

LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT: GOLFKRIEG LÖST ENTLASSUNGSWELLE AUS

Die sich verschärfende Wirtschaftskrise in bestimmten Teilen der westlichen Welt ebenso wie die Auswirkungen des Golfkrieges bedrohen die Arbeitsplätze von Tausenden von Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft.

Der enorme Anstieg bei Treibstoffpreisen und Versicherungskosten in Verbindung mit einem massiven Rückgang der Zahl der Flüge und der Fluggäste seit Ausbruch des Golfkrieges wirken sich verheerend auf die Luftverkehrswirtschaft aus. In den USA und Europa gibt eine Fluggesellschaft nach der anderen erhebliche finanzielle Verluste bekannt. Mehr als 25.000 Arbeitsplätze sollen abgebaut werden.

In den USA bewirkt die Rezession lediglich eine Verstärkung des Drucks auf die kleineren Fluggesellschaften, dem sie sich schon seit der Entregulierung ausgesetzt sehen. Eastern Airlines hat den Betrieb eingestellt, während sowohl Continental Airlines als auch PanAm inzwischen unter dem Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetze tätig sind (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991).

Am 5. Februar kündigte PanAm die geplante Entlassung von 4.000 Beschäftigten an. 2.600 dieser Entlassungen führt die Fluggesellschaft auf das wegen der Golfkrise gesunkene Verkehrsaufkommen zurück, 1.400 auf den geplanten Verkauf ihrer Strecken zwischen London und den Vereinigten Staaten an United Airlines. Dieser Verkauf wird wie ein ähnliches Geschäft zwischen TWA und American Airlines jedoch erst dann rechtskräftig, wenn die britische Regierung den Käufern die Genehmigung zum Flugbetrieb von Heathrow aus erteilt (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). Die jüngste Verhandlungsrunde zwischen der britischen und der US-Regierung scheiterte an der von der britischen Regierung erhobenen Forderung nach zusätzlichen Rechten für die britischen Flugge-

sellschaften in den USA als Gegenleistung für eine Zulassung robusterer Fluggesellschaften anstelle von TWA und PanAm auf diesen Strecken.

Obwohl TWA Behauptungen zurückweist, wonach die Fluggesellschaft demnächst dem Beispiel von Continental und PanAm folgen und sich ebenfalls dem Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung unterstellen wird, versäumte sie es vor kurzem, Zinsen und Kapitalrückzahlungen in Höhe von 75,5 Mio. US-Dollar zu leisten. Am 21. Januar gab TWA die Verringerung der Zahl ihrer Transatlantikflüge um 50 Prozent und die unbezahlte Beurlaubung von 2.500 Mitarbeitern, darunter 1.500 FlugbegleiterInnen, bekannt. Die Fluggesellschaft meldete einen Rückgang der Buchungen um 60 Prozent. USAir gab am 11. Februar den Abbau von 3.585 Arbeitsplätzen bekannt. Betroffen sind 660 Piloten, 540 FlugbegleiterInnen, mehr als 500 Mitglieder des Bodenpersonals, 305 Angestellte in der Buchungsabteilung und 1300 Kundendienstmitarbeiter.

Die Lage in Europa ist gleichfalls düster. Iberia dachte Berichten zufolge Anfang Februar über die Entlassung jedes zehnten Mitarbeiters nach, während von Olympic berichtet wird, daß sie sich wegen der Golfkrise zur Einstellung der Geschäftstätigkeit gezwungen sehen könnte. British Airways legte den Gewerkschaften ihrer Mitarbeiter am 11. Februar ein Maßnahmenpaket für ein freiwilliges Ausscheiden aus dem Unternehmen und den vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand vor, mit dessen Hilfe die Fluggesellschaft 4.300

Februar 1991

Alfred Ndlovu frei (S. 3)

HAFENARBEITER

Niederländische Regierung verbietet Nukleartransporte (S. 4)

LEUTE (S. 4)

SEELEUTE

Bericht über Brand auf Scandinavian Star (S. 5)

Neues von der

Billigflaggenkampagne (S. 6)

Hilfe für kapverdischen Seemann (S. 7)

Flaggenübersicht (S. 8)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 9)

TODESFÄLLE (S. 10)

BINNENVERKEHR

Afrikanische Straßentransportarbeiterkonferenz (S. 11)

CEMT-Anhörung (S. 12)

Gewerkschaften beraten über

Pläne für den Parana (S. 13)

Studie über australische

Eisenbahner (S. 14)

ZIVILLUFTFAHRT

Air-Niugini-Streik erfolgreich (S. 15)

Beschwerde gegen

Olympic Catering (S. 16)

FÜHRENDER SÜDAFRIKANISCHER GEWERKSCHAFTER FREIGELASSEN (S. 3)

Forts. auf Seite 2

ÖTV mit mehr als 2 Millionen Mitgliedern

Für die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) bringt die deutsche Vereinigung einen erheblichen Mitgliederzuwachs mit sich.

Mit 800.000 neuen Mitgliedern aus dem Gebiet der ehemaligen DDR beläuft sich die Zahl ihrer Mitglieder nun auf mehr als zwei Millionen. Auch im Westen Deutschlands konnte die Ge-

werkschaft 1990 18.000 neue Mitglieder gewinnen.

Die Forderung nach niedrigeren Lohnabschlüssen angesichts der hohen Kosten der deutschen Einheit bezeichnete die Vorsitzende der Gewerkschaft ÖTV, Monika Wulf-Mathies, auf dem außerordentlichen Gewerkschaftstag in Stuttgart am 14. und 15. Februar als "Provokation". Während der ersten Lohnrunde, so Frau Wulf-Mathies, stre-

be die Gewerkschaft eine Anhebung der Löhne in den neuen Bundesländern auf zwei Drittel des westlichen Niveaus an. Sie appellierte an die Regierung, die erforderlichen Mittel bereitzustellen, um die von ihr versprochenen Verbesserungen der Bedingungen für die ostdeutsche Bevölkerung auch zu erreichen.

Als Vertreter der ITF nahm der Stellvertretende Generalsekretär Ake Selander an dem Gewerkschaftstag teil.

... Fluggesellschaften tief in der Krise

Forts. von Seite 1

Arbeitsplätze in Großbritannien und weitere 300 im Ausland einsparen will. In der Hoffnung auf eine Verbesserung der Lage sollen 2.000 Arbeitnehmer bei Fortzahlung von 50 Prozent ihres Gehalts zeitweilig beurlaubt werden. Air Europe, die vom Flughafen Gatwick aus fliegt, gab ebenfalls 150 Entlassungen bekannt.

SAS kündigte den Abbau von 3.500 Arbeitsplätzen - 1.400 in Schweden, 1.100 in Dänemark, 800 in Norwegen und 200 an Standorten außerhalb Skandinaviens - bekannt. Sabena plant im Rahmen eines Sanierungsprogramms, das die belgische Regierung 1,07 Mrd. US-Dollar kosten wird, die Entlassung von 2.204 Mitarbeitern. Die Entlassungen, die etwa 18 Prozent des Personals treffen, sollen nach Angaben von Presseberichten "größtenteils auf freiwilliger Basis" erfolgen.

KLM gab im Rahmen eines im Oktober 1990 in Kraft getretenen Sparprogramms den Abbau von 500 Arbeitsplätzen in Verwaltung und Personalabteilung zum Jahresende 1990 sowie weiterer 600 Arbeitsplätze noch vor Ende August 1991 bekannt. Dies soll teilweise durch Vorruhestandsregelungen, größtenteils jedoch durch die Umsetzung der betroffenen Arbeitnehmer an andere Arbeitsplätze erreicht werden. Zusätzlich wurden etwa 2.000 Beschäftigte, vor allem in den Bereichen Verpflegung und Wartung, bei anderen Arbeitgebern untergebracht, nachdem KLM den Verkauf von Teilen des Unternehmens beschlossen hatte. Wegen des Golfkrieges wurde für

einige KLM-Mitarbeiter Kurzarbeit eingeführt. Glücklicherweise zahlt die niederländische Regierung einen Zuschuß an die betroffenen Arbeitnehmer, so daß ihre Einkommenseinbußen minimal bleiben werden.

Alitalia gab im Februar Pläne für den Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen bekannt, nachdem die Fluggesellschaft einen Rückgang des Fluggastaufkommens um 50 Prozent verzeichnen mußte. Die Gewerkschaften der Mitarbeiter bei Alitalia lehnen die Pläne des Unternehmens ab. Um zu gewährleisten, daß den freigesetzten Arbeitnehmern bis zu 80 Prozent ihres letzten Gehalts vom Staat weitergezahlt werden, muß offensichtlich ein Gesetz per Sondererlaß vom italienischen Parlament verabschiedet werden. Den Gewerkschaften bei Air France sollten auf einer Sitzung im Februar die Vorschläge der Geschäftsleitung für einen Arbeitsplatzabbau unterbreitet werden.

Die Krise hat inzwischen auch zu einem erbitterten Preiskrieg geführt, der von British Airways auf ihren Nordatlantistrecken ausgelöst wurde. Die von BA und anderen Fluggesellschaften eingereichten Anträge auf eine spürbare Senkung der Flugpreise auf diesen Strecken wurden bisher von der US-Regierung im Rahmen des fortdauernden und immer verbissener werdenden Konflikts mit der britischen Regierung über die Landrechte auf Heathrow größtenteils abgelehnt. Dessen ungeachtet senkte BA einen Teil ihrer Flugpreise auf der Strecke New York - London um ein Drittel,

wodurch sie ähnliche Preissenkungen auch bei den konkurrierenden Fluggesellschaften, darunter Lufthansa, Pan-Am, TWA, Delta und Continental auslöste. Auch KLM plant Preisnachlässe.

Die europäischen Fluggesellschaften zeigten sich äußerst beunruhigt über diese Entwicklungen, die den vom Liberalisierungsprogramm der Europäischen Gemeinschaft an sich schon ausgehenden Druck auf eine ganze Reihe nationaler Fluggesellschaften noch zusätzlich verschärfen. Vertreter der Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA) forderten das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission, Karel van Miert, in einer Sitzung am 30. Januar auf, die geplanten EG-Maßnahmen für die Dauer der Golfkrise auszusetzen.

Im Anschluß an die Sitzung erklärte van Miert, daß die EG den durch den Krieg schwer betroffenen Fluggesellschaften eine Anhebung der Flugpreise erleichtern will. Staatliche Zuschüsse wegen höherer Sicherheits- und Versicherungskosten sollen wohlwollend geprüft werden. Um die Kosten für die Bedienung derzeit unrentabler Strecken gleichmäßiger zu verteilen, soll den Fluggesellschaften eine Zusammenarbeit ermöglicht werden, ohne daß sie deswegen kartellrechtliche Maßnahmen befürchten müssen. Sollten sie im Rahmen dieser Zusammenarbeit Flughafenslots aufgeben, so wird sich dies nicht auf ihre Ansprüche auf diese Slots auswirken. Diese gelockerten Bestimmungen gelten jedoch lediglich für die Dauer von drei Monaten, und es wurde deutlich, daß die EG-Kommission nicht vorhat, den Liberalisierungsprozeß zu unterbrechen.

Führender südafrikanischer Gewerkschafter aus der Haft entlassen

Alfred Ndlovu ist frei!

Ndlovu, erster Vizepräsident der der ITF angeschlossenen südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) und regelmäßigen Lesern der **ITF-Nachrichten** aus zahlreichen Berichten bekannt, wurde im Januar im Rahmen einer Generalamnestie für politische Gefangene aus dem berüchtigten Gefängnis auf Robben Island entlassen.

Aufgrund einer völlig aus der Luft gegriffenen Anklage wegen versuchten Mordes und "terroristischer Aktivitäten", für die dem Gericht niemals echte Beweise vorgelegt wurden, war er zu einer 5jährigen Haftstrafe verurteilt worden, von der er im Januar ein Jahr abgeleistet hatte. Seine gegen die Verurteilung eingelegte Berufung war abgelehnt worden.

