

# BOYKOTT IN ROTTERDAM

## NIEDERLÄNDISCHE HAFENARBEITER STOPPEN RADIOAKTIVE FRACHT

Im Anschluß an einen dramatischen Boykott durch niederländische Hafendarbeiter wurde eine Ladung Atommüll, die in Rotterdam auf ein nicht speziell zu diesem Zweck gebautes Schiff verladen werden sollte, in die Bundesrepublik Deutschland zurückgeschickt.

Die Maßnahmen der Mitglieder der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV in der Zeit vom 9. bis zum 11. Januar waren die erste erfolgreiche Aktion im Geiste der auf dem ITF-Kongreß in Florenz im vergangenen August verabschiedeten Entschließung über die Beförderung ausgebrannter Kernbrennstoffe an Bord von nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen.

Die Gewerkschaft erhielt einen Hinweis, wonach sich eine Ladung Atommüll aus Braunschweig (Bundesrepublik Deutschland) auf dem Weg nach Rotterdam befand, wo sie von der Bahn auf den RoRo-Frachter *Companion Express* verladen werden sollte. Über den englischen Hafen Immingham sollte die Ladung an die Wiederaufarbeitungsanlage im schottischen Dounreay geliefert werden.

Die Maßnahmen fanden in enger Rücksprache mit der ITF statt und wurden von Ron Todd, dem Generalsekretär der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU), nachdrücklich unterstützt.

Durch die Weigerung der Rotterdamer Hafendarbeiter, die Fracht zu verladen, nervös geworden, suchten die zuständigen Arbeitgeber verzweifelt nach einem Schiff, das sie als "speziell zu diesem Zweck gebaut" ausgeben konnten.

Am 11. Januar teilten sie der Gewerkschaft mit, daß sie ein anderes Schiff, die unter britischer Flagge fahrende *National Generation*, gefunden hätten, das angeblich speziell für Atomtransporte

gebaut worden sei und die Ladung aus Brunswick jederzeit an Bord nehmen könne.

Glücklicherweise konnte das ITF-Sekretariat innerhalb kürzester Zeit feststellen, daß es sich bei dem fraglichen Schiff keineswegs um ein speziell zu diesem Zweck gebautes handelte, sondern um einen für den Transport von Stromgeneratoren ausgerüsteten Frachter. Diese Information erreichte die niederländische Gewerkschaft just in dem Augenblick, als sie eine Vereinbarung über die Beladung des Schiffes unterzeichnen sollte. Sie verweigerte ihre Unterschrift, und die niederländische Regierung ordnete den Rücktransport der Fracht in die Bundesrepublik an.

So wurde der Atommüll unter den durch die Maßnahme der Rotterdamer Hafendarbeiter aufmerksam gewordenen Augen der internationalen Öffentlichkeit in der Nacht vom 14. auf den 15. Januar per Lkw nach Braunschweig zurückbefördert.

Ein weiteres Ergebnis des erfolgreichen Boykotts ist die Tatsache, daß das niederländische Umweltministerium nun über die Verabschiedung von Vorschriften nachdenkt, die eine Beförderung ausgebrannter Kernbrennstoffe an Bord von nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen verbieten würden.

Der schottische Abgeordnete und Vizepräsident des Europa-Parlaments, David Martin, legte dem Europäischen Parlament darüber hinaus einen Entschließungsantrag vor, in dem ein umfassendes Moratorium für den Transport

Forts. auf Seite 2

### Januar 1991

Golfkrieg (S. 3)  
"Aktionstag" in der Türkei (S. 7)

#### ZIVILLUFTFAHRT

Arbeitskonflikt bei Air Nuigini (S. 9)  
Seminar in Chiang Mai (S. 10)  
Neue Gewerkschaftsföderation im französischsprachigen Afrika (S. 11)  
Fluggesellschaften im Überblick (S. 12)  
Aus für Eastern Airlines (S. 13)

#### LEUTE (S. 14)

#### BINNENVERKEHR

ITF-Kanaltunnelsitzung (S. 15)  
Bus-Kampagne in Südafrika (S. 16)

#### SEELEUTE

ITF-Regionalaussschuß für europäische Seeleute (S. 18)  
Sicherheit auf See (S. 19)  
Flaggenübersicht (S. 20)  
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 21)

#### HAFENARBEITER

Neuer Vertrag für US-Ostküste (S. 23)

#### FREMDENERKEHRSDIENSTE

Lohnerhöhung bei Thomas Cook (S. 23)

#### TODESFÄLLE (S. 24)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 24)

# Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate

Auf einer Sitzung in Amsterdam Anfang Januar verabschiedeten die Spitzenfunktionäre der führenden internationalen Gewerkschaftsorganisationen der Welt Erklärungen, in denen sie die Verletzung der Gewerkschaftsrechte in **Burma** (jetzt Myanmar) und der **Türkei** verurteilten.

Alljährlich kommen die Spitzenfunktionäre der 15 Branchengewerkschaftsvereinigungen und des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften sowie des Gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) bei der OECD mit Sitz in Paris zur Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate zusammen.

Zu Beginn der Sitzung legte TUAC-Generalsekretär John Evans einen Bericht über die augenblickliche **Weltwirtschaftslage** vor. Obwohl noch keine Feindseligkeiten ausgebrochen seien, so stellte er fest, nutzten die westlichen Regierungen die Golfkrise als Vorwand für ihre Untätigkeit im Zusammenhang mit der sich vertiefenden weltweiten Rezession.

Die Wachstumsvoraussagen der Industrienationen seien auf zwei Prozent im Jahr gesunken, während sich die Zahl der Arbeitslosen voraussichtlich auf 27

Millionen erhöhen werde. Höhere Ölpreise würden eine Berichtigung der Wachstumszahlen nach unten nach sich ziehen, erklärte er, unterstrich jedoch, daß die Welt bisher ganz gut ohne das irakische und kuwaitische Öl zurechtkomme.

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken gab den Sitzungsteilnehmern einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung einschließlich der vor kurzem abgehaltenen Kongresse der **Organisation für afrikanische Gewerkschaftseinheit (OATUU)** in Tripolis und des **Weltgewerkschaftsbundes (WGB)** in Moskau. Die OATUU habe einen Ausschuß mit der Überprüfung ihrer langjährigen Politik beauftragt, aufgrund derer afrikanischen Gewerkschaftsdachverbänden von einer Mitgliedschaft in internationalen Organisationen abgeraten wurde. In zahlreichen Ländern Afrikas seien während des vergangenen Jahres unabhängige Gewerkschaften gegründet worden, und unter demokratischen Gewerkschaftern des Kontinents herrsche generell größerer Optimismus.

Vom **WGB-Kongreß** werde berichtet, daß essich dabei um eine sehr deprimierende Zusammenkunft gehandelt habe. Praktisch alle Mitglieder des WGB in Osteuropa seien entweder ausgetreten oder hätten sich aufgelöst, und die Organisation sei in zwei Lager gespalten. Das eine, unter Anführung der sowjetischen Organisationen, fordere verbesserte Beziehungen zu den freien Gewerkschaften, das andere, unter Leitung der französischen CGT, wolle an der traditionell stalinistischen Linie der Organisation festhalten. Entgegen den in gewissen Kreisen geäußerten Erwartungen habe sich der WGB nicht aufgelöst, doch hätten die Sowjets die Organisation mit Ausnahme einiger symbolischer Posten, die mit Vertretern anderer Länder besetzt wurden, praktisch unter ihre Kontrolle gebracht. Auch über den künftigen Sitz des Hauptbüros der Organisation (ihre Büroräume in Prag muß sie demnächst räumen) und ihrer Finanzierung schwebt ein großes Fragezeichen. Welche Rolle die sowjetischen "Gewerkschaften" übernehmen, von denen zahlreiche einen Prozeß demokratischer Reformen durchlaufen, wird für das Überleben des WGB ganz sicher von zentraler Bedeutung sein.

Die Sitzungsteilnehmer berieten auch kurz über die Wirtschaftsstrukturen in **Westeuropa** und die Beziehungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Europäi-

schen Gewerkschaftsbund im Vorfeld des EGB-Kongresses 1991. Ebenfalls Gegenstand von Diskussionen waren die jüngsten Gespräche zwischen dem IBFG und dem Weltverband der Arbeitnehmer, der kleinen "christlichen" Gewerkschaftsinternationalen. Der IBFG hatte zu verstehen gegeben, daß er grundsätzlich zu Gesprächen über eine Zusammenarbeit mit dem WVA bereit sei. Voraussetzung sei allerdings, daß diese Gespräche letztendlich zu einer Vereinigung führen würden.

Im Zusammenhang mit den Entwicklungen bei der **IAO** wurden die Sitzungsteilnehmer über das aus der kompromißlosen Haltung der Arbeitgebergruppe resultierende Fiasko auf der Expertensitzung für Zivilluftfahrt unterrichtet (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1990). Der IBFG berichtete von ähnlichen Schwierigkeiten, die wenig später auf einer Sitzung über die Probleme von Journalisten aufgetreten seien. Die Arbeitnehmerseite hege ernste Befürchtungen, daß die Arbeitgeber die Tätigkeit der IAO sabotieren wollten. Künftige Sitzungen müßten daher aufmerksam beobachtet werden.

Da die einzelnen Internationalen Berufssekretariate sehr auf ihre Autonomie bedacht sind, faßt die Generalkonferenz in der Regel keine Beschlüsse. Dieses Jahr bildete jedoch eine Ausnahme, indem die Konferenz eine kleine (aber bedeutende) Änderung am sogenannten "**Abkommen von Mailand**" vornahm, in dem vor 40 Jahren die Beziehungen zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten auf Branchenebene geregelt wurden. Während der Grundsatz der gegenseitigen Respektierung des jeweiligen Zuständigkeitsbereiches unangetastet bleibt, schreibt die neue Fassung des Abkommens anstelle der Vertretung durch vier gewählte Delegierte das Recht aller Internationaler Berufssekretariate auf Teilnahme an den Sitzungen des IBFG-Vorstandes fest. Die Änderung wurde von der Konferenz offiziell genehmigt, muß jedoch noch von den Vorständen einiger betroffener Internationaler Berufssekretariate, darunter auch der ITF, ratifiziert werden.

Die Sitzungsteilnehmer wurden über gewisse Probleme im Zusammenhang mit Arbeitnehmergruppen informiert, die nicht eindeutig in die traditionellen Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Internationalen Berufssekretariate einzuordnen sind. Die Mehrzahl dieser Probleme war bereits auf pragmatische

## ... Boykott

Forts. von Seite 1

umfassendes Moratorium für den Transport ausgebrannter Kernbrennstoffe innerhalb der Europäischen Gemeinschaft gefordert wird.

Die ITF appellierte an angeschlossene Hafnarbeitergewerkschaften in ganz Europa, durch verstärkte Wachsamkeit dafür zu sorgen, daß diese oder ähnliche Frachten nicht in anderen Ländern auf ungeeignete Schiffe verladen werden.

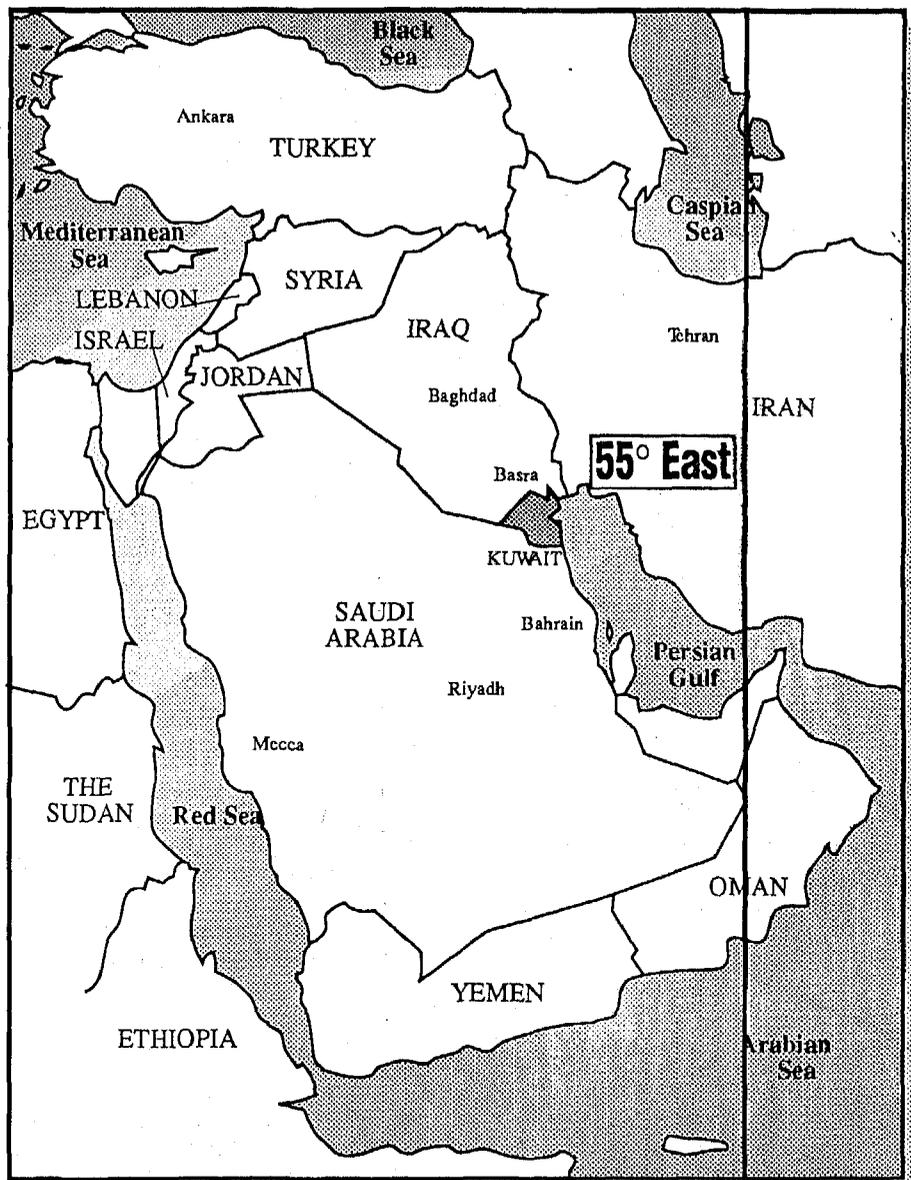
\*Funktionäre des Vervoersbond FNV im Hafen von Rotterdam konnten bei 17 Staucreiunternehmen Verstöße gegen den für den Hafen abgeschlossenen Kollektivvertrag über Löhne und Arbeitsbedingungen nachweisen. Dies ist das Ergebnis von Überprüfungen, die im Dezember im Rahmen einer Gewerkschaftskampagne gegen den unternormigen Arbeitsbetrieb, "Operation Stofkam" genannt, durchgeführt wurden (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1990). Mit der Androhung von Streikmaßnahmen konnte der Vervoersbond FNV die Arbeitgeberorganisation SVZ zu einer Verschärfung ihrer Kontrollen bei den Staucreiunternehmen veranlassen.

Forts. auf Seite 4

# Transportarbeiter und der Golfkrieg

Der Ausbruch des Krieges in der Golfregion ist Anlaß zu "tiefer Trauer". Dieser Erklärung des IBFG-Generalsekretärs John Vanderveken, die er am 17. Januar in einer gemeinsamen Botschaft des IBFG, des Europäischen Gewerkschaftsbundes und des Weltverbandes der Arbeitnehmer an den Generalsekretär der Vereinten Nationen abgab, können sich die Arbeitnehmer auf der ganzen Welt anschließen. Der IBFG hatte zuvor an die irakische Regierung appelliert, den in den Resolutionen des UN-Sicherheitsrats zum Ausdruck gebrachten Forderungen in vollem Umfang nachzukommen und die Anstrengungen des UN-Generalsekretärs um eine friedliche Lösung zu unterstützen. Im Anschluß an den irakischen Raketenangriff auf zivile Einrichtungen in Israel sandte Vanderveken auch eine Solidaritätsbotschaft an den Generalsekretär des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut, in der er seiner Hoffnung Ausdruck gab, "daß die UN im Interesse Israels und des gesamten Nahen Osten aus dieser Krise mit größerer Autorität und höherem Ansehen hervorgehen wird."

Die ITF schließt sich der Haltung des IBFG in diesem Konflikt uneingeschränkt an und hofft, daß die irakische Regierung auch jetzt noch zu einem Rückzug ihrer Truppen aus Kuwait bewegt und eine friedliche Lösung des Konflikts ausgehandelt werden kann. Daneben ist es jedoch ihre Pflicht, die Situation und ihre Auswirkungen für die Transportarbeiter, insbesondere Seeleute und Beschäftigte im Luftverkehr, genauestens zu beobachten. Der Seeverkehr wurde durch den Konflikt bereits erheblich beeinträchtigt und die Versicherungsprämien für in der Region verkehrende Schiffe nach Ausbruch der Feindseligkeiten massiv angehoben. Dies wiederum zwingt die Reeder, ihre Schiffe auf andere Routen umzulenken. Zum Beispiel benutzen viele Schiffe auf dem Weg von Europa in den Fernen Osten nicht mehr den Suez-Kanal, der in den Augen von Beobachtern Ziel irakischer Raketenangriffe oder Terroranschläge werden könnte, sondern die wesentlich längere Strecke um das Kap der Guten Hoffnung. Unterdessen bemühen sich Seeleutegewerkschaften um die Aushandlung günstigerer Bedingungen für ihre in der Golfregion tätigen Mitglieder. Im Anschluß an die von der britischen Regierung ausgesprochene Empfehlung, alle Gewässer des Golfes westlich des 55. Breitengra-



des (Ost) zur Kriegszone zu erklären, trafen die britischen Schifffahrtsgewerkschaften am 14. Januar mit den britischen Arbeitgebern zu Gesprächen über die Lage zusammen. Eine von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Finnland ausgehandelte Vereinbarung bedient sich der gleichen Definition des Kriegsgebiets und sieht für alle in der Region Dienst tuenden Seeleute die Verdoppelung ihrer regulären Heuer einschließlich aller festen Zulagen sowie die Auszahlung einer Prämie in Höhe von mindestens 300 FinnMark am Tag vor. Darüber hinaus schreibt die finnische Vereinbarung den Abschluß einer speziellen Kriegsgefahrversicherung für alle Seeleute im Arabischen Golf bzw. im Golf von Oman nördlich von 26°N und westlich von 60°O vor. Jedem Seemann, der bei

einem Kriegsunfall ums Leben kommt oder eine bleibende Behinderung davonträgt, wird ein Pauschalbetrag in Höhe von 140.000 FinnMark (38.500 US-Dollar) plus 45.000 FinnMark (12.300 US-Dollar) für jedes Kind unter 18 Jahren ausbezahlt.

