

KAMPAGNE FÜR EUROPÄISCHE HAFENARBEITERCHARTA GESTARTET

Volle Respektierung der gewerkschaftlichen Freiheiten und Tarifverhandlungsrechte sowie die Schaffung eines koordinierten Systems zur Bereitstellung von Arbeitskräften für die Hafenwirtschaft in den Häfen ebenso wie auf nationaler und europäischer Ebene sind zwei zentrale Forderungen der europäischen Hafnarbeitercharta der ITF, die am 13. November auf einer Sitzung der europäischen ITF-Hafnarbeitergewerkschaften in Rotterdam verabschiedet wurde.

Die Sitzung, an der 19 Delegierte von 13 Gewerkschaften aus 13 Ländern teilnahmen, wurde einberufen, nachdem die in der Charta enthaltenen Forderungen im August bereits vom ITF-Kongreß in Florenz in Form einer Entschloßung grundsätzlich verabschiedet worden waren.

Die europäischen Hafnarbeitergewerkschaften unterstreichen die Notwendigkeit, in Zusammenhang mit dem im Rahmen der letzten Phase der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes entstehenden Wettbewerbsbedingungen einheitliche Mindestnormen bei Löhnen, Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen zu verabschieden. Sie sind außerdem entschlossen, die Angriffe bestimmter europäischer Hafnarbeitgeber und Regierungen auf die Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitsbedingungen der Hafnarbeiter zurückzuweisen.

Die Charta fordert die Einrichtung paritätischer Gremien, die für die Regelung der Bereitstellung von Arbeitskräften in der Hafenwirtschaft in Einklang mit Übereinkommen 137 und Empfehlung 145 der Internationalen Arbeitsorganisation sowie die Überwachung der Einhaltung von Ausbildungs-, Arbeitsschutz- und anderen von Arbeitgebern und Hafnarbeitergewerkschaften auf betrieblicher, nationaler oder europäischer Ebene vereinbarten Normen verantwortlich sind.

Die Delegierten appellierten an die ITF, den europäischen Gewerkschaftsbund (EGB), den gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in der Europäischen Gemeinschaft ("Brüsseler Ausschuß") und deren Mitgliedsgewerkschaften ebenso wie an politische Parteien und die Institutionen der Europäischen Gemeinschaft, die Umsetzung der in der Charta aufgeführten Bestimmungen

gen durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten.

Die Charta wird von der ITF nun als Dokument für eine entsprechende Kampagne der angeschlossenen Gewerkschaften herausgegeben. Daneben soll mit Hilfe einer Reihe von Konferenzen auf europäischer, nationaler und betrieblicher Ebene Unterstützung für die Durchsetzung der darin enthaltenen Forderungen gewonnen werden.

Die in Rotterdam versammelten Delegierten hörten einen Bericht von Clive Iddon, Sekretär des Brüsseler Ausschusses, über die jüngsten Entwicklungen in der Europäischen Gemeinschaft und ihre Auswirkungen auf die Hafnarbeiter. Er beschrieb das Scheitern aller Bemühungen der EG-Kommission um Miteinbeziehung der Häfen in eine gemeinsame Verkehrspolitik am Einspruch des Ministerrates und den fortgesetzten Widerstand der Mehrzahl der Hafnarbeitgeber gegen die Einrichtung eines gemeinsamen Ausschusses für die Hafenwirtschaft. Außerdem wies er auf Bestrebungen hin, den Verkehr von einer großen Zahl der im Zusammenhang mit der Sozialcharta der EG verabschiedeten Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer auszunehmen.

Herzlich willkommen hießen die Delegierten die Vertreter neuer ITF-Mitgliedsgewerkschaften - der rumänischen Seeleutegewerkschaft, die sich vor kurzem mit den Hafnarbeitern im Hafen von Constanta zu einer Föderation der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt zusammengeschlossen hatte, und der spanischen Transportarbeitergewerkschaft FETCOMAR-CC.OO. - sowie der türkischen Transportarbeitergewerkschaft Likat-Is, die von nun an wieder verstärkt in der ITF mitarbeiten wird.

Nov./Dez. 1990

HAFENARBEITER

Häfen, Menschen und Technologie (S. 5)

FISCHER

Umweltkonferenz in Leningrad (S. 7)

SEELEUTE

IAO-Mindeststeuer:
US \$ 340,- (S. 9)
Flaggenüberblick (S. 11)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 12)

BINNENVERKEHR

Deutsche Eisenbahner vereint (S. 13)
Nordamerikas "Smarte Züge" (S. 14)

LEUTE (S. 14)

ZIVILLUFTFAHRT

ITF-Prottest wegen Olympic (S. 15)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 16)

TODESFÄLLE (S. 16)

ITF-Nachrichten

wünschen Ihren Lesern ein
frohes Weihnachtsfest
und alles Gute für das
Neue Jahr

ITF unterstützt Arbeitnehmer in Fidschi

Das seit dem Putsch 1987 in Fidschi herrschende gewerkschaftsfeindliche Klima hatte zwangsläufig eine erhebliche Einschränkung der gewerkschaftlichen Tätigkeit in dem Land zur Folge.

Die ITF bemüht sich jedoch nach Kräften und mit Hilfe des Koordinierungsausschusses der dortigen Mitgliedsgewerkschaften, die nationale Gewerkschaftsbewegung auf Fidschi in dieser schwierigen Zeit soweit wie möglich zu unterstützen. Regionalsekretär Mo Hoda hielt sich zu diesem Zweck mehrmals in Fidschi auf und setzte sich für die Wiederherstellung der gewerkschaftlichen Freiheiten ein.

Die schwierige politische Lage in dem Inselstaat ist auch der Grund, weshalb in Fidschi seit einigen Jahren keine Maßnahmen im Rahmen des langfristigen Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum stattfanden.

In diesem Jahr nun war endlich eine Wiederaufnahme des Programms möglich. Im August und September konnten vier zweitägige gewerkschaftliche Grundbildungslehrgänge für insgesamt 48 Teilnehmer durchgeführt werden. Zwei dieser Lehrgänge fanden in Suva statt, die beiden anderen auf dem Flughafen von Nadi.

Die Seminare, an denen Mitglieder der vier der ITF angeschlossenen Gewerkschaften - Transport and Oil Workers' Union, Federated Airline Staff Association (FASA), Fiji Public Service Association (FPSA) und Air Pacific Employees' Association (APEA) - sowie der nicht der ITF angeschlossenen Foreign Going Seamen's Union teilnahmen, sollten den Gewerkschaftlern auf Fidschi die erforderlichen Fertigkeiten vermitteln, um aktiv an der Arbeit ihrer Gewerkschaften mitzuwirken. Für fast alle Beteiligten war dies das erste Mal, daß sie an einem gewerkschaftlichen Seminar teilnahmen, und sie begrüßten die Gelegenheit, mit anderen Gewerkschaftlern zu Gruppendiskussionen und gemeinsamen Aktivitäten zusammenzukommen.

Die Teilnehmer erarbeiteten eine Reihe von Anregungen für weitere Maßnahmen im Rahmen des Programms. Vor allem äußerten sie den Wunsch nach längeren Seminaren von mindestens dreitägiger Dauer und besonderen Ausbildungslehrgängen für die Führungsspitzen der Gewerkschaften. Außerdem zeigten sie Interesse an Seminaren zu speziellen Themen, z. B. Beschwerdeverfahren, berufliche Gesundheit und Sicherheit sowie Verhandlungs- und Kommunikationstechniken.

Angesichts der Tatsache, daß nur sehr wenig Frauen (alles in allem sieben) an diesen ersten Lehrgängen teilgenommen hatten, forderten sie Maßnahmen, um in



"Stärkung der Gewerkschaftsbewegung" war das Motto eines Seminars, das am 21. August 1990 auf dem Flughafen von Nadi (Fidschi) stattfand.

Zukunft eine größere Zahl von Frauen für die Teilnahme zu gewinnen.

Alle vier Seminare wurden vom ITF-Koordinierungsausschuß für Fidschi mit technischer Unterstützung durch Salote Qalo, den Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit und Bildung der FPSA, vorbereitet.

Aktiv beteiligt an den einzelnen Seminaren waren auch Spitzenfunktionäre der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf

Fidschi. Die FPSA und der nationale Gewerkschaftsdachverband der Fidschi-Inseln (FTUC) stellten ihre Hauptbüros für zwei der Seminare zur Verfügung. Der Vorsitzende des ITF-Koordinierungsausschusses, Michael Columbus, referierte im Rahmen eines Seminars in Suva über Aufgaben und Ziele der Gewerkschaften und der Internationalen Berufssekretariate unter besonderer Berücksichtigung der ITF.

IBFG-Frauenausschuß

Am 25. und 26. Oktober tagte in Brüssel (Belgien) der Frauenausschuß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG). Die ITF war auf dieser Sitzung durch Verwaltungssekretärin Eva Leigh vertreten.

Der Ausschuß unterstrich die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation von Frauen bei transnationalen Gesellschaften und in freien Exportzonen. Darüber hinaus diskutierte er über Heimarbeiterinnen sowie Arbeitnehmerinnen im informellen Sektor - zwei Wachstumsbereiche, die von den Gewerkschaften zu organisieren sind.

Alles deutet darauf hin, daß sich die Kluft zwischen den Durchschnittslöhnen von Männern und Frauen weiter vergrößert. Als Hauptursachen dieser Entwicklung werden die mangelnden Aufstiegsmöglichkeiten für Arbeitnehmerinnen sowie die Spaltung des Arbeitsmarktes angesehen - Frauen stellen z. B. noch immer den größten Anteil bei den Teilzeitbeschäftigten.

Statistisch gesehen steht fest, daß die Be-

zahlung in gewerkschaftlich organisierten Betrieben besser ist als in nicht gewerkschaftlich organisierten Betrieben - für Frauen ein hervorragender Grund, einer Gewerkschaft beizutreten, und ein nützliches Argument bei der Mitgliederwerbung für Gewerkschaften, die mehr Arbeitnehmerinnen organisieren wollen.

Im Rahmen der Vorbereitungen für den Internationalen Frauentag am 8. März beschloß der Ausschuß die weitere Förderung von zwei Projekten in El Salvador und Burkina Faso. Für diese Projekte konnten bisher von dem angestrebten Gesamtbetrag von 101.250 US-Dollar nur 23.161 Dollar aufgebracht werden. Bei dem Projekt in El Salvador handelt es sich um die Verknüpfung gewerkschaftlicher Bildungsarbeit und einer Berufsausbildung für Frauen, in Burkina Faso geht es um ein Alphabetisierungsprogramm für Frauen.

Der Ausschuß berichtet außerdem über die Vorbereitungen für die 5. Weltfrauenkonferenz des IBFG, die im April 1991 in Ottawa (Kanada) stattfinden wird.

Die Apartheid in Fidschi bekämpfen

Während eines Aufenthalts in London anlässlich eines Vortrags auf einem von der Menschenrechtsorganisation International Alert organisierten Seminar besuchte Kuini Bavadra, Witwe des früheren Ministerpräsidenten von Fidschi und heute als Vorsitzende der Labour-Partei von Fidschi an der Spitze einer Koalition von Oppositionsparteien, das ITF-Hauptbüro und sprach mit den ITF-Nachrichten. Auf die Frage, weshalb die internationale Presse der Lage in Fidschi kaum noch Aufmerksamkeit schenkt, stellte sie fest:

„Interesse besteht nur, wenn es zu Gewalttätigkeiten oder Unruhen kommt. Wir folgen der von Gandhi begründeten Tradition des gewaltfreien Protests, aber damit kommt man nicht in die Schlagzeilen.“

Besonders bitter reagiert sie auf einen vor kurzem gefaßten Beschluß der Europäischen Gemeinschaft, die „Regierung“ von Fidschi im Rahmen des Lomé-Übereinkommens mit einem Betrag in Höhe von 40 Millionen US-Dollar zu unterstützen.

„Die EG ist sich offensichtlich nicht bewußt, daß sie es mit einem nicht gewählten Ein-Parteien-Regime zu tun hatte, das sich nur mit Hilfe der Streitkräfte an der Macht halten kann,“ stellt sie fest und weist darauf hin, daß es seit dem Militärputsch im Jahre 1987 auf Fidschi weder auf nationaler noch auf kommunaler Ebene eine gewählte Regierung gibt.

In jüngster Zeit war eine Zunahme der Gewalttätigkeiten gegen Oppositionspolitiker und Gewerkschafter zu verzeichnen. Mahendra Chaudhry, Präsident der der ITF angeschlossenen Fiji Public Service Association, wurde von Unbekannten zusammengeschlagen. Einem Universitätsdozenten erging es wenige Tage später ähnlich. Die Opposition gegen die neue Verfassung wächst, und Frau Bavadra ist überzeugt, daß die Regierung bewußt versucht, Gewalttätigkeiten zu provozieren, um so einen Vorwand für ein hartes Durchgreifen gegen ihre Gegner zu haben. (Die neue Verfassung, die nach Rassen getrennte Wählerverzeichnisse im Stile der Apartheid und manipulierte Wahlkreise vorsieht, wurde auf dem 36. ITF-Kongreß in Florenz im August dieses Jahres in einer Dringlichkeitsentschließung verurteilt.)

