

MILITÄRJUNTA IN THAILAND VERBIETET GEWERKSCHAFTEN IM ÖFFENTLICHEN SEKTOR

Die Militärjunta, die die demokratisch gewählte Regierung in Thailand am 23. Februar durch einen Putsch stürzte, hat ein Verbot der gewerkschaftlichen Betätigung in staatlichen Unternehmen erlassen.

Das Gesetz hat schwerwiegende Konsequenzen für alle Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst, darunter auch die ITF-Mitgliedsgewerkschaften der Arbeitnehmer bei den Bahnen und in der Zivilluftfahrt. Mit 200.000 Mitgliedern ist der öffentliche Sektor, den sich die Militärbehörden offensichtlich als erstes Opfer ausgewählt haben, der am besten organisierte Bereich in der 450.000 Mitglieder starken Gewerkschaftsbewegung des Landes.

Die zwei nationalen Gewerkschaftsdachverbände Labour Council of Thailand und Thai Trade Union Council erklären einstimmig, diese Maßnahmen bedeuteten "in der Praxis einen völligen Entzug grundlegender Gewerkschaftsrechte der Arbeitnehmer und damit einen Rückschritt um drei Jahrzehnte in die düsteren Zeiten der 60er Jahre".

In den Worten des IBFG steht das Verbot im scharfen Widerspruch zu der von den Behörden auf einer Sitzung mit führenden Gewerkschaftern am 25. Februar gegebenen förmlichen Zusage, die gewerkschaftliche Betätigung in keiner Weise einzuschränken. Die Internationale der Öffentlichen Dienste berichtet, daß zwei thailändische Arbeitswissenschaftler, die ein Flugblatt gegen den nationalen Friedensrat herausgegeben hatten, verhaftet wurden.

IBFG-Generalsekretär John Vanderveken warnte den Premierminister des Landes, Anand Panyarachun, in einem Schreiben vom 28. März, daß die von der Junta angekündigten Maßnahmen gegen die Gewerkschaftsbewegung einen Verstoß gegen die Satzung der Internationalen Arbeitsorganisation darstellen, deren Mitglied Thailand ist. Takashi Izumi, Generalsekretär der IBFG-Regionalorganisation für Asien und den pazifischen Raum (Apro), reiste am 22. März nach Bangkok, um gegenüber hohen Beamten des Arbeitsministeriums die tiefe Beunruhigung der internationalen Gewerkschaftsorganisationen angesichts der von der Junta bereits ergriffenen bzw. noch geplanten Maßnahmen zum Ausdruck zu bringen.

Für Anfang Mai ist der Besuch einer internationalen Gewerkschaftsdelegation beim Premierminister geplant, die ihn zu einer Zurücknahme des neuen Gesetzes bewegen soll. IÖD und IPTT organisieren Ende Mai gemeinsam ein Seminar in Thailand, auf dem über die Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die thailändischen Gewerkschaften und eine geeignete Reaktion auf die Lage beraten werden soll. Auch ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Thailand wurden zur Teilnahme an dem Seminar eingeladen.

April 1991

Angriffe auf neuseeländische Gewerkschaften (S. 2)

SEELEUTE

Europäische Stiftung für die Sicherheit auf See (S. 4)
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 5)
Schiffunglücke (S. 7)
Flaggenübersicht (S. 9)

LEUTE (S. 10)

ZIVILLUFTFAHRT

Streik in der Türkei (S. 11)
Sitzung des ITF-Sektionsausschusses Zivilluftfahrt (S. 13)
Fluggesellschaften im Überblick (S. 15)

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN (S. 12)

HAFENARBEITER

Hafenarbeiterstreik in der Türkei (S. 15)

BINNENVERKEHR

US-Eisenbahnerstreik per Gesetz beendet (S. 16)
Europäischen Bahnen droht die Entregulierung (S. 17)
Neues ITF-Sicherheitshandbuch für die Bahnen (S. 18)

TODESFÄLLE (S. 19)

IBS unterstützen neuseeländische Gewerkschaften

Die internationale Gewerkschaftsbewegung verurteilt den rücksichtslosen Angriff der neuseeländischen Regierung auf Gewerkschafts- und Arbeitnehmerrechte.

Im Namen der Internationalen Berufssekretariate machte Hans Engelberts, Generalsekretär der Internationale der Öffentlichen Dienste (IOD) und Vorsitzender der Generalkonferenz der Internationalen Berufssekretariate, die den geplanten Gesetzentwurf über Beschäftigungsverträge scharf kritisiert hat, Eingaben an den neuseeländischen Premierminister Jim Bolger.

Mit ihren Protesten reagierten die Internationalen Berufssekretariate auf zahlreiche Bitten ihrer angeschlossenen Gewerkschaften in Neuseeland, die befürchten, die 100 Jahre alte Tradition der Wirtschaftsdemokratie in Neuseeland werde von einem Generalangriff auf die grundlegenden Elemente der Arbeitnehmerrechte, einschließlich des Rechts auf Kollektivverhandlungen sowie auf Zugang der Gewerkschaften zum Arbeitsplatz, zunichte gemacht.

Der ITF-Vorstand verabschiedete auf seiner Sitzung im März einstimmig eine Solidaritätserklärung mit der neuseeländischen Gewerkschaftsbewegung (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991) und unterstützt ausdrücklich den unter anderem auch damit in Zusammenhang stehenden Streik der neuseeländischen Seeleute (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Der Entwurf eines Gesetzes über Beschäftigungsverträge wird in weiten Teilen der Wirtschaft zur Verdrängung der Gewerkschaften führen und sieht die Abschaffung der Kollektivverhandlungen vor. Wenn er Gesetzeskraft erlangt, werden die Arbeitsbedingungen direkt zwischen Arbeitnehmern und ihrem Arbeitgeber ausgehandelt wer-

den. Gleiches gilt für die Kollektivverhandlungen. Gewerkschaften sollen verboten werden und keinen Zugang zum Arbeitsplatz erhalten. Wie bittere Ironie mutet es an, daß der Gesetzentwurf, sollte er vom Parlament, in dem die Regierungspartei über die Mehrheit verfügt, verabschiedet werden, ausgerechnet am 1. Mai in Kraft treten wird.

In seinem Schreiben an Bolger er-

klärt Engelberts abschließend: "Wir unterstützen die Forderung der neuseeländischen Gewerkschaftsbewegung nach Zurücknahme dieses Gesetzentwurfes und Aufnahme von Gesprächen zwischen der Regierung und den Gewerkschaften über mögliche Lösungen für die Probleme, die nach Meinung der Regierung durch das geltende Gesetz zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen entstehen."

Gewaltsames Vorgehen in baltischen Ländern verurteilt

Die sowjetische Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft (FIWU), deren Antrag auf Mitgliedschaft in der ITF der Vorstand auf seiner Sitzung im März stattgab (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991), verurteilt das gewaltsame Vorgehen gegen die Unabhängigkeitsbewegungen in den baltischen Ländern.

In einem Schreiben an ITF-Generalsekretär Harold Lewis erklärte FIWU-Präsident Viktor Ziryayov:

"Wir haben den Einsatz der Streitkräfte zur Beilegung der internen Probleme Litauens und Lettlands öffentlich verurteilt. Wir unterstützen die uneingeschränkte Respektierung des Rechts aller Völker und Nationen auf souveräne nationale Entwicklung sowie auf freie und demokratische Koexistenz im Hoheitsgebiet jeder Republik bzw. jeden Landes im Geiste der UNO-Menschenrechtserklärung."

Seit der politischen Wende und Einführung freier Wahlen zur Besetzung von Gewerkschaftsämtern Anfang 1991 hat die neue Führungsspitze der Gewerkschaft wiederholt ihrer Unterstützung für die demokratischen Kräfte in der UdSSR und einen endgültigen

Bruch mit der traditionellen Rolle der alten Gewerkschaften als Erfüllungshelfen der Regierung Ausdruck gegeben.

Durch eine Reform ihrer eigenen Strukturen will die FIWU den Regionen und einzelnen Republiken größere Autonomie einräumen. Diese Tatsache, ebenso wie die politische Position der Gewerkschaft, bewogen die Bezirksorganisationen der Gewerkschaft in den baltischen Ländern zum Verbleib in der einheitlichen UdSSR-weiten Organisation.