Der ITF-Musterkollektivvertrag für Billigfluggeschiffe enthält eine Sonderklausel (16a) über den Dienst in Kriegsgefahrenzonen. Diese Klausel, die in fast allen von der ITF genehmigten Kollektivverträgen enthalten ist, sieht vor, daß die Seeleute umfassend über alle Kriegsgebiete informiert werden, die das Schiff unterwegs berührt, und die Weiterfahrt in das Gebiet verweigern können. In diesem Fall werden die betreffenden Seeleute auf Kosten

Forts. auf Seite 4

## ... Gewerkschaften schließen Sondervereinbarungen für Kriegsgebiet

Forts. von Seite 3

der Reeder in ihre Heimat zurückgeschafft. Die bis zum Zeitpunkt ihrer Rückkehr in den Anmusterungshafen erworbenen Leistungsansprüche bleiben unberührt. Die Klausel schreibt ferner die Auszahlung einer Prämie in Höhe der doppelten Grundheuer für mindestens fünf Tage vor. Auch alle Entschädigungen im Falle eines Unfalls oder im Todesfall verdoppeln sich.

Der ITF-Kollektivvertrag schreibt außerdem das uneingeschränkte Recht der Seeleute fest, den Einsatz in einem Kriegsgebiet zu verweigern, ohne daß sie deshalb ihren Arbeitsplatz riskieren oder Benachteiligungen in anderer Form befürchten müssen.

Die Frage der Freiwilligkeit des Dienstes gewinnt auch in der Luftverkehrswirtschaft zunehmend an Bedeutung. Im September bereits veröffentlichte die ITF Empfehlungen im Hin-

blick auf die Bedingungen für das im Golf eingesetzte Flugdeck- und Kabinenpersonal (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1990). Der Ausbruch der Feindseligkeiten bedeutet nun allerdings, daß Verkehrsmaschinen zunehmend zur Beförderung von Menschen und Material in die Region sowie zur Evakuierung von Verletzten eingesetzt werden.

Direkt im Anschluß an den Kriegsausbruch verabschiedete die französische Regierung einen Erlaß, der ihr die Requirierung von Verkehrsmaschinen einschließlich ihrer Besatzungen ermöglicht. Die Gewerkschaft des Kabinenpersonals SNPNC wandte sich unverzüglich an die Geschäftsleitung von Air France und konnte eine Vereinbarung mit dem Unternehmen schließen, aufgrund derer auf Flügen in den Golf nur Freiwillige eingesetzt werden sollen. Nach Angaben der Gewerk-

schaft "gibt es augenblicklich genügend Freiwillige, doch könnte die Regierung die Flugzeugbesatzungen per Erlaß zwingen, falls ein Engpaß auftreten sollte." Das ITF-Sekretariat hat die Gewerkschaften in anderen an den Konflikt beteiligten Ländern um Informationen über die Lage bei ihren Fluggesellschaften gebeten.

Die Luftverkehrswirtschaft ist außerdem ein mögliches Ziel für die Angriffe auf die Interessen der Alliierten auf der ganzen Welt, zu denen der irakische Präsident Berichten zufolge aufgerufen hat. Weltweit verschärfen die wichtigsten Flughäfen und die Niederlassungen der Fluggesellschaften ihre Sicherheitsvorkehrungen. Es bleibt nur zu hoffen, daß unbeteiligte Transportarbeiter und Passagiere nicht ebenfalls diesem tragischen Konflikt zum Opfer fallen werden.

## ... gewerkschaftliche Entwicklungen weltweit

Forts. von Seite 2

Weise gelöst worden, doch waren einige offen geblieben. Im Medienbereich finden derzeit Verhandlungen statt, die zu einem Zusammenschluß der Internationalen Berufssekretariate der Graphiker, Journalisten und des Unterhaltungssektors führen könnten. In anderen Bereichen, z. B. dem Fremdenverkehrsgewerbe, habe sich eine enge Zusammenarbeit entwickelt, die sich z. B. in der Veranstaltung von Sitzungen für Mitgliedsgewerkschaften verschiedener Internationaler Berufssekretariate manifestiere. Generell herrschte Einigkeit darüber, daß formelle Verfahren für die Beilegung von Konflikten im Zusammenhang mit der Zuständigkeit nicht erforderlich seien.

Eine Reihe von Internationalen Berufssekretariaten hatten die Herausgabe einer gemeinsamen Veröffentlichung durch alle Internationalen Berufssekretariate bzw. die Unterstützung anderer Personen, die eine allgemeine Veröffentlichung über internationale Gewerkschaftsfragen herausgeben wollten, vorgeschlagen. Während es jeder Organisation freisteht, diesen Vorschlag gegebenenfalls aufzugreifen, gab es auf der Sitzung keine Einigung darüber, ob eine derartige Veröffentlichung überhaupt machbar oder wünschenswert sei.

Anschließend wandte sich die Dis-

kussion einzelnen Ländern zu. In diesem Zusammenhang wurde **Korea** besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Mehrere Generalsekretäre Internationaler Berufssekretariate hatten dem Land, dessen Gewerkschaften zunehmend an Stärke gewinnen, in jüngerer Zeit einen Besuch abgestattet. Vor allem gebe es Spannungen zwischen den etablierten Gewerkschaften, die größtenteils dem koreanischen Gewerkschaftsdachverband FKTU angehörten, und verschiedenen neu gegründeten Gewerkschaften. Die Regierung gehe noch immer mit repressiven Mitteln gegen Gewerkschaften vor. Der IBFG-Generalsekretär unterrichtete die Sitzungsteilnehmer von der in nächster Zukunft geplanten Entsendung einer Mission nach Korea. Eines ihrer Ziele sei die Herstellung besserer Beziehungen zwischen den verschiedenen gewerkschaftlichen Gruppierungen des Landes.

Für **Mittel- und Osteuropa** war 1990 ein ereignisreiches Jahr. Die Internationalen Berufssekretariate konnten eine unerwartet große Zahl neuer Mitgliedsgewerkschaften verzeichnen, die gleichzeitig aber auch eine erheblich gestiegene Nachfrage nach Information, Beratung und gewerkschaftlicher Bildungsarbeit bedeuteten. Die Konferenzteilnehmer berieten unverbindlich über die Möglichkeit der gemeinsamen

Nutzung von Ressourcen im Bildungsbereich und mögliche Quellen zur Finanzierung eines Teils dieser Tätigkeit. Dabei wurde allerdings auch darauf hingewiesen, daß in einigen Ländern vor allem Bedarf an qualifiziertem Personal (z. B. Gewerkschaftsfunktionäre im Ruhestand) bestehe. Weitere Diskussionsthemen während der Konferenz waren die Möglichkeit eines gemeinsamen Projektes zur Abrüstung und Umstellung der Rüstungsindustrie auf zivile Produktion sowie die Gewerkschaftsrechte in Freihandelszonen.

Zum Thema **Türkei** verabschiedete die Konferenz eine scharf formulierte Erklärung in Unterstützung der türkischen Gewerkschaften, in der die Maßnahmen der Regierung gegen streikende Bergarbeiter (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) verurteilt wurden. Die repressive Haltung des Militärregimes auf **Burma** wurde ebenfalls aufs Schärfste verurteilt. Auf Bitten der ITF, die die böswillige Einstellung der burmesischen Regierung gegenüber Seeleuten auf Billigflaggenschiffen aus eigener Erfahrung kennt, beschloß die Konferenz, gemeinsam mit dem IBFG eine Eingabe an die Internationale Arbeitsorganisation zu machen.

Die ITF war auf der Konferenz durch Generalsekretär Harold Lewis und den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

# ITF-Mission in die CSFR

Im November 1990 hielt sich ITF-Generalsekretär Harold Lewis zu Gesprächen mit führenden Funktionären dortiger Transportarbeitergewerkschaften in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik (CSFR) — der ehemaligen Tschechoslowakei — auf. Er konnte sich dort auf bereits bestehende Kontakte zur Eisenbahnergewerkschaft und einer Föderation von Transportarbeitergewerkschaften stützen, beide unter dem Vorsitz von Vaclav Vanek, der auch schon am ITF-Kongreß in Florenz teilgenommen hatte.

Der Generalsekretär traf darüber hinaus mit dem Arbeits- und dem Verkehrsminister, dem Stellvertretenden Ministerpräsidenten der Slowakischen Republik und führenden Mitarbeitern des staatlichen Eisenbahnunternehmens zusammen.

Alle Transportarbeitergewerkschaften sind sich über die Notwendigkeit eines möglichst baldigen Beitritts zur ITF einig. Für sie ist die Rückkehr der tschechischen und slowakischen Transportarbeiter in den Schoß der ITF, der sie vor dem zweiten Weltkrieg als zahlenmäßig bedeutende und aktive Gruppe von Mitgliedern angehörten, eine Selbstverständlichkeit ebenso wie eine praktische Notwendigkeit.

Die Regierung will demnächst ein radikales wirtschaftliches Reformprogramm in Gang setzen, das unweigerlich zu Inflation und Arbeitslosigkeit führen wird. Die Gewerkschaften leugnen keineswegs die Notwendigkeit, die Wirtschaft ihre Land aus ihrer hoffnungslosen Lage zu befreien, sind aber entschlossen, ihre Mitglieder vor den schlimmsten Folgen zu schützen. Sie hoffen auf Rat und Hilfe der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Wie groß auch immer die vor ihnen liegenden Probleme sind, die Transportarbeitergewerkschaften können auf eine starke Basis bauen. Als neue demokratische Organisationen konnten sie fast alle Mitglieder behalten, die früher mehr oder weniger unfreiwillig den staatlich kontrollierten "Gewerkschaften" beitreten mußten. Die neuen Führungskräfte der Gewerkschaften zeichnen sich durch Kompetenz und Überzeugung von ihrer Sache aus. Das neu gewonnene Recht auf Vereinigungsfreiheit und Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft führte nicht zu einer Spaltung der Bewegung. Eisenbahner, Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt, Binnenschiffer und Seeleute (die CSFR verfügt über eine eigene Nationalflotte)

sind in landesweiten Gewerkschaften organisiert. Die Gewerkschaften im öffentlichen Personennahverkehr und im Straßentransport verfügen zwar über "nationale" Strukturen, d. h. eigenständige Gewerkschaften in der Tschechischen und der Slowakischen Republik, arbeiten aber sowohl untereinander als auch mit den auf Bundesebene tätigen Gewerkschaften eng zusammen.

Bei seiner Rückkehr erklärte der Ge-

neralsekretär, der herzliche Empfang, der ihm bereitet wurde, und das große Ansehen, das die ITF in der CSFR genieße, hätten ihn hoffnungsvoll gestimmt. Er beneide die Gewerkschaften nicht um die vor ihnen liegenden, enormen Aufgaben, doch habe er ihnen versichern können, daß die ITF voll hinter ihren Plänen stehe und jederzeit bereit sei, ihnen die notwendige Unterstützung zu gewähren.

## ITF-Mission in Ungarn

Gegen Ende 1990 konnten Transportarbeitergewerkschaften in Ungarn zwei Besucher von der ITF bei sich begrüßen. Der Stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers hielt sich im November fünf Tage lang in Budapest auf, wo er mit bereits der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, anderen Transportarbeitergewerkschaften und Gewerkschaftsdachverbänden zusammentraf. Er sprach mit Funktionären der Demokratischen Liga Freier Gewerkschaften sowie Vertretern der vor kurzem gegründeten Föderation unabhängiger Transportarbeitergewerkschaften. Darüber hinaus traf er mit den beiden bereits der ITF angeschlossenen Gewerkschaften (der Seeleute und der Flugzeugtechnikergewerkschaft), der Freien Gewerkschaft der Eisenbahner (VDSzSz) und der ehemaligen "offiziellen" Transportarbeiterföderation KDSS sowie der Eisenbahnergewerkschaft (VS) zusammen. Die beiden letztgenannten Organisationen haben ihre Mitgliedschaft in der Internationalen Verkehrsgewerkschaft des WGB aufgegeben und denken Berichten zufolge über einen Beitritt zur ITF nach. Die gewerkschaftliche Lage in Ungarn ist äußerst kompliziert und fast täglichen Veränderungen unterworfen. Unter den Berufsgewerkschaften gibt es wieder unterschiedliche politische Richtungen. Gegenwärtig sind alle einzelnen Tendenzen der Gewerkschaftsbewegung an einem "Runden Tisch" versammelt, der über eine Umstrukturierung sowie die Aufteilung der Vermögenswerte der alten offiziellen Gewerkschaft SZOT berät. Trotz des äußerst begrenzten Umfangs der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gruppierungen könnte dies die Grundlage für größere Gewerkschaftseinheit in der Zukunft bilden.

Die ITF unterhält Kontakte zu allen Transportarbeitergewerkschaften. Kurz vor Brothers' Besuch hatte sich eine Mission des IBFG-Vorstands in Un-

garn aufgehalten, die den Gewerkschaftsdachverbänden in anderen Ländern ebenso wie den Internationalen Berufssekretariaten Kontakte zu allen betroffenen Zentralorganisationen sowie die Respektierung des gewerkschaftlichen Pluralismus empfahl.

Anfang Dezember hielt sich Pat O'Keefe, ein für die Luftverkehrswirtschaft zuständiger Verhandlungsführer der britischen Transport and General Workers' Union, zu einem dreitägigen Besuch bei der neuen ITF-Mitgliedschaft der Flugzeugtechniker am Budapester Ferighy-Flughafen auf. O'Keefes Besuch war die Reaktion der ITF auf eine Bitte der Gewerkschaft um Unterstützung bei der Erarbeitung ihres ersten frei ausgehandelten Kollektivvertrages und der Vorbereitung auf die geplante Privatisierung der Fluggesellschaft.

## Streik in Israel

Israelische Gewerkschaften konnten Pläne der rechtsgerichteten Regierung des Landes stoppen, die eine Kürzung des Mindestlohns um ein Fünftel und eine Anhebung der Steuern auf Sozialleistungen einschließlich einer 20% igen Steuer auf die Renten vorsahen.

Eine halbe Million Mitglieder des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut im öffentlichen Dienst legten Anfang Dezember 1990 zwei Tage lang die Arbeit nieder, was erhebliche Störungen des Luft- und Seeverkehrs sowie eine Schließung der Banken und der Börsen zur Folge hatte. Die Regierung war zur Zurücknahme ihrer ursprünglichen Pläne sowie zu der Zusage gezwungen, alle Gesetzesvorhaben im Zusammenhang mit dem Mindestlohn und der Besteuerung der Sozialleistungen zuvor mit den Gewerkschaften abzusprechen.

# Gewerkschaften unterstützen baltische Länder

Die Maßnahmen der sowjetischen Regierung zur Unterdrückung der Unabhängigkeitsbewegungen in den Ländern des Baltikums kommen als "schwerer Schock". Diese Botschaft sandte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken am 21. Januar an den sowjetischen Präsidenten Gorbatschow. Der IBFG fordert von der sowjetischen Regierung die Einstellung aller Unterdrückungsmaßnahmen und die Aufnahme eines Dialogs mit den demokratisch gewählten Volksvertretern. In seiner Botschaft unterstreicht der IBFG erneut die internationale Unterstützung für das Recht aller Völker auf volle nationale Freiheit und Selbstbestimmung und verurteilt den Gebrauch von Gewalt und Zwangsmaßnahmen zur Unterdrückung dieser Ziele.

## EG fördert multimodalen Transport

Auf ihrer Sitzung im Dezember einigten sich die Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft über Maßnahmen zur Förderung eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystems in der Gemeinschaft.

Diese Maßnahmen sollen theoretisch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraßen fördern.

Auf der gleichen Sitzung vereinbarten die Minister allerdings auch eine Anhebung der Zahl der EG-Genehmigungen im Straßengüterverkehr um 40 Prozent im nächsten Jahr sowie um weitere 40 Prozent im Jahre 1992, bevor die für 1993 geplante völlige Liberalisierung des Straßengüterverkehrs in Kraft tritt.

Die Minister gaben ferner ihre Zustimmung zu Steuernachlässen, mit deren Hilfe den Transportunternehmern ein Anreiz zur Abwendung vom reinen Straßentransport hin zum kombinierten Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr gegeben werden soll. Die Höhe der Nachlässe soll sich danach richten, welcher Anteil der Fahrt per Schiene oder Wasserstraße abgewickelt wird, kombinierte Fahrten auf Straße/Schiene/Schiffen sollen darüber hinaus von den geltenden Kabotagebeschränkungen und den den Straßentransport beschränkenden Genehmigungen ausgenommen werden.

Der IBFG hält Kontakt zu Gewerkschaftsorganisationen in den baltischen Ländern, um die Lage zu beobachten.

Im Laufe des vergangenen Jahres hatte die ITF Kontakte zu einer Reihe von Transportarbeitergewerkschaften in Lettland, Litauen und Estland. Der Stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers traf außerdem im Rahmen einer Gewerkschaftskonferenz in Helsinki im Juni 1990 mit Vertretern der Föderation estnischer Transport- und Straßentransportarbeiter zusammen. Ende November vergangenen Jahres gab die Föderation in einer Erklärung, der sie Informationen über sich selbst beifügte, ihrer Hoffnung Ausdruck, daß sie "eines Tages" aktiv an der Arbeit der ITF mitwirken könne. Ihren eigenen Angaben zufolge wurde die Föderation am 14. Dezember 1989 gegründet. Sie hat 35.000 Mitglieder, die sich vor allem aus Fahrern, Mechanikern, Straßentransportarbeitern sowie den Mitarbeitern von Verkehrs- und Straßenbauunternehmen zusammensetzen. Die Mitglieder der Gewerkschaft vertreten unterschiedliche politische Anschauungen, haben jedoch gemeinsame Interessen im wirtschaftlichen, sozialen und beruflichen Bereich. Gegenwärtig sind die Gewerkschaften in Estland in einem sehr speziellen wirtschaftlichen und politischen Umfeld tätig. Estland bemüht sich um die Wiederherstellung seiner staatlichen

Unabhängigkeit, und die Schaffung unabhängiger Gewerkschaften in Estland gilt als integraler Bestandteil dieses Prozesses. Im wirtschaftlichen Bereich streben sie die Einführung der Marktwirtschaft an. Die Gewerkschaft bemüht sich um einen Beitrag zur Schaffung eines Arbeitsmarktes bei gleichzeitigem Schutz der Gewerkschaftsrechte. In diesem Zusammenhang hat sie bereits viel von den Gewerkschaften in den nordeuropäischen Ländern gelernt. Sie arbeitet eng mit der Transportarbeiter- und der Staatsangestelltengewerkschaft in Finnland zusammen. Auch zu Transportarbeitergewerkschaften in Schweden, Großbritannien und Ungarn hat sie gute Kontakte. Ihre Hauptaufgabe besteht im Augenblick in der Erarbeitung neuer Kollektivverträge, die im Laufe des Jahres 1991 auszuhandeln sind. Umsich für die Rechte der Arbeitnehmer einzusetzen, heißt es abschließend in dem Schreiben der Gewerkschaft, sind die Gewerkschaften auf Erfahrungen und Unterstützung sowie Bildungsmöglichkeiten für ihre Mitglieder angewiesen. Kontakte zu Gewerkschaften aus anderen Ländern und die Gelegenheit zur Mitarbeit in internationalen Gewerkschaftsföderationen sind daher für sie von grundlegender Bedeutung.

