

KRISE IM GOLF BEDROHT ARBEITNEHMER IN SEESCHIFFFAHRT UND LUFTVERKEHR

Der überraschende und brutale Einmarsch der irakischen Streitkräfte in Kuwait und die daraufhin vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen verhängten Wirtschafts-sanktionen haben schwerwiegende Konsequenzen für die Transportarbeiter, darunter auch viele Mitglieder von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt.

Während die meisten ausländischen Schiffe Kuwait noch während des Einmarsches verlassen konnten, hatten die Flugzeugbesatzungen und das Bodenpersonal einer Reihe westlicher Fluggesellschaften weniger Glück. Nach der ITF vorliegenden Informationen von Gewerkschaften befinden sich unter den unfreiwilligen "Gästen", die derzeit vom irakischen Regime in Bagdad als Geiseln festgehalten wurden, Flugdeck- und Kabinenbesatzungen von Japan Airlines, Air France und British Air. Zwar erhielten weibliche Beschäftigte Anfang September Ausreiseerlaubnis, doch wird eine erhebliche Anzahl von Männern weiterhin an geheimgehaltenen Orten als Geiseln festgehalten.

Wichtigste Aufgabe für die betroffenen Gewerkschaften ist es natürlich, für die sichere Rückkehr ihrer Mitglieder zu sorgen. Zu diesem Zweck fordern sie ihre jeweiligen Regierungen auf, sich auf diplomatischem Wege für ihre Freilassung einzusetzen. Die anhaltende Krise im Golf wirft jedoch auch längerfristige Fragen hinsichtlich der Sicherheit von Transportarbeitern auf, die im Verkehr mit Ländern eingesetzt sind, in denen jederzeit ein ernstzunehmender bewaffneter Konflikt ausbrechen könnte.

Seeleuten ist diese Situation nur allzu vertraut. 430 Besatzungsmitglieder wurden während des acht Jahre dauernden Golfkrieges zwischen Iran und Irak getötet, und der ITF-Musterkollektivvertrag für Billigflaggenflaggenschiffe enthält heute ebenso wie zahlreiche andere Kollektivverträge spezielle Klauseln für den Dienst in "von kriegsähnlichen Auseinandersetzungen

heimgesuchten Gebieten". Der ITF-Vertrag sieht z. B. vor, daß die Seeleute in vollem Umfang über alle von dem Schiff auf seiner Fahrt berührten Kriegsgebiete unterrichtet werden und das Recht haben, für sich persönlich die Weiterfahrt in ein solches Gebiet zu verweigern. In diesem Fall sind sie auf Kosten des Reeders und ohne dadurch zuvor erworbene Ansprüche oder ihren Arbeitsplatz zu gefährden bzw. andere negative Folgen heimschaffen. Der Vertrag sieht außerdem die Auszahlung einer Zulage in Höhe der doppelten Grundlohn für die Dauer des Aufenthalts des Schiffes in dieser Zone, mindestens aber für 5 Tage vor, wenn sich der Seemann freiwillig zum Dienst in diesem Gebiet bereiterklärt. Auch die im Falle der Arbeitsunfähigkeit oder im Todesfall auszahlenden Leistungen werden verdoppelt.

Weiter kompliziert wird die Lage durch die Tatsache, daß derzeit (zumindest zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) kein bewaffneter Konflikt ausgebrochen und gegen die beiden direkt betroffenen Länder ein bindendes UN-Embargo verhängt worden war. Alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen einschließlich der Regierungen von Billigflaggenländern wie Panama und Liberia (oder was davon noch übrig ist - vergl. Billigflaggenübersicht) sind zur Einhaltung des Embargos verpflichtet, d. h. sie dürfen sich nicht widersetzen, wenn sie von westlichen Marineschiffen abgefangen werden. Derzeit können im Grunde genommen nur Schiffe mit für Häfen im nördlichen Iran

Forts. auf Seite 2

September 1990

ITF-Kongreß (S. 3)
Jugoslawien (S. 4)

FISCHER

Walfangverbot verlängert (S. 6)

SEELEUTE

Erfolg im Fall der
Black Prince (S. 9)
Übermüdung und
Sicherheit (S. 11)
Gewerkschaftskongreß in
der UdSSR (S. 12)
Flaggenübersicht (S. 14)

TODESFÄLLE (S. 16)

BINNENVERKEHR

IAO-Rüge für Türkei (S. 17)
AETR (S. 17)
Entregulierung der Busse (S. 19)

ZIVILLUFTFAHRT

Arbeitskonflikt bei
Biman (S. 20)
Lorenzo verliert Kon-
trolle über Eastern (S. 21)

HAFENARBEITER

Streik in Neuseeland (S. 22)
Gewerkschaftskampagne
in Rotterdam (S. 23)

LEUTE (S. 24)

... Beschäftigte in der Zivilluftfahrt unfreiwillige "Gäste" des Irak

Forts. von Seite 1

Schiffe mit für Häfen im nördlichen Iran bestimmten Frachten an Bord ihre Anwesenheit in der Region aus geschäftlichen Gründen rechtfertigen. Die Versicherungsunternehmen erheben Kriegsgefahrenprämien für alle Schiffe, die nördlich des 24. Breitengrades verkehren. Wie die britische Schiffsoffiziersgewerkschaft NUMAST mitteilt, hatte die britische Regierung Schiffe ursprünglich davon abgeraten, nördlich von 26°30' N zu verkehren. Dies wurde später in 27°30' N umgeändert, so daß Schiffe verschiedene wichtige saudische Ölhäfen wie z. B. Ras Tanura auch weiterhin anlaufen können.

Ein völlig anderes Problem für die Seeleute und die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt ist ihr Mitwirken an den riesigen, logistischen Anstrengungen der US- und anderer westlicher Regierungen, mit denen sie die inzwischen in Saudi-Arabien stationierten Truppen verstärken und unterstützen wollen. Eine Reihe von US-Fluggesellschaften wurde im Rahmen eines Mobilmachungsprogramms für die zivile Luftflotte (CRAF) zur Beförderung von Truppenteilen und Ausrüstungen rekrutiert. Die US-Gewerkschaft des fliegenden Personals (AFA) unterrichtete die ITF über einen Vertrag, aufgrund dessen zunächst Freiwillige unter dem bei United Airlines beschäftigten Kabinenpersonal zum Dienst auf diesen Flügen eingeteilt werden. Als Kriterium für die Einteilung zu den übrigen Dienstsichten dient die Dauer der Betriebszugehörigkeit, d. h. je kürzer diese ist, desto höher die Wahrscheinlichkeit des Einsatzes. Für alle Betroffenen verdoppelt sich der Urlaubsanspruch für die Dauer ihres Dienstes, und die Zusatzleistungen werden erhöht. Die Gewerkschaft des Kabinenpersonals bei Japan Airlines verweigert den Dienst auf Charterflügen, die Güter und Personal zum Golf befördern. Sie begründet dies mit den Gefahren für japanische Geiseln und mangelnden Sicherheitsgarantien. Ähnliche Argumente benutzt die japanische Seelutegewerkschaft im Zusammenhang mit Lieferungen auf dem Seeweg. Bisher liegen von anderen ITF-Mitgliedsgewerkschaften keine Berichte über die Dienstverpflichtung von Personal für Direktflüge in die höchste Gefahrenzone in der Grenzregion zwischen Saudi-Arabien und dem Irak vor, doch sind viele Flugdeck- und Kabinenbesatzungen auch weiterhin auf Flügen zu benachbarten Flughäfen eingesetzt. Die möglichen Gefahren im Falle des Kriegsausbruchs wurden durch das Schicksal der in Kuwait festsitzenden Besatzungen bereits deutlich illustriert. Sollten die Vereinten Natio-

nen auch ein Luftembargo verhängen, (hierüber wird gegenwärtig im Sicherheitsrat beraten) und dies möglicherweise mit Zwangsmaßnahmen gegen irakische Verkehrsmaschinen verbunden sein, werden sich die Gefahren für den gesamten Luftverkehr noch wesentlich erhöhen. Nachdem eine Reihe von angeschlossenen Gewerkschaften ihre Beunruhigung geäußert hatten, konsultierte die ITF-Sektion Zivilluftfahrt Gewerkschaften des Flugdeck- und des Kabinenpersonals über die Bedingungen, unter denen Flüge in der Region durchgeführt werden sowie die für die Bestimmung der "Kriegsgebiete" im Zusammenhang mit Verkehrsmaschinen geltenden Definitionen (falls vorhanden). Aus den bisher eingegangenen Antworten gingen eine Reihe wichtiger Punkte hervor.

Die größte Bedeutung kommt der Frage der Freiwilligkeit des Dienstes zu. In Frankreich ist dieses Recht in Artikel 423 des Luftverkehrsgesetzes garantiert, doch verursacht das Fehlen einer klaren Definition der Zone den Gewerkschaften große Schwierigkeiten, und sie haben inzwischen eine Klarstellung von der Regierung gefordert. Die Gewerkschaften des Flugdeck- und Kabinenpersonals bei Air France fordern besondere Maßnahmen für Flüge in Gefahrenzonen, zu denen die Flughäfen in Syrien, Jordanien, Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten zählen. Bei anderen Fluggesellschaften kämen außerdem wohl noch der Iran, Bahrain, Oman und Qatar hinzu, möglicherweise auch Israel und die südliche Türkei. Neben dem Grundsatz der Freiwilligkeit des Dienstes fordern die Gewerkschaften, daß

das Personal nicht in diesen Ländern übernachtet, daß die ausgewählten Strecken in sicherer Entfernung von den voraussichtlichen Kriegsgebieten liegen und die Mitarbeiter genaue Anweisungen erhalten. Bei Alitalia werden nicht ausschließlich Freiwillige auf Flügen in die Golfregion eingesetzt. Die Fluggesellschaft bedient noch immer Jordanien, Israel, Syrien und Iran, wobei auf den letztgenannten Flügen auch weiterhin irakischer Luftraum überflogen wird. Nach Angaben der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Kabinenpersonals steht das Unternehmen vor dem Start jeder einzelnen Maschine in engem Kontakt mit dem italienischen Außenministerium, um sich über mögliche Gefahren zu unterrichten. Bisher hat noch keine Besatzung den Dienst auf Flügen in die Region verweigert.

Das ITF-Sekretariat erarbeitet zur Zeit eine gemeinsame gewerkschaftspolitische Position zu diesen Fragen ebenso wie zur Frage höherer Bezahlung und verlängerten Urlaubs sowie verbesserten Versicherungsschutzes für den Dienst in der Region für die Dauer der gegenwärtigen Krise.

In einer allgemeinen politischen Erklärung verurteilte der IBFG zu Beginn der Krise den Einmarsch und forderte volle Unterstützung für die verbindlichen Sanktionen der UN. In einem Schreiben an UN-Generalsekretär Perez de Cuellar kündigte der IBFG darüber hinaus an, daß er in Rücksprache mit den entsprechenden internationalen Berufssekretariaten, darunter auch die ITF, gewerkschaftliche Maßnahmen in Unterstützung des Embargos koordinieren werde.

Regierung von Fidschi setzt "Apartheid-Verfassung" in Kraft

Das vom Militär eingesetzte Regime auf Fidschi setzte eine neue Verfassung in Kraft, die sich stark am Apartheidsystem in Südafrika orientiert. Während heute selbst die südafrikanische Regierung erkennen muß, daß sie an diesem System nicht länger festhalten kann, will die Regierung von Fidschi mit Hilfe der neuen Verfassung eine parlamentarische Mehrheit für die Bevölkerungsgruppe der Ureinwohner Fidschis festschreiben, die auch den alleinigen Anspruch auf das Amt des Ministerpräsidenten und die Beibehaltung der traditionellen Strukturen des Grundbesitzes hat. Die Regierung, die 1987 nach dem Sturz der demokratisch gewähl-

ten Labour-Regierung durch einen Militärputsch in Fidschi an die Macht kam, setzte die neue Verfassung am 25. Juli in Kraft.

Einen Monat danach wurde das Wohnhaus des Vorsitzenden des Gewerkschaftsdachverbandes von Fidschi (FTUC), M. Chaudhry, in den frühen Morgenstunden überfallen. Die Fenster wurden eingeschlagen und sein Auto mit Eisenstangen traktiert. Chaudhry und seine Frau blieben allerdings unverletzt.

In einer vom 36. ITF-Kongreß in Florenz verabschiedeten Dringlichkeitsentschließung wurde die neue Verfassung verurteilt.

36. ITF-Kongreß, Florenz, 2.-9. August

Optimismus angesichts des Sturzes autoritärer Regime in vielen Ländern, der Stärkung der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung und der Erkenntnis zahlreicher Regierungen, daß die ideologisch motivierte Entregulierungspolitik ein Fehler war - dies war die Grundstimmung auf dem 36. ITF-Kongreß, der vom 2. bis zum 9. August in Florenz (Italien) stattfand.

Am Kongreß nahmen 477 Delegierte und 259 Berater von 221 Gewerkschaften in 55 Ländern sowie 32 Beobachter und 3 Ehrengäste teil.

Auf den Plenarsitzungen sprachen das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission **Karel van Miert**, der die Auswirkungen der gemeinsamen EG-Verkehrspolitik erläuterte und die Notwendigkeit einer Stärkung der sozialen Dimension im einheitlichen europäischen Binnenmarkt unterstrich, sowie der Stellvertretende Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), **Enzo Friso**, der auf die zahlreichen positiven Veränderungen auf der politischen Weltbühne einging, die allerdings von den von der Entwicklung in Richtung auf einen unkontrollierten freien Markt, der sich völlig über die Interessen der arbeitenden Menschen hinwegsetzt, ausgehenden Gefahren überschattet würden.

In seiner Einleitung zum Tätigkeitsbericht der ITF für die vergangenen vier Jahre begrüßte ITF-Generalsekretär **Harold Lewis** das Entstehen unabhängiger Transportarbeitergewerkschaften in Osteuropa und hob die Notwendigkeit einer ausgewogenen Politik der Unterstützung der angeschlossenen Gewerkschaften hervor, durch die sichergestellt werden müssen, daß Gewerkschaften in Entwicklungsländern auch weiterhin die dringend benötigten Mittel erhalten.

Erstmals nahmen am Kongreß Beobachter von Transportarbeitergewerkschaften in Polen, Jugoslawien, der Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien sowie ein Delegierter der der ITF angeschlossenen ungarischen Seelutegewerkschaft teil.

Jim Hunter und **Harold Lewis** wurden einstimmig in ihren Ämtern als Präsident bzw. Generalsekretär der ITF bestätigt. Ebenfalls einstimmig wählten die Kongreßdelegierten vier Vizepräsidenten - Afrika: **Raphael Okang'a** (Kenia), Asien/Pazifik: **Tadashi Kubo** (Japan), Europa: **Eike Eulen** (Bundesrepublik Deutschland) und Lateinamerika: **Ricardo Perez** (Argentinien).

Anderson Mhungu von der Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union, **Teddy Gleason** von der International



Longshoremen's Association und **Ernst Haar** von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (die beiden letztgenannten in Abwesenheit) wurden für ihre langjährige, engagierte Tätigkeit in der Gewerkschaftsbewegung mit dem ITF-Goldabzeichen ausgezeichnet.

Eine von den Delegierten verabschiedete Änderung der ITF-Satzungen hebt die Einschränkung der Stimmrechte der Gewerkschaften, die nicht den vollen Beitragssatz zahlen können, auf. Diese Änderung bedeutet, daß in Zukunft eine Gewerkschaft, die 100.000 Mitglieder angemeldet hat, auf dem ITF-Kongreß auch dann über 100.000 Stimmen verfügen wird, wenn ihr vom ITF-Vorstand ein ermäßigter Beitragssatz zugestimmt wurde. Diese neue Regelung, für deren Handhabung der Vorstand noch Richtlinien erarbeiten wird, kommt vom nächsten Kongreß an zur Anwendung.

Außerdem wurde eine Anhebung der Zahl der Sitze im Vorstand von 26 auf 27 beschlossen, um den gestiegenen Mitgliederzahlen der angeschlossenen Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum Rechnung zu tragen.

Ein großer Teil der während des Kongresses zur Verfügung stehenden Zeit wurde von Konferenzen der einzelnen ITF-Fachsektionen in Anspruch genommen, auf denen ihre jeweiligen Spitzenämter neu besetzt und Ausschußmitglieder bestimmt sowie über die Arbeitsprogramme für die kommenden vier Jahre beraten wurde. Sektionskonferenzen und das Plenum des Kongresses verabschiedeten Entschlüsse zu einem breiten Spektrum industrieller, politischer und gewerkschaftlicher Fragen.

Gegen Ende des Kongresses erreichte

die Teilnehmer die willkommene Nachricht, daß sich die Reederei Fred Olsen Lines bereiterklärt hatte, den umstrittenen Fährdienst mit der *Black Prince* einzustellen (vgl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der *ITF-Nachrichten*). Nur wenige Stunden zuvor hatten die Seelute-delegierten eine Dringlichkeitsentscheidung zur *Black Prince* verabschiedet. Nun konnten sie ebenso wie ihre Kollegen aus den anderen ITF-Sektionen den skandinavischen Schifffahrtsgewerkschaften zu ihrer so erfolgreichen Kampagne gegen die Ausbeutung von Seeleuten aus der Dritten Welt und die Unterwanderung von Sicherheits- und Umweltschulznormen gratulieren.

ITF-Nachrichten

Wir müssen unseren Lesern mit Bedauern mitteilen, daß es uns wegen der hohen Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit dem ITF-Kongreß nicht möglich war, die in der Mai/Juni-Ausgabe der *ITF-Nachrichten* versprochene Ausgabe für Juli/August zu veröffentlichen. Statt dessen haben wir unter dem Titel *Kongreßnachrichten* eine Sondernummer mit den während des Kongresses täglich herausgegebenen Kurzberichten über die Kongreßdebatten zusammengestellt. Diese wird unseren Abonnenten demnächst zugestellt. Das offizielle Protokoll vom 36. Kongreß wird voraussichtlich im Jahre 1992 vorliegen.

Gewerkschaftsmission in Jugoslawien

Intensive Gespräche mit einem breiten Spektrum von Gewerkschaftern in den verschiedenen Regionen Jugoslawiens führte eine Sondermission des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), die sich vom 16. bis zum 21. Juli in Jugoslawien aufhielt. Die Mission, eine von mehreren Informationsreisen in die Länder Mittel- und Osteuropas, fand auf Wunsch von IBFG-Generalsekretär John Vanderveken statt. Mitglieder der Delegation waren Stefan Nedzynski, IBFG-Berater und früherer Generalsekretär der Internationalen des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT), und David Cockroft, Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung.

Der Auftrag der Mission lautete, sich über die Veränderungen in der jugoslawischen Gewerkschaftsbewegung zu informieren und Kontakte sowohl zu den ehemaligen "offiziellen" Gewerkschaften als auch zu den neu gegründeten Gruppierungen unabhängiger Gewerkschaften zu knüpfen. Dies wurde durch die bundesstaatliche Struktur Jugoslawiens erheblich erschwert. Jugoslawien selbst ist ein relativ junger Staat, der nach dem zweiten Weltkrieg vor allem durch die Persönlichkeit seines Präsidenten Tito zusammengehalten wurde. Freie Wahlen in diesem Jahr brachten in den beiden nördlichen Republiken Slowenien und Kroatien nicht-kommunistische Koalitionsregierungen an die Macht, während die Kommunistische Partei in den vier übrigen Republiken (in denen ebenfalls Wahlen stattfinden sollen) weiterhin das Sagen hat, wenngleich ihre Position wesentlich geschwächt ist.