Wie andere Wirtschaftsbereiche in der Sowjetunion auch sieht sich die Fischereiwirtschaft im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer Marktwirtschaft und den veränderten politischen und Handelsbeziehungen zwischen der UdSSR und anderen Ländern einer weitreichenden Umstrukturierung gegenüber.

Die FIWU bereitet sich auf diese Herausforderungen vor und bittet die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, insbesondere in Skandinavien und Westeuropa, um Unterstützung bei der Erarbeitung eines gewerkschaftlichen Bildungsprogramms für ihre Mitglieder und Funktionäre.

Europa plant feste Verbindung nach Schweden

Wenn nichts dazwischen kommt, soll im Jahr 2000 die lang erwartete feste Verbindung zwischen Dänemark und Schweden für den Verkehr freigegeben werden.

Am 23. März unterzeichneten die Verkehrsminister Dänemarks und Schwedens eine historische Vereinbarung über den Bau einer kombinierten Autobahn- und Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Ländern.

Die 17 km lange Brücke/Tunnelstrecke über den Öresund, die Meerenge zwischen Dänemark und Schweden, wird die dänische Hauptstadt Kopenhagen auf der dänischen Insel Seeland mit der Hafenstadt Malmö an der schwedischen Westküste verbinden.

Die Baukosten werden schätzungsweise 12 Mrd. dänische Kronen (1,87 Mrd. US-Dollar) betragen. Hinzu kommen zusätzliche Investitionen an Land in Höhe von 3,2 Mrd. dänischen Kronen (500,64 Mio. US-Dollar) in Däne-

mark sowie 2 Mrd. schwedischen Kronen (312,90 Mio. US-Dollar) in Schweden. Die feste Verbindung ist Teil eines weit umfassenderen Verkehrsprojekts der 90er Jahre - des größten in Europa - mit Investitionen in Höhe von insgesamt 10 Mrd. US-Dollar. Die Arbeiten an einer Straßen-/Eisenbahnbrücke und einem Tunnel zwischen Seeland und der Halbinsel Jütland im Westen haben bereits begonnen. Auch eine Verbindung zwischen Seeland und der Bundesrepublik Deutschland ist geplant.

Begrenzte Privatisierung in Ungarn

Die ungarische Regierung hat sich gegen eine völlig unkontrollierte Privatisierung entschieden und legte statt dessen strikte Leitlinien für ausländisches und privates Eigentum in einer Reihe von strategisch wichtigen Wirtschaftsbereichen vor.

Wie andere Länder Mittel- und Osteuropas steht auch Ungarn vor dem Problem, die zentralisierten Strukturen der ehemals staatlich kontrollierten Wirtschaftsordnung auflösen zu müs-

sen. Im Gegensatz zu anderen Ländern der Region verzichtet die Regierungspartei Ungarisches Demokratisches Forum (UDF) jedoch auf radikale Privatisierungsprogramme, sondern bemüht sich um ein behutsameres Vorgehen.

Laut den Ende März veröffentlichten Vorschlägen der Regierung soll die Energiewirtschaft fast vollständig in staatlicher Hand verbleiben. An einer Reihe weiterer öffentlicher Dienstlei-

stungsunternehmen, darunter auch die Fluggesellschaft Malev, sowie verschiedenen Schlüsselunternehmen der herstellenden Industrie, z. B. dem Bushersteller Ikarus, will der Staat einen 51%igen Aktienanteil behalten.

Die Regierung plant ferner eine Entschädigung der während der Verstaatlichungen in der Nachkriegszeit enteigneten Besitzer, wodurch der Verkauf staatlicher Vermögenswerte weiter eingeschränkt wird.

Deutschland: Investitionen in Verkehrsprojekte

Der neue bundesdeutsche Verkehrsminister Günther Krause hat sich vor allem den Wiederaufbau und die Integration des ostdeutschen Verkehrs zum Ziel gesetzt. Er wartet ungeduldig auf die Genehmigung seiner Pläne durch die Bundesregierung.

In seinen Augen kommt der Herstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen den alten und den neuen Bundesländern eine wichtige Rolle als Antriebsmotor für die gesamte Volkswirtschaft zu. Dadurch würden nicht nur neue Arbeitsplätze, sondern auch ein Anreiz für die so dringend benötigten in- und ausländischen Investitionen in den östlichen Landesteilen geschaffen.

Diesem Argument schließen sich eine rasch zunehmende Zahl von Bundestagsabgeordneten und auch Verkehrsunternehmen an, die dem neuen Minister ein besseres Verständnis der Verkehrsprobleme, insbesondere der deutschen Seehäfen, zutrauen als vielen seiner Vorgänger.

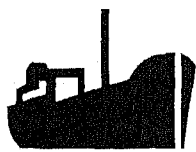
In Krauses Augen darf keine Zeit

verloren werden, wenn die ostdeutsche Wirtschaft nach 56 Jahren Schlendrian wieder auf die Füße gestellt werden soll. Mit seiner Forderung nach sofortiger Inangriffnahme von 17 Projekten hauptsächlich im Bereich Schiene und Straße, die Kosten in Höhe von mehr als 50 Mrd. Mark (29,84 Mrd. US-Dollar) verursachen werden und deren Vollendung er noch vor 1995 erreichen will, setzt er sich über die offiziellen Voraussagen hinweg, daß eine Wiederbelebung der Volkswirtschaft im Osten Deutschlands mindestens 15 Jahre in Anspruch nehmen würde.

Ausgestattet mit einem um 40 Prozent erhöhten Haushalt für dieses Jahr, von dem die Hälfte in Investitionen vor allem in den neuen Bundesländern fließen soll, fordert Krause - selbst ehemaliger DDR-Bürger - den Ausbau der fünf wichtigsten Schienenkorridore zwischen Ost und West sowie der drei großen Ost-West-Transitstrecken, eine stärkere Nutzung der Binnenwasserstraßen im Güterverkehr zwischen Magdeburg bzw. Berlin und den west-

deutschen Seehäfen sowie den Bau eines neuen Regionalflughafens für Berlin. Er tritt auch für eine Erweiterung der Flughäfen Frankfurt und Stuttgart ein.

Wenn diese Pläne schon innerhalb von 5 Jahren zum Erfolg führen sollen - nach Krauses Ansicht unverzichtbar, wenn sich Deutschland den Anforderungen der Vereinigung und des einheitlichen europäischen Binnenmarktes gewachsen zeigen soll - wird der Minister zu ungewöhnlichen Maßnahmen greifen müssen, um ihre rasche Verwirklichung zu gewährleisten. Eine Möglichkeit wäre die Verabschiedung als Bundesgesetz, obwohl Krause erklärte, auch für andere Vorschläge offen zu sein, solange sie in dem von ihm vorgegebenen engen Zeitrahmen bleiben. Angesichts der Dringlichkeit des Ausbaus des Straßennetzes in den östlichen Landesteilen gab die Bundesregierung bereits ihr Einverständnis zum Bau privat finanzierter Straßen, um so den Wiederaufbau zu beschleunigen.



SEELEUTE

Seeleutestreik in Neuseeland

Kein unter neuseeländischer Flagge fahrendes Schiff bewegte sich vom Fleck, als sich die Seeleute am 9. April aus Protest gegen die besonderen Auswirkungen des geplanten neuen Gesetzes über Beschäftigungsverträge auf ihren Wirtschaftsbereich und die Weigerung der Reeder, über einen neuen Kollektivvertrag zu verhandeln, einem landesweiten Streik anschlossen.

Gemeinsam mit anderen neuseeländischen Arbeitnehmern kämpfen die

Seeleute gegen das äußerst gewerkschaftsfeindliche Gesetz, das am 1. Mai in Kraft treten wird (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**), doch sie haben darüber hinaus eigene Gründe, zum jetzigen Zeitpunkt in Streik zu treten.

Von besonderem Interesse für die Mitglieder der der ITF angeschlossenen neuseeländischen Seeleutegewerkschaft NZSU sind die künftigen Regelungen für die Küstenkabotage und der

Beschäftigungspool für Seeleute.

