

## NEUE ITF-MITGLIEDER: TSCHECHEN, SLOWAKEN, POLEN, JUGOSLAWEN, NAMIBIER UND SOWJETS

Der unaufhaltsame Vormarsch der demokratischen Gewerkschaftsbewegung in Mittel- und Osteuropa wird in anschaulicher Weise belegt durch die große Zahl von Beitrittsgesuchen von Gewerkschaften aus ehemaligen Ostblock-Ländern, denen der ITF-Vorstand auf seiner Sitzung am 19. und 20. März in London stattgab.

Die nationale Schifffahrtssektion der NSZZ Solidarnosc aus Polen, die Vereinigung von Transportarbeitergewerkschaften aus der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, die Föderation der unabhängigen Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Fluß- und Seeschifffahrt aus der UdSSR ebenso wie zwei Eisenbahner- und eine Transportarbeitergewerkschaft aus Jugoslawien zählten zu den Gewerkschaften, deren Beitrittsgesuche vom Vorstand genehmigt wurden. Gleiches gilt für die Namibia Transport & Allied Workers' Union, die die Transportarbeiter eines Landes vertritt, das erst vor kurzem aus der Abhängigkeit von Südafrika befreit wurde.

Während die Verhandlungen über die genaue Zahl der von diesen neuen Gewerkschaften angemeldeten Mitglieder und den von ihnen zu zahlenden Beitragsatz noch nicht in allen Fällen abgeschlossen sind, beläuft sich ihre Gesamtmitgliedschaft ihren eigenen Angaben zufolge auf mehr als eine Million. Bis enge Arbeitsbeziehungen zu diesen Organisationen aufgebaut sind und sie voll und ganz an der Sektionstätigkeit der ITF mitwirken können, wird sicherlich noch einige Zeit vergehen, doch ist ihr Beitritt ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte der ITF.

Im Rahmen seiner Beratungen über den Tätigkeitsbericht des Sekretariats diskutierte der Vorstand über die von einigen angeschlossenen Gewerkschaften der Arbeitnehmer im öffentlichen Personennahverkehr erhobene Forderung nach Einrichtung einer neuen ITF-Sektion, die speziell ihre Interessen wahrnehmen soll.

Es wurde beschlossen, Konsultationen mit den Sektionen Eisenbahn und Straßenverkehr aufzunehmen und zu einem späteren Zeitpunkt erneut über das Thema zu beraten.

### Neuseeland

Der Vorstand hörte einen beunruhigenden Bericht über die politischen Entwicklungen in Neuseeland, wo die neu gewählte konservative Regierung offensichtlich entschlossen ist, die Gewerkschaftsbewegung völlig zu zerschlagen und Kollektivverhandlungen als Methode zur Festsetzung von Löhnen und Bedingungen abzuschaffen. Er bestätigte eine vom ITF-Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum verabschiedete Solidaritätserklärung mit dem Kampf der neuseeländischen Gewerkschaften gegen die Inkraftsetzung entsprechender Gesetze. Der ITF-Generalsekretär wurde beauftragt, mit dem IBFG über die praktische Form dieser Solidarität zu beraten.

Der Vorstand wurde außerdem über den erfolgreichen Abschluß des auf fünf Jahre angelegten Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum unterrichtet (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) und war sich über die Notwendigkeit einer Intensivierung der Bildungsarbeit der ITF in Lateinamerika einig.

### Drogen- und Alkoholpolitik

Dem Vorstand lag ein vorläufiger Bericht über eine vom ITF-Sekretariat unter den angeschlossenen Gewerkschaften durchgeführte Umfrage hinsichtlich der

Forts. auf Seite 2

## März 1991

ITF-Seminar für Asien/Pazifik (S. 3)

### HAFENARBEITER

Peruanische Häfen unter Kriegsrecht (S. 4)

### BINNENVERKEHR

Drohender Eisenbahnerstreik in USA (S. 5)

Donauschifffahrt (S. 6)

### ZIVILLUFTFAHRT

ITF-Sitzung des Kabinenpersonals (S. 7)

Stoppt die Liberalisierung in Europa! (S. 9)

Unterstützt das Luftfahrtpersonal in der Türkei! (S. 11)

### LEUTE (S. 12)

### SEELEUTE

Südafrikanische Gewerkschaft als Arbeitnehmervertretung anerkannt (S. 13)

Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 15)

Hafenstaatenkontrolle (S. 17)

Flaggenübersicht (S. 17)

### FISCHER

Französischer "Fischplan" (S. 19)

### BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

(S. 19)

### TODESFÄLLE (S. 20)

# Krzaklewski an die Spitze der Solidarnosc gewählt

Der polnische Gewerkschaftsdachverband NSZZ Solidarnosc hat bewiesen, daß er noch immer kämpfen kann und bereit ist, in Zeiten akuter wirtschaftlicher Schwierigkeiten für die Interessen der Arbeitnehmer einzutreten.

Auf ihrem außerordentlichen Kongreß am 23. und 24. Februar in Danzig verabschiedeten die Solidarnosc-Delegierten ein neues Programm, das an alle Mitglieder appelliert, "sich dem Geiste der Gewerkschaft und ihrer Tradition gewaltfreier Aktionen folgend ... nachdrücklich für die Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder und der gesamten Bevölkerung einzusetzen."

"Popiwiek", eine unpopuläre Steuer, von der die Einkommen von 80 Prozent der Arbeitnehmer im staatlichen Sektor empfindlich getroffen sind, wurde von den Kongreßdelegierten aufs schärfste abgelehnt. Sie stellten der Regierung ein

Ultimatum bis zum 14. März. Bis dahin soll auf dem Verhandlungswege eine befriedigende Alternative zu der Steuer gefunden werden. Anderenfalls droht die Gewerkschaft mit einer Serie von Protestaktionen.

Trotz weit auseinandergehender Auffassungen bezüglich gewisser Aspekte des wirtschaftlichen Reformprogramms fühlen Solidarnosc und Regierung sich weiterhin der Aufrechterhaltung eines konstruktiven Dialogs verpflichtet. Dementsprechend betonte der Arbeitsminister in seiner Ansprache vor dem Kongreß erneut die von der Regierung vertretenen Grundsätze der Dreigliedrigkeit, Kommunikation und regelmäßigen Konsultation.

Die Delegierten gaben ihre Zustimmung zur Einrichtung von 15 "Berufssekretariaten" innerhalb der Solidarnosc, die Kooperation und Zusammen-

schlüsse zwischen den Branchen- und Berufssektionen der Gewerkschaft fördern sollen. Mit diesem Schritt will die Gewerkschaft sicherstellen, daß sie die Zerreißprobe übersteht, der sie aufgrund des derzeit stattfindenden, weitreichenden Umstrukturierungsprozesses in der Wirtschaft ausgesetzt ist, und auch in Zukunft nicht ins Hintertreffen gerät, sondern diesem Prozeß auch weiterhin vorausseilt.

Zum neuen Vorsitzenden der Solidarnosc wurde Marian Krzaklewski gewählt. Sein Amtsvorgänger Lech Walesa sprach auf dem Kongreß in seiner neuen Eigenschaft als Präsident der Republik. Auf der ITF-Vorstandssitzung im März wurde dem Beitrittsgesuch der nationalen Schifffahrtssektion (Seeleute und Fischer) der Solidarnosc stattgegeben (vergl. Artikel auf dem Titelblatt dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

## ... Europäischer ITF-Ausschuß wiederbelebt

Forts. von Seite 1

von ihnen verfolgten Politik im Zusammenhang mit der Untersuchung von Transportarbeitern auf Drogen- und Alkoholmißbrauch sowie ihrer Position zum Drogen- und Alkoholmißbrauch an sich vor. Dies ist in den Augen verschiedener Mitglieder ein wichtiges und wachsendes Problem, das praktisch alle ITF-Sektionen betrifft. Der Vorstand vereinbarte die Erarbeitung eines Berichts sowie des Entwurfs einer ITF-Politik auf der Grundlage dieser Umfrage zur Beratung auf der nächsten Vorstandssitzung im Oktober.

Weitere Punkte auf der Tagesordnung des Vorstands waren die Ratifizierung einer Reihe von Änderungen zum sogenannten "Abkommen von Mailand", das die Beziehungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG regelt; die Verabschiedung des Haushalts für 1991; sowie eine Reihe von Entschließungsanträgen, die vom ITF-Kongreß 1990 an den Vorstand verwiesen worden waren.

### Frauenarbeit

Im Rahmen einer von den angeschlossenen italienischen Gewerkschaften initiierten Debatte über die ITF-Struktur und -Satzungen wurde auf die Notwendigkeit einer verstärkten Miteinbeziehung der Gewerkschafterinnen in die ITF-Tätigkeit verwiesen. Der Vorstand

beschloß, die angeschlossenen Gewerkschaften und andere internationale Gewerkschaftsorganisationen darüber zu befragen, wie sie sich mit diesem Thema auseinandersetzen, und den Punkt auf seiner nächsten Sitzung ausführlicher zu behandeln.

Ein weiterer, durch einen Kongreßbeschluß aufgeworfener Gegenstand der Beratungen des Vorstands war die Gewährung von Ermäßigungen bei den Mitgliedsbeiträgen.

Eine in Florenz verabschiedete Satzungsänderung hebt die Koppelung der Stimmrechte auf ITF-Sitzungen an die gezahlten Mitgliedsbeiträge auf. Statt dessen wurde dem Vorstand die Vollmacht übertragen, Gewerkschaften, die zur Zahlung des vollen Beitragssatzes nicht in der Lage sind, eine Beitragsermäßigung zu gewähren. Um diese Aufgabe zu vereinfachen, verabschiedete der Vorstand Richtlinien, die den Spielraum für diese Konzessionen begrenzen. Auf neue Mitgliedsgewerkschaften werden sie mit sofortiger Wirkung angewandt, für bereits angeschlossene Gewerkschaften erlangen sie schrittweise Geltung.

### Europäische Regionalstruktur

In Reaktion auf einen weiteren Entschließungsantrag an den Kongreß sowie den immer rascheren Wandel innerhalb der Europäischen Gemeinschaft beriet der Vorstand ausführlich über eine eventuelle Änderung der ITF-Strukturen in

Europa. Unter anderem ging es hierbei um die Notwendigkeit eines allgemeinen Forums, in dessen Rahmen die angeschlossenen Gewerkschaften über europäische Fragen beraten können; die Sektionstätigkeit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft; sowie die Beziehungen zum sogenannten "Brüsseler Ausschuß", der seit seiner Gründung im Jahre 1958 für die Beziehungen zur EG zuständig ist. Auch das Verhältnis zum Europäischen Gewerkschaftsbund war Gegenstand der Diskussion. Es bestand generelles Einverständnis im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Stärkung der europäischen ITF-Strukturen. Unterschiedliche Ansichten gab es in der Frage, wie weit und wie rasch dies gehen könne. Am Ende einer langen, ausführlichen und lebhaften Debatte standen zwei Beschlüsse: Zum einen wird die ITF ihren Europäischen Ausschuß wiederbeleben, ein 1975 eingerichtetes Gremium, das aber seit 1976 nicht mehr zusammengetreten ist. Zum anderen wird sie die einzelnen ITF-Sektionen einladen, über die Einrichtung europäischer Sektionsausschüsse zu beraten, die eng mit dem Brüsseler Ausschuß zusammenarbeiten sollen. Als eine der ersten Aufgaben des europäischen ITF-Ausschusses nach seiner Rekonstituierung wurde die Beratung über die künftige Struktur und Tätigkeit in Europa (Ost und West) sowie die Vorlage entsprechender Empfehlungen an den Vorstand angesehen.

# ITF-Bildungsprogramm für Asien/Pazifik ausgewertet

Verbesserte Koordination zwischen den Transportarbeitergewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum, erfolgreiche internationale Solidaritätsaktionen und eine erheblich gestiegene Zahl von Gewerkschaftsmitgliedern - dies sind nur einige der Ergebnisse, auf die die Teilnehmer des Auswertungsseminars verweisen konnten, das zum Abschluß der 5-jährigen Laufzeit des ITF-Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum vom 18. bis zum 20. Februar in Kuala Lumpur (Malaysia) stattfand.

Das Seminar wurde im Zusammenhang mit der alljährlichen Sitzung des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum abgehalten. 17 Bildungsbeauftragte sowie 17 Mitglieder und Berater des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum (APRC) aus 16 Ländern nahmen daran teil. Den Vorsitz führte der Stellvertretende APRC-Vorsitzende Mike Fleming von der Merchant Service Guild (Australien) in Vertretung des Vorsitzenden S. Nakanishi (Japanische Seeleutergewerkschaft).

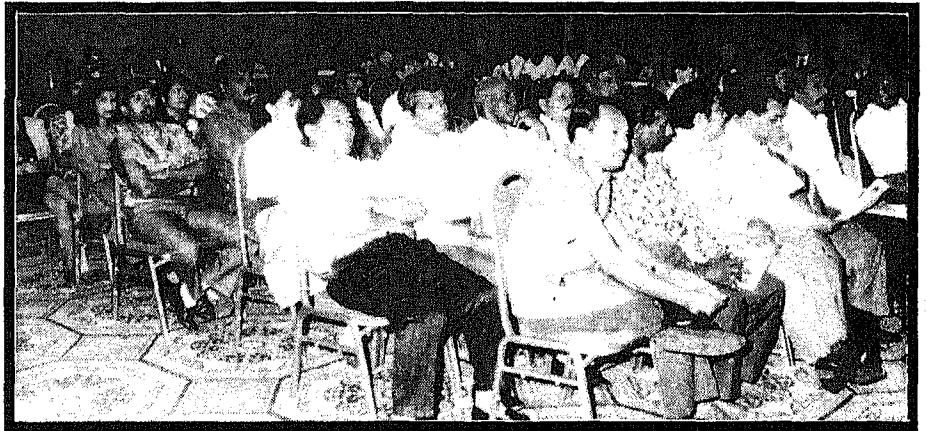
Das von der LO Norwegen und dem niederländischen FNV finanzierte und vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) koordinierte Bildungsprogramm war die erste Initiative dieser Art der ITF.

Das Programm baut auf dem Konzept der "Ausbildung von Ausbildern" auf: einer Personengruppe werden Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt, die dann von jedem einzelnen Gruppenmitglied an eine andere Gruppe weitergegeben werden usw.

Für die Organisation und Durchführung der Bildungsmaßnahmen sind die ITF-Bildungsbeauftragten in den einzelnen Teilnehmerländern verantwortlich, die seit dem Start des Programms im Jahre 1985 ein hohes Maß an Fachwissen erworben haben.

In der sich an die Länderberichte der Bildungsbeauftragten anschließenden Diskussion herrschte unter den Seminarteilnehmern Einigkeit darüber, daß die Gewerkschaften in großem Maße von den durch das Programm gebotenen Gelegenheiten zum Austausch von Kenntnissen und Erfahrungen sowie zur Verbesserung der Führungsqualitäten der Gewerkschaftsfunktionäre profitiert hatten.

Im Ergebnis sind sich Transportarbeitergewerkschaften sowohl innerhalb eines Landes als auch über die nationalstaatlichen Grenzen hinweg näher gekommen, wodurch Solidaritätsmaßnah-



men effektiver wurden.

Zum Beispiel konnte eine Reihe von Gewerkschaften im pazifischen Raum einen eindrucksvollen Beitrag zum Programm ebenso wie zum Aufbau von zwischengewerkschaftlichen Beziehungen innerhalb der Region leisten, obwohl es sich um relativ junge Organisationen handelte, die noch nicht lange der ITF angehörten.

