Einkommen mit Schmiergeldern von Fahrern aufbesserten, die genau wußten, daß sie mit dem Führerschein auch ihren Arbeitsplatz verlieren würden.

Nach Angaben von Mitrea, der während der IAO-Konferenz im Juni mit den ITF-Nachrichten sprach, war er von dem Anfangserfolg der Berufsfahrgewerkschaft selbst ganz überrascht: "Die Anlaufzeit war sehr kurz," erklärte er. "Ich war über das rasche Anwachsen unserer Mitgliederzahlen völlig überrascht."

Die Regierung unterstützt noch immer die offiziellen Gewerkschaften, doch ist sie schon allein aufgrund seiner Größe und industriellen Macht gezwungen, mit dem SSR zu verhandeln. Augenblicklich gibt es Bestrebungen, die Organisation durch eine Privatisierung der Straßenverkehrswirtschaft zu schwächen. Die Regierung plant den Verkauf von Lkws an einzelne Fahrer, um so kleine "Ein-Mann-Betriebe" zu schaffen, die weiterhin auf die Aufträge ihrer früheren Arbeitgeber angewiesen wären. Die Regierung hat sich außerdem für die Gründung einer neuen, alternativen Berufsfahrgewerkschaft namens START ausgesprochen. Allerdings leidet diese Gewerkschaft jetzt schon unter der Abwanderung mehrerer ihrer Spitzenfunktionäre zum SSR. Mitrea macht sich über die von START ausgehende Bedrohung keine Sorgen:

"Praktisch alle Mitglieder dieser Gewerkschaft sind beim Verkehrsministerium beschäftigte Fahrer," sagt er. "Die Regierung hat auch erklärt, daß sie diese Abteilung des Ministeriums abschaffen will, und ich nehme an, daß sich die Gewerkschaft danach auflösen wird."

Mitrea wurde zur Teilnahme am 36. ITF-Kongreß im August dieses Jahres in Florenz eingeladen. Mit dem Beitrittsgesuch seiner Gewerkschaft wird sich der ITF-Vorstand auf seiner Sitzung unmittelbar vor dem Kongreß befassen.

"Grüne" Ideen stärken die Position der Gewerkschaften zur Verkehrspolitik

Transportarbeiter und die ITF haben sich schon immer für eine vernünftig geplante Verkehrspolitik eingesetzt, die soziale Faktoren berücksichtigt und die bestmögliche Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger zum Ziel hat.

In den 80er Jahren war die Regierungspolitik vieler Länder beherrscht von der Philosophie des "freien Marktes" und monetaristischen Dogmen. Sogar im Verkehr lösten diese Ideen eine Welle der Entregulierung und Privatisierung und der Aufspaltung zahlreicher integrierter Verkehrsunternehmen aus.

Neben der Tatsache, daß sich diese Strategien an ihren eigenen Ansprüchen gemessen als Fehlschlag erwiesen haben, löste das zunehmende Bewußtsein von der Notwendigkeit dringender Sofortmaßnahmen zum Schutze der Umwelt, zur Eindämmung der Emission von Treibhausgasen und zur Konservierung der schwindenden fossilen Treibstoffreserven einen weitreichenden Umdenkprozeß in der Politik aus.

In der Verkehrsplanung hatte dieses etwas spät erwachte Umweltbewußtsein eine grundsätzliche Abkehr vom Konzept des "freien Marktes" und eine Zuwendung zu "umweltfreundlichen" Denkansätzen zur Folge.

Als Transportarbeitergewerkschaften müssen wir dankbar sein, daß das Pendel endlich umgeschlagen ist. In der zunehmenden öffentlichen Diskussion über die Zukunft der Verkehrssysteme können die Transportarbeiter heute wesentlich dazu beitragen, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und die Unterstützung der Regierungen auf integrierte Verkehrssysteme zu lenken, die auf die Bedürfnisse der Öffentlichkeit und der Umwelt zugeschnitten sind.

Es handelt sich hierbei um ein glückliches Zusammentreffen der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Rettung der Umwelt und des Bedarfs an sozialverträglichen und rationell geplanten Verkehrsinfrastrukturen. Die Verkehrsplaner von heute befürworten eine sehr ähnliche Politik wie sie von den Gewerkschaften schon seit langem, wenn auch - zugegebenermaßen - aus anderen Gründen, gefordert wird.

Ein sehr gutes Beispiel für das neue Denken in der umweltfreundlichen Verkehrsplanung ist das Konzept der "grünen" Kosten-Nutzen-Analyse: Die von einer wachsenden Zahl von Verkehrsplanern geforderte "umweltfreundliche" Kosten-Nutzen-Analyse geht davon aus, daß Ener-

gieverbrauch und umweltbelastende Faktoren bei der Kostenrechnung für Verkehrsprojekte zu berücksichtigen sind.

Zum Beispiel sind Energieverbrauch und Umweltbelastung beim privaten Autoverkehr wesentlich größer als bei jeder anderen Form des Verkehrs. Binnenschifffahrt, Bahnen, Busse und Lkws sind wesentlich sparsamer im Energieverbrauch und weniger umweltschädigend als der Pkw. Daher, so argumentieren die Planer, sollten die stärker umweltschädigenden Verkehrsträger mit staatlichen Abgaben (Steuern oder Benutzergebühren) belegt werden. Die auf diese Weise erzielten Einnahmen könnten dann zur Subventionierung "umweltfreundlicher" und energiesparender Verkehrsträger genutzt werden. Dabei würde es sich noch nicht einmal um eine echte Subvention handeln, sondern lediglich im Hinblick auf die Umwelt gleiche Ausgangsbedingungen geschaffen und den verschiedenen Verkehrsträgern die tatsächlichen Kosten der von ihnen verursachten Umweltschäden zur Last gelegt.

Im Rahmen eines solchen Modells müssen die Ergebnisse einer echten Umweltverträglichkeitsprüfung auch bei der Berechnung der Finanzierungsgrundlagen für die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt werden. Projekte für den Ausbau energiesparender Verkehrsträger sind wegen ihres Gesamtnutzens für die Umwelt finanziell zu fördern.

Dieses neuartige Denken findet rasch immer weitere Verbreitung. Die Europäische Gemeinschaft verabschiedete eine Richtlinie, die die Mitgliedsstaaten zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei neuen Verkehrsprojekten verpflichtet. Darüber hinaus sind derzeit Empfehlungen hinsichtlich umweltfreundlicher Planungsansätze im öffentlichen Personennahverkehr in Arbeit.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) - ein Gremium, dem die Verkehrsminister aus 19 europäischen Ländern (allen europäischen Mitgliedsstaaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie Beobachter aus Ungarn, Marokko und Polen) angehören - hat soeben eine in englischer und französischer Sprache vorliegende, sehr nützliche und informative Veröffentlichung mit dem Titel "Transport Policy and the Environment" (Verkehrspolitik und Umwelt) herausgegeben.

Diese Veröffentlichung ist das Ergebnis einer Sondersitzung des CEMT-Ministerrats am 23. November 1989 zum Thema Verkehr und Umwelt. Welche Bedeutung diesem Thema beigemessen wird, zeigte sich in der Tatsache, daß die Minister erstmals einen ganzen Tag für die Beratung eines einzigen Themas vorgesehen hatten und anschließend beschlossen, die wissenschaftlichen und politischen Diskussionsvorlagen für diese Sitzung zu veröffentlichen.

Das Dokument enthält eine Vielzahl nützlicher Fakten und Zahlen über die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt sowie vergleichende Statistiken über die durch die verschiedenen Verkehrsträger verursachten Umweltschäden. Ausführliche Vorlagen zu Planung und Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, der Notwendigkeit der Berücksichtigung der Ergebnisse von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Investitionen im Verkehr sowie die politischen Hintergründe und Konsequenzen einer umweltorientierten Verkehrspolitik sind in dem Dokument zusammengefaßt.

Die Veröffentlichung enthält darüber hinaus den vollen Wortlaut der am Ende der Sitzung vom Ministerrat der CEMT verabschiedeten Entscheidung, in der die Notwendigkeit der Erarbeitung eines umfassenden, internationalen und umweltfreundlichen Ansatzes im Verkehr unterstrichen wird.

Die CEMT arbeitet nun an der Umsetzung dieser Politik. Die damit befaßte kleine Arbeitsgruppe wird gegen Ende 1991 einen Bericht vorlegen.

Diese Zeitplanung ermöglicht es den ITF-Mitgliedsgewerkschaften, ihrer Stimme im Rahmen der weltweiten Diskussion über die Verkehrspolitik Gehör zu verschaffen. Zwar ist das neu entstandene Umweltbewußtsein eine willkommene Abkehr von der Hysterie um den freien Markt in den 80er Jahren, doch müssen die Transportarbeiter diese Debatte nun nutzen, um die umweltpolitischen Überlegungen auch auf andere soziale Aspekte auszudehnen: Umweltfreundlichkeit bedeutet auch ein Verkehrssystem, das den Benutzern Vorrang einräumt und sich um einen möglichst rationellen Frachtumschlag bemüht. All dies wiederum heißt auch, daß Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften voll an der Formulierung und Umsetzung dieser neuen Politik mitwirken müssen.

Moskauer Eisenbahner im Bummelstreik

Mit Arbeitskampfmaßnahmen unterstreichen die Beschäftigten im Moskauer Wartungsdepot für Kühlwaggons ihre Forderungen nach besseren Löhnen und Arbeitsbedingungen.

Die Mehrzahl der 3.000 Mitarbeiter des Depots folgten dem Aufruf der kleinen unabhängigen Gewerkschaft Sotsprof, ab April in den Bummelstreik zu treten. Aktive Gewerkschaftsmitglieder in dem Depot versuchen, eine Betriebsgruppe der Sotsprof zu gründen und hoffen dabei auf die Unterstützung der Mitarbeiter der 23 weiteren Depots in anderen Teilen der UdSSR.

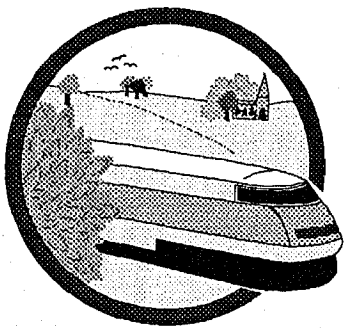
Die Arbeit in diesen Depots ist schlecht bezahlt, laut und gesundheitsgefährdend, insbesondere wegen des in den Kühlwaggons eingesetzten Gases Frigen. Die die Kühlsysteme der Waggons antreibenden Dieselmotoren lassen die Waggons vibrieren und sind so laut, daß viele Beschäftigte zu 100 % gehörgeschädigt sind.

Angesichts des Einsatzbereichs der Waggons und der kritischen Lage der Lebensmittelversorgung in der Sowjetunion kann man wohl davon ausgehen, daß die Arbeitnehmer in ihrem Kampf um angemessene Bezahlung und Arbeitsbedingungen über gute Karten verfügen.

Wir danken Luc Demaret von der Freien Gewerkschaftswelt, der in Moskau mit den Arbeitern im Kühlwaggondepots zusammentraf und dort die nebenstehend abgedruckten Fotos machte.



EISENBAHNEN, UMWELT UND
QUALITÄT DER VERKEHRSDIENSTE



Eine Sammlung von Expertispapieren, die für die Internationale
Transportarbeiter-Föderation (ITF) erarbeitet wurden



Neue ITF-Veröffentlichung

“Eisenbahnen, Umwelt und Qualität der Verkehrsdienste” - dies ist der Titel einer vor kurzem erschienenen Sammlung von Referaten, die Umwelt- und Verkehrsexperten aus verschiedenen Ländern im Auftrag der ITF erarbeitet haben.

Die Réferate, ein Beitrag der ITF zur öffentlichen Diskussion über die Zukunft des Verkehrssystems, befassen sich mit Fragen wie Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Bahnen, Energieverbrauch und der Notwendigkeit einer ökologisch ausgewogenen Verkehrspolitik. “Eisenbahnen, Umwelt und Qualität der Verkehrsdienste” ist in allen offiziellen Arbeitssprachen der ITF erhältlich und kann von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, Journalisten und Wissenschaftlern kostenlos beim Sekretariat angefordert werden.

SARHWU ERHÄLT RECHTSSTATUS ALS GEWERKSCHAFT

Die zuständige Behörde in Südafrika hat sich bereiterklärt, die südafrikanische Eisenbahner- und Hafnarbeitergewerkschaft (SARHWU) gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen als Gewerkschaft zu registrieren. Damit ist der Weg frei für die Anerkennung der Gewerkschaft als Kollektivverhandlungspartner durch die südafrikanischen Eisenbahnen, Teil des staatlichen Transportunternehmens South African Transport Services (SATS).

Der Streik der SARHWU gegen SATS konnte im Januar 1990 erfolgreich beendet werden - allerdings erst, nachdem die Streikenden brutalen Überfällen durch Streikbrecher ausgesetzt waren, die mit Zustimmung der Unternehmensleitung handelten (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1990). Die Anerkennung der Gewerkschaft als Kollektivverhandlungspartner war eine der wichtigsten Forderungen der Streikenden. Im Laufe der Verhandlungen zog sich SATS auf eine äußerst bürokratische Position

zurück, indem es der SARHWU die Anerkennung verweigerte, solange sie nicht offiziell registriert sei. Dieses Hindernis ist nun aus dem Weg geräumt.

Die SARHWU verhandelt noch immer

mit der der ITF angeschlossenen TGWU über die Gründung einer einzigen Gewerkschaft für den Verkehrssektor. Ein Beobachter der SARHWU wurde zur Teilnahme am ITF-Kongreß eingeladen.

ARBEITSGRUPPE DER ALPENLÄNDER SOLL SICH MIT PROBLEMEN DES TRANSITVERKEHRS BEFASSEN

Die Regierungen Österreichs, Italiens und der Bundesrepublik Deutschland richteten gemeinsam mit der EG-Kommission eine Arbeitsgruppe zur Behandlung der Probleme des Transitverkehrs durch die Alpenländer ein.

Dieser Schritt ist das Ergebnis einer Zusammenkunft der Verkehrsminister der drei Länder mit dem für Verkehr zuständigen Mitglied der EG-Kommission, Karel van Miert, im Januar diesen Jahres in Frankfurt, auf der sie über Klagen im Zusammenhang mit dem von Österreich verhäng-

ten Nachtfahrverbot für Lkws auf den Transitstrecken berieten (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1990).

Die österreichische Regierung hat unterdessen beim allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) Beschwerde gegen das von der Bundesrepublik Deutschland im Gegenzug verhängte Nachtfahrverbot eingelegt, das nur für österreichische Lkws gilt. Die österreichischen Behörden sehen in einer solchen diskriminierenden Maßnahme einen Verstoß gegen die Regeln des GATT.



HAFENARBEITER

Sitzung der ITF-Hafnarbeitersektion

Die Herausforderung des elektronischen Datenaustausches (EDI) und die weltweit verbreiteten Forderungen der Hafnarbeitgeber nach größerer "Arbeitsflexibilität" waren die Hauptpunkte auf der Tagesordnung der alljährlich stattfindenden Sitzung der ITF-Hafnarbeitersektion am 30. Mai 1990 in London.