Ndlovu geriet in die Mühlen der südafrikanischen Justiz, nachdem er versucht hatte, eine 1987 in Natal geführte Terrorkampagne aufzudecken (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1988). Im Zusammenhang mit verschärften staatlichen Repressionen gegen aktive Gewerkschafter und Mitglieder der Anti-Apartheid-Bewegung wurde er im Oktober des gleichen Jahres verhaftet.

Ndlovu, der als Busfahrer für Kwa Zulu Transport gearbeitet hatte und als Gewerkschafter ebenso wie als führendes Mitglied seiner örtlichen Gemeinde hohes Ansehen genoß, hatte Gespräche mit den "Rädelsführern" der Inkatha-Bewegung geführt, die für einen großen

Teil der Gewalttätigkeiten im Raum Pietermaritzburg, wo er lebte und arbeitete, verantwortlich waren.

Wir können nur hoffen, daß Ndlovu nun sein normales Leben als Busfahrer und betrieblicher Vertrauensmann der Gewerkschaft wiederaufnehmen kann.

Er wird auf jeden Fall weiterhin als Vizepräsident der TGWU tätig sein (in diesem Amt wurde er auf den Gewerkschaftstag der TGWU im vergangenen Jahr einstimmig bestätigt) und den COSATU als Vorsitzender in der Provinz Natal vertreten.

Arbeitsrecht in Südafrika geändert

Das südafrikanische Arbeitsgericht kann rechtmäßige Streiks nicht länger unterbinden.

Dies ist eine der Schlüsselbestimmungen im Änderungsgesetz (1991) zum Gesetz zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen, das am 14. Februar in Kraft trat.

Die Verabschiedung des neuen Gesetzes stellt einen Triumph für die südafrikanischen Gewerkschaften dar, die seit drei Jahren um die Aufhebung der repressiven Vorschriften des 1988 verabschiedeten Gesetzes kämpfen (vergl. **ITF-Nachrichten** März/April und September 1988).

Das Gesetz aus dem Jahre 1988 enthielt erhebliche Einschränkungen des Streikrechts, definierte das Konzept unfairer Arbeitspraktiken neu, hob den Schutz vor ungerechtfertigter Entlassung auf, förderte getrennte Gewerkschaften für Schwarze und Weiße und galt weithin als Angriff auf die Rechte der

demokratischen Gewerkschaftsbewegung.

Das neue Gesetz korrigiert diese Maßnahmen. Die vor 1988 geltende Definition unfairer Arbeitspraktiken wurde wieder in Kraft gesetzt, und Arbeitgeber müssen ein geplantes Streikverbot 48 Stunden zuvor ankündigen.

Verhandlungen zwischen den südafrikanischen Gewerkschaftsdachverbänden COSATU und NACTU einerseits und der Arbeitgeberorganisation SACCOLA andererseits veranlaßten die Arbeitgeber, ihre Position zu ändern. Auch sie stellten sich hinter das neue Gesetz.

Die weltweite Unterstützung der Gewerkschaftsbewegung für die Kampagne der südafrikanischen Gewerkschaften, die auf den starken Rückhalt bei ihren Basismitgliedern bauen konnte, war ein weiterer wichtiger Faktor, der zur Aufhebung der von dem Gesetz aus dem Jahre 1988 ausgehenden Bedrohung harmonischer Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen beitrug.

IBFG fordert Frieden für den Golf

Am 14. Februar rief der Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), John Vanderveken, in einer Botschaft an UN-Generalsekretär Perez de Cuellar nach neuerlichen Anstrengungen zur Sicherung einer friedlichen Beilegung des Golfkonflikts auf der Grundlage der Resolutionen des UN-Sicherheitsrates.

Mehr als jemals zuvor seien sich die dem IBFG angeschlossenen Organisationen auf der ganzen Welt heute einig in ihrer entschiedenen Forderung nach einer Beendigung des Krieges, erklärte er. In seiner Botschaft äußerte Vanderveken tiefes Bedauern über den Tod Hunderter irakischer Zivilisten bei den Bombenangriffen auf Bagdad. Darüber

hinaus verurteilte er die willkürlichen Raketenangriffe der irakischen Armee auf zivile Einrichtungen in Israel und Saudi-Arabien.

Der IBFG verwies außerdem auf die Lage der Wanderarbeitnehmer am Golf ebenso wie in den anderen am Krieg beteiligten Ländern. Dem IBFG vorliegenden Informationen zufolge werden Wanderarbeitnehmer im Irak zwangsweise zum Militär eingezogen. Aus Saudi-Arabien wird berichtet, daß jemitische Arbeitnehmer wegen der pro-irakischen Haltung ihrer Regierung im Golfkrieg deportiert werden, während die Pässe anderer Wanderarbeitnehmer, die das Land verlassen wollen, eingezogen wurden.

Der IBFG rief die nationalen Gewerkschaftsdachverbände zu "höchster Wachsamkeit" im Hinblick auf Maßnahmen von Regierungen und Arbeitgebern auf, die dem Rassismus gegenüber ausländischen Arbeitnehmern Vorschub leisten könnten.

Er fordert die Gewerkschaften auf, "jeden Versuch zum Scheitern zu bringen, die Krise zur Propagierung von Konzepten zu nutzen, die im Widerspruch zu dem Gefühl der Toleranz und der gegenseitigen Achtung stehen, welches die Grundlage der Prinzipien der Solidarität bildet, die die freie Gewerkschaftsbewegung unabhängig von der Rasse, der Hautfarbe oder der Religion eines jeden Arbeitnehmers erfüllen."

Verfolgung von Gewerkschaftern in Panama

Mit der Entlassung von 200 führenden Gewerkschaftsfunktionären aus dem öffentlichen Sektor im Anschluß an regierungsfeindliche Demonstrationen im Dezember hat die Verfolgung aktiver Gewerkschafter in Panama einen neuen Höhepunkt erreicht.

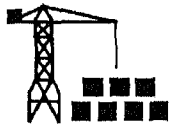
Die Regierung verabschiedete ein Gesetz, das die Entlassung von Arbeit-

nehmern wegen ihrer Teilnahme an "Aktionen gegen die Demokratie und die verfassungsmäßige Ordnung" ermöglicht und rückwirkend zum Zeitpunkt der Demonstrationen in Kraft gesetzt wurde.

Die Definition dieses Entlassungsgrunds kann von den Behörden "flexibel" ausgelegt werden. Die Gewerkschaften in Panama wollen das Gesetz

vom obersten Gerichtshof für verfassungswidrig erklären lassen.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und zahlreiche nationale Gewerkschaftsdachverbände protestierten gegenüber der panamaischen Regierung schriftlich gegen das neue Gesetz und forderten die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeitnehmer.



HAFENARBEITER

Niederlande: Gewerkschaftlicher Boykott führt zum Verbot von Nukleartransporten

Bis zur Verabschiedung wirksamer internationaler Normen für die Beförderung nuklearer Abfallstoffe auf See wurden derartige radioaktive Frachten aus den Niederlanden verbannt.

Mit der Bekanntgabe dieses Schritts reagierte die niederländische Regierung Mitte Februar auf einen von Hafentararbeitern in Rotterdam gegen eine für Großbritannien bestimmte radioaktive Fracht aus der Bundesrepublik Deutschland

verhängten Boykott (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1991). Dieser Boykott fand in Übereinstimmung mit der ITF-Politik statt, die eine Beförderung nuklearer Abfallstoffe auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen ablehnt.

Die Regierung ordnete den Rücktransport der Fracht in die Bundesrepublik an. Bevor die Gewerkschaften dessen gewahr wurden, gelangte sie aller-

dings später doch noch - über Frankreich - nach Großbritannien.

Die niederländischen Behörden haben nun beschlossen, bis auf weiteres keine Genehmigungen für den Transport nuklearer Abfallstoffe, ganz gleich mit welchen Verkehrsträgern, zu vergeben. Das Verbot bleibt so lange in Kraft, bis die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) konkrete Vorschriften über die Beförderung nuklearer Abfallstoffe per Schiff erläßt.

Neues US-Gesetz regelt Frachtumschlag durch Seeleute

Aufgrund eines neuen Einwanderungsgesetzes dürfen ausländische Seeleute in Häfen der Vereinigten Staaten künftig keine Tätigkeiten im Frachtumschlag ausführen.

Mit dem Gesetz wird zumindest teilweise die Forderung der ITF nach Reservierung der Frachtumschlagstätigkeiten für Hafentarbeiter erfüllt, es sei denn die Hafentarbeitergewerkschaften hätten im konkreten Fall einer Ausnahme zugestimmt.

Das im vergangenen Jahr vom Kongreß verabschiedete Gesetz gilt allerdings nicht für Bemannungen auf Schiffen, deren Registrierung oder nutznießende Eigentümerschaft in Ländern liegt, die Seeleuten auf US-Schiffen den Frachtumschlag in ihren Häfen erlauben.

Um eine mißbräuchliche Anwendung dieser Bestimmungen zu verhindern, benötigen die US-Hafentarbeitergewerkschaften umfassende Informationen über die in anderen Ländern geltenden

Beschränkungen beim Einsatz von Seeleuten im Frachtumschlag.

Auf Bitten der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's Association (ILA) bat das ITF-Sekretariat alle angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften der Welt in einem Rundschreiben um Informationen über mögliche Einschränkungen des Frachtumschlags durch ausländische Seeleute per Gesetz, Verordnung, Kollektivvertrag oder im Rahmen der Arbeitspraktiken ihres Landes.

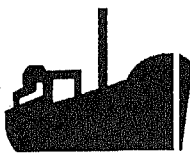


LEUTE

Akira Yamagishi hat sein Amt als Präsident der Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe (IPTT) niedergelegt, um mehr Zeit für

seine Aufgaben als Präsident des neuen japanischen Gewerkschaftsdachverbandes Rengo zu haben. Sein Nachfolger ist Curd Persson, Vor-

sitzender des der ITF angeschlossenen schwedischen Statsanställas Förbundet (SF). Persson ist seit fünf Jahren Vizepräsident der IPTT.



Bericht über Brandkatastrophe auf Scandinavian Star vorgelegt

Ein zwischenstaatlicher Bericht über die Brandkatastrophe an Bord der *Scandinavian Star* im vergangenen Jahr enthält scharfe Angriffe auf den Betrieb von Fahrgastfähren unter Billigflaggen.

In ihrem Untersuchungsbericht über den Brand an Bord der im Besitz dänischer Reeder befindlichen, unter Billigflagge der Bahamas fahrenden *Scandinavian Star*, bei dem im April vergangenen Jahres 158 Menschen ums Leben kamen (vergl. ITF-Nachrichten April und Oktober 1990), listet die eigens eingerichtete Untersuchungskommission eine Reihe skandalöser Befunde hinsichtlich der Schiffsausrüstungen, der Organisation an Bord und der Ausbildung der Besatzung auf.

Die Untersuchungskommission legt wichtige Empfehlungen für die Zukunft des Fährbetriebs vor. Diese umfassen unter anderem den Einbau von Rauchdetektoren, ein Verbot des Zutritts zu den Autodecks für die Passagiere während der Fahrt und die Forderung, daß Besatzungsmitglieder, die Kontakt zu den Fährpassagieren haben, in der Lage sein sollten, sich mit diesen in ihrer Sprache zu verständigen.

Die Alarmglocken funktionierten nicht, die Rettungsboote befanden sich in einem äußerst schlechten Wartungszustand, es fanden sich keine Sicherheitsinstruktionen in einer skandinavischen Sprache, und die Besatzungsmitglieder hatten keine angemessene Ausbildung in den Notfallverfahren erhalten. Viele Besatzungsmitglieder konnten sich nicht einmal mit den Fahrgästen verständigen. Diese erschreckenden Mängel trugen wesentlich zu der großen Zahl von Todesopfern bei der Brandkatastrophe bei, die nach Überzeugung der Polizei durch Brandstiftung ausgelöst wurde.

„Zu dem Zeitpunkt, an dem es den Fahrgastverkehr aufnahm, war das Schiff dafür noch nicht ausreichend gerüstet,“ heißt es in dem Bericht.