Wenn ein Schiff seine Fahrt beendet hat, nehmen die an Bord befindlichen Seeleute ihren Urlaub und melden sich dann beim Beschäftigungspool zur Arbeit auf einem anderen Schiff. Dieses System gewährleistet ein gleichbleibendes Angebot an Arbeitskräften in der Seeschifffahrt und gibt den Seeleuten regelmäßige Beschäftigung. Durch das neue Gesetz über Beschäftigungs-

Forts. auf Seite 4

Europäische Stiftung für Schiffahrtssicherheit

Die ITF appelliert an die EG-Kommission, einer vom Europäischen Parlament verabschiedeten Entschließung zu folgen und eine europäische Stiftung für die Sicherheit auf See zu gründen.

Im November 1988 verabschiedete das Europäische Parlament eine umfassende Entschließung über die Sicherheit auf See, die sich mit Problemen wie Schiffsunglücken, Meeresverschmutzung, Hafenstaatenkontrolle und Barraterie befaßt. Darüber hinaus forderte es die Schaffung einer europäischen Stiftung für die Sicherheit auf See, die als modellhafte europäische Schiffahrtsuniversität dienen soll.

Die Stiftung soll eine Ausbildung für alle Seeleute, Angehörige der Handelsmarine und Mitarbeiter von Schiffahrtsagenturen anbieten. Sie soll als Modell für hohe Ausbildungsnormen für die Bemannungen dienen und damit einen Beitrag zu größerer Sicherheit auf See und größerem Umweltbewußtsein leisten. Eine staatlich finanzierte Ausbildung würde auch die Reeder von den Ausbildungskosten entla-

sten und damit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte fördern.

Wie jedoch so oft auf europäischer Ebene, wurden bisher keine wirksamen Maßnahmen in Richtung auf eine Umsetzung dieser wichtigen Entschließung ergriffen.

Das Europäische Parlament hatte zuvor schon zweimal, am 28. Oktober 1983 und am 11. September 1986, die Einrichtung einer solchen Stiftung gefordert.

Der ITF-Regionalausschuß für europäische Seeleute, der zuletzt im Januar in Paris zusammentraf (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991), beriet über die Entschließung über die Sicherheit auf See und stimmte darin überein, daß sie im wesentlichen mit der bestehenden Politik der Seeleute in der Europäischen Gemeinschaft bezüglich positiver Maßnahmen zur Unterstützung der EG-Schiffahrt in Einklang stehe.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander wies das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission Karel van Miert Anfang

Februar in einem Schreiben darauf hin, daß die ITF die Entschließung befürworte, und appellierte an die Kommission, im Hinblick auf die Gründung dieser Stiftung tätig zu werden.

"In meinen Augen ist der Zeitpunkt gekommen, an dem die Kommission die in der oben erwähnten Entschließung erhobenen Forderungen in die Praxis umsetzen sollte, und ich wäre für Informationen bezüglich der Absichten der Kommission in diesem Zusammenhang dankbar," erklärte er.

Kopien des Schreibens gingen auch an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments sowie an Kommissionsmitglied Vasso Papan-dreou. Eine Antwort von van Miert steht noch aus. Frau Papandreou erwiderte in einem Schreiben, daß sie van Miert schriftlich an die Absicht der Kommission erinnert habe, die Aufgaben der Stiftung im Bereich der beruflichen Gesundheit und Sicherheit auf die geplante europäische Arbeits-schutzbehörde zu übertragen.

... Einigung mit privaten Reedern erzielt

Forts. von Seite 3

verträge wird der Beschäftigungspool in seiner augenblicklichen Form unzulässig. Über ein neues System wäre zu verhandeln, wenn die Arbeitgeber nur dazu bereit wären.

Die neuseeländischen Reeder versuchen jedoch, den Angriff der Regierung auf die Gewerkschaften zur Zerschlagung des Beschäftigungspools zu nutzen. Die Gewerkschaft ist besonders verärgert über diesen Angriff auf zwei Fronten, da sie vor kurzem erst eine Sondervereinbarung geschlossen hatte, in deren Rahmen sich die Reeder als Gegenleistung für die Zustimmung der Seeleute zu einer Verringerung der Bemannungsniveaus zur Beibehaltung des Beschäftigungspools verpflichtet hatten. Nun wollen die Reeder kleinere Bemannungen und die Abschaffung des Pools.

Der zweite Anlaß zur Beunruhigung ist die Zukunft der neuseeländischen Küstenschiffahrt sowie des Verkehrs auf der Tasmansee. Das Gesetz würde das neuseeländische Gegenstück zur Küstenkobotage abschaffen.

In vielen Ländern gelten Kobotagevorschriften, die die Küsten- und Insel-schiffahrt auf unter der Nationalflagge des betreffenden Landes fahrende Schiffe beschränken, die wiederum von Staatsbürgern dieses Landes bemannt sein müssen. In Neuseeland wird dies

durch die Vorgabe gewährleistet, daß auf allen in diesen Gewässern verkehrenden Schiffen die Lohnkollektivverträge für gewerkschaftlich organisierte Schiffe zur Anwendung kommen müssen. In der Praxis bedeutet das, daß auf in der Küstenschiffahrt und im Verkehr auf der Tasmansee eingesetzten Schiffen zwar nicht gewerkschaftlich organisierte ausländische Seeleute beschäftigt werden können, diesen aber die kollektivvertraglichen Heuern zu zahlen sind. Die Anheuerung ausländischer Bemannungen bedeutete für einen Reeder also keinen wirklichen Vorteil. Durch das neue Beschäftigungsgesetz wird dieser gesetzliche Schutz aufgehoben und der unkontrollierten Billigflaggenschiffahrt vor der neuseeländischen Küste Tür und Tor geöffnet.

Diese Auswirkungen des neuen Gesetzes wären kein Problem, wenn die Reeder zu Verhandlungen über neue Bestimmungen bereit wären. Der derzeit gültige Kollektivvertrag der Seeleute läuft Ende April aus. Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag scheiterten an der Haltung der Reeder, die sich hinter dem neuen Gesetzentwurf der Regierung verstecken. Damit wurde ein Streik unvermeidlich.

In einer Botschaft an den nationalen Präsidenten der NZSU, Dave Morgan, versicherte ITF-Generalsekretär Ha-

rold Lewis, die ITF werde die Arbeitskampfmaßnahmen der neuseeländischen Seeleute "mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln" unterstützen. Er unterstrich ferner erneut die ungeteilte Zustimmung des ITF-Vorstands zu der vom Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum verabschiedeten Entschließung, in der dieser seiner vollen Unterstützung für die neuseeländische Gewerkschaftsbewegung in ihrem Kampf um die Erhaltung des gewerkschaftlichen Schutzes für die neuseeländischen Arbeitnehmer Ausdruck gab (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991).

Eine Reihe von Reedern des privaten Sektors haben bereits einer Erhöhung der Heuern und der Fortschreibung der Bedingungen des bestehenden Kollektivvertrages zugestimmt. Am 15. April kehrten Mitglieder der NZSU auf 17 Schiffen an ihren Arbeitsplatz zurück, nachdem sie das Angebot von 5 Schiffahrtsunternehmen angenommen hatten, die Löhne um 2 Prozent zu erhöhen und die Geltungsdauer des bestehenden Kollektivvertrages um 12 Monate zu verlängern. Das staatliche neuseeländische Eisenbahnunternehmen, das die Inselfähren betreibt, bot lediglich eine 0,5%ige Lohnerhöhung und eine dreimonatige Verlängerung des Vertrages an. Dies wurde abgelehnt.

Polly Anna wieder aufgetaucht — war sie wirklich verschwunden?

Die *Polly Anna* wurde gefunden - die Behörden der europäischen Hafenstaatenkontrolle hatten daran allerdings keinen Anteil. Das Schiff, das seit seiner Flucht aus dem Hafen von Gibraltar, wo es von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten wurde, am 26. Januar verschwunden war, war weder registriert, noch versichert oder klassifiziert, und ein Besatzungsmitglied war des Diebstahls angeklagt und nur gegen Kautions freigelassen worden. (vergl. ITF-Nachrichten Januar und Februar 1991). Bevor es in Gibraltar an der Weiterfahrt gehindert wurde,

hatte ein britischer Seemann das Schiff aus Empörung über die gefährlichen und unhygienischen Betriebsbedingungen an Bord verlassen. Der Seemann und seine Gewerkschaft (die der ITF angeschlossene RMT) versuchten vergeblich, die Behörden der britischen Hafenstaatenkontrolle auf das Schiff anzusetzen - die weigerten sich aber einzugreifen, weil die Beschwerde nicht schriftlich vorgelegt worden war (!)