Die gewerkschaftliche Tätigkeit ist traditionell stark dezentral organisiert. Diese Tendenz wurde durch die politischen Veränderungen in Slowenien und Kroatien noch wesentlich verstärkt, wo die Bevölkerungsmehrheit entweder völlige Unabhängigkeit oder allenfalls eine sehr lockere Bindung an die anderen Republiken fordert. Aus diesem Grund verbrachte die Mission einen Großteil ihrer Zeit in Gesprächen nicht mit Organisationen, die sich für ganz Jugoslawien als zuständig betrachten, sondern mit Gewerkschaften auf örtlicher Ebene oder in den einzelnen Republiken. Die einzige Ausnahme bildete die frühere "offizielle" Organisation, die inzwischen umbenannt wurde in "Rat der unabhängigen Gewerkschaften Jugoslawiens" und deren Spitzenfunktionäre vielleicht mehr einer Hoffnung als ihrer Überzeugung Ausdruck gaben, wenn sie darauf bestanden, daß einer landesweiten Gewerkschaftsorganisation in Jugoslawien immer eine bedeutende Rolle zukommen werde.

Die ITF wurde zur Teilnahme an der Mission eingeladen, da von der wachsenden Zahl der während der vergangenen 12 Monate gegründeten unabhängigen Gewerkschaften viele im Verkehrssektor tätig sind. Es gab Gespräche mit Lokführergewerkschaften in Kroatien und Slowenien, mit der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Kroatien, mit der Gewerkschaft des Flughafenpersonals in Kroatien und der serbischen Lkwfahrer-Gewerkschaft ebenso wie mit verschiedenen Funktionären von Lehrer-, Journalisten- und Bankangestellten-Gewerkschaften. In Kroatien und Slowenien kam es auch zu Beratungen mit Gruppierungen, die sich um die Gründung neuer, unabhängiger Gewerkschaftsdachverbände anstelle der alten offiziellen, sich ihrerseits zur Zeit in einer Phase des Umbruchs befindlichen Gewerkschaftsorganisationen bemühen.

Im Anschluß an ihre Reise legte die Mission dem IBFG einen Bericht über ihre Schlußfolgerungen vor, der auch an andere Internationale Berufssekretariate weitergeleitet wurde. Die wichtigste Erkenntnis lautet, daß sich in Jugoslawien alles in Fluß befindet. Es ist durchaus möglich, daß es ein Jugoslawien in seiner heutigen Form in einem Jahr nicht mehr gibt, und dies ist natürlich im Hinblick auf Kontakte zu den dortigen Gewerkschaften von großer Bedeutung. Nur wenige Funktionäre echter Gewerkschaften mit Mitgliedern in den Betrieben zeigten überhaupt Interesse an der Mitgliedschaft in einer landesweiten Organisation, wenngleich sie teilweise noch zu den "offiziellen" Räten in ihren jeweiligen Republiken Verbindung halten. In der jugoslawischen Volkswirtschaft vollziehen sich derzeit weitreichende Veränderungen, die eine große Belastung für die Arbeitnehmer mit sich bringen werden. Die echten Gewerkschaften stehen vor einer schweren Aufgabe. Die galoppierende Inflation wurde mit Hilfe strikter monetaristischer Politik und eines festen Wechselkurses unter Kontrolle gebracht. Viele Arbeitnehmer müssen massive Reallohnkürzungen hinnehmen, und eine noch viel größere Zahl ist in nächster Zukunft von Arbeitslosigkeit bedroht, wenn im ganzen Land die Umstrukturierung von Tausenden von Unternehmen mit "Liquiditätsproblemen" (in anderen Worten: konkursreif) in Gang kommt. OECD und Internationaler Währungsfonds haben der jugoslawischen Regierung eine Reform des Arbeitsmarktes und die Einführung privater Eigentumsstrukturen, angemessenes Management von Unternehmen sowie die Einführung von Kollektivverhandlungen anstelle des nur vage definierten "gesellschaftlichen Eigentums" und der "Arbeiterselbstverwal-

lung" zur Auflage gemacht, die in den Nachkriegsjahren für die Volkswirtschaft des Landes typisch waren. Gegenwärtig besteht das Problem darin, daß nur sehr wenige Persönlichkeiten in der Regierung, den alten oder auch den neuen Gewerkschaften eine klare Vorstellung davon haben, was Kollektivverhandlungen bedeuten bzw. wie man sie führt. Als erster Schritt wird zunächst einmal zu definieren sein, wem die in "gesellschaftlichem Eigentum" befindlichen Unternehmen wirklich gehören und wer sie kontrolliert, damit die Gewerkschaften einen identifizierbaren Verhandlungspartner haben.

Selbst die "offiziellen" jugoslawischen Gewerkschaften gestehen inzwischen ein, daß die "Selbstverwaltung" in der Praxis nicht funktioniert. "In der Vergangenheit haben wir viele Fehler gemacht," erklärte Ratssekretär Nedjo Bjelica. "Zugegebenermaßen hat das System dazu geführt, daß viele unqualifizierte Personen in verantwortliche Positionen aufrückten."

In der kurzen ihr zur Verfügung stehenden Zeit konnte die Mission nur drei der sechs Republiken besuchen. Die Entwicklungen in Bosnien-Herzegowina, Mazedonien und Montenegro konnten nicht eingehender geprüft werden. Die politische Lage des Landes wird darüber hinaus durch die beiden "autonomen Provinzen" in Serbien, Vojvodina und Kosovo, kompliziert. Die Bevölkerung des Kosovo besteht zu mehr als 90 % aus Menschen albanischer Abstammung. Als Reaktion auf die Erfolge nationalistischer politischer Gruppierungen der jüngsten Zeit löste die serbische Regierung in Belgrad das Provinzparlament auf, schloß alle in albanischer Sprache erscheinenden Zeitungen sowie albanische Rundfunk- und Fernsehstationen und verhängte das Kriegsrecht, das von über 50.000 serbischen Soldaten kontrolliert wird. Die alte offizielle Gewerkschaftsstruktur im Kosovo hat sich praktisch aufgelöst, nachdem alle Funktionäre albanischer Abstammung mit einer Ausnahme zum neuen unabhängigen Gewerkschaftsdachverband des Kosovo unter dem Vorsitz eines Universitätsprofessors namens Hajrulla Gorani übergelaufen sind.

Ungeachtet der Warnung von Seiten der offiziellen serbischen Gewerkschaft, daß es sich bei Gorani um einen "Terroristen" handle, traf die Mission unter strengster Geheimhaltung in der Nähe von Belgrad mit ihm zusammen. Er erläuterte die politischen Entwicklungen im Kosovo und erklärte, seine Organisation zähle heute 200.000 Mitglieder. Sie protestiere mit einer praktisch ununterbrochenen Streikserie gegen die direkte Kontrolle durch die ser-

Forts. auf Seite 5

FETCOMAR (CC.OO) aus Spanien und rumänische Gewerkschaften werden jüngste Mitglieder der ITF-Familie

Auf seinen im Zusammenhang mit dem 36. ITF-Kongreß in Florenz abgehaltenen Sitzungen gab der Vorstand den Beitrittsgesuchen von Gewerkschaften aus Spanien, Rumänien, Großbritannien und den Faröer-Inseln statt.

Die größte neue Mitgliedsgewerkschaft ist die dem spanischen Gewerkschaftsdachverband Comisiones Obreras (CC.OO) angehörende FETCOMAR, eine Transportarbeitergewerkschaft mit Mitgliedern in allen Verkehrsbereichen mit Ausnahme der Seeschifffahrt. Da sie die erforderlichen Mitgliedsbeiträge bereits bezahlt hatte, konnten die Vertreter der FETCOMAR sogleich als Delegierte am Kongreß teilnehmen. Auf seiner Sitzung am letzten Tag des Kongresses nahm der Vorstand zwei Gewerkschaften aus Rumänien in die ITF-Familie auf: die rumänische Berufsfahrergewerkschaft, eine treibende Kraft bei der Gründung des neuen unabhängigen

Gewerkschaftsdachverbandes FRATIA, und die rumänische Seeleutegewerkschaft mit Sitz in Constanta am Schwarzen Meer.

Ebenfalls angenommen wurden die Beitrittsgesuche einer britischen Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes (IPMS), die die Fluglotsen organisiert, und der Schiffsingenieursgewerkschaft von den Faröer-Inseln. Ein Antrag auf Mitgliedschaft von der ungarischen Gewerkschaft der Flugzeugtechniker fand generelle Unterstützung von seiten der Vorstandsmitglieder, doch wurde eine Entscheidung ausgesetzt, bis Gespräche über die Mitgliedsbeiträge stattgefunden hätten. Ebenfalls vertagt wurden die Beratungen über zwei während des Kongresses von der Seeleute- und der Eisenbahnersektion der polnischen Gewerkschaft Solidarnosc eingegangene Beitrittsgesuche. Breiten Raum in den Beratungen des Vorstands nahm die Frage der Gewährung von Beitragsermä-

ßigungen ein, da dem Kongreß ein Änderungsantrag zu den ITF-Satzungen vorlag (und von ihm verabschiedet wurde), der die automatische Kopplung der Stimmrechte auf dem Kongreß an die Höhe der von den Gewerkschaften gezahlten Mitgliedsbeiträge in der Praxis aufhebt. Ursprünglich als Hilfe für die Gewerkschaften in den Entwicklungsländern gedacht, hat diese Satzungsänderung auch wesentliche Auswirkungen für Gewerkschaften aus Osteuropa, die häufig über eine sehr große Zahl von Mitgliedern verfügen, jedoch wegen der schlechten Wechselkurse ihrer Landeswährungen gegenüber dem Pfund Sterling oder dem Dollar ihre Mitgliedsbeiträge nicht in der üblichen Form leisten können. Der Vorstand beauftragte den ITF-Generalsekretär mit der Erarbeitung von Richtlinien zur Genehmigung durch den Vorstand, die in Zukunft strikt einzuhalten seien, wenn eine Beitragsermäßigung beantragt werde.

Australische Schifffahrtsgewerkschaften bilden Zusammenschlüsse

Australische Gewerkschaften der Hafenarbeiter und der Seeleute haben mit ihrer Einigung über die Verschmelzung von augenblicklich sechs Gewerkschaften in zwei Gewerkschaftsdachverbände einen großen Schritt in Richtung auf die Einheit unternommen.

Die der ITF angeschlossene Hafentarbeitergewerkschaft WWF wird sich mit

der Seeleutegewerkschaft SUA und der Stauergewerkschaft (Australian Foremen Stevedore's Association) zusammenschließen. Die zweite Verhandlungsgruppe für den Schifffahrtssektor wird durch die Verschmelzung der Stauergewerkschaft Australian Stevedoring Supervisors' Association, der Gewerkschaft der Seeleute in der Handelsmarine (Merchant Service Guild) sowie der Ingenieursgewerkschaft Australian Institute of Marine and Power Engineers geformt, die alle der ITF angehören. Diese Zusammenschlüsse im Rahmen einer von den Gewerkschaften initiierten Reform der Schifffahrtswirtschaft Australiens und insbesondere des Hafenbereichs wurden von den Gewerkschaften in Zusammenarbeit mit dem australischen Gewerkschaftsdachverband ACTU ausgehandelt.

Die geplanten neuen Gewerkschaftsorganisationen, über deren Namen noch keine Einigung erzielt wurde, stellen einen

wesentlichen Erfolg bei den Bemühungen um die Überwindung politischer Differenzen und Zuständigkeitskonflikte im Schifffahrtssektor dar. Nach erfolgreichem Abschluß der ersten Phase dieser Umstrukturierungsmaßnahmen beabsichtigen die Gewerkschaften die Gründung einer einheitlichen Organisation für den gesamten Sektor.

*Mit zahlreichen scharfen Angriffen von seiten der Arbeitgeber konfrontiert, wollen auch die Seeleute und Hafenarbeiter in Neuseeland ihre Organisationsstrukturen erneuern. Die der ITF angeschlossene Waterfront Workers' Union (WWU), die Harbour Workers' Union (HWU) und die Seafarers' Union beraten derzeit über die Schaffung einer einheitlichen Organisation für alle Arbeitnehmer im Schifffahrtssektor. Als Termin für den Zusammenschluß wurde Anfang nächsten Jahres ins Auge gefaßt.

... Jugoslawien

Forts. von Seite 4

bische Regierung und fordere die Anerkennung als jugoslawische Republik. Die Mitglieder seiner Gewerkschaft seien ständig von Verhaftung und Schikanen bedroht. Auch er rechne jederzeit mit seiner Verhaftung. (Einige Wochen später wurde er festgenommen und wegen der Vorbereitung illegaler Streiks zu zwei Monaten Haft verurteilt.)

Gorani äußerte den ausdrücklichen Wunsch nach internationaler Hilfe und Unterstützung für seinen Kampf, den die Mission an den IBFG weiterleiten sollte. Seine anschließende Verhaftung wurde vom IBFG aufs Schärfste verurteilt, der wegen ihrer jüngsten Aktivitäten im Kosovo eine formelle Beschwerde gegen die jugoslawische Regierung beim Internationalen Arbeitsamt einreichen will.

NUS + NUR = RMT

Ein neues Kapitel in der Geschichte der britischen Transportarbeitergewerkschaften wurde am 10. Dezember mit dem Zusammenschluß der der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaft NUR und der Seeleutegewerkschaft NUS aufgeschlagen. Die aus dieser Fusion hervorgegangene neue Organisation, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), verfügt über 125.000 Mitglieder. Generalsekretär der neuen Gewerkschaft ist Jimmy Knapp von der NUR, der im August auf dem ITF-Kongreß zum Vorsitzenden der ITF-Sektion Eisenbahn gewählt wurde und dem ITF-Vorstand angehört. Der NUS-Vorsitzende Sam McCluskie ist nun Exekutiv-Funktionär der RMT.

IWC: Walfangverbot um ein Jahr verlängert

Ungeachtet eigener wissenschaftlicher Erkenntnisse beschloß die Internationale Walfangkommission (IWC) auf ihrer 42. Jahrestagung vom 2. bis zum 6. Juli 1990 in Noordwijk (Niederlande), das seit vier Jahren bestehende Walfangmoratorium um ein weiteres Jahr zu verlängern.

Die diesjährige Jahrestagung der IWC war wegen der geplanten Bekanntgabe der Ergebnisse einer umfassenden Überprüfung der Walbestände, die ursprünglich das Ende des weltweiten Moratoriums für den kommerziellen Walfang bedeuten sollte, als wichtigste Sitzung seit Jahren angesehen worden. Weitere bedeutende Fragen auf der Tagesordnung der IWC waren die Ausdehnung ihres Zuständigkeitsbereichs auf kleine Meeressäuger wie z. B. Grindwale, Delphine und Tümmler sowie die Schleppnetzfischerei.

Die ITF, die auf der Sitzung durch Mark Dickinson, Sektionsassistent in der Seeleutesektion, vertreten war, appellierte an die IWC, auch weiterhin in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen zur Regelung des Walfangs aus dem Jahre 1946 für die Bewahrung des ökologischen Gleichgewichts auf der Grundlage gesicherter Erkenntnisse der wissenschaftlichen Forschung Sorge zu tragen. Darüber hinaus forderte die ITF von der IWC Rücksichtnahme auf den Lebensunterhalt der betroffenen Fischer sowie eine Überarbeitung des Übereinkommens von 1946; Konsultationen mit allen Seiten der Fischereiwirtschaft; Maßnahmen zur Verhinderung der Umgehung nationalstaatlicher Vorschriften durch Auslagen von Fischereifahrzeugen; die Anerkennung der Notwendigkeit einer umgehenden Verabschiedung sozialer Maßnahmen zum Schutz freigesetzter Fischer durch die Regierungen sowie die Förderung gesetzgeberischer Maßnahmen zum Schutz bestehender Bestände vor nicht vom Walfang ausgehenden Bedrohungen (z. B. Meeresverschmutzung).

Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften vertreten schon seit langem konsequent die Auffassung, daß eine angemessene Bewirtschaftung und sinnvolle Nutzung der Walbestände auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse durchaus mit dem Geist des Übereinkommens aus dem Jahre 1946 vereinbar ist. Dieses Übereinkommen soll der "Erhaltung der Bestände, der angemessenen Be-

wirtschaftung und geordneten Nutzung der Bestände" dienen. Mit Hilfe des Moratoriums sollte die Erhaltung der Bestände gewährleistet werden, während Methoden für eine "angemessene Bewirtschaftung" erarbeitet und die Größe der verschiedenen Bestände geschätzt würden. Diese beiden Ziele sollten im Jahre 1990 erreicht sein, und man war daher davon ausgegangen, daß der Walfang zu diesem Zeitpunkt in begrenztem Umfang wiederaufgenommen werden würde.

Der wissenschaftliche Ausschuß der IWC berichtete über die bisher erzielten Fortschritte. Die den Walfang befürwortenden Länder (Japan, Norwegen und Island) argumentierten, daß laut Bericht des wissenschaftlichen Ausschusses die Bestände von Zwergwalen im Nordatlantik und auf der südlichen Halbkugel ausreichen, um ihre Jagd auf der Grundlage einer Quote von 2 % des maximalen gesicherten Ertrags der Bestände wieder zuzulassen.

Auf der anderen Seite bezeichneten die Walfanggegner (allen voran Großbritannien, Australien, die Niederlande, Neuseeland und die USA) die Berechnungsmethoden für die Bestände und damit auch die Fangquoten als unzuverlässig. Darüber hinaus glauben die Walfanggegner mit Hilfe von Computermodellen nachgewiesen zu haben, daß die geltenden, von der IWC 1975 verabschiedeten Bewirtschaftungsverfahren (bekannt unter der Bezeichnung "neues Bewirtschaftungsverfahren" - NMP) nicht 100%ig wirksam und manche Bestände weiterhin von der Ausrottung bedroht seien.

Der wissenschaftliche Ausschuß hofft, der IWC auf ihrer Jahrestagung 1991 ein "bestes" Bewirtschaftungsverfahren empfehlen zu können. In der Zwischenzeit fordern die Walfanggegner eindeutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Trotz bis zur Verabschiedung des überarbeiteten Bewirtschaftungsverfahrens den Verzicht auf die Festsetzung von Quoten.

Die Bemühungen der Walfangbefürworter um Festlegung von Fangquoten für Zwergwale scheiterten am Mehrheitsvotum der Walfanggegner in der IWC. Für die nächstjährige Sitzung ist eine Schlacht um die Zwergwalquoten bereits abzusehen, und angesichts der Erkenntnisse des wissenschaftlichen Ausschusses sowie der angekündigten Vorschläge für ein "bestes" Bewirtschaftungsverfahren werden die

Chancen für eine Wiederaufnahme der Befischung dieser Bestände mit Sicherheit steigen. Erfahrene Sitzungsbeobachter bei der IWC weisen allerdings darauf hin, daß die Walfanggegner es sehr geschickt verstehen, die Ziellinien je nach Bedarf zu verrücken und damit die Anstrengungen der Walfangbefürworter zu unterlaufen.

Schleppnetzeinsatz nun auch im Atlantik

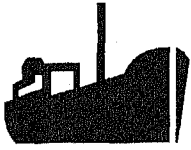
Trotz seines bevorstehenden Verbots durch die Vereinten Nationen und heftiger Widerstände gegen den Fangbetrieb mit riesigen Schleppnetzen scheint sich der Einsatzbereich dieser "Todesmauern" vom Pazifik auf den Atlantik und den karibischen Raum ausgedehnt zu haben.