Nach dem Tod ihres Mannes im vergangenen Jahr stand Frau Bavadra plötzlich im Mittelpunkt des politischen Lebens auf Fidschi. Zuvor war sie im öffentlichen Dienst tätig gewesen und aktives Mitglied der FPSA. Heute ist sie „Berufspolitikerin“. Obwohl sie die unumstrittene Führungsfigur der Opposition des Inselstaates ist, erhält sie keine Abgeordnetendiäten, da das Parlament des Landes aufgelöst wur-



de. Die Labour-Partei zahlt ihr einen kleinen Zuschuß, „so daß ich meine Kinder ernähren kann“.

Nach der Inkraftsetzung der neuen Verfassung (sie wurde vom „Häuptlingsrat“ ratifiziert, bei dessen nicht gewählten Mitgliedern es sich durchweg um alte Bundesgenossen von Ministerpräsident Ratu Mara handelt), ist bei den als nächster Schritt vorgesehenen Wahlen im kommenden Jahr mit offenen Manipulationen zu rechnen.

„Die Oppositionsparteien werden sich an diesen Wahlen nicht beteiligen, da wir keinerlei Gewinnchancen haben,“ erklärt Frau Bavadra.

Im Gegensatz zur Regierungspartei, die ihre Anhänger unter den Nachkommen der Ureinwohner Fidschis rekrutiert, findet die Koalition der Oppositionsparteien Unterstützung bei allen Bevölkerungsgruppen. Das System benachteiligt aber nicht nur Bevölkerungsgruppen indischer Ursprungs, sondern hat auch zur Folge, daß die städtische Bevölkerung, die häufig gewerkschaftlich organisiert ist und nicht immer das Regime unterstützt, deutlich unterrepräsentiert ist. Dies ist anhand der vorgeschlagenen Zusammensetzung des Parlaments klar ersichtlich, bei der 37 Sitze für Abgeordnete aus der Bevölkerungsgruppe der Ureinwohner Fidschis, 27 Sitze für Abgeordnete indischer Abstammung und 6 Sitze für andere Bevölkerungsgruppen reserviert sind. Nur fünf der 37 Abgeordneten der „Ureinwohner“ werden in städtischen Gebieten gewählt, obwohl 33

Prozent der Bevölkerung Fidschis in den Städten leben. Das gesamte System beruht auf einer völlig willkürlichen Einteilung der Wahlbezirke mit dem Ziel, eine Handvoll konservativer Politiker aus einer einzigen Bevölkerungsgruppe an der Macht zu halten. Die Gewerkschaftsbewegung, die die Labour-Partei in Fidschi gründete und traditionell an der Spitze des Widerstandes gegen die herrschende Bevölkerungsgruppe steht, ist erneut Zielscheibe militärischer Schlägertrupps: Soldaten in Zivil greifen führende Persönlichkeiten heraus, schlagen sie zusammen und lassen sie dann als warnendes Beispiel für die anderen frei.

Der FTUC und die Oppositionsparteien konzentrieren sich nun auf die Mobilisierung der Arbeitnehmer an der Gewerkschaftsbasis, insbesondere in den ländlichen Gebieten. Eine Bildungskampagne unter dem Motto „Operation Sonnenaufgang“ soll im nächsten Jahr beginnen.

„Nur wenn wir für die Bildung unserer Mitbürger sorgen, können wir eine Rückkehr zur Demokratie erreichen,“ erklärt Frau Bavadra. Die Anstrengungen der der ITF angeschlossenen und anderer Gewerkschaften, insbesondere in Australien und Neuseeland, waren in ihren Augen ein wichtiger Faktor, der in den ersten Tagen nach dem Putsch die Exzesse der Streitkräfte unter Kontrolle brachte. Möglicherweise muß erneut Druck ausgeübt werden, um die Wiederherstellung der Demokratie zu gewährleisten.

Karten informieren über gefährliche Chemikalien

Das internationale Programm für die Sicherheit in der Chemieindustrie (IPCS) hat vor kurzem eine Serie internationaler Chemiesicherheitskarten veröffentlicht, auf denen Informationen über die chemischen Merkmale von verbreitet zur Anwendung kommenden Industriechemikalien sowie Arbeitsschutzrichtlinien für den Umgang mit diesen Chemikalien zusammengefaßt sind. Das IPCS ist ein gemeinsames Programm der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und der UNO-Umweltorganisation UNEP.

Die bisher für 87 verschiedene Stoffe herausgegebenen Karten (bis 1994 soll ein Spektrum von 2.000 Chemikalien abgedeckt sein) enthalten klare, leicht verständliche Informationen und Ratschläge im Zusammenhang mit potentiell gesundheitsgefährdenden Stoffen, mit denen Arbeitnehmer an den unterschiedlichsten Arbeitsplätzen häufig Umgang haben. Die in allen Sprachen der europäischen Gemeinschaft (ebenso wie weiteren Sprachen, wenn auch andere Stellen einen Beitrag zur Finanzierung leisten) herausgegebenen Karten sollen durch ein Benutzerhandbuch sowie Material für eintägige Ausbildungs-

lehrgänge ergänzt werden, die für einen sicheren und wirksamen Einsatz der Karten unverzichtbar sind.

Die Internationale Föderation von Chemie-, Energie- und Fabrikarbeitern (ICEF), die von gewerkschaftlicher Seite an der Erstellung der Karten beteiligt war, unterstreicht, daß nicht alle denkbaren Anwendungsmöglichkeiten der Stoffe und alle von ihnen möglicherweise ausgehenden Risiken auf den Karten verzeichnet werden können. Die ICEF stellt außerdem fest, daß die Unternehmensleitungen durch die Karten nicht aus ihrer Verantwortung entlassen werden, den Arbeitnehmern umfassende Informationen und Sicherheitsdatenblätter über die von ihnen genutzten Chemikalien zur Verfügung zu stellen.

Die Karten können als Set oder einzeln in großen Stückzahlen bezogen werden. ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die nicht der ICEF angeschlossen sind und Informationen über den Bezug dieser Karten wünschen, sollten sich mit David Cockroft in der ITF-Presse- und Forschungsabteilung in Verbindung setzen.

*Der Einsatz der Internationalen Chemiesicherheitskarten war ein Gegenstand der

Beratungen auf der Jahrestagung der Arbeitsgruppe für berufliche Gesundheit, Sicherheit und Umwelt des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und der Internationalen Berufssekretariate, die vom 29. bis zum 31. Oktober in Brüssel stattfand. Die Sitzungsteilnehmer diskutierten ferner über Möglichkeiten für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten auf dem Gebiet der Gesundheit und Sicherheit, für eine verstärkte Miteinbeziehung der Gewerkschaften in die Tätigkeit internationaler Ordnungsbehörden und einer Verknüpfung der gewerkschaftlichen Tätigkeit im Bereich des Arbeitsumfeldes mit Umweltschutzkampagnen generell.

**Der IBFG hat vor kurzem eine Broschüre zum Thema "Berufliche Gesundheit, Sicherheit und Umwelt in Osteuropa" herausgegeben, die derzeit in osteuropäischen Sprachen übersetzt wird. Die Broschüre informiert in verschiedenen Abschnitten über Probleme der Gesundheit und Sicherheit und der Umwelt in Mittel- und Osteuropa, die Zusammenhänge zwischen Gesundheit, Sicherheit, Umwelt und Wirtschaftsreformen sowie über gewerkschaftliche Politik und Maßnahmen.



HAFENARBEITER

ITF-Spendenaufwurf für liberianische Hafendarbeiter in Sierra Leone

Der anhaltende Bürgerkrieg in Liberia hatte weitreichende Auswirkungen für alle, die in die gewalttätigen Auseinandersetzungen der vergangenen Monate verwickelt wurden.

Während die Kampfhandlungen weitergehen und Wohnungen und Lebensgrundlage der arbeitenden Bevölkerung zerstört werden, suchen Tausende Liberianer in Todesangst Zuflucht in benachbarten Ländern Afrikas.

Zwangsläufig befinden sich unter den Opfern auch Mitglieder von ITF-Gewerkschaften. Im Namen einer solchen Gruppe, insgesamt 50 Hafendarbeiter und ihren Familien, die sich vor dem Gemetzel nach Freetown im benachbarten Sierra Leone in Sicherheit brachten, bat die ITF in einem

Spendenappell um besondere Unterstützung.

Als Mitglieder der liberianischen Hafendarbeitergewerkschaft baten die Hafendarbeiter nach ihrer Ankunft in Sierra Leone die dortigen ITF-Mitgliedsgewerkschaften um Hilfe. Die Gewerkschaften in Sierra Leone besorgten den Hafendarbeitern und ihren Familien Unterkünfte und versorgten sie mit Grundnahrungsmitteln. Sollte die Lage in Liberia die Hafendarbeiter jedoch zu einem längerfristigen Aufenthalt in Sierra Leone zwingen, können die dortigen Gewerkschaften angesichts ihrer eigenen knappen Mittel diese Versorgung nicht aufrechterhalten.

Auf Bitten der Gewerkschaften in Sierra Leone genehmigte ITF-Generalsekretär Harold Lewis bereits zwei bescheidene

Spenden aus Mitteln der ITF, um die dringendsten Bedürfnisse der Hafendarbeiter zu befriedigen. Auf einen Spendenaufruf der ITF vom Oktober hin gingen inzwischen bereits großzügige Beiträge der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zur Unterstützung der aus ihrer Heimat vertriebenen Hafendarbeiter ein. Dank dieser Spenden verfügen sie nun über ausreichende finanzielle Mittel, um sich und ihre Familien während der nächsten zwei Monate über die Runden zu bringen.

Die ITF-Nachrichten appellieren an alle Gewerkschaften, die bisher noch keine Spende geleistet haben, dies so bald wie möglich zu tun. Wir können Euch versichern, daß alle Spenden einem sehr guten Zweck zugeführt werden.

Menschen sind die wichtigsten Ressourcen eines Hafens

Menschen sind die wichtigsten Ressourcen, wenn sich die Hafenwirtschaft den technischen und wettbewerbsbedingten Herausforderungen unserer Zeit stellen will.

Diese Botschaft stand im Mittelpunkt der Konferenz zum Thema "Häfen, Menschen und Technologie" vom 14. bis zum 16. November, an der auf Einladung des Hafens von Rotterdam mehr als 200 Vertreter von Hafenbehörden, Hafearbeitgebern und Gewerkschaften aus fast allen Teilen der Welt teilnahmen.

Die Teilnehmer konnten unter einem breiten Angebot an Vorträgen und Diskussionen über verschiedene Aspekte neuer Technologien in den Häfen, Ausbildung, Produktivität, Gesundheit und Sicherheit und Fragen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen wählen.

Besonders ausführlich wurde unter anderem auf die Erfahrungen der Hafenarbeiter in den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland, Kanada und den USA eingegangen. Vertreter der der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaften in diesen Ländern berichteten in anschaulicher Weise über die Leistungen ihrer Organisationen im Zusammenhang mit der Modernisierung und Humanisierung der Arbeit in der Hafenwirtschaft.

Der Generalsekretär der niederländischen Hafnarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV, Ruud Vreeman, beschrieb die Bemühungen seiner Gewerkschaft, in der Folge von Rationalisierungsmaßnahmen und einer Umgestaltung der Arbeitsorganisation eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in den Häfen zu gewährleisten. Die Gewerkschaft, die zur Durchsetzung ihrer Forderungen nötigenfalls auch vor Streikmaßnahmen nicht zurückschreckt, hat ein völlig neuartiges Programm für Beschäftigungsbedingungen, Arbeitszeit und Sicherheitsschutz in diesem Wirtschaftsbereich erarbeitet.

Don Garcia vom kanadischen Zweig der International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) berichtete über den langjährigen Kampf seiner Gewerkschaft um gerechte Einstellungsverfahren für die Hafnarbeiter und die Einführung neuer Technologien zum Nutzen aller betroffenen Parteien. Gemeinsam mit Robert Wilds von der British Columbia Maritime Employers' Association erläuterte er darüber hinaus umfassende gemeinsame Anstrengungen der Gewerkschaft und der Arbeitgeber im Hafen von Vancouver zur Verbesserung der Ausbildung von Arbeitnehmern und Managern in Fragen der be-

ruflichen Gesundheit und Sicherheit.

Peter Reckewell von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Betriebsrat im Hamburger Hafen, berichtete über die von den Arbeitgebern auf Initiative seiner Gewerkschaft gegebene Zusage, einen Teil der vorhandenen Arbeitskräfte für den Umgang mit den seit den 70er Jahren eingeführten Informationstechnologien umzuschulen.

Weniger positiv waren die Beiträge bestimmter Vertreter der britischen Hafearbeitgeber, die voller Stolz über ihre Angriffe auf die organisierten Arbeitnehmer und das heute in einigen britischen Häfen

nach Entlassung der bisherigen Belegschaft benötigte minimale Ausbildungsniveau sprachen. Hafearbeitgebern aus anderen Ländern war dies spürbar peinlich.

Die weltweite Spitzenposition des gastgebenden Hafens von Rotterdam, der in diesem Jahr sein 650jähriges Bestehen feiert, in der Hafenwirtschaft ist das Ergebnis des konstruktiven Zusammenwirkens einer starken und einflussreichen Hafnarbeitergewerkschaft, eines zukunftsorientierten Management und öffentlicher Stellen, denen eine Koordinierung der Infrastrukturplanung mit der Entwicklung des Hafens selbst am Herzen liegt.

Privatisierungsabsichten in Großbritannien

Die britische Regierung gab ihre Pläne für die Privatisierung von mehr als 100 Häfen bekannt.