Nachdem das Schiff im Schutze der Dunkelheit aus Gibraltar geflohen war, unterrichtete ITF-Generalsekretär Harold Lewis per Telefax das Sekretariat der gemeinsamen Absichtserklärung (GA) über die Hafenstaatenkontrolle in den Niederlanden, das Koordinierungsbüro des sich aus 14 Staaten zusammensetzenden europäischen Hafenstaatenkontrollsystems. Der Stellvertretende Sekretär des Sekretariats, Richard Schiferli, erwiderte am 29. Januar, das Sekretariat habe die griechischen Behörden unterrichtet, über ein Electronic-Mail-System alle Hafenspektoren der Hafenstaatenkontrolle in Alarmbereitschaft versetzt und alle Mitgliedstaaten aufgefordert, das Sekretariat über alle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Schiff auf dem laufenden zu halten. Der ITF wurde versichert, daß sie von den Behörden der Hafenstaatenkontrolle über alle eventuell eintretenden weiteren Ent-

wicklungen informiert würde. Viele Wochen lang war das Schiff verschollen. Dann ging bei der ITF ein Hinweis ein, daß es im griechischen Hafen Lavrion nahe Piräus liege.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis unterrichtete die Hafenstaatenkontrolle am 1. März per Fernschreiben vom vermutlichen Aufenthaltsort des Schiff-

sche nicht. Im März erklärte der britische Schiffsminister gegenüber der RMT, die Regierung habe keine Ahnung, wo sich das Schiff aufhalte, habe es jedoch auf eine Fahndungsliste gesetzt und arbeite bei der Suche mit der Hafenstaatenkontrolle zusammen. Offensichtlich hatte es die Regierung nicht der Mühe wert befunden, den Eingang



wes. Keine Antwort. Am 22. April berichtete die britische Schiffszeitung *Lloyd's List*, das Schiff liege, von seiner Besatzung im Stich gelassen, in Lavrion. Die griechischen Behörden hätten nichts unternommen, um das Schiff zu arrestieren oder am Auslaufen zu hindern. Auf einen weiteren vertraulichen Hinweis hin setzte sich die ITF mit dem griechischen Rechtsanwalt Dimitri Papas in Piräus in Verbindung. Er hatte das Schiff in Lavrion als Sicherheit für Heuernachforderungen der Besatzung, die sich zur Zeit in Lavrion an Land aufhält, in Höhe von 16.000 US-Dollar arrestieren lassen.

Laut Papas Angaben lief das Schiff am 10. Februar in Lavrion ein. Dieses Schiff, das trotz der gemeinsamen Anstrengungen von 14 Behörden der Hafenstaatenkontrolle nicht auffindbar war, liegt demnach seit zweieinhalb Monaten unentdeckt in dem griechischen Hafen, den es von Anfang an anlaufen sollte. Papas sagt, er habe das Schiff am 20. März arrestiert. Der Kapitän und der Chefingenieur seien verschwunden.

Über das griechische Ministerium für die Handelsmarine bat er die marokkanische und die britische Botschaft am 14. April per Fernschreiben um ihre Unterstützung für die an Bord befindlichen Bürger ihres Landes. Die marokkanische Botschaft reagierte, die briti-

sche nicht. Im März erklärte der britische Schiffsminister gegenüber der RMT, die Regierung habe keine Ahnung, wo sich das Schiff aufhalte, habe es jedoch auf eine Fahndungsliste gesetzt und arbeite bei der Suche mit der Hafenstaatenkontrolle zusammen. Offensichtlich hatte es die Regierung nicht der Mühe wert befunden, den Eingang

von Papas Bitte um Unterstützung zu bestätigen. Papas stand am 23. April vor Gericht, der Besatzung wurden ihre Heuern zugesprochen. Allerdings gelang es auch Papas, wie so vielen anderen vor ihm, nicht, den deutschen Reeder des Schiffes, einen gewissen O. Kristensen, dazu zu bewegen, der gerichtlich verhängten Zahlungsaufforderung nachzukommen. Voraussichtlich muß Papas vor Gericht die öffentliche Versteigerung des Schiffes erwirken. Es ist noch immer ohne Registrierung, Klassifizierung oder Versicherung - und ohne Anker. Am Kai ist es mit einem Tau festgebunden. Papas erklärte gegenüber der ITF, das Schiff werde von der Hafenstaatenkontrolle wegen des Fehlens jeglicher Zulassung festgehalten. Der Direktor des Sekretariats der Hafenstaatenkontrolle in Den Haag (Niederlande), Kapitän Henk Huibers, hingegen versicherte gegenüber der Schiffszeitung *Lloyd's List*, daß er weder über den Aufenthaltsort des Schiffes informiert gewesen sei noch irgendeine Mitteilung von den griechischen Behörden erhalten habe. Er streitet auch ab, das ITF-Telex vom 1. März erhalten zu haben, in dem er auf Lavrion als möglichen Aufenthaltsort des Schiffes aufmerksam gemacht wurde.

Forts. auf Seite 6

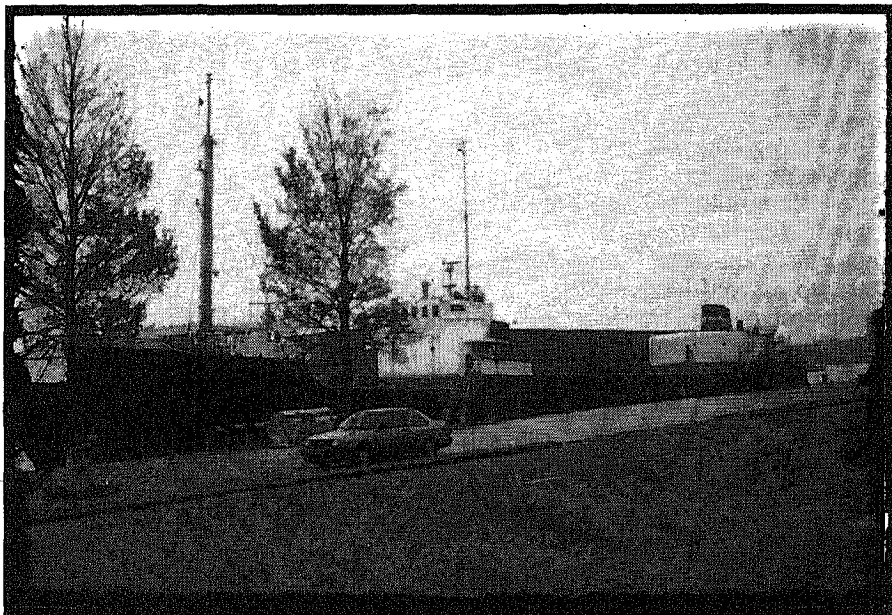
... Polly Anna wegen ausstehender Heuern arrestiert

Forts. von Seite 5

Nach Huibers Ansicht wird das Schiff nicht von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten. Diese Angelegenheit wirft eine Reihe sehr ernstzunehmender Fragen im Zusammenhang mit dem System der Hafenstaatenkontrolle auf. Warum wurde die Nachricht der ITF ignoriert? Warum wurde das Schiff trotz akutem, europaweitem Alarm und einer zusätzlichen Mitteilung an die griechischen Behörden in einem griechischen Hafen nicht gefunden? Der britische Schifffahrtsminister Patrick McLoughlin erklärte im April, Regierung und Hafenstaatenkontrolle hätten "keine Spur von dem Schiff" entdecken können. Wenn die geballte Macht der Hafenstaatenkontrolle ein Schiff selbst dann nicht auffinden kann, wenn sie über seinen Aufenthaltsort unterrichtet wurde, wie viele erheblich unternormige Schiffe können dann bestimmte europäische Länder anlaufen und von dort wieder auslaufen, ohne mit irgendwelchen Maßnahmen rechnen zu müssen?