Der Einsatz der riesigen Schleppnetze - sie erreichen eine Länge von bis zu 65 Kilometern und eine Tiefe von bis zu 10 Metern - wurde von den Vereinten Nationen ebenso wie dem Südseeforum als "Raubbau am Meer" verurteilt, der die Meeresumwelt in fahrlässiger Weise schädigt und wahllos alle Fische und Meeressäugtiere tötet.

Fischereifahrzeuge aus Taiwan, die sich dieser Netze bedienen, wurden jetzt auch im Atlantik gesichtet. Taiwan ist nicht Mitglied der UNO und seine Position zu dem Beschluß eines Moratoriums ab Januar 1992 unklar.

Im Hafen von Port of Spain (Trinidad) wurden 15 Schleppnetzschiffe aus Taiwan gesichtet. Angaben von Meeresbiologen zufolge sind die Schleppnetzfischer seit 8 Monaten im Atlantik und der Karibik tätig. Andere Berichte weisen auf den möglichen Einsatz von Schleppnetzen im Indischen Ozean hin.

Fischer aus Trinidad, die den Funkverkehr der taiwanesischen Schiffe abhörten, erklären, daß sie auch in den fischreichen Gewässern im Mündungsgebiet des Amazonas fischten, doch wurden sie dabei bisher noch nicht beobachtet.



Mehrere Millionen Dollar Schadensersatz für betrogene Besatzung

Die ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt konnte im August erneut einen wichtigen Erfolg verzeichnen. 21 philippinischen Seeleuten, die durch doppelte Buchführung um ihre ITF-Heuern betrogen wurden, wurden Schadensersatzzahlungen in Höhe von 34 Mio. US-Dollar zugesprochen. Die Seeleute waren an Bord des unter der Billigflagge von Vanuatu fahrenden Trockenfrachters *Pine Forest* der japanischen Reederei Inui Steamship Company, Teil der Mitsui OSK Gruppe, beschäftigt (vergl. ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990).

Das Schiff wurde im Januar 1990 in Tacoma/Washington arrestiert. Im anschließenden Gerichtsverfahren gaben die Reeder zu, die Besatzung weit unter den vereinbarten ITF-Heuern bezahlt zu haben, erklärten jedoch, einen ITF-Vertrag nur unterzeichnet zu haben, um der "Schikanierung" durch die Gewerkschaften zu entgehen.

Richter Jack Tanner reichte diese Begründung offensichtlich nicht aus, und er sprach der Besatzung Schadensersatz in bisher nicht dagewesener Höhe zu. Die Summe umfaßt die Heuern, um die sie betrogen wurde, ein zusätzliches Strafelement sowie Schmerzensgeld für die emotionale Belastung.

Damit wurde das erstmals 1989 im Zusammenhang mit den Lohnforderungen der Besatzungen der *Fareast Trader* und der *Pioneer Leader* etablierte Konzept eines Strafelements bei Rechtsstreitigkeiten über Heuerzahlungen nach US-Recht bestätigt und um zusätzliche Schmerzensgeldzahlungen für emotionale Belastungen erweitert. Die Reeder beantragten ein Berufungsverfahren. Allerdings müssen sie in diesem Fall eine zusätzliche Sicherheit in Höhe von mehr als 50 Mio. US-Dollar hinterlegen, da während der Berufung die Uhr, die die Höhe des Strafelements bestimmt, weiterläuft. Nun legen sie gegen die Forderung nach Hinterlegung der Sicherheit Widerspruch ein.

Die Botschaft dieses Urteils ist klar. Die Reeder sollten aufhören, ihre Besatzungen um die ihnen zustehenden Heuern zu betrügen. Wie das vertrauliche Mitteilungsblatt *Lloyd's Ship Arrest* feststellt, handelt es sich bei dem Urteil um "einen überwältigenden Erfolg der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in ihrer Kampagne gegen doppelte Buchführung und für eine Anhebung der Mindestheuern für Seeleute."

In der gleichen Veröffentlichung heißt es, das Urteil werde "generell und zu Recht als Wendepunkt in der Kampagne der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angesehen ..."

In einem anderen Fall, bei dem es um ähnliche Vorgänge auf einem anderen Inuischiff, *Fir Grove*, ging, lehnte Richter Malcolm Marsh in Portland/Oregon die Forderungen der Reeder nach einem summarischen Urteil weitgehend ab. Das Verfahren wird fortgesetzt. Die Reeder hatten gehofft, daß diese Klage, die vor einem anderen Richter verhandelt wurde, problemlos abgewiesen werden würde.

Auch ein weiterer wichtiger Rechtsgrundsatz der ITF-Kampagne wurde bestätigt. Vor zweieinhalb Jahren ließ die ITF die *Palvia* arrestieren und setzte in den USA Heuernachzahlungen gemäß ITF-Vertrag für ihre Besatzung durch. Ein Element des Vergleichs war eine Klausel, die die betroffenen Seeleute vor Schikanen schützen und ihre Weiterbeschäftigung auf dem Schiff für die verbleibende Dauer der Laufzeit ihrer Arbeitsverträge (bei vollen Heuern) garantieren sollte. Anschließend fuhr das Schiff in die Volksrepublik China, wo die Besatzung kurzerhand des Schiffs verwiesen wurde. Nachdem gerichtliche Schritte eingeleitet wurden, erklärten sich die Reeder jetzt zur Auszahlung eines Betrages von 450.000 US-Dollar bereit. Damit hat sich diese Schutzklausel erstmals in der Praxis bewährt.

US-Arbeitsrecht gilt auch auf Billigflaggenschiffen

Mit einem Urteil, dem zufolge die US-Gesetze über die Chancengleichheit im Beruf auch auf unter ausländischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen zur Anwendung kommen können, setzte das Bezirksgericht in Tampa/Florida in diesem Sommer einen Präzedenzfall. Noch größeres Gewicht gewinnt das Urteil durch die Tatsache, daß das Gesetz über die Chancengleichheit im Beruf Teil des US-Arbeitsrechtes ist.

Die Kommission für Chancengleichheit im Beruf (EEOC) verklagte die Bermuda Star Line, weil sie einer Frau die Möglichkeit verwehrt hatte, sich für einen Arbeitsplatz an Bord der *Veracruz I* zu bewerben, die von Miami aus Kreuzfahrten hauptsächlich für US-Passagiere anbietet. Die Reeder gaben zu, daß die mögliche Bewerberin nur deswegen abgewiesen wurde, weil sie eine Frau war, vertraten jedoch die Auffassung, daß die US-Rechtsprechung in diesem Fall nicht zuständig sei, da das Schiff in Panama registriert sei und das Unternehmen seinen Geschäftssitz auf den Caymaninseln habe.

Wie das Gericht feststellte, sei der Tätigkeit der Reederei in den USA bei der Entscheidung über die zuständige Gerichtsbarkeit größeres Gewicht beizumessen als ihren kümmerlichen Beziehungen zu Panama und den Caymaninseln. Nach Angaben der britischen Schiffsfahrtszeitung *Lloyd's List* erklärte der Richter: "Offenbar ist keiner der Hauptaktionäre (der Reederei - *d.Red.*), ihrer Hafenkapitäne oder der Schiffskapitäne Staatsbürger Panamas. Ebenso wenig gibt es Hinweise darauf, daß jemals eines der Schiffe Panama angelaufen hat. Die Tatsache, daß der Geschäftssitz (der Bermuda Star Line - *d.Red.*) auf den Caymaninseln angesiedelt ist, ist an sich keine ausreichende Grundlage, um die Anwendung des US-Rechts im Gegensatz zum Recht der Caymaninseln abzulehnen."

Das Verfahren wegen Geschlechtsdiskriminierung wird daher eröffnet werden. Die Reeder warten verständlicherweise mit einiger Nervosität auf die Auswirkungen des Urteils.

Gewerkschaften stören jüngste EUROS-Pläne

Seeleutengewerkschaften in der Europäischen Gemeinschaft äußerten sich zutiefst beunruhigt über die jüngsten Vorschläge der EG-Kommission im Hinblick auf die Schaffung eines billigflaggenähnlichen "Euros-Registers".

Die jüngsten Vorschläge der Kommission für ein neues gemeinschaftliches Schiffsregister würden es den Unternehmen erlauben, bis zu 50 % der Arbeitsplätze für Mannschaftsdienstgrade zu Heimatlandheuern und -bedingungen mit Nicht-EG-Bürgern zu besetzen.

Wenngleich das Euros-Projekt von der Kommission als Maßnahme gepriesen wird, mit deren Hilfe die Abwanderung der Gemeinschaftsschiffahrt auf Billigflaggenregister gestoppt werden soll, könnte es in seiner augenblicklichen Form von den Reedern als bequemes Instrument mißbraucht werden, um die Arbeitsplätze von Tausenden europäischen Seeleuten mit

schlecht bezahlten und schlecht ausgebildeten Besatzungen aus Nicht-EG-Ländern zu besetzen. Auf dem Gewerkschaftstag des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC Anfang September übten die britischen Seeleutengewerkschaften scharfe Kritik an den Euros-Vorschlägen. Tony McGregor, Stellvertretender Generalsekretär der der ITF angeschlossenen National Union of Seamen (NUS) - inzwischen in der fusionierten Transportarbeitergewerkschaft RMT aufgegangen (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) - erklärte, die Pläne kämen "der Einrichtung einer Billigflagge mit dem europäischen Stempel eines zweifelhaften Ansehens" gleich.

Unterdessen fordern die Reeder weitere Änderungen an den Euros-Vorschlägen, die im Rahmen des Registers noch größere Eingriffe in die Arbeitsbedingungen der Seeleute ermöglichen würden. Die Reederorganisation in der Gemeinschaft

(ECSA) fordert eine weitere Lockerung der Bestimmungen über die Einstellung von Nicht-EG-Bürgern zu Nicht-EG-Heuern und -bedingungen, "flexiblere" Bemanningmöglichkeiten und Nachlässe bei der Unternehmenssteuer, um die Wettbewerbsposition der europäischen Flotte zu stärken.

*Das europäische Parlament hat seine für den 13. September geplante Debatte über das Euros-Register verschoben und die Angelegenheit an seinen Verkehrsausschuß zurückverwiesen. Das Parlament unterstützte den Antrag eines Abgeordneten von der britischen Labour-Partei, in dem die Euros-Vorschläge als Maßnahmen zur Schaffung eines neuen Billigflaggenregisters sowie als "widersprüchlich und allen Mitgliedern europäischer Seeleutorganisationen unverständlich" bezeichnet wurden.

Weltweites Seminar für Billigflaggeninspektoren

Das alljährlich stattfindende, weltweite ITF-Seminar für Billigflaggeninspektoren fand vom 3. bis zum 7. September im TGWU-Zentrum in Eastbourne (Großbritannien) statt.

Inspektoren von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Australien, Belgien, Großbritannien, Kanada, Finnland, Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Japan, Malta, Mexiko, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden und den USA sowie Vertreter von ITF-Seeleutengewerkschaften aus Zypern, Indien und Korea nahmen daran teil. Ebenfalls anwesend waren Rechtsberater aus Großbritannien und den Philippinen und der Stellvertretende Generalsekretär Ake Selander, der Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, Brian Laughton, der Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung und der Hafnarbeitersektion, David Cockroft, ein Vertreter der Seeleutemissionen sowie verschiedene Mitarbeiter des ITF-Sekretariats.

Die Seminarteilnehmer nahmen an einer Reihe praxisorientierter Diskussionen teil, die sich aus den Referaten über so verschiedene Themen wie die Geschichte der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggen-schiffahrt, Strategien für die Öffentlichkeitsarbeit, ein Überblick über den Umgang mit konkreten Vorfällen oder die Abwicklung von Forderungen unter Beteiligung der ITF und der Inspektoren ergaben. Die Inspektoren wurden ausführlich über die

aktuellen Tendenzen in der ITF-Politik unterrichtet und mit wichtigen internationalen Schifffahrtsnormen und Richtlinien vertraut gemacht, die ihnen bei ihrer Arbeit von Nutzen sein könnten.

Häufig kamen die Sitzungsteilnehmer in kleineren Arbeitsgruppen zusammen, um in größeren Einzelheiten über bestimmte Themen zu beraten.

Der vielleicht wichtigste Teil des Seminars waren aber Kaffeepausen und Abende, während denen Inspektoren aus allen Teilen der Welt gemeinsame Erfahrungen austauschen und über die sehr unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten diskutieren konnten, unter denen sie tätig sind. Zwar haben die Billigflaggeninspektoren eine gemeinsame Aufgabe - Schiffsbesichtigungen, Überprüfung der Bedingungen, Umsetzung der ITF-Normen - doch sind die großen Unterschiede in der national-

staatlichen Gesetzgebung und den Verfahren manchmal sehr verwirrend. Diese Unterschiede sind am besten zu erklären und zu verstehen, wenn die Inspektoren sich persönlich treffen und miteinander reden können. Das Wissen um die unterschiedlichen Bedingungen ist der Schlüssel zu einer angemessenen Unterstützung der ITF und der einzelnen, an der Kampagne beteiligten Mitgliedsgewerkschaften bei der Entscheidung über die besten Strategien im Umgang mit konkreten Fällen.

Und dies ist auch, wie viele Inspektoren im Laufe der Woche feststellten, der entscheidende Unterschied zwischen der ITF und den Reedern - während diese zahlreiche unterschiedliche, rivalisierende Geschäftsinteressen vertreten, vereint die ITF die Gewerkschaften der Seeleute und der Hafnarbeiter in einer zweckorientierten Solidargemeinschaft.

USA gehen gegen Bemannungsagenturen vor

US-Behörden haben skrupellosen Bemannungsagenturen, die ausländische Seeleute mit der Aussicht auf einen Arbeitsplatz auf Touristenvisen ins Land lockten, das Handwerk gelegt.

Die Unternehmen besorgten den Seeleuten die Visen, die ihnen bei der Ankunft in den Vereinigten Staaten einen Landaufenthalt ermöglichten, und berechneten ihnen eine hohe Kommission für die Vermittlung von Arbeitsplätzen auf Schiffen, die von US-Häfen ausliefen. In vielen Fällen existierten diese Arbeitsplätze gar nicht, so daß die Seeleute illegal in die USA einreisten. In einigen Fällen waren sogar die Schiffe ein Phantasieprodukt der Bemannungsagenturen. Ein Unternehmen, das vom US-Grenzschutz überprüft wird, wurde bereits benannt und mit Betätigungsverbot belegt. Weitere Verhaftungen werden erwartet.

Skandinavische Gewerkschaftssolidarität zwingt Fred Olsen und *Black Prince* in die Knie

Über einen Zeitraum von zwei Monaten verwandte die norwegische Reederei Fred Olsen Millionen Kronen auf den Versuch, die von der Gewerkschaft genehmigten Beschäftigungsbedingungen im skandinavischen Fährdienst zu unterlaufen. Die zwischen Göteborg und Kopenhagen eingesetzte Personenfähre *Black Prince* sollte eine Kette von Ereignissen in Gang setzen, die schließlich ein von niemandem erwartetes Ende nahm: Durch gemeinsame Maßnahmen in ganz Skandinavien zwangen die Gewerkschaften Fred Olsen in die Knie. Die *Black Prince* wurde aus dem Verkehr gezogen und die Verbindung zwei Wochen später völlig eingestellt.

Die Ankündigung der Fred Olsen Lines gegen Ende vergangenen Jahres, daß sie die *Black Prince* im Fährverkehr zwischen Kopenhagen und Göteborg einsetzen wollte, hatte bei den skandinavischen Schiffsahrtsgewerkschaften tiefste Empörung hervorgerufen.

Fred Olsen wollte sich über den Grundsatz hinwegsetzen, daß für skandinavische Schiffe in skandinavischen Gewässern skandinavische Verträge gelten sollten. Die Fähre sollte hauptsächlich mit philippinischen Seeleuten bemannt werden, deren Heuern weit unter den skandinavischen Heuersätzen lagen und deren Arbeitsbedingungen mit skandinavischen Normen nicht zu vergleichen waren. Fred Olsen rechnete darauf, daß er mit der *Black Prince* die Wehrlosigkeit der skandinavischen Seelutegewerkschaften beweisen könne.

Sklavenschiff

Den Gewerkschaften wurde bald klar, daß sie sich nicht auf die skandinavischen Politiker verlassen konnten. Die schwedischen Gewerkschaften konnten wegen eines Arbeitsgerichtsurteils im Falle der *JSS Britannia*, das internationale Solidaritätsmaßnahmen der Hafnarbeiter untersagt hatte, keine Arbeitskämpfe ergreifen - ein Grundsatz, der voraussichtlich durch neue gesetzgeberische Maßnahmen im Arbeitsrecht wieder aufgehoben wird (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai/Juni 1990).

So nahm der Konflikt andere Formen an. Im März starteten Fred Olsen Lines eine umfassende Werbekampagne für ihre neue "Kreuzfahrtstrecke". Hierauf reagierten die drei schwedischen Schiffsahrtsgewerkschaften unverzüglich mit Zeitungsanzeigen, in denen sie die Philosophie der *Black Prince* — Ausbeutung unterbezahlter Seeleute — unter der Überschrift "Sklavenschiff als Geschäftsidee"

bloßstellten.

Während der Frühsommermonate tobte in den Massenmedien eine Debatte über die Geschäftsmethoden des Unternehmens. Eine ganze Reihe von Gewerkschaften und anderen Organisationen verurteilten Fred Olsen Lines in aller Öffentlichkeit.

Betrieb aufgenommen

Am 9. Juni lief die *Black Prince* zu ihrer ersten Fahrt auf der neuen Strecke aus Göteborg aus. 600 Demonstranten hatten sich am Kai eingefunden - doppelt soviel wie Passagiere an Bord waren. Obgleich das Unternehmen Freikarten verteilt hatte, um das Schiff auf seiner ersten Fahrt zu füllen, war die *Black Prince* halb leer. Die Demonstranten hatten sich auf die Poller gesetzt. Bis sie schließlich von der Polizei weggeschafft wurden, hatte sich die Abfahrt des Schiffes um zwei Stunden verzögert.

Auch stand bis zur letzten Minute nicht fest, ob die erste Fahrt überhaupt stattfinden würde. Am 7. Juni hatte die Schiffsahrtinspektion ein Betriebsverbot über das Schiff verhängt, das erst zwei Stunden vor seiner geplanten Abfahrt aufgehoben wurde.

Nur wenige Fahrgäste benutzten die Fähre - eine Katastrophe für das Unternehmen. Häufig befanden sich weniger als zehn Personen an Bord - der Minusrekord waren fünf. Und bei jeder Rückkehr nach Göteborg warteten die Demonstranten am Kai.

Bojkott in Schweden

Mitte Juni waren die Verhandlungen zwischen Fred Olsen und der dänischen Gewerkschaft des Hotel- und Verpflegungspersonals gescheitert. Die Gewerkschaft wurde bei dem von ihr ausgerufenen Boykott von Neueinstellungen bei dem Unternehmen vom dänischen Gewerkschaftsdachverband LO unterstützt. Außerdem forderte sie andere Gewerkschaften über die Nordische Transportarbeiterföderation (NTF) zu Solidaritätsmaßnahmen auf. Daraufhin konnten die schwedischen Gewerkschaften tätig werden.

"Die Gewerkschaften sind doch nur Papiertiger," erwiderte der Geschäftsführende Direktor bei Fred Olsen, Tom Bringvaerd, auf die Streikandrohung. Diesen Ausspruch sollte er noch bereuen.