Der Erfolg des Programms ist um so bemerkenswerter vor dem Hintergrund der technischen Probleme, denen sich viele Gewerkschaften der Region gegenübersehen, dem Mangel an Bildungsmaterial in den Muttersprachen der Basismitglieder und der nachteiligen Auswirkungen politischer Umwälzungen und Gewalttätigkeiten vor allem in Fidschi, Pakistan und Bangladesch. In Sri Lanka verschlechterte sich die politische Lage bedauerlicherweise so weit, daß das Programm nicht fortgesetzt werden konnte.

Obwohl sich alle Teilnehmer darüber einig waren, daß ein einheitliches Programm, das sich mit allen Teilnehmerländern gemeinsamen Themen befaßt, eine sinnvolle Ausgangsbasis war, sprachen sich die Gewerkschaften für eine schrittweise Dezentralisierung des Programms auf die nationale Ebene aus, um stärker auf die spezifischen Gegebenheiten im wirtschaftlichen und politischen Bereich sowie bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in den einzelnen Ländern eingehen zu können.

Das Seminar verabschiedete eine später vom APRC ratifizierte Erklärung, in der die Erfahrungen mit dem Programm zusammengefaßt und die Notwendigkeit der Durchführung einer zweiten Phase unterstrichen wurden, wenn die Erfolge der vergangenen fünf Jahre sinnvoll genutzt und ausgebaut werden sollen.

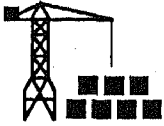
Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den Teilnehmerländern werden nun detaillierte Vorschläge für

nationale Programme während eines zweiten Fünf-Jahres-Zeitraums vorlegen, um deren Finanzierung die Geberorganisationen gebeten sind. Bis dahin erklärte sich die ITF bereit, übergangsweise die Finanzierung einer vorläufigen Verlängerung des Programms für das Jahr 1991 zu übernehmen.

\*Auf der APRC-Sitzung in Kuala Lumpur vom 21. bis zum 23. Februar, an der 17 Bildungsbeauftragte sowie 43 APRC-Mitglieder und Berater teilnahmen, wurde S. Nakanishi als Ausschußvorsitzender, Mike Fleming als Stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses wiedergewählt. Mario Santos von der Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei Philippine Airlines (PALEA) ist der neu gewählte zweite Stellvertretende Vorsitzende.

In Entschlüssen verurteilten die Sitzungsteilnehmer die Verletzung der Arbeitnehmerrechte in einer Reihe von Ländern der Region. Sie bekräftigten erneut die Verurteilung gewerkschaftsfeindlicher Regierungsmaßnahmen in der Volksrepublik China, Fidschi und Korea durch die ITF und gaben darüber hinaus ihrer Unterstützung für die Arbeitnehmer in Neuseeland angesichts der dort geplanten gewerkschaftsfeindlichen Gesetzgebung ebenso wie für die National Union blong ol Leba (NUL) in Vanuatu Ausdruck, der im Zusammenhang mit einem Arbeitskonflikt zwischen Hafenarbeitern und ihrem Arbeitgeber, der Santo Stevedoring Company, die Anerkennung verweigert wird.

Darüber hinaus verabschiedete die Sitzung eine Erklärung zum Golfkrieg, in der die Vereinten Nationen ebenso wie alle beteiligten Regierungen nachdrücklich aufgefordert wurden, die Feindseligkeiten so rasch wie möglich zu beenden.



# HAFENARBEITER

## Peruanische Häfen unter Kriegsrecht

Eine bizarre Auslegung erfuhr das Konzept der "Liberalisierung" mit der Unterstellung der peruanischen Häfen unter

### Streik in Santos

Ein einmonatiger Streik der Hafenarbeiter in Santos (Brasilien) konnte die geplante Entlassung von 5.300 streikenden Kranführern und Lkw-Fahrern im Hafen verhindern.

Mit ihrem Streik, der am 7. Februar begann, verliehen die Mitglieder der Hafenarbeitergewerkschaft von Santos ihrer wegen der dreistelligen Inflationsrate in Brasilien notwendig gewordenen Forderung nach einer Lohnerhöhung um 161 Prozent Nachdruck. Die örtliche Gewerkschaft gehört der der ITF angeschlossenen nationalen Konföderation der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Luftfahrt (CNTTMFA) an.

Die Behörden hatten gehofft, die Arbeitnehmer durch die Entlassungen im Vorfeld der Privatisierung der Hafengewirtschaft zu verunsichern. Am 19. Februar veröffentlichten sie den Entwurf eines Erlasses zur Entregulierung der Hafearbeit und zur Privatisierung aller Häfen des Landes.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis protestierte beim brasilianischen Staatspräsidenten Fernando Collor de Mello sowie beim Arbeits- und beim Infrastrukturminister gegen die Behandlung der Hafenarbeiter:

"Derartige Massenentlassungen hätten ernstzunehmende soziale Konsequenzen und würden dem Ansehen Brasiliens in den Augen der internationalen Gemeinschaft erheblichen Schaden zufügen," erklärte er.

Ungeachtet der Einstellung von Streikbrechern, des Versuchs, den Streik vom Arbeitsgericht für unzulässig erklären zu lassen, und Gerüchten über einen angeblich bevorstehenden Einmarsch des Militärs in den Hafen gaben die Hafenarbeiter nicht nach. Bis zum 12. März hatte sich im Hafen so viel Fracht aufgestaut und lagen so viele Exportlieferungen im Hafen fest, daß die Behörden klein beigeben mußten und die Entlassungen zurückzogen.

militärische Kontrolle durch die rechtsgerichtete peruanische Regierung im Vorfeld der Privatisierung.

Regierungserlaß Nr. 045-PCM vom 19. Februar ordnet die Militarisierung der Häfen zur "Gewährleistung der Sicherheit und des ordnungsgemäßen Betriebs der Terminals und Docks" an. Als Rechtfertigung dieser Repressalie führt der Erlaß "Arbeitsprobleme" an.

Die der ITF angeschlossene Federación Nacional de Trabajadores Maríti-

mos y Portuarios del Perú (Femapor) bezeichnet den Erlaß als "skandalösen Verstoß gegen die peruanische Verfassung und peruanisches Recht, internationale Arbeitsübereinkommen und Kollektivverträge."

ITF-Generalsekretär Harold Lewis protestierte beim peruanischen Staatspräsidenten Alberto Fujimori gegen den Erlaß und machte die Internationale Arbeitsorganisation auf den Vorgang aufmerksam.

### Europäische Hafentarbeitercharta

Die Bedrohung der Löhne und Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen macht Sofortmaßnahmen zur Umsetzung der in der europäischen Hafentarbeitercharta der ITF enthaltenen Forderungen notwendig.

Mit der von der ITF im März veröffentlichten Charta reagieren die Gewerkschaften auf den Versuch einer Reihe von Regierungen und Hafentarbeitgebern, der Rückkehr von Gelegenheitsarbeit und ruinösem Wettbewerb in diesem Wirtschaftsbereich den Boden zu bereiten.

Die Charta fordert die gemeinsame Durchsetzung anerkannter Normen durch Gewerkschaften und Arbeitgeber, volle Respektierung der Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft und der Verhandlungsrechte und spricht sich für einheitliche Mindestnormen bei Löhnen, Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen auf dem derzeit jeweils höchsten Niveau im Vergleich der europäischen Häfen aus.

Die Charta sieht die Hafengewirtschaft als Teil eines umfassenden, integrierten europäischen Verkehrssystems und fordert die umgehende Inkraftsetzung einer gemeinsamen EG-Hafentarbeiterpolitik.

Abschließend appelliert sie an den Europäischen Gewerkschaftsbund sowie den gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß in der Europäischen Gemeinschaft und alle ihre Mitgliedsgewerkschaften, die Umsetzung der Bestimmungen der Charta durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten. Auch Parteien, politische Gruppierungen und die Institutionen der Europäischen Gemeinschaft sind aufgefordert, sich hinter die gewerkschaftliche Kampagne zu stellen.

Mit einer Reihe von Konferenzen auf europäischer, nationaler und örtlicher Ebene soll weitere Unterstützung für die in der Charta enthaltenen Forderungen gewonnen werden.

"Die Hafentarbeiter sind bereit und wohlgerüstet, um sich den mit der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes verbundenen Herausforderungen zu stellen," stellt John Connolly, Vorsitzender der Hafentarbeitersektion, in seinem Vorwort zur Charta fest und fordert, den Hafentarbeitern die Gelegenheit zu geben, ihre Erfahrungen und Fertigkeiten in einem sicheren Beschäftigungsverhältnis mit angemessenen Arbeitsbedingungen und anerkannten Gewerkschaftsrechten, wie sie in der Europäischen Sozialcharta vorgesehen sind, zu nutzen.

Die europäischen Hafentarbeiter lehnen das von der britischen Regierung und den Hafentarbeitgebern 1989 mit der ersatzlosen Abschaffung landesweit gültiger Normen und der gemeinsamen Kontrolle des Arbeitskräfteangebots durch Gewerkschaften und Arbeitgeber gesetzte Beispiel "kurzsichtiges und destruktives Verhalten" grundsätzlich ab. Sie sind fest entschlossen zu verhindern, daß sich dieser Vorgang anderswo in Europa wiederholt.

Die Charta wurde von den der ITF angeschlossenen europäischen Hafentarbeitergewerkschaften im November vergangenen Jahres auf einer Sitzung in Rotterdam verabschiedet (vergl. **ITF-Nachrichten** November/Dezember 1990). Sie basiert auf einer dem ITF-Kongreß in Florenz 1990 von der britischen Transport and General Workers' Union vorgelegten Entschliebung.

Der englische Text der Charta ist als Broschüre vom ITF-Hauptbüro zu beziehen. Fassungen in französischer, deutscher, schwedischer und spanischer Sprache werden demnächst erhältlich sein.



# BINNENVERKEHR

## Arbeitskonflikt bei US-Bahnen — Friedenspflicht läuft ab

Um eine Lösung in dem bereits seit drei Jahren schwelenden landesweiten Arbeitskonflikt bei den Bahnen herbeizuführen, wird sich der US-Kongreß möglicherweise trotz heftigen Widerstands vonseiten der der ITF angeschlossenen Transportation-Communications International Union zum Eingreifen entschließen.

Bisher konnten bei Kollektivverhandlungen mit den Eisenbahnunternehmen über Gesundheitsvorsorge und Löhne für etwa 250.000 betroffene Eisenbahner keine Fortschritte erzielt werden. Solange die Arbeitgeberseite kein wesentlich verbessertes Lohnangebot vorlegt, sind die Eisenbahnergewerkschaften nicht bereit, in der Frage einer Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer an den Krankenversicherungskosten Zugeständnisse zu machen.

Am 14. Januar legte ein im Rahmen der Bestimmungen des Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei den Eisenbahnen eingerichteter Sonderausschuß des Präsidenten einen Bericht über Möglichkeiten zur Beilegung des Konflikts vor. Die Gewerkschaften lehnten diesen Bericht, der die Kürzung bestimmter Gehälter um bis zu 40 Prozent empfiehlt, rundheraus ab.

Am 15. Februar war die 30tägige "Abkühlphase" nach Veröffentlichung des Berichts, während der Streikmaßnahmen untersagt waren, abgelaufen. Die Gewerkschaften stimmten jedoch einer Verlängerung der Frist um weitere 60 Tage bis zum 17. April zu. Die TCU will sich weiterhin um eine Beilegung des Konflikts bemühen, hebt allerdings hervor, daß die Verhandlungen

nicht auf der Grundlage des Sonderausschußberichts stattfinden können.

Sollte keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, wird der Kongreß mit großer Wahrscheinlichkeit eingreifen — der letzte landesweite Eisenbahnerstreik

1982 wurde nach nur vier Tagen Dauer vom Kongreß beendet. Die Eisenbahnergewerkschaften lehnen eine gesetzlich verordnete Lösung ab, vor allem weil sich der Kongreß dabei an den im Bericht des Sonderausschusses enthaltenen Empfehlungen orientieren könnte.

## Schweden plant Investitionen in Milliardenhöhe für Schiene und Straße

Mit Hilfe einer staatlichen Finanzspritze in Höhe von insgesamt 20 Mrd. schwedischen Kronen (3,35 Mrd. US-Dollar) soll das schwedische Straßen- und Schienennetz ausgebaut werden. Zusammen mit den bereits heute gewährten Subventionen und neuen Formen der Finanzierung werden sich die Investitionen gegenüber den vergangenen zehn Jahren damit verdoppeln.

Am 14. Februar gab Industrieminister Rune Molin vor dem schwedischen Parlament Einzelheiten eines massiven Investitionsprogramms für den landgebundenen Verkehr bekannt. Dieses Programm ist integraler Bestandteil der von der schwedischen Regierung verfolgten Wachstumspolitik, die der schwedischen Wirtschaft eine bessere Ausgangsposition im internationalen Wettbewerb verschaffen soll.

Im Rahmen der Pläne der Regierung für eine weitreichende Reform der Investitionsplanung in den Bereichen Schiene und Straße soll ein spezieller Infrastrukturfonds eingerichtet werden.

Ein vor kurzem eingerichteter Ausschuß für Infrastrukturinvestitionen, dem hohe Beamte des Finanzministeri-

ums sowie Vertreter der betroffenen Wirtschaftsbereiche angehören, soll Pläne für verschiedene Straßen- und Gleisbauprojekte erarbeiten. Er wird mit einem breiten Spektrum interessierter Parteien über eine finanzielle Beteiligung an den Kosten der Projekte verhandeln. Die endgültige Entscheidung über die Verwendung der zur Verfügung stehenden Gelder wird nach Rücksprache mit den Parlamentsabgeordneten von der Regierung getroffen.

Zu den ins Auge gefaßten Projekten im Bahnbereich gehören

— die Bahnverbindung zwischen dem Stockholmer Hauptbahnhof und dem Flughafen Arlanda

— eine zweigleisige Bahnstrecke zwischen Göteborg und Malmö (für den schwedischen Exporthandel von wesentlicher Bedeutung)

— der Ausbau der Bahndienste in der Region um den Mälarensee

— baldmögliche Einführung von Hochgeschwindigkeitsdiensten auf den Hauptverkehrsstrecken in Südschweden sowie auf der Ostküstenstrecke und

— die Verbesserung der Bahndienste auf der Hauptverbindungsstrecke nach Nordschweden, auf der ein erheblicher Anteil des Güterschwerverkehrs abgewickelt wird.

Zu den Straßenbauprojekten gehören die Beseitigung von Engpässen auf den Autobahnen E3, E4 und E6 sowie der Ausbau von Landstraßen, auf denen die für den Transport eines der wichtigsten Exportprodukte der schwedischen Wirtschaft — Papier — unverzichtbaren Lkws verkehren.

Darüber hinaus deutete die Regierung ihre Bereitschaft an, 5,5 Mrd. SKr (0,92 Mrd. US-Dollar) aus dem Infrastrukturfonds für die Finanzierung der langfristigen Pläne für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Stockholm, Göteborg und Malmö zur Verfügung zu stellen.

## ITF-Binnenverkehrsbulletin

Die ITF beabsichtigt, noch in diesem Jahr eine neue Ausgabe ihres *Binnenverkehrsbulletins* zu veröffentlichen.