Der einzige Hafen, der seine Glaubwürdigkeit in dieser zwielichtigen Affäre gewahrt hat, ist Gibraltar - und der gehört noch nicht einmal der gemeinsamen Absichtserklärung über die Hafenstaatenkontrolle an, sondern ließ sich bei der Begutachtung des Schiffes vom gesunden Menschenverstand seiner Inspektoren leiten. Die ITF und die Schifffahrtsgewerkschaften haben die Hafenstaatenkontrolle immer befürwortet - und tun das auch weiterhin - aber sie haben immer schon strikere und häufigere Inspektionen gefordert. Der ITF-Regionalausschuß für europäische Seeleute stimmt mit dem Europäischen Parlament völlig darin überein, daß eine weitere Kontrollebene für die Schiffssicherheit in Europa erforderlich ist, die sich auf das Konzept der "Küstenstaatenkontrolle" stützen sollte. Angesichts der wachsenden Beunruhigung über die Sicherheit der in den europäischen Küstengewässern verkehrenden Schiffe ist die Zeit jetzt möglicherweise reif für die Einrichtung einer Küstenstaatenkontrolle.

*Noch eine Fußnote zur *Polly-Anna*-Affäre. Die ITF wurde im Auftrag eines früheren zweiten Ingenieurs auf dem Schiff, Boleslaw Wodzynski, tätig. Im Januar 1989 geriet seine rechte Hand in die Kupplung einer Bilgenpumpe, als er versuchte, einen Schraubenschlüssel, der ihm hineingefallen war, wieder herauszuholen. Er verlor dabei die



Die *Polly Anna* in Rotterdam

Kuppen des Daumens, Zeige- und Mittelfingers seiner rechten Hand. Im Beschäftigungsvertrag stand ausdrücklich, daß der Arbeitgeber eine P&I-Versicherung sowie in Deutschland mit einem erstklassigen Versicherungsunternehmen eine Unfall- und Arbeitsunfähigkeitsversicherung abgeschlossen hatte. Trotzdem, und nach Eingreifen der polnischen Außenhandelskammer, wurde Wodzynski niemals ein Schmerzensgeld ausgezahlt. Ende 1990 wandte er sich mit der Bitte um Unterstützung an die ITF. Versuche der Kontaktaufnahme mit dem deutschen Reeder, O. Kristensen (der von einem Büro in Wales aus tätig ist), erwiesen sich als fruchtlos. Mit Ausnahme einer Gelegenheit, bei der er angab, ein Versicherungsunternehmen, an dessen Namen er sich nicht erinnern konnte, sei mit Wodzynskis Fall befaßt, stand er nie zu Gesprächen mit der ITF zur Verfügung! Die ITF wandte sich direkt an das deutsche Versicherungsunternehmen, und auf dessen Betreiben erklärte sich das Versicherungskonsortium in London zur Auszahlung des Schmerzensgelds bereit, obwohl laut Versicherungspolice der Reeder das Geld hätte auszahlen und dann von der Versicherung zurückfordern müssen. Boleslaw Wodzynski akzeptierte einen Betrag von 13.100 Pfund Sterling (21.900 US-Dollar) als endgültige Begleichung seiner Forderung - zwei Jahre nach dem Unfall.

Polnische Seeleute, die sich bei westlichen Reedern als Bemannungen von Billigflaggenschiffen zunehmender Beliebtheit erfreuen, legen eine gesunde

Militanz an den Tag, wenn es darum geht, ITF-Heuern zu fordern. Reeder, die gedacht hatten, osteuropäische Arbeitnehmer, die so lange auf jede echte Gewerkschaftsvertretung oder das Grundrecht zum Streik verzichten mußten, würden die Ausbeutung auf dem freien Markt stillschweigend hinnehmen, müssen sich eines besseren belehren lassen. Ganz im Gegenteil - wie ITF-Mitgliedsgewerkschaften berichten, die Kontakte zu polnischen und russischen Bemannungen haben, wollen diese Arbeitnehmer die ihnen entgangenen Gelegenheiten wettmachen und sind durchaus bereit, sich für ihre Rechte einzusetzen. Diese militante Haltung kommt allen Arbeitnehmern in der Seeschifffahrt in der ITF zugute, denn sie bedeutet eine erhebliche Stärkung der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschifffahrt. In der Praxis war die ITF schon immer die einzige wirkliche internationale Interessensvertretung der Seeleute. Seit dem Beitritt von Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa in jüngster Zeit und einer Welle von Aktionen der betroffenen Besatzungen zugunsten der ITF kann kein Zweifel mehr daran bestehen, daß die ITF nun überhaupt die einzige internationale Organisation der Seeleute weltweit ist. Reeder aufgepaßt! Die ITF-Kampagne hat nämlich indirekte Auswirkungen für viele Reeder, indem sie die nicht den ITF-Sätzen entsprechenden Heuern auf vielen Schiffen in die Höhe treibt (wenn es die ITF-Kampa-

Forts. auf Seite 7

Ein schwarzer Monat für die Seeschifffahrt

Durch eine Reihe schwerer Schiffsunglücke in europäischen Küstengewässern wurde die Öffentlichkeit auf die Notwendigkeit zur Einführung strikterer Sicherheitsvorschriften für die Küstengewässer aufmerksam gemacht. Außerdem werfen sie ernstzunehmende Fragen im Hinblick auf Experimente mit dem Ein-Mann-Ausguck auf dicht befahrenen Schifffahrtsstraßen auf.

FANGBOOT VON BILLIGFLAGGENSCHIFF GERAMMT

Am 10. April ging das britische Fischereifahrzeug *Wilhelmina J.* im dichtbefahrenen Ärmelkanal unter, nachdem es von von der im Besitz indischer Reeder befindlichen, unter zypriotischer Billigflagge fahrenden *Zulfikar* gerammt worden war. Alle sechs

Fischer an Bord der *Wilhelmina J.* kamen ums Leben. Die *Zulfikar* setzte ihre Fahrt nach Ägypten ohne Unterbrechung fort. Erst nach Stunden meldete das Schiff den Vorfall.

Dieses Unglück wirft zwei für die britischen Behörden sehr wichtige Fragen auf:

Wenn einem Schiff mit 27 Besatzungsmitgliedern an Bord im Rahmen des traditionellen Wachgangsystems in dicht befahrenen Küstengewässern ein so schwerwiegender Fehler unterlaufen kann, sind Zweifel an der Berechtigung von Experimenten mit nur einem Ausguck bei Nacht - für die sich die britische Regierung nachdrücklich einsetzt - äußerst angebracht. Die ITF, Schifffahrtsgewerkschaften und viele

Länder lehnen auch weiterhin alle Abstriche bei den Wachgangsvorschriften als unverantwortlich und gefährlich ab.

Zweitens illustriert die Tatsache, daß sich der Vorfall in Küstengewässern ereignete, während sich das Schiff auf der Fahrt nach Ägypten befand, eine erhebliche Schwachstelle bei den europäischen Anstrengungen um eine Verbesserung der Schifffahrtssicherheit durch Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle: Wenn ein Schiff den Hafen verlassen hat oder lediglich die Küstengewässer passiert, haben die Schifffahrtsbehörden keinerlei Handhabe zum Eingreifen. Selbst wenn das Schiff eine Straftat begeht (daß die *Zulfikar*