Am 5. Juli um 0.00 Uhr begannen die schwedische Transportarbeitergewerkschaft (STF) und die schwedische Seelutegewerkschaft (SSU) mit Arbeitskämpfe-

weigerung an Bord des Schiffes, solange es in Göteborg vor Anker lag. Noch am gleichen Tag begann auch ein Boykott der schwedischen Kommunalarbeitergewerkschaft gegen die Abfall- und Abwasserbe-seitigung von dem Schiff.

Schon nach einer Woche konnte die *Black Prince* wegen Streikposten und Demonstrationen nicht mehr in Göteborg festmachen. Schwimmende Demonstranten in Taucheranzügen und Streikposten in kleinen Booten blockierten ganz einfach die Einfahrt zum Hafen. Das Unternehmen war gezwungen, die Fahrgäste mit Hilfe von Beibooten an und von Bord zu bringen.

Bojkott in Dänemark

Auch in Dänemark fanden verschiedene Aktionen statt. Die inzwischen umstrukturierte Gewerkschaft des Verpflegungspersonals und der Brauereiarbeiter stellte alle Getränke-lieferungen an das Schiff ein, die Gewerkschaft SiD boykottierte es beim Anlegen in Kopenhagen, und die Druckergewerkschaft weigerte sich, Werbebro-schüren für die *Black Prince* zu drucken.

Weiterhin fanden, solange das Schiff im Hafen lag, täglich Demonstrationen statt, inzwischen nicht mehr nur in Göteborg, sondern auch in Kopenhagen. Ende Juli konnte Fred Olsen einen unerwarteten Erfolg verzeichnen. Der Antrag der norwegischen Seelutegewerkschaft, den Vertrag auf der *Black Prince* vom Arbeitsgericht für ungültig erklären zu lassen, wurde abgewiesen. Da es sich bei dem Schiff um ein Kreuzfahrtschiff handelte, erklärte das Gericht den Vertrag für rechtskräftig.

Die Hochstimmung bei dem Unternehmen war jedoch nur von kurzer Dauer. Schon am nächsten Tag führte das schwedische Schiffsamt eine neue Inspektion durch. Das Ergebnis war ein erneutes Betriebsverbot, das dem Schiff eine sechsstündige Verspätung bescherte. Von da an ging es für das Unternehmen nur noch bergab.

Erster Boykott in der DDR

Noch am gleichen Tag gab die schwedische Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Handel einen Boykott der Lebensmittel-lieferungen an das Schiff bekannt. Die Ankündigung eines Boykotts der Getränke-lieferungen von seiten der Lebensmittelarbeitergewerkschaft und des Fahrkarten-verkaufs in Reisebüros durch die Gewerkschaft der Büroangestellten (HTF) folgten am nächsten Tag.

Forts. auf Seite 10

Nach Beinamputation: £100.000 Schmerzensgeld für kapverdischen Seemann

Jose Gomes, ein Seefahrer aus Kap Verde, der im Mai 1989 einen Teil seines Beins verlor, erhielt mit Hilfe der ITF und einer Reihe ihrer Mitgliedsgewerkschaften ein Schmerzensgeld in Höhe von knapp 90.000 Pfund Sterling sowie zwei Beinprothesen.

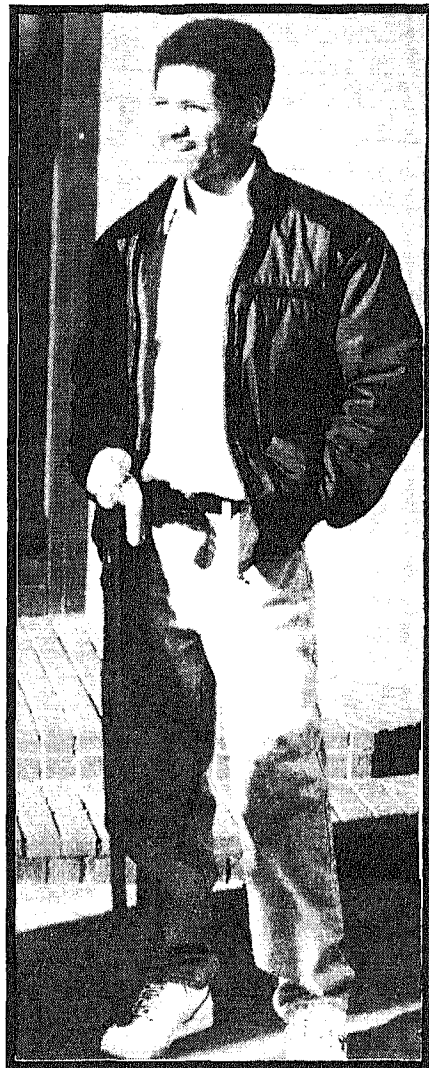
Gomez, als Steward auf der von niederländischen Reedern auf den Niederländischen Antillen unter Billigflagge registrierten *Martini* angestellt, hantierte nachts an Deck bei unzureichender Beleuchtung mit den Hecktauen. Sein Bein verding sich in den Tauen, wobei ihm der Fuß abgerissen wurde. Bemühungen im Krankenhaus, den Fuß zu retten, schlugen fehl. Daraufhin mußte sein rechtes Bein unterhalb des Knies amputiert werden.

Im Anschluß an einen Besuch des ITF-Inspektors Harry Shaw im Krankenhaus griff die ITF Gomez' Fall auf. Zunächst einmal sorgte sie dafür, daß Gomez in Großbritannien behandelt würde und unverzüglich Krankengeld erhielt. Eine umfassende Schadensersatzforderung, die sich

auf die Tatsache gründete, daß er nicht wieder in seinen Beruf als Seemann würde zurückkehren können, wurde vorbereitet und den Reedern vorgelegt. Diese erklärten sich auch zur Übernahme der Kosten für seine ärztliche Behandlung bereit.

Im Juni dieses Jahres wurde schließlich mit den Reedern die Auszahlung einer Summe von 87.645 Pfund Sterling sowie die Bereitstellung von zwei Beinprothesen (eine als Ersatz) vereinbart. Wenn man die Krankenhausbehandlung und das Krankengeld hinzurechnet, erhielt Gomez also mehr als 100.000 Pfund als Schmerzensgeld für die erlittene Verletzung.

Jose Gomez, hier in London mit seiner Beinprothese abgebildet. Zu einem großen Teil Dank des Eingreifens der ITF in seinem Fall konnte er inzwischen mit einem Schmerzensgeld in der Tasche nach Kap Verde zurückkehren, das ihm eine angemessene Entschädigung für den Verlust seines Auskommens als Seemann bietet.



... Black-Prince-Fahrten erst ausgesetzt, dann eingestellt

Forts. von Seite 9

Einen Tag später gab die Sektionskonferenz der Seeleute im Rahmen des ITF-Kongresses in Florenz in einer einstimmig verabschiedeten Entschließung ihre Unterstützung für die skandinavischen Gewerkschaften zum Ausdruck und verurteilte Fred Olsen Lines aufs Schärfste. Gleichzeitig gab die schwedische Metallarbeitergewerkschaft einen Boykott der Reparatur- und Wartungsarbeiten an der *Black Prince* bekannt. Die Gewerkschaft der gewerblichen Angestellten (SIF) stellte die Bearbeitung aller Bestellungen von Waren und Dienstleistungen ein. Tags darauf trat der von der dänischen Metallarbeitergewerkschaft in der Seeschiffahrt verhängte Boykott aller Reparaturarbeiten an Fähren der Reederei Fred Olsen in Kraft.

Die Entscheidung aber kam am 5. August in Rostock, als das Schiff mit einem von der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Transportarbeitergewerkschaft

Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und der Seeleutegewerkschaft der DDR gemeinsam organisierten Boykott konfrontiert wurde. Ein neues Kapitel in der Geschichte internationaler Solidaritätsaktionen wurde aufgeschlagen, als die DDR-Gewerkschaft alle Zulieferungen zu dem Schiff ebenso wie die Müllbeseitigung einstellte. Nachdem nun auch der letzte Schlupfwinkel für die *Black Prince* versperert war, sah das Unternehmen ein, daß es aufgeben mußte.

Betrieb eingestellt

Am Montag, den 6. August, berief Fred Olsen eine Pressekonferenz ein, auf der die Reederei ihre Entscheidung bekanntgab, die *Black Prince* mit sofortiger Wirkung aus dem Dienst zu ziehen. Die Reederei rechtfertigte diesen Schritt gegenüber der Presse mit der Behauptung, angesichts der gewalttätigen Maßnahmen der Gewerkschaften nicht länger für die Sicherheit der Fahrgäste garantieren zu können!

Die *Black Prince* wurde nach Oslo zurückgerufen, um dort ein Urteil der dänischen Gerichte über die Zulässigkeit der Arbeitskämpfmaßnahmen abzuwarten. Doch selbst so lange wollte das Unternehmen nicht mehr warten. Zwei Wochen später, am 22. August, wurde die endgültige Einstellung der Verbindung bekanntgegeben. Die "Papiertiger" waren stärker gewesen als Fred Olsen. Die bisher größte gemeinsame Aktion skandinavischer Gewerkschaften beweist, daß internationale Gewerkschaftsaktionen möglich sind. Die *Black Prince* wird nicht wieder in skandinavischen Gewässern eingesetzt werden: statt dessen prüft das Unternehmen den Markt für Mittelmeerkreuzfahrten in Großbritannien.

Von Anita Fors (SSU)

Übermüdungsfaktor und sichere Bemannung: ITF fordert internationale Maßnahmen

Als im vergangenen Jahr der Öltanker Exxon Valdez vor Alaska mit verheerenden Folgen für das Tier- und Pflanzenleben in einer Region mit einem äußerst empfindlichen ökologischen Gleichgewicht auf Grund lief, versuchten die Mineralölgesellschaft Exxon und die Medien für den Unfall allein die Tatsache verantwortlich zu machen, daß der Kapitän des Schiffes unter Alkoholeinfluß stand.

Dies wurde später vor Gericht zurückgewiesen, und es wurde auch bekannt, daß Exxon bei der US-Küstenwache eine Erlaubnis zur Verringerung der Besatzungsstärke von den ursprünglich vorgesehenen 33 Mann auf die 19 Mann beantragt hatte, die sich zum Zeitpunkt des Unglücks an Bord befanden. Die Schiffsführer auf Schiffen wie der Exxon Valdez haben Anweisung, Überstunden auf ein Mindestmaß zu beschränken, um so den Eindruck zu erwecken, daß die Schiffe mit der kleineren Besatzung ebenso wirtschaftlich betrieben werden können wie mit der normalen Besatzung an Bord.

Mit anderen Worten: Die Tankerbesatzung, und insbesondere der Kapitän und andere Brückensoffiziere, arbeiten unter hohem Streß und müssen nicht nur ihre eigene Arbeit tun, sondern auch die anderer Seeleute, die "wegrationalisiert" wurden.

Das Problem der Übermüdung auf See hat bei den Schiffahrtsunternehmen kaum jemals die ihm angemessene Aufmerksamkeit gefunden. Reedervertreter versuchen die Frage häufig mit dem Argument herunterzuspielen, daß es keine allgemein anerkannte, wissenschaftliche Definition der Übermüdung gibt und ein Großteil der angeführten Indizien nicht ernstzunehmen seien.

Nun fordert die ITF von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) die Schaffung eines internationalen Ordnungsrahmens zur Regelung und Kontrolle der Arbeitszeiten der Seeleute. In einem internationalen Übereinkommen sollten außerdem einheitliche Prüfungsverfahren für Schiffinspektoren und die mit der Überprüfung von Unfällen beauftragten Personen festgeschrieben werden, die auch die Arbeitsmuster des an Schiffunglücken beteiligten Personals miteinbeziehen.

Eine von der ITF-Seeleutesektion zur Vorlage auf einer Sitzung des IAO/IMO-Ausbildungsausschusses vom 17. bis zum 21. September in Genf erarbeitete Eingabe führt überzeugende Argumente für die Anerkennung des Konzepts der Übermüdung und ihrer Beseitigung als Faktor bei der Bemannung und Sicherheit von Schiffen an.

Die Eingabe fordert die generelle Anerkennung des häufig beobachteten Problems der Übermüdung als persönliche Erfahrung, die negative Auswirkungen auf die Fähigkeit des Einzelnen zur zuverlässigen Ausübung seiner Tätigkeit hat und verzichtet auf zweifelhafte Bemühungen um eine perfekte, weltweit anerkannte Definition des Konzepts.

Der Schlüssel zur Verhinderung von Übermüdung liegt in der Arbeitsorganisation, der Länge der ununterbrochenen Dienstzeiten, den für ununterbrochenen Schlaf zur Verfügung stehenden Zeiten sowie der Aufeinanderfolge von Dienst- und Ruhezeiten sowie Schlafperioden innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums. Der wichtigste Faktor hierbei ist die kumulative Wirkung der erwähnten Elemente.

Die Sicherheitsinteressen größerer Schiffe und die Wohlfahrt der Seeleute stehen jedoch in Konflikt mit Bestreben der Reeder und Schiffsverwaltungen, auf dem Weg über kleinere Bemannungen, kürzere Umlaufzeiten in den Häfen und verstärkten Druck auf die Schiffsbeman-

nungen, immer striktere Zeitpläne und knappere Terminvorgaben einzuhalten, größere "Effizienz" zu erreichen.

Mit der Bedienung der immer komplexer werdenden Technik, dem in vielen Häfen rund um die Uhr laufenden Betrieb und dem härteren Wettbewerb in der Schifffahrtswirtschaft nimmt der Druck auf die Seeleute ständig zu. Die Zeiten sind vorbei, als ein Schiff eine zusätzliche Nacht im Hafen bleiben konnte, um zu gewährleisten, daß die Bemannung wirklich ausgeruht war.

Und doch gibt es für die Seeleute keine Entsprechung zu den klar definierten und strikt geregelten Dienst- und Ruhezeiten der Flugpiloten und Lkw-Fahrer, heißt es in der Eingabe. Die für die Untersuchung von Schiffunglücken Zuständigen müssen dabei noch nicht einmal die Arbeitsbedingungen berücksichtigen.

Wenn die IMO, wie allgemein erwartet wird, den "Ein-Mann-Brückenbetrieb" im Rahmen des STCW-Übereinkommens aus dem Jahre 1978 zuläßt, wird der wachhabende Offizier in Zukunft gar noch größerer Belastung ausgesetzt sein.

Wie die Eingabe abschließend feststellt, ist es "in den Augen der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften an der Zeit, daß Reeder und ihre Organisationen ebenso wie Regierungen sich mit dem grundlegenden Problem auseinandersetzen, wie sie ihren Beschäftigten ein zivilisiertes Leben auf See ermöglichen können."

Gewerkschaften bekämpfen Register-Pläne argentinischer Reeder

Reeder in Argentinien rufen nach der Einführung eines zweiten Schiffsregisters, das das Lohnniveau und die Arbeitsbedingungen der Seeleute des Landes bedrohen würde.

Die Reeder klagen, daß "veraltete" Gesetze über Kollektivverhandlungen, angemessenen Urlaub und Überstundenregelungen für Seeleute ebenso wie die von den argentinischen Schifffahrtsgewerkschaften durchgesetzten Heuern die Position dieses Wirtschaftsbereichs im internationalen Wettbewerb gefährden.

Wie die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Schiffselektriker erklärt, versuchen die Reeder ihre Gewinnspannen auf Kosten der Seeleute nach oben zu treiben, während für die schwache Wettbewerbsposition der Wirtschaft vor allem die Stärke der argentinischen Währung gegenüber dem US-Dollar verantwortlich zu machen ist.

Die argentinische Handelsflotte, die 1989 über insgesamt 465 Schiffe mit 1,8 Mio. BRT verfügte, macht 0,4 Prozent der Welttonnage in der Handelsschifffahrt aus.

Sowjetische Schiffahrtsgewerkschaft äußert Interesse an einem Beitritt zur ITF

Die Veränderungen in Mittel- und Osteuropa sind auch an der Gewerkschaftsbewegung in der UdSSR nicht spurlos vorübergegangen. Nachdem sie bereits engere Kontakte mit der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft aufgenommen hat, beobachtet die ITF nun auch aufmerksam die Veränderungen in Struktur und Führungsspitze der sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt, deren außerordentlicher Kongreß vom 15. bis zum 17. August in Moskau stattfand.

Unter den teilnehmenden Beobachtern befanden sich neben dem Stellvertretenden ITF-Generalsekretär Ake Selander Vertreter einer Reihe der ITF angeschlossener Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften aus Westeuropa und den USA.

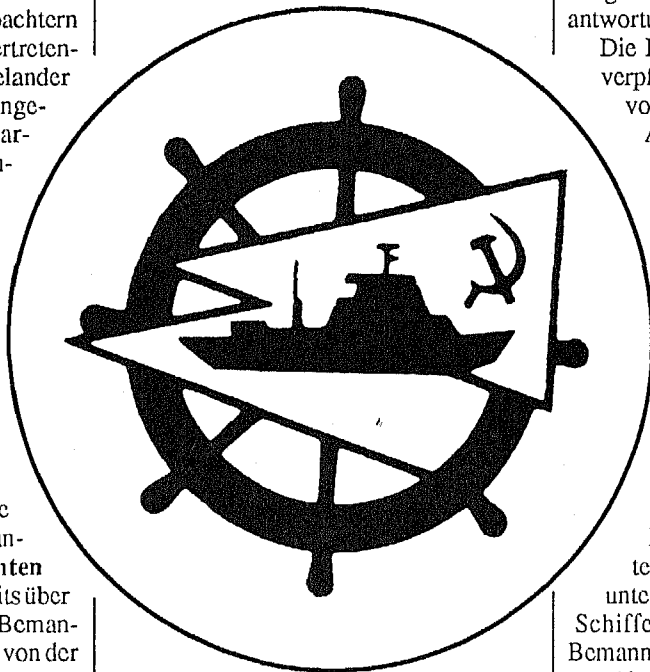
Angesichts der politischen Entwicklungen in der Sowjetunion sowie der Beschäftigung sowjetischer Seeleute auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen deutete die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt erstmals ihre Bereitschaft an, die ITF-Politik zu unterstützen und sich dem internationalen Kampf um gerechte Steuern und Arbeitsbedingungen anzuschließen. (In den ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990 berichteten wir bereits über erfolgreiche Streiks sowjetischer Bemannungen in Italien und Finnland, die von der ITF unterstützt wurden.)

Die Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt organisiert eigenen Angaben zufolge insgesamt 938.000 Mitglieder, davon etwa 100.000 Seeleute. Die übrigen Mitglieder sind Hafnarbeiter oder in der Binnenschiffahrt beschäftigt.

In seiner Ansprache vor dem Kongreß bezeichnete der Präsident der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt, Kasimir Matskiavichus, die derzeitige Haltung der sowjetischen Regierung gegenüber den Gewerkschaften als "konservativ und kurzsichtig". Er beklagte die gemeinsamen Anstrengungen der Regierung und des sowjetischen Gewerkschaftsdachverbandes VZSPS um eine Begrenzung von Macht und Einfluß der Industriegewerkschaften, indem sie z. B. keine Gewerkschaftsvertreter in die Delegationen bei der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschiffahrt (IMO) aufnahmen.

Der dem sowjetischen Parlament gegenwärtig vorliegende Entwurf eines Gewerkschaftsgesetzes sieht vor, die Ge-

werkschaften stärkerer finanzieller Kontrolle durch den Staat zu unterstellen. Der Kongreß lehnte das augenblickliche System der willkürlichen Verteilung der Mittel des VZSPS an die Industriegewerkschaften ab und wählte eine Delegation für den VZSPS-Kongreß im Oktober, die dort entweder die Auflösung des Gewerkschaftsdachverbandes betreiben oder seine Neuformierung in annehmbarer Form unterstützen soll.