Dieses Bulletin wird sich auf den öffentlichen Personennahverkehr konzentrieren, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Erhaltung der Umwelt liegt.

Die ITF würde sich über Artikel oder Vorschläge der angeschlossenen Gewerkschaften und interessierter Einzelpersonen freuen. Falls Euch etwas einfällt, schreibt bitte an die Presse- und Forschungsabteilung, ITF-Hauptbüro, London.

## Verkehr auf der Donau nimmt zu

Eine soeben veröffentlichte Studie zeigt, daß bis zum Jahre 2000 doppelt so viele Güter auf der Donau befördert werden wie über den Brennerpaß. Bereits heute beläuft sich das Frachtaufkommen auf der Donau auf 23 Mio. Tonnen im Jahr — bis zum Jahr 2000 wird dies auf 40 Mio. Tonnen gestiegen sein.

Noch ist das wirtschaftliche Potential des Flusses allerdings durch eine Reihe von Problemen begrenzt, z. B. durch die fehlende Verbindung zum nordwesteuropäischen Wasserstraßennetz und unzureichende Hafeneinrichtungen.

Um auf der Strecke zwischen Wien und Nagymaros in Ungarn eine Wassertiefe von 2,7 Metern zu garantieren, muß eine Reihe von Staustufen gebaut werden. Nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus ökologischen Gründen ist ein hoher Wasserpegel wünschenswert. Wenn der Wasserstand sinkt, sinkt auch der Grundwasserspiegel, und die Flußauen trocknen aus.

Es müssen aber nicht nur Lösungen für technische und Infrastrukturprobleme gefunden werden. Auch die Verlagerung sind davon zu überzeugen, daß die Beförderung auf dem Flußweg wirtschaftlich ist. Ohne die Unterstützung der österreichischen Regierung wird es allerdings nicht möglich sein, für die Donau als Transportweg in ausreichendem Maße zu werben, um ihr eine Zukunft als wichtige Verkehrsader zu sichern.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt ist auch unter umweltpolitischen Aspekten sinnvoll. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Graham Brothors forderte vor kurzem auf einer Veranstaltung der Konferenz der europäischen Verkehrsminister eine verstärkte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger z. B. durch Einführung eines Systems von "Umweltkrediten" für umweltfreundliche Verkehrsträger wie Eisenbahn und Binnenschifffahrt (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991).

## Trucker retten Arbeitsplätze

Bei einer niederländischen Spedition beschäftigte Lkw-Fahrer haben vorgeführt, wie man mit Arbeitgebern umgeht, die alle Folgen ihrer eigenen finanziellen Schwierigkeiten auf ihre Mitarbeiter abzuwälzen versuchen.

Nachdem die Geschäftsleitung der Spedition van der Luyt in Oegstgeest ihren Beschluß bekanntgegeben hatte, wegen "unerwarteter finanzieller Schwierigkeiten" zwölf der dort beschäftigten 70 Fahrer zu entlassen, wurde das Unternehmen am 18. Februar von Mitgliedern der der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV blockiert.

Das Betriebsklima bei den Unternehmen, das in der Hauptsache Obst und Gemüse zwischen der Schweiz und Großbritannien transportiert, war durch die wenig konstruktive Haltung der Geschäftsführung in einem schon seit langem schwelenden Arbeitskonflikt im

Zusammenhang mit den Löhnen und ihrer mangelnden Bereitschaft zu Gesprächen mit dem Regionalsekretär der Gewerkschaft, Peter van der Put, bereits erheblich beeinträchtigt.

Die Entlassungen brachten das Faß schließlich zum Überlaufen und veranlaßten die Fahrer, praktisch die gesamte Lkw-Flotte des Unternehmens lahmzulegen. Und siehe da: plötzlich war die Geschäftsleitung durchaus zu Verhandlungen mit der Gewerkschaft bereit. Van der Put gab zu verstehen, daß die Gewerkschaft die Mitarbeiter des Unternehmens nötigenfalls zum Streik aufrufen werde, und noch am gleichen Nachmittag hatte die Geschäftsleitung nachgegeben und die Entlassungen zurückgenommen.

Unter der Bedingung, daß Entlassungen als Lösungsmöglichkeit nicht in Frage kämen, vereinbarten die beiden Seiten die Aufnahme von Gesprächen über die finanzielle Lage des Unternehmens.

## Zusammenschluß australischer Gewerkschaften

Arbeitnehmer bei australischen Eisenbahn-, Bus- und Straßenbahnunternehmen werden demnächst in ein- und derselben Gewerkschaft organisiert sein.

Mit dem Zusammenschluß reagieren die Gewerkschaften auf den zunehmenden Druck auf die Verkehrswirtschaft und die Notwendigkeit, mit vereinten Kräften gegen den drohenden Abbau von Arbeitsplätzen in allen drei Verkehrsbereichen zu kämpfen.

Die Pläne für einen Zusammenschluß von fünf Gewerkschaften - der der ITF angeschlossenen Australian Railways Union, der Australian Federated Union of Locomotive Enginemen, der Association of Railway Professional Officers of Australia, der National Union of Railway Workers of Australia und der Australian Tramways and Motor Omnibus Employees' Association - entstanden auf einer Sitzung führender Gewerkschaftsfunktionäre im August 1990.

Es wurde ein nationaler Planungsausschuß eingerichtet, dem die nationalen/Bundessekretäre der fünf Gewerkschaften angehören und der den Zusammenschluß überwachen soll. In Broschüren und Diskussionsvorlagen werden den Gewerkschaftsmitgliedern die Gründe

für den Zusammenschluß erläutert. Die Mitglieder werden fortlaufend über alle Fortschritte bei der Vereinigung unterrichtet.

Dem Planungsausschuß stehen Arbeitsgruppen in den einzelnen Bundesstaaten zur Seite, die bereits über Satzungen, Strukturen und Vertretungsrechte der neuen Gewerkschaft und Möglichkeiten zur Gewährleistung umfassender Konsultationen mit den Gewerkschaftsmitgliedern beraten.

Nach Abschluß dieser Vorarbeiten wird der Planungsausschuß einen Schlußbericht verlegen, der auch den Entwurf einer "Absichtserklärung" enthalten soll, in der sich die Gewerkschaften grundsätzlich auf den Zusammenschluß verpflichten.

Anschließend werden die Mitglieder der leitenden Gremien der fünf Gewerkschaften auf einer Konferenz über die von den verschiedenen Arbeitsgruppen in Reaktion auf den Schlußbericht gemachten Empfehlungen beraten.

Bereits vor dem offiziellen Zusammenschluß haben vier der fünf Gewerkschaften ihre Zusammenarbeit mit der Vorlage einer gemeinsamen landesweiten Lohnforderung verstärkt.



## ITF-Gewerkschaften fordern Rauchverbot auf allen Flügen

Ein völliges Rauchverbot auf allen Reiseflügen im inländischen ebenso wie im internationalen Flugverkehr forderte unter anderem der Technische Ausschuss des Kabinenpersonals der ITF auf seiner Sitzung vom 12. bis zum 14. März in Buenos Aires (Argentinien). Dieser Beschluß, der vor dem Hintergrund der immerstichhaltigeren Anhaltspunkte für die vom "Passivrauchen" ausgehende Bedrohung der Gesundheit des Kabinenpersonals gefaßt wurde, soll als Grundlage einer Kampagne dienen, um deren Unterstützung auch die Gewerkschaften des Flugdeckpersonals gebeten werden.

### Frauen in den Spitzenpositionen

An der Sitzung im Hauptbüro der der ITF angeschlossenen Asociación Argentina de Aeronavegantes nahmen 23 Delegierte von elf Gewerkschaften aus zehn Ländern sowie eine Reihe von Beobachtern teil. Das ITF-Sekretariat war vertreten durch Sektionssekretär David Cockroft und den ITF-Vertreter beider ICAO, Stu Johns. Eine der ersten Aufgaben des Ausschusses bestand in der Besetzung seiner Führungsämter. Mit der einstimmigen Wahl von zwei Frauen - Danièle Jullien von der SNPNC (Frankreich) und Marijke Thyssen von der AAA (Argentinien) - zur Vorsitzenden bzw. Stellvertretenden Vorsitzenden machte der Ausschuß ITF-Geschichte. Danièle Jullien dankte den Teilnehmern für das ihr erwiesene Vertrauen und würdigte ihren Amtsvorgänger João Tamagnini von der SNPVC (Portugal). Ihr besonderer Dank galt der AAA für die Einladung zur ersten Sitzung des Ausschusses in Lateinamerika.

Die Delegierten verabschiedeten Entschlüsse, in denen sie die Forderung des Kabinenpersonals bei British Airways in Großbritannien nach Gleichbehandlung ihrer Kollegen aus der Golfregion im Rahmen des von der Fluggesellschaft derzeit vorgenommenen Arbeitsplatzabbaus unterstützten; ihrer Solidarität mit den Mitarbeitern kanadischer Fluggesellschaften angesichts ihrer möglichen Verdrängung durch Fluggesellschaftsgiganten aus den USA Ausdruck gaben; gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen der Líneas Aereas Paraguayas verurteilten; und die ungerechtfertigte Entlassung von elf FlugbegleiterInnen durch Aerolíneas Argentinas



Während der Sitzung des Technischen Ausschusses des Kabinenpersonals (v.l.n.r.): Horacio Padovani (AAA), die Stellvertretende Ausschußvorsitzende Marijke Thyssen (AAA), Jean Louis Larrère (SNPNC), die Vorsitzende des Ausschusses Danièle Jullien (SNPNC), und der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft

wegen angeblicher Verletzung der neuseeländischen Zollbestimmungen kritisierten.

### Lizenzierung

Die ITF setzt sich angesichts der wichtigen Aufgaben des Kabinenpersonals im Sicherheitsbereich schon seit Jahren für eine staatliche Lizenzierung des Kabinenpersonals ein. In Buenos Aires einigten sich alle ITF-Gewerkschaften jedoch erstmals auf den Inhalt internationaler Lizenzierungsnormen. Die dahingehenden Beschlüsse werden der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal auf ihrer nächstjährigen Sitzung als formelle Vorschläge vorliegen. Bis dahin werden sich die ITF-Gewerkschaften um größtmögliche Unterstützung vonseiten der nationalen Zivilluftfahrtbehörden, der Pilotengewerkschaften, Politiker und der Flugreisenden für eine weltweite Kabinenpersonallizenz bemühen. Parallel hierzu sollen mit einer weiteren Kampagne die gleichen Ziele, wenn auch wesentlich schneller, innerhalb der Europäischen Gemeinschaft angestrebt werden. Die Sitzungsteilnehmer gaben ihre Zustimmung zur Veröffentlichung einer Broschüre, in der die wichtigsten Argumente für eine Lizenzierung in verständlicher Form dargelegt werden sollen.

### Dienstzeitbegrenzungen

Eine zweite von der Sitzung verab-

schiedete gewerkschaftspolitische Erklärung befaßt sich mit der noch komplexeren Frage der Dienstzeitbegrenzung für das fliegende Personal. Vorausgegangen war eine Reihe von Gewerkschaftssitzungen in den vergangenen zwei Jahren, auf denen an einer Aktualisierung der von der ITF 1980 in Miami verabschiedeten Politik zu diesem Themenbereich gearbeitet wurde. Angesichts der bei der Europäischen Gemeinschaft und der JAA (Joint Aviation Authorities) in Europa in Arbeit befindlichen Entwürfe für neue internationale Vorschriften wurde eine klare, leicht verständliche Politik, die die Unterstützung sowohl der Gewerkschaften des Flugdeck- wie auch des Kabinenpersonals genießt, immer dringender erforderlich. Darüber hinaus hat auch die ICAO erstmals Gespräche über eine weltweite Beschränkung der Dienstzeiten aufgenommen. In zahlreichen Entwicklungsländern gibt es keinerlei staatliche Vorschriften für eine Begrenzung der Arbeitszeiten des Kabinenpersonals, und die Sitzungsteilnehmer erfuhren von erschreckenden Zuständen in Lateinamerika, wo die Flugzeugbesatzungen Dienstzeiten von bis zu 37 Stunden Länge ohne angemessene Ruhezeiten absolvieren müssen.

Ein weitgehend vereinfachtes Dokument, das als Basis für weltweit geltende gesetzliche Mindestvorschriften dienen soll, enthält grundlegende Bestimmungen

Forts. auf Seite 8

# IAM sagt Danke für Unterstützung der ITF

Der Präsident der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM), George Kourpias, bat ITF-Generalsekretär Harold Lewis in einem Schreiben, den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften den Dank der IAM für die solidarische Unterstützung ihrer Mitglieder während des Streiks bei Eastern Airlines auszusprechen.

Der lange und erbitterte Streik gegen den "Gewerkschaftsfeind Nr. 1" Frank Lorenzo wurde im Januar mit der endgültigen Einstellung der Geschäftstätigkeit bei Eastern beendet (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). Daß auch die Gläubiger von Eastern, die den Lorenzo gegenüber äußerst großzügigen Konkursrichter während des Streiks unterstützten hatten, hohe Verluste erlitten, entschädigte die IAM-Mitglieder und die Gewerkschaft zumindest teilweise für ihre eigenen finanziellen Einbußen.

Die IAM-Mitglieder können sich zugeute halten, den Beweis dafür erbracht zu haben, daß ein gewerkschaftsfeindlicher Geschäftsführungsstil à la Lorenzo nicht zum Erfolg führen kann. Lorenzo selbst mußte sich inzwischen endgültig aus dem Wirtschaftsbereich zurückziehen. Dies

wird anderen potentiellen Gewerkschaftsfeinden hoffentlich als Warnung dienen.

In Kourpias Schreiben heißt es: "Wir sind zutiefst dankbar für die überwältigende Unterstützung und den Beistand von seiten der Gewerkschaften auf der ganzen Welt und möchten eurer Organisation den ganz besonderen Dank unse-

rer streikenden Mitglieder für eure Hilfe überbringen. Indem ihr dafür Sorge getragen habt, daß Eastern Airlines in Konkurs gehen würde, wenn die Forderungen der IAM nicht anerkannt würden, habt ihr uns wesentlich geholfen. Dank eurer Unterstützung war der Boykott erfolgreich. ES LEBE DIE SOLIDARITÄT!"

## Aus für Interflug

Die mit der Privatisierung ehemaliger staatlicher Unternehmen in der DDR beauftragte Treuhandanstalt kündigte die Schließung der früheren nationalen Fluggesellschaft der DDR, Interflug, mit einem Verlust von 3.000 Arbeitsplätzen an, nachdem alle Versuche fehlgeschlagen waren, einen Käufer für die Fluggesellschaft zu finden.

Lufthansa zog sich unter Hinweis auf den Geschäftseinbruch seit Ausbruch des Golfkriegs aus den Übernahmeverhandlungen zurück. Die Fluggesellschaft sieht sich wegen der Nahostkrise und der wirtschaftlichen Rezession unerwarteten Kosten in Höhe von insgesamt 840

Millionen Mark (514.359.194 US-Dollar) gegenüber. Sie verhängte daraufhin einen Einstellungsstopp, annulliert Flüge und sucht nach weiteren Möglichkeiten der Kostenbegrenzung.

Ursprünglich wollte Lufthansa einen 26%igen Anteil an Interflug übernehmen. Dies wurde jedoch aus wettbewerbspolitischen Gründen vom Bundeskartellamt untersagt (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). British Airways war ebenfalls am Kauf eines großen Minderheitsanteils interessiert, wurde aber vom Umfang der nötigen Investitionen abschrecken.