Forts. auf Seite 8

... polnische Bemannung streikt für ITF-Heuern

Forts. von Seite 6

gne nicht gäbe, würden umgekehrt die Heuern insgesamt zweifelslos sinken...). Die polnische Besatzung der auf den Bahamas registrierten, im Besitz einer griechisch-britischen Reedergruppe befindlichen *Ios* - ein Billigflaggenschiff der Londoner Marlborough-Gruppe - erhielt für ein nicht gewerkschaftlich organisiertes Schiff relativ "angemessene" Heuern. Die Vollmatrosenheuer der mit 27 Seeleuten bemannten *Ios* belief sich unter Berücksichtigung aller Nebenleistungen auf etwas mehr als 600 US-Dollar - weniger als die ITF-Standardgrundheuer von 821 US-Dollar oder der Gesamtbetrag der Heuern einschließlich Nebenleistungen im Rahmen des Gesamtbemannungskostenkonzeptes von mindestens 1000 US-Dollar - jedoch höher als die Mehrzahl der Nicht-ITF-Heuern, die die ITF sonst antrifft. Trotzdem gilt der Grundsatz, daß die Bemannung eines Billigflaggenschiffes ITF-Heuern ausgezahlt bekommen und einem von der ITF gebilligten Kollektivvertrag unterstehen sollte. Im Falle der *Ios* hatte die Bemannung jedoch sieben Monate lang noch nicht einmal die ihnen zugesicherten Heuern erhalten. Über diese Tatsache verärgert und mit den ihnen eigentlich zustehenden Heuern vor Augen, legte die Bemannung am 27. Februar im italienischen Hafen Neapel die Arbeit nieder. Sie hatte diese Maßnahme mit dem örtlichen Billigflaggeninspektor Enrico Cevaro von der der ITF angeschlossenen Transportarbei-

terföderation FIT-CISL abgesprochen und wurde von den örtlichen Hafnarbeitern dabei solidarisch unterstützt. Die polnischen Besatzungsmitglieder (einige der ranghöheren Offiziere waren Griechen) blieb standhaft und der Streik endete schließlich am 19. März mit einem Erfolg auf der ganzen Linie. Es wurde ein ITF-Kollektivvertrag für das Schiff unterzeichnet, und die Bemannung erhielt Heuernachzahlungen in Höhe von insgesamt 344.886 US-Dollar ausgezahlt (darin enthalten ein Betrag von 13.982 US-Dollar für zwei Seeleute, die das Schiff bereits verlassen hatten).

Am 4. April wurde in Tampa/Florida die unter maltesischer Billigflagge fahrende *Leros Progress* wegen ausstehender Heuerzahlungen aufgrund eines ITF-Kollektivvertrages arretiert. Die 22 polnischen Seeleute auf dem Schiff griechischer Reeder waren seit zwei Monaten nicht bezahlt worden. Die Forderungen von elf Besatzungsmitgliedern wurden vom US-Billigflaggenkoordinator John Sansone von der International Longshoremen's Association sowie einem örtlichen Anwalt bearbeitet und umfaßten Heuernachforderungen in Höhe von 55.000 US-Dollar sowie ein Strafelement in Höhe von 100.000 US-Dollar. Vier Tage nach der Arrestierung konnte ein außergerichtlicher Vergleich geschlossen werden. Die Reeder erklärten sich bereit, insgesamt 84.447 US-Dollar zu bezahlen: 49.447 Dollar als Heuernachzahlungen sowie weitere 35.000 Dollar als Entschädigung für die Nichteinhaltung

des Kollektivvertrags.

Die Bemannung des in St. Vincent registrierten, britischen Reedern gehörenden Billigflaggenschiffes *Sublime* unterstand keinerlei Kollektivvertrag. Vollmatrosen auf dem Schiff erhielten eine Heuer in Höhe von 300 US-Dollar, Unteroffiziere erhielten nicht mehr als 500 Dollar im Monat. Als ob diese sehr schlechte, von keiner Gewerkschaft gebilligte Bezahlung noch nicht schlimm genug wäre, beschlossen die Reeder, die Heuerzahlungen an die 18 indischen Besatzungsmitglieder völlig einzustellen. Das Schiff lag in Singapur vor Anker, und Anfang Februar hatten sich die ausstehenden Heuerzahlungen an die Bemannung auf knapp 50.000 US-Dollar summiert. Briefe an die Adresse der Agenten der Reeder, an die Reeder selbst gerichtete Botschaften und ein Appell an den indischen Hochkommissar brachten kein befriedigendes Ergebnis, so daß die Bemannung schließlich die der ITF angeschlossene Singapur Organisation of Seamen (SOS) um Hilfe bat. Nach Rücksprache mit der ITF ließ die SOS das Schiff arretieren. Am 28. März leitete die SOS das Arrestierungsverfahren ein - und am 1. April hatten die Reeder alle ausstehenden Forderungen ausnahmslos und in vollem Umfang beglichen. Alle Offiziere und Besatzungsmitglieder erhielten die ihnen zustehenden Heuernachzahlungen und wurden auf Kosten der Reeder am 2. April nach Indien heimgeschafft. Außerdem erklärten sich die Reeder zur Zahlung der Rechts- und Gutachterkosten bereit.

... Gebt der Sicherheit Vorrang vor Profiten!

Forts. von Seite 7

nicht anhielt und keine Meldung erstattete, könnte durchaus einen Straftatbestand darstellen), können die Schiffsbehörden nur tätig werden, wenn sich das Schiff in einem Hafen befindet. Dieser Vorfall ist ein Paradebeispiel für die Notwendigkeit der Einführung einer weiteren Kontrollebene für die Schiffsicherheit in Europa der Küstenstaatenkontrolle.

Zweifellos war es der Aufschrei öffentlicher Empörung, den dieser Vorfall in Großbritannien auslöste, der die zypriotischen Behörden zu der ungewöhnlichen Ankündigung veranlaßten, eine umfassende Untersuchung des Unfalls vornehmen zu wollen und die Verantwortlichen vor ein zypriotisches Gericht zu bringen, wenn ihnen sträfliche Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann. Was derartige Untersuchungen angeht, kann das zypriotische Billigflaggenreister sicherlich nicht auf eine stolze Tradition verweisen. Noch nicht einmal der Name des gesunkenen Fischereifahrzeuges war in seiner Presseerklärung richtig wiedergegeben: Darin wurde es als *Wilhelmina Jane* anstelle von *Wilhelmina J.* bezeichnet.

ITALIENISCHES FAHRUNGSLÜCK

Weniger als 24 Stunden nach dem Vorfall mit der *Zulfikar* kamen vor der italienischen Küste 138 Personen ums Leben, als die unter italienischer Flagge fahrende Fahrgastfähre *Moby Prince* mit dem voll beladenen Tanker *AGIP Abruzzo* zusammenstieß. Die Ölladung des Tankers ergoß sich über die Fähre, die sofort in Flammen stand. Von den 139 Menschen an Bord (76 Passagiere und 63 Besatzungsmitglieder) überlebte nur ein Besatzungsmitglied. Die 28köpfige Besatzung auf dem ebenfalls unter italienischer Flagge fahrenden Tanker, der zum Zeitpunkt der Kollision vor Anker lag, überlebte.

Die Ursache des Unglücks ist nicht geklärt. Zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes herrschte dichter Nebel, was zu Spekulationen Anlaß gab, daß möglicherweise der Radarempfang gestört war (die Radaranlage des Tankers war eingeschaltet). Eine Theorie, nach der die diensthabende Wache auf der Fähre zum Zeitpunkt des Unglücks ein Fußballspiel im Fernsehen ansah, wurde inzwischen widerlegt. Als wahrscheinliche Ursache gelten nun ein Defekt der Radar- oder der Ruderanlage oder die Möglichkeit, daß visuelle und Radardaten von der Wache falsch interpretiert wurden.

ZYPRIOTISCHER TANKER EXPLODIERT

Noch am gleichen Tag ereignete sich eine weitere Schiffskatastrophe in italienischen Gewässern, als der unter zypriotischer Flagge fahrende Öltanker *Haven* in der Bucht von Genua explodierte. Nachdem einen Tag lang ein Feuer an Bord gewütet hatte, ereignete sich eine zweite Explosion und das Schiff sank. Drei Besatzungsmitglieder wurden getötet, drei werden vermißt. Man muß davon ausgehen, daß auch sie ums Leben kamen. Die von dem Schiff ausgehende Gefahr einer Ölpest löste im gesamten Mittelmeer Alarm aus und veranlaßte die spanische Regierung zum einseitigen Erlaß neuer Sicherheitsvorschriften für Tankschiffe und neuer Meldeverfahren für alle Schiffe in spanischen Küstengewässern. Dieser Schritt ist sehr zu begrüßen, da damit ein europäischer Staat die Notwendigkeit einer Ausweitung von Sicherheitsvorschriften auf die Küstengewässer akzeptiert hat.