*Föderation von Transport- und Straßentransportarbeitergewerkschaften  
200101 Talinn, Lai 34*

## Bildungsmaterial für Polen

**Der polnische Gewerkschaftsdachverband NSZZ Solidarnosc bittet um die Bereitstellung von Materialien für die Bildungsarbeit als Grundlage für den Aufbau einer Materialsammlung für die gewerkschaftliche Bildungsarbeit.**

**Die Bildungsabteilung der Solidarnosc, die im vergangenen Jahr ein dreijähriges Bildungsprogramm für Gewerkschafter gestartet hat, wäre für alle Materialien der allgemeinen gewerkschaftlichen Bildungsarbeit oder auch zu spezielleren Bereichen, z. B. Kollektivverhandlungen, Ausbildung, Arbeitnehmerinnen usw. dankbar. Sie werden zum Aufbau einer Handbibliothek und möglicherweise als Grundlage für die gewerkschaftlichen Bildungslehrgänge genutzt.**

**Bitte schickt alle geeigneten Materialien an die:**

**Abteilung für Bildungsarbeit  
NSZZ Solidarnosc  
Ul. Waly Piastowskie 24,  
Gdansk,  
Polen**

# Gewerkschaftlicher "Aktionstag" in der Türkei

Mehr als eineinhalb Millionen türkische Gewerkschafter setzten sich am 3. Januar über alle Einschüchterungsversuche der Regierung und der Gerichte hinweg und nahmen im Rahmen eines landesweiten "Aktionstages" an Arbeitsniederlegungen aus Protest gegen repressive Gesetze und Angriffe auf die Kollektivverhandlungsrechte teil. Aufgerufen zu dieser eintägigen Arbeitsniederlegung hatten die Gewerkschaften des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes Türk-Is sowie islamische Gewerkschaften des rivalisierenden Gewerkschaftsdachverbandes Hak-Is. 98 Prozent aller dem Türk-Is angeschlossenen Arbeitnehmer und 75 Prozent der Mitglieder von Hak-Is-Gewerkschaften beteiligten sich an den Aktionen, die auch von den wichtigsten Oppositionsparteien des Landes unterstützt wurden.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis gab in einem Schreiben an den türkischen Staatspräsidenten Turgut Özal der Unterstützung der ITF für den Aktionstag Ausdruck und sandte Solidaritätsbotschaften an die türkischen Gewerkschaften.

In der durch die Golfkrise zusätzlich gespannten Atmosphäre versuchte die Regierung den Arbeitnehmern durch Androhung von Entlassungen im Falle einer Beteiligung an solch "illegalen" Protesten sowie durch die Verbreitung von Gerüchten über eine bevorstehende Verhängung des Ausnahmezustandes bzw. des Kriegsrechts Angst einzuflößen. Obwohl von den Gewerkschaften zu Rate gezogene angesehene Rechtsexperten die Auffassung vertreten hatten, daß eine solche Maßnahme nach dem türkischen Gesetz nicht im Vorhinein verboten werden könne, erklärte das Arbeitsgericht den Aktionstag für ungesetzlich. Auf einen Aktionstag als Form des Protestes mußte wegen des vom Militärregime aus den 80er Jahren übernommenen Verbots von Generalstreiks (ebenso wie viele anderer Streikformen) zurückgegriffen werden.

Allein in Istanbul wurden 5.000 Reservisten der Polizeikräfte eingesetzt; auf einer Hauptzufahrtsstraße zu der Stadt wurden wartende Armee-Einheiten gesichtet. Neben dem bestehenden Verbot der Aufstellung von Streikposten wurden auch alle Demonstrationen und öffentlichen Proteste untersagt. Das staatlich kontrollierte Fernsehen versuchte die Arbeitnehmer durch



Eine Delegation der Hava-Is in Unterstützung der streikenden Bergarbeiter

einseitige Berichterstattung und die Verbreitung von furchteinflößenden Meldungen einzuschüchtern.

Ungeachtet dieser Drohungen und Einschüchterungsversuche waren die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Türkei führend an der Organisation wirksamer landesweiter Maßnahmen beteiligt. Busse, Züge, Flugzeuge und Fähren saßen fest, Häfen und andere wichtige Wirtschaftsbereiche waren einen Tag lang lahmgelegt.

Mitglieder der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt Hava-Is fesselten alle Inlandsflüge an den Boden und verzögerten oder verhinderten zahlreiche internationale Flüge. Alle internationalen Flüge, die trotz der Aktionen starten konnten, wurden von Mitarbeitern der Geschäftsleitung bei Turkish Airlines abgefertigt und beladen, denen eine Mitgliedschaft in der Gewerkschaft untersagt ist. Manager von Inlandsflughäfen aus dem ganzen Land wurden in Istanbul und Ankara bei der Wartung von Maschinen eingesetzt, und selbst der Generalmanager von Turkish Airlines konnte beim Verladen von Gepäck auf ein Flugzeug beobachtet werden!

Starke Polizeipräsenz in der Nähe des Hauptbüros von Hava-Is verhinderte eine Kundgebung im Freien, doch konnte der Gewerkschaftspräsident Atilay Aycin im Innern des Gebäudes den zahlreich versammelten Streiken-

den, die mit großem Eifer bei der Sache waren, von einer erfolgreichen Aktion berichten. Chris Pate vom ITF-Sekretariat überbrachte der Versammlung die kollegialen Grüße der ITF.

Mit dem erfolgreichen Aktionstag wurde eine neue Phase der Zusammenarbeit und Entschlossenheit unter den türkischen Gewerkschaften in ihrer Kampagne des Widerstands gegen arbeitnehmer- und gewerkschaftsfeindliche Gesetzgebung sowie die vom Militärregime übernommene und von der herrschenden rechtsgerichteten Regierung fortgesetzte Politik der Entregulierung und Privatisierung eingeläutet.

"1991 wird das Jahr der Arbeitnehmer in der Türkei," erklärte der Präsident der Hava-Is. "Am 3. Januar haben wir den ersten Schritt dahin unternommen." Das Gericht für Staatssicherheit in Ankara prüft nun die Rolle der gewerkschaftlichen Spitzenfunktionäre am 3. Januar bei der angeblichen "Anstachelung" der Arbeitnehmer zu Gesetzesverstößen. Es ist nicht auszuschließen, daß diese Untersuchung in weiteren repressiven Maßnahmen gegen die Gewerkschaften resultiert.

\*Auch die seit 30. November streikenden Bergarbeiter in der westanatolischen Stadt Zonguldak stellen eine dramatische Herausforderung für die türkische Regierung dar. Im Mittelpunkt der Kampagne der 48.000 Bergarbeiter unter dem Motto "Brot und

Forts. auf Seite 8

# Unterstützung für mittel- und osteuropäische Gewerkschaften

Kontakte, die Werbung neuer Mitglieder und Unterstützung für neue und reformierte Gewerkschaften in Mittel- und Osteuropa sind auch weiterhin eine wichtige Aufgabe der ITF und anderer demokratischer internationaler Gewerkschaftsorganisationen. Am 26. November berieten dem IBFG angeschlossene Gewerkschaftsdachverbände und Internationale Berufssekretariate auf einer dritten Ad-Hoc-Konsultationssitzung in Brüssel über die jüngsten Entwicklungen und die Erarbeitung eines koordinierten Hilfsplans mit Schwerpunkt auf der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit. Zu diesem Prozeß gehören auch die im September 1990 in Wien veranstaltete IBFG-Konferenz über die soziale Dimension der Wirtschaftsreform sowie eine für Ende Januar 1991 geplante Konferenz über Gesundheit und Sicherheit. Während des vergangenen Jahres organisierten IBFG und Solidarnosc gemeinsam umfassende Bildungsprogramme in Polen, in deren Rahmen auch Lehrgänge für gewerkschaftliche Vertrauensleute stattfanden. Mit einer Reihe von Regionalseminaren im ganzen Land hat ein in Zusammenarbeit mit dem nationalen Gewerkschaftsdachverband FRATIA durchgeführtes Bildungsprogramm für Rumänien, das aber auch Gewerkschaftern aller anderen Gruppierungen

offensteht, inzwischen seine zweite Phase erreicht. Die Vorbereitungen für ähnliche Programme in der Tschechoslowakei und Ungarn steht kurz vor dem Abschluß, während in Bulgarien noch darüber diskutiert wird. Der IBFG-Vorstand beschloß auf seiner Sitzung im November in Tokio, den Ad-Hoc-Konsultationssitzungen den offiziellen Status eines Koordinierungsausschusses zu geben, der als solcher erstmals am 25. Januar zusammentreten soll. Der IBFG hat unterdessen eine Reihe von Veröffentlichungen für die Bildungsarbeit zu grundlegenden Gewerkschaftsfragen (Schaffung betrieblicher Gewerkschaftsstrukturen, Einziehung von Mitgliedsbeiträgen, Erarbeitung von Satzungen usw.) erarbeitet, die nun in die Sprachen der betreffenden Länder übersetzt werden.

Auf seiner nächsten Sitzung im März werden dem ITF-Vorstand Beitrittsgesuche der Sektionen Seeschifffahrt und Eisenbahn der Solidarnosc in Polen sowie von Transportarbeitergewerkschaften in Jugoslawien und der Sowjetunion vorliegen. Ebenfalls angekündigt, aber noch nicht eingegangen sind Beitrittsgesuche der Vereinigung tschechischer und slowakischer Transportarbeitergewerkschaften und einer Reihe weiterer Gewerkschaften in Ungarn. Verschiedene bulgarische Ge-

werkschaften haben unter sich widersprechenden Angaben ebenfalls Beitrittsgesuche an die ITF gerichtet. Der Generalsekretär erwägt die Entsendung einer Mission zur Klärung der Lage. Im November vergangenen Jahres machte Bulgarien eine völlig neuartige Erfahrung: Ein vom nationalen Gewerkschaftsdachverband Podkrepa organisierter Generalstreik führte zum Rücktritt des bulgarischen Ministerpräsidenten, nachdem zuvor schon die Seeleute erfolgreich in den Ausstand getreten waren (vergl. **ITF-Nachrichten** Nov./Dez. 1990). Die ITF gewährt den Gewerkschaften der Region auf konkrete Anfragen hin auf Ad-hoc-Basis ihre Unterstützung (vergl. Bericht über Ungarn an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Die ITF arbeitet darüber hinaus zur Zeit an einer Liste amtierender oder vor kurzem in den Ruhestand getretener Gewerkschaftsfunktionäre, die daran interessiert wären, Transportarbeitergewerkschaften in Mittel- und Osteuropa jeweils für einen Zeitraum von zwei bis drei Wochen in Fragen der Kollektivverhandlungen und der Bildungsarbeit zu beraten. Falls sich unter unseren LeserInnen jemand angesprochen fühlt, sollte sie/er sich wegen näherer Einzelheiten an den ITF-Generalsekretär wenden.

## ... Weltweite Unterstützung für Aktionen türkischer Gewerkschaften

Forts. von Seite 7

Demokratie" stehen Forderungen nach einer Lohnerhöhung um 550 Prozent (gegenwärtig entspricht der Durchschnittslohn weniger als 6 US-Dollar am Tag bei einer Inflationsrate, die sich selbst laut den beschönigenden offiziellen Angaben auf 55 Prozent beläuft) sowie nach der Aufhebung gewerkschaftsfeindlicher Gesetze. Die Bergarbeitergewerkschaft Maden-Is hatte für den 4. Januar eine Demonstration in Ankara geplant, doch die Polizei verweigerte den von der Gewerkschaft gemieteten 1.000 Reisebussen, mit denen sie ihre Mitglieder in die Hauptstadt befördern wollte, die Durchfahrt. Bei dieser Gelegenheit wurden 200 Bergarbeiter verhaftet. Doch die Bergarbeiter und ihre Familien gaben sich nicht so leicht geschlagen. Sie machten

sich zu Fuß auf den Marsch in das 250 km entfernte Ankara. Unterwegs schlossen sich ihnen Tausende von Dorfbewohnern an. Präsident Özal gab zu verstehen, daß er an einer Zusammenkunft mit den Bergarbeitern nicht interessiert sei und befahl dem Militär, die Zufahrtswege in die Hauptstadt zu blockieren. Am 5. Tag des Marsches wurden die Bergarbeiter, die bei Temperaturen um den Gefrierpunkt unter freiem Himmel übernachtet hatten, auf der Landstraße von Truppen mit Bulldozern und Wasserwerfern aufgehalten. Die Gewerkschaft mußte den Marsch abbrechen, doch der Arbeitskonflikt geht weiter.

Die Generalsekretäre von 14 Internationalen Berufssekretariaten, darun-

ter auch die ITF, verabschiedeten auf einer Sitzung in Amsterdam am 9. Januar eine Erklärung, in der sie die Behandlung der türkischen Bergarbeiter durch die Behörden verurteilten und die sofortige bedingungslose Freilassung aller während der Proteste inhaftierten Gewerkschafter forderten. In der Erklärung sagten die Internationalen Berufssekretariate ihre Unterstützung für den Kampf um die Wiederherstellung aller demokratischen und Gewerkschaftsrechte in dem Land zu und bekräftigten erneut die "feste Überzeugung der internationalen Gewerkschaftsbewegung, daß eine türkische Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft erst dann in Erwägung gezogen werden kann, wenn diese Grundrechte in der Türkei garantiert sind."



## Australische Gewerkschaft solidarisiert sich mit Beschäftigten bei Air Nuigini

Die knallharte Entlassung von neun FlugbegleiterInnen durch die staatliche Fluggesellschaft von Papua-Neuguinea, Air Nuigini, wegen Protesten gegen überlange Dienstzeiten führte im Januar zu internationalen Solidaritätsaktionen des Bodenpersonals in Australien. Mitglieder der Transport Workers' Union (TWU) am Flughafen von Sydney reagierten am 14. Januar auf einen Ende Dezember vergangenen Jahres ergangenen Hilferuf der ITF und der ihr angeschlossenen PNG Flight Attendants Association mit der Weigerung, die einzige Langstreckenmaschine der Fluggesellschaft, einen Airbus A310, abzufertigen.

Nach mehreren Verzögerungen in Port Moresby und Hongkong riß den FlugbegleiterInnen am 1. Dezember endgültig der Geduldssaden, als sie nach 39 Stunden ununterbrochener Dienstzeit mit nur zweimal vier Stunden Ruhezeit den Befehl erhielten, einen Rückflug von Singapur nach Port Moresby zu bemannen. Da sie jedoch die Notwendigkeit erkannten, das Flugzeug an seinen Heimatstandort zurückzubringen, vereinbarten die FlugbegleiterInnen mit dem Flugkapitän, nur die sicherheitsrelevanten Aufgaben zu erfüllen, auf die Bedienung der Fluggäste aber zu verzichten. Nach ihrer Rückkehr nach Port Moresby wurden sie wegen der "Verweigerung der Ausführung ihrer gesetzlichen Pflichten" des Dienstes entlassen. Drei Tage später wurden alle betroffenen FlugbegleiterInnen entlassen und aufgefordert, binnen 7 Tagen ihre Dienstwohnungen zu räumen, ohne ihnen die Gelegenheit zu einer schriftlichen Rechtfertigung zu geben.

Auf Wunsch der Gewerkschaft bat die ITF am 19. Dezember alle angeschlossenen Gewerkschaften in von Air Nuigini bedienten Ländern um Solidaritätsmaßnahmen in jeder ihnen möglichen Form. Diese Bitte stieß bei der TWU in Sydney auf offene Ohren, die die dort befindliche Maschine 48 Stunden lang am Boden festhielt. Der Boykott wurde am 16. Dezember aufgehoben, nachdem die TWU erfahren hatte,

daß ein vom Arbeitsministerium Papua-Neuguineas eingerichteter Schlichtungsausschuß innerhalb weniger Tage die Einsprüche gegen die Entlassungen anhören werde. In einer Botschaft an die ITF machte TWU-Bundessekretär Ivan Hodgson jedoch deutlich, daß "wir uns weitere Maßnahmen vorbehalten, falls diese Angelegenheit nicht zu Eurer Befriedigung beigelegt wird."

Während der gesamten Dauer der Aktion gingen unzählige Telefonanrufe und Telefaxbotschaften zwischen der Gewerkschaft in Papua-Neuguinea, der australischen Vereinigung der Flugbegleiter (AFAA), der TWU, der Unternehmensleitung von Air Nuigini, dem Arbeitsminister und dem ITF-Sekretariat hin und her. Sowohl der Gewerkschaft in Papua-Neuguinea als auch der TWU in Sydney wurden rechtliche Schritte angedroht. In einem Gespräch mit David Cockroft, dem Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, drohte der

Arbeitsminister von Papua-Neuguinea, Tony Ila, die Regierung werde "alle Hebel" gegen die Gewerkschaft in Bewegung setzen. Auf Bitten der ITF fliegt der zuständige Funktionär bei der AFAA, Maurice Alexander, nach Port Moresby, um dort dem Präsidenten der PNGFAA, Hilinai Igome, und seinen KollegInnen bei der Vorbereitung auf die Anhörung ihres Falls durch das Gremium am 30. Januar behilflich zu sein. Die ITF stellt der Gewerkschaft auch Informationen über international anerkannte Flugdienstzeitvorschriften zur Verfügung. Die rasche Reaktion der australischen Gewerkschaft beweist, daß ITF-Mitgliedsgewerkschaften, auch wenn sie noch so klein sind, keineswegs allein dastehen, wenn sie sich gegen ihre Arbeitgeber zur Wehr setzen. Sie zeigt auch, daß massive Einschüchterungsversuche von seiten der Arbeitgeber zu ganz und gar unerwarteten Ergebnissen führen können.

## Rauchmasken empfohlen

Auf allen in Großbritannien registrierten Flugzeugen sollte das Mitführen von Rauchmasken zwingend vorgeschrieben sein. Dies fordert der verkehrspolitische Ausschuß des britischen Parlaments. Rauch- und Giftgase sind in vielen Fällen für Todesfälle bei Flugzeugbränden verantwortlich. Der Tod von mehr als 50 Urlaubern bei einem Brand an Bord eines Jets der British Air Tours auf einer Startbahn des Flughafens von Manchester 1985 unterstrich die Notwendigkeit der Versorgung mit frischer Atemluft, wenn eine Betäubung der Fluggäste durch erstickende Gase verhindert werden soll.

In den vergangenen Jahren wurden unterschiedliche Typen von Rauchmasken entwickelt, doch entspricht bisher noch keine den strikten Sicherheitsvorschriften der britischen Zivilluftfahrtbehörde.