## ... gewerkschaftliches Hilfsnetz geschaffen

Forts. von Seite 7

gen für die drei Bereiche Dienstzeiten, Mindestruhezeiten und freie Tage.

### Internationales Hilfsnetz

Die Sitzungsteilnehmer beschlossen die Schaffung eines internationalen Hilfsnetzes (IHN) durch die ITF, das Flugbegleitern, die auf ausländischen Flughäfen gesundheitliche oder rechtliche Probleme haben, Unterstützung garantieren soll. Eine Karte im Taschenformat mit den wichtigsten Informationen zur Erleichterung der Kontaktaufnahme zu örtlichen Funktionären von ITF-Gewerkschaften soll erarbeitet und an die Besatzungsmitglieder verteilt werden.

### Gesundheit und Sicherheit

In einer besonders lebhaften Debatte ging es um Fragen im Zusammenhang mit der Gesundheit und Sicherheit des Kabinenpersonals. Das eingangs erwähnte Rauchverbot war ein Ergebnis dieser Diskussion, in deren Rahmen jedoch auch andere Fragen, u. a. Aids,

der Einsatz von Rauchmasken an Bord von Flugzeugen sowie Übermüdung und Streßbelastung aufgrund überlanger Flugzeiten behandelt wurden. Gewerkschaften aus Großbritannien, Argentinien, Japan und Mexiko berichteten über von ihnen in Auftrag gegebene, breit angelegte medizinische Studien, mit deren Hilfe sie wertvolle Informationen sammeln konnten. Sie versprachen, der ITF die Ergebnisse zur Verfügung zu stellen, um sie an andere angeschlossene Gewerkschaften weiterzuleiten. Der Ausschuß beschloß die Einrichtung eines Expertengremiums für Gesundheit und Sicherheit.

### Arbeitsbedingungen

Die abschließende Diskussion befaßte sich mit den Arbeitsbedingungen. Hierbei ging es unter anderem um die Bedingungen des vom Ausland aus tätigen Kabinenpersonals einer Fluggesellschaft, die Flugplangestaltung, die Qualität der Ruheeinrichtungen während des Fluges, den Gebrauch der Entscheidungsbefugnis des Flugkapitäns zur Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Obergrenzen für die Dienst-

zeiten sowie die Position des Kabinenpersonals nach Aufleuchten der Aufforderung zum Anlegen des Sicherheitsgurtes. Mehrere Teilnehmer aus Entwicklungsländern wiesen nachdrücklich darauf hin, daß nationale Luftfahrtbehörden regelmäßig über Verstöße der Fluggesellschaften gegen Sicherheitsbestimmungen hinwegblickten. Ihrer Meinung nach wäre ein härteres Durchgreifen der ICAO und der Behörden auf ausländischen Flughäfen erforderlich, um dies zu unterbinden. In einem Appell an die europäischen Ordnungsbehörden, so beschloß der Ausschuß abschließend, sollten diese aufgefordert werden, British Airways und KLM durch entsprechende Maßnahmen zu zwingen, die über den Tragflächen angeordneten Notausgänge auf Maschinen des Typs Boeing 747, die 1983 aus kommerziellen Gründen blockiert wurden, wieder zugänglich zu machen.

Der Ausschuß schloß seine Beratungen mit einem Wort des Dankes an die AAA und ihren Generalsekretär Mariano Belgrano für die Einladung und den äußerst herzlichen Empfang, der ihm in Buenos Aires bereitet worden war.



# Unterbrechung des Liberalisierungsprozesses in Europa gefordert

Vertreter von Gewerkschaften und Arbeitgebern appellierten gemeinsam an die EG-Kommission, vorläufig auf eine weitere Liberalisierung eines durch die Auswirkungen des Golfkrieges sowie die Wirtschaftskrise in einer Reihe von Ländern bereits geschwächten Wirtschaftsbereiches zu verzichten.

Formuliert wurde diese Forderung auf der zweiten Sitzung des paritätischen Ausschusses für Luftverkehr am 28. Februar. Am Tag zuvor hatte die Arbeitnehmergruppe auf ihrer Vorbereitungssitzung bereits lebhaft über den Zustand der Luftverkehrswirtschaft debattiert. In den Augen der Gewerkschaftsvertreter tragen die nationalstaatlichen Regierungen und die EG-Kommission die Verantwortung für die Entlassungen der jüngsten Vergangenheit, da sie die zu erwartenden negativen Folgen der Liberalisierungspolitik auf einen bereits stark angeschlagenen Wirtschaftsbereich übersehen hatten.

Während der Plenarsitzung des paritätischen Ausschusses wurde deutlich, daß die Arbeitgebervertreter viele dieser Sorgen teilten. Wegen des drastisch gesunkenen Verkehrsaufkommens und des Einnahmeausfalls nach Ausbruch der Feindseligkeiten im Golf, so stellten sie fest, hätten die Fluggesellschaften, die bereits 1989 und 1990 erhebliche Einbußen erlitten hätten, einen weiteren Rentabilitätsrückgang verzeichnen müssen.

Die Kommission hat inzwischen ein Maßnahmenpaket zur Unterstützung der Fluggesellschaften verabschiedet (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1991). Diese gelockerten Vorschriften gelten jedoch nur für die Dauer von drei Monaten. Linienfluggesellschaften befürchten, daß diese zeitweiligen Erleichterungen nicht ausreichen werden, wenn sie gutgerüstet in den verstärkten Wettbewerb ziehen wollen, den die Kommission mit ihren Entregulierungsmaßnahmen herbeizuführen hofft.

Die Sitzungsteilnehmer verabschiedeten eine gemeinsame Erklärung, in der sie die Kommission aufforderten, "Art, Zeitpunkt und Umsetzung von Maßnahmen noch einmal zu überdenken, die eine weitere Schwächung des Wirtschaftsbereichs zur Folge haben könnten."

Die Kommission sieht sich damit unter Druck gesetzt, den Liberalisierungsprozeß überall dort zu unterbrechen, wo er sich nachteilig auf die Wirtschaft auswirkt.

Die Erklärung appelliert darüber hin-

aus an Arbeitgeber und Gewerkschaften, gemeinsam auf eine Abfederung der Folgen der Krise hinarbeiten und insbesondere Entlassungen zu verhindern. Eine Reihe der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften würde vermehrte Konsultationen im Vorfeld von Entscheidungen mit Auswirkungen auf die künftige Betriebsstruktur ihrer Fluggesellschaften begrüßen. Nach Auffassung verschiedener Gewerkschaften hätten die jetzt vorgenommenen Entlassungen teilweise vermieden werden können, wenn Arbeitgeber und Gewerkschaften gemeinsam nach einem Ausweg aus der Krise gesucht hätten.

Die Erklärung hebt die Bedeutung des Schutzes bestehender und der Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten in dem Wirtschaftsbereich hervor und appelliert an die Kommission, Arbeitgebern und Gewerkschaften "breiteren Raum zu Gesprächen über Initiativen zur Harmonisierung der sozialen, sicherheitsrelevanten und technischen Maßnahmen" einzuräumen. Die Kommission sagte die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Arbeit des Ausschusses zu und wird gegebenenfalls im Juni und September weitere Sitzungen einberufen.

Kopien der gemeinsamen Erklärung wurden dem für Verkehr zuständigen Kommissionsmitglied Karel van Miert ebenso wie Vasso Papandreou (Sozialfragen) und Leon Brittan (Wettbewerbspolitik) zugestellt.

Die Sitzungsteilnehmer vereinbarten die Einrichtung von Studiengruppen, die sich mit den Vorschlägen im Zusammenhang mit der Erhebung von Mehrwertsteuer auf Flugscheine, dem Verbot des Verkaufszollfreier Waren und einer Harmonisierung der Vorschriften für die Personallizenzierung befassen sollen.

Die Studiengruppe für die Flug- und Dienstzeitbegrenzung legte einen Zwischenbericht vor. Eine Einigung zwischen der Gewerkschafts- und der Arbeitgeberseite der Gruppe hatte nicht erzielt werden können. Die Arbeiten in dieser Frage werden fortgesetzt.

Nach erheblichen Anfangsschwierigkeiten hat sich der paritätische Ausschuss inzwischen zu einem gut funktionierenden Gremium entwickelt. Die konstruktivere Haltung der Arbeitgeber hat zu einer wesentlichen Verbesserung der Atmosphäre beigetragen, und die Krise in dem Wirtschaftsbereich führte zu einer erheblichen Annäherung der beiden Seiten des Ausschusses.

## Restriktionen bei der Slot-Vergabe in Heathrow aufgehoben

Als wichtigste Entwicklung in der britischen Luftverkehrswirtschaft der vergangenen zehn Jahre wird eine Entscheidung der britischen Regierung angesehen, die Vorschriften über die Verteilung des Verkehrs auf die Flughäfen in Londoner Raum aufzuheben. Internationale und Inlandsfluggesellschaften können ohne jede Einschränkung um Start- und Landerechte auf dem Londoner Flughafen Heathrow konkurrieren.

Aufgrund der bisherigen Regelungen durften nur solche Fluggesellschaften den Flughafen Heathrow benutzen, die schon seit 1977 Flugdienste von dort aus anbieten. Auch für Charterflüge und neu eingerichtete Flugverbindungen im Inlandsverkehr war Heathrow tabu. Die

Vorschriften hinderten Fluggesellschaften wie Virgin Atlantic, All Nippon Airways, Cathay Pacific, Air New Zealand, Northwest und Delta daran, Heathrow zu benutzen.

Als erste unmittelbare Folge können United Airlines und American Airlines nach Aufhebung dieser Vorschriften nun an Stelle von PanAm bzw. TWA von Heathrow aus fliegen (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1991). Die britische Regierung konnte im Gegenzug Zugeständnisse von Seiten der Vereinigten Staaten sichern, von denen insbesondere Virgin Atlantic profitieren wird, wenngleich

Forts. auf Seite 10

# Air Europe/ILG geht in Konkurs: 3550 Entlassungen

Die International Leisure Group (ILG), in Großbritannien ansässige Muttergesellschaft von Air Europe und dem Reiseunternehmen Intasun, hat Konkurs angemeldet. Mehr als 3.550 Arbeitnehmer wurden freigesetzt, und die Hoffnung, einen Käufer für die Fluggesellschaft und das Reiseunternehmen der Gruppe zu finden, sind weitgehend geschwunden.

Die am 8. März vom Gericht eingesetzten Konkursverwalter versuchen, die Fluggesellschaft ebenso wie das Reiseunternehmen mit Hilfe eines an den Schutzbestimmungen von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung orientierten Verfahrens zu retten.

Die britische Zivilluftfahrtbehörde CAA, die die Betriebserlaubnis von Air Europe ursprünglich am 19. März einziehen wollte, gab den Konkursverwaltern mehr Zeit für ihre Suche nach einem Käufer für die Fluggesellschaft. Da sie sowohl ihre Gebäude als auch die Mehrzahl ihrer 37 Maschinen gemietet hat, sind die Start- und Landrechte auf den Flughäfen Gatwick und Manchester der einzige Kaufanreiz, den Air Europe zu bieten hat.

Während die Erfolgsaussichten bei der Suche nach einem Käufer für Air Europa relativ gering sind, konnten die Konkursverwalter ihre Tochtergesell-

schaften und Interessen an ihren europäischen Zweigunternehmen, z. B. Air Europe Express, dem auf Kurzstrecken über Nacht tätigen Luftfrachtunternehmen, bereits veräußern.

Noch schlechter stehen die Chancen für eine Rettung des Reiseunternehmensbereichs der ILG. Die Studiengruppe der Reiseunternehmer, die die 18 führenden Reisegesellschaften vertritt, mußte auf die bei einem Bankensyndikat hinterlegte Sicherheit für den Kundenschutz in Höhe von 62,3 Mio. Pfund (111.488.904 US-Dollar) zurückgreifen, um den 25.000 im Ausland gestrandeten ILG-Kunden die Heimkehr zu ermöglichen.

Die Vereinigung britischer Reisebüros (ABTA) hob inzwischen die Mitgliedschaft der ILG auf. Dies bedeutet, daß die 3.000 in der ABTA zusammengeschlossenen Reisebüros keine Urlaubsreisen der ILG mehr anbieten dürfen. Damit sind die Markennamen der ILG im Reisesektor - darunter Intasun, Global und Club 18-30 - wertlos geworden.

Keiner der ILG-Konkurrenten zeigt Interesse an einer Übernahme des Reisesektors der Gruppe. Angesichts des in diesem Jahr herrschenden Überangebots im Pauschalreisesektor von 15 bis 20 Prozent gegenüber der Nachfrage sind die meisten britischen Reiseunterneh-

men über diesen Kapazitätsrückgang geradezu entzückt.

In der Folge des Konkurses von ILG könnten die Unternehmen auf dem Flughafen Gatwick, die über Dienstleistungsverträge mit Air Europe verfügten, von einer zweiten Entlassungswelle überrollt werden. Besonders gefährdet sind Ogden Allied und Steels Aviation, deren wichtigster Kunde Air Europe war.

Steels, im Verpflegungsbereich für Air Europe tätig, gab die Freisetzung von 300 Beschäftigten in einer ihrer Großküchen bekannt, die ausschließlich Air Europe bedient hatte. Zwei Drittel der Tätigkeit von Ogden, die derzeit 600 Personen in Gatwick beschäftigt, wurden im Auftrag von Air Europe ausgeführt. Bei Ogden wird die Bekanntgabe von 300 Zwangsentlassungen erwartet. Neben dem Verlust dieser Arbeitsplätze wird der sogenannte Domino-Effekt auch bei den Zulieferbetrieben dieser Unternehmen zu Personalabbau führen.

Obwohl andere Charterfluggesellschaften wie z. B. Dan Air einen Teil der Aktivitäten von Air Europe übernehmen könnten, ist nicht zu erwarten, daß dadurch neue Arbeitsplätze geschaffen werden, da im Charterbereich bereits heute erhebliche Überkapazitäten zu verzeichnen sind.

Air Europe war eine nicht gewerkschaftlich organisierte Fluggesellschaft, d. h. die Mitarbeiter haben Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebene Mindestabfindung: ein Wochengehalt pro Jahr der Betriebszugehörigkeit. Wären sie gewerkschaftlich organisiert gewesen, hätte das Unternehmen die Gewerkschaft nach britischem Recht 90 Tage zuvor über die geplanten Entlassungen unterrichten müssen, was den Mitarbeitern in der Praxis eine Abfindungszahlung von mindestens 90 Tagen garantiert hätte.

Der Konkurs von Air Europe macht deutlich, daß sich ein Arbeitgeber durch seine gewerkschaftsfeindliche Politik zwar von gewissen Verpflichtungen befreien kann, damit jedoch noch keineswegs eine langfristige Garantie für wirtschaftlichen Erfolg gegeben ist. Anderen nicht gewerkschaftlich organisierten Fluggesellschaften, z. B. Laker und British Island Airways, erging es in der Vergangenheit nicht viel besser als Air Europe.

## ... Zugang zu Heathrow erleichtert

Forts. von Seite 9

diese nicht, wie von den britischen Fluggesellschaften erhofft, eine Öffnung des Binnenflugmarktes in den Vereinigten Staaten bedeuten.

Sowohl britische als auch ausländische Fluggesellschaften sahen in dem Zwang, den Flughafen Gatwick zu benutzen, schon seit langem einen erheblichen Wettbewerbsnachteil, u. a. weil große Düsenmaschinen für die kürzeren Startbahnen in Gatwick mehr Treibstoff benötigen und daher weniger Passagiere befördern können.