Die *Haven* gehört zu einer vom Unglück verfolgten Schiffsklasse. Unter ihren Schwesterschiffen waren unter anderem die *Amoco Cadiz* (1974 gebaut und nach einem Unglück vor der französischen Küste 1978 Ursache einer verheerenden Ölkatastrophe), die *Maria Alejandra* (1977 gebaut und im März 1980 vor Mauretanien explodiert) sowie die *Mycene* (1976 gebaut und 1970 vor Sierra Leone explodiert). Die *Haven* befand sich mit einem vor kurzem verlängerten Zertifikat (sie wurde 1973 gebaut) auf ihrer Jungfernfahrt nach 2jährigem Umbau in Singapur. Angesichts der langen Reihe von Unglücken, auf die diese Schiffe zurückschauen können, stellt sich erneut die Frage, ob alternde Tankschiffe und Massengutfrachter, anstatt ihre Zertifikate zu verlängern, nicht lieber verschrottet werden sollten.

WEITERE FAHRUNGSLÜCKE ...

In den vier Tagen nach der Explosion der *Haven* ereigneten sich zwei weitere schwere Schiffsunfälle. In der Ägäis brach auf der unter griechischer Flagge fahrenden Fahrgastfähre *Rodos* Feuer aus. Ein Brand im Maschinenraum zerstörte das Schiff. Da der Vorfall sich jedoch auf einer der dicht befahrenen griechischen Schifffahrtsrouten ereignete, konnten die 641 an Bord befindlichen Passagiere von anderen Schiffen sicher an Bord genommen werden, und der Besatzung gelang es schließlich, das Feuer unter Kontrolle zu bringen. Stunden später lief die norwegische Fähre *Narvik* mit 140 Fahr-

gästen an Bord bei schlechtem Wetter vor der norwegischen Küste auf Grund. Alle Passagiere und Besatzungsmitglieder konnten in Sicherheit gebracht werden.

SICHERHEITSGIPFEL

Diese Woche der Schiffskatastrophen ereignete sich just nach Abschluß des Internationalen Gipfeltreffens zum Thema Sicherheit auf See, das am 9. und 10. April in Oslo stattfand. Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander erläuterte den Teilnehmern die Sorgen der ITF im Zusammenhang mit Sicherheitsfragen. Selander appellierte an die Wirtschaft, Sicherheitsüberlegungen Vorrang vor Gewinnen zu geben und bezog sich dabei auf die hohen Unfallraten der Billigflaggentonnage sowie die von verkleinerten Besatzungen und Experimenten mit dem Ein-Mann-Ausguck unbestreitbar ausgehenden Gefahren. Er unterstrich außerdem erneut die nachdrückliche Forderung der ITF nach Verschrottung älterer Tonnage, insbesondere von Massengutfrachtern und Tankschiffen. Abschließend erklärte Selander, daß nun der Zeitpunkt gekommen sei, ernsthaft an eine Umwandlung der bisher rein zwischenstaatlichen Struktur der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt in ein dreigliedriges Gremium mit Vertretern der Reeder, Regierungen und Seeleute zu denken.

*Außerhalb Europas ist ein weiterer Eisenerzfrachter unvermittelt gesunken. Eine Woche nach den Schiffsunfällen in Europa verschwand der unter der Billigflagge Hongkongs fahrende, belgischen Reedern gehörende Eisenerzfrachter *Mineral Diamond* auf der Fahrt von den Niederlanden nach Westaustralien im Indischen Ozean. In einem am 17. April empfangenen Funkruf hieß es, das Schiff habe seine Fahrt bei schwerem Wetter verlangsamt. Inzwischen wurde das Schiff als gesunken gemeldet. Damit ist innerhalb der vergangenen 14 Monate das 20. große Schiff mit schwerer Fracht an Bord verschwunden.

Die ITF und die Seeleutegewerkschaften haben natürlich auch kein Patentrezept, doch appellieren sie schon seit langem an die Schifffahrtswirtschaft, der Sicherheit auf See oberste Priorität einzuräumen. Viele Schiffsunfälle könnten vermieden werden, und es ist an der Zeit, daß sich beide Seiten der Wirtschaft gemeinsam und ernsthaft darum bemühen.

Zunehmende Kritik am zypriotischen Register

Schlechte Zeiten für das Billigflaggenre-gister von **Zypern**. Die Affäre um die unter zypriotischer Flagge fahrende *Zulfikar* (die sich mit ihrer "Fahrerflucht" nach Versenkung eines britischen Fischereifahrzeugs möglicherweise strafbar gemacht hat) und die Explosion des alternden Tankschiffs *Haven* im Golf von Genua (über beide Vorfälle berichten wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) haben Wirtschaft und Weltöffentlichkeit auf die erschreckend hohen Unfallraten des Registers aufmerksam gemacht. Unter zypriotischer Flagge fahrende Schiffe nehmen durchweg eine Spitzenstellung auf der Liste der wegen Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften von den Behörden der europäischen Hafenstaatenkontrolle festgehaltenen Schiffe ein. Die ITF hat wegen der dort geltenden strikten Geheimhaltungsvorschriften, die die eigentliche Eigentümerschaft verschleiern, noch ein ganz besonderes Problem mit Zypern, ebenso wie mit den Cayman-Inseln. Ernsthafte Zweifel sind immer angebracht, wenn Reederei so eifrig darauf bedacht sind, sich hinter dem Geschäftsgeheimnis zu verstecken - was haben sie zu verbergen und warum? Und wie reagiert nun Zypern auf die wachsende Kritik? Mit einer Senkung der Registrierungsgebühren und Tonnagesteuern im Rahmen eines neuen, "vereinfachten" Steuerpakets, durch die das zypriotische Register noch erheblich billiger wird als Nigeria oder Panama - sicherlich der beste Weg, die Qualität der unter zypriotischer Flagge fahrenden Schiffe zu verbessern.

Reeder und Gewerkschaften in **Indien** fordern gemeinsam die Wiederaufnahme der Anheuerung und Ausbildung von Seeleuten durch die Regierung. Die der ITF angeschlossene National Union of Seafarers of India (NUSI) und die indische Reedervereinigung legten der Regierung ein gemeinsam erarbeitetes Programm vor. Es sieht vor, Seeleute direkt durch die Schiffsverkehrsunternehmen einzustellen und einen dreimonatigen Lehrgang an Land sowie eine sechsmonatige Ausbildung an Bord eines Schiffes absolvieren zu lassen. Nach Angaben von NUSI-Generalsekretär

Leo Barnes liegt das Durchschnittsalter der indischen Seeleute heute bei 50 Jahren. Die Gewerkschaft hat bei der Regierung auch eine Genehmigung für die Einrichtung eines Ausbildungszentrums in Goa beantragt. Ein 1981 gegründeter Regierungsausschuß hatte

JSU gebilligten Verträgen für gemischte Besatzung. Unterdessen unterzeichneten die JSU und die der ITF angeschlossene koreanische Seeleutegewerkschaft FKSU ein Übereinkommen über die Anwendung der geltenden ITF-Besatzungspolitik auf Billigflaggschiffen japanischer Reeder, die von der FKSU im Rahmen von ITF-Verträgen besetzt werden.

Laut ITF-Politik hat die Seeleutegewerkschaft aus dem Land der nutznießenden Eigentümerschaft das Recht, für einem ITF-Vertrag unterstehende Schiffe auf der in ihrem Land vorgeschriebenen Besatzungsstärke zu bestehen. Die Kollektivverträge der JSU sehen eine größere Zahl von Besatzungsmitgliedern vor als die der FKSU, so daß diese ab Januar 1992 die Besatzungsstärken auf den betroffenen Schiffen erhöhen muß.



einen zeitweiligen Verzicht auf alle Ausbildungsmaßnahmen und Neueinstellungen empfohlen, bis sich die Beschäftigungslage gebessert habe. Diese Empfehlung wurde im Jahre 1983 mit der Schließung der drei vorhandenen Ausbildungseinrichtungen in die Praxis umgesetzt. Nach Auffassung der NUSI ist nun in näherer Zukunft mit einer Verknappung des Angebots an indischen Seeleuten auf den Arbeitsmarkt zu rechnen.