Ebenso wie andere Arbeitnehmer bekommen auch die Mitglieder der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt den Rückgang im Lebenshaltungsstandard in der UdSSR zu spüren. 5.000 Seeleute sind bereits arbeitslos. Die Gewerkschaft forderte vom Minister für die Handelsmarine ein Umsetzungsprogramm und gegebenenfalls die Beschäftigung arbeitsloser Seeleute zu ITF-Bedingungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen, eine Forderung, die bisher, wie die Bemannungsstreiks zeigten, nicht in zufriedenstellender Weise erfüllt wurde.

Der Kongreß konnte Bemühungen bestimmter örtlicher Ausschüsse abwehren, eigenständige Organisationen für die Bereitstellung von Bemannungen für Billigflagenschiffe zu gründen. Statt dessen gewann die Gewerkschaftsführung die Unterstützung der Mehrheit für die Beibehaltung einer einheitlichen Gewerkschaft, die auf Beschluß der Delegierten in "Unabhängige Föderation der Arbeitnehmer im

wassergebundenen Verkehr" umbenannt wurde. Matskiavichus wurde im Amt des Präsidenten bestätigt.

In seiner Ansprache vor dem Kongreß erläuterte Ake Selander die Veränderungen auf der internationalen Gewerkschaftsszene. Er unterstrich die Notwendigkeit gemeinsamer Maßnahmen, insbesondere angesichts der Bestrebungen gewisser Reeder, Osteuropa und die UdSSR als Bezugsquelle billiger Arbeitskräfte auszubeuten, und unterstrich die mit einer Mitgliedschaft in der ITF verbundene Verantwortung.

Die Führungsspitze der Gewerkschaft verpflichtete sich zur Einhaltung der von der ITF und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgeschriebenen Beschäftigungsnormen, und der Kongreß beschloß in einer Entschliebung, sich um einen Beitritt zur ITF zu bemühen.

*Der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaften aus Italien, der Schweiz, Norwegen, Schweden und Finnland beschlossen auf einer Zusammenkunft mit der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt Ende Juni in Helsinki, an der auch Ake Selander teilnahm, den Kollektivvertrag für unter zypriotischer Flagge fahrende Schiffe sowjetischer Reeder mit der Bemannungsagentur Acomarit zu kündigen, da die Arbeitgeber nicht alle darin enthaltenen Bestimmungen eingehalten hätten. Die ITF erklärte sich bereit, vor Aufnahme der Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag mit Acomarit Gespräche zwischen den betroffenen westeuropäischen Mitgliedsgewerkschaften und entsprechenden Gewerkschaften in Osteuropa zu koordinieren. Das Unternehmen wurde aufgefordert, in der Zwischenzeit alle im Rahmen des bisherigen Vertrages ausstehenden Zahlungen an die sowjetischen Seeleute zu leisten.

Auf einer weiteren Sitzung am 30. August in London wurde die Einrichtung eines Sonderfonds zur Sicherung der Zahlungen an die sowjetischen Seeleute im Rahmen des Acomarit-Vertrages beschlossen, um den sowjetischen Vorschriften über Deviseneinnahmen, örtliche Steuern und Sozialversicherungsleistungen gerecht zu werden. Der Fonds soll darüber hinaus anderen, beim gleichen sowjetischen Schiffahrtsunternehmen beschäftigten Seeleuten, die nicht auf unter ausländischer Flagge tätig sind, Leistungen zahlen.

Gewerkschaftliches Erste-Hilfe-Zentrum in Bombay eröffnet

Leo Barnes, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen National Union of Seafarers of India (NUSI), eröffnete am 10. Juli den ersten, vom neuen gewerkschaftlichen Ausbildungszentrum für Erste Hilfe in Bombay angebotenen Kursus "Erste Hilfe auf See". Das vom Schiffahrtsberater der Regierung, Kapitän P. S. Barve, eingeweihte Zentrum soll Seeleuten die im Übereinkommen über Ausbildungs-, Qualifikations- und Wachgangsnormen (STCW) der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt vorgeschriebenen Kenntnisse vermitteln.



Rätselfhafter Untergang eines ehemaligen Waffentransporters im Südatlantik

Ein Schiff, dessen Besatzung Anfang dieses Jahres von libanesischen Milizangehörigen praktisch als Geiseln festgehalten wurde, ist nun unter äußerst verdächtigen Umständen vor der angolanischen Küste gesunken. Möglicherweise war es dabei, sich am Rande eines der reichsten Fanggründe der Welt einer Giftmüllladung zu entledigen.

Der unter zypriotischer Billigflagge fahrende Stückgutfrachter *Ivory K* sank Ende August vor der angolanischen Küste. Nach Angaben der angolanischen Nachrichtenagentur ANGOP hatte das Schiff möglicherweise radioaktive und/oder giftige Chemikalien an Bord.

Das Schiff war am 1. August mit Kurs auf Mauritius aus dem französischen Hafen Rouen ausgelaufen. Angeblich hatte es eine Ladung Weizen, Düngemittel und Landwirtschaftsbedarf an Bord. Am 26. August bzw. irgendwann um dieses Datum herum lag das Schiff einen Tag lang im Hafen von Pointe Noire (Kongo) und verließ ihn anschließend mit südlichem Kurs, bevor es am 26./27. auf 10°24' S 11°31' O (etwa 200 km vor der Südküste Angolas) unterging.

Die aus 21 Chilenen und 4 Griechen bestehende Besatzung an Bord wurde gerettet und nach Portugal heimgeschafft. Sie hatte die angolanischen Behörden um Rückführung in jedes beliebige europäische Land mit Ausnahme Frankreichs gebeten - vielleicht aus Angst vor möglichen gerichtlichen Schritten in dem Land, in dem sie ihre gefährliche Fracht an Bord genommen hatte.

Entgegen allgemein anerkannten internationalen Verfahren, so verlautet es von

angolanischen Stellen, hätten sie offiziell keine Informationen über den Schiffbruch oder den Inhalt der Ladung erhalten. Untersuchungen seien inzwischen angelaufen.

Zuverlässige Quellen im Umkreis der angolanischen Regierung sind der Überzeugung, daß das Schiff aller Wahrscheinlichkeit nach absichtlich versenkt wurde. Eine Stellungnahme der Schiffahrtsdirektion zu der Frage, ob es sich bei seiner Fracht um Giftstoffe handelte, steht allerdings noch aus. Die Betreiber des Schiffes, Kent Trading, dementieren dieses Gerücht und geben als Ursache für seinen Untergang ein Leck im Maschinenraum an.

Seeleutengewerkschaften liegen zahlreiche Berichte über die illegale Verbringung von Abfallstoffen auf See vor. Auch gab es schon häufiger Gerüchte über ähnliche Fälle, in denen Schiffe mit betrügerischer Absicht versenkt wurden, doch konnte dies kaum jemals nachgewiesen werden. Wenn es sich um diesen Fall um das absichtliche Versenken eines Schiffes zwecks kostengünstiger Beseitigung gesundheitsgefährdender Abfallstoffe handeln sollte, dann wäre dies ein schweres Vergehen nach dem Schiffahrtsrecht. Der Ort des Schiffbruchs liegt gefährlich nahe bei den Fanggründen Namibias - eine wichtige Rohstoffquelle des Landes, die die neugewählte unabhängige Regierung Namibias zu erhalten und wirtschaftlich zu nutzen hofft.

Das Schiff wurde von der Kent Trading of Piraeus für ein Unternehmen namens New Forum betrieben. Früheren Berichten zufolge hatte Kent Trading das Schiff verkauft. Diese Berichte wurden inzwischen widerlegt, wenngleich das Unternehmen

noch immer bemüht ist, die wahre Eigentümerschaft zu verschleiern.

Am 3. Februar diesen Jahres wurde die ITF erstmals auf das Schiff - damals noch unter seinem früheren Namen *Atlantik III* - und Kent Trading aufmerksam, als beim Sekretariat in London ein verzweifelter Hilferuf von der pakistanischen Besatzung des Schiffes einging. In einem Fernschreiben erklärte sie, "während der vergangenen sechs Monate auf See im östlichen Mittelmeer buchstäblich als Geiseln" festgehalten worden zu sein.

Das Schiff hatte zu diesem Zeitpunkt eine Ladung Waffen (Panzer, Personenbeförderungsmittel, Raketenwerfer, Handwaffen und Sprengstoffe) an Bord, die für die christlichen Milizen im Libanon unter Samir Geagea, der gegen die christlichen Streitkräfte von General Michel Auon kämpfte, bestimmt waren.

Nachdem es unmöglich gewesen war, die Fracht sicher an Land zu bringen, trieb das Schiff eine Zeitlang ziellos umher, während die bewaffneten Milizen an Bord, die die Besatzung im Zaum halten sollten, regelmäßig ausgewechselt wurden. Die Heuern der Seeleute wurden zurückgehalten, die Lebensmittel waren knapp.

Schließlich überwältigte die Besatzung ihre Bewacher und setzte sich mit der ITF in Verbindung. Nach Rücksprache mit dem Internationalen Schiffahrtsbüro rief die ITF dem Kapitän, mit seinem Schiff Kurs auf Malta zu nehmen, wo Billigflaggeninspektor John Mansueto von der der ITF angeschlossenen General Workers' Union der Besatzung helfen werde.

Die Behörden Malτας verweigerten dem

Forts. auf Seite 14

Honduras führt Negativ-Liste der Hafenstaatenkontrolle an

Billigflaggenregister nehmen breiten Raum in der vom Sekretariat der Gemeinsamen Absichtserklärung über Hafenstaatenkontrolle zusammengestellten Liste der Schiffsarrestierungen für das Jahr 1989 ein. Unter den ersten zehn der Liste, die über den Anteil der von Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle aus Sicherheits- oder Umweltschutzgründen festgehaltenen Schiffe an den Flotten der einzelnen Flaggenländer Aufschluß gibt, befinden sich fünf Billigflaggenländer. Angeführt wird die Liste von **Honduras**, das den weltweiten Durchschnitt um mehr als 20 Prozent übersteigt, dicht gefolgt von **St. Vincent und den Grenadinen** mit fast 19 Prozent. **Panama**, das im vergangenen Jahr weit zurückgefallen war, steht nun auf Platz 18, nur wenig über dem Weltdurchschnitt.

Die Regierung des karibischen Billigflaggenlandes **Antigua und Barbuda** ist in einen Skandal verwickelt, bei dem es um internationalen Waffen- und Drogenschmuggel geht. Mittelsmänner der Regierung von Antigua waren offensichtlich im April vergangenen Jahres am Schmuggel israelischer Waffen für führende Persönlichkeiten der kolumbianischen Kokainkartelle beteiligt. Ein Schiff, das israelische Waffen über Antigua befördert hatte, wurde später in Mexiko mit 2,5 Tonnen für die USA bestimmtem Kokain an Bord beschlagnahmt.

Ganz andere Faktoren tragen zur Zunahme des Umfangs der unter **bundesdeutscher** Flagge fahrenden Flotte bei. Die Einrichtung des bundesdeutschen Zweitregisters,

gegen das noch immer eine Klage der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) vor dem Verfassungsgericht anhängig ist, erweckt den Eindruck, daß sich der rückläufige Trend der vergangenen zwölf Jah-

Entwicklung wurde das staatliche Handelsschiffahrtsunternehmen der DDR in ein Privatunternehmen mit dem Namen Seereederei Rostock GmbH umgewandelt.

Durch eine radikale Verringerung der Tonnagesteuern und Lockerung der Bestimmungen für die Einstellung ausländischer Seeleute versucht die **griechische** Regierung, ihrer unter Nationalflagge fahrenden Flotte einen Aufschwung zu beschern. Die Regierung gab eine Verringerung der Steuern auf Schiffe mit 80.000 BRT und darüber um 75 Prozent, für Schiffe zwischen 40.000 und 80.000 BRT um 50 Prozent bekannt. Darüber hinaus sollen die "bürokratischen Verfahren bei der Einstellung ausländischer Bemannungen" vereinfacht werden.

Während **Liberia**, ohne eine erkennbare Zentralregierung, immer weiter in einen blutigen Bürgerkrieg hineingezogen wird, klingen die lautstarken Erklärungen aus der Geschäftsstelle des weltgrößten Billigflaggenregisters in Reston/Virginia (USA), die Verwaltung des Registers bleibe vom Zustand des Landes völlig unberührt, langsam aber sicher ein wenig hohl. Die Tatsache, daß das Register bisher ohne größere Beeinträchtigungen überleben konnte, beweist lediglich, wie wenig Verbindung zwischen der Flagge und dem Staat besteht (und damit auch, wie wenig die Liberianer von "ihrem" Schiffsregister profitieren). Bestimmte Aspekte der Tätig-

Forts. auf Seite 15



re, während der immer mehr Schiffe auf Billigflaggen ausgeflaggt wurden, umgekehrt hat. Während des vergangenen Jahres stieg die Bruttotonnage der unter bundesdeutscher Flagge fahrenden Schiffe von 3,75 Mio. auf insgesamt 4,03 Mio. an. Im Rahmen des Prozesses der deutschen Einigung wird die Flotte demnächst noch um die der **Deutschen Demokratischen Republik** erweitert. Im Vorgriff auf diese

... Giftstoffe an Bord?

Forts. von Seite 13

Schiff die Erlaubnis, in die maltesischen Hoheitsgewässer einzufahren. Äußerst schwierige Verhandlungen unter Manueto's Leitung führten schließlich dazu, daß die Bemannung von Bord genommen und am 16. Februar mit 180.000 US-Dollar Heuernachzahlungen in der Tasche heimgeschafft wurde (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1990 und einen ausführlicheren Bericht im **ITF-Seeleutebulletin** Nr. 5/1990).

Am 26. Februar wurde die Ladung des Schiffes schließlich im libanesischen Ha-

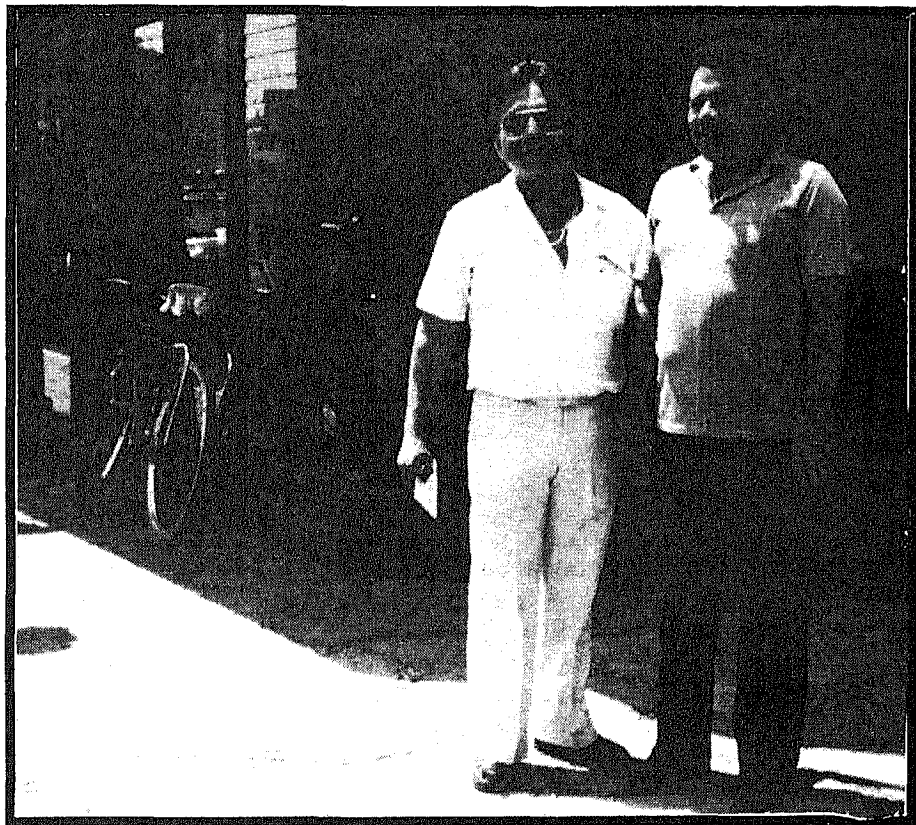
fen von Jounieh gelöscht. Nach Angaben der britischen Schiffahrtszeitung *Lloyd's List* wurde das Schiff anschließend verkauft. Während seines Aufenthalts in Jounieh erhielt das Schiff einen neuen Namen, *Ivory*, verblieb aber im Billigflaggenregister Panamas. Sein Aufenthalt in Jounieh dauerte bis Anfang Juni. Am 12. Juni hielt sich das Schiff einen Tag lang in Larnaca (Zypern) auf und fuhr dann weiter nach Piräus. Während eines einmonatigen Hafenaufenthalts in Piräus wurde das Schiff erneut umbenannt, diesmal in *Ivory K*, und auf das Billigflaggenregister Zyperns

übertragen. Die *Ivory K* kam am 25. Juli in Rouen (Frankreich) an und lief am 1. August zu ihrer letzten Fahrt aus.

Mit der zweimaligen Umbenennung, zuerst in *Ivory* und dann in *Ivory K*, sorgte das Unternehmen dafür, daß bei einer flüchtigen Überprüfung mit Hilfe verschiedener Schiffslisten und -verzeichnisse im Normalfall übersehen würde, daß es sich dabei um die berühmte *Atlantik III* handelte (die meisten Verzeichnisse geben den Namen des Schiffes, seinen letzten früheren Namen und den ursprünglichen Namen an.)

Hilfe für entlassenen Seemann

Enrique Lezama (links), ein an Bord des unter Panama-Flagge fahrenden Schiffes *Cordoba* beschäftigter mexikanischer Seemann, wurde vom Kapitän entlassen, nachdem er sich beim Steward im Namen seiner Kollegen über das knappe und wenig abwechslungsreiche Essen beschwert hatte. Der ITF-Billigflaggeninspektor in Mexiko, Pedro Miranda, schaltete den Anwalt Joaquin López Olivares (rechts) in den Fall ein, der die Arbeitsschutzbehörde im Hafen von Veracruz darauf aufmerksam machte. Der nutznießende Eigentümer des Schiffes, die Schiffsabteilung des staatlichen Unternehmens Mexicana Transportación - Transportación Marítima Mexicana (TMM) - verpflichtete sich zur Zahlung eines Trennungsgeldes sowie einer Entschädigung an Lezama. TMM bedient sich in zunehmendem Maße Billigflaggen, und Miranda hoffte, daß die Behörden ebenso wie der Hafenskapitän in Veracruz auch weiterhin den Seeleuten helfen, die unweigerlich unter den Folgen des Ausflaggens zu leiden haben.



... Norwegen kündigt Überprüfung des NIS an

Forts. von Seite 14

keit des liberianischen Registers sind allerdings doch in Mitleidenschaft gezogen. Erhebliche Schwierigkeiten werden derzeit bei der Registrierung von Unternehmen und der Eintragung von Hypotheken gemeldet. Gerüchten zufolge könnte das gesamte Register sich einer anderen Billigflagge zuwenden, wenn sich die Lage in Liberia nicht stabilisiert.