Eine Reihe von Linienfluggesellschaften im internationalen Langstreckenverkehr haben bereits Start- und Landzeiten in Heathrow beantragt. Den Linienfluggesellschaften im Kurzstrek-

kenverkehr, die eine große Zahl von Slots benötigen, wird dies wegen der sehr begrenzten Anzahl von zur Verfügung stehenden Slots allerdings nicht möglich sein.

Mit der Verlagerung von Langstreckenflügen nach Heathrow werden zusätzlich zu den durch den Konkurs von Air Europe und die Einschränkung ihres Flugbetriebs nach Gatwick durch British Airways und Dan Air freigewordenen Slots weitere Start- und Landzeiten in Gatwick frei. Durch die dadurch entstandene Entlastung des Flughafens Gatwicks wird die Zukunft des vor kurzem modernisierten Flughafens Stansted in Frage gestellt, dessen Ausbau in Reaktion auf die Überlastung von Heathrow und Gatwick erfolgte.

# Türkische Luftfahrtgewerkschaft bittet um Unterstützung für ihren Streik

Die Mitglieder der der ITF angeschlossenen türkischen Zivilluftfahrtgewerkschaft Hava-Is haben trotz der strikten gewerkschaftsfeindlichen Gesetzgebung des Landes beschlossen, für bessere Löhne zu streiken. Der Streikbeschluss wurde am 25. Februar gefaßt. Nach türkischem Recht muß eine 60tägige Abkühlphase eingehalten werden, bevor die Streikmaßnahmen beginnen können.

Im Januar traten etwa 200.000 Bergarbeiter, Textilarbeiter und Metallarbeiter in den Ausstand (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1991). Während des Golfkrieges wurden die Streiks für die Dauer von zwei Monaten, von der Regierung untersagt, und die Mehrzahl der Arbeitskonflikte konnte später auf dem Verhandlungswege gelöst werden. Jedoch wurde eine große Zahl von Arbeitnehmern im Anschluß an die Streiks entlassen, viele von ihnen ohne Abfindung.

Das türkische Recht machte den Arbeitgebern die Entlassung von Mitarbeitern ohne Abfindungszahlung einfach: Sie müssen lediglich behaupten, der Personalbestand ihres Unternehmens sei zu hoch. Arbeitnehmer werden häufig mit der Androhung von Entlassungen eingeschüchtert, um die Gewerkschaften von weitreichenden Forderungen bei

Verhandlungen abzuschrecken.

Bei Turkish Airlines (THY), Havas und einer weiteren Abfertigungsgesellschaft, Celebi Co, wurden mehr als 100 Arbeitnehmer entlassen. Zwar behauptete die Unternehmensleitung, daß der Personalbestand wegen der wirtschaftlichen Folgen des Golfkrieges verringert werden müsse, doch wurden anstelle der entlassenen Arbeitnehmer sofort neue Mitarbeiter eingestellt. Ganz offensichtlich dienten die Entlassungen in Wirklichkeit dazu, durch Einschüchterung der Arbeitnehmer die Position der Gewerkschaft zu schwächen.

Während der vergangenen zehn Jahre mußten die Beschäftigten bei THY zusehen, wie ihr Lebenshaltungsstandard kontinuierlich sank. Während die Fluggesellschaft massive Produktivitätssteigerung verzeichnen konnte, gingen die Reallöhne erheblich zurück. 1980 kamen 277 Fluggäste auf einen Arbeitnehmer - diese Zahl war bis 1989 auf 494 Fluggäste pro Arbeitnehmer gestiegen. Berechnungen der Hava-Is zufolge konnte sich ein durchschnittlicher Arbeitnehmer im Jahre 1980 von einem Monatsgehalt 12,5 THY-Tickets für die Strecke Istanbul-Ankara kaufen. Heute reicht das Monatsgehalt des gleichen Arbeitnehmers

nur noch für 2,6 Flugscheine.

Obwohl die Arbeitnehmer alle Argumente auf ihrer Seite haben, weigert sich die Arbeitgeberorganisation TÜHIS konsequent, über die geforderten Lohn erhöhungen zu diskutieren, solange die Gewerkschaft nicht auf ihre Forderungen im Zusammenhang mit Arbeitsplatzsicherheit und beruflicher Gesundheit verzichtet. Mit ihrer starren Haltung ließ sie der Gewerkschaft keinen anderen Ausweg als den Streik.

Da das Streikrecht der Arbeitnehmer nach türkischem Recht erheblich eingeschränkt ist, steht Hava-Is vor großen Schwierigkeiten. Die Gewerkschaft bittet die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um Unterstützung während des Streiks. Solidaritätsbotschaften wären äußerst willkommen und können an folgende Adresse gesandt werden:

**Herrn A. Ayçin**  
Präsident  
Türkiye Sivil Havacılık Sendikası  
İncirli Caddesi, Volkan Apt. 68/1  
Bakirköy  
İstanbul  
TÜRKEI

Telefax: +90 1 571 90 51

## Harte Zeiten für Fluggesellschaftspersonal

Während bei der Privatisierung von Aerolíneas Argentinas erhebliche Schwierigkeiten aufgetreten sind, ist die polnische Regierung weiterhin fest entschlossen, die staatliche Fluggesellschaft LOT zu privatisieren. Die belgische Regierung will Sabena mit Hilfe eines Umstrukturierungsplanes, der auch den Abbau zahlreicher Arbeitsplätze vorsieht, wieder flottmachen. Unterdessen sorgt eine Fluggesellschaft nach der anderen mit der Ankündigung von Entlassungen dafür, daß die Beschäftigten in der Zivilluftfahrt überall auf der Welt die Folgen der erheblichen Probleme der Luftverkehrswirtschaft zu spüren bekommen.

### Streit über Privatisierung von Aerolíneas

Ein heftiger Streit ist zwischen der argentinischen Regierung und den neuen Eigentümern der vor kurzem privatisierten Fluggesellschaft Aerolíneas Argentinas entbrannt. Das von Iberia angeführte Konsortium, das 85 Prozent von Aerolíneas kontrolliert, hat seine Anteile an der Fluggesellschaft nicht bezahlt.

Das Konsortium hatte die staatliche Fluggesellschaft gegen Zahlung von 2,3 Mrd. US-Dollar sowie den Tausch von Aktien gegen Schulden übernommen. Die Regierung verlängerte die ursprüngliche Zahlungsfrist um weitere drei Monate, doch auch diesen Zeitraum haben die Käufer inzwischen verstreichen lassen. Aerolíneas behauptet, eine Reihe von Düsenantrieben sei verschwunden und die Regierung schulde einen Teil der Einnahmen aus Flugscheinverkäufen vor der Privatisierung in Höhe von insgesamt 42 Mio. Dollar, die von den neuen Eigentümern anerkannt wurden.

Iberia, die einen 42%igen Anteil an Aerolíneas hält, bot an, den ausstehenden Betrag von 130 Mio. US-Dollar in Form von Staatsanleihen zu begleichen. Laut Kaufvertrag ist das Geld über einen Zeitraum von zehn Jahren zurückzuzahlen. Allerdings konnten Iberia und ihre argentinischen Partner ihre Meinungsverschiedenheiten über Finanzierung und Kontrolle der Fluggesellschaft bisher nicht beilegen.

### Privatisierung der polnischen Fluggesellschaft

Die staatliche polnische Fluggesellschaft LOT soll privatisiert werden. Die Fluggesellschaft, die ebenso wie zahlreiche andere Fluggesellschaften unter einem erheblichen Rückgang im Fluggastaufkommen und hohen Treibstoffkosten zu leiden hat, wird, vor allem wegen ihrer sowjetischen Maschinen, wohl kaum größeres Kaufinteresse wecken.

Dem Privatisierungsbeschuß liegt jedoch nicht nur die Notwendigkeit zugrunde, zusätzliches Kapital für eine Modernisierung der Fluggesellschaft zu finden. Die Behörden wollen damit auch den für staatliche Unternehmen verhängten Lohnstopp umgehen, um dem hochqualifizierten Personal attraktivere Einkommen bieten zu können.

### Sanierung bei Sabena

Die belgische Regierung will die nationale belgische Fluggesellschaft Sabena

Forts. auf Seite 12

# ... Arbeitsplatzabbau geht weiter

Forts. von Seite 11

mit Hilfe eines komplexen Umstrukturierungsplanes sanieren, der u. a. 2.204 Entlassungen vorsieht und am 14. März die Zustimmung der Luftverkehrsgewerkschaften erhielt.

Die Mehrzahl der Arbeitsplätze sollen mit Hilfe der Einstellung der Sabena-Flüge nach Nordamerika — Toronto, Montreal und Atlanta — und der verringerten Flugfrequenz auf der Strecke nach New York eingespart werden. Auch die Zahl der Flüge nach Singapur und Südostasien soll reduziert werden. Eine Entscheidung über die Flugfrequenz zu Destinationen in Afrika steht noch aus. Der Fluggesellschaft liegen Angebote von British Airways und American Airlines vor, die Sabena in eine europäische Regionalfluggesellschaft umwandeln und sich dabei des Brüsseler Flughafens als Drehkreuz bedienen wollen.

## Sparpläne bei Air France

In vielen Ländern leiden die Arbeit-

nehmer in der Zivilluftfahrt noch immer unter den Auswirkungen des Golfkriegs und den schlechten finanziellen Ergebnissen der Fluggesellschaften. Air France gab im Rahmen ihres jüngsten Maßnahmenpakets zur Bewältigung der durch steigende Kosten und sinkendes Verkehrsaufkommen ausgelösten Krise Pläne für eine Kürzung ihrer Lohnkosten um 600 Mio. Francs (107.855.473 US-Dollar) bekannt.

Im Rahmen dieser Pläne sollen Löhne und Arbeitszeiten der Beschäftigten um sechs Prozent gekürzt und alle Löhne auf dem Niveau von 1990 eingefroren werden. Die Geschäftsleitung von Air France schlägt außerdem eine Anpassung des Personalbestands bei Air France an den Saisonbedarf durch Änderung der Arbeitszeiten sowie eine Vorruhestandsregelung für Arbeitnehmer im Alter von 53 bis 58 Jahren vor.

Das Unternehmen gab bereits im vergangenen September den vorläufigen Verzicht auf alle nicht unbedingt erfor-

derlichen Bodeninvestitionen bekannt. Im Februar kündigte es die Streichung von 2.000 Flügen aus dem Flugplan, die sind etwa 6 Prozent der Flüge insgesamt an.

## Arbeitsplatzabbau bei Qantas

Qantas Airways, die staatliche nationale Fluggesellschaft Australiens, wird möglicherweise weitere 2.000 Stellen einsparen. Im laufenden Finanzjahr sind der Fluggesellschaft Treibstoffkosten in Höhe von 613 Mio. US-Dollar entstanden, 70 Prozent mehr als vor dem Golfkrieg veranschlagt. Ein Grund für die weiterhin hohen Treibstoffpreise ist die große Menge von Treibstoff, die während des Golfkrieges verbraucht wurde.

Die viertgrößte Fluggesellschaft der USA, Northwest Airlines, die Teile des Vermögens von Eastern Airlines übernehmen will, plant eine Reduzierung ihrer Flugkapazitäten im internationalen Verkehr um beinahe 20 Prozent.



## LEUTE

Nach 14 Jahren im Amt des nationalen Sekretärs für Straßentransport der britischen Transport and General Workers' Union trat **Jack Ashwell** im Dezember vergangenen Jahres in den Ruhestand. Als nationaler Sekretär startete Ashwell eine Mitgliederwerbekampagne unter den Lkw-Fahrern, eine schwierige Aufgabe in einem Wirtschaftsbereich mit zahlreichen kleinen Unternehmen und einer weit verstreuten Arbeitnehmererschaft.

1966 kam Ashwell als hauptamtlicher Funktionär für die Fischereiarbeiter in der Hafenstadt Hull (Yorkshire) zur TGWU. Vier Jahre später übernahm er die Funktion des Regionalsekretärs für Bus- und Lkw-Fahrer.

Während der vergangenen vier Jahre kämpfte er als Stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion Straßentransport (dieses Amt legte er 1990 auf dem Kongreß in Florenz nieder) insbesondere vor dem Hintergrund der bevorstehenden Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes um eine Verbesserung der Bedingungen der Fahrer im grenzüberschreitenden Straßentransport. Insbesondere setzte er sich für kürzere Arbeitszeiten und ein sicheres Arbeitsumfeld ein.

Nachfolger Ashwells im Amt des nationalen Sekretärs ist **John Moore**, der schon seit vielen Jahren mit Ashwell zusammengearbeitet hatte. Moore, seit 1979 Regionalsekretär der Abteilung Straßentransport für London und Südost-England, kann auf langjährige Erfahrungen sowohl als Bus- als auch als Lkw-Fahrer verweisen. Als neuer nationaler Sekretär will er die Zahl der Mitglieder seiner Abteilung vergrößern und die Anerkennung des Berufsbilds des Berufsfahrers durchsetzen.

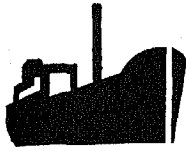
**Victor McGeer**, ein ehemaliger Lkw-Fahrer und früherer Regionalsekretär für den Personenverkehr, übernahm John Moores frühere Position in der Hauptabteilung Straßentransport der TGWU.

**Kapitän Hubert Wardelmann**, Stellvertretender Direktor der Abteilung für Schifffahrtssicherheit der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt und Leiter ihrer Frachtsektion, trat Ende 1990 nach 18 Jahren bei der IMO in den

Ruhestand.

Nach 20 Jahren auf See wandte sich Wardelmann zunächst in der Bundesrepublik und später bei der IMO einer beruflichen Karriere an Land zu, in deren Verlauf er sich stets dafür einsetzte, daß der Schifffahrtswirtschaft umfassende Leitlinien für den sicheren Transport gefährlicher Güter auf See zur Verfügung standen und im Notfall die richtigen Hilfsmaßnahmen ergriffen wurden. Dabei widmete er selbst der Versorgung der Seeleute mit erster Hilfe seine Aufmerksamkeit.

Als Sekretär des IMO-Unterausschusses für Gefahrguttransport überwachte er die Erarbeitung und spätere Überarbeitung des internationalen Kodex für die Beförderung gefährlicher Güter mit Schiffen, eines Standardwerks für den Wirtschaftsbereich. Kapitän Wardelmann nahm im November/Dezember 1989 als Mitglied eines internationalen Expertenteams der Ordnungsbehörden der Verkehrswirtschaft an der ITF-Konferenz zum Thema Gefahrguttransport teil, um die Delegierten über die auf internationaler Ebene unternommenen Anstrengungen zur Gewährleistung der Sicherheit im Gefahrguttransport zu informieren.



## Südafrikanische Gewerkschaft erhält Vertretungsrecht für Schiffsbesatzungen

Ein Meilenstein in der Geschichte ist die Unterzeichnung einer Vereinbarung über die gewerkschaftliche Anerkennung zwischen einer großen Schiffsfahrtsgruppe in Südafrika und der der ITF angeschlossenen südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU).

Die TGWU organisiert vor allem Arbeitnehmer im Binnenverkehr (Busse, Lkws und Häfen) sowie Sicherheitspersonal.