Die Sitzung, an der 45 Delegierte von 25 Gewerkschaften aus 23 Ländern teilnahmen, fand im Zusammenhang mit der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses an den beiden darauffolgenden Tagen statt (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Den Sitzungsteilnehmern lagen der Entwurf der ITF-Übersicht über Löhne und Arbeitsbedingungen sowie Übersichten über die Beschäftigungsstruktur in den Häfen und Entwicklungen und Tendenzen in der Hafnawirtschaft 1990 vor. Sie hatten außerdem Gelegenheit, darüber hinaus weitere Informationen über die Bedingungen in ihren Heimatländern auszutauschen. Als roten Faden, der sich durch die Angriffe auf die organisierten Arbeitskräfte in diesem Wirtschaftsbereich in fast allen Ländern der Welt zieht, identifizierten sie die Forderung der Hafnarbeitgeber an die Hafnarbeiter, sich ihrem Konzept der

"Arbeitsflexibilität" zu beugen.

Die Sitzung forderte die ITF auf, für die angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften ein Seminar über die Auswirkungen der Informationstechnologie in den Häfen zu organisieren. Angesichts des nach Vollendung des europäischen Binnenmarktes zu erwartenden wachsenden Wettbewerbsdrucks forderten die Delegierten außerdem verstärkte Anstrengungen für die Einrichtung paritätischer Strukturen

sowie die Verabschiedung einer Hafenpolitik auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft.

Die lang erwartete Veröffentlichung der ersten Ausgabe des ITF-Hafnarbeiterbulletins wurde von den Sitzungsteilnehmern auf das Wärmste begrüßt. Die angeschlossenen Gewerkschaften wurden gebeten, dem Sekretariat ihre Stellungnahmen ebenso wie Material für weitere Ausgaben zuzuschicken.

Protestnote an den Präsidenten Panamas

In einer Protestnote an den Präsidenten Panamas, Guillermo Endara, verurteilte die Sitzung der ITF-Hafnarbeitersektion die Außerkraftsetzung von Kollektivverträgen und Arbeitsgesetzen für Häfen und andere Wirtschaftsbereiche durch die Behörden Panamas ebenso wie die Entlassung Hundertler von Hafnarbeitern.

Darüber hinaus wurde der Präsident zu einer persönlichen Intervention im Falle der aus politischen Gründen entlassenen Funktionäre der der ITF angeschlossenen panamaischen Transportarbeitergewerkschaft FITTAMPS in den Häfen von Balboa und Cristóbal aufgefordert. In einer Antwort auf die Protestnoten erklärte die Regierung Panamas, diese Maßnahmen hätten keinen "gewerkschaftsfeindlichen" Charakter, sondern richteten sich lediglich gegen Agenten des abgesetzten Noriega-Regimes.

HABEN DIE MITTELMEERHÄFEN NOCH ZUKUNFT?

Auf einer vom 16. bis zum 19. Mai in Palermo (Sizilien) veranstalteten Konferenz für die Schifffahrtswirtschaft wurde die Notwendigkeit gemeinsamer Maßnahmen der Arbeitgeber und der Gewerkschaften zur Sicherung der Zukunft der Mittelmeerhäfen im Hinblick auf den europäischen Binnenmarkt hervorgehoben.

An der Konferenz, der ersten ihrer Art, die von der Regionalbehörde Siziliens und Einrichtungen der Hafenwirtschaft organisiert wurde, nahmen Arbeitgebervertreter der italienischen Hafen- und Schifffahrtswirtschaft, der Zentral- und Regionalregierung ebenso wie der der ITF angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften teil.

Referenten aus Wirtschaft und Wissenschaft unterstrichen die Herausforderungen, die sich den Mittelmeerhäfen der Europäischen Gemeinschaft in Wettbewerb mit ihren wichtigsten Konkurrenten in Nordeuropa sowie Häfen außerhalb der EG stellten. Viele Mittelmeerhäfen leiden traditionell unter mangelnden Investitionen sowie überalterter Technik und Infrastruktur.

Der Direktor des Hafens von Marseilles, Michel Pechère, beschrieb die von seinem Hafen angesichts der vom Strukturwandel bei den Eigentumsverhältnissen im Schifffahrts- und Frachturnschlagsbereich ausgehenden Herausforderung und der neuen Wettbewerbsbedingungen im Rahmen des einheitlichen Binnenmarktes verfolgte Strategie. In Marseilles wurden auf der Grundlage der Informationstechnologie verschiedene Systeme für die papierlose Zoll- und Hafenabfertigung entwickelt, die den Transportunternehmen gegen eine Gebühr zur Benutzung angeboten werden. Ein unabhängiges Computersystem für die Kommunikation zwischen Schifffahrtsunternehmen, Schiffen, Hafenbehörden, Lotsen usw. befindet sich bereits auf etwa 50 Prozent aller Schiffe, die den Hafen anlaufen, im Einsatz. Diese Technologien helfen in Marseilles, Hafenkapazität und Schiffs- bzw. Containerladungen aufeinander abzustimmen.

Die Forderung nach einer europäischen Hafenpolitik, die eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in den EG-Häfen, die Lösung der durch regionale Ungleichgewichte verursachten Probleme sowie die Verabschiedung gewisser Mindestnormen für die Beschäftigungsbedingungen zum Ziel haben sollte, wurde von Chris Pate vom ITF-Sekretariat begründet. Er rief nach Einrichtung eines paritätischen EG-Ausschusses für die Hafenwirtschaft, die bisher am Widerstand der Arbeitgeber und dem angeblichen "Personal-mangel" bei der EG-Kommission geschei-

tert ist, obwohl derartige paritätische Ausschüsse in allen anderen Verkehrssektoren bereits bestehen bzw. ihre Einrichtung vereinbart wurde.

Vertreter der italienischen Hafenarbeitergewerkschaften befürworteten Pläne für einen Zusammenschluß verschiedener kleinerer Häfen des Landes, die allerdings ihren Angaben zufolge von den Kommunalbehörden behindert würden. Giovanni Fusco und Giovanni Moscherini, die Generalsekretäre der Hafenarbeitersektionen der der ITF angeschlossenen italienischen Transportarbeitergewerkschaften FIT-CISL und FILT-CGIL, kritisierten die italienische Regierung, die sich seit Jahren mit dem Entwurf und der Überarbeitung von Gesetzesvorlagen für eine Reform der Hafenwirtschaft aufhalte. Auch die jüngste Version dieser Vorschläge sei äußerst unbefriedigend und ziele offenbar darauf

ab, den vorhandenen Bestand qualifizierter Arbeitskräfte in den Häfen abzubauen, ohne sie jedoch in gleicher Weise sozial abzusichern, wie dies in zahlreichen anderen Ländern der Fall sei.

In seiner Ansprache vor den Konferenzteilnehmern sagte der italienische Schifffahrtsminister Carlo Vizzini koordinierte Regierungsmaßnahmen zur Sicherung der Zukunft des Seeverkehrs zu und regte die Einrichtung eines aus Vertretern aller betroffenen Ministerien bestehenden Verkehrsausschusses an.

Teilnehmer von beiden Seiten der Wirtschaft äußerten die Auffassung, daß beratenden Strukturen und einer Zusammenarbeit auf verkehrsträgerübergreifender Ebene eine wichtige Rolle bei der Suche nach konstruktiven Lösungen für die Probleme bei der Modernisierung der Häfen in der Region zukomme.

Hafenarbeiterstreik in Brasilien

Brasilianische Hafenarbeiter kämpfen an vorderster Front gegen die gewerkschaftsfeindliche Politik der neuen Regierung. Mit einem landesweiten Hafenarbeiterstreik in der ersten Maiwoche demonstrierten sie ihren Widerstand gegen Pläne zur Abschaffung der automatischen Inflationsanpassung der Löhne, die Einführung eines Lohnstopps und die Außerkraftsetzung von Arbeitsgesetzen.

Die Maßnahmen der brasilianischen Hafenarbeiter fanden auf ihrer Sitzung am 30. Mai die Unterstützung der ITF-Hafenarbeitersektion, die in einer Botschaft an die brasilianische Regierung der Empörung der Hafenarbeiter über solche Maßnahmen und die von der Regierung geplante Privatisierung und Entregulierung der Hafenwirtschaft Ausdruck gab. Einen Monat zuvor hatten Hafenarbeiter in Rio de Janeiro die Regierung zur Aufgabe von Plänen gezwungen, die auf ein Arbeitsverbot für gewerkschaftlich organisierte Stauer auf RoRo-Schiffen abzielten.

Der Hafenbetrieb wurde völlig lahmgelegt, als Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft CNTTMFA am 5. April mit einem Streik gegen dieses Vorhaben protestierten.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis verurteilte in einem Schreiben an den brasilianischen Arbeits- und den Infrastrukturminister die Absichten der Regierung und verwies auf die Möglichkeit von Solidaritätsmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Schifffahrtsgewerkschaften gegen Schiffe, die nicht gewerkschaftlich organisierte Einrichtungen in den Häfen des Landes

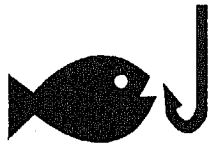
benutzten, falls der Arbeitskonflikt andauern sollte.

Nachdem die Angelegenheit an ein Zivilgericht verwiesen worden war, unterzeichneten Gewerkschaften und Behörden eine Absichtserklärung, in der das Recht der organisierten Hafenarbeiter auf Einsatz auf RoRo-Schiffen anerkannt, gleichzeitig jedoch eine Verringerung der Zahl der in diesem Bereich tätigen Hafenarbeiter vereinbart wurde.

Daraufhin beschlossen die Streikenden am 16. April, den Arbeitskampf zu beenden.

Billigflaggen von mexikanischen Gewerkschaften verurteilt

Vom 11. bis zum 14. April fand in Tampico (Mexiko) der 35. Gewerkschaftstag der mexikanischen Föderation der Hafenarbeitergewerkschaften UNOP statt. Der Gewerkschaftstag gab der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt seine ausdrückliche Unterstützung und beriet über Möglichkeiten zur Bekämpfung des zunehmenden Einsatzes ausländischer Schiffsbesatzungen, der einen Verstoß gegen mexikanische Gesetze darstelle. Die Delegierten forderten auch eine systematische, unabhängige wissenschaftliche Untersuchung wirtschaftlicher und arbeitsrechtlicher Aspekte der Hafenwirtschaft.



FISCHER

ITF-Sektionskonferenz begrüßt ersten Teilnehmer aus der USSR

Anläßlich der ITF-Sektionskonferenz der Fischer waren am 13. und 14. Juni 19 Delegierte aus elf Ländern sowie ein ganz besonderer Gast aus der UdSSR in London versammelt.

Zum ersten Mal in den 94 Jahren des Bestehens der ITF nahm ein Vertreter einer sowjetischen Gewerkschaft an einer Sektions-sitzung teil. Vitaly Pushkarev, Leiter der internationalen Abteilung der 900.000 Mitglieder starken sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft wurde von den Delegierten auf das Herzlichste willkommen geheißen.

Der Vorsitzende der ITF-Sektion der Fischer, Olle Jacobsen, bezeichnete es als ein "historisches Ereignis, die russischen Fischer unter uns begrüßen zu können, und wir freuen uns alle sehr darüber."

Pushkarev dankte den Delegierten für die Einladung zur Sektionskonferenz und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß dies "den ersten Schritt in Richtung auf eine enge kollegiale Zusammenarbeit" darstelle.

Die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft (FIWU) hat während der vergangenen sechs Monate einen radikalen Kurswechsel vollzogen. Bis Ende letzten Jahres unterstand die FIWU ebenso wie die anderen "offiziellen" Gewerkschaften in der Sowjetunion der Kontrolle des Staates und der KPdSU. Es gab wenig echte Demokratie innerhalb der Organisation.

Ende letzten Jahres wurden Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft an der Gewerkschaftsbasis aktiv und führten in allen Teilen der Sowjetunion eine Reihe spontaner Sitzungen in den Häfen durch. Sie forderten die Führungsspitze der Gewerkschaft auf, einen demokratisch gewählten Gewerkschaftskongreß einzuberufen und die Unabhängigkeit der Gewerkschaft von jeglicher Kontrolle von außen zu erklären. Zur allgemeinen Verwunderung kam die Gewerkschaftsspitze all diesen Forderungen nach.

"Im Februar hielten wir einen Sonderkongreß ab," berichtete Pushkarev auf der Sektionskonferenz, "auf dem wir neue Strukturen verabschiedeten und unsere Unabhängigkeit von Partei und Regierung erklärten."

Im Anschluß an diese Sitzung und die dort

beschlossene Umstrukturierung unterrichtete FIWU-Präsident W. Kuzmenok die ITF schriftlich über die Veränderungen in der Gewerkschaft und äußerte den Wunsch nach Zusammenarbeit mit der ITF.

Die ITF lud die FIWU daraufhin ein, einen Beobachter zur Sektionskonferenz der Fischer zu entsenden.

Während einige Gewerkschaften nun aufgrund der Umwälzungen in Osteuropa nach 50jähriger Abwesenheit in den Schoß der ITF-Familie zurückkehren, waren die Kontakte der ITF zu den russischen Gewerkschaften niemals sehr stark ausgeprägt. Vor dem ersten Weltkrieg war eine russische Seeleutegewerkschaft kurz Mitglied in der ITF, doch trotz aller Anstrengungen des damaligen ITF-Generalsekretärs Edo Fimmen Anfang der 20er Jahre zogen es die neuen sowjetischen Gewerkschaften vor, Distanz zu wahren. Bis 1926 waren alle Spuren der Unabhängigkeit in der sowjetischen Gewerkschaftsbewegung durch die stalinistische Schreckensherrschaft ausgelöscht und die Gewerkschaften zum Transmissionsriemen der Parteidiktatur degradiert worden.

Die Umgestaltung der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft fand vor dem Hintergrund einer äußerst ernstzunehmenden Krise in der Sowjetunion statt, die den Arbeitnehmern eine spürbare Verschlechterung des Lebenshaltungsstandards sowie große Ungewißheit im Hinblick auf die Zukunft bescherte. Gleichzeitig leben die im Sowjetreich so lange unterdrückten nationalistischen Gefühle mit großer Vehemenz wieder auf. Pushkarev erklärte, daß sich die FIWU in Zukunft nicht als zentralisierte, große Einzelgewerkschaft, sondern vielmehr als Zusammenschluß von autonomen, nationalen Gewerkschaften sieht.

Neben der Krise der sowjetischen Volkswirtschaft müssen sich die FIWU und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Fischer mit den gleichen großen Schwierigkeiten auseinandersetzen, die die Fischereiwirtschaft weltweit heimsuchen: schrumpfende Fischbestände und die Zerstörung des ökologischen Gleichgewichts der Meere.

Alle auf der Sektionskonferenz vertretenen Gewerkschaften faßten in kurzen

Länderberichten ihre ausführlicheren Antworten auf den vom Sekretariat ausgeschickten Fragebogen über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Fischer (der auch von der sowjetischen Gewerkschaft ausgefüllt wurde) zusammen. Eine umfassende Auswertung der Antworten auf diesen Fragebogen wird den angeschlossenen Gewerkschaften zu einem späteren Zeitpunkt in Form einer Übersicht vorgelegt. In den einzelnen Länderberichten kam der weltweite Charakter der Probleme der Fischereiwirtschaft zum Ausdruck.