Die zunehmende Kritik an den Sicherheitsnormen im Norwegischen Internationalen Schiffsregister (NIS), nicht normengerechten Schiffen und der Tatsache, daß immer weniger norwegische Seeleute auf im NIS registrierten Schiffen beschäftigt sind, hat in den letzten zwei Monaten nun auch bei der norwegischen Reedervereinigung (NSA) Beunruhigung hervorgerufen. Die norwegische Regierung kündigte für November die Veröffentlichung eines Weißbuchs mit einer Auswertung der ersten drei Betriebsjahre des Zweitregisters an. Um diesem Weißbuch vorzugreifen und Kritikern des Registers vor seiner Veröffentlichung den Wind aus den Segeln zu nehmen, so könnten Zyniker vermuten, hat die NSA soeben einen von der britischen Schiffszeitung *Lloyd's List* als "ungewöhnlich selbstkritisch" be-

zeichneten Bericht herausgegeben. Die Reeder fordern darin die Verabschiedung neuer Maßnahmen zur Verbesserung der Normen, unter anderem striktere Kontrollen auf mehr als zwölf Jahre alten Schiffen, Qualitätskontrollen für die Managementverfahren sowie Ausbildungsprogramme für die Bemannungen. Die NSA äußert gar den Wunsch nach Beschäftigung eines größeren Anteils norwegischer Seeleute auf NIS-Schiffen! Mit klassischem Understatement erklärte Reeder Rolf Westfall-Larsen, Vorsitzender des NSA-Ausschusses, der für den Bericht verantwortlich zeichnet, gegenüber *Lloyd's List*, es bestünden "Zweifel hinsichtlich der Angemessenheit der Normen auf norwegischen Schiffen." Und die Lösung all dieser Probleme? Keine Maßnahmen erforderlich, erklärt die NSA, denn ihre eigenen internen Regeln "reichen aus", die Kontrollsysteme müßten lediglich ein wenig besser zur Anwendung kommen.

An dieser Stelle haben wir bereits früher über die Absicht des von den US treuhänderisch für die UN verwalteten Territoriums von Belau berichtet, ein neues Billigflaggenregister einzurichten (ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990). Ein ausführlicher Bericht in einer der jüngsten Ausgaben des in

New York erscheinenden Nachrichtendienstes International Ship Registry Review (ISRR) enthält eine Reihe interessanter Einzelheiten im Zusammenhang mit diesem Schritt. Da der ISRR häufig über weite Strecken Artikel aus den ITF-Nachrichten zitiert, haben die Herausgeber sicherlich nichts dagegen, wenn wir ihnen nun unsererseits diese Ehre erweisen: Das Register in Belau sollte in allernächster Zukunft den Betrieb aufnehmen können. Ein Handelsschiffahrtsgesetz und ein Gesellschaftsgesetz, beides vom griechischen Rechtsanwalt Constantin Matheos erarbeitet, sind in Kraft, und der Eröffnung des Registers steht eigentlich nichts mehr im Weg - von einem kleinen Problem abgesehen. Belau ist noch immer eine Kolonie der USA. Seine Unabhängigkeit soll es im Wege eines "freien Assoziierungsabkommens" erhalten, ein Modell, das bereits auf den Marshall-Inseln erprobt wurde. Widersprüche gegen dieses Abkommen, das den USA gewisse Rechte (insbesondere im militärischen Bereich) vorbehält und die Außerkraftsetzung der Artikel in der Verfassung notwendig machen würde, die Belau zur atomwaffenfreien Zone machen, führten dazu, daß die Bevölkerung des Landes in zahlreichen Volksabstimmun-

Forts. auf Seite 16

... Positive Maßnahmen führen zu kontinuierlichem Wachstum der schwedischen Nationalflotte

Forts. von Seite 15

gen dem Abkommen die erforderliche Dreiviertelmehrheit verweigerte. Die USA sind nicht bereit, dem Land die Unabhängigkeit zu gewähren, solange sich die Bevölkerung nicht ihren Bedingungen beugt. Solange aber Belau nicht unabhängig ist, wäre das Register nach Angaben des Stellvertretenden Kommissars für Schifffahrtsangelegenheiten auf den Marshall-Inseln (einem Land, das die "Unabhängigkeit" zu den von den USA vorgeschriebenen Bedingungen akzeptiert hat und die zweifelhafte Ehre genießt, das jüngste Land in dem von der ITF geführten Verzeichnis von Billigflaggenregistern zu sein) illegal. Einer der wichtigsten Befürworter des Registers ist laut ISRR der US-amerikanische Geschäftsmann S. G. Fassoulis, der unter anderem als Waffenfabrikant und weltweit in der Giftmüllbeseitigung tätig ist. Wie Fassoulis erklärte, könne das US-Innenministerium das Registergesetz prüfen und dazu Stellung nehmen, werde jedoch nicht eingreifen, da er seine "Freunde" an den richtigen Stellen stets auf dem laufenden halte. Damit würde die US-Regierung praktisch ihre Zustimmung zur Schaffung eines Billigflaggenregisters geben - und dies wirft eine Reihe interessanter Fragen hinsichtlich der Zuständigkeit der US-Gerichtbarkeit für das Register auf ... Einige Fakten könnten für Reeder von Interesse sein, die die Benutzung des Registers erwägen: 1983/84 kaufte Belau (ohne Genehmigung der US-Regierung) in Großbritannien ein Kraftwerk zum Preis von 17 Mio. US-Dollar, die aber nie bezahlt wurden. 1985 ließen sich die schlaunen Belauer von einem japanischen Unternehmen für eine Handvoll Fahrzeuge auf der Insel fünf asphaltierte Straßen bauen, die noch nicht einmal miteinander verbunden sind. Die unbeglichene Rechnung belief sich ursprünglich auf 22 Mio. US-Dollar, inzwi-

schen sind die Schulden auf zwischen 30 und 35 Mio. US-Dollar aufgelaufen. Ohne Genehmigung oder Rechtsgrundlage ernannte Belau einen Generalkonsul in Hongkong, der angeblich gegen Bezahlung die Staatsbürgerschaft von Belau verleiht. Schließlich versuchte Belau, diplomatische Beziehungen zu Indonesien aufzunehmen, wurde von den USA jedoch zurückgepfiffen, weil auch hierfür keine Rechtsgrundlage besteht. Sicherlich ein Register, das man im Auge behalten sollte.

Energisches Marketing und eine Verringerung der Registrierungsgebühren für Massengutfrachter halfen dem Register von **Singapur**, die 8-Mio.-BRT-Marke zu überschreiten und auf den 15. Platz in der Liga der Welthandelsflotten vorzurtücken. Nach einem Anstieg der Tonnage um elf Prozent im Jahre 1989 sind in dem Register nun 1.359 Schiffe verzeichnet.

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wuchs die schwedische Handelsflotte auf heute 247 Frachter mit insgesamt 2,7 Mio. tdw an. Dieses stetige Wachstum ist ein triumphaler Erfolg für die Kampagne der schwedischen Schifffahrtsgewerkschaften gegen Ausflagung und für eine Politik öffentlicher Subventionen für das Register des Landes.

Das erste "unabhängige" Schifffahrtsunternehmen der UdSSR, Sovcomflot - das auch Vorreiter beim Einsatz zypriotischer Billigflaggenschiffe war und die Schiffe betrieb, deren sowjetische Bemannungen zur Durchsetzung ihrer Forderungen nach vollen ITF-Heuern streikten (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** sowie **ITF-Nachrichten** Mai/Juni 1990) - ist gleichzeitig die erste sowjetische Reederei, die eine Bilanz

veröffentlicht. Laut Novosti Infoservice handelt es sich bei Sovcomflot um ein vor zwei Jahren gegründetes Handelsunternehmen nach dem Aktienrecht, das "auch unter den Bedingungen der freien Marktwirtschaft bestehen könnte." Die wichtigste Aufgabe des Unternehmens besteht in der Erwirtschaftung von Devisen zur Erweiterung der Flotte. Am 1. Januar 1990 umfaßte die Flotte 132 Schiffe mit einem Gesamtladegewicht von 2 Mio. tdw und einem Durchschnittsalter von 8 Jahren pro Schiff. "Alle diese Schiffe wurden mit Hilfe der Betriebseinnahmen sowie mit ausländischen Krediten angeschafft. Der Staat hat keinen Pfennig zugesprochen," erklärt Novosti. Sovcomflot kontrolliert darüber hinaus "eine Reihe ausländischer Unternehmen," die etwa 40 Schiffe betreiben (es ist anzunehmen, daß hiermit die unter zypriotischer Flagge fahrenden Schiffe gemeint sind). Das Unternehmen ist nicht direkt mit "Personalangelegenheiten, dem Speditionsgeschäft oder Wartungsarbeiten befaßt. Diese Dienstleistungen werden von den eigentlichen Betreibern, den Schifffahrtslinien, gegen eine 5%ige Provision ausgeführt." Im vergangenen Jahr konnte Sovcomflot seine Gewinne um 15,2 Prozent steigern. Für die ersten 18 Monate seines Bestehens (1. Juli 1988 bis 31. Dezember 1989) meldete Sovcomflot einen Nettogewinn in Höhe von 75 Mio. US-Dollar (46 Mio. Rubel). Der Wert des gesamten Vermögens von Sovcomflot wird auf 1,509 Mrd. US-Dollar geschätzt. Unterdessen wurde ein zweites sowjetisches Schifffahrtsunternehmen, Baltic Shipping Company (BSC), aus der staatlichen Kontrolle entlassen. BSC verfügt über eine Flotte von 170 Schiffen und erhielt die Genehmigung, seine Schiffe unabhängig von den Anweisungen der Regierung auf Miet-/Pachtbasis zu betreiben.

TODESFÄLLE

Henk van Eekert, Generalsekretär des niederländischen Gewerkschaftsdachverbandes FNV, verstarb am 28. August im Alter von 54 Jahren. Ursprünglich Funk-

tionär bei der Katholischen Arbeiterjugend war er federführend am Zusammenschluß des katholischen Gewerkschaftsdachverbandes NKV und des sozialdemokratischen

Gewerkschaftsdachverbandes NVV beteiligt. Seit dessen Gründung im Jahre 1975 war er Generalsekretär des neuen, geeinigten Gewerkschaftsdachverbandes FNV.



BINNENVERKEHR

IAO verurteilt Verletzung der Grundrechte türkischer Eisenbahner

Bestätigt wurde die Position der türkischen Gewerkschaften und der ITF in einer Auseinandersetzung mit der türkischen Regierung über gewerkschaftsfeindliche Gesetze vor der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO). Die IAO forderte inzwischen von der türkischen Regierung eine Überarbeitung der Gesetze, die den Eisenbahnern des Landes grundlegende gewerkschaftliche Freiheiten voronthalten.

Die gesetzlichen Bestimmungen, die zum großen Teil noch aus den Zeiten der letzten Militärdiktatur stammen, waren Gegenstand einer von der ITF unterstützten Klage der ihr ITF angeschlossenen türkischen Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS bei der IAO (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990).

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers bezeichnete die Entscheidung als "deutliche Kritik an der türkischen Regierung, deren Erklärungen die IAO offensichtlich nicht beeindruckt konnten."

Der IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit stellte fest, daß die geltenden und von der Regierung geplanten Einschränkungen der Gewerkschaftsrechte zahlreicher Eisenbahner nicht mit dem von der Türkei ratifizierten IAO-Übereinkommen 98 über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechts und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen zu vereinbaren seien.

Der Ausschuß wies darauf hin, daß lediglich in der staatlichen Verwaltung beschäftigte öffentliche Beamte von den Bestimmungen des Übereinkommens ausgenommen seien. Allen Berufsgruppen von Eisenbahnern sei daher die Gründung von und der Beitritt zu Gewerkschaften und die Ausübung des Rechts zu Kollektivverhandlungen zu erlauben.

In seiner Entscheidung, die für Eisenbahner und Beschäftigte des öffentlichen Dienstes in einer Reihe von Ländern mit ähnlichen Beschränkungen von Interesse sein wird, erklärte der Ausschuß, daß "Arbeitnehmer bei Eisenbahn- oder anderen kommunalen Bahnunternehmen im städtischen Verkehr - unabhängig von ihrem Rechtsstatus - keinen wesentlichen Dienst

im Sinne der vom Ausschuß für Vereinigungsfreiheit benutzten Definition ausüben und daher zur Verteidigung ihrer Interessen streiken dürfen sollten."

Mit dieser Entscheidung folgt der Ausschuß früheren Erklärungen der IAO, die sich durchgehend für das Streikrecht der Eisenbahner aussprach und damit in Einklang mit der seit langem von der ITF verfolgten Politik steht (Einzelheiten über die Entscheidung der IAO gegen den Versuch der kanadischen Regierung, Eisenbahnerstreiks zu verbieten, vergl. ITF-Nachrichten August 1989).

Die Empfehlungen des Ausschusses wurden vom IAO-Verwaltungsrat auf sei-

ner Sitzung im Mai und Juni bestätigt. Die IAO wird die Schritte der türkischen Regierung in Richtung auf eine Änderung der Gesetzeslage aufmerksam beobachten.

"Bisher sind wir mit den Ergebnissen dieser Beschwerde äußerst zufrieden," erklärt Brothers. "Wir sind zuversichtlich, daß die türkische Regierung unverzüglich tätig werden wird, um die ungerechtfertigte Einschränkung der Rechte der Beschäftigten der türkischen Eisenbahnen (TCDD) aufzuheben und damit alle türkische Eisenbahner in die Lage zu versetzen, ihre Gewerkschaftsrechte gemäß den internationalen Normen in vollem Umfang wahrzunehmen."

Kampf für mehr Sicherheit im europäischen Straßengüterverkehr geht weiter

Hoffnungen auf unmittelbar bevorstehende positive Veränderungen in den Vorschriften für den europäischen Straßengüterverkehr haben sich zerschlagen. Es liegt nun in den Händen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft (EG), doch noch Verbesserungen an diesen Bestimmungen herbeizuführen.

Gegenwärtig unterliegt der Straßengüterverkehr in Europa zwei verschiedenen Regelwerken. Innerhalb der EG sind dies die Verordnungen 3820/85 sowie 3821/85, im größeren europäischen Rahmen die Bestimmungen des europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personals (AETR).

Eine Vereinheitlichung dieser beiden Regelwerke, die in den Augen der ITF viel zu kompliziert sind, wäre sicherlich vernünftig. Die derzeit geltenden Vorschriften sind für die Unternehmen schwer verständlich und noch schwerer durch die nationalstaatlichen Behörden zu kontrollieren.

Im November 1989 kam die europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zu dem Schluß, daß die Aufnahme von

Gesprächen über eine Änderung der bestehenden AETR-Vorschriften dringend erforderlich sei (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1990 und April 1990). Im Dezember hatte das französische Verkehrsministerium dem Rat der Verkehrsminister in der Europäischen Gemeinschaft Vorschläge für eine Änderung der EG-Verordnungen unterbreitet. Diese sahen anstatt der Lenkzeitbeschränkung eine Begrenzung der Arbeitszeit vor, ein Ziel, für das sich die europäischen Straßentransportarbeitergewerkschaften schon seit langem einsetzen.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers traf mit Vertretern des französischen Verkehrsministeriums zusammen, die ihm versicherten, ihre Vorschläge seien positiv aufgenommen worden (wie üblich mit Ausnahme der britischen Behörden) und ihn aufforderten, ebenfalls Änderungsvorschläge zu den Verordnungen zu machen.

Nach Rücksprache mit den der ITF angeschlossenen europäischen Straßentransportarbeitergewerkschaften unterbreitete

Forts. auf Seite 18

Ausbildungslehrgänge für Tankwagenfahrer begrüßt

Mit einer neuen Initiative wollen schwedische Sicherheitsfachleute den Fahrern von Tankfahrzeugen helfen, den richtigen Umgang mit ihren Gefahrguttransportern zu erlernen.

Eine von den Gewerkschaften eingerichtete Kommission für Berufsfragen und Arbeitsumwelt (TYA), in der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter aus der Verkehrswirtschaft vertreten sind, bietet Tankwagenfahrern die Gelegenheit, sich auf eintägigen Lehrgängen über die Rolle von Geschwindigkeit und Ladeverteilung für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge zu informieren.

Für den praktischen Teil des Lehrgangs steht ein zu diesem Zweck gebautes Ausbildungsfahrzeug vom Typ Scania R143 400 mit einem Drei-Kammer-Motalatank zur Verfügung. Es ist mit speziellen Stützrädern ausgestattet, die ein Überschlagen verhindern sollen. Ein Meßgerät im Fahrerhaus zeichnet die während der Übungsfahrten auftretenden Kippbewegungen auf.

Der Kursinhalt umfaßt eine Mischung aus theoretischen Hintergrundinformationen, praktischen Übungen in Fahrzeugstabilität sowie eine Auswertung der gesammelten Erfahrungen. Das Ausbildungsfahrzeug reist in ganz Schweden umher, so daß Interessenten Gelegenheit haben, an einem Lehrgang in der Nähe ihres Wohnortes teilzunehmen.

Für Unternehmen, die Mitglied bei der TYA sind, ist die Ausbildung ihrer Fahrer kostenlos. Sie erhalten sogar einen Ausbildungszuschuß für jeden von ihnen zu einem Lehrgang entsandten Teilnehmer. Den Fahrern werden der reguläre Lohn und alle Zusatzleistungen gezahlt. Zum Abschluß des Lehrgangs erhalten sie eine Urkunde.

Die Ausbildungsinitiative wurde besonders von der der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeitergewerkschaft (STF) hoch gelobt, die dringend daran interessiert ist, ihren im Gefahrguttransport tätigen Mitgliedern eine Gelegenheit zu geben, den Umgang mit schwierigen Fahrsituationen zu üben.

Europäische Woche der Straßenverkehrssicherheit

Die erste Oktoberwoche wurde von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) zur Woche der Straßenverkehrssicherheit erklärt.

Mit diesem Schritt reagiert die ECE auf die jüngsten Unfallstatistiken, denen zufolge die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen Jahr für Jahr der Einwohnerzahl einer mittelgroßen Stadt entspricht, während die Schwerverletzten eine Großstadt füllen würden.

Während der Woche der Straßenverkehrssicherheit werden Regierungen in Ost- und Westeuropa bemüht sein, in Veranstaltungen zu einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beizutragen und in der Öffentlichkeit ein größeres Bewußtsein über die hiermit in Zusammenhang stehenden Fragen zu schaffen.

Die ECE appellierte an die Regierungen,

auch nicht-staatliche Organisationen in ihre Kampagnen miteinzubeziehen. Die ITF gibt der Woche der Straßenverkehrssicherheit ihre volle Unterstützung und hebt hervor, daß der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Sicherheit des Arbeitsumfeldes der Beschäftigten im Straßentransport liegen müsse. Die Kampagne dürfe sich nicht ausschließlich an die Fahrer von Privatfahrzeugen, Motorradfahrer und Fußgänger richten.

Die Probleme überlanger Arbeitszeiten der Berufsfahrer, berufliche Gesundheit und die Notwendigkeit einer Verbesserung der Baukonstruktion und des Aufprallwiderstandes von Bussen und Lkws sind Fragen, die nach Auffassung der ITF Teil der nationalen Kampagnen während der Woche der Straßenverkehrssicherheit sein sollten.

... bestehende Vorschriften für europäischen Straßentransport "zu kompliziert"

Forts. von Seite 17

Brothers der UN-Wirtschaftskommission für Europa (die für die Umsetzung des AETR verantwortlich ist) ein Papier, in dem er die Position der ITF darlegte.

Die Hauptarbeitsgruppe Straßentransport der ECE trat vom 9. bis zum 11. Juli zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen, an der auch Brothers sowie Vertreter von fünf der ITF angeschlossenen Gewerkschaften teilnahmen.