Einen Vertrag zwischen der Gewerkschaft und Unicorn Lines in Durban für die Arbeitnehmer an Land gibt es bereits seit einiger Zeit. Nun konnte die Gewerkschaft jedoch auch ihre Anerkennung als Gewerkschaft der Schiffsbesatzungen des Unternehmens aushandeln. Dies ist der erste derartige Vertrag der TGWU und, was ihm ganz besondere Bedeutung verleiht, der erste derartige Vertrag in der Geschichte Südafrikas.

Inzwischen hat die Gewerkschaft Lohnverhandlungen für die betroffenen Bemannungen aufgenommen.

Unicorn Lines of Durban befinden sich zu 60 Prozent im Besitz der African Coasters Holdings, die wiederum von der wohlhabenden Familie Grindrod kontrolliert wird. Die verbleibenden 40 Prozent des Unternehmens sind Eigentum der ehemals staatlichen südafrikanischen Schifffahrtslinie Safmarine, an der der Staat zwar immer noch einen 50%igen Anteil hält - 21 Prozent werden von British and Commonwealth kontrolliert -, die aber inzwischen in einer größeren südafrikanischen Holdinggesellschaft für Unternehmen des Freizeit- und Verkehrsbereichs namens Safren aufgegangen ist.

Elf Schiffe befinden sich im nutzniebenden Eigentum der Unicorn Lines. Vier dieser Schiffe fahren unter südafrikanischer Flagge, fünf unter der Billigflagge Panamas, eines ist im Billigflaggenregister von Saint Vincent registriert. Zwei neue Schiffe wurden bei einer polnischen Werft in Auftrag gegeben.

Die Schiffe verkehren größtenteils in der südafrikanischen Küstenschifffahrt (Durban - Port Elizabeth - East London). Gelegentlich fahren sie andere afrikanische Länder wie z. B. Réunion und Mauritius an.



Das Verhandlungsteam der TGWU, das die erste Vereinbarung zwischen einer südafrikanischen Gewerkschaft und einem Schiffsverkehrsunternehmen (Unicorn Lines) über die gewerkschaftliche Vertretung von Seeleuten zustandebrachte — v.l.n.r.: Bonga Mlumpi, Amon Gewabaza, Ntokozo Mbele, Stanley Zungu und Cecil Luwaca vor der unter der Billigflagge Panamas fahrenden *Eland* der südafrikanischen Reederei (Photo: David Herson).

## Scharfe Kritik an neuseeländischer Regierung

Aufs Schärfste verurteilten die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum den Angriff der neuseeländischen Regierung auf die Gewerkschaftsrechte des Landes sowie den Aids-Erlass der koreanischen Regierung und ihre Zweitregisterpläne.

Mehr als 40 Mitglieder, Berater und Beobachter aus 14 Ländern Asiens und des pazifischen Raums nahmen vom 25. bis zum 27. Februar 1991 an der Sitzung des ITF-Regionalausschusses für Seeleute aus Asien und dem pazifischen

Raum in Taipeh (Taiwan) unter Leitung des Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion Mols Sorensen teil. Das Sekretariat war vertreten durch den Stellvertreter des ITF-Generalsekretär Ake Selander, den Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, und ITF-Sektionsassistent (Senior) Agis Tselentis.

Die Beratungen des Ausschusses konzentrierten sich auf verschiedene Fragen der Schifffahrtspolitik, u. a. Zweitregister und ausländische Seeleute; Einstellungs-

Forts. auf Seite 14

# EG-Rechtsexperten torpedieren Kabotageregelung

Die Vereinbarung der europäischen Verkehrsminister über eine beschränkte Form der Kabotage in der Seeschifffahrt scheiterte am Einspruch der Rechtsexperten der EG-Kommission.

Mit ihrer im Dezember 1990 getroffenen Entscheidung für eine Lockerung der bestehenden Einschränkungen für einen Teil des innereuropäischen Seeverkehrs "im Laufe des Jahres 1993" (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991) hatten die Verkehrsminister die von der EG gesetzte Frist für die Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs bis Dezember 1992 überzogen. Die für die Schifffahrtswirtschaft Griechenlands, Italiens, Spaniens und Portugals überlebenswichtige Inselfahrt wurde von den Kabotageregelungen ausgenommen. Mehrere Staaten hatten darüber hinaus weitere Ausnahmeregelungen für die "strategische Schifffahrt" (z. B. den Öltransport) gefordert.

Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket hätte zwar eine weitreichende Änderung der bestehenden Kabotageregelungen in Europa bedeutet (in deren Rahmen alle Küstenstaaten mit Ausnahme Großbritanniens den inländischen Verkehr auf Schiffe ihrer eigenen Flagge beschränken), konnte jedoch die Rechtsexperten der EG nicht zufriedenstellen, die darin einen Verstoß gegen die Gründungsverträge sahen.

Das Rechtsgutachten stellte fest, daß aller Verkehr bis spätestens Dezember 1992 liberalisiert werden muß, läßt jedoch innerhalb eines beschränkten Rahmens Spielraum für gewisse "Ausnahmeregelungen".

Diese Ausnahmeregelungen sind durch spezielle soziale oder wirtschaftliche Gründe zu rechtfertigen und in Bezug auf Geltungsbereich und Geltungsdauer zu begrenzen.

Zum Beispiel könnten die Verkehrs-

minister eine Ausnahmeregelung für die Inselfahrt beschließen und dies mit der wichtigen sozialen Funktion dieses Verkehrsträgers und der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung rentabler Verkehrsverbindungen für die Volkswirtschaften der betroffenen Länder begründen. Die Regierungen könnten außerdem für bestimmte Schifffahrtsrouten ein System von Genehmigungen einführen, für deren Erteilung die Beschäftigung einer bestimmten Mindestanzahl von örtlichen Arbeitnehmern vorgeschrieben ist.

Auch die Geltungsdauer einer derartigen Ausnahmeregelung müßte begrenzt sein. In der Zivilluftfahrt gelten ähnliche Ausnahmeregelungen für die Dauer von 15 Jahren.

Auf einer vorbereitenden Sitzung beschlossen die europäischen Verkehrsminister, die Kabotagefrage auf ihrer nächsten offiziellen Sitzung Ende März auszuklammern. Nach Verabschiedung des Entwurfs im Dezember hatten sie gehofft, auf ihrer Sitzung in diesem Monat mit der Arbeit an den Einzelheiten der Vereinbarung beginnen zu können. Das Rechtsgutachten hat dies unmöglich gemacht. Viele Minister sind verärgert über die Aussicht, die Verhandlungen über das Paket noch einmal von vorne aufrollen zu müssen, nachdem der ursprünglichen Vereinbarung ein schwieriger Balanceakt zwischen widersprüchlichen Positionen der Mitgliedstaaten vorausgegangen war.

## Verbot der Beförderung radioaktiver Stoffe auf RoRo-Fähren gefordert

Vertreter der Hafendarbeiter in den Häfen von Dover (Großbritannien) und Dünkirchen (Frankreich) fordern ein Verbot der Beförderung nuklearer Abfallstoffe auf RoRo-Fähren über die Straße von Dover.

In den vergangenen Jahren verdoppelte sich das Transportaufkommen ausgebrannter Kernbrennstoffe auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen zwischen diesen beiden Häfen. Auch eine radioaktive Fracht aus der Bundesrepublik Deutschland, die im Januar von Hafendarbeitern in Rotterdam erfolgreich boykottiert worden war (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar und Februar 1991), wurde auf diesem Weg nach Großbritannien geschmuggelt. Gewerkschaftsvertreter in Dover und Dünkirchen sind entschlossen, den Einsatz der auf der hoch frequentierten Kanalstrecke verkehrenden RoRo-Fähren wie z. B. der *Nord Pas de Calais* zum Transport solcher gefährlicher Frachten zu verhindern.

In einer von der der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaft RMT am 28. Februar veröffentlichten Erklärung begrüßen und unterstützen beide Seiten die "jüngsten Aktionen anderer europäischer Hafendarbeiter und Seeleute beim Boykott dieser Transporte".

Sie beschlossen ferner, sich bei Hafenbehörden und Politikern "für die Einstellung dieser Lieferungen, die eine Gefährdung der Bevölkerung der beiden Länder ebenso wie der Umwelt generell darstellen," einzusetzen.

Die ITF lehnt jede Beförderung ausgebrannter Nuklearbrennstoffe auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen ab.

## ... koreanisches Zweitregister und Aids-Erlaß verurteilt

Forts. von Seite 13

praktiken; Quotensysteme, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer in Asien und dem pazifischen Raum; Untersuchungen auf Drogenmißbrauch; Alkoholmißbrauch; Aids; die Tätigkeit im Rahmen der ITF-Kampagne in der Region sowie die Angriffe der neuseeländischen Regierung auf die Kollektivverhandlungsrechte in der Schifffahrtswirtschaft.

Die Ausschußmitglieder verabschiedeten vier Entschlüsse. In der Entschlußung zu ausländischen Seeleuten wurden Verbesserungen bei den Arbeits-

normen gefordert, bilaterale Bemannungsverträge abgelehnt und IAO-Bedingungen als absolute Mindestnorm bezeichnet. In der Entschlußung zum geplanten koreanischen Zweitregister unterstützten die Ausschußmitglieder die koreanische Seeleutegewerkschaft FKSU in ihrem Widerstand gegen ein solches Register und forderten die koreanische Regierung und die Reeder des Landes auf, den Gedanken aufzugeben (was sie auch getan haben - vergl. Flaggenüberblick). In der Entschlußung zum koreanischen Regierungserlaß zur Aidsvorbeugung forderte der Ausschuß von der koreanischen Regierung eine Änderung an den Abschnitten des Erlasses,

durch die Seeleute gegenüber anderen Gruppen benachteiligt werden. In einer Entschlußung zu den von der neuseeländischen Regierung vorgelegten gewerkschaftsfeindlichen Gesetzen werden die Änderungsvorschläge zur Schifffahrtsgesetzgebung verurteilt und alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufgefordert, die neuseeländischen Seeleute mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln in ihrem Kampf gegen eine reaktionäre Regierung zu unterstützen.

Der Ausschuß begrüßte die Pläne des ITF-Sekretariats zur Einberufung eines ITF-Seminars für Fischer in Asien und dem pazifischen Raum.

# Schweden: Neues Gesetz legalisiert Schiffsboykotts

## — Gewerkschaftskampagne führt zum Erfolg

Solidaritätsmaßnahmen der schwedischen Hafendarbeiter zur Unterstützung der Forderung nach ITF-Verträgen für Besatzungen auf Billigflaggschiffen, die durch das Gerichtsurteil im Falle der *JSS Britannia* aus dem Jahre 1989 wesentlich erschwert worden waren, werden schon bald wieder völlig legal sein. Dem schwedischen Parlament liegt ein dahingehender Gesetzentwurf vor, der voraussichtlich noch vor dem ersten Juli verabschiedet wird.

Das Gerichtsurteil (vergl. **ITF-Nachrichten** Nov./Dez. 1989) war das Ergebnis eines Boykotts gegen die unter zypriotischer Flagge fahrende *JSS Britannia* — ein Schiff mit philippinischer Besatzung und einem von der nicht der ITF angeschlossenen philippinischen Seeleute-„Gewerkschaft“ ALU-PSU „ausgehandelt“ unternommenen, für die ITF nicht annehmbaren Vertrag. Vor dem schwedischen Arbeitsgericht argumentierten die Reederei und ihre Komplizen bei der PSU, mit dem Boykott hätten die Gewerkschaften gegen die im Mitbestimmungsgesetz festgeschriebenen Grundsätze des schwedischen Arbeitsrechts verstoßen, da die Arbeitskampfmaßnahmen einen Eingriff in einen geltenden Kollektivvertrag darstellten.

Nach schwedischem Arbeitsrecht dürfen die Arbeitnehmer während der Laufzeit eines Kollektivvertrages keine Arbeitskampfmaßnahmen ergreifen, da ein solcher Vertrag ein rechtsverbindliches Instrument darstellt (ebenso wenig können Arbeitgeber Aussperrungen o. ä. vornehmen). Zulässig sind jedoch Solidaritätsmaßnahmen schwedischer Gewerkschaften, wenn sie von einer in einen Arbeitskonflikt verwickelten anderen Gewerkschaft offiziell um Unterstützung gebeten werden.

Dies ist eine durchaus annehmbare Regelung, solange die Verträge, um die es geht, das Ergebnis freier und demokratischer Verhandlungen zwischen schwedischen Arbeitnehmern und ihren Arbeitgebern sind. Bei strikter Aus-

führung des Mitbestimmungsgesetzes war das Gericht im Falle der *JSS Britannia* jedoch gezwungen, jedem von einer sogenannten „Gewerkschaft“ unterzeichneten sogenannten „Kollektivvertrag“

Änderungsgesetz zum Mitbestimmungsgesetz vorlegen werde (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai/Juni 1990).

Reeder und ihre Verbündeten (wie z. B. die PSU, die sehr eindeutig demon-



Rechtsschutz vor Arbeitskampfmaßnahmen zu gewähren, völlig unabhängig davon, ob es sich beim Unterzeichner um eine echte „Gewerkschaft“ handelte und inwieweit die dem Kollektivvertrag unterstehenden Arbeitnehmer eine demokratische Einflußmöglichkeit auf die Verhandlungen hatten.

Das Urteil war nicht nur ein schwerer Schlag für die ITF-Kampagne, sondern hatte weitreichende Konsequenzen für die gesamte schwedische Gewerkschaftsbewegung. Es bedeutete, daß ausländische Arbeitnehmer in Schweden auf der Grundlage von falschen, ihnen aufgezwungenen gewerkschaftlichen Kollektivverträgen beschäftigt werden konnten, auf die sie keinerlei Einfluß hatten. Damit wäre das Grundprinzip freier Kollektivverhandlungen praktisch abgeschafft worden.

Sofort nach der Urteilsverkündung setzte in Schweden eine massive Kampagne für eine Aufhebung des Gerichtsbeschlusses ein. Die der ITF angeschlossene schwedische Seeleutegewerkschaft SSU ebenso wie der nationale Gewerkschaftsdachverband LO führte eine groß angelegte Öffentlichkeitskampagne durch, organisierten Betriebsversammlungen und Ausstellungen und setzten sich bei der sozialdemokratisch geführten Regierung in Schweden für die Verabschiedung eines neuen Gesetzes ein.

Ihr harter Einsatz führte schließlich am 14. Juni 1990 zum Erfolg, als der schwedische Arbeitsminister Bo Bylund ankündigte, die Regierung werde ein-

strierte, auf welcher Seite sie in dieser Angelegenheit steht) machten all ihren Einfluß gegen diese Vorschläge geltend — und der ursprünglich für Januar diesen Jahres erwartete Gesetzentwurf wurde nicht veröffentlicht.

Inzwischen liegen dem Parlament die Änderungsvorschläge vor. Ihre Verabschiedung steht dank der Unterstützung von seitens der sozialdemokratischen Partei sowie der Grünen im Parlament außer Frage.

Das Änderungsgesetz zum Mitbestimmungsgesetz beschränkt den Schutz für Arbeitskampfmaßnahmen ausdrücklich auf Kollektivverträge mit schwedischen Gewerkschaften, die dem Mitbestimmungsgesetz unterliegen. Arbeitsbedingungen, die nicht in diesen Rahmen fallen und schlechter sind als schwedische Bedingungen, sind ein rechtmäßiges Ziel für Arbeitskampfmaßnahmen. Nach Rücksprache mit ihren internationalen Organisationen (der ITF) können die schwedischen Gewerkschaften legal zu Arbeitskampfmaßnahmen greifen, um die Forderung nach Abschluß besserer Verträge für Billigflaggschiffe zu unterstützen.