Zum Thema Umwelt verabschiedeten die angeschlossenen Gewerkschaften ein umfassendes ITF-Aktionsprogramm zum Meeresschutz, in dem eine Kampagne der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften gegen unternormige Schiffe und die Billigflaggenschifffahrt und für eine Verschärfung nationaler und internationaler Umweltschutzvorschriften sowie die ordnungsgemäße Kennzeichnung aller Frachten gefordert wird. Das Programm fordert außerdem ein Verbot der Verbringung oder Einleitung radioaktiver bzw. industrieller Abfallstoffe ins Meer und bittet die ITF, den Fragen des Meeresschutzes in ihren Veröffentlichungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Sektionskonferenz richtete darüber hinaus einen Unterausschuß ein, der speziell mit der praktischen Umsetzung dieser Politik befaßt ist und in dem auch die sowjetische FIWU mit Beobachterstatus vertreten ist.

Ausführlich berieten die Konferenzteilnehmer über Fragen der Gesundheit und Sicherheit in der Fischereiwirtschaft. Vom Sekretariat vorgelegte Zahlen veranschaulichten auf drastische Weise, daß die Unfallzahlen für Fischer von allen Berufsgruppen die höchsten sind. Ein Teil des Problems bestehe darin, daß es keine einheitlichen Verfahren zur Sammlung der Unfallzahlen gebe. Ein vor kurzem von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt eingeführtes einheitliches Meldeverfahren könne hier jedoch Abhilfe schaffen.

Ein weiteres ernstzunehmendes Problem stellt in vielen Ländern das Alter der Fangflotten dar. Angesichts des herrschenden Wirtschaftsklimas stehen keine ausreichenden

Forts. auf Seite 12

... Aktionsprogramm zum Meeresschutz verabschiedet

Forts. von Seite 11

den Mittel für die Modernisierung und die angemessene Wartung der Flotten zur Verfügung. Die Konferenz beschloß, sich bei den zuständigen nationalen Stellen für eine Verbesserung der Sicherheitsbedingungen, der Ausbildung und der Unfallmeldeverfahren einzusetzen.

Ferner diskutierten die Konferenzteilnehmer in großen Einzelheiten über die Tätigkeit der Sektion im Rahmen der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) - weltweiten Einrichtungen, die internationale Normen im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Fischer und die Schiffssicherheit verabschiedeten.

Ein Thema in diesem Zusammenhang war das IMO-Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen aus dem Jahre 1977. Da dieses äußerst nützliche Übereinkommen bisher nur von sehr wenigen Ländern ratifiziert wurde, konnte es noch nicht in Kraft treten. Zahlreiche Länder knüpfen eine Ratifizierung des Übereinkommens an die Bedingung, daß eine größere Zahl von Fischereifahrzeugen kleiner und mittlerer Größe von den Bestimmungen des Übereinkommens ausgenommen wird. Diese Forderung begründen sie mit dem Argument, daß die Ausrüstung kleinerer Schiffe mit bestimmten Sicherheits- und Feuerlöschgeräten, zu der sie sich bei Ratifizierung des Übereinkommens verpflichten, zu teuer würde.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sind hierüber natürlich nicht glücklich, doch ziehen sie ein weniger umfassendes Übereinkommen noch immer einer Situation vor, in der überhaupt nichts durch Übereinkommen geregelt ist. Die Konferenz richtete daher einen kleinen Unterausschuß zur Prüfung des endgültigen Textes eines neuen Protokolls zu dem Übereinkommen ein.

Im Grundsatz verabschiedet wurde von der Konferenz der Entwurf einer ITF-Fischereipolitik, in der ITF-Mindestnormen für diesen Wirtschaftsbereich festgeschrieben sind. Bevor der endgültige Text auf dem Kongreß in Florenz zur Verabschiedung vorgelegt wird, soll er noch einmal überarbeitet werden, um zusätzliche Punkte, wie z. B. das Aktionsprogramm zum Meeresschutz, aufzunehmen.

Lebhaft wurde die Diskussion, als sich die Konferenz dem heiklen Thema des Walfangs zuwandte. Delegierte aus Japan, Island und Norwegen verwiesen auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, denen zufolge sich der Bestand an Zwergwalen weltweit ausreichend stabilisiert hat, um

eine Wiederaufnahme des Walfangs zu rechtfertigen. Andere Delegierte stellten diese Zahlen in Frage und machten darauf aufmerksam, daß die ITF auch auf die Meinung der Weltöffentlichkeit Rücksicht nehmen müsse.

Schließlich wurde ein Kompromiß gefunden, auf dessen Grundlage eine "Erklärung zum Walfang" zur Vorlage auf der bevorstehenden Sitzung der Internationalen Walfangkommission (IWC) in den Niederlanden einstimmig verabschiedet wurde.

In der Erklärung wird die IWC aufgefordert, "weiterhin in Übereinstimmung mit dem internationalen Übereinkommen zur Regelung des Walfangs (1946) für die Bewahrung des ökologischen Gleichgewichts auf der Grundlage gesicherter Erkenntnisse der wissenschaftlichen Forschung Sorge zu tragen. Sie (die ITF-Sektionskonferenz der Fischer - *Anm. der Redaktion*) gibt dabei ihrer Hoffnung Ausdruck, daß die IWC in diesem Zusammenhang auf den Lebensunterhalt der betroffenen Fischer ebenso wie auf die Interessen der Gesellschaft generell Rücksicht nimmt."

Außerdem werden in der Erklärung "größtmögliche Konsultationen mit allen interessierten Parteien in der Fischereiwirtschaft einschließlich der Vertreter der Fischer", die Verhinderung eines Ausflagens von Fischereifahrzeugen und die "umgehende Verabschiedung von Sozialmaßnahmen durch die Regierungen zum kurz- und langfristigen Schutz freigesetzter Fischer" sowie letztlich "die Förderung gesetzlicher Maßnahmen zum Schutz bestehender Bestände vor nicht vom Walfang ausgehenden Bedrohungen wie z. B. der Meeresverschmutzung" gefordert.

Die norwegische Delegation bat die ITF um Unterstützung ihrer Forderung nach Ausdünnung der Seehundbestände im Nordatlantik, da die rasch zunehmende Zahl von Seehunden eine wachsende Bedrohung der Fischbestände im Nordatlantik darstelle. Nach ausführlicher Diskussion wurde der Antrag mit dem Vorbehalt unterstützt, daß die Antragsteller den Delegierten auf der während des Kongresses in Florenz stattfindenden Sektionskonferenz wissenschaftliche Beweise für die Richtigkeit ihrer Behauptung vorlegen.

Untersuchung der Reusenfischerei in Bermuda - Streikdrohung zurückgenommen

Auf Druck der der ITF angeschlossenen Bermuda Industrial Union (BIU) sagte die Regierung von Bermuda eine Untersuchung der Auswirkungen der Reusenfischerei auf die Meeresumwelt zu.

Nach der Bekanntgabe eines völligen Verbots der Reusenfischerei durch die Regierung im Januar hatte die BIU mit

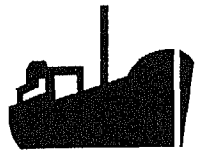
einem landesweiten Proteststreik gedroht. Die Gewerkschaft forderte eine systematische Untersuchung dieser Frage durch die Regierung, um sich bei der künftigen Politik zur Reusenfischerei an wissenschaftlichen Erkenntnissen orientieren zu können. Die BIU arbeitet augenblicklich an ihrer Eingabe an den Untersuchungsausschuß.

SCHOTTISCHE KRABBFISCHER MACHEN HOCHEXPLOSIVEN FANG

Einen Schreck bekamen schottische Krabbenfischer im Mündungsdelta des Clyde, als sie im Frühjahr dieses Jahres mit ihren Netzen Sprengstoffe und funktionstüchtige Zündmechanismen aus einem dichtbefahrenen Seegebiet fischten.

Das lebensgefährliche Material war im vergangenen Sommer von einer Sprengstoffabrik in Ardeer im schottischen Bezirk Strathclyde im Meer versenkt und anschließend von der Strömung aus dem ausgewiesenen Bereich getrieben worden.

Die regionale Fischervereinigung Clyde Fishermen's Association und Kommunalpolitiker fordern nun, den britischen Chemiekonzern ICI, dem die Sprengstoffabrik gehört, wegen fahrlässiger Ablagerung so gefährlicher Abfallstoffe in einen stark befischten Fanggrund zur Rechenschaft zu ziehen.



ITF UNTERSTÜTZT ERFOLGREICHE STREIKS SOWJETISCHER SEELEUTE

Eine Reihe der sowjetischen Seeleute an Bord der 19 vor kurzem dem zyprischen Register unterstellten Schiffe aus der Sowjetunion (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1990) haben dieser Tage erfahren, was ein Streik zur rechten Zeit am rechten Ort ausrichten kann, insbesondere wenn er von der ITF unterstützt wird. Die Besatzung des Gastankers *Novorossiysk* trat Mitte Mai im italienischen Hafen Fiumicino in Streik. Dabei ging es um die Umsetzung ihrer neuen Beschäftigungsverträge. Die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder hatte sich zuvor in Rotterdam geweigert, eine Vollmacht zu unterzeichnen, die das Schiffsverwaltungsunternehmen Acomarit dazu berechtigt hätte, zur Deckung von "Sozialversicherungsleistungen" zu Hause in der Sowjetunion jeden beliebigen Betrag von ihren Heuern abzuziehen.

Dies war in den Augen der Besatzung ein klarer Verstoß gegen den zwischen Acomarit und der der ITF angeschlossenen schweizerischen Transportarbeitergewerkschaft VHTL nach Rücksprache mit dem ITF-Sekretariat geschlossenen Vertrag.

Die Besatzung der *Novorossiysk*, die niemals gestreikt hatte, solange sie auf unter sowjetischer Flagge fahrenden Schiffen arbeitete und in ihrer zahmen "offiziellen" Gewerkschaft organisiert war, beschloß bei ihrer Ankunft in Fiumicino Anfang Mai, sich mit dem örtlichen ITF-Inspektor Enrico Cevaro von der italienischen Transportarbeitergewerkschaft FIT-CISL in Verbindung zu setzen. Cevaro gewährte der Besatzung bei ihrem Streik gewerkschaftliche Unterstützung, gab klar zu verstehen, daß die italienischen Gewerkschaften Solidaritätsmaßnahmen ergreifen würden, falls die Reeder versuchen sollten, Streikbrecher einzusetzen, und verhandelte im Namen der Besatzung mit den Vertretern der Acomarit. Die Tatsache, daß ein teurer, moderner Gastanker festlag, hatte offensichtlich den erwünschten Effekt bei den Managern, die sehr rasch um eine Zusammenkunft mit dem ITF-Sekretariat in London baten. Diese fand am 14. Mai statt. Auf dem Treffen erklärten sie, die Probleme seien durch eine Reihe von "Mißverständnissen" und die mangelnde Bereitschaft des Kapitäns des Schiffes verursacht worden, größere Mengen Bargeld an Bord mitzuführen. Aufgrund dieser Gespräche und nachdem ein Vertreter der VHTL nach Italien gereist war, wurden den Besatzungsmitgliedern in einer Vereinbarung Heuernachzahlungen

und Entschädigungen in Höhe von knapp 100.000 US-Dollar zugesagt. Acomarit versprach ferner, daß auch den Besatzungsmitgliedern auf den anderen Schiffen die ihnen aufgrund des VHTL-Vertrages zustehenden Heuern in voller Höhe bar ausgezahlt würden.

Irgendetwas ging aber offensichtlich schief, denn 14 Tage später weigerte sich eine andere sowjetische Besatzung, mit der unter Zypern-Flagge fahrenden *Lim-*

daß auf dem für August geplanten Kongreß aller Voraussicht nach eine grundlegende Wende vollzogen werden. Die ITF hat die Einladung zu diesem Kongreß fürs erste einmal angenommen, allerdings mit Vorbehalt. Es dürfte eine interessante Tagung werden.

Am 26. und 27. Juni trafen Vertreter der ITF sowie der betroffenen angeschlossenen Gewerkschaften in Finnland, Italien, Norwegen, Schweden und der Schweiz mit

Diese erfolgreichen Streikmaßnahmen können anderen sowjetischen Besatzungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen als gutes Beispiel dienen.

bazhi aus dem finnischen Hafen Porvoo auszulaufen, bevor sie nicht die ihr zustehenden Heuern erhalten habe. Dieser Streik, der ebenfalls nachdrücklich von der der ITF angeschlossenen finnischen Seeleutegewerkschaft unterstützt wurde, veranlaßte einen Acomarit-Vertreter, so schnell wie möglich nach Finnland zu reisen, um mit ITF/FSU-Inspektor Laurie Heinonen Heuernachzahlungen für die Besatzung in Höhe von über 125.000 US-Dollar auszuhandeln.

Diese erfolgreichen Streikmaßnahmen können anderen sowjetischen Besatzungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen als gutes Beispiel dienen. Die ITF setzt sich für den Abschluß eines einheitlichen, annehmbaren Kollektivvertrags für alle auf Zypern-Flagge übertragene Schiffe ein und wird gegen Ende Juni in Finnland mit Vertretern der Acomarit und der sowjetischen Reeder zusammentreffen, um die Sache nach Möglichkeit ein wenig voranzutreiben.

Wie sich all dies auf die Position der offiziellen sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschifffahrt auswirken wird, deren Präsident der ITF während des Arbeitskonflikts an Bord der *Novorossiysk* ein Telex zuschickte, in der er die Haltung der Besatzung unterstützte, bleibt abzuwarten. In einer Mitteilung an die ITF versicherte die Gewerkschaft,

der derzeitigen Führungsspitze der sowjetischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der See- und Flußschifffahrt zusammen, um über die Situation im Hinblick auf die Sovcomflot-Schiffe zu beraten.

Da Sovcomflot und/oder Acomarit sich offensichtlich nicht an die Bedingungen des VHTL-Vertrages gehalten haben, wurde auf dieser Sitzung beschlossen, daß die VHTL den Vertrag mit Acomarit wegen Vertragsbruchs durch das Unternehmen auflösen soll. Außerdem empfahl die Sitzung, zwischen Acomarit, dem sowjetischen Schiffahrtsunternehmen, der sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschifffahrt, der VHTL und der ITF einen neuen Kollektivvertrag für die betroffenen sowjetischen Seeleute auszuhandeln. Für Ende Mai ist in London eine Zusammenkunft zwischen ITF, VHTL und der sowjetischen Gewerkschaft geplant, um sich auf gewerkschaftlicher Seite für diese Verhandlungen abzustimmen.

In der Zwischenzeit erklärte sich Acomarit zur Einhaltung des bestehenden Vertrages und zur Auszahlung aller aufgrund dieses Vertrages ausstehenden Gelder bereit. Darüber hinaus sagte Acomarit zu, die ausstehenden Lohnforderungen von Seeleuten auf anderen bei Acomarit unter Vertrag stehenden Schiffen, die von der ITF gegenwärtig betrieben werden, "ohne weitere Verzögerungen zu begleichen".