Am 19. Februar berieten die nordischen Seeleutegewerkschaften in Kopenhagen unter Vorsitz des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs Ake Selander über die in dem Bericht angesprochenen Punkte sowie Möglichkeiten, die skandinavischen Regierungen zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheitsverfahren und der Ausbildungsnor-

men für die Besatzungen zu veranlassen.

Die Gewerkschaften hoben das niedrige Niveau der Berufs- und Fremdsprachenausbildung auf vielen Billigflaggenschiffen hervor und fordern ein völliges Verbot des Einsatzes von Billigflaggen-Fähren in skandinavischen Gewässern.

Die Untersuchungskommission stellt fest, daß die Besatzung der *Scandinavian Star* nur eine Woche vor Inbetrieb-

Erfolgreicher Streik in Schweden

Durch Streikmaßnahmen zwangen Seeleute die britische Royal Mail Lines zur Unterzeichnung schwedischer „Internationalisierungsverträge“ für Schiffe, die das Unternehmen unter Bareboat-Charter von der schwedischen Schifffahrtsgesellschaft Laser Lines chartert.

Die Besatzungen an Bord der unter der Flagge der Bahamas fahrenden *Atlantik Stream* sowie der unter schwedischer Flagge fahrenden *Rosa Blanca* traten im Dezember in den Häfen von Hamburg bzw. Rotterdam in Streik. Diese Proteste gegen die Weigerung der Royal Mail Lines, Verträge für die *Atlantik Stream* und *Nordic Stream* zu unterzeichnen, drohten auch auf die unter schwedischer Flagge fahrende *Bo Johnson* und die unter der Flagge des Norwegischen Internationalen Schiffsregisters (NIS) fahrende *Rosa Tucano* überzugreifen.

Royal Mail Lines wollte die schwedische Besatzung an Bord der unter

nahme der Fähre angeheuert worden war, daß die wenigsten Besatzungsmitglieder über angemessene Befähigungsnachweise verfügten und weder Englisch noch eine skandinavische Sprache beherrschten und daß es wegen der langen Arbeitszeiten nicht möglich gewesen war, ihnen eine angemessene Ausbildung in den Notfallverfahren zu geben. All dies kann der Gewerkschaftskampagne nur zusätzliches Gewicht verleihen.

Bahama-Flagge fahrenden *Nordic Stream* durch britische Offiziere und philippinische Mannschaftsdienstgrade ersetzen.

Die Streikmaßnahmen der Mitglieder der der ITF angeschlossenen schwedischen Seeleutegewerkschaften wurden vom Arbeitsgericht des Landes für zulässig erklärt. Auch von Laser Lines sah sich Royal Mail Lines wegen der beiden Unternehmen aufgrund der eskalierenden Streikmaßnahmen drohenden Verluste unter Druck gesetzt.

Aufgrund der neuen Verträge gründet Royal Mail Lines eine Tochtergesellschaft in Schweden, über die sie die Besatzungen beschäftigt. Dank der „Internationalisierungsverträge“ kommt das Unternehmen nun in den Genuß der in Schweden geltenden Steuererleichterungen.

Der Chartervertrag mit Laser Lines hat eine Laufzeit von mindestens einem Jahr.

Neues US-Gesetz gegen Ölverschmutzung

Ein neues US-Gesetz sieht hohe Strafen für Reedervor, deren Schiffe Meere oder Strände mit Öl verschmutzen.

Die Vorschriften des „Ölverschmutzungsgesetzes“ (OPA) sind wesentlich schärfer als das internationale Übereinkommen über die Haftpflicht bei Ölverschmutzung bzw. die Bestimmungen des internationalen Entschädigungsfonds bei Ölverschmutzung, zwei Verwaltungsinstrumente der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), die von der US-Regierung nicht ratifiziert wurden.

Im Rahmen des OPA kann die Haftpflicht für die durch Tankschiffe verur-

sachte Verschmutzung von der „verantwortlichen Partei“ (Reeder, Betreiber oder Charternehmer) auf 1.200 US-Dollar pro Bruttoregistertonne begrenzt werden. Mindestens ist jedoch eine Haftungssumme von 10 Mio. US-Dollar für Schiffe mit mehr als 3.000 BRT bzw. 2 Mio. US-Dollar für Schiffe mit weniger als 3.000 BRT vorgeschrieben.

Wenn es die „verantwortliche Partei“ versäumt, auslaufendes Öl zu melden, sich nicht an den Säuberungsmaßnahmen beteiligt oder sich über andere

Forts. auf Seite 8

Polly Anna flieht aus Gibraltar

Nachdem die britische Regierung nicht auf die offizielle Beschwerde eines für kurze Zeit auf dem Schiff beschäftigten Seemanns reagiert hatte (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991) wurde die *Polly Anna* im vergangenen Monat von den Hafenbehörden in die Gibraltar wegen zahlreicher Mängel festgesetzt. Während das Schiff in Gibraltar festlag, wurde seine Registrierung in Malta aufgehoben (seine vorläufige Registrierung auf St. Vincent war im vergangenen

November ausgelaufen), so daß das Schiff weder über Register noch eine Versicherung oder eine Klassifizierung verfügte. Ein Besatzungsmitglied landete offensichtlich in Polizeigewahrsam, nachdem ihm der versuchte Diebstahl eines Außenbordmotors vorge-

worfen worden war. Der Seemann wurde gegen Kautionsfreigelassen und kehrte auf das Schiff zurück. Um 2.15 Uhr am 26. Januar, einem Samstag, lichtete das Schiff den Anker und flüchtete aus Gibraltar. Ursprünglich sollte es nach Griechenland fahren. Der Hafenkaptän von Gibraltar, John Prior, erklärte gegenüber der britischen Schiffszeitung *Lloyds List*, daß das Schiff beim Verlassen des Hafens nicht seetüchtig gewesen sei. Die ITF setzte sich mit der ihr angeschlossenen griechischen Seeleutegewerkschaft PNO in Verbindung und bat sie, nach dem Schiff Ausschau zu halten. ITF-Generalsekretär Harold Lewis unterrichtete das Hauptbüro der europäischen Hafenstaatenkontrollbehörden in den Niederlanden per Telefax über den Vorfall und bat um Hilfe. Der Stellvertretende Sekretär Richard Schiferli erwiderte postwendend, die griechischen Schiffsbehörden seien aufgefordert worden, "entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, falls die *Polly Anna* einen griechischen Hafen anlaufen sollte." Über das elektronische Mailbox-System SIRENAC alarmierte die Hafenstaatenkontrolle außerdem alle Mitgliedstaaten der gemeinsamen Absichtserklärung über die Hafenstaatenkontrolle. Das Sekretariat versprach, die ITF über alle Entwicklungen auf dem laufenden zu

halten. Das war am 30. Januar. Seither ist die *Polly Anna* verschwunden. Ein Gerücht über ihr Auftauchen in Piräus erwies sich als falscher Alarm.

Der Streik der Besatzung der unter der Billigflagge von Honduras fahrenden *Tropicana* in Dänemark (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991) wurde Anfang dieses Monats nach einem Berufungsverfahren vor dem Arbeitsgericht durch Gerichtsbeschluss beendet. Die aus pol-

Billigflaggenschiff *Lito*, das vom Agenten des Schiffes in Rotterdam arrestiert wurde, soll am 13. März bei einer öffentlichen Auktion versteigert werden. Der Forderung des Schiffesagenten schloß sich auch die aus neun Seeleuten aus Sri Lanka sowie drei Griechen bestehende Besatzung an, die Lohnforderungen in Höhe von 23.000 US-Dollar erhebt (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). Das Schwesterschiff der *Lito*, die ebenfalls unter maltesischer Flagge fahrende



nischen und ägyptischen Seeleuten bestehende Besatzung, die um ihre niedrigen Heuern aus einem nicht von der ITF gebilligten Vertrag betrogen wurde, wollte mit dem Streik den Abschluß eines ITF-Vertrages durchsetzen. Nach einem Monat ordnete das Landgericht Jutland in einem Berufungsverfahren die Beendigung des Streiks, die Auszahlung der den Seeleuten aufgrund des umstrittenen Vertrages zustehenden Heuern und ihre Heimtschaffung auf Kosten der saudi-arabischen Reeder an. Sie wurden am 11. Februar nach Kairo zurückgefliegen, während eine neue ägyptische Besatzung an Bord ging. Die ägyptische Botschaft in Dänemark garantierte den Seeleuten Schutz vor Einschüchterungsversuchen oder Strafen. Das Gerichtsurteil stellt einen schweren Schlag für die grundlegenden Gewerkschaftsrechte dar: Die ITF ist der festen Überzeugung, daß Arbeitnehmer das Recht haben sollten, bessere Löhne und Arbeitsbedingungen durchzusetzen. In diesem Fall stimmten die dänischen Gerichte nicht mit dieser Auffassung überein, doch die ITF steht hinter der Besatzung der *Tropicana* und wird auch weiterhin Seeleute unterstützen, die für bessere Bedingungen kämpfen.

Das unter maltesischer Flagge fahrende

Pascal, wurde in Valletta (Malta) von der Chancery Bank arrestiert. Die 12 ägyptischen Besatzungsmitglieder hatten seit Monaten keine Heuern mehr erhalten. Ihnen stehen Heuernachzahlungen in Höhe von 82.000,- US-Dollar zu. Billigflaggeninspektor John Mansuetov von der ITF angeschlossenen General Workers' Union hat beim Handelsgericht einen Zahlungsbefehl über 82.000,- US-Dollar beantragt. Das Schiff soll Anfang März verkauft werden.

Die unter zypriotischer Flagge und zypriotischen Kollektivvertrag fahrende *Almas*, deren nutznießende Eigentümerschaft in Zypern angesiedelt ist, zahlte ihrer philippinischen Besatzung zu niedrige Heuern. Ende Dezember baten die Besatzungsmitglieder den US-Billigflaggenkoordinator John Sansone von der der ITF angeschlossene International Longshoremen's Association in New Orleans um Hilfe. Sansone traf sich mit dem Kapitän und forderte die Auszahlung der ihnen zustehenden Heuern an die Besatzungsmitglieder. Nach Verhandlungen mit dem Agenten des Schiffes erklärte sich das Unternehmen am 2. Januar zur Auszahlung von Heuernachzahlungen in Höhe von insgesamt 31.059,09 US-Dollar an die Besatzung bereit.

Schmerzensgeld für schwerverletzten Seemann

Evangelino Ribeiro Silva (38), Vollmatrose aus Kapverden, erlitt bei einem Unfall an Bord des in Zypern registrierten, deutschen Reedern gehörenden Schiffes *Amazonit* schwere Verbrennungen (vergl. ITF-Nachrichten März/April 1988).

Am 27. Oktober 1987 wurde die Ladung des Schiffes im libyschen Hafen Ras Lanuf gelöscht. Silva war mit Arbeiten im Laderaum beschäftigt, als sich plötzlich eine 200-Liter-Tonne vom Hebezeug löste und in den Laderaum fiel. Dabei ergoß sich ihr Inhalt, Säure für Batterien, über seinen Körper.

Nur dank der Geistesgegenwart eines Kollegen, der sich mit ihm im Laderaum aufhielt und ihm die Kleidung vom Leibe riß, um einen möglichst großen Teil der todbringenden, ätzenden Säure zu entfernen, überlebte Silva diesen Unfall.

Er erlitt Verbrennungen ersten und zweiten Grades im Gesicht, auf der Brust, an Armen und Beinen und verbrachte einige Wochen zur Behandlung in einem libyschen Krankenhaus.

Sobald sich sein Zustand verbesserte, wollte ihn der örtliche Agent des Schiffes zur Rückkehr nach Kapverden bewegen, doch Silva weigerte sich.

Ende November 1987 wurde er aus der stationären Behandlung entlassen, mußte jedoch jeden Tag zum Wechseln der Verbände ins Krankenhaus. Trotzdem versuchte der Agent weiterhin, ihn zur Rückkehr in seine Heimat zu überreden.