Unter den bei der Eröffnung einer neuen Sitzungsperiode des Parlaments am 7. November angekündigten Gesetzesvorhaben waren auch Pläne für die Einbringung eines Gesetzesentwurfs, der sogenannten "Trust-Häfen" auf deren Wunsch eine Privatisierung ermöglichen würde. Dieser Schritt wurde von einer Reihe der größeren Trust-Häfen, die dringend an zusätzlichen Finanzmitteln für Ausbauprojekte und einer weiteren Reduzierung der Lohnkosten interessiert sind, begeistert aufgenommen.

Mehr als die Hälfte der ehemals im 1989 von der Regierung abgeschafften Hafnarbeiterregister registrierten Arbeitnehmer wurden in der Zwischenzeit bereits entlassen. Am 5. Oktober kündigte die Mersey Docks and Harbour Company, größter Arbeitgeber im Hafen von Liverpool, die geplante Entlassung eines Drittels der bei ihr beschäftigten Hafnarbeiter an.

Zahlreiche Hafnarbeitgeber haben bereits ihre Entschlossenheit unter Beweis gestellt, im Rahmen ihrer fortgesetzten Angriffe auf Löhne und Arbeitsbedingungen alle bei ihnen beschäftigten, ehemals registrierten Hafnarbeiter zu entlassen. Neue Mitarbeiter werden zu weit ungünstigeren Bedingungen eingestellt. Einige Hafenbehörde lassen den Frachtumschlag nur noch von Vertragsunternehmen ausführen - der erste Schritt zur Wiedereinführung der Gelegenheitsarbeit.

Die der ITF angeschlossene Transport and General Workers' Union (TGWU) verweist auf die riesigen Kosten, die durch die Abfindungszahlungen an ehemals dem Register unterstellte Hafnarbeiter verursacht werden und sich derzeit auf 130 Mio. Pfund (US-Dollar 253,5 Mio.) belaufen. Im Vergleich hierzu ging die Regierung bei anfänglichen Schätzungen von 25 Mio. Pfund (US-Dollar 48,8 Mio.) aus. Dies zeige, daß der Staat keine Ausgaben scheue, um die Häfen von ihren gewerkschaftlich gut organisierten Belegschaften zu befreien.

Die Gewerkschaft hatte von Anfang an gewarnt, daß Regierung und Arbeitgeber langfristig Tausende von Arbeitsplätzen in den Häfen abschaffen und die Gelegenheitsarbeit wieder einführen wollten (vergl. *ITF-Nachrichten* Februar 1990).

Bei einigen Hafearbeitgebern könnten die Privatisierungspläne jedoch noch auf Widerstand stoßen, da die Regierung erklärtermaßen beabsichtigt, 50 Prozent der aus dem Verkauf der Häfen erzielten Gewinne einzubehalten.

*Mit der Bekanntgabe seiner Absicht, die Zahl der im Hafen von Felixstowe beschäftigten Hafnarbeiter um mehr als 100 zu verringern, öffnete der Hafen Ende November eine neue Front bei den Angriffen auf die Arbeitsplätze der britischen Hafnarbeiter. Felixstowe leidet unter einem erheblichen Rückgang der Zahl seiner Kunden und damit auch seiner Einnahmen, da der Hafen mit Abschaffung des Hafnarbeiterregisters einen Großteil seiner Wettbewerbsvorteile verlor, die sich daraus ergaben, daß er nicht dem Hafnarbeiterregister unterstellt war. Zwei große Speditionsunternehmen - Evergreen und CMA - verlagerten ihren Betrieb kürzlich in ein neues Terminal auf der Isle of Grain.

Gewerkschaft hilft philippinischen Fischern

Eine traurige Geschichte von der skrupellosen Ausbeutung philippinischer Fischer wurde aufgedeckt, nachdem die ITF die ihr angeschlossene Gewerkschaft der Fischer in Südafrika - die Trawler and Line Fishermen's Union - um eine Untersuchung des Falls fünf philippinischer Fischer gebeten hatte, die im Hafen von Kapstadt den Trawler *Soon Hung No. 1* aus Thailand verlassen hatten.

Die Männer verließen das Schiff am 11. Oktober und suchten in der örtlichen Seeleutemission Zuflucht. Norman Daniels, der zuständige Sekretär unserer Mitglieds-gewerkschaft, setzte sich am 19. Oktober mit ihnen in Kontakt. Was er von ihnen zu hören bekam, erschütterte ihn zutiefst.

Alle fünf Fischer zeigten Daniels Kopien von Verträgen, die sie in Singapur für eine Beschäftigungsdauer von 18 Monaten abgeschlossen hatten.

Die ITF ist leider nur all zu vertraut mit den unfairen Beschäftigungsbedingungen der Seeleute, insbesondere auf Billigflaggenshippen, doch die von der Besatzung der *Soon Hung No. 1* unterzeichneten Verträge enthielten völlig unannehmbare Bedingungen für eine Arbeitnehmergruppe, auf die die Gewerkschaften nur selten aufmerksam werden und die daher kaum je auf eine Wiedergutmachung hoffen können.

In den Beschäftigungsverträgen der Fischer stand klar und deutlich zu lesen, daß sie keine festen Arbeitszeiten hätten und ohne Anspruch auf zusätzliche Bezahlung für unbegrenzte Dauer arbeiten müßten.

Außerdem sollten sie nach Ablauf des Beschäftigungsvertrages, also nach mindestens 18monatiger Tätigkeit an Bord, ihre Rückflugtickets von Kapstadt nach Manila selber bezahlen.

Die Heuern beliefen sich auf 5.200 neue Taiwan-Dollar (US \$ 190,55) im Monat während der ersten zwölf Monate, 6.500 neue Taiwan-Dollar (US \$ 238,18) für den 13. bis 18. Monat der Laufzeit des Vertrages und 7.800 neue Taiwan-Dollar (US \$ 285,82) im Falle einer Verlängerung des Beschäftigungsvertrages nach Ablauf der ersten 18 Monate. Diese Heuern sollten aber erst im Heimathafen Singapur ausgezahlt werden, falls der betreffende Fischer nicht vor Ablauf des Beschäftigungsvertrages nach Manila zurückgekehrt war. Bis

dahin sollten die Fischer für die Dauer ihrer Tätigkeit an Bord der *Soon Hung No. 1* monatlich 1.000 neue Taiwan-Dollar (US \$ 36,64) erhalten.

Gemäß den Bestimmungen des Vertrages akzeptierten die philippinischen Fischer außerdem eine dreimonatige Probezeit an Bord. Falls sie diese nicht zur Zufriedenheit erfüllen sollten, waren sie zu Entschädigungszahlungen in Höhe von 2.800 Pesos (US \$ 105,10) für die Ausstellung einer Arbeitserlaubnis, 1.620 Pesos (US \$ 60,81) als Reisesteuer und 1.200 Pesos (US \$ 45,04) für Unfall- und Krankenversicherung verpflichtet.

Weitere Vertragsklauseln können das Elend der Fischer an Bord der *Soon Hung No. 1* nur weiter verschärfen haben. Eine Klausel sah die Rationierung der Trinkwasservorräte sowie den Gebrauch von Salzwasser zum Baden, Kleiderwaschen und selbst zum Zähneputzen vor.

Eine andere Klausel des Vertrages ist so unglaublich, daß wir sie hier in vollem Wortlaut wiedergeben wollen:

“Das Fangschiff ist beim Verlassen des Hafens leer, deswegen schwankt es bei schwerem Seegang und verursacht dadurch Schwindelgefühl, Übelkeit und Appetitlosigkeit. Dies wird Seekrankheit genannt. Wenn jemand daran leidet, ist das verständlich. Anhaltende Seekrankheit kann jedoch nicht hingenommen werden. Sollte also jemand ständig seekrank angetroffen werden, werden ihm keine Heuern ausgezahlt; nur angemessene Erklärungen werden akzeptiert.” (Unterstreichungen im Original).

Jeder Fischer, der während der Fahrt das Pech hatte, seekrank zu werden und keine “angemessene Erklärung” dafür hatte (was immer das auch heißen mag), sollte für die Dauer seiner Arbeitsunfähigkeit nicht bezahlt werden.

Die Bedingungen des Beschäftigungsvertrages waren schlimm genug. Als Daniels jedoch mit den Leuten sprach, berichteten sie ihn von weiteren Demütigungen, die sie an Bord erdulden mußten. Die Lebensmittelvorräte waren äußerst knapp bemessen und bestanden hauptsächlich aus Reis - ein Speiseplan, der sicherlich angesichts der von den Fischern erwarteten harten Arbeit nicht angemessen

war; wenn sie sich verspätet zum Dienst meldeten, erhielten sie überhaupt nichts zu essen.

Das Wasser war auf 3 bis 5 Liter am Tag rationiert. Diese Ration mußte sich die 19köpfige Besatzung teilen. Das Wasser war schmutzig und als Trinkwasser nicht geeignet.

Die Fischer wurden um ihre Heuern betrogen und hatten auch die ihnen an Bord zustehenden Beträge nicht erhalten. Die von ihnen benötigte Arbeitskleidung war entweder zerschissen (z. B. wurden ihnen zerrissene Handschuhe gegeben) oder wurde überhaupt nicht zur Verfügung gestellt. Sie mußten regelmäßig sehr lange arbeiten und hatten wenig Zeit zum Ausruhen. Alles in allem, so berichteten sie, wurden sie sehr schlecht behandelt.

Diese letzte Behauptung wurde in der Folge mehr als bestätigt. An dem Tag, an dem Daniels die Fischer in der Seeleutemission besucht hatte, tauchte gegen 18 Uhr der Kapitän zusammen mit 15 Besatzungsmitgliedern und dem chinesischen Verbindungsoffizier Charles Lee von der Generalagentur der Reederei Ellerman and Bucknall (Pty) Ltd. auf. Als sie begannen, die Fischer heranzustoßen und sie mit Tauen zu fesseln, wurde klar, daß sie zur Rückkehr auf das Fangschiff gezwungen werden sollten.

Durch den Lärm aufmerksam gemacht, erkundigte sich der wachhabende Offizier, was vor sich gehe. Er stellte den Kapitän und Herrn Lee zur Sprache und erklärte, unter seinem Dach werde niemand “wie ein Hund gefesselt” und mit Gewalt zum Verlassen der Mission gezwungen. Er rief die Polizei, die den Kapitän und Lee schließlich zum Verlassen des Gebäudes bewegen konnte. Am nächsten Tag traf Daniels erneut, diesmal im Beisein von Herrn Lee, mit den Besatzungsmitgliedern zusammen. Sie wurden aufgefordert, zum Schiff zurückzukehren, weigerten sich aber zweifellos aus Angst vor dem, was dort auf sie warten würde.

Die fünf Fischer wurden schließlich am 2. November in ihre Heimat zurückgeschafft, jedoch erst nachdem sie von den Einwanderungsbehörden zwei Wochen lang im Gefängnis von Pollsmoor festgehalten worden waren.

Schottischer Fischkutter von U-Boot versenkt

Achtzehn Schiffe sanken in den vergangenen Jahren unter mysteriösen Umständen vor der schottischen Küste. Dabei kamen 50 Menschen ums Leben. Als Grund stehen U-Boote der Streitkräfte in Verdacht.

Die jüngste Tragödie ereignete sich am 22. November, als das in Großbritannien registrierte Fangschiff *Antares* vor der schottischen Westküste verschwand. Ein Wrack, das den Namen des Schiffes trug, wurde später gefunden, von den vier Besatzungsmitgliedern fehlt jedoch jede Spur.

Alles deutet darauf hin, daß ein britisches Marine-U-Boot sich im Netz des Fangbootes verfangen und es mit sich unter Wasser zog.

Ein Sprecher des britischen Verteidigungsministeriums erklärte, die Besatzung des U-Boots habe bemerkt, daß etwas nicht in Ordnung war, und sei aufgetaucht, weil sie glaubte, das U-Boot habe sich in Netzen verfangen. Die Besatzung habe Befehl erhalten, sich davon zu überzeugen, daß die Besatzung in Sicherheit sei.

Sie habe zwei Fangboote ausmachen können, sei jedoch nicht in der Lage gewesen, Funkkontakt zu ihnen aufzunehmen. Be-

richten zufolge hielt sich das U-Boot mehr als zwei Stunden lang in dem Gebiet auf, konnte jedoch keine Überlebenden entdecken.

Im Laufe der Jahre hatten sich bereits zahlreiche ähnliche Vorfälle in den flachen Gewässern der Irischen See zwischen Irland und Schottland ereignet, die als Übungsgebiet für U-Boote beliebt sind.

Bereits früher sind verschiedentlich Fischkutter spurlos verschwunden. Andere wurden kilometerweit mitgezogen, bis die Vertauung ihre Netzeriß oder die Schiffe kenterten. Wieder andere wurden bei ruhiger See durch unerwartete hohe Wellen versenkt. Man geht davon aus, daß diese

Wellen durch dicht an den Schiffen vorbeifahrenden U-Boote verursacht werden.

Fischer auf Rettungsflößen wurden von U-Booten umkreist, bis sie von anderen Schiffen an Bord genommen wurden.

Die Regierung bestätigte 13 Vorfälle vor der britischen Küste. Das Oberste britische Gericht hat vor kurzem die Vorlage aller U-Boot-Logbücher für den 5. September 1985 durch das Verteidigungsministerium angeordnet. Damals wurde der Trawler *Inspire* in der Irischen See durch eine unerwartete Welle versenkt. Zwei Besatzungsmitglieder wurden getötet. Die Regierung weist jede Verantwortung für den Vorfall zurück.