Billigbemannungen: Reeder wenden den Blick gen Osten

Die hektischen Aktivitäten von Billigflaggenreedern und Schiffsverwaltungsunternehmen auf der Suche nach Billigbemannungen aus osteuropäischen Ländern waren Gegenstand intensiver Beratungen auf der Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses 1990, die am 31. Mai und 1. Juni in London stattfand. Der FPC, ein gemeinsames Gremium der Vertreter von Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften, ist verantwortlich für die Koordinierung der ITF-Billigflaggenkampagne.

Die Sitzung war mit insgesamt 114 teilnehmenden Mitgliedern, Beobachtern und Beratern von ITF-Gewerkschaften aus 40 Ländern eine der größten in der Geschichte der Billigflaggenkampagne. Vor dem Hintergrund der atemberaubenden Entwicklungen in Osteuropa war es auch eine historische Sitzung, an der erstmals zwei Beobachter der jüngst der ITF beigetretenen ungarischen Seeleutegewerkschaft MTSz teilnahmen. Die Delegierten bereiteten dem Gewerkschaftsvorsitzenden Sandor Bathelt und Kapitän Akos Koncz einen warmen Empfang.

Die geltende ITF-Politik für Billigflaggenschiffe mit Bemannungen, die nicht Mitglieder einer ITF-Gewerkschaft sind, darunter auch solche aus "Ostblockländern", besagt, daß diese einem ITF-Musterkollektivvertrag für weltweite Fahrt unterstehen und direkt Mitglied in der ITF-Sonderabteilung der Seeleute sein müssen. Der Musterkollektivvertrag für weltweite Fahrt sieht eine Grundhuver von 821 US-Dollar im Monat für einen Vollmatrosen vor, weit mehr als die sogenannten Gesamtbemannungskosten (TCC)-Verträge, die für viele Schiffe abgeschlossen werden, die mit Zustimmung der Gewerkschaft im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft von ITF-Mitgliedergewerkschaften bemannt werden. In dieser Politik spiegelte sich die Tatsache wider, daß es in den osteuropäischen Ländern keine echten "Gewerkschaften" gab, eine Lage, die sich nun rasch ändert. Viele der neuen, unabhängigen Seeleutegewerkschaften (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) werden von den Reedern zunehmend unter starken Druck gesetzt, Bemannungen für Billigflaggenschiffe bereitzustellen. Die Heuern, die ihnen angeboten werden, sind im Vergleich zu den Heuern der meisten Seeleute lächerlich, stellen aber ein Vermögen dar, wenn sie zu Schwarzmarktkursen in die fast wertlosen Währungen Osteuropas zurückgetauscht werden, so daß sie für die Arbeitnehmer in den betroffenen Ländern ein

großer Anreiz sind, jeden ihnen angebotenen Job anzunehmen.

Ohne Unterstützung von seiten der ITF besteht die sehr reale Gefahr, daß osteuropäische Seeleute eine weitere wichtige Quelle billiger, ausgebeuteter Arbeitskräfte in der Seeschifffahrt werden. Weitere merkwürdige Entwicklungen (wie z. B. die Ausflagung sowjetischer Schiffe aus finanziellen Beweggründen, über die wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** berichten) machen eine Überprüfung der geltenden Politik dringend erforderlich. Der FPC forderte das ITF-Sekretariat auf, mit "geeigneten" Gewerkschaften in Osteuropa Gespräche über die Bedingungen aufzunehmen, unter denen ihre Mitglieder auf Billigflaggenschiffen beschäftigt werden, und der bevorstehenden gemeinsamen Konferenz der Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften im Rahmen des ITF-Kongresses in Florenz über die Ergebnisse dieser Gespräche Bericht zu erstatten.

Die Sitzungsteilnehmer berieten ferner über den Wert der derzeit geltenden, von der ITF gebilligten TCC-Verträge im Vergleich zu dem vom FPC festgesetzten "Grenzwert" von 1.000 US-Dollar als Monatseinkommen eines Vollmatrosens einschließlich aller andersartiger Leistungen. Der Ausschuß kam überein, daß alle neu abgeschlossenen Verträge diesen Grenzwert erreichen müssen. Alle bestehenden Verträge, die unter diesem Grenzwert bleiben, sind bis Januar 1992 auf dieses Niveau anzuheben.

Das gesamte System der Genehmigung von ITF-Verträgen, einschließlich der von der ITF genehmigten Bemannungsnormen, soll im Rahmen des Kongresses überprüft werden.

Der FPC bestätigte eine gewerkschaftspolitische Erklärung, auf die sich die angeschlossenen Gewerkschaften aus Europa, Asien und Nordamerika in Verhandlungen geeinigt hatten und die einer Klärung der "Politik von Madrid" hinsichtlich der nutznießenden Eigentümerschaft von Billigflaggenschiffen dient. Sie sieht eine Beschleunigung des Konsultationsverfahrens mit den Gewerkschaften aus den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft vor und ermöglicht es Gewerkschaften, die Boykottmaßnahmen gegen ein Schiff durchführen können, zeitlich befristete Verträge zu unterzeichnen.

Ein weiteres wichtiges Thema auf der Tagesordnung der Sitzung war die von den Zweitregistern ausgehende, zunehmende Bedrohung für die Arbeitsplätze der See-

leute. Über besondere Probleme wurde im Zusammenhang mit dem bundesdeutschen Zweitregister berichtet. Seeleutegewerkschaften aus mehreren asiatischen Ländern äußerten ihre Beunruhigung über die Tatsache, daß ausländische Seeleute auf im bundesdeutschen Zweitregister registrierten Schiffen keinen ITF-Verträgen unterstünden. Die bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) berichtete, daß sie noch immer auf politischer Ebene ebenso wie vor Gericht gegen das Konzept des bundesdeutschen Zweitregisters kämpfte und daher eine Schwächung ihrer Position nicht wünschenswert sei. Sie klärte die Sitzungsteilnehmer jedoch darüber auf, daß jeder Seemann, egal welcher Nationalität, auf einem im deutschen Zweitregister registrierten Schiff nach deutschem Recht automatisch Anspruch auf die Bedingungen des bundesdeutschen Kollektivvertrages habe, sobald er Mitglied der Gewerkschaft ÖTV sei. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sollten ihren Mitgliedern daher empfehlen, der Gewerkschaft ÖTV beizutreten.

Zur allgemeinen Frage der Zweitregister waren sich die Sitzungsteilnehmer darüber einig, daß alle betroffenen ITF-Gewerkschaften zusammenarbeiten sollten, um eine gewerkschaftliche Präsenz auf diesen Schiffen zu garantieren. Die Sitzung beriet über zwei von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den USA vorgelegte Entschließungsanträge. Der eine Antrag, in dem vorgeschlagen wurde, in Zukunft die Einnahmen des "ITF-Wohlfahrtsfonds" an die Seeleutegewerkschaften in Ländern zu verteilen, die von der Ausbreitung der Billigflaggenschifffahrt besonders schwer betroffen seien, wurde mit überwältigender Mehrheit abgelehnt.

Der zweite Entschließungsantrag, der die Einrichtung eines US-Büros zur Koordinierung der zunehmenden Tätigkeit im Rahmen der Billigflaggenkampagne in den USA forderte, wurde zurückgezogen, nachdem der ITF-Generalsekretär versichert hatte, er werde über konkrete Vorschläge für die Einrichtung eines solchen Büros ernsthaft nachdenken.

Auf Bitten der beiden angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aus Großbritannien, NUS und NUMAST, beschloß der FPC, alle auf der Isle of Man registrierten Schiffe britischer Reeder, die keinem Vertrag mit den britischen Gewerkschaften unterliegen, einzeln zu überprüfen und gegebenenfalls als Billigflaggenschiffe zu behandeln.

DOPPELTE BUCHFÜHRUNG

Verbrechen oder Kavaliersdelikt? Jüngste Urteile in den USA geben der ITF Recht ...

Reeder, die ihre Bemannungen mit Hilfe doppelter Lohnbuchhaltung betrügen, haben Grund, noch nervöser zu sein als bisher - und ihre internationalen Organisationen sind bereits heftig mit der Suche nach Ausreden beschäftigt, um ihr Verhalten zu entschuldigen.

Die ITF hat in der Vergangenheit viele Fälle erlebt, in denen Reeder ITF-Verträge unterzeichneten und ihre Bemannungen anschließend systematisch um die ihnen zustehenden Heuern brachten.

Doppelte Buchführung ist nicht nur ein Verbrechen gegenüber der Bemannung, sondern auch Betrug an Charternehmern, Versicherungen und Frachtunternehmen, denen ebenfalls weisgemacht wird, daß der Reeder ITF-Heuern zahlt.

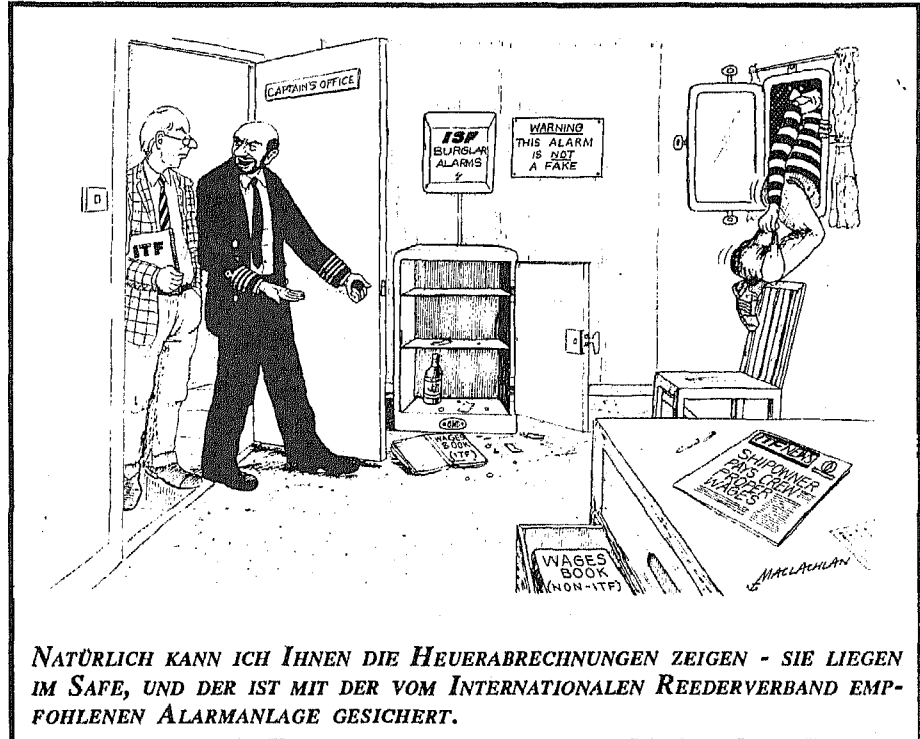
Nach verschiedenen Urteilen in US-Gerichten, wonach Bemannungen, die doppelter Buchführung zum Opfer fallen, nicht nur Anspruch auf ihre ausstehenden Heuern haben, sondern darüber hinaus auf eine von den Reedern als Strafe zu zahlende Entschädigung, verfügt die ITF nun über eine neue Waffe in ihrem Arsenal für den Kampf gegen diese betrügerischen Praktiken.

Als Präzedenzfall diente die *Far-east Trader* (vergl. ITF-Nachrichten September 1989), an deren Bemannung die Reederei Wa-Tung Shipping einen Betrag von insgesamt 1.174.000 US-Dollarauszahlen mußte, nachdem ihr von einem Gericht in Texas doppelte Buchführung nachgewiesen worden war.

Einige Monate später wurde dieser Präzedenzfall im Zusammenhang mit der *Pioneer Leader* bestätigt (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990), deren Besatzung in Jacksonville/Florida 1.030.000 US-Dollar zugesprochen bekam.

Ebenfalls im Januar 1990 wurde ein weiterer Fall doppelter Buchführung in den USA aufgedeckt. In Tacoma/Washington wurde die unter Vanuatu-Flagge fahrende *Pine Forest* arrestiert. Im anschließenden Gerichtsverfahren gab die Reederei (Mitsui OSK aus Japan - eine der größten Reedereien der Welt) zu, seit 1983 auf ihren Schiffen doppelte Buchführung zu betreiben. Noch im gleichen Monat wurde in Portland/Oregon die *Fir Grove*, ein weiteres Schiff der gleichen Flotte, arrestiert.

Das Verfahren im Fall der *Pine Forest* ist inzwischen abgeschlossen, ein Urteil wird



NATÜRLICH KANN ICH IHNEN DIE HEUERABRECHNUNGEN ZEIGEN - SIE LIEGEN IM SAFE, UND DER IST MIT DER VOM INTERNATIONALEN REEDERVERBAND EMPFOHLENE ALARMANLAGE GESICHERT.

noch im Juli erwartet. Wegen des akkumulativen Charakters des Strafelements bei den Heuemachzahlungen könnte sich die Rechnung für die Reeder, falls das Urteil gegen sie ausfällt, auf mehr als 20 Mio. US-Dollar belaufen.

Diese hohen Beträge zeigen inzwischen den gewünschten Effekt - die Reeder beginnen sich zu fragen, ob es tatsächlich finanziell Sinn macht (um den moralischen Aspekt einmal völlig beiseite zu lassen), ihre Bemannungen zu betrügen.

Da doppelte Buchführung grundsätzlich als strafbare Handlung anzusehen ist, stellt sich die Frage, ob Reeder die um das Strafelement erhöhten Heuern von ihren Versicherungen (die ja in diesen Fällen ebenfalls hinters Licht geführt wurden) zurückfordern können.

Der norwegische Gard Protection and Indemnity (P&I) Club - eine Gruppe von Versicherungsunternehmen - warnte seine Mitglieder vor kurzem in einem Rundbrief vor doppelten Buchführungspraktiken. Ein Tip des P&I Club an Reeder, die "in der gleichen Falle sitzen wie die *Fareast Trader*", lautet, den Besatzungen ihre ausstehenden Heuern zu zahlen, die künftigen Heuern auf ein Treuhandkonto zu überweisen und von jeglicher Schika-

nierung der Seeleute Abstand zu nehmen. Ein noch besserer Ratschlag wäre es vielleicht, gleich von Anfang an die richtigen Heuern zu zahlen.

Der P&I Club kommt zu dem Schluß, daß "Reeder angesichts der Versuchungen durch doppelte Buchführung gut beraten wären, sich der veränderten Lage anzupassen."

Mit einem stark hinkenden Vergleich versucht David Dearsley vom Internationalen Reederverband ISF - der weltweiten Reederorganisation - die doppelte Buchführung zu rechtfertigen. Die Reeder, so stellte er fest, verhielten sich wie Hausbesitzer, die versuchen, Einbrecher abzuschrecken, indem sie ein Schild an ihrem Haus anbringen, auf dem zu lesen ist, daß das Haus durch eine Alarmanlage gesichert sei, obwohl dies gar nicht zutrifft. Völlig abgesehen von der Tatsache, daß der Erfolg einer solchen Strategie recht zweifelhaft ist, stimmt der Vergleich nicht ganz, da in diesem Fall auch der Versicherung und anderen Parteien gesagt wird, daß eine "Alarmanlage" installiert sei - wenn der "Hausbesitzer" wegen der angeblich vorhandenen Alarmanlage niedrigere Versicherungsprämien zahlt, ist dies ein eindeutiger Fall von Betrug. Das gleiche gilt für doppelte Buchführung.