Der Parlamentsausschuß verwies auf den "dringenden Bedarf" für diese Masken, die ohne weitere Verzögerung

eingeführt werden sollten. Insbesondere würde der Ausschuß eine sofortige feste Zusage von seiten der Zivilluftfahrtbehörde begrüßen, daß sie das Mitführen von Rauchmasken zwingend vorschreiben wird.

Zwei weitere wichtige Empfehlungen, die sich aus der Sicherheitsüberprüfung ergaben, beziehen sich auf den Einbau von Flugzeugsitzen mit verbesserten Sitzgurten und Rückenlehne in Flugrichtung, die die Überlebenschancen der Fluggäste bei dem ersten Aufprall nach einem Absturz wesentlich erhöhen würden. Diese Empfehlungen stützen sich auf das Ergebnis der offiziellen Untersuchung eines weiteren schweren Flugzeugunglücks der vergangenen Jahre, des Absturzes einer Maschine der British Midland in der Nähe von Kegworth im Januar 1989. Hierbei wurde festgestellt, daß zumindest einige der Opfer überlebt hätten, wenn derartige Verbesserungen der Sicherheitseinrichtungen bereits vorhanden gewesen wären.

# ITF-Luftverkehrsgewerkschaften in Asien/Pazifik

Ungeachtet der sich in der gesamten Region beschleunigenden Tendenz zur Entregulierung und Privatisierung müssen die Regierungen weiterhin eine umfassende Rolle bei der Kontrolle der Luftverkehrswirtschaft in Asien und dem pazifischen Raum übernehmen. So lautete die wichtigste Schlußfolgerung eines Seminars für ITF-Luftverkehrsgewerkschaften, das auf Einladung der der ITF angeschlossenen Aerothia Staff Union vom 3. bis zum 6. Dezember 1990 in Chiang Mai (Thailand) stattfand.

An dem Seminar nahmen 45 Vertreter von 24 Gewerkschaften aus 13 Ländern teil. Den Vorsitz führte Hideo Kato (JCAL - Japan). Vom ITF-Sekretariat waren der Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, sowie David Cockroft, Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt, ange-reist. Auch Shigi Wada vom ITF-Büro in Tokio war unter den Teilnehmern.

## Gegengewicht

In ihren Schlußfolgerungen machten die Teilnehmer an dem 3tägigen Seminar auf zunehmende Schritte in Richtung auf eine Entregulierung des inländischen Flugverkehrs, den Verkauf staatlicher Fluggesellschaften an den Privatsektor sowie die Beteiligung von Fluggesellschaften aus Asien und dem pazifischen Raum an neuen weltweiten Allianzen aufmerksam. Obwohl sich die Entregulierung in den USA als schwerwiegender Fehler erwiesen habe, seien die Regierungen in der Region noch immer entschlossen, das gleiche System einzuführen. Die Teilnehmer äußerten sich besonders beunruhigt über die von den europäischen Ländern geplante Bildung eines einheitlichen Blocks für künftige Verhandlungen über Flugdienstvereinbarungen und appellierten an die Regierungen in der Region, ihre eigene Position zu koordinieren, um ein machtvolles Gegengewicht zu Europa und den USA zu schaffen.

ITF-Gewerkschaften sollten sich der Privatisierung staatlicher Fluggesellschaften auch weiterhin widersetzen und, falls diese Privatisierungen doch stattfinden, die Einhaltung einer Reihe grundlegender Bedingungen zu gewährleisten versuchen: Den Beschäftigten sei die Übernahme eines nennenswerten Anteils der Unternehmensaktien zu vergünstigten Bedingungen anzubieten; als Obergrenze für den im Besitz ausländischer Interessen befindlichen Anteil an den Unternehmensaktien sei ein Wert von etwa 25 % festzusetzen; Fluggesellschaften sollten nur an Unternehmen mit einem Inter-

esse an der Luftverkehrswirtschaft verkauft werden; und zur Sicherung der Arbeitsplätze und der Einkommenssicherheit der derzeit in diesem Wirtschaftsbereich beschäftigten seien wirksame Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer gesetzlich zu verankern.

## Gewerkschaftsrechte

Besonders gingen die Delegierten auf die Frage der Gewerkschaftsrechte ein und unterstrichen, daß grundlegende IAO-Normen in der gesamten Region Asien und pazifischer Raum respektiert werden müßten. Darüber hinaus empfahlen sie den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften die Durchführung gewerkschaftlicher Mitgliederwerbekampagnen unter derzeit nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern auf nationaler Ebene und die Einrichtung von nationalen Koordinierungsausschüssen für die Gewerkschaften der Zivilluftfahrt. Sie forderten sie zum Widerstand gegen Versuche einer Spaltung der Gewerkschaften aufgrund rassistischer Kriterien auf, wie sie derzeit von der Regierung von Fidschi unternommen würden. Gleichzeitig sollten sie sich mit Hilfe der ITF um die Erarbeitung gegenseitiger Schutzvereinbarungen mit den Fluggesellschaften bemühen, die derzeit ihre Verbindungen untereinander verstärken.

## Keine Zugeständnisse bei den Löhnen

Im Bereich der Löhne und Arbeitsbedingungen empfahlen die Delegierten den Gewerkschaften nachdrücklich, gegen Forderungen der Arbeitgeber nach Zugeständnissen bei den Löhnen oder zweigleisige Lohnstrukturen anzukämpfen. Die Gewerkschaften sollten sich darüber hinaus dem zunehmenden Einsatz von Gelegenheits- oder Teilzeitarbeitskräften bzw. von Subunternehmern bei Arbeiten, die derzeit von Mitarbeitern der Fluggesellschaften ausgeführt werden, widersetzen. Als beunruhigendes Beispiel für diese Praxis wurden sogenannte Service-Agenturen in Indien angeführt, die die Aufgaben der Fluggesellschaften in den Bereichen Buchung und Verkauf übernehmen und dadurch Korruption und illegalen Praktiken den Boden bereiten.

## Grenzüberschreitende Einstellungspraktiken

Zunehmende Sorge bereitet dem Flugdeck- und Kabinenpersonal in der Region die Beschäftigung von ausländischem Personal bei den Fluggesellschaften. Dies wurde bisher aus sprachlichen und kulturellen Gründen vor allem beim Kabinenpersonal praktiziert, doch gibt es Anzeichen dafür, daß die-

ses Verfahren in jüngerer Zeit auch als Quelle billiger Arbeitskräfte dient. Die Delegierten forderten die strikte Anwendung des Grundsatzes der gleichen Bezahlung für gleichwertige Arbeit und die Gleichbehandlung ausländischer Besatzungsmitglieder - im Hinblick auf Löhne und Arbeitsbedingungen - gegenüber Besatzungsmitgliedern aus dem Stammland der Fluggesellschaft. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde den Gewerkschaften empfohlen, ausländische Besatzungsmitglieder in Absprache mit den Gewerkschaften in deren Heimatland zu organisieren, um ihnen gewerkschaftliche Betreuung anbieten zu können. Die ITF wurde darüber hinaus zur Überwachung anderer Aspekte des Transfers traditioneller Aufgaben der Fluggesellschaften über nationalstaatliche Grenzen hinweg aufgefordert, z. B. die Ausführung von Wartungsarbeiten an Flugzeugen durch ausländische Reparaturstationen auf Vertragsbasis bzw. den Transfer der Tätigkeit im Bereich Buchung/Verkauf mit Hilfe moderner Telekommunikations- und computergestützter Buchungssysteme.

## Luftverkehrssicherheit

Die Teilnehmer erkannten die zentrale Bedeutung neuer Technologien für eine gesunde Entwicklung und weitere Verbesserung der Sicherheit des Wirtschaftsbereichs. Trotzdem vertraten sie die Auffassung, daß derartige Technologien nur nach Rücksprache und Verhandlungen mit den betroffenen Gewerkschaften eingeführt werden sollten. Die ITF sollte sich weiterhin dem Konzept des für zwei Personen ausgelegten Cockpits widersetzen, da ein mit einem Bordingenieur bemanntes Flugzeug sowohl größere Sicherheit gewährleistet als auch langfristig kostenwirksamer arbeiten kann. Zunehmender Wettbewerb und Entregulierung vergrößern die Gefahr einer Verringerung der Sicherheitsmargen aus wirtschaftlichen Gründen, wie dies in der Vergangenheit bereits der Fall war. Um dies zu verhindern, forderten die Seminarteilnehmer die Regierungen auf, sich für eine wesentliche Anhebung der gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsnormen einzusetzen. Ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit der Sicherheit sei die Personallizenzierung. Die Seminarteilnehmer appellierten an alle Regierungen, strikt am Grundsatz der Vergabe von Lizenzen an Flugzeugwartungsingenieure durch den Staat, und nicht durch einzelne Unternehmen, festzuhalten; staatli-

Forts. auf Seite 11

# Gewerkschaft für französischsprachige Länder Afrikas

Eine neue internationale Gewerkschaftsorganisation der Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt in den französischsprachigen Ländern Afrikas erblickte während einer ITF-Konferenz im November 1990 das Licht der Welt. An der vom 20. bis zum 22. November in Lomé (Togo) tagenden Konferenz nahmen Gewerkschaften aus 14 französischsprachigen Ländern Afrikas teil.

Die neue Organisation — FESTA — hat die Aufgabe, Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Management bei ASECNA, eines zwischenstaatlichen Gremiums mit Sitz in Dakar (Senegal), das allen französischsprachigen Ländern Afrikas technische Unterstützung in den Bereichen Flughäfen, Flugsicherung und meteorologische Dienste anbietet, zu koordinieren.

Die Konferenzteilnehmer berieten über Länderberichte zur Lage der Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt, u. a. aus Ländern, deren Regierungen ihnen nie zuvor die Teilnahme an der Tätigkeit der ITF erlaubt hatten.

Auf der Konferenz wurde deutlich, daß sich im Laufe des vergangenen Jahres nicht nur in Osteuropa, sondern auch in Afrika ein weitgehender politischer Wandel vollzogen hat. Demokratische Mehrparteiensysteme werden ebenso wie freie Gewerkschaften in Ländern zugelassen, die bis vor kurzem noch von linientreuen "marxistischen" Regimen regiert wurden.

Zur Diskussion stand auch die Lage

bei Air Afrique, dem im gemeinsamen Besitz verschiedener Länder der Region befindlichen internationalen Carrier, der vor kurzem einem neuen französischen Management unterstellt wurde. Die ursprünglich geplante Zahl von 2.000 Entlassungen wurde auf 1.200 reduziert. Ein neues Statut zur Regelung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sei in Arbeit, und Gewerkschaften der an Air Afrique beteiligten Länder seien in Dakar zu mehreren Sitzungen mit dem Unternehmen zusammengetroffen.

Das Hauptaugenmerk der Sitzungsteilnehmer galt jedoch ASECNA, und schon am zweiten Tag verwandelte sich die Konferenz in die Gründungskonferenz der Föderation von ASECNA-Gewerkschaften.

Ein Ausschuß wurde mit dem Entwurf der Satzungen und Regeln der neuen Föderation beauftragt. Dieses Thema weckte großes Interesse, und die Ausschußsitzungen dauerten bis in die frühen Morgenstunden an. Zum Abschluß seiner Tätigkeit beschloß der Ausschuß, der neuen Organisation den Namen FESTA zu geben und allen freien Gewerkschaftsorganisationen mit Mitgliedern unter den Beschäftigten bei ASECNA eine Mitgliedschaft zu ermöglichen. In den Satzungen kommt außerdem zweifelsfrei die Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit der ITF und anderen freien und demokratischen Gewerkschaftsorganisationen zum Ausdruck. Präsident der neuen Föderation ist Kokou Fantognon, ehemaliger Generalsekretär der Zivilluftfahrt-

gewerkschaft von Togo und heute nebenbei ITF-Koordinator für das französischsprachige Afrika. Die Gründung der Föderation war das Ergebnis jahrelanger Anstrengungen Fantognons, selbst ein ehemaliger langjähriger Mitarbeiter von ASECNA.

Ihren Sitz wird die Organisation in Dakar (Senegal) haben. Generalsekretär ist Bourama Cissokho, Generalsekretär der senegalesischen Gewerkschaft SNTAS. Weitere Führungsämter wurden mit Spitzenfunktionären von auf der Konferenz vertretenen Gewerkschaften aus Kamerun, Mali, Niger, der Zentralafrikanischen Republik, der Elfenbeinküste, dem Kongo, Mauretanien, Burkina Faso, Benin, dem Tschad und Gabun besetzt. Ein weiterer Sitz wurde für Madagaskar reserviert.

Auf der Abschlusssitzung der Konferenz wurden die Satzungen sowie Entschlüsse zur Gewerkschaftsbewegung in Afrika, Arbeitsbedingungen in der Zivilluftfahrt, Gewerkschaftsrechte und gewerkschaftliche Bildungsarbeit sowie eine Reihe von Entschlußanträgen über konkrete Verhandlungsorderungen für die Mitarbeiter bei ASECNA verabschiedet.

Der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft, sowie der afrikanische Regionalvertreter Ben "Roxy" Udogwu nahmen an der Sitzung teil und gaben ihr ihre technischen Ratschläge und Unterstützung.

Ebenfalls anwesend war Hans von Mutius von der Friedrich-Ebert-Stiftung, die sich an der Finanzierung der Konferenz beteiligt hatte.

## ... Seminar für ITF-Luftverkehrsgewerkschaften in Thailand

Forts. von Seite 10

che Lizenzen für das Kabinenpersonal zu vergeben und als Einstellungsvoraussetzung vorzuschreiben; sowie auf der strikten Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Flug- und Dienstzeitbegrenzungen entsprechend der derzeit geltenden besten Praxis in der Region zu bestehen.

Die Seminarteilnehmer riefen die Regierungen in Asien und dem pazifischen Raum auf, durch unverzügliches gemeinsames Handeln zu verhindern, daß die Luftverkehrswirtschaft der Region auf den Status eines Juniorpartners der von anderen Ländern kontrollierten weltweiten Allianzen bzw. von Zubringerdiensten für einige wenige Flug-

gesellschaftsgiganten aus den Industrieländern reduziert wird. Regierungen, Fluggesellschaften und Gewerkschaften sollten sich als gleichberechtigte Partner zusammensetzen und koordinierte, sozial verträgliche Strategien für den Wandel ausarbeiten.

Die Seminarteilnehmer verabschiedeten mehrere Entschlüsse, unter anderem zur Koordinierung der Luftverkehrsdienste in der Region, eine Verurteilung der negativen Haltung der Arbeitgeber während der IAO-Expertensitzung in Genf (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1990), eine Verurteilung der Angriffe auf die Gewerkschaftsbewegung in Fidschi sowie die Forderung nach Wiederherstellung al-

ler Ansprüche der Mitarbeiter von Pakistan International Airlines (PIA), die während der Dauer des Kriegsrechts des Dienstes entlassen oder zwangsweise in den vorzeitigen Ruhestand versetzt worden waren.

Letzter Punkt auf der Tagesordnung des Seminars war die Wahl des Vorsitzenden und der Stellvertretenden Vorsitzenden des ITF-Ausschusses für die Zivilluftfahrt in Asien und dem pazifischen Raum für das kommende Jahr. Hideo Kato von der JCAL (Japan) wurde einstimmig im Amt des Vorsitzenden bestätigt. Zu Stellvertretenden Vorsitzenden wählten die Seminarteilnehmer Suchart Nantaklaew (Thailand) und Leigh Dixon (Australien).

# Fluggesellschaften und bilaterale Abkommen

Ernstzunehmende Konflikte sind in Zusammenhang mit den bilateralen Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Japan bzw. Großbritannien entbrannt. In der Europäischen Gemeinschaft wurde der geplante Zusammenschluß von British Airways (BA) mit der niederländischen Fluggesellschaft KLM und der belgischen Sabena abgeblasen. BAs Pläne bezüglich der Gründung einer neuen deutschen Fluggesellschaft hingegen machen Fortschritte. Die Privatisierung von Aerolineas Argentinas ist eine beschlossene Sache, während die Reaktion der Investoren auf die Privatisierung der staatlichen türkischen Fluggesellschaft nur als äußerst vorsichtig zu bezeichnen ist. Ein Konsortium, an dem auch Flugpiloten beteiligt sind, unterbreitete ein Übernahmeangebot für Philippine Airlines.

Mit PanAm hat nun schon die dritte größere US-Fluggesellschaft im Laufe weniger Jahre gemäß Kapitel 11 der US-Konkursgesetze Schutz vor ihren Gläubigern beantragt. Das Unternehmen will eigenen Angaben zufolge den Flugbetrieb aufrechterhalten und konnte sich einen 150 Mio. Dollar Kredit sichern. Ein Drittel dieser Summe wurde von United aufgebracht. Die Zukunft des Unternehmens ist nun vor allem vom Verkauf seiner Flugrechte im Transatlantikverkehr nach Heathrow an United Airlines abhängig (vgl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1990). Allerdings wurde dieses Geschäft von der britischen Regierung noch nicht genehmigt.

Im Rahmen des bilateralen Abkommens zwischen Großbritannien und den USA kann PanAm seine Rechte nicht automatisch auf eine andere Fluggesellschaft übertragen. Laut diesem Abkommen dürfen nur zwei US-Fluggesellschaften (zur Zeit PanAm und TWA) Flüge von Heathrow anbieten. Alle anderen Fluggesellschaften müssen Gatwick bzw. Stansted anfliegen.

Weitere Gespräche zwischen der britischen und der US-Regierung über den PanAm/United-Transfer und die Absichten eines weiteren hoch verschuldeten US-Carriers, TWA, seine Anflugsrechte für Heathrow auf American Airlines zu übertragen, sind geplant. Die britische Regierung sieht sich, da PanAm dringend auf den Erlös aus dem Verkauf der Strecken angewiesen ist, starkem Druck ausgesetzt, rasch zu einer Entscheidung zu kommen.

Auch zwischen Japan und den USA ist ein Streit über die Landerechte auf

dem Flughafen Narita nahe Tokio entbrannt. Die japanischen Behörden drohen, United die Aufnahme ihres neuen Flugdienstes zwischen Chicago und Tokio zu untersagen, falls die US-Regierung ihre Zustimmung zu von Japan Airlines und Nippon Cargo Airline beantragten Strecken verweigert.

Die US-Regierung will den neuen Strecken erst dann ihre Zustimmung geben, wenn andere umstrittene Fragen geklärt sind. Hierbei geht es um die unterschiedliche Auslegung eines im November 1989 unterzeichneten bilateralen Abkommens über eine Anhebung der Zahl der Flüge im Fluggast- und Frachtverkehr zwischen den beiden Ländern. Nach Auffassung der zuständigen Stellen in den USA müssen die Flüge gemäß den Bestimmungen des Abkommens wirtschaftlich rentabel sein, was von den Abflugzeiten abhängig ist, während in den Augen Japans die einzige in dem Abkommen vorgeschriebene Voraussetzung das Vorhandensein von Startzeiten ist. Eine Reihe von US-Fluggesellschaften, u. a. Delta und American, sind mit ihren Start- und Landezeiten unzufrieden. Dem Paketdienst UPS z. B. wurden lediglich Abflugzeiten am späten Vormittag angeboten, was den von dem Unternehmen innerhalb der USA zugesagten Paketversand über Nacht unmöglich macht.