Am 3. Dezember setzte er ihn schließlich in ein Flugzeug nach Amsterdam und erklärte ihm, er werde dort von einem Vertreter des Unternehmens abgeholt. Doch bei seiner Ankunft am Flughafen Schiphol wartete niemand auf ihn.

Silva war ganz offensichtlich in schlechter körperlicher Verfassung. Zollbeamte und Polizei hatten Mitleid mit ihm und sorgten für seine Einweisung in ein Rotterdamer Krankenhaus.

Ein Sozialarbeiter des Krankenhauses setzte sich mit ITF-Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen in Verbindung, nachdem es dem Krankenhaus nicht gelungen war, Kontakt zu den deutschen Reedern der *Amazonit* aufzunehmen.

Als Harmsen die Reeder schließlich erreichte, sagten sie, sie seien über Silvas Aufenthalt in Holland nicht unterrichtet.

Nachdem sie Silva untersucht hatten, bezeichneten es die niederländischen Ärzte als ein Wunder, daß er noch lebe, besonders nach dem Flug von Libyen in die Niederlande. Das bei seiner Einweisung in das niederländische Kranken-



Evangelino Ribeiro Silva mit seinem Scheck. Rechts: Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen, links: Rechtsanwalt Romke Wybenga

haus erstellte ärztliche Gutachten bezeichnete seinen Zustand als "besorgniserregend" und die von dem Unternehmen veranlaßte Überführung von Libyen nach Holland als "absolut unverantwortlich".

Laut diesem Gutachten würde er einige Monate lang zur stationären Behandlung im Krankenhaus bleiben müssen, nie wieder in seinen Beruf als Seemann zurückkehren können und ständig von Schmerzen geplagt sein.

Silva wurde schließlich Mitte Juni 1988 aus dem Krankenhaus entlassen. Allerdings, so wurde ihm mitgeteilt, müsse er sich mindestens ein weiteres Jahr lang einer Nachbehandlung unterziehen. Am besten solle er in Holland bleiben.

Er zog in eine von einer Landsmännin betriebene Pension und ließ sich einmal im Monat im Krankenhaus behandeln.

Unterdessen bemühte sich die ITF um Rechtskostenbeihilfe, damit er die Reeder der *Amazonit* auf die Zahlung eines Schmerzensgelds verklagen könne. Der Fall wurde R. J. Wybenga vom Rotterdamer Anwaltsbüro Beker und Company übergeben, der sich mit den Reedern und der Betreibergesellschaft des Schiffes in Verbindung setzte.

Beide zeigten äußerst wenig Bereitschaft, ihre Haftungspflicht zuzugeben oder ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem schwer verletzten Seemann nachzukommen.

Ihre Haftungspflicht stritten sie mit

dem Argument ab, daß Silva gegen die Anweisungen des Kapitäns gehandelt und damit seinen Unfall selbst verschuldet habe. Silvas Anwälte begegneten dieser Behauptung mit der Feststellung, daß der Unfall zu vermeiden gewesen wäre, wenn der Kapitän und die Offiziere ihre Pflichten ordnungsgemäß wahrgenommen, d. h. dafür Sorge getragen hätten, daß alle im Laderaum arbeitenden Besatzungsmitglieder sich in sicherer Entfernung befanden, bevor die Ladung aus dem Laderaum gehoben wurde.

Darüber hinaus stellte die ITF bei der Abteilung Seeschifffahrt des zyprischen Ministeriums für Kommunikation und öffentliche Arbeiten Nachforschungen darüber an, ob das Unternehmen den Unfall vorschriftsgemäß innerhalb von 48 Stunden gemeldet habe und eine Untersuchung eingeleitet worden sei.

Angesichts der generell nachlässigen Einstellung Zyperns im Hinblick auf eine Kontrolle der seiner Flagge unterstellten Schiffe konnte die negative Antwort der Abteilung für Seeschifffahrt kaum überraschen. Weder war ein Unfall gemeldet worden, noch hatte die zyprische Niederlassung des Unternehmens auf Anfragen der zyprischen Regierung geantwortet.

Die ITF gab der zyprischen Regierung Name und deutsche Adresse der Reeder, denen das Schiff zum Zeitpunkt

Forts. auf Seite 8

Britische Gewerkschaft fordert Steuernachlässe für Seeschifffahrt

Die der ITF angeschlossene britische Offiziersgewerkschaft NUMAST appellierte an die Regierung, mit durchgreifenden Maßnahmen eine weitere Schrumpfung der in Großbritannien registrierten Flotte zu verhindern. In einer Eingabe an die Parlamentsabgeordneten im Vorfeld der Haushaltsdebatte im nächsten Monat fordert die Gewerkschaft steuerliche Anreize für die Schifffahrt und besondere Steuererleichterungen sowie reduzierte Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute. Die Reeder schlossen sich dem Gewerkschaftsappell mit der Warnung an, daß weitere Ausflagungen nicht zu vermeiden seien, wenn keine Maßnahmen zum Schutz der verbleibenden Flotte ergriffen würden. Auch das unabhängige "Zentrum für schifffahrtspolitische Studien" forderte eine Steuerbefreiung für britische Seeleute, wie sie in den Niederlanden, Dänemark, Norwegen und Griechenland bereits existiert.

Das schäbige kleine Billigflaggenregister der **Cayman-Inseln** unternimmt nach Angaben des "Obersten Schifffahrtsinspektors" Alan MacNaughton -

einem ehemaligen Mitarbeiter des britischen Verkehrsministeriums - große Anstrengungen, "mit den unzuverlässigen Schiffen auch sein Seelenverkäufer-Image loszuwerden." In der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyds List* wird er mit der Aussage zitiert, daß "wir nach umsichtigen Reedern suchen, die wissen, wie man Schiffe sicher betreibt." Die Erfahrung der Cayman-Inseln mit dem sicheren Betrieb von Schiffen sind allerdings zweifelhaft: Erst 1988 richtete das Register eine "Abteilung für Schifffahrtsinspektionen" ein. Zuvor bestand die Verwaltung des Registers aus anderthalb Mitarbeitern, die ihr Büro im Hinterzimmer eines Ladens eingerichtet hatten. Im Rahmen seiner Bemühungen um ein "neues Image" strich das Billigflaggenland in den vergangenen 18 Monaten 13 Schiffe aus seinem Register - allesamt wegen fortgesetzter Verstöße gegen die Vorschriften. Interessanterweise ist das größte dieser 13 Schiffe ein 1.997-Tonnen-Schiff, die meisten anderen rangieren im Bereich von 300-500 Tonnen. Das Register verzeichnet jetzt 463 Schiffe mit 430.454 BRT. Obwohl 13 Schiffe aus dem Register gestrichen wurden, erklärte MacNaughton, daß es ihm aufgrund der

Rechtslage auf den Cayman-Inseln nicht möglich ist, die Namen der Reeder zu nennen.

Während in anderen europäischen Ländern Zweitregister eingerichtet werden, setzt die **niederländische** Regierung ihre Politik der Lockerung der Normen unter der Nationalflagge fort, die sich immer mehr dem Niveau eines Zweitregisters nähern. Neben anderen "Lockerungen" der Flaggenvorschriften aus der jüngsten Zeit wird ein neues Bareboat-Charter-Gesetz, das vom Parlament noch vor Ende des Jahres verabschiedet werden soll, den Reedern die betrieblichen Vorteile vereinfachter Vorschriften für den Abschluß von Bareboat-Chartern von und nach der niederländischen Flagge verschaffen. Im Rahmen dieser Maßnahme wird die Besteuerung der Reeder um 35 Prozent gesenkt, und eine "Kernbesatzungsvorschrift" ermöglicht die Anheuerung ausländischer Seeleute.

Seit Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit am 3. Dezember konnte das neue

Forts. auf Seite 9

... knapp 200.000,- Dollar Schmerzensgeld

Forts. von Seite 7
des Unfalls gehörte, und forderte sie auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Eine Anfrage bei der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Verkehr, der Mineralölwirtschaft und der Landwirtschaft von Zy-

pern ergab, daß es auf unter zypritischer Flagge fahrenden Schiffen keine Vorschriften über das Laden und Entladen gefährlicher Frachten gibt! Auch Richtlinien über sichere Arbeitspraktiken existieren nicht.

Im Januar 1991 konnte die Akte zu diesem Fall dann schließlich geschlossen

werden, nachdem sich die Reeder bereit erklärt hatten, Silva einen Betrag in Höhe von 195.523 US-Dollar auszuführen und die Kosten für seine Heimkehr sowie für seine ärztliche Behandlung in vollem Umfang zu übernehmen. Inzwischen ist er sicher auf die Kapverdischen Inseln zurückgekehrt.

... hohe Geldstrafen für Reeder

Forts. von Seite 5

Anweisungen der Behörden hinwegsetzt, ist sie zur Zahlung des vollen Bußgeldbetrags verpflichtet. Das gleiche gilt, wenn die "verantwortliche Partei" grober Fahrlässigkeit, wissentlichen Fehlverhaltens oder eines Verstoßes gegen bundesweit geltende Vorschriften für schuldig befunden wird.

Ein willkommenes Symbol der Anerkennung der Verantwortung der Flag-

genstaaten ist die Tatsache, daß das Gesetz die Küstenwache bevollmächtigt, Schiffen den Zugang zu US-Gewässern zu verwehren, wenn ihre Flaggen nicht den US-Normen für die Vergabe von Betriebsgenehmigungen für Schiffe bzw. Befähigungsnachweisen für Seeleute entsprechen.

Jeder US-Bundesstaat kann gegebenenfalls eigene, noch schärfere Gesetze als das OPA gegen die Ölverschmutzung erlassen.

Die Reeder haben bereits eine Kampagne gegen das neue Gesetz gestartet, das sie in ihren Augen aus dem Geschäft verdrängen und den Abschluß von Versicherungen für im Verkehr mit den USA eingesetzte Tankschiffe unmöglich machen würde. Auch über die aufgrund einer in dem Gesetz enthaltenen Vorschrift über die Einführung von Doppelhüllen bei Tankschiffen bis spätestens 1995 entstehenden Kosten sind die Reeder alles andere als glücklich.

... ITF prüft Registervorschriften in Hongkong

Forts. von Seite 8

Register von **Hongkong** nur drei neue Schiffe für sich gewinnen. Der Stellvertretende Direktor des Registers, S. Y. Tsui, erklärte im Januar bei einem Aufenthalt in London, daß 13 weitere Registrierungen erwartet werden. Er hob hervor, daß das neue Register keinesfalls als Billigflagge angesehen werden wolle. Die ITF entscheidet bisher in jedem Einzelfall über den Status von in Hongkong registrierten Schiffen: Jedes unter Hongkong-Flagge fahrende Schiff, dessen nutznießende Eigentümerschaft nach Erkenntnissen der ITF nicht im Hoheitsgebiet von Hongkong angesiedelt ist, wird als Billigflaggenschiff behandelt. Das ITF-Sekretariat prüft im Augenblick die neuen Bestimmungen des Registers - eine mögliche Änderung des Flaggenstatus wäre von den der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften auf der alljährlich im Juni stattfindenden Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses zu beschließen.