UNTERSUCHUNG DER BRANDKATASTROPHE AUF DER SCANDINAVIAN STAR BRINGT BEUNRUHIGENDE TATSACHEN ANS LICHT

Große Beunruhigung über die Sicherheitsnormen auf unter Billigflagge fahrenden Fähren löste die Brandkatastrophe an Bord der unter Bahama-Flagge fahrenden *Scandinavian Star* vor der norwegischen Küste im April aus, bei der 158 Menschen ums Leben kamen (vergl. ITF-Nachrichten April 1990).

Die offizielle Untersuchung der Katastrophe in Skandinavien ergab, daß zum Zeitpunkt des Brandes völlige Verwirrung unter den Besatzungsmitgliedern herrschte, die weder über eine angemessene Ausbildung in den Schiffssicherheitsverfahren verfügten, noch in der Lage waren, sich untereinander oder mit den Fahrgästen ausreichend zu verständigen. Die Sicherheitsverfahren waren völlig unangemessen, und die ordnungsgemäßen Inspektionen der Notfallausrüstungen des Schiffes hatten nicht stattgefunden.

Genauso wenig war die Vorschrift des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) der IMO eingehalten worden, wonach innerhalb von 24 Stunden eine Brandschutzübung stattfinden muß, wenn mehr als ein Viertel der Besatzung mit dem Schiff nicht vertraut ist.

Nur drei Tage vor der Katastrophe hatte eine Sonderkonferenz der Nordischen Transportarbeiter-Föderation (NTF) die skandinavischen Regierungen aufgefordert, den Fährbetrieb mit unternormigen Bedingungen und ausländischen Seeleuten zu untersagen.

Das Unglück hatte sofortige Konsequenzen auf internationaler Ebene:

- Das Europäische Parlament äußerte sich in einer am 17. Mai verabschiedeten Entschließung schockiert über die Katastrophe an Bord der *Scandinavian Star* und andere Vorfälle der jüngsten Zeit im Fährbetrieb und übte scharfe Kritik an den Normen der Billigflaggenregister ebenso wie an der Tatsache, daß die *Scandinavian Star* von den norwegischen Behörden nicht inspiziert worden war. Die Entschließung forderte die Einrichtung einer Schiffssicherheitsbehörde innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, die Schaffung eines europäischen Systems zur Küstenüberwachung sowie gesetzgeberische Maßnahmen auf EG-Ebene zur Harmonisierung der Sicherheitsbestimmungen.

- Dem dänischen Parlament liegt derzeit ein Gesetzesentwurf vor, der den regulären Fährverkehr zwischen dänischen Häfen und anderen skandinavischen Ländern auf unter dänischer Flagge bzw. der Flagge eines der übrigen skandinavischen Länder fahrende Schiffe beschränkt und alle Billigflaggen- und "Zweitregister"-Schiffe, einschließlich solcher, die im Dänischen Internationalen Schiffsregister (DIS) verzeichnet sind, von

diesem Verkehr ausschließt.

- Die internationalen Reederorganisationen sind zu einer Überprüfung ihrer Behauptung gezwungen, daß Billigflaggenfähren allen Sicherheitsnormen entsprechen und es keine durch die geringere Qualifikation der Besatzungen verursachten internen Kommunikationsprobleme gebe. Chris Horrocks, Direktor des Internationalen Reederverbandes, erklärte gegenüber der britischen Schiffszeitung *Lloyd's List*, das Unglück werde "die Wirtschaft zu einer genauen Überprüfung ihrer Betriebspraktiken zwingen."

- Vier große norwegische Fährunternehmen, darunter auch die umstrittene *Fred Olsen Lines* (vergl. ITF-Nachrichten April 1990), haben sich entschlossen, die Richtlinien der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) zu Schiffssicherheit und Umweltschutz umzusetzen, um die Notfallverfahren und die Sicherheitsinformationen an Bord ihrer Schiffe zu verbessern.

- Unterdessen kritisierte die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) Behauptungen des deutschen Reederverbandes, denen zufolge die im bundesdeutschen Zweitregister registrierten Fähren den gleichen Sicherheitsnormen und Befähigungsanforderungen für die Besatzungen entsprechen wie die mit deutschen Seeleuten besetzten Schiffe.

- In den USA wiederholte die nationale Verkehrssicherheitsbehörde (NTSB) ihre Forderung nach größeren Vollmachten bei der Untersuchung von Unfällen an Bord von Kreuzfahrtschiffen. Der Leiter der NTSB, James Kolstad, wies vor dem Kongreß darauf hin, daß die US-Behörden ohne die Erlaubnis der Reeder nicht in der

Lage gewesen wären, den Vorfall zu untersuchen, hätte sich das *Scandinavian-Star*-Unglück in US-Gewässern ereignet.

- Auf einer Konferenz in Vaxholm (Schweden) am 27. und 28. Mai verabschiedeten der ITF angeschlossene Gewerkschaften der Schiffsingenieure eine Entschließung, in der sie eine Anhebung der Mindestbesatzungsniveaus auf Fähren, bessere Fremdsprachenausbildung und eine klare Zuweisung von Verantwortung im Rahmen der Notfallverfahren fordern, wobei die Schiffsingenieure für die Brandbekämpfungsmaßnahmen zuständig sein sollten und der Kapitän und die übrigen Brückensoffiziere für die Navigation und die Evakuierung von Passagieren und Besatzungen. Diese Entschließung soll dem ITF-Kongreß im August als Dringlichkeitsentschließung vorgelegt werden.

- Der IMO-Unterausschuß für Brandschutzmaßnahmen wird sich auf einer Sitzung im Juli mit Vorschlägen für eine Änderung der bestehenden SOLAS-Vorschriften in Form strikterer Bestimmungen für Brandschutzübungen, -ausbildung und -geräten befassen.

- Die Katastrophe veranlaßte die schwedische Regierung, im Anschluß an das Urteil im Fall der *JSS Britannia* (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten), das Gesetz über den Status von Kollektivverträgen auf Billigflaggen-schiffen zu ändern.

Nach einem ursprünglichen Dementi zum Zeitpunkt der Katastrophe hat das in Miami ansässige Kreuzschiffahrtsunternehmen *SeaEscape* inzwischen zugegeben, registrierter Reeder der *Scandinavian Star* zu sein. Damit ist der Weg für Schadensersatzforderungen gegen das Unternehmen in den USA offen.

Lateinamerikanischer Seeleuteausschuß eingerrichtet

Wirtschaftliche Maßnahmen zur Förderung des Ausbaus der Nationalflotten sowie gewerkschaftlicher Schutz ausländischer Seeleute waren zwei der Themen, über die auf der lateinamerikanischen ITF-Seeleutekonferenz beraten wurde.

Geleitet wurde die Konferenz, die am 23. und 24. April in Montevideo stattfand, von Marcos Castro von der argentinischen Gewerkschaft der Offiziere der Handelsmarine. Das ITF-Sekretariat war durch den

Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander vertreten.

Die Delegierten stimmten einem Vorschlag für die Einrichtung eines ständigen lateinamerikanischen Seeleuteausschusses zu, der sich aus Vertretern von Gewerkschaften in Argentinien, Brasilien, Kolumbien, Mexiko, Panama und Peru zusammensetzen soll. Der Ausschuß soll mindestens einmal im Jahr zusammentreten und sich mit den Problemen der Seeleute in der Region befassen.

Seemann durch Marinegeschloß getötet - Schmerzensgeld für die Witwe

Im Rahmen eines außergerichtlichen Vergleichs erhielt die Witwe eines indischen Funkoffiziers, der ums Leben kam, als sein Schiff von einer von der US-Marine gefeuerten Rakete getroffen wurde, 575.182 US-Dollar Schmerzensgeld.

Funkoffizier K. T. Joseph, Mitglied der der ITF angeschlossenen Maritime Union of India (MUI), arbeitete im Dezember 1988 an Bord des unter indischer Flagge fahrenden Frachters *Jag Vivek*.

Am 12. Dezember 1988 passierte das 14.507-Tonnen-Schiff mit 25.000 Tonnen kanadischem Weizen an Bord auf dem Weg von Vancouver nach Indien die zu Hawaii gehörende Insel Kauai, als es von einer 3,60 Meter langen "Harpoon"-Rakete getroffen wurde. Das Geschloß war während eines Seemannövers von einem auf dem Flugzeugträger *Constellation* stationierten F-18-Jagdbomber der US-Marine abgefeuert worden.

Das Schiff war aus Versehen in eine militärische Sperrzone im Pazifik geraten, in der die US-Marine Schießübungen ausführte, war jedoch gewarnt worden und hatte das Gebiet wieder verlassen. Das Schiff war über Funk namentlich angerufen, auf die dort stattfindenden Militärübungen hingewiesen und aufgefordert

Mehr Heuern für indische Seeleute

Einen großen Erfolg für indische Seeleute konnte die der ITF angeschlossene indische Seeleutegewerkschaft NUSI mit einer Anhebung der Heuern für Mannschaftsdienstgrade um 51 Prozent und der Einführung einer garantierten Mindestheuer für arbeitslose Seeleute verzeichnen.

Die im Rahmen des zweigliedrigen nationalen Schiffsamts im April geschlossene Vereinbarung sieht eine 27prozentige Anhebung der Grundheuern sowie eine Erhöhung der Zulagen und Prämien vor. Damit liegt die Bezahlung der indischen Seeleute weit über den Normen der Internationalen Arbeitsorganisation.

Fest angestellte Seeleute erhalten eine Zahlung in Höhe von mindestens 77 Rupien (etwa 4,40 US-Dollar) am Tag, auch wenn sie aufgrund des vom Unternehmen erstellten Dienstplans nicht arbeiten.

Die von NUSI-Generalsekretär Leo Barnes als "historisch" bezeichnete Vereinbarung stellt eine drastische Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der indischen Handelsflotte dar, die gegenwärtig nach Jahren der Rezession einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt.

worden, das Gebiet so rasch wie möglich in südlicher Richtung zu verlassen. Der Kapitän kam dieser Aufforderung nach und steuerte drei oder vier Stunden lang nach Süden. Die Marinestreitkräfte teilten dem Schiff daraufhin mit, daß es die Gefahrenzone verlassen habe, und wiesen es per Funk an, nach Westen abzuweichen.

Drei Minuten später, noch immer auf westlichem Kurs, wurde der mittlere Teil des Decksaufbaus des Schiffes, genauer gesagt die Funkstation und die Offiziersunterkünfte, von der Rakete getroffen. Joseph (36) war auf der Stelle tot.

Der Schiffsführer, Kapitän P. M. Mirchandani, befand sich auf der Brücke, als die Rakete einschlug. Seinen Angaben zufolge hörte er einen lauten Knall und sah das Deck zersplittern.

Das beschädigte Schiff setzte seine Fahrt mit Kurs auf Lihou, wo es repariert werden sollte, langsam und vorsichtig fort. Von Lihou aus wurde die Leiche des Funkoffiziers in seine Heimat überführt.

Auf Wunsch von MUI-Generalsekretär K. E. Sukhia wurde die ITF in dem Fall tätig. Der US-Billigflaggenkoordinator John Sansone übergab den Fall an den in Louisiana ansässigen Rechtsanwalt Richard Dodson, der ihn weiter verfolgte.

Die US-Marine erklärte sich bereit, 575.182 US-Dollar an die Witwe des Funkoffiziers und 405.284 US-Dollar Schadensersatz an die indische Reederei (Great Eastern Shipping Co. Ltd.) zu zahlen. Eine Untersuchungskommission der US-Marine empfahl darüber hinaus Disziplinar- oder Verwaltungsmaßnahmen gegen mehrere an dem Vorfall beteiligte Marineoffiziere.

In einem Schreiben an ITF-Generalsekretär Harold Lewis sprach Sukhia der ITF, der American Radio Electronic Officers' Union und Sansone "unseren Dank" für ihre Hilfe bei der Durchsetzung eines sehr angemessenen Schmerzensgeldes für die Witwe des toten Funkoffiziers aus.

KUWAITISCHE ÖLTANKER: US-GERICHT WEIST MINDESTLOHNFORDERUNGEN DER BEMANNUNGEN AB

Ein US-Bezirksgericht erklärte in einem Urteil, daß philippinische Besatzungen an Bord der während des Kriegs zwischen Iran und Irak auf die US-Flagge übertragenen kuwaitischen Tanker nicht, wie andere Besatzungen von der US-Flagge unterstehenden Schiffen, Anspruch auf die in den US-Mindestlohngesetzen vorgeschriebenen Heuern haben.

Die von der ITF unterstützte Klage gegen die elf Schiffe der Kuwaiti Oil Tanker Company wurde am 17. Mai abgewiesen. Der Richter erklärte, daß die von der Bemannung unterzeichneten Verträge mit der philippinischen Beschäftigungsagentur Phillipines Overseas Employment Administration Vorrang vor der US-Gesetzgebung hätten. Die ITF berät mit ihren Rechtsanwälten über die Möglichkeit, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

Reederorganisationen fusioniert

Zwei der größten Reederorganisationen der Welt haben beschlossen, ihre Büroräume zusammenzulegen.

Der Internationale Reederverband (ISF) und die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) gaben im März die geplante Zusammenlegung ihrer in London angesiedelten Sekretariate bekannt.

Der ISF wurde 1906 auf einer von der britischen Reedervereinigung veranstalteten Geheimkonferenz gegründet. Sein einziges Ziel bestand darin, den Reedern ein möglichst wirkungsvolles Vorgehen gegen die neuen Seeleute- und Hafenarbeiterorganisationen in Europa (Teil der damaligen ITF) und ihre Forderungen nach Verbesserungen zu ermöglichen. In den Augen der damals amtierenden ITF-Funktionäre war einer der wichtigsten Beschlüsse dieser Sitzung der Vorschlag der deutschen Reeder, alle Hafenarbeiter zu zwingen, sich bei der Einstellung zur Ausführung jeder ihnen zugewiesenen Tätigkeit, auch einem Einsatz als Streikbrecher, zu verpflichten. Außerdem wurde eine Vereinbarung über den Austausch und die Bereitstellung von Streikbrechern getroffen. Leiter des Sekretariats der Organisation und Direktor der neuen Föderation ist der Generalsekretär der früheren ICS, Chris Horrocks.

Dem ISF gehören dreißig nationale Reederverbände an. Von seinen gewerkschaftsfeindlichen Anfängen reifte er zu einer Vertretung der angesehenen Reeder der Welt heran, der die Interessen der Arbeitgeber bei der Internationalen Arbeitsorganisation vertritt und in der Praxis, z. B. im Internationalen Ausschuß für Seeleutewohlfahrt, mit der ITF zusammenarbeitet. Die ICS mit ihren Mitgliedern aus 34 Ländern ist hauptsächlich im Bereich der Schifffahrtssicherheit und des Schifffahrtsrechts tätig.