**British Airways, KLM und Sabena** haben ihre Pläne aufgegeben, jeweils einen 20%igen Aktienanteil an Sabena World Airlines zu übernehmen, um so den relativ schwach genutzten Flughafen in Brüssel in ein großes europäisches Drehkreuz zu verwandeln. Das Geschäft scheiterte vor allem an finanziellen Problemen bei Sabena. British Airways befürchtete darüber hinaus, die EG-Kommission könnte der britischen Fluggesellschaft — als Vorbedingung für ihre Zustimmung zu den Sabena-Deal — die Aufgabe einer Reihe ihrer Slots in Heathrow zur Aufgabe machen. Sowohl BA als auch KLM planen jedoch weiterhin, Verbindungen zu Sabena zu knüpfen.

Berichten zufolge erwägt die deutsche Bundesregierung den möglichen Verkauf ihrer Aktienmehrheit an der nationalen deutschen Fluggesellschaft **Lufthansa**. Das Kabinett genehmigte den Verkauf umfangreicher staatlicher Beteiligungen im Laufe des nächsten Jahres als Beitrag zur Finanzierung der Kosten der nationalen Einheit, und Finanzminister Theo Waigel erklärte, daß dies durchaus auch die nationale Flug-

gesellschaft betreffen könne, die vielen bisher als vor einer drohenden Privatisierung sicher galt. Direkt verfügt die Regierung derzeit über 51,62 % der Lufthansa-Aktien, über Beteiligungen verschiedener staatlicher Stellen steigt dieser Anteil jedoch auf knapp unter 55 Prozent. **British Airways** bemüht sich unterdessen um Gründung einer neuen Fluggesellschaft mit Sitz in Berlin, die in direktem Wettbewerb zur Lufthansa stehen und Flugdienste zwischen Ost- und Westeuropa anbieten soll. BA würde 49 Prozent der Aktien dieser neuen Fluggesellschaft besitzen, die verbleibenden 51 Prozent sollten sich verschiedene bundesdeutsche Investoren teilen. Anlaß zu dieser Entscheidung war die deutsche Vereinigung, die ausländische Fluggesellschaften spätestens bis 1993 zum Verlassen des deutschen Marktes zwingt. Es wird nicht erwartet, daß die neue Fluggesellschaft ihren Dienst vor 1993 aufnehmen wird.

Berichten zufolge denkt die philippinische Regierung über das von einem Konsortium aus philippinischen Geschäftsleuten und Flugpiloten vorgelegte Übernahmeangebot für **Philippine Airlines (PAL)** nach, in dessen Mittelpunkt ein Mitarbeiter-Aktionärplan steht. Das Konsortium mit dem Namen Banahaw International Management Corporation bot der Fluggesellschaft die Übernahme von 25 Prozent ihrer Aktien zum Preis von 70 Mio. US-Dollar an. Ausländische Investoren, möglicherweise eine Fluggesellschaft, sollen nach dem Plan des Konsortiums einen 35%igen Aktienanteil übernehmen, während die Mitarbeiter der Fluggesellschaft mit 24 Prozent der Aktien zum drittgrößten Aktionär würden. Die philippinische Regierung, private Anleger und das Konsortium selbst sollen 15, 16 bzw. 10 Prozent der Aktien übernehmen. Um die dringend benötigte Unterstützung der Arbeitnehmer für seine Pläne zu gewinnen, schlägt das Konsortium Angaben zufolge vor, die Gehälter der Mitarbeiter der Fluggesellschaft auf südostasiatisches Niveau anzuheben, damit sie über die erforderlichen Mittel für eine Teileigentümerschaft an der sie beschäftigenden Fluggesellschaft verfügen. Die Gruppe plant eine Modernisierung der Flugzeugflotte, um PAL in die Lage zu versetzen, auch solche Strecken zu bedienen, die derzeit wegen der unzureichenden Anzahl von Maschinen nicht bedient werden können. Unabhängig hiervon zahlte

Forts. auf Seite 13

# Aus für Eastern Airlines

Als Eastern Airlines am 18. Januar 1991 den Flugbetrieb einstellte, war dies auch das Ende eines der längsten und erbitertesten Arbeitskonflikte in der Geschichte der US-Luftverkehrswirtschaft. Nach Angaben von Bill Scheri, Fluggesellschafts-Koordinator der der ITF angeschlossenen Mechanikergewerkschaft IAM und Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, reagierten die Mitglieder seiner Gewerkschaft bei Eastern, die sich seit 4. März 1989 im Ausstand befinden, mit "gemischten Gefühlen" auf diese Nachricht. Sie freuen sich über ihren Sieg über Frank Lorenzo, der unter Gewerkschaftern als "Gewerkschaftsfeind Nr. 1" bekannt ist. Seine demütigende Niederlage dürfte anderen potentiellen Gewerkschaftsfeinden als warnendes Beispiel dienen. Andererseits jedoch bedauern sie die Liquidierung einer ehemals so angesehenen Fluggesellschaft, die 62 Jahre lang ihre Flugdienste anbot und selbst kurz vor ihrem Ende noch hätte gerettet werden können.

Vor ihrer Übernahme durch Lorenzo hatte die Fluggesellschaft aufgrund eines von der Gewerkschaft ausgehandelten Kooperationsprogramms zwischen Arbeitnehmern und Geschäftsleitung riesige Fortschritte im finanziellen Bereich gemacht. Die Mitarbeiter hatten ihre absolute Loyalität zu Eastern dadurch unter Beweis gestellt, daß sie im Interesse ihres Unternehmens zum ersten Mal Lohnkürzungen aushandelten.

Lorenzo verspielte diesen guten Willen, indem er sich weigerte, zu einer annehmbaren Einigung mit der Gewerkschaft zu kommen. Anschließend begann er mit der systematischen Zerstörung der Fluggesellschaft zugunsten seiner nicht gewerkschaftlich organisierten Tochtergesellschaft Continental. Durch diese Ausschlichtung, so ergab eine Untersuchung durch den Prüfer des Konkursgerichts, verlor Eastern Vermögenswerte im Werte von zwischen 285 Mio. und 403 Mio. US-Dollar. Dies waren genau die Vermögenswerte, die, wie den Mitarbeitern bei Eastern versichert worden war, als sie ihre Löhne für die Anschaffung von Flugzeugen und Ausrüstungen opfereten, ihre Zukunft sichern sollten.

Verschlechtert wurde die Lage weiter durch die Tatsache, daß sich das US-Verkehrsministerium ebenso wie das Justizministerium angesichts Lorenzos Taktiken blind stellte und sich über die wettbewerbsfeindlichen Auswirkungen der Position Lorenzos an der Spitze von Continental Airlines während der Zerstörung ihrer größten Konkurrentin,

Eastern, hinwegsetzte. Präsident Bush, ein langjähriger Freund Lorenzos, legte sein Veto gegen die Ernennung eines Dringlichkeitsausschusses ein, der eine friedliche Lösung dieses Arbeitskonflikts hätte finden können. Damit hatte sich erstmals in der Geschichte ein US-Präsident entgegen einer Empfehlung des nationalen Schlichtungsausschusses geweigert, einen solchen Ausschuss einzurichten. Die Gewerkschaft hatte keine andere Wahl, als zum Streik aufzurufen.

Während der gesamten Dauer des Streiks hielt Eastern unter dem Schutz von Kapitel 11 des Konkursgesetzes den Flugbetrieb aufrecht. Konkursrichter Burton Lifland unterstützte konsequent alle Versuche Lorenzos, Streikbrecherbesetzungen einzustellen und neue Flugpläne für Eastern aufzustellen. Eastern erwirtschaftete riesige Verluste, doch Lorenzo konnte überleben, weil das Gericht die Fluggesellschaft zum Verkauf von Vermögenswerten im Werte von mehr als einer Milliarde Dollar bevollmächtigte, darunter der Flugtaxidienst an der Ostküste und ihre Südamerikastrecken.

Im November 1989 verabschiedete der Kongreß ein Gesetz, in dem die Untersuchung des Arbeitskampfes bei Eastern durch eine zweigliedrige Kommission gefordert wurde. Die Gewerkschaften betrachteten dies als letzte Möglichkeit für einen Ausgleich. Bedauerlicherweise legte Präsident Bush auch gegen dieses Gesetz in letzter Minute Widerspruch ein. Und die zur Überstimmung dieses Vetos des Präsidenten erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit im Repräsentantenhaus scheiterte trotz zweimonatiger intensiver Lobbyarbeit an der Basis, die durch den Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO unterstützt wurde, an einigen wenigen Stimmen.

Die IAM hatte während der ersten Monate des Streiks die Unterstützung der in der Transport Workers' Union organisierten Flugbegleiter sowie der Vereinigung der Flugpiloten ALPA. Die Gewerkschaftsbewegung in den USA und die ITF-Mitgliedsgewerkschaften weltweit solidarisierten sich ebenfalls mit der IAM.

Im September 1990 wurde Lorenzo endlich die Kontrolle über Eastern entzogen - schon dies ein Triumph für die Gewerkschaft. An seine Stelle wurde eine Treuhänder, Martin Shugrue, gesetzt. Die IAM legte diesem Treuhänder in der Hoffnung, Eastern doch noch retten zu können, einen neuen Entwurf für eine Einigung mit der Gewerkschaft vor. Alle Hoffnungen auf eine Beilegung des Konflikts und ein mögliches Über-

leben der Fluggesellschaft wurden jedoch zerstört, als Shugrue auf der Weiterbeschäftigung der Streikbrecher bestand. Der durch die Golfkrise verursachte massive Anstieg der Treibstoffpreise war schließlich der Tropfen, der das Faß für ein Unternehmen, das noch immer umfangreiche Verluste machte, zum Überlaufen brachte. Am Ende hatte Eastern ganz einfach kein Geld mehr. Niemand weiß bisher, was mit dem Vermögenswerten der Fluggesellschaft geschehen wird, doch sind die Augen der anderen großen US-Carrier gierig auf ihren Flugzeugpark und ihre Strecken gerichtet. Lorenzos Arroganz und sein zwanghafter Wunsch, die Gewerkschaftsbewegung zu zerschlagen, führten zum Zusammenbruch einer der ältesten und stolzesten Fluggesellschaften der Welt. Bleibt nur zu hoffen, daß andere aus seiner Erfahrung lernen werden.

*... immer mehr  
Privatisierungen  
geplant*

Forts. von Seite 12

PAL vor kurzem 90 Mio. US-Dollar an ihre ausländischen Gläubiger zurück, wodurch der Weg für einer Privatisierung weiter geebnet wurde. Um diese Summe aufzubringen, verkaufte die Fluggesellschaft eines ihrer Flugzeuge des Typs DC-10, das sie nun zurückleast.

Die für die Börseneinführung der staatlichen türkischen Fluggesellschaft **Turk Hava Yollari (THY)** vorgesehene Frist mußte im Dezember verlängert werden, nachdem die Aktienwerte an der türkischen Börse wegen des Ausbruchs der Golfkrise um 40 Prozent gesunken waren.

Die argentinische Regierung hat den Verkauf von 85 Prozent der Aktien von **Aerolineas Argentinas** an ein Konsortium unter Führung von Iberia beschlossen. Im Gegenzug löst das Konsortium argentinische Auslandsschulden in Höhe von 2,01 Mrd. US-Dollar ab und zahlt eine Summe von 260 Mio. US-Dollar in bar. Die Regierung behält einen 5%igen Anteil an der Fluggesellschaft sowie das Vetorecht gegen Vorstandsbeschlüsse. Die verbleibenden 10 Prozent werden auf die Arbeitnehmer übertragen.

# Massendemonstrationen gegen Thai Airways in Indien

Seit 7. Januar finden vor den Geschäftsräumen der Thai Airways International in Neu-Delhi Massendemonstrationen aus Protest gegen die willkürliche Entscheidung des Unternehmens statt, 22 Arbeitnehmer zu entlassen und ihre Arbeiten durch außenstehende Vertragsunternehmen ausführen zu lassen. Nach Angaben von Jagdish Lal, Generalsekretär der All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) "führen die Arbeitnehmer einen heroischen Kampf gegen die kaltblütige und gewerkschaftsfeindliche Politik der Geschäftsleitung in Delhi." Die 22 betroffenen Mitarbeiter wurden als Gelegenheitsarbeiter klassifiziert, obwohl sie eine regelmäßige Beschäftigung hatten und auf eine ununterbrochene Betriebszugehörigkeit von zwischen einem und vier Jahren verweisen konnten. Indem es ihnen den Status von Gelegenheitsarbeitern zuwies, vermied es das Unternehmen, ihnen die ihren Kollegen bei Thai Airways zustehende wöchentliche Freizeit, bezahlten Urlaub an staatlichen Feier-

tagen, Beiträge zur Altersversicherung, von der Dauer der Betriebszugehörigkeit abhängige Leistungen und andere medizinische und Rentenleistungen zu gewähren. Ihre Löhne lagen noch unter den im Mindestlohngesetz vorgeschriebenen Untergrenzen.

All dies mag an sich schon schlimm genug erscheinen, doch sorgte die Wahl des Zeitpunkts durch die Geschäftsleitung von Thai Airways für noch größere Verärgerung, da die Entlassungen praktisch sofort nach Unterzeichnung eines langfristigen Vertrages zwischen Gewerkschaft und Unternehmen ausgesprochen wurden, aufgrund dessen den betroffenen Arbeitnehmern ein Beschäftigungsvertrag mit gleichen Löhnen und Bedingungen wie die übrigen festangestellten Arbeitnehmer hätte ausgehändigt werden müssen. Damit verstößt das Unternehmen gegen die indische Gesetzgebung. Eindeutig gesetzeswidrig werden die Maßnahmen außerdem durch die Tatsache, daß sie ergriffen wurden, nachdem bereits ein staatliches Schlichtungsver-

fahren eingeleitet worden war. "Die willkürliche und ungerechte Politik und Arbeitspraktiken der Geschäftsleitung von Thai Airways hat alle Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft in Wut versetzt," so Jagdish Lal. In ganz Indien finden Demonstrationen und Protestveranstaltungen in Unterstützung der Arbeitnehmer bei Thai Airways statt.

Auf Bitten der Gewerkschaft sandte das ITF-Sekretariat scharf formulierte Protestnoten an den Präsidenten von Thai Airways International in Bangkok ebenso wie an den indischen Arbeits- und den Verkehrsminister, die es zum Eingreifen aufforderte. Auch die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Zivilluftfahrt sind gebeten, Solidaritätsbotschaften an die Gewerkschaft zu schicken und gegenüber den Geschäftsstellen von Thai International bei sich zu Hause gegen die Behandlung ihrer Beschäftigten in Indien zu protestieren.

Die Adresse der AIFFAEU lautet: P-7 Malviya Nagar, Neu-Delhi 110017.

## Feuertod wegen klemmendem Notausstieg

Ein klemmender Notausstieg im hinteren Flugzeugteil war aller Wahrscheinlichkeit nach für den Tod zumindest einiger Passagiere an Bord einer Maschine des Typs DC-9 der Northwest Airlines verantwortlich, die nach einem Zusammenstoß mit einer B727 der Northwest Airlines auf einer Startbahn des Flughafens von Detroit am 3. Dezember vorletzten Jahres in Flammen aufging. Acht Fluggäste kamen bei dem Brand, der das Flugzeug völlig zerstörte, ums Leben. Zwei Leichen, darunter die eines Mitglieds des Kabinenpersonals, wurden später im Heck des Flugzeuges, ganz in der Nähe der Notrutsche, gefunden.

Die mit der Untersuchung des Vorfalles beauftragten Mitarbeiter der Verkehrssicherheitsbehörde der USA (NTSB) überprüften den Schließmechanismus des hinteren Notausstiegs der DC-9, konnten jedoch selbst mit erheblichem Kraftaufwand die Tür nicht öffnen. Sie stellten fest, daß der Mechanismus unsachgemäß eingebaut (was an sich schon ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Ausstiegs hätte behindern können) und der Schließhebel dorn gebrochen war. Ein Teil des gebrochenen Dorns hatte sich in der Schließkabelführung verklemmt, so daß

sich der Schließmechanismus nicht lösen ließ.

Nach Abschluß ihrer Untersuchungen empfahl die NTSB eine Reihe von Maßnahmen, die ein ordnungsgemäßes Funktionieren der hinteren Notausstiegstüren der DC-9, deren Schließmechanismen in den Worten der Behörde "für Störungen und Defekte sehr anfällig" sind, gewährleisten sollen.

Sie forderte die US-Zivilluftfahrtbehörde auf, unverzüglich die Überprüfung der inneren und äußeren Schließhebel an den hinteren Notausstiegen aller Maschinen des Typs DC-9 auf gebrochene oder beschädigte Dorne und die sofortige Reparatur aller

defekten Dorne anzuordnen. Ergänzend zu dieser Sofortmaßnahme sollte die FAA der Herstellerfirma McDonnell-Douglas zur Auflage machen, den Schließmechanismus der hinteren Notausstiege an der DC-9 zu modifizieren.

Weitere Sicherheitsempfehlungen konzentrieren sich auf die Aufnahme anerkannter Verfahren für die Sichtprüfung der Schließhebel in die Wartungshandbücher, eine regelmäßige Inspektion der hinteren Notausstiege und Schließhebel an Maschinen des Typs DC-9 sowie eine praktische Ausbildung der Besatzungen von Maschinen des Typs DC-9 im Öffnen der hinteren Notausstiegstüren.



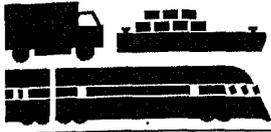
## LEUTE

**Ralph Taylor** schied aus dem Amt des nationalen Sekretärs der der ITF angeschlossenen Australian Railways Union aus. Sein Nachfolger ist **Roger Jowett**.

**Joe Harkness** schied aus dem Amt des Generalsekretärs der der ITF angeschlossenen neuseeländischen Waterfront Workers' Union (WWU) aus. Sein

Nachfolger ist **Trevor Hanson**.

**John Fay** wurde zum Sekretär/Kassenswart der der ITF angeschlossenen amerikanischen Seafarers International Union (SIU) gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von **Joseph DiGiorgio** an, der im Oktober nach 40jähriger Tätigkeit als Gewerkschaftsfunktionär in den Ruhestand trat.