Laut einem vor kurzem veröffentlichten Bericht der Regierung ist die unter japanischer Flagge fahrende Flotte um 83 Schiffe geschrumpft. Seit Januar 1991 hat das Register 83 Schiffe mit mehr als 2.000 BRT, das entspricht 1.285.000 Tonnen, verloren. Die im Besitz japanischer Reeder befindliche Billigflaggentonnage be-

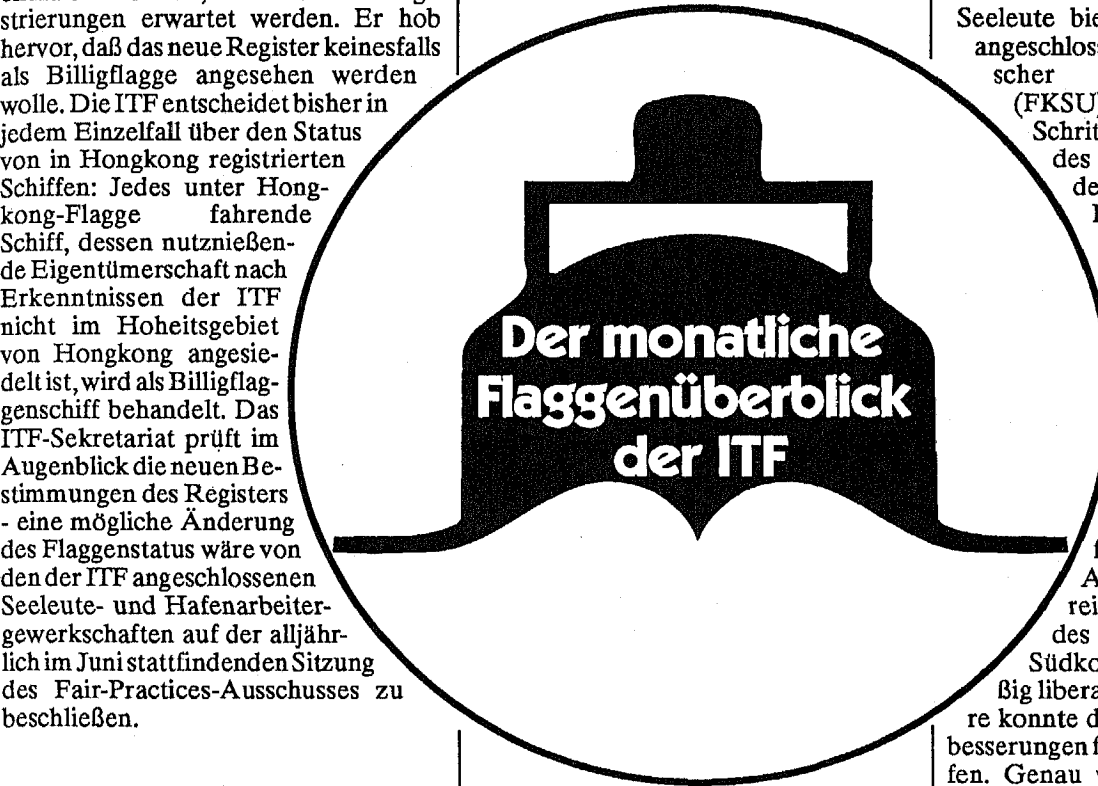
läuft sich jetzt auf insgesamt 1.543 Schiffe mit 36.910.000 Tonnen.

Pakistan gab im Rahmen der geplanten Entregulierung und Liberalisierung der Wirtschaft die bevorstehende Privatisie-

bereits.

Reeder in **Südkorea** drängen die Regierung zur Einrichtung eines Zweitregisters auf der Urlaubsinsel Cheju, das Steuererleichterungen und "Flexibilität" bei der Einstellung ausländischer Seeleute bieten sollen. Die der ITF angeschlossene Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU) lehnt jeden derartigen Schritt aufs Schärfste ab. Ironie des Schicksals: Das Drängen der koreanischen Reeder auf Einrichtung eines Zweitregisters mit niedrigen Kosten ist der beste Beweis für den Erfolg der Bemühungen der FKSU während der vergangenen zehn Jahre, eine Anhebung der Löhne und Arbeitsbedingungen der koreanischen Seeleute, die vielen Unternehmen in der Billigflaggenschiffahrt einstmals als billige Arbeitskräfte galten, zu erreichen. Unter Ausnutzung des Wirtschaftswachstums in Südkorea und der verhältnismäßig liberalen Politik der letzten Jahre konnte die FKSU wesentliche Verbesserungen für ihre Mitglieder erkämpfen. Genau wie zuvor die Reeder in Nordamerika und Europa reagieren nun auch die südkoreanischen Reeder auf die von den Seeleutegewerkschaften durchgesetzten Verbesserungen, indem sie ihre Schiffe ausflaggen. Die unter Billigflagge fahrende Tonnage koreanischer Reeder wächst, und auch das Rufen nach einem Zweitregister setzt nun ein.

zung der staatlichen Schifffahrtswirtschaft bekannt. Die Regierung bat um Angebote für die staatliche pakistanische Schifffahrtsgesellschaft PNSC. Ein privates Schifffahrtsunternehmen - Pan-Islamic Steamship Company - gibt es



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

12.-14. März

19. März

19. und 20. März

9. April

9. April

10. und 11. April

15.-17. Mai

3. und 4. Juni

4. Juni

5.-7. Juni

Technischer Ausschuß des Kabinenpersonals

Geschäftsführender Ausschuß

Vorstand

Technischer Ausschuß des Flugdeckpersonals

Technischer Ausschuß des Bodenpersonals

Sektionsausschuß Zivilluftfahrt

Sektionsausschuß Straßentransport

Hafenarbeitersitzung

Seeleutesitzung

Fair-Practices-Ausschuß

Buenos Aires

London

London

London

London

London

Kopenhagen/
Södertälje

London

London

London

TODESFÄLLE

Spitzenfunktionär der britischen Hafentarbeiter verstorben

Tim O'Leary, von 1961 bis 1974 Vorsitzender der ITF-Hafentarbeitersektion, starb am 15. Februar im Alter von 81 Jahren.

O'Leary, ein Londoner irischer Abstammung, fand seine erste Arbeit, wie vor ihm schon sein Vater, in den Docks von London.

1935 wurde er zum jüngsten hauptamtlichen Funktionär der der ITF angeschlossenen britischen Transport and General Workers' Union ernannt. 1956 stieg er in die Position des nationalen Sekretärs für Häfen und Wasserwege auf. Dieses Amt hatte er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1975 inne.

Er erwarb sich rasch einen Ruf als fähiger Fürsprecher der Arbeitnehmer und Schlichter, der den Interessen der Hafentarbeiter - häufig gegen heftigen Widerstand von seiten der Arbeitgeber - große Dienste leistete. Er war ein führender Verfechter einer Reihe wichtiger Reformen in dem Wirtschaftsbereich, insbesondere der Abschaffung des verhassten Systems der Gelegenheitsarbeit in den Häfen, und setzte sich erfolgreich für kürzere Arbeitszeiten, verlängerten Urlaub und Krankengeldzahlungen für Hafentarbeiter ein.

Auf nationaler Ebene war er Sekretär des Arbeitgeber/Arbeitnehmerrats für die Hafentarwirtschaft sowie mehr als 25 Jahre lang führendes Verwaltungsmitglied des inzwischen abgeschafften Hafentarbeiterregisters (National Dock Labour Scheme).

In einem in der britischen Tageszeitung *The Independent* veröffentlichten Nachruf erklärte der ehemalige TGWU-Generalsekretär Jack Jones, der lange Jahre mit Tim O'Leary zusammengearbeitet hat, dieser sei mit dem Rückgang der Zahl der registrierten Hafentarbeiter angesichts der zunehmenden Mechanisierung "auf eine harte Probe" gestellt worden.

Er bewältigte sie jedoch bravourös, indem er an der Erarbeitung neuer internationaler Verwaltungsdokumente über die sozialen Aus-

wirkungen neuer Umschlagsmethoden in den Häfen mitwirkte, die von der Internationalen Arbeitsorganisation 1973 verabschiedet wurden und die Rechte der Hafentarbeiter schützen, eine Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften bei Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Hafentarwirtschaft fördern und die Regierungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der relevanten Vorschriften über Sicherheit, Gesundheit, Wohlfahrt und Berufsausbildung auf die Hafentarbeiter bewegen sollten.

Nach 13 Jahren als beliebter und hoch angesehener Vorsitzender der Hafentarbeitersektion wurde Tim O'Leary in Würdigung seiner großen Verdienste für die internationale Gewerkschaftsbewegung anlässlich seines Eintritts in den Ruhestand im Rahmen des ITF-Kongresses 1974 in Stockholm mit der Verleihung der goldenen ITF-Nadel die höchste Form der Ehrung durch die ITF zuteil.

Seinen zahlreichen Freunden in der nationalen und der internationalen Gewerkschaftsbewegung wird er immer als gutgelaunter, doch entschlossener Führer der Hafentarbeiter in Erinnerung bleiben.

Zwei führende schwedische Gewerkschafter - **Bertil Whinberg**, Präsident der Bauarbeitergewerkschaft, und **Ove Frederiksson**, Präsident der Holzarbeitergewerkschaft - fielen in der Nacht vom 23. Januar in der estnischen Hauptstadt Tallin einem brutalen Raubüberfall zum Opfer. Sie starben später an den bei dem Überfall erlittenen Verletzungen.

Die beiden Männer hielten sich im Rahmen einer internationalen Gewerkschaftsmission der Nordischen Föderation der Bau- und Holzarbeiter (NBTF) und des Internationalen Bundes der Bau- und Holzarbeiter (IBBH) in Estland auf, um Kontakte zu den demokratischen Gewerkschaften aufzunehmen und eine Zu-

sammenarbeit mit der estnischen Föderation der Holz- und Forstarbeiter aufzubauen. Die Delegation stand unter Leitung des IBBH-Generalsekretärs Ulf Asp.

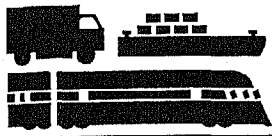
Whinberg war Präsident der NBTF und führendes Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des IBBH. Frederiksson war Schatzmeister der NBTF und Mitglied des Holz- und Forstausschusses des IBBH.

In einem Nachruf auf Whinberg lobte IBBH-Präsident Konrad Carl dessen intensives Engagement und wertvollen Beitrag zur nationalen und internationalen Gewerkschaftsarbeit und erklärte, in ihm gehe allen Gewerkschaftern ein guter Freund verloren. Von Frederiksson sprach er als einem bescheidenen Menschen mit großer innerer Wärme, der sich eine Führungsposition in seiner Gewerkschaft erarbeitet habe und sich besonders in der Tätigkeit es IBBH für Lateinamerika engagiert habe.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften und die Internationalen Berufssekretariate gaben auf ihrer kurz nach diesem tragischen Vorfall stattfindenden Sitzung ihrer tiefen Trauer über den Tod dieser beiden Kollegen Ausdruck und forderten, die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen. ITF-Generalsekretär Harold Lewis bat IBBH-Generalsekretär Ulf Asp in einer persönlichen Botschaft, den Familien der beiden ums Leben gekommenen das tief empfundene Beileid der ITF auszusprechen.

Siim Kallas, Vorsitzender des Zentralverbandes der estnischen Gewerkschaften äußerte sich in einer Erklärung zutiefst schockiert über die gewalttätige Ermordung zweier guter Kollegen.

Shadrack Opala, Stellvertretender Generalsekretär der kenianischen Transport and Allied Workers' Union (TAWU), verstarb am 26. Januar im Alter von 55 Jahren.



Arbeitnehmer stellen sich der Krise im afrikanischen Straßentransport

In näherer Zukunft gibt es wenig Anlaß zur Hoffnung auf eine spürbare Verbesserung der erschreckenden Bedingungen im Straßengüterverkehr oder der Arbeitsbedingungen in Afrika. Die vorhandenen Straßen werden durch völlig überladene Schwerlasten in Grund und Bodengefahren, die Zahl der selbständigen Fahrer und Subunternehmer ist groß, Kapazitäten reichen nicht aus, Busse sind ständig überfüllt, Lenk- und Arbeitszeitvorschriften sind weitgehend unbekannt, die Fahrer werden durch Bezahlung nach Anzahl der Fahrten zu überlangen Arbeitsstunden veranlaßt, was wiederum zahlreiche Unfälle zur Folge hat, und die Beteiligung von Politikern an Verkehrsunternehmen - als (Teil-)Eigentümer und in der Geschäftsleitung - leistet Mißbräuchen Vorschub.

Obwohl sie fast völlig von Ölimporten abhängig sind, nimmt die Zahl der Fahrten im Straßengüterverkehr in den afrikanischen Ländern mit mindestens der gleichen Geschwindigkeit zu wie in Europa.