DIE VERSTECKTEN KOSTEN DES FLOTTENNIEDERGANGS

Der anhaltende Niedergang der britischen Handelsflotte könnte einem vor kurzem vorgelegten Bericht des britischen Zentrums für schiffahrtspolitische Studien zufolge einen massiven Einkommensverlust für die britischen Finanzdienste zur Folge haben. Laut Schätzungen des Berichts könnte "die City" (wie sie in Finanzkreisen genannt wird) Verluste in Höhe von 140 Millionen Pfund Sterling (230,37 Millionen US-Dollar) pro Jahr hinnehmen müssen, wenn der augenblickliche Stand der Flotte um weitere 50 Prozent zurückgeht. Am stärksten betroffen wären die Schiffsversicherungen, während im Bereich der nachgeordneten Dienstleistungen bis zu 12.500 Arbeitsplätze gefährdet sind. Die Zahl der in Großbritannien registrierten Schiffe der britischen Handelsflotte mit mehr als 500 BRT sank von 1.614 Schiffen im Jahre 1975 auf nur noch 437 im Jahre 1988. Die Zahl der auf diesen Schiffen beschäftigten britischen Seeleute ging von mehr als 80.000 auf knapp über 50.000 zurück. Unterdessen gab der britische Verkehrsminister Cecil Parkinson die Einrichtung einer Sonderarbeitsgruppe bekannt, die sich mit dem Rückgang der Handelsflotte beschäftigen und spätestens im September einen Bericht vorlegen soll. Die etwas ungewöhnlichen Vorstellungen der britischen Regierung von Konsultationen mit den Sozialpartnern führten zur Einrichtung eines gemeinsamen Ausschusses, dem neben der Regierung der neue Leiter der britischen Reedervereinigung, Sir Jeffrey Stirling - Direktor des für seine antigerwerkschaftliche Haltung bekannten Unternehmens P&O, persönlicher Freund von Margaret Thatcher und einer der wichtigsten Großspender an die konservative Partei - angehört. Stirling und Parkinson teilen sich den Vorsitz in der Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Reeder und der Regierung zusammensetzt. Das völlige Fehlen jeglicher Miteinbeziehung der britischen Seeleutegewerkschaften ist typisch für das Verständnis der britischen Regierung vom politischen Entscheidungsprozeß und Konsultationen. Der Generalsekretär der der ITF angeschlossenen britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST,

John Newman, forderte die Aufnahme eines Vertreters seiner Gewerkschaft in das Gremium. Parkinson erklärte, er werde darüber mit den Reedern beraten und sich auf jeden Fall von den Gewerkschaften "informieren lassen".

Die greisen Diktatoren an der politischen Führungsspitze der "Volksrepublik" China haben die Ausflagung einer Reihe von

Billigflagge ausflaggen, gilt für sie die ITF-Politik für Billigflaggenschiffe im Eigentum von Reedern eines Landes, in dem es keine ITF-Mitgliedsgewerkschaft gibt. Das heißt, daß die ITF-Gewerkschaften sich für den Abschluß von ITF-Musterkollektivverträgen für weltweite Fahrt für die betroffenen Schiffe einsetzen werden. Angesichts des Fehlens jeglicher Anzeichen für die Existenz einer unabhängigen Gewerkschaftsbewegung in China (Arbeitnehmer, die sich die Gründung echter Gewerkschaften zum Ziel gesetzt haben, werden von der Regierung noch immer gefangengehalten und gefoltert - vgl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten), wird die Präsenz von Billigflaggenschiffen chinesischer Reeder auf den Weltmeeren von der ITF alles andere als willkommen geheißen werden.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten schien die von General Doe errichtete Militärdiktatur in Liberia auf immer unsicheren Füßen zu stehen. Die Truppen des Rebellenführers Charles Taylor hatten die Hauptstadt Monrovia umstellt und die Regierungstreitkräfte begonnen, auf unbewaffnete Demonstranten für mehr Demokratie zu schießen. Vielleicht bekommen Billigflaggenreeder, die Liberia zum größten Schiffsregister der Welt gemacht haben, nun doch ein schlechtes Gewissen, weil sie diesen Banditen jahrelang das Geld nachgeworfen haben (denn eins steht fest: die Einnahmen aus dem liberianischen Schiffsregister sind sicherlich nicht in den Taschen der arbeitenden Bevölkerung Liberias gelandet). In der Tat sind fast alle "liberianischen" Reeder zu tiefst beunruhigt über den Bürgerkrieg. Das liberianische Register konnte seinen Kunden jedoch versichern, daß "die Geschäfte wie normal weiterlaufen" werden, schon allein deswegen, weil das Register in Wirklichkeit von Reston/Virginia (USA) aus verwaltet und betrieben wird.

Die der norwegischen Flagge unterstehende Flotte wuchs im vergangenen Jahr um 60 Prozent. Leider hat diese "gute Nachricht" wenig Auswirkungen für die

Schiffen chinesischer Reeder nach Malta und Zypern beschlossen. Mit diesem Schritt wollen sie die negativen Auswirkungen begrenzen, die das Massaker an Demonstranten für mehr Demokratie im vergangenen Jahr für die chinesische Schiffahrtswirtschaft hatte. Führende chinesische Regierungsbeamte führten Spitzengespräche mit den maltesischen und zyprischen Behörden. Sowohl Malta als auch Zypern ist an einer Ausweitung ihrer Billigflaggenflotten gelegen, und beide Länder sind durchaus zu Geschäften mit den chinesischen Diktatoren bereit. Eine Teilnahme Chinas an der Schiffahrtsausstellung Posidonia in Griechenland im Juni diesen Jahres war offensichtlich von langer Hand geplant, wurde jedoch auf Wunsch Chinas geheimgehalten, um Demonstrationen zum Jahrestag des Massakers zu vermeiden. Falls die Chinesen tatsächlich nach Malta oder Zypern oder auf irgendeine andere



Forts. auf Seite 19

Billigflaggenschiffe sinken häufiger

Im Gegensatz zu den Behauptungen einiger Reeder sinken Billigflaggenschiffe fast doppelt so häufig wie andere Schiffe.

Billigflaggenschiffe machen 35 Prozent der Welthandelsflotte aus. Von der Gesamtzahl der Schiffe, die weltweit sinken, sind jedoch 64,48 Prozent Billigflaggen-

schiffe - d. h. in den weltweiten Statistiken über Schiffsunglücke sind Billigflaggenschiffe zu fast 100 % überrepräsentiert.

Diese Zahlen aus dem Jahre 1989, die von der registrierten Bruttotonnage (BRT) ausgehen, wurden von der ITF-Seeleute-

sektion auf der Grundlage der statistischen Tabellen des Lloyd's Register errechnet. Bei 49 Prozent der gesamten untergegangenen Billigflaggentonnage handelte es sich um Schiffe unter zypriotischer Flagge. Panama und die Bahamas folgten mit 21 bzw. 17 Prozent.

... neue Billigflagge in Belau geplant

Forts. von Seite 18

Mehrzahl der norwegischen Seeleute: Der Zuwachs ist auf den großen Erfolg des norwegischen Zweitregisters NIS zurückzuführen, und auf den meisten NIS-Schiffen sind nur ein oder zwei Norweger beschäftigt, immer mehr Schiffe fahren gar ohne jeden norwegischen Seemann an Bord. Zu Jahresanfang 1990 belief sich die Gesamtzahl der im NIS und im traditionellen norwegischen Register verzeichneten Schiffe zusammen auf 1.055 mit 30,5 Millionen tdw, verglichen mit 19 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr.

Berichten zufolge beabsichtigt **Belau**, ein von den USA treuhänderisch für die Vereinten Nationen verwaltetes Gebiet, die Einrichtung einer neuen Billigflagge.

Die Regierung von **Taiwan** gab für das erste Quartal 1990 einen neuen Tonnage rekord ihrer Handelsflotte bekannt. Ende Mai ließ das Ministerium für Kommunikation verlauten, daß die in Taiwan registrierte Flotte derzeit 261 Schiffe mit knapp 8,6 Millionen tdw umfaßt gegenüber 256 Schiffen mit 7,8 Millionen Tonnen im ersten

Quartal 1989. Während die Zahl der Schiffe an sich nicht sehr stark gestiegen ist, wurden viele kleinere Schiffe durch neue, größere Frachter und Tanker ersetzt. Die Regierung führt diesen Anstieg auf die Aufhebung des Verbots von Fahrten nach Osteuropa und Vietnam im vergangenen Jahr zurück. Demnächst sollen auch Fahrten nach Albanien und in die UdSSR zugelassen werden, und die Regierung hofft, daß die Flotte noch im Laufe dieses Jahres die 9-Millionen-Tonnen-Marke übersteigen wird.



REISEBÜROS

EG-Verbraucherschutz für Pauschalreisende

Der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft verabschiedete vor kurzem eine neue Richtlinie, um Pauschalreisende vor einem Vertragsbruch durch die Reiseveranstalter - ein seit Jahren auf dem Reisemarkt verbreitetes Übel - zu schützen.

Alle Mitgliedsstaaten müssen die Richtlinie bis 31. Dezember 1992 in ihre nationale Gesetzgebung übernommen haben.

Pauschalreiseveranstalter werden für einen bei ihnen gebuchten Urlaub im voraus bezahlt. Wenn etwas schiefgeht - weil das Hotel überbelegt ist oder der Flugverkehr zusammenbricht - ziehen sich die Reiseunternehmen häufig auf das Argument zurück, daß sie für den Betrieb der verschiedenen angebotenen Dienstleistungen nicht verantwortlich sind. Der Verbraucher ist dann meist der Dumme.

Die jetzt verabschiedete Richtlinie enthält umfassende Regelungen hinsichtlich der Haftungspflicht von Pauschalreiseveranstaltern und Reisebüros, die nun für die Qualität der angebotenen Dienstleistungen

verantwortlich sind. Die Höhe der zu zahlenden Entschädigung im Falle eines Vertragsbruchs unterliegt gegebenenfalls den in internationalen Übereinkommen festgeschriebenen Grenzen.

Die Kommission ist jedoch der Auffassung, daß die im Rahmen dieser Übereinkommen geltenden Grenzen für finanzielle Entschädigungsleistungen zu niedrig angesetzt sind. Eine Anhebung dieser Grenzen hätte dann über den Bereich der Pauschalreisen hinaus Auswirkungen auf den gesamten Reisemarkt.

Die Richtlinie enthält außerdem Vorschriften über die den Verbrauchern gegebenen Informationen. Die in Prospekten gemachten Versprechen sollen für den Reiseveranstalter bzw. das Reisebüro verbindlich sein. Wenn die Pauschalreise gegen Zahlung eines einmaligen Betrages speziell auf Wunsch des Kunden zusammengestellt wird, muß ein schriftlicher Vertrag unterzeichnet werden. Für Buchungen in letzter

Minute wurden besondere Bestimmungen verabschiedet.

Die Richtlinie erlaubt es dem Kunden, der eine gebuchte Pauschalreise selbst nicht antreten kann, diese Reise auf eine andere Person zu übertragen. Darüber hinaus darf der Kunde vom Vertrag zurücktreten, wenn der Reiseveranstalter eine erhebliche Preisänderung vornimmt. Der Reiseveranstalter ist außerdem verpflichtet, die Rückerstattung der Reisekosten sowie die Heim-schaffung des Kunden im Falle eines Konkurses durch Hinterlegung einer Sicherheit zu garantieren.

Wie Karel van Miert, für Verkehr zuständiges Mitglied der EG-Kommission, erklärte, hätte die Kommission, ebenso wie das Europäische Parlament, in einigen Punkten striktere Regelungen vorgezogen. Die Kommission werde die praktische Umsetzung der Richtlinie überwachen und ergänzende Vorschläge für den Schutz von Pauschalreisenden vorlegen.

Integration des Fremdenverkehrs in Europa

Berufsausbildung, umweltpolitische Überlegungen und Dienstleistungsqualität standen neben anderen Fragen auf einem von der Welt-Tourismusorganisation (WTO) im Mai organisierten Seminar in Istanbul über die Integration des Fremdenverkehrs in Europa zur Diskussion.

Die Seminarteilnehmer prüften die wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Auswirkungen des Ausbaus der Fremdenverkehrswirtschaft in der Europäischen Gemeinschaft und den nicht der EG angehörenden Regionen Europas sowie den Zusammenhang zwischen beruflichen Normen und der Dienstleistungsqualität im Fremdenverkehr.

Als Vertreter der ITF nahmen Felix Nen-

clares und Juan Mendez von der spanischen Föderation der Arbeitnehmer im Verkehrs- und Fernmeldewesen in der UGT an dem Seminar teil. Nenclares sprach in einem kurzen Redebeitrag von der Notwendig-

keit einer Harmonisierung der Anforderungen an die berufliche Qualifizierung von Fremdenführer sowohl innerhalb der EG als auch in anderen europäischen Ländern.

STAATLICHES UNGARISCHES REISEBÜRO GEHT AN DIE BÜRSE

Das staatliche ungarische Reisebüro IBUSZ plant noch in diesem Sommer die Ausgabe von Aktien an der Wiener Börse.

IBUSZ, ein seit 1950 verstaatlichtes Unternehmen, beschäftigt etwa 3.000 Vollzeit- und 3.500 Teilzeitarbeitnehmer. Bei letzteren handelt es sich vor allem um Fremdenführer. Mit dem beabsichtigten Schritt, mit dessen Hilfe IBUSZ sein Kapital um 17 Millionen US-Dollar aufstocken und sein Image in westlichen Geschäftskreisen aufbessern will, wird das Reisebüro zum ersten ungarischen Unternehmen, dessen Aktien in unbeschränktem Umfang an einer westlichen Börse gehandelt werden können.



LEUTE

Sam Jennings hat das Amt des Generalsekretärs der der ITF angeschlossenen neuseeländischen Waterfront Workers' Union aufgegeben. Zu seinem Nachfolger wurde Joe Harkness gewählt.

Francis Mungroo wurde zum Generalpräsidenten der der ITF angeschlossenen Seamen and Waterfront Workers' Union in Trinidad und Tobago gewählt. Neuer Generalsekretär der Gewerkschaft ist Ross Alexander, Stellvertretender Generalsekretär Michael Anisette.

Jim Herman, Präsident der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU), wurde zum Vorsitzenden der Hafenkommission in San Francisco gewählt.

Ernest Piggott wurde zum Executive Director des United Seamen's Service (USS) gewählt, nachdem Vando Dell'Amico, der 33 Jahre lang für den USS tätig war und fünf Jahre lang als dessen Executive Director fungierte, in den Ruhestand getreten ist.

Michele La Calamita wurde als Nachfolger von Hans-Jakob Kruse zum Vorsitzenden des Rates europäischer und japanischer nationaler Reedervereinigungen (CENSA) gewählt. Prof. La Calamita war zuvor Vorsitzender des Ausschusses der Reedervereinigungen der Europäischen Gemeinschaft.

TODESFÄLLE

A. H. M. Azizul Bari, Vorsitzender der der ITF angeschlossenen Society of Aircraft Engineers of Bangladesh (SAEB), verstarb am 12. Juni.