Die Sitzung war von der norwegischen Regierung mit der Absicht einberufen worden, die Bestimmungen des AETR und der EG-Verordnung einander anzugleichen. Im Namen der EG-Mitgliedsländer erklärten die Vertreter Italiens, daß sie sich durch die bestehende EG-Gesetzgebung (EG-Verordnung 3820/85 sowie 3821/85) gebunden fühlten, deren Änderung jedoch in Zukunft möglich sei. Die ITF befürwortete den Gedanken einer einheitlichen europäischen Regelung, sofern diese auf einer Dienstzeitbegrenzung aufbaue, anstatt lediglich die Lenkzeiten zu regeln.

Daraufhin sprach sich Norwegen für eine Anpassung des AETR an die EG-Verordnungen aus und wurde hierbei von Schweden und Finnland unterstützt. Anschließend wurde eine Reihe von Änderungsentwürfen erarbeitet und bis spätestens 15. September um endgültige schriftliche Stellungnahmen gebeten.

In einem Rundschreiben an die angeschlossenen Gewerkschaften erklärte Brothers: "Der ursprüngliche Zweck der Sitzung - Beratung über eine Angleichung von AETR und EG-Verordnungen - wurde im Verlauf der Sitzung zweifellos in Richtung auf eine Anpassung des AETR an EG-Verordnung 3820/85 modifiziert. Diese Schwerpunktverlagerung wurde in großem Umfang durch die gemeinsame Position der EG-Mitgliedsstaaten sowie die Sitzungsleitung durch den (britischen) Vorsitzenden beeinflusst. Als einziger Regierungsvertreter sprach sich der Vertreter Frankreichs durchgehend für eine Änderung beider Regelwerke im Sinne einer Arbeitszeitkontrolle aus, obgleich eine

Reihe anderer Vertreter im privaten Gespräch ebenfalls einem solchen Verfahren den Vorzug gaben."

Der Vertreter Italiens wies jedoch darauf hin, daß die EG über Änderungen der geltenden Verordnungen beraten werde und die Mitgliedsländer konstruktiven Initiativen offen gegenüberstünden.

Die ITF werde sich in nächster Zukunft auf Anstrengungen zur Gewährleistung positiver Veränderungen an den EG-Verordnungen konzentrieren müssen, so Brothers. Die angeschlossenen Gewerkschaften in allen europäischen Ländern sind aufgefordert, sich bei ihren Regierungen um Unterstützung für das Konzept der Dienstzeitkontrolle zu bemühen.

Die ECE richtete eine Arbeitsgruppe zur Beratung über die schriftlichen Stellungnahmen zu den Änderungsvorschlägen zum AETR ein. Die ITF ist Mitglied dieser Gruppe und hat ebenfalls eine ausführliche Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen eingereicht.

Entregulierung der Busdienste trifft Arbeitnehmer

Britische Busunternehmen sehen, so das Ergebnis einer jüngst abgeschlossenen Untersuchung, angesichts der drohenden Arbeitslosigkeit und des scharfen Preiswettbewerbs von seiten neu auf den Markt drängender Konkurrenten ihre Chance, sich der Entregulierungsgesetze für weitreichende Angriffe auf die Beschäftigungsbedingungen des Buspersonals zu bedienen.

Die Studie mit dem Titel "Veränderung der Löhne und Arbeitspraktiken bei Busdiensten in städtischen Ballungsgebieten seit der Entregulierung" wurde im Auftrag der Forschungsstelle Verkehr und Straße von zwei Wissenschaftlern an der Universität von Newcastle-upon-Tyne (Großbritannien), P. M. Heseltine und D. T. Silcock, erstellt. Sie bedienen sich dabei Informationen sowohl von Geschäftsleitungen als auch von örtlichen Gewerkschaftsfunktionären über die Auswirkungen der Entregulierung auf die Busunternehmen in den wichtigsten Städten Großbritanniens.

Nach Auffassung der konservativen britischen Regierung ist das Verkehrsgesetz aus dem Jahre 1985 ein wichtiger Schritt zur Gewährleistung der Marktfreiheit durch die Öffnung der Busdienste für den Wettbewerb zwischen Privatunternehmen in einem Klima der Entregulierung, das erheblichen Druck auf die Betriebskosten ausübt.

Dies wurde insbesondere in jenen Bereichen spürbar, in denen die Abschaffung des für städtische Ballungsräume zuständigen Arms der Kommunalverwaltung die Beschneidung der zuvor für Busdienste zur Verfügung stehenden öffentlichen Subventionen zur Folge hatte. Fahrpreiserhöhungen von insgesamt 38 Prozent führten in den betroffenen Bezirken während des Zeitraums 1985 bis 1988 zu einem Rückgang der Fahrgastfahrten pro Jahr um 16,2 Prozent.

Ein sichtbares Zeichen für die neuen Bedingungen ist in vielen Städten das Auftauchen von Kleinbusdiensten, durch die eine neue Ebene in den Beschäftigungsstrukturen für Fahrer bei den Busunternehmen geschaffen wurde: Neue Fahrer für die Kleinbusdienste werden zu niedrigeren Löhnen beschäftigt als ihre Kollegen, die größere Fahrzeuge lenken.

Im Rahmen der Entregulierung traten anstelle der landesweiten Kollektivverhandlungen Verhandlungen auf örtlicher Ebene zwischen den Geschäftsleitungen von Busunternehmen und Gewerkschaftsvertretern in den jüngst privatisierten Unternehmen. Nur 2 der 26 von den Autoren untersuchten unabhängigen Busunternehmen erkennen Gewerkschaften als Verhandlungspartner an!

Eine wichtige Veränderung bei den Arbeitsbedingungen im Rahmen der Entregulierung besteht darin, daß nicht mehr ein Arbeitstag von sieben Stunden und 48 Minuten, sondern eine Arbeitswoche von 39 Stunden garantiert wird. Dies ermöglicht es den Unternehmen, "flexible" Dienstpläne zu erarbeiten, die die Möglichkeiten der Beschäftigten, Überstundenprämien zu verdienen, stark einschränken, da Wochenendarbeit bei vielen Unternehmen nicht mehr als Überstundenleistung angesehen wird. Überstunden waren für viele Arbeitnehmer im Bussektor zuvor die einzige Möglichkeit, ein angemessenes Einkommen zu erzielen.

"In der Zeit von April 1986 bis April 1987 waren Bus- und Reisebusfahrer, abgesehen von einer Gruppe von Arbeitnehmern in der Landwirtschaft, die einzige Arbeitnehmergruppe, deren durchschnittlicher Wochenlohn in absoluten Zahlen zurückging, wobei die Inflation noch gar nicht berücksichtigt wurde," heißt es in dem Bericht.

Vom Beschäftigungsrückgang im Bussektor um insgesamt 8,9 Prozent in der Zeit von 1985 bis 1988 war besonders das Personal in den Busdeposits betroffen, wo das Beschäftigungsniveau um 19,4 Prozent sank - besonders Kraftfahrzeugmechaniker fielen der Entlassungswelle zur Opfer. Noch schwerer traf es die Beschäftigten der kommunalen Busunternehmen in den städtischen Ballungsgebieten, wo der Personalbestand um 26,4 Prozent gekürzt wurde.

Beim Buspersonal wurden durch die Einführung unbezahlter Essenspausen, die

Verkürzung der zu Beginn und Ende der Schichten zur Verfügung stehenden Vorbereitungs- und Abschlußzeiten und die Kürzung des Krankengeldanspruchs Einsparungen vorgenommen. Auf den Markt drängende unabhängige Unternehmen reduzierten ihre Kosten, indem sie maximal 18 Tage Jahresurlaub anboten, weder Dienstuniformen noch Kantineinrichtungen zur Verfügung stellten und sowohl auf Betriebsrentensysteme als auch die Festanstellung von Ersatzfahrern verzichteten.

Dank des neuen Wettbewerbsklimas konnten die unabhängigen Busunternehmen ihren Anteil an den Buskilometern in den Bevölkerungszentren von 3,8 Prozent im Jahre 1985 auf 11 Prozent im Jahre 1988 steigern, eine bemerkenswerte Leistung für die Unternehmen, die jedoch auf Kosten der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer ging.

Angesichts der in vielen Bereichen festzustellenden Verschlechterung der Frequenz und Qualität der Busdienste, steigender Fahrpreise und zunehmender Überlastung der Straßen durch die große Zahl von Busbenutzern, die nun auf private Beförderungsmittel umsteigen müssen, bleibt abzuwarten, ob nicht auch solchen Politikern, die sich über die Bedingungen des Buspersonals niemals Gedanken machen würden, Zweifel am Erfolg der Entregulierung kommen werden.

Wer an einer Kopie des Untersuchungsberichts interessiert ist, sollte sich mit der ITF-Sektion Straßentransport im ITF-Hauptbüro in London in Verbindung setzen.

Eisenbahner in Swasiland kämpfen für ihr Recht auf Mitgliedschaft in der Gewerkschaft

Ein bitterer Arbeitskonflikt um die Anerkennung der Gewerkschaft als Verhandlungspartner bei den Eisenbahnen ist in Swasiland, einem Staat im südlichen Afrika, entbrannt. Die der ITF angeschlossene Swasiland Transport Workers Union (STWU) will mit einem Streikaufruf dem Protest der Arbeitnehmer gegen die Weigerung des Eisenbahnunternehmens Ausdruck geben, bestimmten Berufsgruppen die Mitgliedschaft in der Gewerkschaft zu gestatten.

Nach geltendem Recht muß eine Gewerkschaft in Swasiland vom Arbeitgeber als Verhandlungspartner anerkannt werden, bevor sie einen Kollektivvertrag aushandeln kann. Diese Anerkennung wird gewährt, wenn mindestens 40 Prozent der gesamten Belegschaft eines Unternehmens zahlende Mitglieder der Gewerkschaft sind.

Sofern die Gewerkschaft ordnungsgemäß beim Arbeitskommissar registriert ist (und dies trifft für die STWU zu), ist der Arbeitgeber verpflichtet, sie innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines entsprechenden Antrags als Verhandlungspartner anzuerkennen.

Die STWU beantragte die Anerkennung durch Swasiland Railway am 16. Januar 1989. Bevor sie ihren Antrag einreichte, wurde der Gewerkschaft auf Anfrage mitgeteilt, daß das Eisenbahnunternehmen insgesamt 1.203 Mitarbeiter beschäftige. In dieser Zahl waren alle Arbeitnehmer einschließlich der in den obersten Führungspositionen Beschäftigten enthalten.

Obwohl die Gewerkschaft selbst laut offiziellen Angaben weit mehr als die erforderlichen 40 Prozent der Mitarbeiter organisiert, verweigerte die Geschäftslei-

Forts. auf Seite 20

Soeben erschienen: ITF-Eisenbahninfo 1988

Die jüngste Ausgabe der regelmäßigen ITF-Veröffentlichung mit Informationen über den Eisenbahnsektor ist soeben erschienen.

Im von der ITF-Sektion Eisenbahn herausgegebenen "Informationsdienst Eisenbahn 1988" sind die von 17 ITF-Mitgliedsgewerkschaften aus 16 Ländern zur Verfügung gestellten Informationen zusammengestellt.

Die Übersicht enthält vergleichende Daten über die Länge der Schienennetze, maximale Betriebsgeschwindigkeiten, Zahl der Beschäftigten, Finanzlage der Eisenbahnunternehmen und staatliche Finanzhilfen, politische Entwicklungen im Zeitraum 1987/88, Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen, Ruhestandsalter, Lohnerhöhungen und erwähnenswerte Verbesserungen bei den Bedingungen der Eisenbahner.

Die in englischer, französischer, spanischer, schwedischer und deutscher Sprache veröffentlichte Übersicht wird derzeit an alle der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften verschickt. Wissenschaftler, Journalisten und andere angeschlossene Gewerkschaften, die am Erhalt eines Exemplars interessiert sind, sollten unter Angabe der gewünschten Sprache an die ITF schreiben.

... Recht auf Gewerkschaftsmitgliedschaft gefordert

Forts. von Seite 19

tung ihr, allen gesetzlichen Vorschriften zum Trotz, die Anerkennung. Die Gewerkschaft rief daraufhin einen offiziellen Arbeitskonflikt aus und führte am 30. und 31. August vergangenen Jahres einen zweitägigen Streik durch. Am Tag darauf unterzeichneten die Arbeitgeber das Anerkennungsschreiben. Es brauchte weitere sieben Monate und einen Streik, bevor die Geschäftsleitung der Eisenbahnen schließlich den gesetzlichen Vorschriften entsprach.

Ernsthafte Verhandlungen über einen Kollektivvertrag wurden im Februar 1990 aufgenommen. Es konnte in allen Punkten eine Einigung erzielt werden, mit einer wichtigen Ausnahme: welche Beschäftigten Mitglieder der Gewerkschaft werden dürfen und welche nicht.

Die Gewerkschaft organisiert unter anderem Vorarbeiter, leitende Angestellte, Aufsichtspersonal, Bahnhofsvorsteher, Inspektoren, Krankenschwestern und Büropersonal. Nach Auffassung der Geschäftsleitung sind diese Arbeitnehmer

nicht zur Mitgliedschaft in oder Vertretung ihrer Interessen durch die Gewerkschaft berechtigt. Selbst die Mitarbeiter in der Telefonzentrale, Schreibkräfte und Büroboten haben in ihren Augen kein Recht, der Gewerkschaft anzugehören.

Insgesamt sind hiervon lediglich 75 Mitarbeiter betroffen, doch geht es dabei um eine wichtige Grundsatzfrage. Die Rechte der Gewerkschaften in Swasiland sind derzeit Ziel eines konzertierten Angriffs der Arbeitgeber, die vor allem einen Keil zwischen die Arbeitnehmer treiben wollen, indem sie bestimmten Berufsgruppen die Mitgliedschaft in der Gewerkschaft untersagen. Organisiert und angeführt wird diese Kampagne von der Arbeitgeberorganisation von Swasiland.

In vielen Wirtschaftsbereichen sollen durch diese Unterscheidung unterschiedliche Löhne und Arbeitsbedingungen für weiße Ausländer und einheimische Arbeitnehmer geschaffen werden. In einigen Fällen geben sich einheimische weiße Arbeitnehmer als Ausländer aus, um in den Genuß der gleichen Leistungen zu kom-

men. Alles in allem handelt es sich auch hier um die bekannte Strategie des "Teile und Herrsche".

Bei Swasiland Railway gibt es diese Unterscheidung bisher nicht, und nach Auffassung der STWU will die Geschäftsleitung sich nun "dem allgemeinen Trend bei allen Arbeitgebern im Land anschließen".

Die Gewerkschaft stellt kategorisch fest, daß sie ihre 75 Mitglieder nicht im Stich lassen werde und übt scharfe Kritik an der Geschäftsleitung, die "ihnen das Recht vorenthält, selbst über ihre Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft zu entscheiden."

In den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Swasiland sind in der jüngsten Zeit Massenentlassungen von streikenden Arbeitnehmern an der Tagesordnung. Die Gewerkschaft fürchtet wegen der von ihnen geplanten Maßnahmen ähnliche Angriffe auf ihre Mitglieder und bittet die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gegebenenfalls um solidarische Unterstützung.



ZIVILLUFTFAHRT

Noch kein Erfolg für Bangladesh-Biman-Mitarbeiter

Der Kampf um die Wiedereinstellung von 28 Beschäftigten in der Gepäckabfertigung der Fluggesellschaft Bangladesh Biman in Kalkutta geht weiter. Die Arbeitnehmer, Mitglieder der der ITF angeschlossenen All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU), waren seit vielen Jahren bei Biman beschäftigt. Sie wurden entlassen, als Bangladesh Biman mit Air India einen Vertrag über die Abfertigung ihrer Flüge schloß. Anstatt die ehemaligen Biman-Mitarbeiter zu übernehmen, stellt Air India nicht gewerkschaftlich organisierte Aushilfskräfte ein,

die jeweils für zehn Tage beschäftigt und dann entlassen werden.

Inzwischen haben sich auch die nationalen Gewerkschaftsdachverbände sowie Abgeordnete des indischen Parlaments der Sache der Arbeitnehmer angenommen. Es gab zahlreiche Sitzungen, Demonstrationen und Kundgebungen in Kalkutta, und am 19. Januar 1990 fand eine Protestdemonstration vor den Geschäftsräumen von Biman statt. Die indische Regierung setzte sich eine Zeitlang über die Proteste der Gewerkschaft hinweg, doch wurden

inzwischen Gespräche mit dem Minister für Zivilluftfahrt aufgenommen.

Die AIFFAEU ist entschlossen, sich der Tendenz zur Vertragsvergabe an Subunternehmer zu widersetzen, insbesondere wenn es hierbei um Vereinbarungen zwischen zwei Unternehmen des öffentlichen Sektors geht. Wenn schon die Regierungen gegen ihre eigenen Gesetze verstoßen, stellt dies einen gefährlichen Präzedenzfall dar, der die Beschäftigungssicherheit aller 3.000 Beschäftigten bei ausländischen Fluggesellschaften in Indien in Frage stellen kann.

Lorenzo verliert Kontrolle über Eastern

Endlich! Im Mai 1990 entzog US-Konkurrentrichter Burton Lifland Frank Lorenzo die Kontrolle über Eastern und ernannte einen Treuhänder zum Geschäftsführer der Fluggesellschaft. Wie eine zusätzliche Demütigung mußte es Lorenzo anmuten, daß seine Wahl ausgerechnet auf Martin Shugrue fiel, den ehemaligen Vorsitzenden von Continental, der im Februar 1989 Berichten zufolge aus Verärgerung darüber gekündigt hatte, daß Lorenzo ihm nicht die Spitzenposition überlassen hatte.

Die Ernennung eines Treuhänders ist ungewöhnlich - in der Regel überläßt das Gericht die Erarbeitung der Umstrukturierungspläne lieber der vorhandenen Geschäftsleitung. Die Maßnahme des Richters ist ein Maßstab für Lorenzos Unfähigkeit: Seit Lorenzo Konkurs anmeldete, wurden nicht weniger als fünf Rückzahlungspläne, die er seinen Gläubigern nacheinander unterbreitet hatte, von Verlusten in Höhe von mehr als 1,2 Mrd. US-Dollar überholt.

Die Ernennung Shugrues wurde von der über den Abschied von Lorenzo hocherfreuten Mechanikergewerkschaft IAM (vergl. ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990) begrüßt. Die ITF-Mitgliedsgewerkschaft fühlte sich durch den raschen Rücktritt von Phil Bakes, dem von Lorenzo ernannten Vorsitzenden bei Eastern, und Tom Matthews, der für die von dem Unternehmen verfolgte Politik bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen verantwortlich war, die die Mechaniker in den Streik gezwungen hatte, ermutigt. Die Hoffnungen der Gewerkschaft wurden jedoch rasch zerstört: Auch Shugrue unterstützt Streikbrecher und Neueinstellungen. Außerdem zögert er Verhandlungen mit der IAM hinaus und verstärkt damit die Unsicherheit hinsichtlich der Zukunft der Fluggesellschaft.

Die Fluggesellschaft und 10 ihrer Manager sind fehlerhafter Wartungspraktiken auf den internationalen Flughäfen La Guardia und J. F. Kennedy in New York

sowie Hartsfield International in Atlanta angeklagt. Ein großes Geschworenengericht in den USA beschuldigte eine Reihe von Managern, das Wartungspersonal durch Einschüchterung zur Fälschung von Aufzeichnungen veranlaßt zu haben, um den Eindruck zu erwecken, daß Reparaturen und anstehende Wartungsarbeiten ausgeführt wurden. Dadurch sollte die Zahl der ausfallenden Flüge und Verspätungen reduziert werden. Die Anklage bezieht sich auf Arbeiten, die zwischen Juli 1985 und Oktober 1989 ausgeführt wurden.