NAFO-Fangabkommen

Die Europäische Gemeinschaft hat sich zur Übernahme einer Reihe, wenn auch nicht aller, internationaler Fangquoten für den Nordwestatlantik bereiterklärt. Die Quoten für diese internationalen Gewässer werden von der Organisation für die Fischerei im Nordwestatlantik (NAFO) festgelegt, der Kanada, Island, Dänemark

(für Grönland und die Faröer-Inseln), die UdSSR, Norwegen, die USA und die Europäische Gemeinschaft (EG) angehören.

Trotz ihrer NAFO-Mitgliedschaft hat sich die EG bisher immer über die von der Organisation festgelegten Quoten hinweggesetzt und eigene, höhere Fangquoten verabschiedet.

Auf der Jahrestagung der NAFO in Halifax (Kanada) im September erklärte sich die EG nun bereit, mit drei Ausnahmen alle Quoten zu übernehmen. Nicht übernommen wurden von der EG die Quoten für Kabeljau, Rotbarsch und Rotzunge. NAFO hatte ein Moratorium für den Kabeljaufang in der stark überfischten "Nase" der großen Neufundlandbank (dem in die internationalen Gewässer hineinragenden Teil der Bank) gefordert - und insbesondere die kanadische Regierung war über die Entschlossenheit der EG, den Kabeljaufang in diesen Gewässern fortzusetzen, empört. Andere NAFO-Mitglieder zeigten sich jedoch generell erfreut, daß die EG der Mehrzahl der NAFO-Quoten endlich zustimmt.

Die NAFO-Tagung beschloß darüber hinaus die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, die detaillierte Vorschläge für die Verbesserung der Überwachung und Kontrolle der Fangtätigkeit im Nordwestatlantik erarbeiten soll. Die NAFO-Mitglieder sind besonders über die zunehmende Zahl von in diesem Gebiet tätigen Billigflaggen-schiffen europäischer Reeder beunruhigt. Diese Billigflaggenschiffe halten sich an keine Quote und stellen eine ernstzunehmende Bedrohung für die Erhaltung wirtschaftlicher Quoten und erneuerbarer Erträge dar.

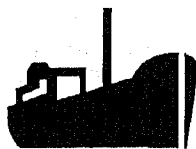
Umweltkonferenz in der UdSSR

Gewerkschafter sollten sich an die Spitze der Umweltbewegung setzen und den Dialog mit Industrie und Regierungen über umweltfreundlichere Produktionsprozesse eröffnen. So lautete die Schlußfolgerung einer gewerkschaftlichen Umweltkonferenz. Die Internationale gewerkschaftliche Folgekonferenz zur Meeresumwelt fand vom 10. bis zum 14. September in Leningrad statt und wurde auf Initiative der sowjetischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft, der Gewerkschaft der Arbeitnehmerinnen in Dänemark (KAD) und der der ITF angeschlossene dänische Gewerkschaft SiD organisiert. Eine frühere Konferenz dieser Art war 1988 in Dänemark abgehalten worden.

Der Teilnehmerkreis der Konferenz umfaßte Vertreter von Gewerkschaften und Umweltschutzorganisationen sowie Wissenschaftler, Politiker und Forscher aus den skandinavischen Ländern, der UdSSR, Polen, der Bundesrepublik Deutschland, Spanien, Großbritannien, den Faröer-Inseln und Brasilien. Als Vertreter der Internationalen Berufssekretariate nahmen Mark Dickinson vom ITF-Sekretariat und ein

Vertreter der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) teil.

Die ITF erläuterte die Tätigkeit ihrer Sektion der Fischer im Bereich der Meeresverschmutzung sowie ihren Beitrag zur Arbeit internationaler Ordnungsorgane wie der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO). Die Delegierten verabschiedeten einen umfassenden Aktionsplan für die Meeresumwelt, in dem alle Gewerkschaften zur Intensivierung der Diskussion über den Schutz der Meeresumwelt aufgefordert wurden, um die Erarbeitung einer wirklich internationalen Gewerkschaftsstrategie zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang forderten die Konferenzteilnehmer ITF und IUL sowie das Internationale Berufssekretariat der Chemie- und Fabrikarbeiterverbände ICEF zur Einberufung einer internationalen Gewerkschaftskonferenz über die Meeresumwelt sowie zur Einrichtung eines Koordinierungsausschusses auf. Die Delegierten sprachen sich darüber hinaus für vermehrte Informationskampagnen zu Umweltfragen aus, um möglichst viele Gewerkschaftsmitglieder zur Mitarbeit zu motivieren.



SEELEUTE

Erfolgreicher Streik in Bulgarien

Mit großer Entschiedenheit wehrten bulgarische Seeleute den Versuch ihrer Arbeitgeber und der Regierung ab, sich über ihre Forderungen nach Kollektivverhandlungsrechten und höheren Heuern für die große Fahrt hinwegzusetzen.

Ein fünftägiger Streik der beim bulgarischen Schiffahrtsunternehmen Bulgarian Sea Fleet (BSF) beschäftigten Seeleute brachte das Unternehmen und das Verkehrsministerium am 2. November an den Verhandlungstisch. Der Streik wurde von der Gewerkschaft der Seeleute mit Sitz in Varna mit Unterstützung des unabhängigen Gewerkschaftsdachverbandes Podkrepa organisiert. Er stellt eine erfreuliche Entwicklung im Hinblick auf gemeinsame Aktionen der Gewerkschaften des Landes dar.

Die Forderung nach Auszahlung der Heuern auf großer Fahrt in ausländischer Währung, wodurch bulgarische Seeleute Seeleuten aus anderen Ländern gleichgestellt würden, wurde erstmals Anfang 1989 erhoben, vom Unternehmen jedoch ignoriert. Dadurch verstärkte sich die Abwanderungsbewegung bulgarischer Seeleute zu ausländischen Unternehmen.

Regierung und BSF konnten sich zunächst nicht einigen, wer für die Verhandlungen mit den Gewerkschaften verantwortlich sei, und das Unternehmen wollte den Streik für illegal erklären lassen.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis und führende Gewerkschafter aus zahlreichen Ländern sandten Protestnoten an den bulgarischen Ministerpräsidenten Andrei Lukanov, in denen sie die Weigerung, mit

den Seeleuten zu verhandeln, ebenso wie rechtliche Schritte gegen die Streikenden verurteilten.

Die Gewerkschaften befürchteten, daß die Unternehmensleitung von BSF, die den Übergang zur Marktwirtschaft in Bulgarien mit großer Nervosität beobachtet, den Streik als Vorwand für die Liquidierung des Unternehmens, den Verkauf seiner Vermögenswerte und die Entlassung der Beschäftigten benutzen könnte.

Als sich jedoch die Besatzungen von Tankschiffen und Kohlefrachtern während der Verhandlungen dem Streik anschlossen, waren die Arbeitgeber gezwungen, einer Anhebung der Heuern für die große Fahrt zuzustimmen, und unterzeichneten noch am gleichen Tag einen Vertrag mit den Gewerkschaften.

Billigflaggenbemannung in Taiwan gestrandet

Die aus Staatsbürgern verschiedener Länder bestehende Besatzung des zypriotischen Billigflaggenschiffes *Dascalos D* kann ein Lied von der Ehrbarkeit der zypriotischen Flagge und den zweifelhaften Unternehmen, die sich dahinter verbergen, singen. Ungeachtet der Eigenwerbung des zypriotischen Registers, das sich selbst als qualitativ hochwertige "Wahlflagge" anpreist, ist und bleibt es ein Billigflaggenregister mit verheerenden Unfallstatistiken, niedrigen Heuern und Geheimniskrämerei, die es den wirklichen Reedern leicht macht, sich hinter falschen Unternehmensstrukturen zu verbergen.

Die *Dascalos D* wurde am 29. September in Taichung (Taiwan) von ihren Reedern ihrem Schicksal überlassen. Die griechischen Offiziere wurden irgendwann in ihre Heimat zurückbefördert, der Rest der Besatzung - Seeleute aus Ägypten, Ghana, Pakistan, Sri Lanka und der Türkei - blieb ohne Lebensmittel, Geld, Strom oder sonstige Einrichtungen zurück. Den Seeleuten stehen Heuernachzahlungen in Höhe von 142.483,78 US-Dollar zu.

Im Oktober baten die Besatzungsmitglieder in einem ersten Hilferuf an die ITF um

Unterstützung bei der Durchsetzung ihrer Heuernachforderungen. In einer weiteren Botschaft im November hieß es: "Die Situation hat sich wesentlich verschlechtert. Stehen vor sehr, sehr harten Zeiten - bitten um sofortige Hilfe - kein Licht - kein Essen - kein Geld - keine ärztliche Betreuung."

Die ITF organisierte die sofortige Ablösung der Bemannung und setzte sich mit Rechtsanwälten in Verbindung.

Dringende Botschaften gingen an das zypriotische Ministerium für Kommunikation und Arbeiten. Nach langen Wochen des Schweigens schickte ein gewisser M. Pissourios "im Auftrag des Direktors der Abteilung für die Handelsschiffahrt" die Kopie einer Mitteilung der "Verwalter" des Schiffes, in der es im Zusammenhang mit der Versorgung hieß: "Der Besatzung mangelte es zu keinem Zeitpunkt daran, und wir fragen uns, weshalb sie so etwas behaupten sollte (sic)."

In der Mitteilung hieß es weiter, daß die Heuern der Besatzung "im Laufe der nächsten Tage geregelt" werden sollten - was wohl bedeutet, daß sie irgendwann ausgezahlt werden. Die ITF erklärte in ihrer Antwort an die zypriotische Regierung, daß dies wohl kaum als angemessene Re-

aktion auf einen Hilferuf angesehen werden könne. Offensichtlich ist der zypriotischen Regierung das Wort anonymer "Verwalter" heilig, weshalb sie weitere Untersuchungen für nicht angebracht hält. Die ITF versuchte außerdem, sich mit den Reedern in Verbindung zu setzen. Dies ist bei einem unter zypriotischer Flagge fahrenden Schiff niemals einfach. Laut den üblichen Quellen in der Wirtschaft handelt es sich bei den registrierten Reedern des Schiffes um ein Unternehmen namens "Seaworthy", das als seine Adresse die des zypriotischen Konzerns "Eurointerlink" angibt.

Bisher ging bei Eurointerlink niemand ans Telefon. Fax und Telexbotschaften bleiben unbeantwortet.

Später ging bei der ITF eine weitere Nachricht von M. Pissourios ein, der zufolge das zypriotische Ministerium inzwischen eine Mitteilung an die "Reeder/Verwalter" des Schiffes gesandt habe, um "die Bezahlung der Besatzung laut Vertrag vorzubereiten und ihre Lebensbedingungen wiederherzustellen." Doch stieß die Regierung dabei offensichtlich auf das gleiche Problem wie die ITF - "leider erhielten wir keine Antwort."

Sicherheitsaufgaben der Gewerkschaften unterstrichen

Eine unverzügliche Anhebung der Sicherheits- und Ausbildungsnormen sowie eine von Grund auf neue Struktur des Sicherheitsinspektorats für den Offshore-Ölsektor sind zwei der Empfehlungen im offiziellen Bericht über die Katastrophe auf der Piper-Alpha-Ölplattform in der Nordsee im Juli 1988.

167 Arbeiter wurden bei der Explosion und dem anschließenden Brand auf der Plattform getötet, zahlreiche von ihnen durch den vom Feuer verursachten Rauch, dem sie nicht entfliehen konnten.

In dem Bericht äußert Lord Cullen, Richter am Obersten schottischen Gericht, scharfe Kritik an der Betreiberfirma der Piper-Alpha-Plattform, Occidental, die in seinen Augen eine "oberflächliche" Haltung gegenüber den vorhandenen, erheblichen Risiken einnahm und Arbeitnehmer und Manager nicht in Notfallverfahren und Kommunikation ausbildete.

"Die Sicherheitspolitik und -verfahren waren vorhanden; Die Mängel lagen in der Praxis," heißt es abschließend in dem Bericht. Den Betreibern, so fordert der Bericht, sollte in Zukunft zur Auflage gemacht werden, daß sie die Ordnungsbehörde über die Einzelheiten ihrer Sicherheitssysteme und der Verfahren zur Beurteilung der Sicherheit informieren.

Cullen verurteilte auch die Tendenz im britischen Energieministerium zu "übermäßig konservativen Einstellungen, Inselmentalität und dessen mangelnde Fähigkeit, sich mit dem (Sicherheits-)System kritisch auseinanderzusetzen." In den Schlußfolgerungen seines Berichtes fordert er, die Verantwortung für die Sicherheit im Offshore-Sektor vom Energieministerium auf das Amt für Arbeitsschutz (HSE) zu übertragen.

Der Bericht hebt den Unterschied gegenüber der Lage auf norwegischen Offshore-Plattformen hervor, wo gewerkschaftliche Sicherheitsbeauftragte gesetzlich vorgeschrieben sind, während sie im Gegensatz hierzu im britischen Sektor der Behinderung und Schikanierung durch die dort tätigen Unternehmen ausgesetzt sind.