# BINNENVERKEHR

## Kanaltunnel: ITF-Eisenbahner-gewerkschaften tagen

Alle neun Eisenbahnergewerkschaften Großbritanniens, Frankreichs und Belgiens berieten am 10. und 11. Januar 1991 unter Schirmherrschaft der ITF auf einer Sitzung in London über die vom Bau des Tunnels unter dem Ärmelkanal ausgehenden Herausforderungen.

Sieben der neun teilnehmenden Gewerkschaften sind der ITF angeschlossen: FO, FMC, FGTE-CFDT in Frankreich; Rail, Maritime and Transport Union (RMT), Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF), Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) in Großbritannien und CGSP - Abteilung Eisenbahnen in Belgien. Bei den beiden anderen anwesenden Gewerkschaften handelte es sich um die CGT (Frankreich) und die SCCC (Belgien). Den Vorsitz der Sitzung führte RMT-Generalsekretär Jimmy Knapp in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn.

Zu Beginn der Sitzung tauschten die Gewerkschaften Informationen über die augenblickliche Lage hinsichtlich Investitionen und Infrastruktur, Beziehungen zu Eurotunnel und den Eisenbahnunternehmen in ihren Ländern aus. In der Frage der Investitionen und Infrastruktur wurden die Unterschiede bei den vorhandenen Infrastrukturen im Hinblick auf die Eröffnung des Tunnels im Jahre 1993 bald offenbar.

In Frankreich wird die neue Strecke zwischen Paris und dem Tunnel bis 1993 voraussichtlich größtenteils fertiggestellt sein. Sie wird ausschließlich durch das staatliche Eisenbahnunternehmen SNCF finanziert. In Belgien wurden die Arbeiten am Bau einer neuen Strecke noch nicht aufgenommen. Falls sie allerdings bis 1995 fertiggestellt sein soll, muß bis Mitte 1991 eine Entscheidung über die Streckenführung fallen. Großbritannien hinkt noch weiter hinterher: Die Arbeiten am Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke könnten nicht vor 1998 abgeschlossen sein, und die konservative Regierung ist nicht bereit, diese Arbeiten auch nur teilweise durch staatliche Gelder zu finanzieren.

Anschließend berieten die Sitzungsteilnehmer über die Beziehungen mit dem Bauunternehmen Eurotunnel, das

bisher sehr wenig Kontakt mit den Gewerkschaften hatte, jedoch Bereitschaft zu Gesprächen mit der ITF signalisiert. Auch über die Beziehungen zu den Eisenbahnunternehmen wurde gesprochen. Die Sitzung äußerte große Beunruhigung über die Pläne bei British Rail (BR), für den Betrieb der Bahndienste durch den Tunnel ein eigenständiges Unternehmen, European Passenger Services Ltd., einzurichten, und die Auswirkung eines solchen Schritts auf die Vertretungsrechte der Gewerkschaften.

Am zweiten Tag waren Vertreter von Eurotunnel und den Eisenbahnunternehmen zur Teilnahme an der Sitzung eingeladen worden. Eurotunnel hatte keinen Vertreter entsenden können, BR und SNCF hatten die Einladung abgelehnt. Das staatliche belgische Eisenbahnunternehmen SNCB hingegen schickte zwei Vertreter zu der Sitzung, die über die Zusammenarbeit der drei Unternehmen in den Bereichen Bau und Gestaltung des Materials berichteten, für die eine Arbeitsgruppe sowie

Unterausschüsse z. B. zur Frage des Fahrerstandes und der Innengestaltung eingerichtet worden waren. Darüber hinaus bestehe eine Gruppe, die sich mit dem Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen befasse und eine Untergruppe für Personalfragen gegründet habe.

Die Teilnehmer waren sich darüber einig, daß diese Sitzung äußerst nützlich gewesen sei, und äußerten den Wunsch nach Einberufung einer weiteren Sitzung noch vor Ende 1991, an der dann hoffentlich Vertreter aller drei Eisenbahnunternehmen und des Bauunternehmens Eurotunnel teilnehmen würden. Darüber hinaus wurden vier Punkte zur eingehenderen Behandlung empfohlen: Die Frage der Bereitstellung der Infrastruktur, der Schaffung von Tochtergesellschaften für die betriebliche Seite, Einstellung und Ausbildung (insbesondere in Fremdsprachen, denen in den Augen der Gewerkschaften nicht ausreichend Bedeutung beigemessen wird) sowie Betriebspraktiken und Sicherheitsnormen.

## ÖTV-Seminar zum Thema Gefahrguttransport

Probleme des Gefahrguttransports auf der Straße, die Wirksamkeit nationaler und internationaler Vorschriften für den Gefahrguttransport und Zusammenhänge zwischen Arbeitsumfeld und Umwelt waren einige der Themen, die auf einem Ende Dezember vergangenen Jahres von der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) in Bielefeld (Bundesrepublik Deutschland) organisierten einwöchigen Seminar zur Diskussion standen.

An dem Seminar nahmen etwa 25 Berufsfahrer aus der gesamten Bundesrepublik und dem Gebiet der ehemaligen DDR teil. Die Ausweitung des Geltungsbereichs bundesdeutscher Sicherheitsvorschriften und Gewerkschaftsrechte auf diese "neuen Bundesländer" war ein Problem, das im Laufe

der Woche immer wieder in den Diskussionen auftauchte.

Das Seminar war als Anschlußveranstaltung an diese sektionübergreifende ITF-Konferenz zum Thema Gefahrguttransport am 30. November und 1. Dezember 1989 in Genf konzipiert, auf der die nationalen Funktionäre angeschlossener Gewerkschaften über die damit in Zusammenhang stehenden Probleme beraten und eine Gewerkschaftspolitik auf diesem Gebiet formuliert hatten.

Die Teilnehmer in Bielefeld hörten Vorträge von Vertretern des bundesdeutschen Verkehrsministeriums, des ITF-Sekretariats, der der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV sowie des Unternehmens im Straßengüterverkehr Haniel.

# Südafrika: Kampf um Erhaltung des Bussektors

Alle drei südafrikanischen Gewerkschaften mit Mitgliedern im Bussektor warnen entsprechend der vom ITF-Kongreß verabschiedeten Entschließung gegen eine Privatisierung des öffentlichen Verkehrs in einer gemeinsamen Kampagne vor der Bedrohung des Wirtschaftsbereichs durch die von der Regierung geplante Entregulierung des Personenverkehrs.

Die gemeinsame Kampagne wurde im November vergangenen Jahres von der Transport and General Workers' Union (TGWU), der Transport and Allied Workers' Union (TAWU) und der südafrikanischen Eisenbahner- und Hafnarbeitergewerkschaft SARHWU gestartet.

Die drei Gewerkschaften berieten auf mehreren Sitzungen über ihre Strategie für die Erhaltung des Busverkehrs im öffentlichen Sektor. Dieses Ziel wird auch von Bürger- und Gemeindeorganisationen, dem Afrikanischen Nationalkongreß und, was besonders ermutigend ist, von den Arbeitgebern aktiv unterstützt, deren Berufsverband South African Bus Owners' Association (SABOA) sich ebenfalls hinter die Kampagne stellt.

Die Gewerkschaftskampagne erreichte einen ihrer Höhepunkte am 1. Dezember mit einem landesweiten Aktionstag, an dem sich 15.000 Arbeitnehmer und Befürworter der Kampagne in zahlreichen Städten beteiligten. Eine ebenfalls an diesem Tag veröffentlichte gemeinsame Presseerklärung

der Gewerkschaften erläuterte die Auswirkungen der Subventionskürzungen im Rahmen der Vorbereitungen für eine Privatisierung des Bussektors durch die Regierung auf den Wirtschaftsbereich.

In einem Memorandum an den Verkehrsminister appellierten die Gewerkschaften an die Regierung, die Rolle des Staates bei der Bereitstellung öffentlicher Personenverkehrsdienste anzuerkennen, und forderten die sofortige Wiederinkraftsetzung der Subventionen, um den wirtschaftlichen Niedergang des Wirtschaftsbereichs umzukehren.

Nach Angaben der Gewerkschaften hatten die Subventionskürzungen — ein Schlüsselement der staatlichen Privatisierungsstrategie — katastrophale Folgen für die Busunternehmen. Die Verluste in diesem Wirtschaftsbereich stiegen im Laufe eines Jahres von 4,5 Mio. Rand (1,7 Mio. US-Dollar) 1988 auf das 4fache, nämlich 18,5 Mio. Rand (7,1 Mio. US-Dollar) an. Angesichts rasant steigender Fahrpreise wandten sich die Fahrgäste zunehmend anderen Beförderungsmitteln zu. Eine Reihe von Busdepots mußten bereits geschlossen werden, zahlreiche weitere Schließungen werden, wenn sich die derzeitigen Tendenzen fortsetzen, in den kommenden sechs Monaten erwartet. Nicht weniger katastrophal waren die Folgen für die Arbeitnehmer im Bussektor. Allein während der vergangenen acht Monate wurden 2.000 Arbeitsplätze abgebaut,

weitere Entlassungen sind wahrscheinlich.

Die Gewerkschaften beschuldigen die Regierung, sich über ihre Verpflichtung zum Betrieb eines Busnetzes als öffentliche Dienstleistung hinwegzusetzen — eine um so wichtigere Aufgabe als die regelmäßigen Busbenutzer zu den ärmsten Bevölkerungsgruppen zählen.

Sie weisen außerdem darauf hin, daß die Regierung mit ihrer Politik der Vorenthaltung notwendiger Mittel zwangsläufig zu einer Verschärfung sozialer Spannungen beitrage: Die Busbenutzer lassen ihren Ärger an den Busunternehmen aus, die selbst Opfer der staatlichen Sparmaßnahmen sind.

Die Gewerkschaften appellieren an die Regierung, diese Politik, die die Rentabilität des Wirtschaftsbereichs bedroht, aufzugeben; sich der Tatsache zu stellen, daß das Angebot von Dienstleistungen im Bereich des Personenverkehrs in den Zuständigkeitsbereich des Staates fällt; und dieser Verpflichtung nachzukommen, indem sie der Wirtschaft die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt, um Sozialtarife für alle Schulkinder (nicht nur weiße) und andere bedürftige Bevölkerungsgruppen wie z. B. Rentner und Arbeitslose anbieten zu können. Dies ist nicht der Zeitpunkt für Subventionskürzungen, so argumentieren die Gewerkschaften, sondern für eine Anhebung der Subventionen.

# ITF gegen Einsparungen bei Eisenbahnen in Togo

Ende November 1990 widersetzte sich die ITF nachdrücklich den von der togolesischen Regierung auf Druck der Weltbank unternommenen Schritten in Richtung auf weitreichende Sparmaßnahmen bei den Eisenbahnen des Landes.

Während eines Aufenthalts in der togolesischen Hauptstadt Lomé anläßlich einer Sitzung der Gewerkschaften der Zivilluftfahrt (wir berichten darüber an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) empfing der Sekretär der ITF-Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, eine Delegation der der ITF angeschlossenen togolesischen Eisenbahnergewerkschaft SYNCHETO.

Die Gewerkschaft berichtete von Empfehlungen der Weltbank (deren eisenbahnfeindliche Einstellung hinreichend bekannt ist), zwei Drittel der

Eisenbahnstrecken in Togo stillzulegen und 800 der insgesamt 1000 Beschäftigten der togolesischen Eisenbahnen zu entlassen.

Bemühungen der Gewerkschaft, über eine Verringerung des Umfangs der Umstrukturierungsmaßnahmen bei der Bahn zu verhandeln, blieben ohne jeden Erfolg. Die Gewerkschaft, eine der kleinsten des Landes, beklagte sich auch über die mangelnde Unterstützung des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes CNTT für ihre Forderungen. Die Unterstützung des CNTT, der in Regierungskreisen hohes Ansehen genießt, könne den Erfolg ihrer Anstrengungen entscheidend beeinflussen, so die Delegation. Im Anschluß an die Gespräche sandte ITF-Generalsekretär Harold Lewis eine dringende Telefaxnachricht an den Generalsekretär des CNTT, Essona Tchinde, in

der er ihn auf die von der ITF schon seit langem eingenommene, ablehnende Haltung gegenüber Maßnahmen der Weltbank und des IWF zum Nachteil der Bahnen hinwies.

Mit ihren Maßnahmen, so hob Lewis hervor, setzen sich Weltbank und IWF über die von einer Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Straße und den wesentlich schlechteren Sozialbedingungen der Straßentransportarbeiter in Entwicklungsländern ausgehenden Kosten im sozialen, ökologischen und Energiebereich hinweg. Er sei sich zwar der ernststen wirtschaftlichen Probleme Togos bewußt, so Lewis, doch bitte er den CNTT, direkt bei dem zuständigen Minister und dem togolesischen Präsident vorstellig zu werden, um sich für eine möglichst umfassende Erhaltung des Eisenbahnnetzes einzusetzen.



## Billigflagge in Belize geplant

Der kleine mittelamerikanische Staat Belize beabsichtigt die Einrichtung eines Billigflaggenregisters. Allerdings fahren schon heute mindestens drei Schiffe — unberechtigterweise — unter der Flagge von Belize. Die Staatsanwaltschaft des Landes teilte den **ITF-Nachrichten** mit, daß sie die Angelegenheit untersuchen werde.

Die Schifffahrtswelt wurde erstmals Ende 1989 auf die Flagge von Belize aufmerksam, als die deutsche Polizei mehrere Personen im Zusammenhang mit einem Schiff namens *Bosun* verhaftete (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1989). Die zuvor in der Bundesrepublik Deutschland registrierte *Bosun* hatte den "Flaggentransfer" ohne entsprechende Genehmigung vollzogen und wurde der Steuerhinterziehung verdächtigt. Die Betroffenen wurden wegen Betrugs und Fälschung offizieller Dokumente des Staates Belize angeklagt.

Dieser Vorfall veranlaßte die ITF zu einer Überprüfung der Schiffslisten, bei der sie entdeckte, daß noch weitere Schiffe unter der nicht existierenden Flagge geführt wurden.

Diese Informationen gab die ITF an die Behörden in Belize weiter, die eine Untersuchung zusagten.

Die Dezember-Ausgabe der in New York erscheinenden Schifffahrtszeitung *International Ship Registry Review* (ISSR) berichtet nun über Belize als "Flagge des Monats". Der zwei Seiten lange Artikel enthält Angaben über Gebühren und geplante Bestimmungen des neuen Billigflaggenregisters. Den Vorschlägen nach zu schließen handelt es sich eindeutig und ohne jede Einschränkung um eine Billigflagge: keine Anforderungen hinsichtlich der Nationalität der Reeder usw., niedrige Gebühren und einfache Registrierungsverfahren.

In dem Artikel heißt es, daß "keine Unterlagen über bereits in Belize registrierte Schiffe vorliegen" - wir empfehlen dem Herausgeber der ISSR, Jim Lawrence, einmal in den zurückliegenden Ausgaben der **ITF-Nachrichten** nachzulesen oder die uns allen zugänglichen kommerziellen Quellen heranzuziehen. Laut ISSR wird das neue Register seine Geschäftstätigkeit am 1. Januar dieses Jahres aufnehmen. Die

**ITF-Nachrichten** versuchten, Kontakt zu Carlos Perdomo aufzunehmen, der von der ISSR als Kontaktperson im "Ministerium für die internationale Handelsmarine" im Belmopan (Belize) angegeben wurde. Perdomo hat aber offensichtlich den Staatsdienst quittiert.

Statt dessen sprachen wir mit Kumare Sriskanda von der Staatsanwaltschaft, der von Verzögerungen bei der Inkraftsetzung des neuen Registers berichtete:

"Wir haben ein Schifffahrtsgesetz verabschiedet, das jedoch noch nicht alle Voraussetzungen für die volle Inkraftsetzung des Registers schafft. Ein genaues Datum für die Aufnahme der Geschäftstätigkeit möchten wir derzeit nicht bekanntgeben. Wir arbeiten noch an verschiedenen Dokumenten und Bestimmungen," erklärte er.

Seinen Angaben zufolge will Belize

Antrag auf Mitgliedschaft in der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) stellen.

Sriskanda bestätigte, daß Belize derzeit kein Schifffahrtsregister betreibt. Wir wiesen ihn darauf hin, daß die *Honduran*, die *Bacalar* und die *Belizean Star* angeblich unter der Flagge von Belize fahren. Die *Bacalar* befindet sich in Besitz eines Unternehmens namens Belize Trading mit Sitz in der North Front Street, Belize-Stadt. Die beiden anderen Schiffe gehören einem Unternehmen namens Honduran Trading, das als seine Adresse ebenfalls die North Front Street (wenn auch eine andere Hausnummer) angibt.

Sriskanda erklärte, daß es sich hier um Betrug handeln müsse, der nichts mit dem geplanten Billigflaggenregister zu tun habe. Er sagte eine Untersuchung der Angelegenheit zu.

## Verbesserung der Ingenieurausbildung gefordert

In einem Bericht fordert die der ITF angeschlossene dänische Ingenieursgewerkschaft angesichts der zunehmenden Nachfrage nach gut ausgebildeten Ingenieuren bei Schifffahrtsunternehmen und im gesamten Wirtschaftsbereich eine Verbesserung der Berufsausbildung.

Nicht nur wegen des technologischen Wandels ist es dringend geboten, das theoretische und praktische Wissen der Ingenieure häufiger auf den neuesten Stand zu bringen, sondern auch weil von ihnen zunehmend die Ausübung von Managerfunktionen erwartet wird, für die sie nicht systematisch ausgebildet werden.

Daneben stellt sich das Problem, das technische Wissen und die praktischen Fertigkeiten der in der Ingenieurausbildung eingesetzten Lehrkräfte ständig up to date zu halten. Der Bericht spricht sich für eine Verbesserung der Ausbildung ebenso wie der Löhne und Arbeitsbedingungen dieser Lehrkräfte aus.

Kopien des mit der dänischen Abkürzung "DAMASK" betitelten Berichts wurden an alle Gewerkschaftsmitglieder versandt.

Lob wurde dem Bericht von der Industrieministerin Anne Birgitte Lundholdt zuteil, die unter anderem

für die Ingenieurausbildung zuständig ist. In einer Sitzung mit dem Generalsekretär der Gewerkschaft, Leif Dolleris, diskutierte die Ministerin Pläne für eine Verbesserung der Ausbildungsvorschriften entsprechend den in dem Bericht gemachten Vorschlägen. Ungeachtet der Rufe nach Einsparungen bei den öffentlichen Ausgaben forderte Dolleris nachdrücklich die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Ausbildung, die in seinen Augen als vorrangige Aufgabe des Wirtschaftsbereichs anzusehen ist.

Besondere Aufmerksamkeit soll der Anpassung der beruflichen Qualifikationen des einzelnen an die sich ändernden Anforderungen der Wirtschaft durch berufliche Fortbildungsprogramme mit anerkanntem Abschluß gewidmet werden. Dies kann in enger Rücksprache mit der Ingenieursgewerkschaft und den Arbeitgebern erzielt werden.