Dies waren nur einige der zahlreichen Probleme, die auf der dritten afrikanischen ITF-Straßentransportarbeiterkonferenz vom 21. bis zum 23. Januar in Nairobi zur Beratung standen. Eingeladene zu der Konferenz, an der 27 Delegierte von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aus Gambia, Ghana, Kenia, Lesotho, Malawi, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Swasiland, Uganda, Sambia und Simbabwe teilnahmen, hatte die kenianische Transport und Allied Workers' Union. Ferayi Makanda, Vorsitzender des afrikanischen Ausschusses für Straßentransport, leitete die Konferenz, die vom kenianischen Arbeitsminister, Philip Masinde, eröffnet wurde.

Die Wachstumsrate der kenianischen Bevölkerung ist mit mehr als drei Prozent eine der höchsten der Welt: Die Einwohnerzahl Kenias verdoppelt sich alle 25 Jahre. Die Folgen zeigen sich bereits in der chronischen Überlastung der Busdienste, und die Konferenz nutzte auf Einladung des Arbeitsministers die Gelegenheit, Vorschläge für eine Verbesse-



Der Vorsitzende des afrikanischen ITF-Ausschusses für Straßentransport Ferayi Makanda von der Transport and General Workers' Union in Simbabwe (rechts) im Gespräch mit dem kenianischen Arbeitsminister Philip Masinde während der afrikanischen ITF-Straßentransportarbeiterkonferenz

rung der Situation zu unterbreiten.

Ben Sharman, Internationaler Vertreter der der ITF angeschlossenen International Association of Machinists and Aerospace Workers of North America, gab bekannt, daß er mit dieser Konferenz in den Ruhestand trete. Die IAMAW unterstützt seit vielen Jahren die Tätigkeit der ITF in Afrika, und der Stellver-

tretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers dankte Ben Sharman für seinen langjährigen Einsatz im Interesse des Aufbaus der Gewerkschaftsbewegung in Afrika, bevor er ihm seine besten Wünsche für den Ruhestands aussprach. Anschließend konnte die Konferenz Sharmans Nachfolger, Alex Baye, auf das Herzlichste begrüßen.

Öffentlicher Verkehr in der ehemaligen DDR vor dem Zusammenbruch

Nach dem fast vollständigen Zusammenbruch der Volkswirtschaft auf dem Gebiet der ehemaligen DDR und vor dem Hintergrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse und Kompetenzstreitigkeiten im Bereich des öffentlichen Dienstes droht dem öffentlichen Personennahver-

kehr in den neuen deutschen Bundesländern das Aus.

Als erste Stadt bekam Beeskow in Brandenburg die vollen Auswirkungen der Krise zu spüren, als die dortigen Verkehrsbetriebe die Einstellung ihres Linienverkehrs mit Ausnahme der

Forts. auf Seite 12

ITF trifft europäische Verkehrsminister

Mit Wohlwollen begrüßte die ITF im Januar einen Beschluß europäischer Minister, dem Seeverkehr größere Aufmerksamkeit zu widmen.

Am 9. Januar nahm der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothers in Paris an der alljährlich stattfindenden "Anhörung internationaler Organisationen" durch die europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) teil.

Die alljährlich von diesem in die Struktur der Organisation für wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit (OECD) eingebetteten Gremium organisierte Zusammenkunft bietet der ITF eine willkommene Gelegenheit, zur Tätigkeit der CEMT Stellung zu nehmen und Fragen anzusprechen, die den europäischen Transportarbeitern am Herzen liegen.

Brothers begrüßte die Tatsache, daß das Programm der CEMT für 1991 die Veranstaltung eines Rundgesprächs zur Schifffahrt über kurze Distanzen vorsieht:

"In unseren Augen kann die Ausweitung des Seeverkehrs zwischen den europäischen Staaten nicht nur dazu beitragen, die durch die mangelhafte Infrastruktur im landgebundenen Verkehr verursachten Probleme zu überwinden, sondern auch Beschäftigungsmöglichkeiten für europäische Seeleute schaffen. Es ist von größter Wichtigkeit, daß im Seeverkehr zwischen europäischen Ländern unter echten europäischen Flaggen registrierte Schiffe eingesetzt werden," erklärte er.

Brothers äußerte die Enttäuschung der ITF über das Ergebnis der Sitzungen im Jahre 1990 im Zusammenhang mit einer Angleichung der von der UN-Wirtschaftskommission für Europa

(ECE) bzw. der Europäischen Gemeinschaft (EG) verabschiedeten Vorschriften für den Straßengüterverkehr (vergl. ITF-Nachrichten Januar, April und September 1990). Ursprünglich habe es so ausgesehen, als ob Schritte in Richtung auf eine Begrenzung der Arbeitszeit der Berufsfahrer möglich seien. Inzwischen sei die ECE jedoch offensichtlich nicht mehr bereit, über eine Anpassung an die unzureichenden EG-Vorschriften (die lediglich eine Beschränkung der Lenkzeiten vorsehen und in der Praxis eine 80-

Schaft, so Brothers. Nach Meinung der ITF müsse ein System der Mindestfrachtraten für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr eingeführt werden.

Im Zusammenhang mit den Bahnen erklärte Brothers, die ITF erkenne eine "positivere Haltung" auf Seiten der CEMT. Es seien jedoch Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen bei den einzelnen Verkehrsträgern erforderlich um sicherzustellen, daß jeder Verkehrssektor in vollem Um-

"... solange sie an einer 80-Stunden-Woche festhält, wird die Straßenverkehrswirtschaft Schwierigkeiten haben, qualifizierte Arbeitnehmer als Berufsfahrer zu gewinnen."

Stunden-Woche zulassen) hinausgehende Vorschläge zu akzeptieren. Brothers wiederholte die Forderung der ITF nach einer Begrenzung der Dienstzeiten der Fahrer:

"Von Fragen der Straßenverkehrssicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer einmal ganz abgesehen, wird die Straßenverkehrswirtschaft, solange sie an einer 80-Stunden-Woche festhält, Schwierigkeiten haben, qualifizierte Arbeitnehmer als Berufsfahrer zu gewinnen, wenn sich die Wochenarbeitszeit in anderen wichtigen Wirtschaftsbereichen auf durchschnittlich nur etwa 40 Stundenwochen beläuft."

Die Blockade italienischer und spanischer Grenzübergänge durch Lkw-Fahrer im vergangenen Jahr sei das direkte Ergebnis der zunehmenden Entregulierung in der Straßengüterverkehrswirt-

fang für seine tatsächlichen wirtschaftlichen und umweltpolitischen Betriebskosten aufkomme:

"In der jüngsten Zeit wurde auf der Grundlage des 'Verursacherprinzips' diskutiert. Wir fragen uns, ob mit diesem Ansatz das gewünschte Ergebnis für die Umwelt zu erzielen ist. Es kann doch nicht erstrebenswert sein, daß der Verursacher bezahlt und weiterhin die Umwelt verpestet. Unserer Meinung nach könnte die Lösung in einer Kombination aus 'Verursacherprinzip' und einem System von 'Umweltkrediten' für die umweltfreundlicheren Verkehrsträger, wie z. B. Eisenbahn und Binnenschifffahrt, liegen."

Im Zusammenhang mit dem Behinderten-Verkehr sprach Brothers eine weitere wichtige Frage an. Er gratulierte der CEMT und anderen Gremien für ihre positive Arbeit in diesem Bereich. Während jedoch die Frage eines verbesserten Zugangs für Körperbehinderte zum öffentlichen Verkehr zunehmend Beachtung finde, sei dem ebenso wichtigen Problem der Evakuierung aus einem Fahrzeug in einer Notsituation bisher nicht ausreichend Aufmerksamkeit geschenkt worden, stellte Brothers fest:

"Nachdem sie den Zugang zu Fahrzeugen für Körperbehinderte erleichtert und diese Bevölkerungsgruppe damit zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermuntert haben, müssen die staatlichen Behörden und die Verkehrsunternehmen nun dafür Sorge tragen, daß diese Personen im Bedarfsfall in der Lage sind, die Fahrzeuge so schnell wie möglich und ohne Gefährdung ihrer Sicherheit verlassen können."

... Öffentlicher Verkehr

Forts. von Seite 11

Schulbusse ab 4. Februar ankündigten. In anderen Regionen werden ähnliche Maßnahmen erwartet.

Ursache für diese Zuspitzung der Lage war die Weigerung des Landes Brandenburg, die Finanzierung der öffentlichen Personennahverkehrsdienste zu übernehmen. Da die Eigentumsverhältnisse im Bereich der Verkehrsnetze nicht geklärt seien, so die zuständigen Stellen in der brandenburgischen Landesregierung, sei die mit der Entflechtung des Staatseigentums der ehemali-

gen DDR beauftragte Treuhand-Anstalt in Berlin für die Bereitstellung der erforderlichen Subventionen zuständig.

Die Vorsitzende der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Monika Wulf-Mathies, forderte die Bundesregierung öffentlich zum Eingreifen auf, um einen Zusammenbruch des öffentlichen Personennahverkehrs zu verhindern und die negativen Folgen für die dort Beschäftigten ebenso wie die Verkehrsbenutzer einzudämmen.

ITF-Gewerkschaften in Parana-Anliegerstaaten reagieren auf geplantes neues Wasserstraßensystem

Mit den Auswirkungen der Pläne für einen Ausbau des Wasserstraßensystems Parana-Paraguay für die Transportarbeiter in den Ländern an der Südspitze Lateinamerikas befaßten sich Vertreter der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Seeleute, Straßentransportarbeiter und Eisenbahner aus Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay im Rahmen eines internationalen Seminars, das am 5. und 6. Dezember 1990 in Buenos Aires stattfand. Dies war die erste gemeinsame Sitzung der Gewerkschaften aus den Ländern der Südspitze des Kontinents seit Einrichtung eines ITF-Subregionalbüros in Buenos Aires. Organisiert worden war die 2tägige Veranstaltung vom Leiter des Büros, Mario Caligari, der auch die Gesprächsleitung führte.

Der Flußlauf des Parana, der im Süden Brasiliens entspringt, bildet über weite Strecken die Grenze zwischen Argentinien und Paraguay, bevor er nahe der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires ins Meer fließt.

Die Regierungen der Anrainerstaaten des Parana haben im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens begonnen, durch stärkere Integration von Straßen- und Schienenverkehr sowie Binnenschifffahrt das Potential dieser wichtigen natürlichen Wasserstraße auszubauen. Dieses bedeutende Wasserstraßen-

projekt ist wesentlicher Bestandteil der Pläne für eine stärkere wirtschaftliche und kulturelle Integration der Länder im südlichen Lateinamerika.

Obwohl sich die langfristig angelegten Pläne für den Ausbau des Wasserstraßensystems des Parana noch in der Anfangsphase befinden, werden in nächster Zeit wichtige Entscheidungen von Regierungsseite erwartet. Vor diesem Hintergrund war die Sitzung einberufen worden, um eine gemeinsame Position der Transportarbeitergewerkschaften zu erarbeiten.

Die in Buenos Aires versammelten Gewerkschaften forderten ein Mitspracherecht bei den Entscheidungen über die künftige Rolle des Wasserstraßensystems und die Bereitstellung geeigneter Mechanismen auf Regierungsebene, um eine wirksame Beteiligung der Gewerkschaften an allen Aspekten des Projekts zu ermöglichen.

In den Augen der Seminarteilnehmer sollte der Leiter des Subregionalbüros Zugang zu allen mit dem Projekt in Zusammenhang stehenden Sitzungen auf Regierungsebene haben und generell in die Planungen für ein integriertes Verkehrssystem in der südlichen Region Lateinamerikas miteinbezogen werden.

Die Sitzungsteilnehmer regten auch die Einrichtung eines Ausschusses von Vertretern der Transportarbeitergewerkschaften an, der eine gemeinsame

Gewerkschaftsposition zur Vorlage bei den mit dem Projekt befaßten Regierungsstellen erarbeiten sollte.