Außerdem stellt das neue Gesetz ausdrücklich fest, daß Verträge, wenn sie ausländischem Recht unterworfen sind, nicht deswegen für ungültig erklärt werden können, weil sie aufgrund rechtlich zulässiger Maßnahmen in Schweden abgeschlossen wurden.

Die ITF ist mit diesem Ergebnis natür-

Forts. auf Seite 16

# ... Boykott sichert Heuernachzahlungen für russische Seeleute

Forts. von Seite 15

lich sehr zufrieden. Ihr besonderer Dank gilt dem Vorsitzenden der SSU, Anders Lindström, und der gesamten Gewerkschaft für ihren unermüdlichen Einsatz während der Kampagne für dieses Gesetz und die Art und Weise, in der sie der schwedischen Öffentlichkeit das Schicksal der Seeleute nahebringen konnten.

Auch bei der bisherigen Rechtslage werden in Schweden weiterhin Boykotte durchgeführt. Das unter der Billigflagge Zyperns fahrende Schiff griechischer Reeder *Atlantis* wurde am 21. und 22. März in Göteborg von schwedischen Hafentarifarbeitern boykottiert, weil es einen im April 1990 in Norwegen unterzeichneten ITF-Vertrag nicht eingehalten hatte. Im Dezember vergangenen Jahres wurde die aus griechischen und chinesischen Seeleuten bestehende Besatzung nach Hause geschickt und statt dessen 25 russische Seeleute an Bord genommen. Gleichzeitig wurde die Vollmatrosenheuer auf etwa 300 US-Dollar im Monat gekürzt. Der russischen Besatzung standen Heuernachzahlungen in Höhe von insgesamt 43.000 US-Dollar zu. Dank des Boykotts verpflichteten sich die Reeder zur Einhaltung des Vertrages und zahlten die ausstehenden Heuern aus.

In zahlreichen Häfen auf der ganzen Welt sind Boykotts bzw. die Drohung mit einem Boykott integraler Bestandteil der ITF-Kampagne. Häufig reicht schon eine Warnung der örtlichen Gewerkschaft aus. Die ITF beabsichtigt nicht, über jeden angedrohten oder tatsächlich durchgeführten Boykott zu berichten, aber von Zeit zu Zeit wollen wir versuchen, mit Meldungen über bestimmte Aktivitäten einen Eindruck von der Kampagne zu vermitteln.

R. Kumar Pahuja (30), ein zweiter Offizier indischer Nationalität, wurde im August 1989 bei einem tragischen Unfall von einem gerissenen Schlepptau getötet. Sein Schiff, die unter Hongkong-Flagge fahrende *Pawnee* befand sich zu diesem Zeitpunkt in Taiwan. Die Reeder setzten sich mit den Hinterbliebenen in Verbindung und boten ihnen zunächst die Auszahlung des im damals geltenden Vertrag der indischen Seeleutegewerkschaft NUSI vorgesehenen Sterbegeldes in Höhe von 24.000 US-Dollar an. Die vertraglich vorgeschriebenen Jahresheuer belief sich zu jenem Zeitpunkt auf

24.000 US-Dollar, wurde jedoch inzwischen in Einklang mit der ITF-Politik auf 40.000 US-Dollar angehoben. Die ITF wurde hinzugezogen, und die auf die Durchsetzung von Forderungenspezialisierten Mitarbeiter in der ITF-Sonderabteilung der Seeleute führten im Auftrag der Familie die Verhandlung. Im Ergebnis erklärte sich das Unternehmen bereit, der Familie den im Rahmen eines Entschädigungsfonds für Arbeitnehmer in Hongkong vorgesehenen höheren Betrag von insgesamt 44.230,76 US-Dollar zu zahlen. Nachdem das Unternehmen bereits 24.844 Dollar an die Familie ausgezahlt hatte, kann sie nun einen weiteren Scheck in Höhe von 19.386,76 Dollar erwarten. Wie in fast allen von den für die Bearbeitung von Forderungen zuständigen SSD-Mitarbeitern behandelten Fällen fielen auch hier keinerlei Bearbeitungs- oder sonstige Gebühren an, und die Familie kam den gesamten ausgehandelten Betrag in Empfang nehmen.

Viele Monate lang wartete die Besatzung der unter maltesischer Billigflagge fahrenden *Luna* im Trockendock von Hirtshals (Dänemark) bereits auf ihre Heuern. Der Stückgutfrachter finnischer Reeder untersteht einem ITF-Standardvertrag. Im Februar nahm die Besatzung schließlich Kontakt zur ITF auf. Daraufhin besuchte der dänische Billigflaggeninspektor John Jacobsen das Schiff und berechnete die den sechs an Bord befindlichen Besatzungsmitgliedern (ein finnischer Kapitän und 5 polnische Mannschaftsdienstgrade bzw. Unteroffiziere) zustehenden Heuernachzahlungen auf 36.000 US-Dollar. Besatzung und Reparaturwerft haben das Schiff inzwischen gemeinsam arrestieren lassen. Laut Jacobsen handelt es sich dabei um die erste Arrestierung zur Sicherung von Heuernachzahlungen in der dänischen Geschichte. Da die Reeder nicht über die erforderlichen Mittel verfügen, um die der Besatzung und der Werft zustehenden Zahlungen zu leisten, wird das Schiff aller Voraussicht nach verkauft. Die ITF hat die Verantwortung für die Versorgung der Besatzung mit Lebensmitteln übernommen. Jedes Besatzungsmitglied hat inzwischen einen Bargeldvorschuß in Höhe von 500 US-Dollar erhalten.

Am 13. März wurde die in Rotterdam von ihrem Agenten und der aus neun

Seeleuten aus Sri Lanka und drei Griechen bestehenden Besatzung wegen ausstehender Heuern in Höhe von 23.000 US-Dollar arrestierte, unter maltesischer Flagge fahrende *Lito* (vergl. ITF-Nachrichten Januar und Februar 1991) im Rahmen einer öffentlichen Versteigerung verkauft. Der Schätzwert des Schiffes betrug 150.000 niederländische Gulden (85.000 US-Dollar), verkauft wurde es für eine Million Gulden (570.000 Dollar)! Noch seltsamer ist, daß es sich bei dem Käufer um die bisherige Eigentümerin des Schiffes handelt - die mehr oder weniger konkursreife Chancery Bank in London (die zur Zeit im Rahmen einer dem Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung ähnlichen Regelung von Konkursverwaltern geführt wird). Doch welche für den Laien undurchschaubaren Steuertricks auch diesen Schritt veranlaßt haben mögen, er bedeutet, daß alle Forderungen der Besatzung in vollem Umfang erfüllt werden. Das Schwesterschiff der *Lito*, die ebenfalls unter maltesischer Flagge fahrenden *Pascal*, die in Malta unter Arrest steht und ihren 12 ägyptischen Besatzungsmitgliedern insgesamt 82.000 US-Dollar schuldet, sollte Anfang März verkauft werden. Dieser Termin wurde jedoch auf den 12. April verschoben.

Der Fall der unter liberianischer Flagge fahrenden *Darien* (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1991) wurde inzwischen geregelt. Das von Gulfeast Shipmanagement in Hongkong verwaltete Schiff war als Sicherheit für Heuernachforderungen in Höhe von 109.000 US-Dollar sowie die Forderung eines Seemanns, der das Schiff bereits verlassen hatte, arrestiert worden. Bei dieser letztgenannten Forderung handelt es sich nicht, wie ursprünglich von uns berichtet, um eine Schmerzensgeldforderung wegen eines Unfalls - dem Seemann geht es sehr gut - sondern um eine Heuernachzahlung in Höhe von 6.000 Pfund Sterling (10.737 US-Dollar), die ihm bei seiner Abmusterung nicht ausgezahlt wurden. Die Heuernachzahlungen für die derzeitige Besatzung wurden in der ersten Februarwoche ausgezahlt, während es das ehemalige Besatzungsmitglied die Summe von 12.850,71 Pfund Sterling (22.996 US-Dollar) als Heuernachzahlung und Entschädigung für die verspätete Auszahlung erhielt. Die Arrestierung wurde aufgehoben, und das Schiff verließ am 6. Februar den Hafen.



# Stärkung der Hafenstaatenkontrolle in Europa

Auf einer Sitzung in diesem Monat einigten sich europäische Schiffahrtsminister über striktere Kontrollen für unternormige Schiffe und größere Koordinierung der europäischen Schiffssicherheitsinspektoren.

Die vierte Ministerkonferenz der Hafenstaatenkontrolle fand am 14. März 1991 auf Einladung der französischen Regierung und unter Vorsitz des französischen Schiffahrtsministers Jacques Mellick in Paris statt. Neben den Regierungen der 14 Unterzeichnerstaaten der gemeinsamen Absichtserklärung (GA) von Paris über die Hafenstaatenkontrolle aus dem Jahre 1982 nahmen die Regierungen Kanadas, Luxemburgs, Marokkos, Polens und der UdSSR sowie Vertreter der Europäischen Gemeinschaft, der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt, der Internationalen Arbeitsorganisation, der französischen Gewerkschaften und der ITF als Gäste an der Sitzung teil. Die ITF war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander vertreten. ITF-Vorstandsmitglied René Valladon von der französischen Gewerkschaft Force Ouvrière gehörte der französischen Gewerkschaftsdelegation an.

In der GA verpflichten sich die Mitgliedstaaten zur Beschäftigung von Schiffahrtsinspektoren in ihren Häfen, die die einlaufenden Schiffe unabhängig von ihrer Flagge auf die Einhaltung grundlegender Sicherheitsnormen (IMO- und IAO-Übereinkommen) überprüfen. Die GA-Inspektoren stehen über ein europäisches Computernetz (Sirenac) miteinander in Verbindung. Ihre Tätigkeit wird von einem Sekretariat mit Sitz in den Niederlanden koordiniert.

In ihrer Abschlusserklärung unterstrichen die Konferenzteilnehmer ihre Absicht, für eine weitere Verbesserung der Schiffahrtssicherheit, des Schutzes der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord der ihre Häfen anlaufenden Schiffe Sorge zu tragen. Sie äußerten besondere Besorgnis über Unfälle mit Fahrgastschiffen bzw. besonders gefährlichen Schiffen, die eine erhebliche Zahl von Todesopfern gefordert hatten und ernstzunehmende Schäden an der Meeresumwelt verursachten. Die Konferenzteilnehmer waren sich darüber einig, daß die Nichteinhaltung angemessener Betriebsnormen sowie der bordgebundenen Verfahren für Schiffahrtssicherheit und Umweltschutz häufig als wesentlicher Faktor zu Unfällen beitrage. Die Anwesenden nahmen zur Kenntnis, daß

in nächster Zukunft die Inkraftsetzung weitreichender Änderungen an internationalen Verwaltungsdokumenten zu erwarten sei. Sie äußerten sich besorgt über die möglichen negativen Auswirkungen der Nichteinhaltung ihrer finanziellen Verpflichtungen gegenüber der IMO durch eine Reihe von Staaten auf die Umsetzung und Weiterentwicklung der Normen, zweifellos ein versteckter Hinweis auf gewisse Billigflaggenreister!

Die versammelten Minister beschlossen außerdem, die Anstrengungen im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle zu intensivieren, und sagten die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu, um eine Ausweitung des Geltungsbereichs der gemeinsamen Absichtserklärung auch auf die Kontrolle der Betriebsverfahren zu ermöglichen. Ferner beschlossense, sich mit Hilfe regelmäßiger Seminare für Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle sowie bilateraler Austauschprogramme für diese Inspektoren für eine weitere Harmonisierung der Inspektionsverfahren einzusetzen. Darüber hinaus unterstützten die Minister Initiativen für eine Verbesserung der Schiffahrtssicherheit, insbesondere hinsichtlich der Rolle der Seeleute, der Sicherheit der Fahrgäste und Bemannung sowie des Schutzes der Meeresumwelt im Rahmen der IMO. Mit ihrem Hinweis auf den engen Zusammenhang zwischen Arbeitsbedingungen der Seeleute und der Schiffssicherheit sowie der Kontrolle von Umweltschäden sprachen

sie der ITF und ihren Mitgliedsgewerkschaften aus dem Herzen.

Abschließend dankten die Konferenzteilnehmer verschiedenen großen Schiffahrtsnationen in anderen Teilen der Welt für ihre Zusammenarbeit mit den Unterzeichnerstaaten der GA und hoben hervor, daß die Einführung regionaler Hafenstaatenkontrollsysteme in wichtigen Schiffahrtsregionen auf der ganzen Welt eine noch wirksamere Gesamthafenstaatenkontrolle ermöglichen würde, die einen wesentlichen Beitrag zur völligen Einstellung des Betriebs unternormiger Schiffe leisten könnte.

Während einer im Anschluß an die Konferenz stattfindenden Fragestunde erläuterte Selander die Auffassung der ITF, wonach es keinerlei "Billighäfen" geben sollte; das Konzept der Küstenstaatenkontrolle als ergänzendes Werkzeug zur Hafenstaatenkontrolle erneut in Erwägung gezogen werden sollte; und verbesserte internationale Normen bezüglich der beruflichen Qualifikation der Bemannungen und der Besatzungsstärke für die Hafenstaatenkontrolle unverzichtbar seien. Er unterbreitete den Mitgliedstaaten den Vorschlag, Schiffe bestimmter Register das Anlaufen ihrer Häfen zu untersagen, wenn in diesem Register verzeichnete Schiffe wiederholt und in schwerwiegendem Ausmaß gegen internationale Schiffahrtssicherheits- und Umweltschutznormen verstoßen hätten. Dieser Gedanke wurde von vielen Ministern positiv angenommen.

## Enttäuschung über Haushaltsentwurf in Großbritannien

Trotz bisher in Großbritannien beispielloser Unterstützung der Öffentlichkeit und des Parlaments für die von den Gewerkschaften und den Reedern ausnahmsweise einmal gemeinsam erhobenen Forderungen nach Einkommenssteuerbefreiung für britische Seeleute und Einführung eines Freibetrags von 100 Prozent bei der Schiffssteuer, der einen Anreiz für Neuinvestitionen in das britische Register geben sollte (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991), weigerte sich die britische Regierung zur großen

Enttäuschung der Schiffahrtswirtschaft, positive Maßnahmen zum Schutz der schrumpfenden Flotte zu ergreifen. Die britische Reedervereinigung, angeführt von Lord Sterling (Vorsitzender von P&O und bekannt als enger Freund der früheren Premierministerin Margaret Thatcher und Gewerkschaftsfeind an der Spitze von P&O Ferries), hatte sich nachdrücklich dafür eingesetzt, daß die Regierung in ihrem am 19. März vorge-

Forts. auf Seite 18

# ... Korea gibt Zweitregister-Pläne auf

Forts. von Seite 17

stellten Haushaltsplan für das Jahr 1991 finanzielle Zugeständnisse an die Schifffahrtswirtschaft mache. Mehr als 320 Parlamentsabgeordnete aller Parteien unterstützten die Maßnahmen in einer Petition des Parlaments, die größte bisher dagewesene Zahl von Unterschriften für einen derartigen Antrag. Doch in seiner Haushaltsrede kündigte Schatzkanzler Norman Lamont unter Hinweis auf die strategische Bedeutung der Schifffahrt lediglich eine Verlängerung des Zeitrums, während dem sich britische Seeleute in Großbritannien aufhalten können, ohne Steuern zu zahlen, von 90 auf 183 Tage an. Diese Maßnahme wird zwar von vielen Seeleuten begrüßt - zahlreiche Seeleute auf unter britischer Flagge fahrenden Schiffen haben nach jeweils sechs Monaten auf See sechs Monate Landurlaub und kommen damit nun in den Genuß einer Steuerbefreiung - doch reicht sie bei weitem nicht aus. Sterling bezeichnete den Beschluß als "außerordentlich" und kritisierte die Regierung, weil sie auf Maßnahmen verzichtet habe, die nach seinen Worten "für den Wiederaufbau einer mit britischen Seeleuten bemannten, unter britischer Flagge fahrenden Flotte dringend geboten sind."