Im Anschluß an die Veröffentlichung des Berichts wird die Gewerkschaft nun eine Reihe von Sitzungen für die in der Ingenieurausbildung tätigen Lehrkräfte einberufen, an denen auch Vertreter der Arbeitgeber in der Schifffahrt und anderen Bereichen sowie der der ITF angeschlossenen Metallarbeitergewerkschaft teilnehmen sollen.

# ITF-Regionalausschuß für europäische Seeleute ins Leben gerufen

Im Rahmen der Europäischen Seeleutekonferenz am 14. und 15. November 1990 in Rotterdam wurde ein Regionalausschuß für europäische Seeleute (ESRC) eingerichtet, der sich mit Fragen von gemeinsamem Interesse für europäische Seeleute befassen und der ITF-Seeleutesektion sowie dem ITF-Fair-Practices-Ausschuß Empfehlungen vorlegen soll.

Zum Vorsitzenden des neuen Ausschusses wurde der Vorsitzende der Seeleutesektion K. Mols Sørensen (Dänemark), zu den beiden Stellvertretenden Vorsitzenden Dieter Benze (Bundesrepublik Deutschland) und Anders Lindström (Schweden) gewählt.

Mit der Schaffung des neuen Ausschusses reagierte die Seeleutesektion auf die Verabschiedung einer Entscheidung durch den ITF-Kongreß in Florenz im August 1990, in der mit Blick auf Probleme, wie sie sich z. B. aus den Beschlüssen zum einheitlichen europäischen Binnenmarkt und zur Schifffahrtspolitik ergeben, die über die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft hinausgehende Konsequenzen haben werden, die Einrichtung eines ständigen Gremiums zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Seeleutegewerkschaften in Europa gefordert wird.

Der neue Ausschuß, der eng mit dem "Brüsseler Ausschuß" zusammenarbeiten wird, setzt sich aus Mitgliedern aus 24 europäischen Ländern zusammen und kann gegebenenfalls weitere Mitglieder kooptieren. Ein kleiner,

7köpfiger Planungsausschuß, bestehend aus dem Vorsitzenden, den beiden Stellvertretenden Vorsitzenden sowie Jean-Yves Legouas (Frankreich), Mario Guidi (Italien), Arne Hansen (Norwegen) und Tony McGregor (Großbritannien), wird sich zwischen den Sitzungen des ESRC mit dringenden Fragen befassen.

Die erste Sitzung des Planungsausschusses wurde für den 23. Januar nach Paris einberufen, wo er über die Vorschläge der Gemeinschaft für positive Maßnahmen zur Unterstützung der europäischen Seeschifffahrt (einschließlich des EUROS-Registers), eine geplante europäische Stiftung zur Förderung der Sicherheit auf See, die EG-Richtlinien für die medizinische Versorgung an Bord von Schiffen sowie die Auswirkungen der Verabschiedung einer EG-Sozialcharta für die Seeleute beraten wird.

Die Sitzung in Rotterdam befaßte sich außerdem ausführlich mit den Einzelheiten der zweiten Phase der gemeinschaftlichen europäischen Schifffahrtspolitik und der Reaktion der ITF-Seeleute auf diese Vorschläge. Besorgt äußerten sich die Teilnehmer über bestimmte Aspekte der Vorschläge zum EUROS-Register, insbesondere zur Besatzung, die nicht der von den Gewerkschaften gewünschten vollständigen Besatzung durch Staatsbürger der Gemeinschaft zu Gemeinschaftsbedingungen entsprechen, sowie zur Frage

des Abschlusses von Kollektivverträgen mit Gewerkschaften im Namen von auf EUROS-Schiffen beschäftigten Staatsbürgern aus Nicht-EG-Staaten. Nachdrücklich forderten die Sitzungsteilnehmer, als Voraussetzung für die Aushandlung von Verträgen für die Beschäftigung von Seeleuten auf EUROS-Schiffen mit Gewerkschaften aus Ländern, die IAO-Übereinkommen 87 und 98 noch nicht ratifiziert hätten, eine Ratifizierung dieser Übereinkommen durch die jeweiligen Regierungen vorzuschreiben.

Darüber hinaus beschlossen die Sitzungsteilnehmer eine Verstärkung ihrer Lobbyarbeit auf nationaler ebenso wie auf EG-Ebene, um den Einwänden der Seeleute gegen nicht in Einklang mit den Zielen der ITF stehende Vorschläge zur EG-Schifffahrtspolitik Gehör zu verschaffen. Auf nationaler Ebene würde dies Eingaben an Regierungen und Bemühungen um Unterstützung der nationalen Gewerkschaftsdachverbände für die Haltung der ITF umfassen, während die Gewerkschaften auf EG-Ebene vor allem auf Abgeordnete des Europa-Parlamentes und die für Verkehr, Beschäftigung und Soziales zuständigen Mitglieder der EG-Kommission Einfluß nehmen wollen. Die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften sagten außerdem zu, sich bei diesen Anstrengungen in größtmöglichem Umfang der Medien in ihren jeweiligen Ländern zu bedienen.

## Untersuchung des Untergangs der *Kimya* gefordert

Die der ITF angeschlossene britische Eisenbahner- und Seeleutegewerkschaft RMT forderte eine offizielle Untersuchung des Untergangs des in Malta registrierten Billigflaggenschiffes *Kimya* am 6. Januar.

Die 21 Jahre alte *Kimya*, ein mit Sonnenblumenöl beladener Chemikalien-tanker, kenterte bei schwerem Seeangriff vor der walisischen Küste. Alle zehn Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.

Das Schiff gehört dem britischen Unternehmen Haggerstone Marine, in dessen Besitz sich auch die in Gibraltar registrierte *Syneta* befand, die Ende 1986 vor der isländischen Küste sank (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1987).

Der Untergang des Schiffes und die anschließende Untersuchung durch isländische Behörden brachten die unter der Flagge Gibraltars herrschenden, unangemessenen Bedingungen ans Tageslicht.

Die *Kimya* war früher ebenfalls in Gibraltar registriert und wurde erst im vergangenen Jahr auf das maltesische Register übertragen.

Bei einer Untersuchung des Untergangs dieses betagten Schiffes wird eine lange Liste von früheren Vorfällen im Zusammenhang mit diesem Schiff zu berücksichtigen sein. Vor dem Untergang waren bei Lloyd's bereits vier weitere schwerwiegende Unfälle gemeldet worden. Der schwerste dieser Unfälle

ereignete sich am 30. April 1986 unweit der Küste Zyperns, als das Schiff noch unter Panama-Flagge fuhr. Bei Schweißarbeiten verursachte ein Funke eine schwere Explosion, bei der drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen.

Anfang 1990 hatte die ITF das Unternehmen Haggerstone Marine in einem Schreiben aufgefordert, einen annehmbaren Kollektivvertrag für die *Kimya* auszuhandeln. Eine Antwort des Unternehmens steht noch immer aus.

Dagegen liegen uns Informationen vor, wonach bei Haggerstone Marine beschäftigte Schiffsführer angewiesen werden, ITF-Inspektoren bei Bordbesuchen keinerlei Auskünfte zu geben.

# EG-Minister einigen sich über Kabotage

Auf einer Sitzung am 18. Dezember in Brüssel vereinbarten die Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft gegen den heftigen Widerstand der italienischen und der griechischen Regierung eine begrenzte Liberalisierung der Kabotage in der Seeschifffahrt im Laufe des Jahres 1993.

Die geltenden Kabotagebestimmungen beschränken den Küsten- und Inselverkehr in allen EG-Staaten (mit Ausnahme Großbritanniens) auf unter der Flagge des entsprechenden Landes fahrende Schiffe.

Insbesondere die Griechen lehnen alle Vorschläge ab, ihre Inlandsstrecken für Schiffe aller europäischen Register zu öffnen.

Die Minister vereinbarten daraufhin getrennte Kabotagebestimmungen für den Insel- und den Festlandverkehr, wobei sich die erste Phase ausschließlich auf die Küstenschifffahrt vor dem Festland beschränken soll. Einzelheiten des Programms, darunter auch die Mindestgröße der Schiffe, stehen noch nicht fest. Das Problem besteht in der durch die geplante Vollendung des Binnenmarktes vorgegebenen Frist für die Freigabe des Verkehrs durch die Mit-

gliedstaaten bis 1992 - ob der erzielte Kompromiß vor dem kritischen Auge der Rechtsberater der EG-Kommission Bestand hat, bleibt daher abzuwarten.

Insbesondere der Termin "im Laufe des Jahres 1993" steht in scheinbarem Widerspruch zur Frist für die Vollendung des Binnenmarktes am 2. Januar

1993. Es ist daher möglich, daß die darüber hinausgehende Ausnahmeregelung für die Inselkabotage von der Kommission nicht akzeptiert wird.

Die französische Regierung meldete ebenfalls Vorbehalte gegen die Vereinbarungen an. Sie fordert Ausnahmen auch für die "strategische Schifffahrt".

## Mehrsprachige Besatzungen gefährden Schiffssicherheit

Die der ITF angeschlossene britische Offiziersgewerkschaft NUMAST bezeichnete mehrsprachige Besatzungen, die sich nicht untereinander verständigen können, als Gefahr für die Schiffssicherheit.

Laut NUMAST müssen sich manche Besatzungen per Zeichensprache verständigen. Die Gewerkschaft fordert daher sofortige Maßnahmen zur Überprüfung der Sprachkenntnisse von Besatzungsmitgliedern.

Mit Hinweis auf den Brand an Bord der *Scandinavian Star*, bei dem 160 Menschen ums Leben kamen, lehnt die

Gewerkschaft die vor kurzem von der britischen Regierung vorgelegten Änderungsvorschläge zu den Vorschriften über die Staatsangehörigkeit der Offiziere auf unter britischer Flagge fahrenden Schiffen nachdrücklich ab.

Die geltenden internationalen Bestimmungen reichen nicht aus, so die Gewerkschaft. Sie appelliert in einem Schreiben an die britische Regierung, die Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle auch auf diesen Bereich auszuweiten.

Erst vor kurzem erreichte NUMAST der Bericht eines Kapitäns auf einem Billigflaggenship mit 130.000 Tonnen t.d.w., dessen Besatzung sich aus Seeleuten aus fünf Ländern zusammensetzte. Eine Inspektion der Hafenstaatenkontrolle in Großbritannien hatte zwar keine Mängel entdeckt, doch mußten die Offiziere der Besatzung ihre Befehle in Zeichensprache erteilen. Selbst unter den Offizieren gab es nach Angaben von NUMAST Verständigungsprobleme.

Nachdem die USA im Anschluß an den Untergang der *Scandinavian Star* ihrer Beunruhigung in dieser Frage Ausdruck gegeben hatten, befaßt sich die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) derzeit mit einer Prüfung der Frage der Verständigung zwischen mehrsprachigen Besatzungen. Dem IMO-Schiffahrtssicherheitsausschuß wird auf seiner Sitzung im Mai 1991 ein Bericht in dieser Angelegenheit zur Beratung vorliegen.

Ironischerweise hat auch die britische Regierung beschlossen, diese Frage bei der IMO zur Sprache zu bringen. Das britische Verkehrsministerium erarbeitete eine Vorlage für die IMO, in der es sich für eine Ausweitung der "Seaspeak-Kurse" auf Grundkenntnisse der englischen Sprache im Rahmen eines generellen Programms für die Sicherheitsausbildung für Mannschaftsdienstgrade einsetzt.

## SICHERHEIT AUF SEE

Eine wichtige Initiative für die Schiffahrtssicherheit stellt der gemeinsam von allen Sektoren der norwegischen Schiffahrtsgemeinschaft und der IMO vorbereitete "Internationale Gipfel zum Thema Sicherheit auf See" dar, der am 9. und 10. April 1991 in Oslo stattfinden soll. Auf dem Konferenzprogramm steht das gesamte Spektrum der Aufgaben und Zuständigkeitsbereiche der für die Gewährleistung der Sicherheit auf See verantwortlichen Personen: Seeleute, Reeder, Verloader, Klassifizierungsgesellschaften, Werften, Ausbildungseinrichtungen, Flaggenstaaten, Hafenstaaten und Küstenstaaten. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander wurde eingeladen, auf diesem Gipfel einen Vortrag über die Rolle der Seeleute und ihren Beitrag zur Schiffahrtssicherheit zu halten.

Nähere Einzelheiten über die Konferenz werden allen der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften zugeschickt. Informationen sind auch erhältlich bei der Norwegischen Petroleumgesellschaft, Postfach 1897, Vika, N-0124 Oslo 1, Norwegen. Telefon: (2) 430050; Telfax: (2) 554630.

# Europäisches Register "nur eine neue Billigflagge"

Ein parlamentarischer Ausschuß in **Großbritannien** bezeichnete das geplante einheitliche europäische Schiffsregister, bekannt unter der Bezeichnung **EUROS**, als "Verkörperung allen Unheils" der Billigflaggenschifffahrt. Der mit der Prüfung der EG-Gesetzgebung befaßte Ausschuß für Fragen im Zusammenhang mit der Europäischen Gemeinschaft des britischen Oberhauses (der nicht demokratisch gewählten zweiten Kammer des Parlaments) nannte die EUROS-Vorschläge "eine neue Art von Billigflagge", die "von den eigentlichen Problemen ablenken" soll. Während die Kritik an den Vorschlägen weiter zunimmt, legte Pavlos Sarlis, Berichterstatter des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr im Europäischen Parlament, noch einen weiteren Kompromißvorschlag für die Zusammensetzung der Besatzungen auf EUROS-Schiffen vor. Seinem dreigliedrigen Ansatz zufolge sollen auf Frachtern mit mehr als 3.000 BRT lediglich ein Kapitän und vier Offiziere Staatsbürger von EG-Mitgliedstaaten sein. Fahrgastschiffe, die außerhalb der EG verkehren, müßten zur Hälfte mit EG-Offizieren und -Mannschaftsdienstgraden besetzt sein, während sich die Besatzung von innerhalb der EG verkehrenden Fahrgastschiffen vollständig aus EG-Staatsbürgern zusammensetzen müßte.

Dank der Registrierung umfangreicher Billigflaggentonnage aus der Volksrepublik China konnte das **maltesische** Billigflaggenregister gleich zu Anfang des Jahres dramatische Zuwachsraten verzeichnen. Auch das sowjetische Schiffsverkehrsunternehmen Sovcomflot, das bereits Schiffe nach Zypern und Malta ausgeflaggt hatte, beschloß die Registrierung weiterer Schiffe unter der maltesischen Flagge. Im Dezember wurde die beabsichtigte Registrierung

von zehn chinesischen Schiffen mit einer Tonnage von insgesamt 155.000 Tonnen in Malta bekanntgegeben. Die zuvor in China und Panama registrierten Schiffe werden alle von der Guangzhou Ocean Shipping, eine der größten Tochtergesellschaften der China Ocean Shipping Co. (Cosco), verwaltet. Im Januar gab Sovcomflot den Transfer von acht Schiffen auf das maltesische Register bekannt. Damit sind insgesamt

men. Eigenen Angaben zufolge hat es bis Ende November 1990 allerdings 9,5 Millionen Tonnen zurückgewonnen. Diese Umkehr der Entwicklung verdankt es vor allem zahlreichen Sonderangeboten und Preisnachlässen, und dem Verzicht auf Registrierungsgebühren für früher schon einmal in das Register verzeichnete Schiffe und Sonderangebot für die Reeder von unter liberianischer Flagge fahrenden Schiffen, aufgrund dessen die Zahl der Registrierungsgebühren und die jährlichen Tonnagesteuer für ein Jahr ausgesetzt wird. Vielleicht trägt Panama dann einen Teil seiner Schulden bei der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt Panama schuldet der IMO 1,25 Mio. US-Dollar. Mit der Zahlung von 1,25 Mio. US-Dollar beglich das Land kurzum zumindest einen Teil dieser Schulden. In der neuen Regierung Panamas, die eigenen Angaben zufolge nichts vom Noriega-Regime geerbt hat, erklärte sie, sie werde ihren Verpflichtungen gegenüber der IMO nachkommen.



15 Schiffe sowjetischer Reeder dieser Billigflagge unterstellt. Das maltesische Register kann damit nun knapp sechs Millionen Tonnen verzeichnen. Dies ist ein Zuwachs um etwa 3 Millionen Tonnen im Laufe der vergangenen zwei Jahre.

Der jüngste Leiter der Schiffsverkehrsverwaltung des Billigflaggenregisters von **Panama**, Dr. Luis Fabrega, erklärte, Panama wolle die gesamte seit Ende 1989 verlorene Tonnage zurückgewinnen. Während des ersten Quartals 1990 mußte das Register einen Verlust von knapp zehn Millionen Tonnen hinneh-

Das Verkehrsministerium der **Verinigten Staaten** plant die Ausdehnung des bestehenden Subventionsprogramms für unter US-Flagge fahrende Schiffe. Verkehrsministerien unter US-Flagge werden derzeit subventioniert, und das Verkehrsministerium schlägt die Ausdehnung dieser Subventionen auf die weiteren Unternehmen vor. Damit würden die Subventionen für die Seeschifffahrt im Haushalt 1992 von 192,9 Millionen US-Dollar im Jahr auf 240 Millionen US-Dollar im Jahr ansteigen. Als Obergrenze sind 2,4 Millionen Dollar pro Schiff vorgeschrieben. Der Haushaltsentwurf, der der Zustimmung durch den Kongreß bedarf, sieht darüber hinaus die Abschaffung der derzeitigen Verbots von Subventionen für nicht in den USA gebaute Schiffe vor. Dies stellt eine erhebliche Abweichung von der Position der Reagan-Administration dar, die keinerlei neue Subventionsprogramme zugelassen hatte.

# Neuigkeiten vom Kampf gegen die Billigflaggenschifffahrt

Seit den 40er Jahren kämpfen die ITF und die ihr angeschlossenen Schifffahrtsgewerkschaften gegen die Billig-

flaggenschifffahrt. Vorrangiges Ziel der Kampagne ist es, den Einsatz von Billigflaggen zu unterbinden. Daneben dient sie dem Schutz der Interessen der Besannungen auf Billig-

flaggenschiffen in Form besserer Kollektivverträge sowie wirtschaftlicher, rechtlicher und moralischer Unterstützung in ihrem alltäglichen Überlebenskampf gegenüber den mißbräuchlichen Praktiken des "Billig-

flaggensystems". Beginnend mit dieser Ausgabe wollen wir Euch unter der Rubrik "Neues von der Kampagne" regelmäßig über die tagtäglichen Aktivitäten im Rahmen der Kampagne unterrichten. Die Rubrik soll einen Eindruck von den vielfältigen Aktionen der ITF und ihrer Mitglieds-

gewerkschaften zur Unterstützung von Besannungen vermitteln und über unabhängige Ereignisse und Maßnahmen von direkter Bedeutung für die Kampagne berichten. Durch Boykottmaßnahmen schwedischer Hafentarbeiter konnte Ende November vergangenen Jahres ein ITF-Vertrag für die sudanesischen Besannungen der in Zypern registrierten *Darfur* durchgesetzt werden. Die 42 Besannungsmitglieder hatten keinerlei Beschäftigungsvertrag und erhielten lediglich 350 US-Dollar im Monat einschließlich Überstunden ausgezahlt. Die Forderung der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaft nach Abschluß eines Vertrages wurde von den in der der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeitergewerkschaft organisierten Hafentarbeitern durch praktische Solidaritätsmaßnahmen unterstützt.