Die Sitzungsteilnehmer sprachen sich für regelmäßige, in kurzen Abständen stattfindende Sitzungen der Gewerkschaften in den vier von dem geplanten Wasserstraßensystem betroffenen Ländern aus und baten die ITF und ihre Sektion Binnenschifffahrt, das Subregionalbüro mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Fachwissen bei seiner Aufgabe als Koordinierungsstelle zu unterstützen. Die Sektion wurde darüber hinaus um die Erarbeitung einer Übersicht über die Arbeitsbedingungen in den Ländern an der Südspitze Lateinamerikas gebeten, um eine stärkere Angleichung der Kollektivverträge der Gewerkschaften in den vier betroffenen Ländern zu ermöglichen.

Neuer bilateraler Vertrag über Rheinschifffahrt unterzeichnet

Vor kurzem unterzeichneten Ungarn und die Niederlande den jüngsten einer ganzen Reihe bilateraler Verträge über die Schifffahrtsrechte auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal.

Der Kanal, der im nächsten Jahr für den Verkehr freigegeben werden soll, verbindet verschiedene Länder in Mittel- und Südosteuropa mit der Bundesrepublik und den Niederlanden.

Der niederländisch-ungarische Vertrag macht den Weg frei für den Transitverkehr ebenso wie für den uneingeschränkten Schiffsverkehr zwischen den beiden Ländern. Während Verkehrsdienste innerhalb der einzelnen Länder weiterhin den unter der Nationalflagge des jeweiligen Landes fahrenden Schiffen vorbehalten sind, sieht der Vertrag weitere Vereinbarungen zur Regelung von Beförderungsdiensten mit Schiffen eines Landes zwischen dem anderen und einem dritten Land vor.

Harmonisierung der Schiffsführerlizenzen in der europäischen Binnenschifffahrt geplant

Die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) berät über eine Harmonisierung der Schiffsführerpatente für europäische Wasserstraßen. Die Kommission strebt eine gegenseitige Anerkennung der Patente durch die europäischen Länder an.

Eine von der belgischen Regierung im Auftrag der ECE erstellte Studie erhält den Entwurf von Bestimmungen für eine "Vereinheitlichung der Anforderungen für die Vergabe von Schiffsführerpatenten".

Diese Anforderungen sollen für Schiffsführerpatente für Fracht- oder Passagierschiffe gelten. Sport-

boote oder Hochseeschiffe auf Binnengewasserstraßen sind hiervon ausgenommen.

Speziell erwähnt sind in dem Entwurf Fachkenntnisse in den Bereichen Navigation, Manövrieren und Bedienung, Schiffsgestaltung und -stabilität, Maschinen, Laden und Löschen, Verfahren bei besonderen Gegebenheiten und Kommunikation. Ergänzende Bereiche sind Fahrgastverkehr, Radarnavigation und Gefahrguttransport.

Die mit dieser Frage befaßte Arbeitsgruppe der ECE wird auf ihrer Sitzung im August über Stellungnahmen zu dem Entwurf beraten.

Eisenbahner: Entlassung - und dann?

Weder die australische Regierung noch die Eisenbahnunternehmen des Landes wissen die beruflichen Fertigkeiten der Eisenbahner angemessen zu nutzen. Dies ist das Ergebnis einer Umfrage unter umgesetzten und freigesetzten Mitarbeitern von vier australischen Eisenbahnen.

Die Befragung wurde von einem Forschungszentrum des Verkehrs- und Wirtschaftsministeriums mit Hilfe eines Fragebogens durchgeführt, der Anfang 1989 an mehr als 1000 Eisenbahner verteilt wurde, die aufgrund einer Umstrukturierung des Eisenbahnwesens an einen anderen Arbeitsplatz versetzt oder entlassen worden waren.

Die Ergebnisse der Umfrage wurden in einem Bericht mit dem Titel "Umsetzungen und Freisetzen bei den australischen Bahnen" veröffentlicht, der sich mit den Problemen der von den Umstrukturierungsmaßnahmen bei vier großen Eisenbahnunternehmen - State Rail Authority in Neusüdwesten, V/Line in Victoria, Australian National Railways Commission in Südaustralien und Tasmanien sowie Westrail in Westaustralien - betroffenen Arbeitnehmern auseinandersetzt.

Der Bericht wurde auf ausdrücklichen Wunsch der der ITF angeschlossenen australischen Eisenbahnergewerkschaft ARU, die auch bei der Erarbeitung der Fragen mitwirkte, für den Wirtschaftsrat Eisenbahnen erstellt.

Vier Gruppen von Arbeitnehmern wurden befragt: innerhalb des Bahnsektors umgesetzte Eisenbahner; freigesetzte Eisenbahner, die außerhalb des Bahnsektors eine neue Beschäftigung gefunden hatten; freigesetzte Eisenbahner, die zum Zeitpunkt der Umfrage noch keine neue Arbeitsstelle gefunden hatten sowie freigesetzte Eisenbahner, die beschlussen hatten, in den Ruhestand zu treten. Die Befragung fand in der Zeit von Januar 1987 bis Juni 1988 statt.

UMGESETZTE EISENBAHNER

Der Mehrzahl der 522 umgesetzten Eisenbahner, die den Fragebogen beantworteten, waren unabhängig von ihren besonderen beruflichen Fertigkeiten neue Arbeitsplätze zugewiesen worden: Viele von ihnen waren an weniger qualifizierten Arbeitsplätzen tätig.

Nur ein Drittel der Betroffenen berichtete von einer Umschulung in Form einer "Einarbeitungsphase" am neuen Arbeitsplatz, die verbleibenden zwei Drittel hatten keinerlei Umschulung erhalten. Knapp vierzig Prozent der Befragten waren mit ihrer neuen Stelle bei der Bahn unzufrieden. Diese Unzufriedenheit ging nicht unbedingt auf Einkommenseinbußen zurück, da zahlrei-

che Arbeitnehmer, die angaben, in ihrer neuen Position nicht glücklich zu sein, die gleichen oder höheren Bezüge erhielten als zuvor.

FREIGESetzte EISENBAHNER MIT ARBEITSPLÄTZEN IN ANDEREN WIRTSCHAFTSBEREICHEN

Wie zu erwarten, waren freigesetzte Eisenbahner mit übertragbaren Fertigkeiten bei der Arbeitssuche auf die geringsten Probleme gestoßen. Die meisten von ihnen hatten innerhalb von drei Monaten nach ihrer Entlassung aus dem Bahndienst eine neue Stelle gefunden und waren noch immer in dieser ersten neuen Stelle tätig, wenngleich sie ihre zuvor erworbenen Fertigkeiten bei ihrer Arbeit im allgemeinen nicht einsetzen konnten. Arbeitnehmer, die seit dem Ausscheiden aus dem Bahndienst mehr als eine Arbeitsstelle innehatten, verfügten im allgemeinen über weniger berufliche Qualifikationen.

Mehr als die Hälfte der Befragten äußerte sich optimistisch hinsichtlich ihrer Einkommensentwicklung ebenso wie ihrer finanziellen und beruflichen Zukunft nach der Entlassung.

FREIGESetzte EISENBAHNER OHNE NEUEN ARBEITSPLATZ

Die Umfrage versuchte zu ergründen, weshalb die dritte Gruppe - die freigesetzten Eisenbahner ohne neuen Arbeitsplatz - Probleme bei der Suche nach einer neuen Stelle hatten und wiesolchen Arbeitnehmern in Zukunft besser geholfen werden könne. Die meisten von ihnen waren seit mehr als einem Jahr arbeitslos und verfügten über berufliche Fertigkeiten, die lediglich im Bahnsektor gefragt sind.

Als Grund für ihren Mißerfolg bei der Suche nach neuer Arbeit gaben die meisten Befragten dieser Gruppe den Mangel an freien Stellen in der Umgebung sowie fehlende Qualifikationen und Berufserfahrung an. Man hätte erwarten können, daß dies ein Anreiz für sie wäre, sich für ein staatliches Umschulungsprogramm anzumelden, doch nur etwa zehn Prozent der Befragten hatten sich für eine Umschulung beworben.

Obwohl Arbeitslose durch Umzugsbeihilfen und Fahrtkostenzuschüsse bei langen Anfahrten zum Arbeitsplatz ermuntert werden sollen, sich auch in anderen Gegenden nach Arbeit umzusehen, hatten nur ein Betroffener Umzugsbeihilfe, elf weitere Fahrtkostenzuschüsse beantragt.

FREIGESetzte EISENBAHNER IM RUHESTAND

In der Umfrage unter den in den Ruhestand getretenen freigesetzten Eisenbahnern wurde um Informationen über die finanzielle Lage dieser Gruppe

gebeten. Eigenen Angaben zufolge erhielten sie im Durchschnitt Leistungen in Höhe von insgesamt 46.288,- australischen Dollar (US-Dollar 36.500,-), die Bestqualifizierten unter ihnen (leitend Angestellte und Akademiker) erhielten teilweise mehr als 50.000,- australischen Dollar (US-Dollar 40.000,-).

Bei den meisten Eisenbahnunternehmen hatte es während des Zeitraums der Umfrage Programme für ein freiwilliges Ausscheiden aus diesem Wirtschaftsbereich und Vorruhestandsregelungen gegeben. Die meisten in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmer hatten ein Trennungsgeld in Höhe von durchschnittlich etwas mehr als 28.000,- australischen Dollar (US-Dollar 22.000,-) erhalten.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Studie stellte mit Besorgnis fest, daß umgesetzte Eisenbahner im allgemeinen weniger positiv in die Zukunft blickten und häufiger in weniger qualifizierten Stellen tätig waren als solche, die in anderen Wirtschaftsbereichen Arbeit gefunden hatten.

Dies läßt darauf schließen, daß die Zahl von Facharbeiterstellen bei den Bahnen abnimmt, die beruflichen Fertigkeiten der Beschäftigten im allgemeinen innerhalb der Bahnunternehmen nicht übertragbar sind und die Umsetzungen nicht sehr sinnvoll geplant und durchgeführt wurden.

Der Bericht empfiehlt den Eisenbahnunternehmen eine Reihe von Maßnahmen im Umgang mit umgesetzten Arbeitnehmern, die ohne großen Kostenaufwand realisiert werden können. Hierzu gehören unter anderem frühzeitige und genaue Information der Beschäftigten über die Unternehmenspläne, die zu erwartenden Veränderungen und deren Konsequenzen für sie und ihre Familien. Daneben wird die Einrichtung eines Beratungsdienstes für die betroffenen Arbeitnehmer vorgeschlagen, um ihnen eine Anpassung an die bevorstehenden Veränderungen und eine Vorbereitung auf alternative Berufslaufbahnen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Bahndienstes zu erleichtern. Ferner sollten die Arbeitnehmer in die Lage versetzt werden, sich aktiv an dem Umstrukturierungsprozeß zu beteiligen.

Die Eisenbahnunternehmen wurden außerdem aufgefordert, die freigesetzten Arbeitnehmer über Umschulungsmöglichkeiten und verfügbare finanzielle Unterstützungsprogramme zu informieren und Arbeitnehmern, die viele Jahre lang im Dienste der Eisenbahnen gute Arbeit geleistet hatten, generell mit größerer Fürsorge zu behandeln.

BR plant Stellenkürzungen

Ungeachtet wachsender Sicherheitsbedenken sollen bei der Bahn in Großbritannien mehr als 2.000 Arbeitsplätze abgebaut werden.

Die Betreibergesellschaft der Londoner U-Bahn, London Underground Limited, gab am 1. Februar die geplante Entlassung von 1.000 Arbeitnehmern bekannt. London Underground ist das einzige Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs in Europa, das keinerlei Betriebssubventionen erhält.

Der Beschluß bedeutet, daß bestimmte U-Bahn-Stationen außerhalb der Spitzenzeiten nicht bemannt sein werden, wodurch die Sicherheitsrisiken zunehmen und insbesondere Frauen von der Benutzung des U-Bahn-Systems abgehalten werden.