Stanley Correa, ehemaliger Generalsekretär der Internationalen Föderation der

Plantagen- und Landarbeiter und verwandter Berufsgruppen (IFPAAW), verstarb am 31. Mai im Alter von 63 Jahren. Der führende Funktionär der Plantagenarbeitergewerkschaft in Malaysia nach dem zweiten Weltkrieg amtierte in der Zeit von 1976 bis 1982 als IFPAAW-Generalsekretär.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

31. Juli / 1. August

Vorstand

Florenz

2.-9. August

ITF-Kongreß

Florenz

3.-7. September

Sitzung der
Billigflaggeninspektoren

Eastbourne
(Großbritannien)



ZIVILLUFTFAHRT

FLUGBEGLEITER BEI AEROPERU: KÜNDIGUNG ZURÜCKGEZOGEN

Sechs Flugbegleiter - von Aeroperu ohne stichhaltigen Grund entlassen - wurden auf Eingreifen der ITF hin wieder eingestellt.

Aeroperu entließ die sechs Mitglieder des Kabinenpersonals Aurora Carrilo B., Wilma Ayasta, Pilar Duarte, Silvia Rannenberg, Roxana Hoyos und Susana Jordan - allesamt Mitglieder des der ITF angeschlossenen Sindicato de Tripulantes de la Empresa de Transporte Aereo del Peru - weil sie sich geweigert hatten, über die in ihrem Kollektivvertrag festgelegten Dienstzeiten hinaus zu arbeiten. Die sechs Flugbegleiterinnen weigerten sich am 14. April 1990, zur Arbeit an Bord zu gehen, nachdem ihre maximale Dienstzeit abgelaufen war.

Auf Wunsch der Gewerkschaft sandte ITF-Generalsekretär Harold Lewis eine Reihe scharf formulierter Protestnoten an den Staatspräsidenten von Peru, an den Arbeitsminister, den Minister für Verkehr und Kommunikation, den Luftverkehrsminister sowie den Direktor von Aeroperu. Ein hitziger Austausch von Telexbotschaften folgte, in dem der Personalchef des Unternehmens, Amador del Aguila, die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen im Rahmen des peruanischen Arbeitsrechtes verteidigte. Das Unternehmen änderte jedoch

offensichtlich seine Haltung, nachdem die ITF Solidaritätsmaßnahmen angeschlossener Gewerkschaften der Zivilluftfahrt in anderen Ländern angekündigt hatte, falls die Flugbegleiterinnen nicht wiedereingestellt würden oder zumindest unverzüglich ein Verfahren vor dem zuständigen Gericht eingeleitet werde. Der Generalsekre-

tär der Gewerkschaft, Jorge Chavez Montoya, unterrichtete Harold Lewis in einem Schreiben vom 12. Juni 1990, daß das Kabinenpersonal dank des von der ITF auf die Geschäftsleitung und insbesondere den Präsidenten des Unternehmens, Carlos Morales, ausgeübten Drucks wiedereingestellt worden seien.

GEWERKSCHAFTEN IN UGANDA ÜBER UMSTRUKTURIERUNGSPÄNE BEUNRUHIGT

Wie viele andere afrikanische Fluggesellschaften auch, befindet sich Uganda Airlines Corporation (UAC) in einem jämmerlichen Zustand. Nur ein Flugzeug - eine Maschine des Typs F27 - ist im Dienst. An der Notwendigkeit einer umfassenden Umstrukturierung von Geschäftsleitung und Betrieb besteht kein Zweifel. Allen Zusagen des Geschäftsführenden Direktors Mboijana und des Verkehrsministers zum Trotz fanden bisher jedoch noch keine Konsultationen mit der Gewerkschaft der Beschäftigten bei UAC, der der ITF angeschlossenen Amalgamated Transport and General Workers' Union, statt.

Ein Expertenteam des britischen Unternehmens PSIAIR wurde mit der Erstellung

eines Berichts und der Umsetzung seiner Ergebnisse beauftragt.

Am 4. Mai diskutierten die UAC-Mitarbeiter auf einer von ihrer Gewerkschaft einberufenen Betriebsversammlung auf dem Flughafen von Entebbe über den von PSIAIR vorgelegten Bericht. Die Versammlung verabschiedete eine Entschliebung, in der sie die Regierung zur Einrichtung eines paritätischen Ausschusses, bestehend aus Vertretern der Regierung, der Geschäftsleitung, der Gewerkschaft und PSIAIR, aufforderte.

Die Gewerkschaft ist über Pläne für die Entlassung aller Mitarbeiter beunruhigt. Ihrer Auffassung nach sollten nur ungeeignete Mitarbeiter entlassen werden. Auch über das geplante Verfahren für die Anwerbung neuer Mitarbeiter ist die Gewerkschaft besorgt. Die Stellenanzeigen werden erarbeitet, noch bevor über die Eingruppierung der einzelnen Stellen in die verschiedenen Lohngruppen entschieden ist. Auch gibt es keine klaren Verfahren für die Einstellungsgespräche oder die Aufstellung der genauen Spezifikationen hinsichtlich der Qualifikationsanforderungen und des Aufgabenbereichs an den einzelnen Arbeitsplätzen.

Einer Bitte der Gewerkschaft folgend setzte sich das ITF-Sekretariat mit PSIAIR in Verbindung und erhielt die Zusage, daß der Umstrukturierungsprozeß vor allem auf die Geschäftsleitung, nicht die Mitarbeiter, abziele.

Die nächste Phase des Prozesses umfaßt Umschulung und Umsetzungen. Hieran muß die Gewerkschaft ebenso beteiligt werden wie an allen wichtigen Entscheidungen über die Zukunft des Unternehmens - diese Forderung unterstützte die ITF in einer nachdrücklichen Botschaft an die Geschäftsleitung von UAC.

US-Gewerkschaft in Arbeitskonflikt mit British Airways

Die der ITF angeschlossene US-amerikanische International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) steht in einem Arbeitskonflikt mit British Airways (BA) in den Vereinigten Staaten, bei dem es um die massive Zunahme bei der Zahl der von der Fluggesellschaft beschäftigten Teilzeitarbeitnehmer geht. BA plant darüber hinaus, eine Reihe ihrer Wartungsstationen in Chicago zu schließen oder wesentlich zu verkleinern und die Arbeiten statt dessen von Vertragsunternehmen ausführen zu lassen.

Auf Bitten von Bill Scheri, Fluggesellschaftsordinator der IAM und Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, sicherte die ITF der Gewerkschaft die Unterstützung der britischen Transportarbeitergewerkschaft TGWU. Die Frage kam auf einer Reihe von Zusammenkünften zwi-

schen der britischen Gewerkschaft und der Geschäftsleitung von British Airways zur Sprache.

Die IAM führt seit drei Jahren unter der Schirmherrschaft des nationalen Schlichtungsausschusses in den USA Gespräche mit der Unternehmensleitung von BA. Für die Dauer dieser Verhandlungen waren Streikmaßnahmen aufgrund des US-Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei den Eisenbahnen, das auch für die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der US-Luftverkehrswirtschaft gilt, unzulässig. Nachdem sich BA jedoch weigerte, das verbindliche Ergebnis des Schlichtungsverfahrens zu akzeptieren, hob der Schlichtungsausschuß die Verpflichtung der IAM zu Verhandlungen auf. Damit kann die Gewerkschaft vom 25. Juni an Arbeitskampfmaßnahmen ergreifen.

Neues aus der Luftverkehrswirtschaft

Wichtige Entwicklungen bei UAL Corporation, der Muttergesellschaft von United Airlines, und Anzeichen des Verfalls in Donald Trumps Imperium kennzeichnen die Lage der Luftverkehrswirtschaft in den Vereinigten Staaten, während in der Europäischen Gemeinschaft die Meinungen über ein angemessenes Ausmaß der Zusammenarbeit zwischen einzelnen Fluggesellschaften auseinandergehen.

Die Gewerkschaften bei UAL versuchen, ein neues Übernahmeangebot für die Fluggesellschaft zustandezubringen. Gemeinsam mit der New Yorker Investmentfirma Coniston Partners bot die Gewerkschaft für die Übernahme der Fluggesellschaft einen Preis von 180 US-Dollar pro Aktie, zu zahlen in Bargeld, Krediten und Aktien. Der Gesamtwert des Angebots beläuft sich auf 3,9 Mrd. US-Dollar.

Coniston, die 11,8 Prozent der UAL-Aktien halten, erklärten, daß sie sich für die Entlassung des augenblicklichen Vorstands und der Unternehmensleitung einsetzen würden, falls sie das Angebot zurückweisen sollten. Der UAL-Vorstand verwies auf eine Reihe von Punkten in dem Angebot, die nicht akzeptabel seien, und beauftragte seine Berater mit der Prüfung von Alternativen, unter anderem dem Verkauf von Vermögenswerten und Angeboten anderer Kaufinteressenten. Er erklärte sich jedoch zu Gesprächen mit den Gewerkschaften bereit.

Im vergangenen Jahr stachen die Gewerkschaften den Investor Marvin Davis mit einem Angebot von 300 US-Dollar pro Aktie aus. Die Übernahme scheiterte jedoch im Oktober 1989, nachdem es der Gruppe, der auch die Pilotengewerkschaften und die Geschäftsleitung angehörten, nicht gelungen war, die Finanzierung zu sichern, und löste damit einen Crash an der US-Börse aus.

Donald Trump, New Yorker Immobilienmakler und Bauunternehmer, will seinen Trump-Lufttaxidienst verkaufen. Verschiedene potentielle Käufer haben Interesse gezeigt, bisher kam es jedoch weder zu Angeboten noch zu Gesprächen.

Im vergangenen Juni hatte Trump die Fluggesellschaft für 365 Millionen US-Dollar von Frank Lorenzos Eastern Airlines gekauft. Um die Anschaffung und anschließende Modernisierung zu finanzieren, nahm er schätzungsweise Schulden in Höhe von 400 Millionen Dollar auf. Der zuvor äußerst einträgliche Lufttaxidienst erwirtschaftete Berichten zufolge wegen der hohen Schuldenbelastung unter Trump Verluste in Höhe von 85 Millionen US-Dollar, die Trump nun zum Verkauf zwingen.

German Wings, die unabhängige Flugge-

sellschaft mit Sitz in München, ist konkursreif. Nachdem die geplante Beteiligung einer großen europäischen Fluggesellschaft scheiterte, mußte die Geschäftsleitung von German Wings den gesamten Flugbetrieb einstellen. British Airways, Lufthansa, SAS und Swissair zeigen Interesse an dem Unternehmen, der einzigen ernstzunehmenden inländischen Konkurrenz für die staatliche bundesdeutsche Fluggesellschaft Lufthansa.

Die EG-Kommission ist über den mangelnden Wettbewerb auf den Binnenmärkten der Mitgliedsstaaten beunruhigt. Insbesondere bereitet ihr Sorge, daß die großen Fluggesellschaften ihre Position durch Aufkauf ihrer Konkurrenten weiter stärken werden, wie z. B. im Fall Air France und Air Inter sowie KLM und Transavia.

Der Kommission ist dringend daran gelegen, alle in ihren Augen wettbewerbsfeindliche Praktiken auszurotten. Das Ziel des EG-Projekts 1992 besteht in der Schaffung eines rein wettbewerbsorientierten Marktes innerhalb der Gemeinschaft, d. h. die Mitgliedsstaaten sollen dann nicht mehr in der Lage sein, den Zugang zu ihren Binnenmärkten zu beschränken. Die Kommission befürchtet allerdings, daß der Wettbewerb durch private Vereinbarungen zwischen Fluggesellschaften unterlaufen werden könnte.

Verschiedene europäische Fluggesellschaften schmieden angesichts der Schritt

te in Richtung auf eine Entregulierung der Luftverkehrswirtschaft in der EG bereits Bündnisse, um ihre Positionen im härter werdenden Wettbewerb zu stärken. Ein Beispiel aus jüngster Zeit ist die geplante Zusammenarbeit zwischen Air France, Lufthansa und Iberia.

Leon Brittan, das für die Wettbewerbspolitik zuständige Mitglied der EG-Kommission, ist über diese sogenannten "Nichtangriffspakte" zwischen den Fluggesellschaften besonders besorgt. Eine Zusammenarbeit zwischen British Airways, KLM und Sabena soll mit der Begründung verhindert werden, daß dies mit den Wettbewerbsregeln der Gründungsverträge unvereinbar sein.

Im Rahmen der geplanten Vereinbarung wollen BA und KLM jeweils 20 Prozent der Aktien an einem Gemeinschaftsunternehmen, Sabena World Airlines, übernehmen. Die restlichen 60 Prozent bleiben bei Sabena. Die gemeinsame Fluggesellschaft würde Fluggäste nach Brüssel transportieren, wo sie auf anschließende Langstreckenflüge der drei beteiligten Fluggesellschaften umsteigen würden.

Die Fluggesellschaften ihrerseits berufen sich auf die Notwendigkeit einer Umgruppierung im Wettbewerb mit den großen US-Fluggesellschaften. Auch das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission, Karel van Miert, stimmt in dieser Frage nicht mit Brittan überein.

Gewerkschaftliche Sicherheitskampagne

Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Flugbegleiter in den USA (AFA) startete gegen Ende vergangenen Jahres eine Sicherheitskampagne für die Fluggäste, in deren Rahmen sie sich auf die "Flugbegleiter als Sicherheitsprofis" konzentriert. Ziel der Kampagne ist die Information der Öffentlichkeit über Fragen der Flugsicherheit und die Rolle der Flugbegleiter als Schlüsselpersonal für die Sicherheit in der Flugzeugkabine. Sie wurde im April 1989 auf dem National Airport in Washington D.C. gestartet und hat seither Pittsburgh, Chicago, Seattle, San Francisco, Honolulu, Greensboro/North Carolina, Philadelphia und Miami erreicht.

Teil der Kampagne ist eine Ausstellung, die auf den verschiedenen Flughäfen gezeigt wurde. Sie umfaßt Schaubilder und Fotos zur Flugsicherheit und informiert über die Gewerkschaft. Am dazugehörigen Stand demonstrieren in der AFA organisierte Flugbegleiter vor den vorbeikommenden Fluggästen den Einsatz der Sicherheitsausrüstungen in größeren Einzelheiten als das bei den Demonstrationen vor dem Abflug möglich ist.

Außerdem wurde eine Informationsbroschüre zu Sicherheitsfragen an die Fluggäste verteilt, die unter anderem ein Sicherheitsquiz enthält. Eine von der AFA in Auftrag gegebene Auswertung ergab, daß die Fluggäste bei dem Quiz durchschnittlich nur 5,5 von zehn möglichen Punkten erreichten - das Sicherheitsbewußtsein könnte also deutlich besser sein.

"Die Notwendigkeit, Flugreisende über grundlegende Fragen der Flugsicherheit und auch über unsere Rolle als Sicherheitsprofis zu informieren, ist für die AFA von vorrangiger Bedeutung," erklärte die nationale AFA-Präsidentin Susan Bianchi-Sand. "Die meisten Flugzeugunglücke müssen nicht tödlich verlaufen. Wenn die Fluggäste auf die Flugbegleiter hören und ein paar einfache Fakten über die Sicherheit kennen, haben sie wesentlich größere Überlebenschancen."