Eine amtliche Überprüfung der Sicherheit in diesem Wirtschaftsbereich in Großbritannien aus dem Jahre 1980 setzte sich über das von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Transport and General Workers' Union (TGWU) und Manufacturing, Science and Finance (MSF) in einem Minderheitsvotum vorgetragene Argument hinweg, daß die für die Einrichtungen der Mineralölindustrie an Land geltenden Sicherheitsnormen auch auf den Offshore-Bereich ausgedehnt werden sollten.

Cullen forderte ferner die Einrichtung von Schutzräumen auf den Plattformen und

Verbesserungen an den Sicherheitsgeräten an Bord ebenso wie der für einen Notfall bereitstehenden Schiffe.

In den Worten des für die Mineralölwirtschaft zuständigen nationalen Sekretärs der TGWU, Fred Higgs: "Es ist tragisch, daß es erst zu dieser Katastrophe kommen mußte, bevor sich die Regierung von der Notwendigkeit eines unabhängigen Inspektorats überzeugen ließ. Das Sicherheitsinspektorat für die Offshore-Wirtschaft muß dringend die erforderliche personelle und finanzielle Ausstattung erhal-

IAO-Mindeststeuer beträgt jetzt US \$ 340,-

Reeder und Schiffsverwaltungen, die von sich behaupten, die von der Internationalen Arbeitsorganisation empfohlene Mindeststeuer für Seeleute auszuführen, seien darauf hingewiesen, daß diese wegen des Wertverlustes des US-Dollar derzeit nicht mehr 286 US-Dollar, sondern etwa 340 US-Dollar beträgt.

Die ITF betrachtet den von der IAO vorgegebenen Wert als Mindestgrundsteuer auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffe. Im Gegensatz hierzu gilt auf Billigflaggschiffen laut Musterkollektivvertrag die ITF-Mindeststeuer von 821 US-Dollar für einen Vollmatrosen.

Viele Billigflaggenreeder weigern sich aber natürlich, die ITF-Heuern zu zahlen. Die offizielle staatliche Arbeitsvermittlung auf den Philippinen (POEA) bedient sich des IAO-Minimums als Mindeststeuer für ihre Seeleute.

Anläßlich des jüngsten Überarbeitung der IAO-Mindeststeuer während der 25. Sitzung der gemeinsamen Schiffsfahrtskommission im Oktober 1987 in Genf wurde eine "Entschließung über die Mindestgrundsteuer für Vollmatrosen" verabschiedet, in der eine Steuer von "US-Dollar 286,- und £ 176,-" festgelegt wird.

IAO-Empfehlung 109 bezüglich der Mindeststeuer stellt ausdrücklich fest, daß von diesen beiden Beträgen in unterschiedlicher Währung der jeweils höhere auszuführen ist.

Im Bericht der Internationalen Reedervereinigung (ISF) - der weltweiten Reederorganisation, die die Tätigkeit der Arbeitgebergruppe im Rahmen der IAO koordiniert - über die Sitzung 1987 heißt es, "auf dieser Grundlage akzeptiert die Reedergruppe daher widerwillig, daß der Betrag der Mindeststeuer auf 286 US-Dollar oder 176,- Pfund angehoben werden sollte, je nachdem, welche dieser beiden Beträge höher ist, und daß dies die Zustimmung der Seeleute hat."

Aufgrund der Wechselkursschwankungen

Augenblicklich stehen nur fünf der ursprünglich vorgesehenen 14 Inspektoren für Offshore-Inspektionen zur Verfügung. Meiner Meinung nach sollte dieser Wirtschaftsbereich nun die Gelegenheit zu Gesprächen nutzen, um die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen auf den Plattformen zu verbessern."

Die Gewerkschaften fordern die Einleitung eines Gerichtsverfahrens gegen Occidental wegen der Nichtumsetzung der erforderlichen Sicherheitsnormen auf Piper Alpha.

im vergangenen Jahr beläuft sich der Wert von 176 Pfund Sterling in US-Dollar heute auf etwa 340,- US-Dollar - eine Anhebung um knapp 19 Prozent für die Seeleute, für die die IAO-Heuern gelten.

Norwegen plant Steuererhöhung für Seeleute

Mit Verärgerung reagierten norwegische Seeleute im Oktober auf Schritte der konservativen Koalitionsregierung in Richtung auf die Abschaffung der derzeit für sie geltenden Steuervorteile.

Die Regierung plante, im nächsten Jahr die Steuernachlässe für eine Reihe von Seeleuten zu halbieren (derzeit zahlen sie einen Steuersatz von 23 Prozent und kommen in den Genuß eines maximalen Steuerfreibetrags pro Jahr in Höhe von 55.000 Kronen, das entspricht 9.540 US-Dollar). Für 1992 war die völlige Abschaffung dieser Steuernachlässe vorgesehen.

Nach Bekanntwerden der Pläne riefen die Gewerkschaften zu Massenveranstaltungen auf, und am Nachmittag und Abend des 19. Oktober protestierten sie mit einem Streik gegen das geplante neue Steuersystem, das die Seeleute in der Küstenschiffahrt ebenso wie auf den mobilen Ölplattformen im norwegischen Sektor treffen sollte.

Die Gewerkschaften hatten aber noch einmal Glück, denn die Regierung stürzte Ende Oktober über die Frage eines künftigen Beitritts Norwegens zur EG. Es ist nicht zu erwarten, daß die neue sozialistische Regierung diese Pläne weiter vorantreiben wird, die nach Angaben der Gewerkschaft für diese Gruppe von Seeleuten einen Bruttoeinkommensverlust in Höhe von 15.000 bis 25.000 Kronen im Jahr (2.600 bis 4.335 US-Dollar), das entspricht einhalb bis zwei Monatslöhnen, bedeuten würde.

ITF-Protest gegen kleinere Bemannungen

Die Sicherheit griechischer Hochseeschiffe wird leiden, wenn Pläne zur Verringerung der Besatzungsstärken umgesetzt werden. Dies stellt der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander in einer Protestnote an den griechischen Schifffahrtsminister Aristotelis Pavlides fest.

In einer Stellungnahme zu den Plänen der Regierung, die Besatzungsstärke auf Schiffen mit mehr als 3.000 BRT um vier bis fünf Leute (Offiziere und Mannschaftsdienstgrade) zu verringern, wies Selander darauf hin, daß eine Verkleinerung der Bemannung in diesem Umfang die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See gefährden würde.

Die Seefahrt ist bereits heute eine ermüdende Tätigkeit mit hoher Streßbelastung. Dies würde sich noch weiter verschärfen, so Selander, wenn eine geringere Zahl von Besatzungsmitgliedern den gleichen Arbeitsumfang zu erledigen hätte. Die Arbeitsbelastung würde es den Seeleuten außerdem unmöglich machen, lebenswichtige Sicherheitsverfahren an Bord des Schiffes ordnungsgemäß zu beachten. Dies würde unweigerlich zu einer größeren Zahl von Schiffsunglücken mit unnötigen Untergängen und Todesopfern folgen.

In seinem Schreiben weist er ferner darauf hin, daß die Verringerung der Besatzungsstärken in Zukunft auch weniger Arbeits-

plätze für griechische Seeleute auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen bedeuten würde und bis zu 4.000 ausgebildete Seeleute als Arbeitslose einer düsteren Zukunft entgegensehen müßten.

Selander fügte hinzu, daß die Kampagne der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) zur Verteidigung der Schifffahrtssicherheit und ihrer Arbeitsplätze die volle Unterstützung der ITF genieße. Angesichts der starken Opposition gegen diese umstrittenen Pläne von seiten der Seeleute aus aller Welt appellierte er an den griechischen Minister, seine Position zu überdenken.

IMO sieht keine Gefahr bei Nuklearbrennstoffen

Mit Verärgerung und Enttäuschung reagierte die ITF auf die mangelnde Bereitschaft der Vertreter nationalstaatlicher Regierungen bei der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), sich ernsthaft mit den von der Beförderung ausgebrannter Nuklearbrennstoffe (INF) auf Fahrgastfähren und anderen nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen ausgehenden Gefahren auseinanderzusetzen.

Die Regierungsdelegationen, die an einer vom IMO-Unterausschuß für den Gefahrguttransport (CDG) vom 8. bis zum 10. Oktober einberufenen Sitzung einer Sonderarbeitsgruppe für die Beförderung von INF teilnahmen, setzten sich nachdrücklich für die Interessen der Nuklearindustrie

ein.

Die mit vier Beobachtern auf der Sitzung vertretene ITF forderte dagegen aus Sicherheitsgründen eine Beschränkung des Transports von INF auf speziell zu diesem Zweck gebaute Schiffe. Beunruhigt über die große Zahl von INF-Transporten auf RoRo-Fähren, die auf stark frequentierten Fahrgaststrecken in Nordeuropa eingesetzt sind, hatte der ITF-Kongreß in Florenz eine Dringlichkeitsentschließung verabschiedet, in der von der IMO ein Verbot der Beförderung von INF auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen gefordert wurde.

Bemühungen der Regierungen der Vereinigten Staaten und Japans, wenigstens die Menge der auf diese Weise transportierten

INF zu begrenzen, scheiterten am Widerstand der französischen, britischen und bundesdeutschen Regierung, die keinerlei Einschränkungen wünschten.

Auf der Plenarsitzung des CDG im Anschluß an die Arbeitsgruppensitzung protestierte die ITF-Delegation scharf gegen die Art und Weise, mit der sich die Mitgliedsregierungen über die Befürchtungen von Seeleuten und anderen Transportarbeitern hinwegsetzten, und wies darauf hin, daß die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sich gezwungen sehen würden, ein Verbot der Beförderung von INF mit ungeeigneten und nicht allen Sicherheitsanforderungen entsprechenden Schiffen mit anderen Mitteln durchzusetzen.

Herald of Free Enterprise: Gerichtsverfahren eingestellt

Das im Zusammenhang mit dem Untergang der RoRo-Fähre *Herald of Free Enterprise* eingeleitete Gerichtsverfahren gegen das Fährunternehmen P&O und sieben seiner ehemaligen Mitarbeiter wurde Ende Oktober eingestellt, nachdem der Richter die Geschworenen angewiesen hatte, die Angeklagten wegen mangelnder Beweise freizusprechen.

Die *Herald of Free Enterprise* war im März 1987 kurz nach dem Auslaufen aus dem Hafen von Zeebrügge gekentert. Mehr als 190 Menschen kamen dabei ums Leben. Drei der angeklagten Seeleute, darunter der Kapitän der Fähre, waren Mitglieder der der ITF angeschlossenen britischen

Offiziersgewerkschaft NUMAST, die alle Versuche energisch zurückweist, sie zu Sündenböcken für eine Katastrophe zu machen, deren eigentliche Ursache in den außerhalb der Kontrolle der Seeleute liegenden Betriebsbedingungen der Fähre lag. NUMAST-Generalsekretär John Newman zum Ergebnis des Verfahrens: "Wir sind überzeugt, daß unseren Mitgliedern Gerechtigkeit widerfahren ist. Die Seeleute zu Sündenböcken zu machen sorgt weder für sicherere Schiffe noch für eine angemessene Auseinandersetzung mit den grundlegenden Problemen der Sicherheit auf See."

Mit der Einstellung des Verfahrens wurde

auch die gegen P&O European Ferries (Dover) als Unternehmen erhobene Beschuldigung des Totschlags zurückgezogen, eine Entscheidung, die von der oppositionellen Labour-Partei kritisiert wurde. NUMAST stellt warnend fest, daß die Betriebspraktiken von Fährunternehmen seit der Katastrophe die Sicherheit, wenn überhaupt, noch weniger garantieren können.

"... die Schifffahrtsunternehmen sprechen heute von noch kleineren - nicht größeren - Bemannungen an Bord ihrer Schiffe," berichtet Newman. "Sie wollen ihre Umlaufzeiten weiter verkürzen und suchen auch nach anderen Möglichkeiten, ihre Gewinne zu maximieren."

Arbeitskräftemangel vorausgesagt — frohe Botschaft für Seeleute

Die Krise in Liberia dauert an, und immer mehr Staaten planen die Einrichtung von Zweitregistern. Die an düstere Zukunftsaussichten gewöhnten Seeleute können Hoffnung schöpfen, wenn man verschiedenen, in jüngerer Zeit veröffentlichten langfristigen Vorhersagen für den Wirtschaftsbereich Glauben schenken darf. Die Weltflotte expandiert und hat nach Angaben von Lloyd's Register inzwischen den zweithöchsten Tonnagestand der Geschichte erreicht. Die von 1982 bis 1988 in der Schifffahrtswirtschaft herrschende Rezession ist nun offiziell überwunden. Die erfreulichste Nachricht für Seeleute entstammt allerdings vor kurzem veröffentlichten Studien, die einen weltweiten Mangel an Offizieren diagnostizieren und für die Zukunft auch Engpässe bei den Mannschaftsdienstgraden erwarten. Ein von der Internationalen Reedervereinigung (ISF) sowie der Reederorganisation Baltic and International Maritime Council (BIMCO) in Auftrag gegebener und von der britischen University of Warwick erstellter Bericht stellt fest, daß diese Engpässe spätestens gegen Ende der 90er Jahre praktisch unausweichlich sein werden und bezeichnet die derzeitigen Einstellungs- und Ausbildungsniveaus als aller Voraussicht nach unzureichend. Die Verhandlungsposition der Seeleutegewerkschaften und der ITF kann hierdurch nur gestärkt werden - und wenn große Nachfrage nach ihren beruflichen Fähigkeiten besteht, wird es wesentlich schwieriger werden, einzelne Seeleute auf schwarze Listen zu setzen oder ganze Bemannungen einzuschüchtern.