Am gleichen Tag verlautete, daß das

privatisierte Unternehmen BREL, das British Rail (BR) mit Rollmaterial beliefert, weitere 1.200 Arbeitsplätze abbauen wird.

Bob Reid, Vorsitzender von BR, hat inzwischen die gefügsame Haltung seiner Amtsvorgänger aufgegeben und fordert öffentlich von der Regierung eine erhebliche Steigerung der für die Bahnen bereitgestellten Finanzmittel.

Dieser Arbeitsplatzabbau wurde offensichtlich ohne Rücksicht auf die von Eisenbahngewerkschaften, Politikern und der Öffentlichkeit geäußerten ernstzunehmenden Befürchtungen hinsichtlich der Sicherheit eines nicht mit ausreichendem Personal ausgestatteten Eisenbahnnetzes, das mit antiquierten Rollmaterial betrieben wird, beschlossen. Der Zug, der am 8. Januar im Londoner Kopfbahnhof Cannon Street verun-

glückte, wobei mehrere Menschen ums Leben kamen, bestand aus Waggons, die noch aus den 50er Jahren stammten und demnächst aus dem Verkehr gezogen werden sollten.

Jimmy Knapp, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) und Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn stellt fest:

„Mit dieser Ankündigung wird der Mythos zerstört, daß British Rail und London Underground in Investitionsmitteln schwimmen. Trotz der öffentlichen Diskussion über das zunehmende Alter des Rollmaterials bei BR im Anschluß an das Unglück im Bahnhof Cannon Street kann das Unternehmen noch immer nicht das erforderliche Geld aufreiben, um diese 40 Jahre alten Reisezugwagen zu ersetzen.“



ZIVILLUFTFAHRT

Solidarität für Air-Niugini-Mitarbeiter führt zum Erfolg

Die internationalen Solidaritätsaktionen der ITF und der ihr angeschlossenen australischen Gewerkschaften trugen wesentlich zur Wiedereinstellung von neun FlugbegleiterInnen bei, die im Dezember von Air Niugini wegen Protesten gegen überlange Dienstzeiten entlassen worden waren (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991).

Nachdem Mitglieder der australischen Transport Workers' Union im Januar in Sydney die einzige Langstreckenmaschine der staatlichen Fluggesellschaft von Papua-Neuguinea boykottiert hatten, ließ die Regierung den Fall durch einen besonderen „Schlichtungsausschuß“ prüfen.

Auf Bitten der ITF flog Maurice Alexander, ein Spitzenfunktionär der Australian Flight Attendants' Association, nach Port Moresby, um der Gewerkschaft bei der Vorbereitung auf die Anhörung zu helfen.

Die Anhörungen des Schlichtungsausschusses wurden am 9. Februar abgeschlossen, seine Entscheidung - Wiedereinstellung aller neun ArbeitnehmerInnen ohne Einbußen bei Löhnen oder Zusatzleistungen - wurde am 26. Februar verkündet. Nach Angaben von Alexander verlief die Anhörung durch den Ausschuß äußerst einseitig.

„Unsere Eingaben blieben häufig ohne Widerspruch und wurden teilweise wörtlich in das Verfahrensprotokoll

übernommen. Es gelang der Fluggesellschaft in ihren eigenen Eingaben nicht, ihre Maßnahmen zu rechtfertigen,“ erklärte er.

Dieser Fall, bei dem sich eine kleine und relativ neue Gewerkschaft einen von der staatlichen Fluggesellschaft beschäftigten, kompromißlosen Führungsteam aus dem Ausland gegenüber sah, ist jedoch von weiterreichender Bedeutung. Alexander:

„Diese Erfahrung bedeutet eine wesentliche Stärkung der Gewerkschaft. Der Fall ist für die gesamte Gewerkschaftsbewegung in Papua-Neuguinea wichtig. Er hat sich beinahe zu einem Testfall für das Verhältnis zwischen Gewerkschaftsrechten und Rechten der Geschäftsleitung entwickelt.“

Alexander weist nachdrücklich darauf hin, daß die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Papua-Neuguinea sich grundsätzlich von denen in Industrienationen wie Australien unterscheiden:

„Es hat mir richtig Spaß gemacht, diesen persönlichen Drohungen ausgesetzten Arbeitnehmern in einem Entwicklungsland zu helfen. Hilinai und Ben (die Gewerkschaftsfunktionäre) waren großem Druck und physischen Drohungen von seiten der Geschäftsleitung ausgesetzt. Das sind wirklich Verhältnisse wie im Wilden Westen, doch wir konnten allen Hinterhalten ausweichen und uns

schließlich durchsetzen. In meinen Augen haben wir für diese Leute im Namen der ITF wirklich etwas erreicht.“

Diese Erfahrung sollte den Fluggesellschaften das Risiko vor Augen führen, das sie eingehen, wenn sie versuchen, der ITF angeschlossene Gewerkschaften - und seien sie noch so klein - durch grobschlächtige gewerkschaftsfeindliche Taktiken einzuschüchtern.

Nikko Hotels

Trotz intensiver Bemühungen von seiten der der ITF angeschlossenen japanischen Gewerkschaften konnte bisher der lang anhaltende Arbeitskonflikt zwischen der US-Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Hotel- und Gaststättengewerbe (HERE) und der Geschäftsleitung der Tochtergesellschaft von Japan Airlines (JAL), Nikko Hotels in Chicago und New York, nicht beigelegt werden.

Am 5. Dezember trafen Shigeru Wada vom ITF-Büro in Tokio und Koll. Utagawa von der der ITF angeschlossenen Zivilluftfahrtgewerkschaft KOKU-DO-MEI mit dem Vorsitzenden von Nikko Hotels zusammen. Während dieser Sitzung betonten sie, die internationalen Solidaritätsaktionen gegen das Unternehmen würden verschärft, wenn keine

Forts. auf Seite 16

IAO: IUL reicht Beschwerde gegen Olympic Catering ein

Die Internationale Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) reichte beim Internationalen Arbeitsamt Beschwerde gegen die Verletzung grundlegender Gewerkschaftsrechte durch Olympic Catering, eine Tochtergesellschaft der staatlichen griechischen Fluggesellschaft Olympic Airways, ein.

Die Verstöße ereigneten sich in Zusammenhang mit dem Beschluß von Olympic Catering, 950 Arbeitnehmer zu entlassen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991).

Gegen zehn Mitglieder des Vorstandes der Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei Olympic Catering wurden falsche Anschuldigungen erhoben, die schließlich zu ihrer Entlassung führten. Ebenfalls entlassen wurde der Präsident der Föderation, Stelios Koletsis. Das Gewerkschaftsbüro im Betrieb wurde ge-

schlossen und versiegelt.

Die Geschäftsleitung verweigerte die nach griechischem Recht vorgeschriebenen Verhandlungen mit der Gewerkschaft. Auch die Entlassung von 950 Mitarbeitern war gesetzeswidrig - laut griechischem Recht muß überzähligen Mitarbeitern im öffentlichen Sektor eine alternative Beschäftigungsmöglichkeit angeboten werden.

Als sich die entlassenen Arbeitnehmer zum Dienst meldeten, wurden sie von der Polizei aus dem Gebäude vertrieben und dieses mit Stacheldraht gesichert.

Eine Zeitlang hatte die Geschäftsleitung von Olympic Catering bestritten, das Unternehmen verkaufen zu wollen. Es war jedoch offensichtlich, daß im Rahmen eines geheimen Privatisierungsplans bewußt Mißmanagement betrieben wurde. Die Gewerkschaft legte in

der Überzeugung, daß das Unternehmen durchaus wirtschaftlich arbeiten könne, Vorschläge für eine Umstrukturierung vor. Sie bot sogar an, die Verantwortung für die Leitung des Unternehmens zu übernehmen.

Als 66 Prozent der Unternehmensaktien zum Verkauf freigegeben wurden, überboten die Mitarbeiter alle anderen Kaufinteressenten. Die Geschäftsleitung ging jedoch nicht auf das Kaufangebot der Gewerkschaft ein.

Am 10. und 11. April wird sich der ITF-Sektionsausschuß Zivilluftfahrt auf seiner Sitzung in London ausführlich mit der zunehmenden Tendenz der Fluggesellschaften befassen, den Verpflegungsbereich und andere Dienstleistungen an eigenständige Vertragsunternehmen zu vergeben, bei denen Bedingungen und Gewerkschaftsrechte häufig schlechter sind als bei den Fluggesellschaften selbst.

... Arbeitskonflikt

Forts. von Seite 15

akzeptable Lösung gefunden werden könne.

Neben Wada und Utagawa nahmen auch ITF-Vizepräsident Kubo sowie ein Vertreter des japanischen Koordinierungsausschusses der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL-JCC) an Gesprächen mit dem Präsidenten von JAL teil. KOKU-DOMEI machte ebenso wie eine weitere ITF-Mitgliedsgewerkschaft, die Gewerkschaft des Kabinenpersonals bei Japan Airlines (KYAKUJO), weitere Eingaben an die Geschäftsleitung von JAL.

Zur Koordinierung von Solidaritätsmaßnahmen wurden ferner regelmäßige Sitzungen des ITF-Büros in Tokio und des IUL-JCC mit dem japanischen Gewerkschaftsdachverband Rengo vereinbart. Vom 23. bis zum 27. Januar hielten sich Vertreter der KOKU-DOMEI zu weiterführenden Gesprächen mit HERE in Chicago und New York auf. Bei ihrem Besuch sammelten sie aktuelle Informationen, die bei künftigen Sitzungen mit Nikko Hotels und den JAL-Management dienlich sein werden.

EG-Kommission glaubt weiter an die Kräfte des Marktes

Ungeachtet der aktuellen Krise der europäischen Luftverkehrswirtschaft hält die EG-Kommission weiterhin an ihren ehrgeizigen Entregulierungsplänen fest. Am 8. Februar 1991 erläuterte das für Wettbewerbsfragen zuständige Kommissionsmitglied Leon Brittan diese Politik in einer Rede vor dem "Aviation Club" in London. Er läßt sich dabei von der Überzeugung leiten, daß die Entwicklungen des Wirtschaftsbereichs von den Marktkräften bestimmt sein sollten. Aufgabe der Kommission ist es, das Funktionieren dieser Kräfte zu gewährleisten. Mit entsprechenden Maßnahmen ist zu verhindern, daß das Wirken der Kräfte des Wettbewerbs durch die Praktiken der etablierten Fluggesellschaften unterlaufen wird.

Der Kommission ist daran gelegen, den Zugang zum Markt zu erleichtern. Sie will verhindern, daß etablierte Luftverkehrsunternehmen Schranken aufbauen, die neuen Wettbewerbern den Zugang zum Markt verwehren.

Darüber hinaus sollen Marktneulinge bei der Verteilung neuer oder ungenutzter Start- und Landerechte auf Flughäfen bevorzugt behandelt werden. Wenn die Ablehnung von Slots dazu führt, daß ein Neuzugänger auf dem Markt einen geplanten Flugdienst in Konkurrenz zu einem älteren Unternehmen nicht aufnehmen kann, droht die Kommission eine Untersuchung an, insbesondere wenn die betreffende Strecke lediglich von einer oder zwei Fluggesellschaften bedient wird.

Zur Frage der Fusion von Fluggesellschaften stellte Brittan fest, daß es wenig Sinn mache, neuen Raum für Wettbewerb zu schaffen, wenn dieser mangels Wettbewerbern nicht mehr funktioniere. Die Kommission habe aus den sehr negativen Erfahrungen in den Vereinigten Staaten gelernt, wo die Entregulierung in Verbindung mit schwachen Wettbewerbsregeln (Antikartell-Vorschriften) zu einer massiven Marktkonzentration in der Luftverkehrswirtschaft geführt habe.

Brittan unterstrich jedoch, daß es nicht Aufgabe der Kommission sei, die Struktur der Luftverkehrswirtschaft in der Gemeinschaft vorzugeben. "Diese Struktur," so Brittan, "wird von den Marktkräften bestimmt."

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