Die Bedingungen an Bord des unter honduranischer Flagge fahrenden Frachters *Tropicana* waren so schlecht,

re Inspektionen sind geplant. Die ITF versucht noch immer, die wirklichen Eigentümer der *Tropicana* ausfindig zu



daß der Besatzung nichts anderes übrig blieb, als das als Ladung mitgeführte Tierfutter zu essen. Die skandalöse Behandlung der ägyptischen Seeleute an Bord des Schiffes wurde aufgedeckt, als die *Tropicana* Anfang Januar auf Bitten des ITF-Inspektors John Jacobsen von den Behörden der Hafenstaatenkontrolle in Fredericia (Dänemark) festgehalten wurde. Für die Besatzung gab es weder Milch noch Obst, und auch alle anderen Vorräte waren bereits zwei Wochen vor ihrer Ankunft in Dänemark zur Neige gegangen. Ihre Ernährung bestand aus Fischen, die sie unterwegs bei Hafenaufenthalten fangen konnte, und den Pferdebohnen, die das Schiff als Fracht mitführte, obgleich selbst diese gegen Ende der Fahrt zum Teil verfault waren. Außerdem hatten die Seeleute, seit sie am 15. Oktober angeheuert hatten, keinerlei Heuern ausgezahlt bekommen. Als sie in Fredericia ankamen, traten 25 der 27 an Bord befindlichen Mannschaftsdienstgrade in Streik, um die Auszahlung aller ihnen zustehenden Heuern sowie ihren Rückflug nach Ägypten durchzusetzen. Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle bemängelten den Zustand der *Tropicana* in 40 Punkten. Hierbei handelte es sich u. a. um Löcher im Deck, Öl in einem Ballasttank und unbefriedigende Zustände in den Mannschaftsunterkünften. Das Schiff wird am Auslaufen aus Fredericia gehindert. Weite-

machen. Ihre Spur führte bisher über ein griechisches Unternehmen zu ägyptischen Schifffahrtsinteressen. Auch die Maßnahmen der Besatzung werden von der ITF unterstützt.

Die indische Besannung der unter Panama-Flagge fahrenden *Kabedi*, Eigentum britischer Reeder, setzte sich Ende letzten Jahres mit der ITF in Verbindung, weil ihr seit drei Monaten keine Heuern ausgezahlt worden waren. Das Schiff lag in Rainham (Großbritannien) vor Anker. Auch die Treibstoff-, Lebensmittel- und Wasservorräte der Besatzung wurden knapp. Billigflaggeninspektor Bryan Allen von der RMT besuchte das Schiff und traf mit dem Reeder zusammen, der versprach, die Heuern auszuzahlen und Vorräte zu liefern. Zwei Wochen lang geschah nichts. Nach wiederholten Appellen (inzwischen gab es weder Licht noch Treibstoff an Bord) ließ der Reeder schließlich einige Vorräte für den Grundbedarf anliefern. Am 19. Dezember ließ die ITF das Schiff im Namen der Besatzung arrestieren. Die elf Besannungsmitglieder wurden am 22. Dezember heimgeschafft. Zu diesem Zeitpunkt standen ihnen noch Heuernachzahlungen in Höhe von ungefähr 50.000 US-Dollar zu. Möglicherweise muß das Schiff verkauft werden, um diese Forderungen zu begleichen.

Forts. auf Seite 22

# Neues Übereinkommen zum Schutz vor Ölverschmutzung

Ein neues Übereinkommen über weitreichende Ölverschmutzung wurde von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) verabschiedet.

Das Internationale Übereinkommen über Vorsorge, Reaktion und Zusammenarbeit im Hinblick auf Ölverschmutzung bietet einen Rahmen für die Koordinierung der geplanten Gegenmaßnahmen bei Ölverschmutzung auf internationaler, nationaler, Hafen- und Schiffsebene.

Die Unterzeichnerstaaten werden verpflichtet, nationale und regionale Katastrophenpläne für den Fall des Auslaufens größerer Mengen Öls sowie entsprechende Pläne auf örtlicher Ebene zu erarbeiten und Schiffskapitäne und Hafenbehörden eine umgehende Meldepflicht für alle Fälle von Ölverschmutzung aufzuerlegen.

Bei schwerwiegender Ölverschmutzung sieht das Übereinkommen auch die Unterrichtung der Nachbar-

staaten vor.

Im Rahmen des Übereinkommens werden die Regierungen bei der Bereitstellung von Ausbildungsmöglichkeiten, technischer Unterstützung, Beratungsdiensten und Geräten zusammenarbeiten, um die Voraussetzungen für die Bekämpfung einer Ölverschmutzung auf internationaler Ebene zu verbessern.

Das Übereinkommen muß vor seiner Inkraftsetzung von 15 Ländern ratifiziert werden.

## ... Besatzungsmitglied flieht voller Entsetzen vom Schiff

Forts. von Seite 21

Ein Mitglied der der ITF angeschlossenen **britischen** Transportarbeitergewerkschaft RMT war über die Zustände an Bord der unter maltesischer Flagge fahrenden *Polyanna* so entsetzt, daß er nach einer Woche, in der es ihm nicht gelungen war, die Behörden der britischen Hafenstaatenkontrolle zu einer Inspizierung des Schiffs zu bewegen (er hatte seine Beschwerde nicht schriftlich eingereicht), das Schiff verließ. In einem Schreiben an die Gewerkschaft, das inzwischen an das Verkehrsministerium weitergeleitet wurde, berichtet der Seemann von unangemessenen und unhygienischen Mannschaftsunterkünften an Bord, Lecks, der mangelnden beruflichen Qualifizierung der Besatzungsmitglieder, abmontierten Sicherheitsvorrichtungen an den Generatoren im Maschinenraum, unzureichender Wartung an Bord und genereller Vernachlässigung der Sicherheitsverfahren. Die RMT forderte die britische Regierung auf, das Schiff zu inspizieren, doch zu spät. Behörden im nächsten Anlaufhafen der *Polyanna*, **Gibraltar**, haben das Schiff inzwischen wegen einer ganzen Latte von Verstößen gegen Sicherheitsvorschriften festgehalten und ihm umfangreiche Reparaturen zur Auflage gemacht.

Die Besatzungen zweier Billigflaggenschiffe waren über Weihnachten gestrandet, nachdem die Reeder der von den **britischen** Behörden festgehaltenen Schiffe sie in Stich gelassen hatten. Inzwischen wurden die Schiffe als Sicherheit für die ausstehenden Heuern arrestiert. Zwei unter der Flagge Sri Lankas fahrende Frachter, die *Arushi* und die *Dilini*, wurden von Inspektoren des Verkehrsministeriums in Grimsby für nicht seetüchtig befunden und festgehalten. Die aus Sri Lanka stammenden Besatzungen der beiden Schiffe, denen zusammen Heuernachzahlungen in Höhe von mehr als 140.000

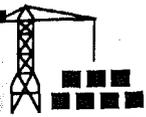
US-Dollar zustanden, wurden von den Reedern ihrem Schicksal überlassen. Die beiden Schiffe sind angeblich das Eigentum von in Sri Lanka ansässigen Unternehmen. Nachforschungen der ITF ergaben jedoch, daß die nutznießende Eigentümerschaft in Finnland liegt. Angesichts der Tatsache, daß die Schiffe in Sri Lanka registriert waren, die Besatzungen aus Sri Lanka stammten und die Reeder offiziell in dem Land registriert waren, bat die ITF die Regierung des Landes in einem Schreiben an ihren Hochkommissar in London, im Geiste des Übereinkommens 23 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Heim-schaffung von Seeleuten für die Kosten der Heim-schaffung der Besatzungen aufgekommen. Doch obwohl ein Rechtsanwalt im Auftrag der ITF noch ein weiteres Schreiben an den Hochkommissar richtete, steht eine Antwort bisher noch aus. Die Besatzungen befinden sich noch immer in Großbritannien, wo sie sich u. a. mit Hilfe der ITF über Wasser halten. Die *Arushi* wurde als Sicherheit für ausstehende Heuernachzahlungen in Höhe von 69.300 US-Dollar arrestiert. Die *Dilini* wurde als Sicherheit für einen Betrag in Höhe von 75.640 US-Dollar sowie eine von drei Seeleuten im Zusammenhang mit einer früheren Fahrt erhobenen Zusatzforderungen in Höhe von 15.000 US-Dollar arrestiert.

Als Sicherheit für ausstehende Heuernachzahlungen in Höhe von 100.000 US-Dollar sowie die Schmerzensgeldforderung eines früher auf dem Schiff beschäftigten Seemanns ließ die der ITF angeschlossene niederländische Seeleutegewerkschaft FWZ in diesem Monat in **Rotterdam** die unter liberianischer Flagge fahrende *Darion* arrestieren. Nach Angaben der aus philippinischen und polnischen Seeleuten zusammengesetzten Besatzung des Schiffes wurde ihr ein Teil der ihr aufgrund des für das Schiff abgeschlossenen ITF-

Kollektivvertrages zustehenden Heuernachzahlungen vorenthalten.

Ebenfalls in **Rotterdam** liegt die unter maltesischer Flagge fahrende *Lifos*, die bereits auf Veranlassung ihrer Agenten arrestiert wurde und deren aus neun Seeleuten aus Sri Lanka sowie drei griechischen Offizieren bestehende Besatzung Heuernachzahlungen in Höhe von 23.000 US-Dollar einfordert. Auch sie verfügen weder über Lebensmittel noch über andere Vorräte. Die Londoner Chancery Bank (die Hypothekengläubigerin des Schiffes) verweigert die Auszahlung der Heuernachzahlungen, und die Forderungen der Besatzung wurden daher zu Streitwert der Arrestierung hinzugeschlagen.

Das auf St. Vincent registrierte Billigflaggenschiff *Don* — ein kleiner Frachter, der zwischen Marokko und den Niederlanden mit Zwischenstopps in Großbritannien verkehrte — wurde am 3. Januar im Hafen von **Rotterdam** von der niederländischen Polizei bei der Besatzung festgenommen. Nach Angaben der Behörden wurden 4.200 Kilo Haschisch konfisziert. Die fünfköpfige Besatzung aus Syrien, Griechenland und Indonesien hatte keinen Kollektivvertrag und war seit zwei Monaten nicht bezahlt worden. Ihnen standen Heuernachzahlungen in Höhe von 23.000 Gulden (etwa 13.000 US-Dollar) zu. Billigflaggeninspektor Gerd Jan Harmsen von der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaft FWZ war der Besatzung bei der Arrestierung des Schiffes am 18. Januar (vorbehaltlich seiner Freigabe durch die Regierung) behilflich. Das Schiff hat auch bei einer Reparaturwerft Schulden und muß voraussichtlich versteigert werden, um alle Forderungen befriedigen zu können. Der Wert des Schiffes beläuft sich aller Wahrscheinlichkeit nach auf 90.000 US-Dollar. Die konfiszierte Ladung hatte schätzungsweise einen Wert von 2,5 Mio. US-Dollar.



# HAFENARBEITER

## USA: Rahmenvertrag für Ostküste vereinbart

Im November einigten sich die Hafenarbeitgeber an der Ostküste der USA und die der ITF angeschlossene International Longshoremen's Association (ILA) auf einen neuen Rahmenvertrag, der für die Dauer seiner vierjährigen Laufzeit eine Anhebung der Stundenlöhne um 22 % vorsieht. Die Vereinbarung wurde Anfang Dezember im Rahmen einer Urabstimmung von den Mitgliedern der Gewerkschaft akzeptiert.

Der neue Rahmenvertrag sieht eine jährliche Anhebung der Stundenlöhne um jeweils einen US-Dollar vor. Damit

wird sich der Stundenlohn der 9.000 betroffenen Hafenarbeiter im Jahre 1994 auf 22,- US-Dollar belaufen. Im Gegenzug gab die Gewerkschaft ihre Zustimmung zur Einführung flexibler Arbeitszeiten auf der Grundlage betrieblicher Vereinbarungen sowie einer Reduzierung der Containergänge um zwei Mann bis 1994.

Nach Ratifizierung des Rahmenvertrages nahmen ILA-Funktionäre die Verhandlungen über betriebliche Vereinbarungen für die Häfen von New York/New Jersey, Boston und

Baltimore auf.

Den Arbeitgebern gelang es nicht, die Abschaffung des Systems garantierter Jahreseinkommen durchzusetzen, das arbeitslosen Hafenarbeitern eine Bezahlung garantiert. In New York/New Jersey gab die Gewerkschaft allerdings ihre Zustimmung zu einem Unterstützungsprogramm für Hafenarbeiter, die freiwillig aus dem Wirtschaftsbereich ausscheiden, das einerseits den Interessen der betroffenen Hafenarbeiter, andererseits aber auch der Wettbewerbsposition des Hafens dient.

## Sicherheitsbeauftragte unterstützen Arbeitsverweigerung wegen fehlender Sicherheitsvorkehrungen

Staatliche Sicherheitsbeauftragte in den USA belegten eine Stauereifirma in Long Beach/Kalifornien mit einer Geldstrafe, weil sie Hafenarbeitern die Anordnung erteilt hatte, ohne Sicherheitsgeschirr Tätigkeiten auf Containerstapeln auszuführen.

Die Arbeitsschutzbehörde (OHSA) wurde aufgrund einer Beschwerde der ITF angeschlossenen International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) tätig, deren Mitglieder sich geweigert hatten, ohne Sicherheitsausrüstung auf dem obersten von drei aufeinander gestapelten Containern zu arbeiten.

Das von dem Unternehmen, Stevedoring Services of America (SSA) beschäftigte Überwachungspersonal setzte sich über die Einwände der Hafenarbeiter hinweg und führte die Arbeiten selbst ohne entsprechende Sicherheitsvorkehrungen aus.

Dies stellte einen klaren Verstoß gegen den zwischen der ILWU und den Hafenarbeitgebern an der Westküste vereinbarten Sicherheitskodex für die Häfen an der Pazifikküste dar, der die sofortige Einberufung einer Sicherheitskonferenz mit der Geschäftsleitung des betreffenden Unternehmens vorschreibt, sobald sich ein derartiges Pro-

blem abzeichnet.

Die OHSA befand SSA eines "schwerwiegenden Verstoßes" gegen die Sicherheitsverfahren für schuldig und belegte das Unternehmen mit einer Geldstrafe in Höhe von US\$ 8.700.

Diese Entscheidung gibt einer Kampagne für schärfere Sicherheitsnormen zusätzlichen Auftrieb, die von der ILWU aufgrund der Ergebnisse einer kürzlich durchgeführten Umfrage gestartet wurde, wonach die Zahl der Arbeitsunfälle unter den Hafenarbeitern die Unfallrate beim amerikanischen Durchschnittsarbeitnehmer um das sechsfache übersteigt.



# FREMDENVERKEHRSDIENSTE

## Großbritannien: 21 % mehr Lohn bei Thomas Cook

Beschäftigte des britischen Reiseveranstalters Thomas Cook konnten mit Hilfe ihrer Gewerkschaft, der ITF angeschlossenen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA), Lohnerhöhungen um bis zu 21 Prozent durchsetzen.

Die Gewerkschaft erzielte erhebliche Verbesserungen am leistungsbezo-

genen Gehaltssystem des Unternehmens, die für die 6.500 Mitarbeiter eine durchschnittliche Lohnerhöhung um 11,5 Prozent bedeuten.

Im Rahmen des Systems werden allerdings Mitarbeiter in den höheren Gehaltsstufen eine prozentual wesentlich geringere Lohnerhöhung erhalten, wenn ihre Leistungen nicht befriedi-

gend sind.

TSSA konnte die Geschäftsleitung von Thomas Cook außerdem dazu bewegen, bestimmte Aspekte des Systems zu verbessern, einige Arbeitsplätze in höhere Lohngruppen einzuordnen und Erfahrung sowie geschickten Umgang mit Menschen bei der Entlohnung stärker zu berücksichtigen.

# TODESFÄLLE

## Führender Gewerkschaft im liberianischen Bürgerkrieg getötet

Reuben J. Mathies, Präsident der liberianischen Föderation von Transportarbeitergewerkschaften, deren Beitrittsgesuch der ITF-Vorstand im März 1990 stattgegeben hatte, wurde im liberianischen Bürgerkrieg getötet.

Harri Hiisivuori, Vorstandsvorsitzender der der ITF angeschlossenen finnischen Schiffsoffiziersgewerkschaft, sowie sechs weitere Besatzungsmitglieder und der Lotse kamen ums Leben, als ein unter Hiisivuoris Kom-

mando fahrendes Schleppschiff am 27. September in einen schweren Sturm vor dem Hafen von Hangö kenterte. Vier Seeleute wurden gerettet, als Rettungsmannschaften neun Stunden nach dem Unglück ein Loch in die Schiffswand schnitten. Hiisivuori (44) ging 1974 zur See und wurde im Jahre 1981 zum Vorstandsvorsitzenden der Gewerkschaft gewählt. Er war Delegierter auf der Konferenz der nordischen Schiffsoffiziere sowie Mitglied des Schiffs-

sicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO).

David Morse, ehemaliger Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), verstarb im Dezember im Alter von 83 Jahren. Er war 22 Jahre lang für die IAO tätig, nachdem er Ende der 40er Jahre amtierender Arbeitsminister der Vereinigten Staaten gewesen war.



## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

30. und 31. Januar	Ständiger Ausschuß für mobile Offshore-Schiffseinheiten	Rotterdam
21.-23. Februar	Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum	Kuala Lumpur
25.-27. Februar	Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum	Taipeh
12.-14. März	Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals	Buenos Aires
19. März	Geschäftsführender Ausschuß	London
19. und 20. März	Vorstand	London
9. April	Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals	London
9. April	Technischer Ausschuß des Bodenpersonals	London
10. und 11. April	Sektionsausschuß Zivilluftfahrt	London
15.-17. Mai	Sektionsausschuß Straßentransport	Kopenhagen/ Södertälje
3. und 4. Juni	Hafenarbeitersitzung	London
4. Juni	Seeleutesitzung	London
5.-7. Juni	Fair-Practices-Ausschuß	London

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKROFT

International Transport Workers' Federation  
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte  
Internationale Transportarbeiter-Föderation  
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport  
Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD  
Telephone: +44-71-403 2733  
Telex: (051) 8811397 ITF LDN G  
Fax: +44-71-357 7871  
Cables: Intransfe, London SE1  
E-mail: Geonet - GEO2:ITF