Die chinesische Regierung kündigte an, daß sie noch vor Ende dieses Jahres ein Schifffahrtsbüro auf Zypern eröffnen werde. Damit wird der Weg für den für 1991 vorgesehenen Transfer von unter chinesischer Flagge fahrenden Schiffen auf das Billigflaggenreister von Zypern gebnet.

Die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) hat eine

Schlacht in ihrer vor den Gerichten ausgefochtenen Kampagne gegen das deutsche Zweitregister gewonnen. Das Zweitregister erlaubt es bundesdeutschen Reedern, Besatzungsmitgliedern je nach "Heimatlandheuer" unterschiedliche Heuern zu zahlen - mit anderen Worten: Es ermöglicht die Ausbeutung billiger Arbeitskräfte aus Entwicklungsländern. Mit Fug und Recht verurteilt die Gewerkschaft ÖTV dieses diskriminierende System der Bezahlung

"auf eine Verbesserung der Lebens- und der Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte hinzuwirken..." Das deutsche Zweitregister stellt sowohl eine Verzerrung des Wettbewerbs innerhalb der europäischen Schifffahrtswirtschaft als auch eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen dar. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes wird für alle Arbeitnehmer von Bedeutung sein, insbesondere aber für die Seeleute. Unterdessen kündigte das ehemalige staatliche Schifffahrtsunternehmen in der DDR, DSR, eine massive Verringerung der Beschäftigtenzahlen und die Außerdienststellung zahlreicher seiner Schiffe an. Das Unternehmen plant eine Reduzierung der Zahl seiner älteren Stückgutfrachter und die Auflegung seiner gesamten Kühlschiffflotte. Zu Anfang des Jahres 1990 waren bei DSR 13.200 Menschen beschäftigt. Heute beläuft sich die Zahl der Mitarbeiter des Unternehmens auf 10.800, bis 1992 soll sie auf 6.000 bis 7.000 verringert werden.

Nach fünf Jahren der Vorbereitung nahm das neue Schiffsregister von Hongkong am 3. Dezember seine Geschäftstätigkeit auf. Die Umwandlung der Hongkong-Flagge von einer "Gruppe" des britischen Registers in eine Flagge mit autonomem Status ist integraler Bestandteil des britisch-chinesischen Abkommens über die Übertragung der Hoheitsrechte über Hongkong auf die Volksrepublik China im Jahre 1997. Die Gebühren des Hongkong-Registers sind vergleichbar mit den europäischen Zweitregistern und liegen unter denen der Billigflaggen Panama und Liberia. Alle in dem bisherigen Register eingetragenen Schiffe werden auf das neue Register übertragen (am Jahresende 1989 waren dies 777 Schiffe mit 6,4 Mio. BRT). Nach Angaben von D. A. Hall, Schifffahrtsberater des Büros der Regierung von Hongkong in London, stützt sich das Register auf folgende drei Konzepte: Beibehaltung höchster Sicherheitsnormen; Gewährleistung einer echten Verbindung zwischen Hongkong und den in seinem Register verzeichneten Schiffen; sowie Bedingungen, "die generell alle Aspekte der Schifffahrt in Hongkong fördern sollen."

Forts. auf Seite 12



und hat gegen das Zweitregister Verfassungsbeschwerden erhoben. Das Arbeitsgericht Bremen, vor dem über die rechtliche Seite verhandelt wird, hat die Frage nun an den Europäischen Gerichtshof verwiesen. Es bat den Europäischen Gerichtshof um eine Entscheidung in der Frage, ob mit der Einrichtung des Zweitregisters gegen Artikel 92 und 117 des Vertrages von Rom - dem Gründungsvertrag der Europäischen Gemeinschaft - verstoßen wurde. In Artikel 92 zu "staatlichen Beihilfen" heißt es, daß die Mitgliedsstaaten keine Beihilfen gewähren sollten, die "durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen..." Unter der Überschrift "Sozialvorschriften" verpflichten sich die Mitgliedstaaten in Artikel 117,

... luxemburgisches Register nimmt Tätigkeit auf

Forts. von Seite 11

Die Registrierungsbedingungen lassen jedoch in bestimmten Fällen ausländische Unternehmen als Eigentümer zu. Das neue Register verzichtet auf die bisher nach britischem Recht geltende Vorschrift, daß bestimmte Offiziere britische Staatsbürger sein müssen und dehnt die Anerkennung von Befähigungsnachweisen auf gleichwertige Dokumente zahlreicher Länder aus. Hinsichtlich der auf den Schiffen tätigen Seeleute ist keine echte Verbindung vorgesehen. Auf Druck der Reeder sind die im neuen Register verzeichneten Schiffe von der Gewinn- (Einkommens-) Steuer Hongkongs befreit. Die ITF und die Gewerkschaften in Hongkong wurden bei der Erarbeitung der für das Register geltenden Bestimmungen umfassend konsultiert. Wie der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Akc Selander feststellte, muß die ITF die Vorschriften des neuen Registers jedoch noch eingehender prüfen und den praktischen Betrieb der Flagge beobachten, bevor sie eine endgültige Entscheidung über ihren Status treffen kann. Eine solche Entscheidung fiel in den Zuständigkeitsbereich des ITF-Fair-Practices-Ausschusses, der alljährlich im Juni zusammentritt und Register in das Verzeichnis der Billigflaggenregister aufnehmen oder daraus streichen kann. Für den Augenblick bleibt die ITF-Politik gegenüber dem Register von Hongkong unverändert - das Register wird an sich nicht als Billigflagge angesehen, doch wird der Status von den in Hongkong registrierten Schiffen in jedem Einzelfall überprüft. Aufgrund dieser Überprüfung kann ein Schiff, je nachdem, wo die wirkliche nutznießende Eigentümerschaft liegt, zur Billigflagge erklärt werden.

Reeder in Indien haben sich dem internationalen Chor derjenigen angeschlossen, die nach einem Zweitregister rufen. Auf einer Tagung in Bombay forderten die Reeder im Oktober, die Stadt zum Sitz des

vorgeschlagenen Registers zu machen. Der Umfang der unter indischer Flagge fahrenden Flotte ist von 6,35 Mio. BRT 1985 auf 5,9 Mio. Tonnen in diesem Jahr geschrumpft, während ihr Anteil am Indienverkehr von 39 Prozent im vergangenen Jahr auf 34 Prozent in diesem Jahr zurückging. In den Augen der Reeder könnte die Einrichtung eines Zweitregisters eine Umkehrung dieser Entwicklung bewirken.

Mehr schlechte Nachrichten für das krisengeschüttelte Register von Liberia. World-Wide Shipping of Hongkong, die größte Reederei unter liberianischer Billigflagge und eine der größten Reedereien der Welt, überträgt eine Reihe ihrer Schiffe von Liberia nach Panama. 35 Schiffe der World-Wide mit mehr als 7 Mio. BRT waren bisher in Liberia registriert. Helmut Sohmen, Vorsitzender von World-Wide, erklärte gegenüber *Lloyd's List*, sein Unternehmen habe sich "zu stark" bei der liberianischen Flagge engagiert. Sohmen gestand ein, daß "ein Reeder nirgends zu 100 Prozent sicher" sei, wie die jüngsten Probleme in Panama gezeigt hätten. Mit Bezug auf die zypriotische Flagge erklärte Sohmen, daß bestimmte Charternehmer sich genau überlegen würden, ob sie World-Wide-Schiffe chartern sollten, wenn diese unter der Flagge Zyperns führen. Im Hinblick auf die Marshall-Inseln bezeichnete er die mit einem so jungen Register verbundenen Risiken als zu groß. Vielleicht sollte World-Wide als in Hongkong ansässiges Unternehmen die Möglichkeit einer Rückkehr unter die "Nationalflagge" ins Auge fassen, nachdem das neue Register nun seine Tätigkeit aufgenommen hat (vergl. weiter oben).

Im neuen Jahr wird das Register von Luxemburg seinen Betrieb aufnehmen. Das größte Transportunternehmen Belgiens, CMB, gab seine Absicht bekannt, alle vierzehn seiner unter belgischer Flagge fahrende Schiffe dem neuen Register zu un-

terstellen. Nach Berechnungen der in Antwerpen ansässigen Firma kann sie damit bei den Betriebskosten pro Schiff alljährlich 585.000 US-Dollar einsparen. Das Unternehmen erklärte, es wolle seine Flotte nicht unter einer Billigflagge registrieren, weil dies den Einsatz internationaler Bemannungen bedeuten würde - "Wir wollen auf die Fachkenntnisse belgischer Seeleute nicht verzichten," äußerte ein Sprecher für CMB gegenüber *Lloyd's List*. Dies ist eine gute Nachricht für die der ITF angeschlossene belgische Transportarbeitergewerkschaft BTB und ihre Mitglieder. Im Rahmen der von den belgischen Gewerkschaften ausdrücklich unterstützten ITF-Politik gegenüber der luxemburgischen Flagge gelten Belgien und Luxemburg als ein Land; die neue Flagge wird daher als belgisches Zweitregister angesehen. Solange die Gewerkschaften dort mit den Bemannungsvorkehrungen auf den in Luxemburg registrierten Schiffen belgischer Reeder zufrieden sind, wird die ITF sie wie unter Nationalflagge fahrende Schiffe behandeln. Sollten Reeder aus anderen Ländern ihre Schiffe in Luxemburg registrieren, werden diese im Rahmen der Zweitregisterpolitik der ITF als Billigflaggenschiffe angesehen.

Ungachtet des heftigen Widerstands vonseiten der Seeleutegewerkschaften scheint die spanische Regierung entschlossen, bis Mitte 1991 auf den Kanarischen Inseln ein weiteres europäisches Zweitregister einzurichten. Die Reeder hatten hart um die Einrichtung eines spanischen Zweitregisters gekämpft, das erstmals vor einem Jahr von einem Senator der Kanarischen Inseln angeregt worden war. Die Regierung hat offenbar erklärt, daß das Register allen Staatsbürgern der Europäischen Gemeinschaft offenstehen solle. Die der ITF angeschlossene Transportarbeitergewerkschaft in der UGT sowie die nicht der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft SLMM lehnen diese Pläne auf das Schärfste ab.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

1991

17.-18. Januar

21.-23. Januar

30.-31. Januar

21.-23. Februar

25.-27. Februar

10.-11. April

Schiffahrtssicherheitsausschuß

Dritte Afrikanische Straßentransportarbeiterkonferenz

Ständiger Ausschuß für mobile Offshore-Schiffseinheiten

Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum

Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum

Sektionsausschuß Zivilluftfahrt

London

Nairobi

Rotterdam

Kuala Lumpur

Taipeh

London



BINNENVERKEHR

Vereinigung auch für deutsche Eisenbahner

Ein neues Kapitel in der Geschichte der deutschen Eisenbahnergewerkschaften wurde Ende Oktober in Kassel aufgeschlagen, als die Delegierten eines außerordentlichen "Wiedervereinigungs-Gewerkschaftstages" der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) für die Aufnahme der Mitglieder ihrer ehemaligen Schwesterorganisation in der DDR, GdE, in ihre eigenen Reihen stimmten.

Mit der nun von 320.000 auf 530.000 gestiegenen Mitgliederzahl wird die GdED dadurch zur größten Eisenbahnergewerkschaft eines nicht-kommunistischen Landes. In den östlichen Landesteilen hat die GdED 10 Bezirke eingerichtet. Die dort arbeitenden hauptamtlichen Gewerkschaftssekretäre der GdE wurden von der GdED zum größten Teil übernommen und müssen sich nun vor dem nächsten ordentlichen Gewerkschaftstag der GdED im Jahre 1992 durch Wahlen in ihren Ämtern bestätigen lassen.

Die Delegierten des Gewerkschaftstages stimmten für eine Erweiterung des GdED-Vorstands um zwei Sitze, in die der frühere Vorsitzende der GdE, Peter Rothe, sowie der Stellvertretende GdE-Vorsitzende Dieter Grau gewählt wurden.

Gleichzeitig mit dem Gewerkschaftstag in Kassel beschloß die GdE ihre Auflösung und empfahl ihren Mitgliedern den Beitritt zur GdED.

Die einzige verbleibende Aufgabe der GdE besteht in der Trennung von ihren Vermögenswerten in der ehemaligen DDR. Zu diesem Zweck wurde eine Vermögensverwaltungsgesellschaft eingerichtet. Die GdED machte deutlich, daß sie aus politischen und rechtlichen Gründen kein Vermögen der GdE übernehmen werde. Alle nach der Auflösung der Gewerkschaft verbleibenden Gelder sollen an die gemeinnützige Jugenderholungs- und Bildungsheim GmbH der GdED gehen, die Urlaubs- und Bildungszentren für junge GdED-Mitglieder betreibt. Auf das alte Vermögen der Eisenbahnergewerkschaft, das von den Nationalsozialisten in den 30er Jahren beschlagnahmt wurde, erhebt die GdED jedoch Anspruch.

Die erste Aufgabe der vergrößerten Gewerkschaft besteht in der Anhebung der Einkommen ihrer neuen Mitglieder, die als Mitarbeiter der Reichsbahn (des Eisenbahnunternehmens der ehemaligen DDR) im Durchschnitt zwischen 1.300 und 1.400

DM im Monat verdienen. Als Nahziel sollen deren Löhne auf 50 bis 60 Prozent der Löhne ihrer Kollegen bei der Bundesbahn angehoben werden. Langfristig wird volle Lohngleichheit für die Eisenbahner in beiden Hälften des vor kurzem vereinigten Landes angestrebt. Gleichzeitig wird die GdED mit allen Mitteln für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Bahn in den östlichen Teilen Deutschlands und gegen die Pläne der Reichsbahn für einen Stellenabbau um ein Drittel kämpfen.