ZWEITE PHASE DES EG-LIBERALISIERUNGSPAKETS VERABSCHIEDET

Das Paket für die "zweite Phase" der Liberalisierungsmaßnahmen in der Luftverkehrswirtschaft wurde auf einer Sitzung des Europäischen Rates der Verkehrsminister am 19. Juni verabschiedet. Die Sitzungsteilnehmer genehmigten Vorschriften zur Preisfestsetzung und zur Kapazitätsaufteilung, die einen weiteren Schritt in Richtung auf die völlige Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes in der Europäischen Gemeinschaft darstellen.

Das während der "ersten Phase" 1987 geschaffene System von Preiszonen wurde beweglicher gemacht. Für Linienflugdienste wurden drei neue Zonen eingeführt: eine Standardpreiszone zwischen 95 und 105 Prozent des normalen Flugpreises, eine Preisnachlaßzone zwischen 94 und 80 Prozent sowie eine Niedrigpreiszone zwischen 79 und 30 Prozent. Das Endziel besteht in der Schaffung eines Systems der "doppelten Ablehnung" (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990) bis Anfang 1993.

Der Rat beriet darüber hinaus über die Notwendigkeit der Verhinderung ruinöser Preisfestsetzungsmethoden und anderer wettbewerbsfeindlicher Praktiken, die in einem stärker liberalisierten Klima Fuß fassen könnten. Die Kommission erhält die Vollmacht, unlautere Preisfestsetzungsmethoden mit Hilfe kurzfristiger, d. h. auf einem Zeitraum von sechs Monaten beschränkter Maßnahmen zu unterbinden.

Darüber hinaus gibt es Pläne für eine Angleichung der Flugpreise für Linien- und Charterflüge auf der gleichen Strecke, soweit sie ein ähnliches Dienstleistungsniveau anbieten.

Die Beschränkungen bei der Kapazitätsaufteilung werden schrittweise abgebaut und sollen bis 1993 völlig aufgehoben sein. Dies bedeutet, daß die Fluggesellschaften ihren Anspruch auf einen garantierten Anteil am Verkehr auf Strecken zu oder von ihrem Land verlieren. Für hauptsächlich von Charterflugunternehmen bediente Märkte sollen spezielle Vorschriften über eine Kapazitätsaufteilung gelten.

Zu begrüßen ist die Zusage über einen Ausbau der regionalen Flugdienste, um der Überlastung der größeren Flughäfen entgegenzuwirken. Die Kapazitätsvorschriften auf den Strecken zwischen Sekundärflughäfen werden auch in Zukunft liberaler sein.

In der heiklen Frage der Verhandlungen mit Drittländern gab der Rat der Kommission grünes Licht für die Aufnahme von Verhandlungen mit Norwegen und Schweden über Verkehrsrechte, Preisfestsetzungspraktiken und Kapazitätsaufteilung.

Hinsichtlich des Luftfrachtverkehrs wurden keine konkreten Beschlüsse gefaßt.

Die Diskussionen konzentrierten sich hier auf Vorschläge zur Aufhebung der Hindernisse beim Marktzugang, zur Verab-

schiedung eines Verfahrens für die Gebüh-
renfestsetzung ebenso wie die Veröffentlichung aller vorhandenen Frachtraten.

AMEL-Studiengruppe tagt

Vom 7. bis zum 18. Mai 1990 trat die Studiengruppe der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für die Lizenzierung von Flugzeugwartungsingenieuren in Montreal zu ihrer letzten Sitzungsperiode zusammen - und konnte ihre Arbeit zu einem äußerst erfolgreichen Abschluß bringen.

Der Auftrag der Studiengruppe lautete, Änderungsvorschläge zu den Lizenzierungsbestimmungen für Flugzeugwartungsingenieure in Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens zu erarbeiten. Die Vorschriften für den Erwerb einer staatlichen Lizenz gelten lediglich für Wartungsingenieure, die Wartungsarbeiten abzeichnen - das Wartungspersonal, das die Reparaturarbeiten tatsächlich ausführt, benötigt keine Lizenz. Die ITF war in der Studiengruppe durch Bjarne Larsen vom Dansk Metalarbeiterforbund (Dänemark) und Stu Johns, den ständigen ITF-Vertreter bei der ICAO, vertreten.

Die wichtigste Frage, mit der sich die Studiengruppe auseinandersetzen mußte, war die Übertragung von Privilegien an eine "zugelassene Wartungsorganisation". Dieser in der augenblicklichen Fassung von Anhang 1 festgeschriebene Grundsatz ermöglicht es Regierungen, bestimmten sogenannten "zugelassenen Organisationen" (z. B. Fluggesellschaften) die Verantwortung für Arbeiten zu übertragen, die laut Anhang 1 nur von lizenziertem Personal ausgeführt werden dürfen. Theoretisch ist eine "zugelassene" Fluggesellschaft nicht verpflichtet, überhaupt lizenziertes Personal einzusetzen, solange sie der Überzeugung ist, daß die Qualität der Arbeit dem Niveau lizenzierten Personals entspricht. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Bodeningenieure bekämpfen das Konzept der Übertragung von Privilegien schon seit langem aus der grundsätzlichen Überzeugung heraus, daß die Fluggäste davon ausgehen können sollten, daß die für die Wartung ihres Flugzeugs zuständigen Mitarbeiter ebenso wie der Pilot, der es fliegt, über eine angemessene Ausbildung verfügen.

In dem von der Gruppe erarbeiteten Änderungsentwurf wurde die Klausel, die die "Übertragung von Privilegien" ermöglicht, nun gestrichen. Der neue Textentwurf sieht vor, daß alle nicht lizenzierten Mitarbeiter, die von einer "zugelassenen Wartungsorganisation" zur Abzeichnung von Wartungsarbeiten bevollmächtigt werden, die gleichen Anforderungen erfüllen müssen wie ein Lizenzinhaber. Damit konnte

sich die ITF mit ihrer Position in dieser Frage uneingeschränkt durchsetzen. Die Empfehlungen der Studiengruppe werden nun dem Flugnavigationsausschuß (ANC) der ICAO zur Genehmigung vorgelegt.

APEA-Kampagne gegen Rassismus

Die Air Pacific Employees' Association (APEA), eine der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf Fidschi, hat eine Kampagne gegen die offen rassistische Einstellungs- und Beförderungspolitik der Fluggesellschaft gestartet.

Seit dem Putsch im Jahre 1987 versucht die Militärregierung Fidschis, rassistische Spannungen zwischen den Ureinwohnern Fidschis und Einwohnern indischer Abstammung zu verschärfen. Sie fördert sogar die Gründung rassistischer Gewerkschaften. Allerdings haben sich bisher nur zwei derartige Gewerkschaften - im öffentlichen Dienst und in der Zuckerindustrie - gebildet.

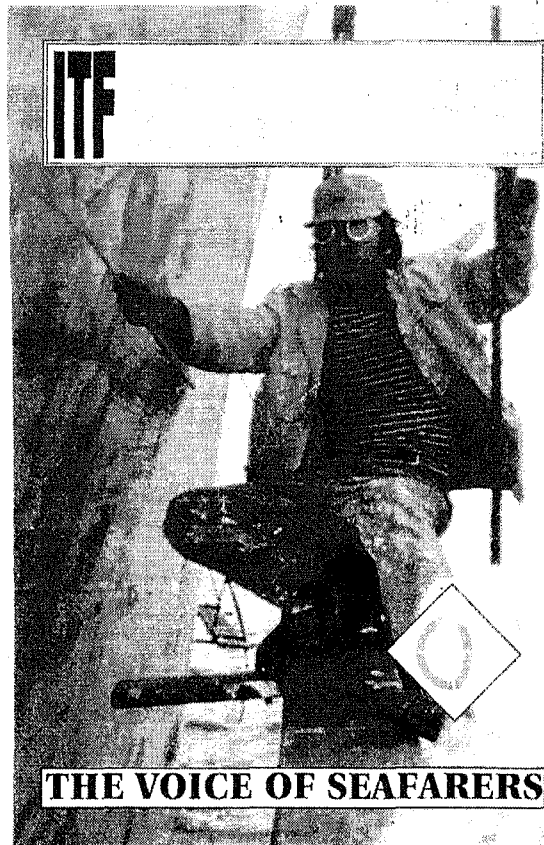
Nun wurde bei der Fluggesellschaft eine weitere rassistische Gewerkschaft - Air Pacific Viti Employees' Association - gegründet. Von der Regierung und der Unternehmensleitung unter Druck gesetzt, verlassen zahlreiche der Bevölkerungsgruppe der Ureinwohner Fidschis angehörende Mitglieder die APEA, um sich der rassistischen Gewerkschaft anzuschließen, die bald über eine ausreichende Zahl von Mitgliedern verfügen könnte, um von der Unternehmensleitung als Kollektivverhandlungspartner anerkannt zu werden.

Die Regierung fordert von den Arbeitgebern, zur Bevölkerungsgruppe der Ureinwohner Fidschis gehörende Arbeitnehmer bei Einstellung, Ausbildung und Beförderung bevorzugt zu behandeln. Die Unternehmensleitung von Air Pacific - stets gerne bereit, der Regierung, die gleichzeitig größter Aktionär des Unternehmens ist, zu Diensten zu sein - verabschiedete umgehend eine rassistische Einstellungs- und Beförderungspolitik. Die APEA versucht, das Unternehmen zur Widerrufung dieser Politik zu bewegen - bislang erfolglos. Nun geht die Gewerkschaft gegen die Unternehmensleitung der Fluggesellschaft vor Gericht. Die ITF hat bei dem Unternehmen gegen diese Politik protestiert, die sie als offene Verletzung der Menschenrechte ansieht.

ITF-VERÖFFENTLICHUNGEN

Die fünfte Ausgabe der beliebtesten ITF-Veröffentlichung - des *Seeleutebulletins* - ist ab sofort in englischer Sprache beim Sekretariat zu beziehen. Zehn weitere Fassungen in den Sprachen Französisch, Deutsch, Schwedisch, Spanisch, Griechisch, Polnisch, Filipino, Koreanisch, Chinesisch und Japanisch werden demnächst vorliegen. Das *Seeleutebulletin* enthält Berichte über die menschlichen Schicksale, die hinter dem Kampf der Seeleute für angemessene Bedingungen stehen, und die Unterstützung, die sie von der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften in diesem Kampf erhalten, ebenso wie kritischere Analysen der Lage in der Schifffahrtswirtschaft.

Das Bulletin erreicht seine Adressaten über ein wachsendes Netz von ITF-Mitgliedsgewerkschaften, Seeleutezentren und -missionen ebenso wie über einzelne Seeleute, die es an interessierte Personen weitergeben. Falls ihr dabei helfen möchtet, das *Seeleutebulletin* an den (See-)Mann zu bringen, meldet Euch bei der ITF-Presse- und Forschungsabteilung und teilt uns mit, wie viele Exemplare in welchen Sprachen ihr bestellen möchtet.



THE VOICE OF SEAFARERS

ITF CIVIL AVIATION BRIEFING

Issue No. 1

1990

Airlines go global

United States mega-carriers

The world's airlines are already forming international groupings for the 1990s. Their aim is to strengthen their position in an increasingly competitive global market. Without the right alliances, airlines will not be able to compete. Mega-carriers from the United States, Western Europe and the fast growing Asia/Pacific region are the major global competitors, while smaller carriers from developing countries are being forced to sell off their airlines.

The United States mega-carriers have been the driving force behind globalisation. Domestic deregulation in the US was intended to reduce concentration in the airline industry. Instead it strengthened the great carriers. But domestic strength no longer guarantees success — there is not enough room for expansion in the home market. The big carriers are seeking to extend their strength overseas by forging international alliances and buying equity stakes in foreign companies.

Globalisation is an attractive investment strategy for three reasons. Firstly, it is a good way of spreading risks for airlines who want to concentrate on aviation rather than becoming true conglomerates. Secondly, a big airline can profit from economies of scope — economies dependent on route network size. Finally, mega-airlines can exploit sheer marketing strength — by controlling distribution through powerful computer reservation systems and by exercising price leadership.

European Community airlines with relatively small domestic markets also need to compete globally. In a recent report, the International Labour Office predicted that, by the middle of the next decade, "European aviation will be dominated by five to seven mega-airlines capable of competing in the world markets."

US/European Community relations

European carriers are worried by expansionary moves by US mega-carriers into the European Community. Their anxiety is easy to understand given the Americans' sheer size. American Airlines has now acquired Eastern's central and South American routes involving 20 destinations, plus Eastern's Miami-Madrid and Florida-Canada routes. This year, American is planning to launch five new routes with a view to increasing its European services by 22 per cent — Chicago to London, Glasgow, Munich and Düsseldorf and Miami to London. American is already the world's largest carrier — and its fleet is set to grow to 842 by the end of 1994. By comparison, Lufthansa plans to increase its fleet of 183 aircraft to 227 by 1996 and to about 350 by the end of the century.

US carriers currently have an edge over their European competitors in the battle for the North Atlantic market and their position is improving steadily. In 1988, when the total North Atlantic market grew 10.9 per cent, traffic on US flag airlines grew 17 per cent, over three times the growth rate realised by the European carriers. Given the current fragmentation of the market (see chart on Page 2) and the financial weakness of Pan Am and TWA, any possible structural changes in the EC after 1992, the situation could alter drastically over the next few years.

The European Commission is now proposing that member states should stop negotiating bilaterally

Civil Aviation Briefing, Page 1

AIRLINES GO GLOBAL (1-4)

US DEREGULATION (5-8)
REREGULATION (9-10)

COMPUTERISED RESERVATION SYSTEMS (10-13)

RANDOM DRUG TESTING (13-14)

CABIN ENVIRONMENTS (14-15)
CONGESTION CRISIS (15-18)

CAN OLDER JETS FLY SAFELY? (18)
BORING PROBLEMS (20)

AIRCRAFT NOISE (20-21)

EC DEREGULATION (22-23)
SOCIAL ASPECTS (23-24)

DANGEROUS GOODS (24-25)

Eine neue Veröffentlichung für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt ...

Das *Zivilluftfahrt-Info* liegt in englischer Sprache vor und enthält ausführliche Analysen des weltumfassenden Charakters der Luftverkehrswirtschaft, des Scheiterns der Entregulierung in den Vereinigten Staaten und der sozialen Aspekte der Liberalisierung in der Europäischen Gemeinschaft ebenso wie Berichte über

- * computergestützte Buchungssysteme
- * stichprobenartige Drogentests
- * Luftqualität in Flugzeugkabinen
- * alternde Maschinen
- * Lärmregulierung in Flugzeugen
- * Gefahrgutbeförderung
- * Überlastung des Luftraums.

Das *Zivilluftfahrt-Info* ist bei der ITF-Presse- und Forschungsabteilung zu beziehen.

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: +44-71-403 2733
Telex: (051) 881 1397 ITF LDN G
Fax: +44-71-357 7871
Cables: Intransfe, London SE1
E-mail: Geonet - GEO2:ITF