Die kanadische Regierung änderte die Steuergesetze des Landes mit dem ausdrücklichen Ziel, ausländischen Reedern die steuerfreie Betätigung von kanadischem Boden aus zu ermöglichen. Laut einem Änderungsgesetz zum Einkommenssteuergesetz wird ein Unternehmen, dessen Unternehmenssitz in einem Lande außerhalb Kanadas liegt und das ausschließlich oder hauptsächlich in der internationalen Schifffahrt tätig ist, für Steuerzwecke als Ausländer eingestuft. In der Praxis bedeutet dies, daß internationale Schifffahrtsunternehmen ihre Unternehmenszentrale in Kanada einrichten können, ohne Steuern auf ihre Einnahmen aus der Schifffahrt zahlen zu müssen. Als Hauptnutznießer dieser Maßnahme gilt Vancouver an der Pazifikküste Kanadas, wichtiges Ziel für Investitionen aus Hongkong. Schätzungen zufolge wird die Stadt dank dieser Maßnahme bis 1994 Schifffahrtsinvestitionen in Höhe von 180 Mio. US-Dollar und die damit einhergehende Schaffung von bis zu 2.000 Arbeitsplätzen in der Schiffsverwaltung, im Bankensektor und bei den Schifffahrtsbehörden verzeichnen können.

Alan MacNaughton macht erneut Schlagzeilen. Der "Oberschiffsinspektor" des Billigflaggenreger der Cayman-Inseln (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991) attackierte britische Reeder, die ihre Schiffe auf nicht zu einer britischen Kolonie gehörende Billigflaggenreger ausflaggen! "Ich finde es wirklich bedauerlich, daß große britische Unternehmen ihre Schiffe in Ländern registrieren lassen, deren Regierungen, wie wir alle wissen, korrupt sind," erklärte er gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List*. Der durch den Kolonialstatus erworbene Schutz der britischen Krone bietet jedoch nicht automatisch eine Garantie für Anständigkeit.



Ein gutes Beispiel ist eine weitere Kolonie in der Karibik, die Turks- und Caicos-Inseln, ebenfalls ein berühmtes Steuerparadies: Der ehemalige Premierminister und ein großer Teil der Regierung sitzen wegen Kokainschmuggels in US-Gefängnissen. Die Inseln sind ein bei südamerikanischen Drogenschmugglern bekannter Umschlagspunkt und die "privaten" Banken in der Karibik als Geldwaschanlage für die Gewinne aus dem Drogenhandel bekannt. Die Cayman-Inseln, auf denen sich im 17. Jahrhundert zunächst vor allem Piraten ansiedelten, sind ein wichtiges internationales Bankenparadies. Die Identität von Kontoinhabern ist durch das Bankgeheimnis geschützt. Die gleichen Geheimhaltungsgesetze verschleiern auch die Identität der Reeder, die ihre Schiffe in diesem Billigflaggenstaat registrieren lassen. Michael Isikoff wies in einem am 29. November 1990 in der *Washington Post* veröffentlichten Artikel über Länder, deren Banken von den USA als Geldwaschanlagen angesehen werden, darauf hin, daß "Bundesbeamte in der Vergangenheit Panama, die Schweiz, Luxemburg, die Cayman-Inseln und die Bahamas als solche Länder identifizierten." Am 10. Juni 1990 hieß es in einem anderen Artikel der *Washington Post* (geschrieben von Lee Hockstader), "... die Cayman-Inseln werden beschul-

digt, als Versteck für Drogengelder zu dienen." Natürlich behauptet niemand, die Regierung der Cayman-Inseln sei korrupt — wenn MacNaughton jedoch versucht, die Flaggenwahl der Reeder zu einer Frage der Moral zu machen (was die ITF sicherlich begrüßen würde), sind Zweifel an den Gründen für die Existenz der strikten Geheimhaltungsgesetze der Kolonie angebracht. Genau wie private Geldanleger sich eine Bank in einem Bankenparadies wie den Cayman-Inseln wählen, wenn sie sich nicht zu vielen Fragen über die Herkunft ihres Geldes ausgesetzt sehen wollen, suchen sich Reeder, die ihre wahre Identität verschleiern wollen, das Billigflaggenreger der Cayman-Inseln aus.

Die größte japanische Reederei, NYK, einigte sich mit der ITF angeschlossen all-japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU) über die Beschäftigung ausländischer Seeleute auf zwei unter japanischer Flagge fahrenden Massengutschiffen. Von diesem Vertrag für gemischte Bemannung sind philippinische und japanische Seeleute betroffen. NYK bezeichnete weitreichende Zugeständnisse bei den Bemannungskosten als unverzichtbare Voraussetzung für eine Verlängerung der Charter für die Schiffe. Bisher waren gemischte Bemannungen unter der japanischen Flagge nur auf neu gebauten Schiffen zugelassen.

Die koreanische Regierung verzichtete auf ihre Pläne zur Schaffung eines Zweitregisters (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991). Der Präsident der Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU) und Mitglied des ITF-Vorstandes, Kim, unterrichtete den Vorstand auf seiner Sitzung im März, daß die Regierung sich dank des von der ITF und den Gewerkschaften ausgeübten Drucks zum Verzicht auf die Durchführung der Pläne bereiterklärt habe.

Die Regierung Singapurs gab Steuerbefreiungen für ausländische Reeder bekannt, die von dem Land aus Schiffe unter einer ausländischen Flagge betreiben. Ähnlich wie auch in Kanada (siehe weiter oben) gewährt Singapur ausländischen Schifffahrtsunternehmen, die sich in Singapur niederlassen, einer Steuerbefreiung für ihre im Ausland erzielten Einnahmen.

## Französischer "Fischplan" vorgestellt

In Einklang mit den fortgesetzten Bemühungen um eine Verringerung der Kapazitäten in der Fischereiwirtschaft der Europäischen Gemeinschaft wird die französische Fischereiflotte bis Januar 1992 um 10 Prozent schrumpfen. Mit Hilfe eines "Sozialplans" will die Regierung allerdings eine humane Umsetzung der Kürzungen gewährleisten.

Der im März vom Schiffsverkehrsminister Jacques Mellick bekanntgegebene französische "Fischplan" sieht den Abbau von 1.800 von insgesamt 18.462 Arbeitsplätzen innerhalb eines Jahres vor.

Damit folgt Frankreich einem EG-Beschluß aus dem Jahre 1987 über eine Reduzierung der Kapazität der Fischereiflotten:

"Wir brauchen ja nicht die englische Methode anzuwenden und alles den Marktkräften zu überlassen," erklärt Mellick. "Dies ist nicht unsere Art und entspricht auch nicht den Traditionen der französischen Fischerei."

Im Rahmen des Planes werden für mehr als zehn Jahre alte Fischereifahrzeuge aus einem Fonds Verschrottungsprämien in Höhe von insgesamt 230 Mio. Francs (41.344.598 US-Dollar) gewährt. Der Fonds wird zur Hälfte von der EG finanziert, die andere Hälfte der Gelder stellt die französische Regierung bereit.

Der Plan umfaßt ferner soziale und finanzielle Schutzmaßnahmen für Fischer in Kleinbetrieben. Sie sollen erstmals der staatlichen Arbeitslosenversicherung unterstellt werden und Anspruch auf Umschulung, Umzugsbeihilfe

oder ein ebenfalls aus einem Fonds finanziertes Vorruehstandsgeld erhalten.

Abschließend sieht der Plan eine Reihe von Sozialmaßnahmen zur Rationalisierung und Regulierung des Wirtschaftsbereichs vor. Alle Fischer werden

einen angemessenen Beschäftigungsvertrag erhalten und Beiträge zur Arbeitslosenversicherung zahlen. Alle Berufsanfänger in der Fischereiwirtschaft müssen eine Mindestberufsausbildung und einen entsprechenden Abschluß nachweisen.

## ITF-Fischereibulletin veröffentlicht

Das ITF-Fischerei-Bulletin — die erste ITF-Veröffentlichung speziell für Fischer — ist soeben in englischer Sprache erschienen.

Das 28 Seiten starke Magazin enthält Berichte über die von Umweltschäden ausgehende Bedrohung für die Weltmeere, Gesundheit und Sicherheit der Fischereiarbeiter, die Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt sowie Nachrichten und Meinungen der der ITF angeschlossenen Fischereigewerkschaften auf der ganzen Welt.

Mit Hilfe dieses Bulletins wollen wir Gewerkschaftsmitglieder über die Arbeit der ITF unterrichten und die internationale Solidarität zwischen den Gewerkschaften der Fischereiwirtschaft stärken.

In einem Vorwort zu dem Bulletin begrüßt der Vorsitzende der ITF-Sektion

der Fischer, Oli Jacobsen von der Fischergewerkschaft der Faröer-Inseln, den Start dieser neuen Veröffentlichung und appelliert an die angeschlossenen Gewerkschaften, Artikel für weitere Ausgaben zur Verfügung zu stellen, um das Bulletin zu einem regelmäßigen Service für die ITF-Sektion der Fischer zu machen.

Das Bulletin wird an die angeschlossenen Gewerkschaften und befreundete Organisationen verschickt. Interessierte Organisationen oder Einzelpersonen bekommen auf Anfrage die gewünschte Zahl von Exemplaren zugesandt. Bestellungen sind an die Presse- und Forschungsabteilung im ITF-Hauptbüro in London zu richten. Das Bulletin liegt zur Zeit in englischer Sprache vor. Übersetzungen in Norwegisch, Spanisch, Französisch und Deutsch sind in Arbeit. Bitte gebt bei Eurer Bestellung die gewünschte Anzahl und Sprache(n) an.



## BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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
11. und 12. Juni	ITF/IÖD-Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr	Nantes

# TODESFÄLLE

## Erster Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt verstorben

**Roger Lapeyre**, einer der Veteranen der französischen Gewerkschaftsbewegung, verstarb am 9. Februar.

Lapeyre war seit der Befreiung Frankreichs bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1973 Generalsekretär der Föderation der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes und der Transportarbeiter in dem der ITF angeschlossenen französischen Gewerkschaftsdachverband Force Ouvrière (FO), einer der großen Gewerkschaftsorganisationen in Frankreich, an deren Gründung er maßgeblich beteiligt war.

Fast 30 Jahre lang war er in seiner Funktion an der Spitze der Gewerkschaft verantwortlich für weitreichende Verbesserungen an den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst ebenso wie in der Verkehrswirtschaft seines Heimatlandes und genoß hohes Ansehen bei der gesamten Gewerkschaftsbewegung und insbesondere den der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften, die ihm für seinen durch große Intelligenz gekennzeichneten unermüdlichen Einsatz für ihre Sache zu großem Dank verpflichtet sind.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Gewerkschaftsamt verwandte er sein großes Talent auf die Ausbildung der nächsten Generation aktiver Gewerkschafter.

Lapeyre nimmt auch in der Geschichte der ITF einen ganz besonderen Platz ein. Auf der in Erfüllung einer vom Kongreß in Oslo 1948 verabschiedeten EntschlieÙung, in der die Gründung einer Sektion als Interessensvertretung des Boden- und des fliegenden Personals gefordert worden war, im Oktober 1949 in Paris abgehaltenen Gründungskonferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt wurde er zu deren erstem Vorsitzenden gewählt. Dieses Amt übte er neun Jahre lang aus. In dieser Zeit konnte er eine erhebliche Ausweitung

der Mitgliedschaft der Sektion ebenso wie ihrer Tätigkeit miterleben. In diesen frühen Jahren verabschiedete die Sektion grundlegende politische Entscheidungen in der Frage der Zusammensetzung der Flugbesatzungen sowie der Flug- und Dienstzeitbegrenzungen und erarbeitete einen Musterkollektivvertrag für das Kabinenpersonal. Auch einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals wurde große Aufmerksamkeit geschenkt.

Unter seiner Führung drängte die Sektion bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) auf die Einrichtung eines dreigliedrigen Mechanismus zur Beratung über Fragen der Luftverkehrswirtschaft. Die Einberufung einer zweigliedrigen Sitzung durch die IAO im Jahre 1956, auf der über die Beschäftigungsbedingungen in diesem Wirtschaftsbereich beraten wurde und die den Grundstein für die von der ITF-Sektion Zivilluftfahrt solange geforderten dreigliedrigen Sitzungen legte, war das direkte Ergebnis dieser Bemühungen.

Obwohl er auf dem ITF-Kongreß in Amsterdam 1958 den Sektionsvorsitz abgab, blieb Lapeyre weiterhin aktives Mitglied der Sektion und setzte sich auf ITF-Sitzungen und -Kongressen für weitere Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft ein. Auch an der IAO-Tätigkeit im Interesse der Transportarbeiter ganz allgemein hatte er als Arbeitnehmervertreter auf ihren Sitzungen im Laufe der Jahre erheblichen Anteil.

Als Spitzenfunktionär der Beschäftigten im öffentlichen Dienst Frankreichs trug Lapeyre wesentlich zum Aufbau der Internationale der Öffentlichen Dienste bei.

Lapeyre wird allen, die ihn gekannt haben, als hoch angesehenen Gewerkschafter von großem Mut und persönli-

cher Würde in Erinnerung bleiben, der der französischen Gewerkschaftsbewegung in einer der schwierigsten Phasen ihrer Geschichte zur Seite stand und dazu beitrug, daß sie sich erneut als starke Kraft des Guten, mit der jeder Mann zu rechnen hatte, in der Gemeinschaft etablieren konnte. In Lapeyre hat die Gewerkschaftsbewegung einen großen Freund verloren.

**Keith Mortimer**, ehemaliger nationaler Präsident und Vorsitzender des Bezirks Geelong der der ITF angeschlossenen australischen Waterside Workers' Federation, verstarb am 11. November 1990 im Alter von 74 Jahren.

## —RICHTIGSTELLUNG— Reuben Mathies ist gesund und munter!

Wir freuen uns berichten zu können, daß **Reuben J. Mathies**, Präsident der liberianischen Föderation von Transportarbeitergewerkschaften, nicht, wie in der Januar-Ausgabe der **ITF-Nachrichten** berichtet, während des Bürgerkriegs in seinem Land ums Leben kam.

Joseph Pupoh, der im Exil lebende Generalsekretär der Hafnarbeitergewerkschaft von Liberia, teilte ITF-Generalsekretär Harold Lewis mit, daß er Mathies anlässlich eines Besuchs in Monrovia im Dezember getroffen und vor kurzem noch im liberianischen Radio eine von ihm verlesene Botschaft gehört habe.

Wir hoffen, daß Mathies uns diesen bedauerlichen Fehler verzeiht, und wünschen ihm alles Gute für die Zukunft.

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKRO

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