In einer Ansprache auf dem außerordentlichen Gewerkschaftstag überbrachte ITF-Generalsekretär Harold Lewis der GdED die Glückwünsche und kollegialen Grüße der ITF.

Im Namen der mehr als eine Million in der ITF vertretenen Eisenbahner äußerte Lewis seine Freude über die Vereinigung der deutschen Eisenbahner in einer erweiterten und gestärkten GdED, in der er einen wertvollen Partner für die Arbeit der ITF sah. Die GdED habe im Rahmen der ITF immer eine wichtige Rolle gespielt, und der vereinigten Gewerkschaft komme in diesem neuen, durch das Entstehen unabhängiger Gewerkschaften in den östlichen Ländern eingeleiteten Zeitalter eine noch größere Bedeutung innerhalb Europas zu. Die Unterstützung der GdED sei auch im Zusammenhang mit den Bemühungen der ITF dringend erforderlich, die Verkehrswirtschaft und insbesondere die Bahnen vor den schlimmsten Auswirkungen des uneingeschränkten und unlauteren Wettbewerbs in der Folge der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes zu schützen.

Er sei sich bewußt, so der Generalsekretär, daß die vor der nun vereinten Gewerkschaft liegenden Aufgabe nicht einfach sein werde, und er versicherte sie der vollen und unerschütterlichen Unterstützung der ITF bei ihrem Kampf für soziale Gerechtigkeit für alle ihre Mitglieder und insbesondere die vielen Tausend Eisenbahner, denen grundlegende Rechte fast 60 Jahre lang vorenthalten wurden.

*Der erste größere Arbeitskampf sei der Wiedervereinigung endete am 28. November mit der Rückkehr der Beschäftigten der Reichsbahn in den östlichen Landesteilen der Bundesrepublik an ihren Arbeitsplätze, nachdem sie mit einem dreitägigen Streik in einer Reihe von Kernfragen Zugeständnisse erzwingen konnten. In Gesprächen

mit der GdED erklärte sich das Eisenbahnunternehmen der ehemaligen DDR zu einer Anhebung der Gehälter bis nächsten Juni, zur Verringerung der Wochenarbeitszeit auf 40 Stunden und einer Erhöhung des Urlaubsgeldes entsprechend der Dauer der Betriebszugehörigkeit bereit. Die Gespräche zwischen den Tarifpartnern über die Frage der Arbeitsplatzsicherheit werden fortgesetzt.

Thailand: Mit Flüssiggas beladener Lkw explodiert

Der tragische Unfall eines mit Flüssiggas (LPG) beladenen Lkw in Bangkok rückte die weitgehende Mißachtung jeglicher Sicherheitsnormen durch zahlreiche Länder Südostasiens in ihrem Streben nach möglichst raschem wirtschaftlichen Wachstum in den Mittelpunkt der Weltöffentlichkeit.

Der Lkw, der auf seiner Ladefläche direkt hinter dem Fahrerhaus zwei LPG-Zylinder transportierte, explodierte am 24. September nach einem Zusammenstoß in einer geschäftigen Straße der thailändischen Hauptstadt und setzte Geschäfte, Wohnungen und Fahrzeuge in Brand. In dem Inferno kamen mindestens 44 Menschen ums Leben.

Die thailändische Regierung sagte inzwischen Maßnahmen zur Regelung der Betriebszeiten solcher Lkws sowie zur Kontrolle des Verkaufs von LPG zu, das in Bangkok verbreitet als Brennstoff zum Kochen benutzt wird.

Damit wird jedoch die durch wirtschaftlichen Druck auf Arbeitszeiten und technische Normen verursachte Bedrohung der Sicherheit von Transportarbeitern und Öffentlichkeit nicht beseitigt. Wichtige internationale Vorschriften über die Beförderung gesundheitsgefährdender Stoffe, wie die Gefahrgutvorschriften für den Straßentransport (ADR) der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), haben in Südostasien keine Gültigkeit. Transportarbeitergewerkschaften verweisen nachdrücklich darauf, daß in allen Teilen der Welt dringend ähnliche Vorschriften in Kraft gesetzt werden müssen.

Nordamerikas "Smarte Züge"

Bis zum Jahr 2000 werden auf 320.000 Kilometern Gleisstrecke in Nordamerika sogenannte "Smarte Züge" verkehren.

Die sechzehn größten Eisenbahnunternehmen Kanadas und der Vereinigten Staaten arbeiten gemeinsam an einem Projekt für hochmoderne Zugsteuerungssysteme unter der Bezeichnung Advanced Train Control Systems oder ATCS, in dessen Rahmen bereits heute Computertechnologie eingesetzt wird, die größere Sicherheit im Bahnsektor ermöglicht und den Bahnen die erforderliche Flexibilität im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr gibt, der dem riesigen nordamerikanischen Eisenbahnnetz in den vergangenen Jahren einen immer größeren Anteil am Beförderungsgeschäft weggenommen hat.

Im Rahmen von ATCS sind alle Steuerungssysteme eines Zuges, seine Fahrstrecke und die Gleisführung mit einem Computerterminal im Zug verbunden, das von einem Zentralcomputer überwacht wird.

Der im Führerstand der Lokomotive eingebaute Bordcomputer sendet einen Energiestrahle aus, der von im Abstand von wenigen Kilometern in die Gleisstrecke eingelassenen Transpondern empfangen wird. Die Transponder stellen anhand dieses Strahls die Position des Zuges fest und geben diese Information sowohl an den Zentralcomputer als auch an den Bordcomputer weiter. Im Rahmen eines Versuchs konnte die amerikanische Eisenbahngesellschaft Union Pacific mit Hilfe der ATCS-Transponder die Position eines Zuges bis auf 60 Meter genau feststellen.

Das neue System bringt erhebliche Vorteile für die Sicherheit mit sich, da der Bordcomputer die Lokführer zur Beachtung von Sicherheitsanweisungen zwingt.

Nehmen wir z. B. einen Lokführer, der sich einer Kurve nähert, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 25 km/h gilt. Das eingebaute ATCS läßt auf einem Bildschirm vor den Augen des Lokführers den warnenden Hinweis auf die erforderliche Abbremsung der Geschwindigkeit aufleuchten. Gleichzeitig gibt der Bildschirm an, an welchem Punkt der Bremsvorgang einzuleiten ist. Wenn der Lokführer diese Aufforderung mißachtet, aktiviert das System die Zugbremsen automatisch.

Oder betrachten wir uns eine Situation, in der zwei Züge aufeinander zurasen. In diesem Fall entscheidet der Computer, welcher Zug Vorfahrt hat und welcher Zug auf ein Ausweichgleis gelenkt wird (das kanadische Streckennetz ist größtenteils eingleisig ausgelegt, Ausweichgleise finden sich im Abstand von 16 bis 24 km).

Wenn sich beide Züge auf einem eingleisigen Streckenabschnitt ohne Ausweichgleise befinden und keiner von beiden anhält, löst der Computer den Bremsvorgang aus.

Ein zweiter, wichtiger Vorteil des Einsatzes von Computern bei der Zugleitung besteht darin, daß Züge wesentlich flexibler werden und der Aufgabe der sicheren und wirtschaftlichen Beförderung eines umfangreichen Frachtaufkommens entsprechend den Bedürfnissen der Hersteller und Speditionen besser gewachsen sind.

Im Rahmen des alten Systems erhielten die Zugbegleiter bei der Abfahrt des Zuges die Beförderungsaufträge schriftlich ausgehändigt und erstatteten am Ende ihrer Schicht über die erfolgten oder auch nicht erfolgten Ladevorgänge Bericht. Nach Abfahrt des Zuges konnte ein Verloader nicht mehr um Aufnahme einer Ladung bitten. Bei einem verpaßten Ladevorgang ließ sich kurzfristig wenig machen, und Informationen über Lieferungen und Verzögerungen waren erst nach einigen Stunden verfügbar - ein Nachteil, der angesichts veränderter Produktionsmethoden immer mehr Verloader veranlaßte, im

Güterverkehr Lkws einzusetzen.

Im Rahmen von ATCS kann der Zugbegleiter mit Hilfe eines neuen Systems für die Weitergabe von Arbeitsaufträgen über möglicherweise nach Abfahrt des Zuges eingegangene Beförderungsaufträge unterrichtet werden. Wenn ein Zug aus welchem Grund auch immer diesen Ladevorgang nicht ausführen kann, kann der Auftrag an den nächsten Zug weitergereicht werden. Die Kunden wissen sofort, wenn ihre Waren mit Verspätung geliefert werden und wie groß diese Verspätung sein wird. Dies alles wird mit Hilfe einer Computerverbindung zum tragbaren Dienstcomputer des Zugbegleiters bewerkstelligt. Mit Pilotprojekten, die sowohl in den USA als auch in Kanada gestartet wurden, soll das System zur Weitergabe von Arbeitsaufträgen auf seine Anpassungsfähigkeit überprüft werden. Daran beteiligt sind Kunden, die mehrmals in der Woche Bahnfrachten verschicken.

All dies paßt sich sehr gut in die von den Herstellern zunehmend eingeführte Just-In-Time-Produktion ein und sollte den Bahnen einen Teil des verlorenen Beförderungsgeschäfts zurückbringen.

EG-Mittel für Hochgeschwindigkeitsstrecken

Nachdem der Ministerrat am 20. November ein auf drei Jahre angelegtes Aktionsprogramm für die Infrastruktur im Vorfeld der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes verabschiedet hat, können eine Reihe von Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken in Europa mit einer massiven Finanzspritze aus Brüssel rechnen.

Die Mittel (60 Millionen Ecu = 84 Mio. US-Dollar für 1990 und 105 Mio. Ecu für 1991) werden vor allem der Strecke Paris-London-Brüssel-Amsterdam-Köln sowie den Bahnverbindungen zwischen Sevilla in Spanien und Mailand/Venedig in Italien, zwischen Oporto und Lissabon in Portugal und der spanischen Hauptstadt Madrid sowie der Strecke Belfast-Dublin zugute kommen.

Weitere für eine Förderung aus EG-Mitteln ausgewählte Projekte sind die Brennerpaßstrecke, der Somport-Straßentunnel in den Pyrenäen, griechische Straßenbauprojekte und die Scanlink-Brücke zwischen Dänemark und Schweden.

Der von dem für Verkehr zuständigen Mitglied der EG-Kommission Karel van Miert erstmals im Juni 1989 vorgeschlagene Plan sieht außerdem Maßnahmen für Verbesserungen im kombinierten Verkehr, die Beseitigung von Verkehrsgnassen und eine Verringerung der Kosten des Transitverkehrs in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Drittländern vor.

*Am 1. Oktober traten in Österreich neue Vorschriften über Gewichts- und Längenbeschränkungen für Lkws in Kraft. Aufgrund dieser Vorschriften können Lkws mit einem Gewicht von 42 Tonnen und einer Länge von 18 Metern auf österreichischen Straßen im Zubringerverkehr von und zu Güterbahnhöfen verkehren, von wo aus Anhänger, Container oder der gesamte Lkw per Bahn weiterbefördert wird.

LEUTE

Gunnar Tønder trat vom Amt des Vorsitzenden der norwegischen Lokführergewerkschaft zurück. Sein Nachfolger ist Oddvar Skaar. Neuer Stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft ist Thorbjørn Naess. Skaar übernahm vor kurzem

auch Tønders Sitz im ITF-Sektionsausschuß Eisenbahn.

Stuart Johns - ständiger Vertreter der ITF bei der ICAO - wurde vor kurzem zum Ehrenmitglied der Canadian Airlines Dispatchers' Association ernannt.



Entlassungen bei Olympic Catering

In einem Schreiben an den griechischen Arbeitsminister protestierte ITF-Generalsekretär Harold Lewis am 23. November im Namen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt gegen jüngste Entwicklungen bei Olympic Airways und ihrer Tochtergesellschaft, Olympic Catering.

Nach Auffassung der der ITF angeschlossenen griechischen Gewerkschaft der lizenzierten Flugzeugtechniker (ETEM&P) kommt die Direktion der Fluggesellschaft im Vorfeld des geplanten Verkaufs von Aktien an den Privatsektor (vergl. ITF-Nachrichten Oktober 1990) ihrer Verantwortung bei der Führung der Geschäfte des Unternehmens nicht in angemessener Weise nach. Die Gewerkschaft beschuldigt die Direktion, der Fluggesellschaft während der vergangenen zwölf Monate durch ihre Politik bei Anschaffung und Verkauf

von Flugzeugen finanziellen Schaden zugefügt zu haben. Zur Prüfung dieser Anschuldigungen wurde ein parlamentarischer Unterausschuß eingerichtet.

Olympic Airways bemüht sich um die Einstellung technischen Personals, dessen Qualifikationen nicht den im Ausbildungshandbuch des Unternehmens festgeschriebenen Normen entspricht. Dies stellt eine wesentliche Bedrohung der Sicherheitsnormen der Fluggesellschaft dar.