Die skandinavische Fluggesellschaft SAS hat unterdessen ihren Aktienanteil an Continental von 9,9 auf 16,8 Prozent, ihren Stimmrechtsanteil auf 18,4 Prozent erhöht. Damit ist SAS nun größter Einzelaktionär bei Continental. Lorenzo wird seinen Posten als Vorsitzender und Chief Executive an Jan Carlson von der SAS abgeben, jedoch weiterhin als einer der Direktoren des Unternehmens fungieren. Die SAS wird in Zukunft über drei anstelle von einem Sitz im 15köpfigen Vorstand verfügen.

Streik des Hotelpersonals in Südafrika erfolgreich beendet

Unverzüglich reagierten der ITF angeschlossene Gewerkschaften bei einem Streik der südafrikanischen Gewerkschaft des Verpflegungspersonals in den Hotels von Holiday Inn und Southern Sun in Südafrika.

Sofort nach Eingang einer Bitte um solidarische Unterstützung der Internationalen Union der Lebensmittel- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) forderte die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften des Kabinenpersonals auf,

einen Boykott der von dem Arbeitskonflikt betroffenen Hotels durch ihre Mitglieder zu organisieren. Die Gewerkschaft des fliegenden Personals bei KLM, VKC, sorgte dafür, daß die Hotels nicht mehr benutzt würden, und auch die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) unterrichtete die ITF, daß Luftansa sich dieser Hotels nicht bedienen werden.

Das Ergebnis des Streiks kann sich durchaus sehen lassen. Die Gewerkschaft konnte eine Anhebung des Monatslohns

um 100 Rand bzw. 15 Prozent mit Wirkung vom 1. April 1990 sowie eine zusätzliche Anhebung um 20 Rand ab 1. September 1990 durchsetzen, wodurch sich der Mindestlohn auf 710 Rand erhöht. Aushilfskräfte können nun der SACCAWU beitreten. Darüber hinaus sagte das Unternehmen zu, den Gedenktag für die Opfer von Sharpeville als bezahlten Urlaubstag zu gewähren.

Die IUL bat die ITF, ihren Dank für die erwiesene Solidarität weiterzuleiten.

Kanada fordert Rauchverbot auf allen Flügen

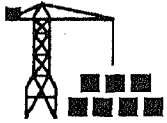
Die kanadische Regierung bat alle Mitgliedsstaaten in einem Schreiben an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) um Beratung einer Entschloßung über ein Rauchverbot auf internationalen Flügen.

Kanadische Fluggesellschaften befürchten Wettbewerbsnachteile gegenüber ihren Konkurrenten, wenn sie das Rauchen auf internationalen Langstreckenflügen generell untersagen, während es bei anderen Fluggesellschaften weiterhin gestattet ist. Canadian Airlines ist besonders besorgt über die möglichen Folgen eines

Rauchverbots auf ihren Flügen nach Japan. Nach Schätzungen des Unternehmens würde das Fahrgastaufkommen auf den Japanstrecken um 15 Prozent zurückgehen, wenn das Rauchverbot in Kraft gesetzt würde. Dem steht ein erwarteter Fahrgastzuwachs auf anderen Strecken von nur 3 Prozent gegenüber.

Die Gefahren des Passivrauchens werden immer klarer belegt. Ein vor kurzem im Auftrag des US-amerikanischen Verkehrsministeriums veröffentlichter Bericht mit dem Titel "Luftqualität in Flugzeugkabinen: Giftstoffmessungen, Gesundheits-

risiken und mögliche Gegenmaßnahmen" untersuchte die mit Giftstoffen, unter anderem Tabakrauch, in Flugzeugkabinen verbundenen Gesundheitsrisiken. Der Bericht kommt zu dem Schluß, daß sich das auf das Einatmen von Tabakrauch zurückzuführende Lungenkrebsrisiko für Nichtraucher unter dem Kabinenpersonal bei 960 Flugstunden im Jahr auf Inlandsflügen ohne Rauchverbot über einen Zeitraum von 20 Jahren auf 12 bis 15 vorzeitige Todesfälle durch Krebs, auf internationalen Flügen auf 13 bis 17 vorzeitige Todesfälle durch Krebs pro 100.000 Nichtraucher beläuft.



HAFENARBEITER

Neuseeländische Hafenarbeiter streiken für landesweiten Kollektivvertrag

Mitglieder der der ITF angeschlossenen neuseeländischen Hafenarbeitergewerkschaft HWU reagierten auf den Versuch der Arbeitgeber, die Aushandlung eines neuen landesweiten Kollektivvertrags mit der Gewerkschaft zu verhindern, indem sie die Häfen des Landes zum Stillstand brachten.

Lotsen, Schleppschiffbesatzungen, Gabelstaplerfahrer und andere Arbeitnehmer legten am 10. September die Arbeit nieder, nachdem die Arbeitgeber das Ergebnis einer geheimen Urabstimmung unter den Gewerkschaftsmitgliedern zurückgewiesen hatten, die sich zu 98 Prozent für einen neuen landesweiten Kollektivvertrag ausgesprochen hatten. 96 Prozent der Mitglieder hatten nötigenfalls Streikmaßnahmen zur Durchsetzung eines neuen landesweiten Vertrages befürwortet.

Jüngst verabschiedete Änderungen in der neuseeländischen Arbeitsgesetzgebung sahen derartige Abstimmungen unter den Arbeitnehmern über den Abschluß eigenständiger Betriebsvereinbarungen mit einzelnen Unternehmen vor. Im Falle der Häfen erbrachte dieses Instrument ganz offensichtlich nicht das gewünschte Ergebnis, also setzen sich die Arbeitgeber darüber hinweg. Die HWU bemüht sich nun vor dem Arbeitsgericht um eine einstweilige Verfügung gegen die Arbeitgeber.

Der Schritt der Arbeitgeber ist praktisch eine Fortsetzung ihrer Angriffe auf die der ITF angeschlossene Hafenarbeitergewerkschaft WWU, die im vergangenen Herbst zu einem landesweiten Hafenarbeiterstreik führten (vergl. ITF-Nachrichten September bis Dezember 1989).

Die ITF-Hafenarbeitersektion forderte den neuseeländischen Ministerpräsidenten und den Arbeitsminister des Landes in Botschaften auf, die Einhaltung der Kollektivverhandlungsrechte der HWU zu gewährleisten, um einen langwierigen und für die Hafenwirtschaft des Landes schädlichen Konflikt abzuwenden.

*Soeben erreicht uns die Nachricht, daß das Arbeitsgericht HWU-Mitglieder angewiesen hat, ihre Arbeit wiederaufzunehmen, da die Gewerkschaft bei ihrem Streikaufruf nicht alle Formalitäten erfüllt habe. Nach Angaben der HWU wird dies allerdings eine rasche Wiederaufnahme des Streiks, der von ihren Mitgliedern in so überwältigendem Maße unterstützt wird, nicht verhindern können.

Hafenreform in Malta: Hafenarbeiter fürchten negative Auswirkungen

Hafenarbeiter in Malta fordern von ihrer Regierung die Zusicherung, daß die geplante Reform des wichtigen Insel-Hafens Grand Harbour keine negativen Auswirkungen auf ihre derzeit geltenden Arbeitsbedingungen haben wird.

Die der ITF angeschlossene General Workers' Union (GWU), die auch Hafenarbeiter organisiert, wirkte im Rahmen eines paritätischen Ausschusses an der Erarbeitung von Empfehlungen zur Umstrukturierung des Hafens mit. Die Gewerkschaft fordert Vertretungsrecht in der neuen Hafenbehörde für Grand Harbour, deren Einrichtung die Regierung bereits zugestimmt hat.

Den Anstoß zu den Reformen gab die Erschließung des großen Freihafens von Marsaxlokk, wo die GWU bereits mit der Regierung über den Einsatz registrierter Hafenarbeiter gestritten hat.

Hafenarbeiter in Grand Harbour befürchten einen Angriff der konservativen Regierung, die eine Vereinheitlichung des Arbeitssystems und den 24-Stunden-Betrieb

im Hafen sicherstellen möchte, auf ihre im Laufe der Jahre in zahlreichen

bitteren Arbeitskonflikten errungenen Beschäftigungsbedingungen.

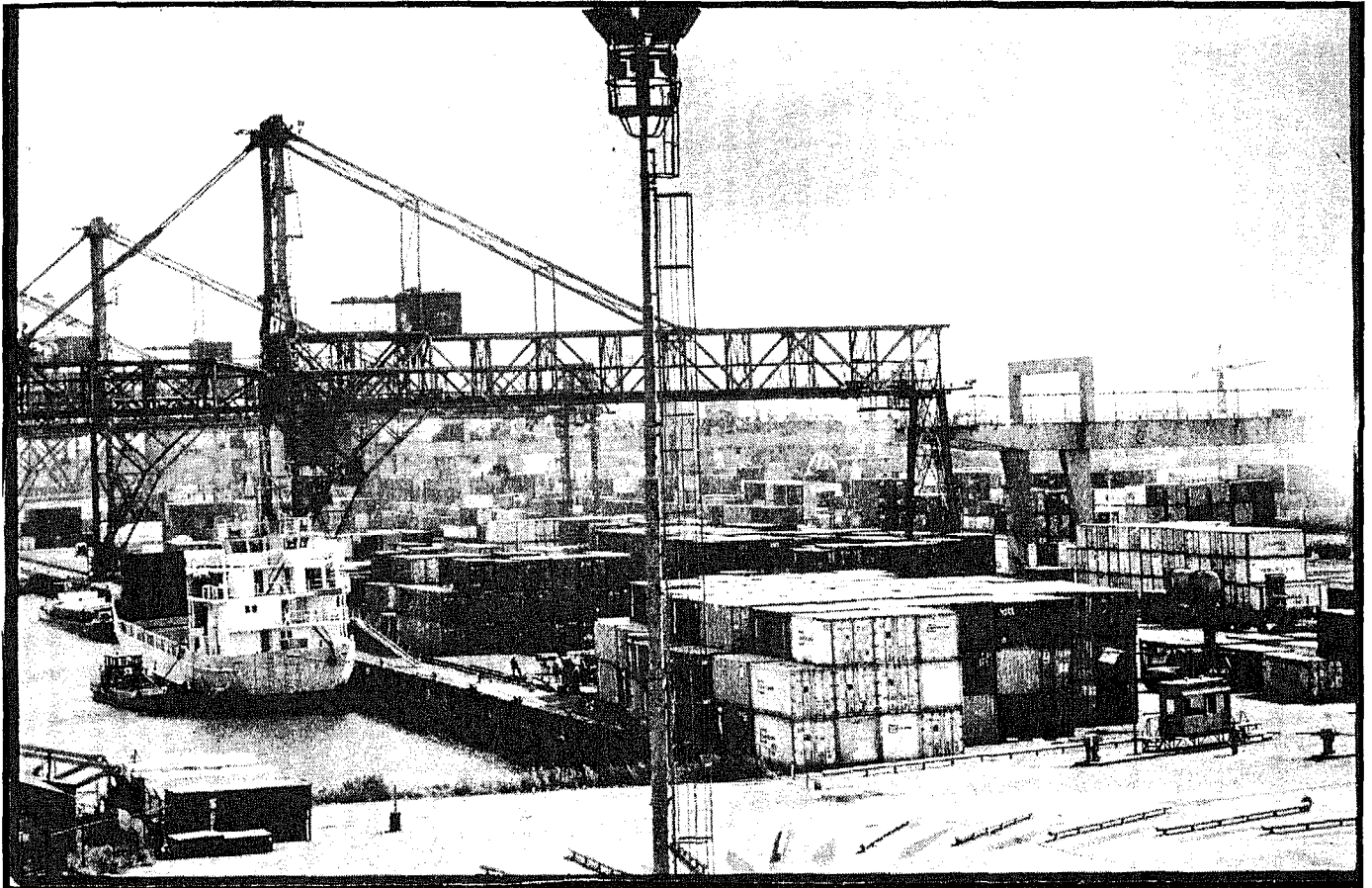
Neues US-Gesetz schützt Tätigkeit der Stauer

Ein neues Gesetz, über das derzeit im US-Kongreß beraten wird, sieht den Einsatz einer größeren Zahl US-amerikanischer Stauer beim Laden und Löschen ausländischer Schiffe in Häfen der Vereinigten Staaten vor. Damit erhält ITF-Politik praktisch gesetzlichen Status.

Zwei Gesetzesentwürfe, von denen einer im Repräsentantenhaus bereits verabschiedet wurde, werden dafür Sorge tragen, daß ausländische Seeleute nicht beim Laden oder Löschen der Frachten eingesetzt werden, wenn ihre Schiffe in US-Häfen vor Anker liegen.

Die der ITF angeschlossene International Longshoremen's Association (ILA) weist die Behauptung der Reederorganisationen zurück, die geplanten gesetzlichen Maßnahmen widersprächen der augenblicklichen Praxis und gefährdeten wertvolle Frachten. Die Gewerkschaft weist darauf hin, daß mit Hilfe der neuen Gesetze die traditionellen Beschäftigungsmöglichkeiten für US-Bürger in der Hafenwirtschaft gesichert und eine völlig unkontrollierte Situation verhindert werden soll, in der ausländische Seeleute veranlaßt werden, gegen niedrigere Löhne und bei schlechteren Arbeitsbedingungen die Arbeit der Stauer zu verrichten.

"Operation Stofkam" soll Einhaltung von Kollektivverträgen in Rotterdam garantieren



Die der ITF angeschlossene niederländische Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV greift im Rahmen einer energischen Kampagne hart gegen Verstöße der Hafendarbeiter in Rotterdam gegen bestehende Kollektivverträge durch.

Im Rahmen ihrer "Operation Stofkam" fordert sie Hafendarbeiter auf, die Gewerkschaft über Vorfälle zu unterrichten, in denen Unternehmen gegen die Lohn- und Mantelkollektivverträge verstoßen. Zu diesem Zweck richtete sie einen speziellen, rund um die Uhr besetzten Telefondienst ein.

Diesen Informationen gehen Gewerkschaftsfunktionäre dann bei Inspektionen der betroffenen Firmen nach. Sollte sich die Geschäftsleitung weigern, die Verträge zu respektieren, stehen der Gewerkschaft verschiedene rechtliche und Arbeitskämpfmaßnahmen offen. Dank der Initiative konnte die Gewerkschaft bereits gegen Unternehmen vorgehen, die entweder übermäßig viele Überstunden arbeiten lassen oder über Beschäftigungsagenturen Aus Hilfskräfte einstellen.

Die zwischen der Gewerkschaft und den Arbeitgebern geschlossenen Kollektivverträgen untersagen die Ausübung von

Stauereitigkeiten aufgrund von Gelegenheits- bzw. Zeitverträgen. Einige Firmen versuchen jedoch trotzdem, mit Hilfe sogenannter "Drittunternehmen", die Arbeitskräfte bereitzustellen, Arbeitnehmer auf dieser Grundlage zu beschäftigen, um so die vereinbarten Löhne und Zusatzleistungen zu umgehen.

Im Rahmen ihrer Überprüfungen hat die Gewerkschaft etwa 400 versteckte freie Stellen bei Unternehmen im Stückgutsektor entdeckt und konnte ein großes Stauereunternehmen zur Einstellung 50 zusätzlicher Arbeitnehmer aus dem Arbeitnehmerpool bewegen.

Gefahrgut-Datenbank geschaffen

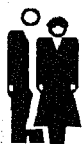
Eine Gruppe wichtiger Häfen in Nord-europa hat mit dem Einsatz von Computern bei der Überwachung des Gefahrguttransports auf See Neuland betreten. Das Programm unter dem Namen "Protect" wird auf Initiative des Hafens von Rotterdam entwickelt und soll die Hafenbehörden in die Lage versetzen, Informationen über

gesundheitsgefährdende Frachten mit Hilfe eines einheitlichen Systems für den elektronischen Datenaustausch (EDI) zu empfangen und auszutauschen.

Dies bedeutet, daß Einzelinformationen nicht mehr per Fax oder Telex übermittelt und per Hand in jedes einzelne Computer-

system eingegeben werden müssen.

"Protect", das die Häfen von Rotterdam, Hamburg, Bremen, Antwerpen und Felixstowe miteinander vernetzen wird, soll bis Mitte nächsten Jahres betriebsbereit sein und könnte, wenn es erfolgreich ist, auch auf andere Häfen ausgeweitet werden.



Anderson Mhungu zieht sich aus Gewerkschaftsarbeit und ITF-Vorstand zurück

Anderson Mhungu legte aus Altersgründen das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der der ITF angeschlossenen Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's Union (ZARU) nieder. Auf dem ITF-Kongreß in Florenz wurde er unter stehendem Applaus der Delegierten mit dem ITF-Goldabzeichen ausgezeichnet. Als junger Mann war Mhungu zunächst als Lehrer, dann als wissenschaftliche Hilfskraft und schließlich als Büroangestellter bei der heutigen Zimbabwe Omnibus Company beschäftigt. Anschließend war er zwei Jahre lang als Assistent im Arbeitsministerium tätig, bis er 1959 wegen seiner angeblichen Mitgliedschaft in der Befreiungsorganisation National Congress entlassen wurde.

Der Railways African Workers' Union schloß er sich 1960 als Organisationssekretär an und stieg im Jahre 1968 in die Position des Generalsekretärs der Gewerkschaft auf.

Diese Zeit war von politischen Wirren und dem mit der einseitigen Unabhängigkeitserklärung des damaligen Rhodesien begründeten Rückzug zunächst der Eisenbahner Sambiens und anschließend Botswanas aus der Gewerkschaft gekennzeichnet. 1987 konnte Mhungu jedoch den Zusammenschluß der drei Eisenbahnergewerkschaften in Simbabwe miterleben und wurde Stellvertretender Generalsekretär der neuen Gewerkschaft ZARU.

Mhungu war Mitglied des Vorstandes des Southern Rhodesia Trade Union Congress, Generalsekretär des African Trade Union Congress und während der ersten fünf Jahre nach der eigentlichen Unabhängigkeit des Landes im Jahre 1980 Kassenswart des Gewerkschaftsdachverbandes von Simbabwe (ZCTU).

Zehn Jahre lang war Mhungu Mitglied des ITF-Vorstands und vertrat den afrika-



nischen Kontinent während der vergangenen vier Jahre als ITF-Vizepräsident. Sein Beitrag zur Tätigkeit der Föderation wird von seinen vielen Freunden in der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften schmerzlich vermißt werden.

Peter Schneider wurde als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Robert Zehenthofer zum Vorsitzenden der der ITF angeschlossenen österreichischen Gewerkschaft Handel Transport Verkehr gewählt.

Fukutaro Fukuhara wurde im Juni auf dem Gewerkschaftstag der der ITF angeschlossenen Japan Confederation of Railway Workers' Unions (JRU) zum Präsidenten der Organisation gewählt. Generalsekretär wurde Mitsuharu Shibata.

Heinz-Werner Meyer, Vorsitzender der bundesdeutschen Gewerkschaft IG Bergbau und Energie, wurde zum Vorsitzenden des bundesdeutschen Gewerkschaftsdachverbandes DGB gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Ernst Breit an, der das Amt nach 8 Jahren niederlegte.

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) 8811397 ITF LDN G

Fax: +44-71-357 7871

Cables: Intransfe, London SE1

E-mail: Geonet - GEO2:ITF