Darüber hinaus sollen 66 Prozent der Aktien von Olympic Catering, einer Tochtergesellschaft von Olympic Airways, an den Privatsektor verkauft werden. In der Folge dieser Entscheidung verloren 950 der 2.000 Beschäftigten bei Olympic Catering ihren Arbeitsplatz.

Proteste der Arbeitnehmer wurden mit allen Mitteln unterdrückt. Elf Mitglieder des Vorstands der Panhellenischen Föderation

der Beschäftigten im Gaststätten- und Fremdenverkehrsgewerbe sowie der Präsident der Föderation, Stelios Koletsis, wurden entlassen und die Büroräume der Föderation zerstört.

Arbeitnehmer bei Olympic Catering, darunter auch Gewerkschaftsmitglieder, waren Ziel von Angriffen von Spezialeinheiten der Polizei zur Terroristenbekämpfung, bei denen es zahlreiche Verletzte gab. Die Arbeitnehmer wurden von der Polizei, die auch Tränengas einsetzte, verfolgt und geschlagen.

In seinem Schreiben forderte Harold Lewis die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeitnehmer und die sofortige Aufnahme von Konsultationsverhandlungen mit den Gewerkschaften über die Zukunft von Olympic Catering. Er protestierte auch gegen die gewalttätige Unterdrückung der Proteste der Arbeitnehmer.

Proteststreik gegen Stellenabbau bei Air France

Die EG-Kommission gab grünes Licht für die Übernahme der privaten Fluggesellschaft UTA sowie Air Inter, der größten französischen Binnenfluggesellschaft, durch Air France. Ursprünglich war das Vorhaben mit der Begründung abgelehnt worden, daß es im Widerspruch zur Wettbewerbspolitik der Europäischen Gemeinschaft (EG) stehe. Im Gegenzug für die Genehmigung stimmte die französische Regierung einer Öffnung des französischen Luftverkehrsmarktes bereits vor Inkrafttreten entsprechender EG-Vorschriften im Jahre 1992 zu.

Air France hat sich bereiterklärt, bis März 1992 acht Inlandsstrecken, die 52 Prozent des inländischen Luftverkehrsaufkommens ausmachen, für private Fluggesellschaften zur Verfügung zu stellen. Dies soll in zwei Phasen geschehen. Bis Januar 1992 sollen darüber hinaus 50 internationale Strecken für den Wettbewerb geöffnet werden.

Die Vereinbarung stößt bei den Luftfahrtgewerkschaften in Frankreich, die wegen der Zugeständnisse des Unternehmens um die Arbeitsplätze ihrer Mitglieder fürchten, auf wenig Gegenliebe. Das Bodenpersonal in Nizza, Marseille, Bordeaux und Toulouse, das in den beiden der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (CFDT) und Force Ouvrière organisiert ist, hat bereits Streikmaßnahmen ergriffen. Im Mittelpunkt des Arbeitskonflikts standen 63 Arbeitnehmer, die nach Willen der Geschäftsleitung von Air France

zu Air Inter umgesetzt werden sollten, wodurch sich ihre Arbeitsbedingungen verschlechtert hätten. Am 27. November konnte eine Einigung in dieser Frage erzielt werden.

Probleme gibt es jedoch weiterhin auf nationaler Ebene. Air France plant eine weitreichende Umstrukturierung ihres Flugprogramms. Wie viele andere europäische Fluggesellschaften auch hält Air France wegen der sich verschlechternden Finanzlage des Unternehmens Sparmaßnahmen für unausweichlich. Das Unternehmen will seine unrentabelsten Strecken aufgeben oder die Kapazitäten auf diesen Strecken verringern, während die Zahl der Flüge auf den höher frequentierten Strecken angehoben werden soll.

Die Umstrukturierung wird eine geringfügige Kapazitätssteigerung zur Folge haben: Die Flugkapazitäten auf den Interkontinentalstrecken sollen ausgebaut, gleichzeitig aber auf Mittelstreckenflügen Kürzungen vorgenommen werden. Am deutlichsten wird dies im Flugverkehr zwischen französischen Regionalflughäfen und Europa, Ostafrika, dem Indischen Ozean und der Karibik zu spüren sein. Außerdem will Air France Flüge zwischen Paris und neun kleineren europäischen Städten einstellen.

Die Gewerkschaften wurden in Zusammenhang mit diesen in ihren Augen nicht in vollem Umfang gerechtfertigten Maßnahmen nicht konsultiert. Für den 7. Dezember ist eine Sondersitzung mit der Ge-

schäftsleitung geplant, auf der über alle bevorstehenden Veränderungen innerhalb der neuen Air-France-Gruppe diskutiert werden soll. Sollten auf dieser Sitzung keine befriedigenden Ergebnisse erzielt werden, könnte ein landesweiter Streik drohen.

"Offener Himmel" über Australien

Im Rahmen der seit kurzem von Australien verfolgten Politik des "offenen Himmels" soll im Laufe der nächsten 12 bis 18 Monate der Verkauf der Binnenfluggesellschaften Australian Airlines und Qantas erfolgen.

Australian Airlines hofft, daß British Airways einen Teil ihrer Aktien kaufen wird, da die beiden Fluggesellschaften bereits über eine Marketing-Vereinbarung verfügen.

Angesichts der augenblicklichen Rezession in diesem Wirtschaftsbereich gibt es Befürchtungen, daß die Entregulierung negative Auswirkungen haben könnte. John Staag, Chief Executive bei Australian Airlines, spricht vom "Wettbewerbswahn", der sich des inländischen Marktes bemächtigt habe.

Im Vorfeld einer Teilprivatisierung wurde bei Qantas bereits ein Einstellungsstopp verfügt. Die Fluggesellschaft gab ihre Absicht bekannt, 500 Stellen abzubauen, um so die Zahl ihrer Mitarbeiter bis Ende Februar auf 16.500 zu senken.

Folgen der Golfkrise: steigende Treibstoffpreise, sinkende Gewinne

Der durch die Golfkrise ausgelöste starke Anstieg der Treibstoffpreise wirkte sich spürbar auf die Gewinne der Fluggesellschaften im dritten Quartal dieses Jahres aus. Die wirtschaftlich stärkeren Fluggesellschaften balgen sich um attraktive Vermögenswerte, die schwächere Fluggesellschaften abstoßen müssen. British Airways erlebte zudem eine Reihe von Rückschlägen bei ihren ehrgeizigen Plänen für die Einrichtung europäischer Luftkreuze, während Thai Airways International die Privatisierung bevorzucht.

Der scharfe Anstieg der Treibstoffpreise wird Continental Airlines möglicherweise zum Verkauf ihrer Vermögenswerte zwingen. Das Unternehmen, an dem die skandinavische Fluggesellschaft SAS einen 18,4%igen Aktienanteil hält, weist jedoch Gerüchte zurück, daß es sich durch Anrufung von Kapitel 11 des US-Konkursgesetzes vor den Ansprüchen seiner Gläubiger schützen wolle.

PanAm - eine weitere US-Fluggesellschaft, die sich in finanziellen Schwierigkeiten befindet - muß ihre wertvollen Transatlantikstrecken nach Heathrow sowie eine Strecke zwischen dem Dulles-Flughafen von Washington und Paris verkaufen. United Airlines will diese Strecken zum Preis von 400 Mio. US-Dollar übernehmen, stieß bei dem Geschäft jedoch auf eine Reihe von Schwierigkeiten, nicht zuletzt den heftigen Widerstand der Konkurrenz.

Das geplante Geschäft brachte auch die umstrittene Frage der Zuteilung von Start- und Landzeiten in Heathrow, einem der am stärksten überlasteten Flughäfen Europas, auf den Tisch. Die derzeit geltenden Vorschriften in Großbritannien verbieten neuen Fluggesellschaften den Flugbetrieb von Heathrow aus - Heathrow gilt als begehrteste Destination für Langstreckenflüge - und zwingt sie, nach Gatwick oder Stansted auszuweichen. Nach Auffassung der US-Regierung dürfen die Vereinigten Staaten aufgrund des Luftverkehrsabkommens zwischen den beiden Ländern Heathrow mit zwei Fluggesellschaften anfliegen (gegenwärtig sind dies Trans World Airways und PanAm). United, so die offizielle Haltung der Vereinigten Staaten, ist nicht als neue Fluggesellschaft, sondern als Nachfolger von PanAm anzusehen.

Es ist jedoch nicht zu erwarten, daß die britische Regierung ihre Zustimmung zu United-Flügen nach Heathrow geben wird. Derzeit werden die Slot-Zuteilungsverfahren in Heathrow überprüft. Anfang Januar

sollen Empfehlungen vorliegen. Die Nachfrage nach Start- und Landzeiten in Heathrow ist groß: Virgin Atlantic Airways fordert für ihre Flüge in die USA und den Fernen Osten Zugang zu Heathrow, und auch British Midland möchte zusätzliche Slots bekommen. Die EG-Kommission arbeitet ebenfalls an einer Überprüfung der Start- und Landzeiten auf den überlasteten europäischen Flughäfen.

Viele Konkurrenten von United, darunter American Airlines, Northwest, Delta und Cathay Pacific, waren in der Vergangenheit bereits gezwungen, sich mit Gatwick oder Stansted zufrieden zu geben. Sie warten schon seit einiger Zeit auf die Gelegenheit, den Flugbetrieb von Heathrow aus aufzunehmen, und haben ihrer eigenen Meinung nach Vorrang vor United.

Mit Unterbreitung eines Fusionsangebots im Wert von 450 Mio. US-Dollar an PanAm, das allerdings an einen Verzicht auf das Geschäft mit United gebunden ist, ist Trans World Airways ebenfalls in das Rennen eingetreten. Wie bereits erwähnt, sind TWA und PanAm derzeit die beiden einzigen US-Fluggesellschaften, die Heathrow bedienen. Sollte United jemals Zugang nach Heathrow erhalten, wäre diese Fluggesellschaft ein wesentlich ernstzunehmenderer Konkurrent für TWA als PanAm.

Ein erfolgreicher Abschluß des PanAm-Deals würde auch das Verhältnis zwischen United und British Airways ändern. United erklärte, daß die beiden Fluggesellschaften zwar auf den Transatlantikstrecken in erbittertem Wettbewerb zueinander stehen, gleichzeitig aber ihre Zusammenarbeit im Marketing-Bereich fortsetzen würden. Dies wären allerdings für BA alles andere als schöne Aussichten, da United über ein wesentlich besseres Computersystem verfügt als PanAm und auf den Transatlantikstrecken, auf denen BA derzeit 65 Prozent ihres Betriebsüberschusses erwirtschaftet, ein wesentlich stärkerer Konkurrent der britischen Fluggesellschaft wäre.

Auch BAs Pläne, in Brüssel mit Hilfe des Gemeinschaftsunternehmens Sabena World Airways sowie in Berlin durch eine Verbindung mit Interflug europäische Luftkreuze aufzubauen, sind auf Schwierigkeiten gestoßen. Die Einrichtung eines Luftkreuzes in Brüssel ist durch Verzögerungen in Genehmigungsverfahren der EG-Kommission gefährdet. Es ist zu erwarten, daß die an erhebliche Auflagen geknüpfte Zustimmung zu dem Air-France-Projekt

(vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten) als Präzedenzfall für diese Entscheidung herangezogen wird.

Darüber hinaus sind hinsichtlich der Zukunft von Interflug - der ehemaligen DDR-Fluggesellschaft - Unstimmigkeiten zwischen British Airways und Lufthansa aufgetreten. Die Treuhandanstalt, eine der Privatisierung ehemaliger staatseigener Unternehmen in der DDR beauftragte staatliche Einrichtung, berät derzeit darüber, was mit der mit erheblichen finanziellen Problemen kämpfenden Fluggesellschaft geschehen soll.

BA hatte gehofft, einen großen Minderheitsanteil an den Aktien von Interflug erwerben zu können. Die Erfolgsaussichten hierfür sinken jedoch in dem Maße, in dem Lufthansa verstärkt Druck auf die Bundesregierung ausübt, die ehemalige Fluggesellschaft der DDR zu übernehmen. Nun erwägt BA die Gründung einer neuen deutschen Fluggesellschaft, die zu 55 Prozent von deutschen Interessen kontrolliert werden soll, um diese Probleme zu überwinden.

Die staatlich kontrollierte Fluggesellschaft Thai Airways International wird voraussichtlich noch innerhalb der nächsten drei bis neun Monate privatisiert. Im Rahmen des Privatisierungsplans soll zunächst ein Anteil im Wert von 1 Mrd. Baht vom angemeldeten Kapital der Fluggesellschaft (3 Mrd. Baht) an die Öffentlichkeit verkauft werden. Angesichts der Obergrenze für die Aufnahme von Staatskrediten in Höhe von 1,5 Mrd. US-Dollar im Jahr müßte die Fluggesellschaft, wenn sie auf den Gängen an die Börse verzichtete, ihre Pläne für die Anschaffung von neuen Flugzeugen auf Werte von 100 Mrd. Baht aufgeben.

Die im vergangenen Jahr privatisierte staatliche Fluggesellschaft LAN-Chile wird aufgrund des wegen des rasanten Anstiegs der Treibstoffpreise verursachten Rückgangs bei den Gewinnen die Hälfte ihrer Flotte stilllegen. Dies wird für eine erhebliche Zahl von Arbeitnehmern der Verlust ihrer Arbeitsplätze bedeuten.

TODESFÄLLE

Am 10. November verstarb Jacob Musa, Generalsekretär der Sierra Leone National Seamen's Offshore and Inland Waterway Workers' Union.

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

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