Die **japanische** Nationalflotte schrumpfte nach Angaben des Verkehrsministeriums im vergangenen Jahr um 83 Schiffe (1,28 Mio. BRT) auf einen Stand von 449 Schiffen mit 20,4 Mio. BRT. Um im Wettbewerb mit Billigflaggschiffen bestehen zu können, rät die Regierung den Reedern, auf unter japanischer Flagge fahrenden Schiffen zunehmend gemischte Besatzungen einzusetzen. Zur Zeit unterliegen 18 Schiffe unter japanischer Flagge von der der ITF angeschlossenen japanischen Seeleutegewerkschaft

Seinen eigenen Angaben zufolge sind dem neuen Register von **Luxemburg** 44 Schiffe unterstellt. Die ITF betrachtet das luxemburgische Register als belgisches Zweitregister, d. h. für alle in Luxemburg registrierten Schiffe belgischer Reeder ist ausschließlich die der ITF angeschlossene belgische Transportarbeitergewerkschaft BTB zuständig. Alle anderen in dem Binnenland registrierten Schiffe werden von der ITF hingegen als Billigflaggschiffe behandelt. Der luxemburgische Schiffsverkehrsminister Marc Glodt erklärte gegenüber der britischen Schiffsverkehrszeitung *Lloyd's List*, die in dem Register verzeichneten Schiffen gehörten "in ihrer Mehrheit" belgischen Reedern, doch hätten Reeder anderer europäischer Länder ebenfalls Interesse an dem Register geäußert. Die Reeder sollten dabei allerdings daran denken, daß die ITF das luxemburgische Register nur für belgische Schiffe akzeptiert und alle übrigen Schiffe im Rahmen der geltenden Politik den üblichen Maßnahmen unterworfen sind. Nach den der ITF zugänglichen Informationen umfaßt das Register bisher lediglich 33 Schiffe.

Forts. auf Seite 10

... Singapur umwirbt ausländische Reeder

Forts. von Seite 9

Die rumänische Regierung plant die Einrichtung einer Reihe von Freihandelszonen als Anreiz für die Schifffahrtswirtschaft. Vorgesehen ist die Einrichtung von drei Zonen am Schwarzen Meer (im Hafen von Constanza), am Donau-Schwarzmeer-Kanal (der im September 1992 für den Verkehr freigegeben wird) sowie entlang anderer Kanäle. Neben einem jüngst verabschiedeten Gesetz, das ausländische Direktinvestitionen und spezielle Steuernachlässe ermöglicht, soll auch dieses Vorhaben dem Ausbau der Schifffahrtswirtschaft dienen. Der Schifffahrtssektor, in dem 360.000 Menschen beschäftigt sind, gilt als einer der gesündesten Wirtschaftsbereiche Rumäniens, und westeuropäische Fachleute äußern sich zuversichtlich über die Zukunft des Sektors. Die rumänische Seeleutegewerkschaft mit Sitz in Constanza ist Mitglied der ITF.

Das Register von Singapur möchte

ausländische Reeder zum Transfer auf seine Flagge bewegen. Noch im Laufe dieses Jahres soll eine Handelsmission mit dem speziellen Auftrag nach Europa entsandt werden, Reeder für einen Flaggenwechsel zu gewinnen. Zwar wurde Singapur in Anerkennung der Tatsache, daß Eigentum und Kontrolle über viele unter Singapur-Flagge fahrende Schiffe tatsächlich in Singapur angesiedelt sind, aus dem Verzeichnis der von der ITF als Billigflaggen angesehenen Register gestrichen. Doch werden die Schiffe ähnlich wie in Hongkong noch immer in jedem Einzelfall überprüft, und ausländische Reeder, die ihre Schiffe unter der Flagge Singapurs registrieren, müssen auch weiterhin einen von der ITF genehmigten Vertrag vorweisen.

Im Laufe des vergangenen Jahres mußte die unter spanischer Flagge fahrende Flotte eine große Zahl von Flaggen-

transfers hinnehmen. Die Flotte ist von einem Höchststand von 7,8 Mio. BRT im Jahre 1979/80 auf heute 3,1 Mio. BRT geschrumpft. Diese Zahlen dienen der Reederorganisation Anave als Rechtfertigung für ihre Forderung nach Einrichtung eines Zweitregisters, das von den spanischen Schifffahrtsgewerkschaften abgelehnt wird. Die Reeder drohen mit der Ausflaggung weiterer Tonnage. Nach Angaben von Anave wird das Register im Laufe der nächsten 5 Jahre auf einen Bestand von nur noch 100 Schiffen mit einer Million BRT zurückgehen.

Die Regierung Taiwans erwartet für 1991 mit zehn Millionen Tonnen Ladegewicht einen neuen Rekordstand der Schifffahrtsflotte des Landes. Zur Zeit umfaßt die Flotte 9,5 Mio. Tonnen und befördert 31 Prozent des Warenaufkommens im Außenhandel Taiwans.

LEUTE

Michael Chin, derzeit in der anglikanisch-chinesischen Mission in Melbourne (Australien) tätig, wurde zum nächsten Generalsekretär der Internationalen Christlichen Vereinigung für Seeschifffahrt (ICMA) gewählt. Er bringt umfangreiche Erfahrungen als Geistlicher, Hafenskaplan der Seeleutemissionen in New York und Melbourne und ehemaliger Asienberater des Zentrums für Seeleuterechte in sein neues Amt, das er im November diesen Jahres antreten wird, mit. Seine Sprachkenntnisse - er spricht sechs asiatische Sprachen - und sein Wissen um die besonderen Probleme asiatischer Seeleute werden ihn in seinem neuen Amt zugute kommen. Der augenblickliche ICMA-Generalsekretär ist **Reverend Bernard Krug**.

Robert Herdin ist vom Amt des Kassenwarts der finnischen Seeleutegewerkschaft zurückgetreten. Sein Nachfolger ist **Mikko Tuominen**.

Sigurd Bøje Larsen, Kassenwart der dänischen Funkoffiziersvereinigung, wurde zum Präsidenten des Wohlfahrtsrats der dänischen Handelsflotte gewählt.

Dr. Shanti Patel, Vizepräsident des indischen Gewerkschaftsdachverbandes Hind Mazdoor Sabha (HMS) und Präsident der Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Hafen von Bombay sowie der indischen Hafentarbeiterföderation, wurde zum Vorsitzenden der nationalen Schifffahrtsbehörde ernannt.

Dr. Philippe H. P. Rochat wurde zum neuen Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von **S. S. Sidhu** an, dessen Amtsperiode Ende Juli abläuft.

Erik Skovmand wurde zum neuen Vizepräsidenten der dänischen Schiffsingenieursgewerkschaft ge-

wählt. Er ist Nachfolger von **Preben Pedersen**, der sich nach 3 Jahren im Amt nicht zur Wiederwahl gestellt hatte. Skovmand, ein Beamter im Fischereiministerium, ist seit 1981 Mitglied des Vorstands der Gewerkschaft.

Syd Tierney legte nach 14 Jahren das Amt des Präsidenten der britischen Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW) nieder. Tierney, von USDAW unterstützter Abgeordneter im britischen Parlament, wurde erstmals 1977 zum Präsidenten der Gewerkschaft gewählt und später mehrfach im Amt bestätigt. Vor seinem Aufstieg an die Spitze der Gewerkschaft war er über zwanzig Jahre lang als Funktionär für USDAW tätig gewesen. Seine Nachfolgerin ist **Audrey Wise**, Parlamentsabgeordnete der Labour Party und die erste Frau im Spitzenamt dieser Gewerkschaft.



ZIVILLUFTFAHRT

Streik bringt Flugverkehr in der Türkei zum Erliegen

Mehr als 10.000 Mitglieder der der ITF angeschlossenen türkischen Zivilluftfahrtgewerkschaft Hava-Is befinden sich zur Zeit im Ausstand. Sie fordern bessere Löhne und protestieren gegen die Unterminierung grundlegender Gewerkschaftsrechte durch die Verabschiedung zahlreicher repressiver Gesetze (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991).

Der Streik, der am 1. April begann, richtet sich gegen Turkish Airlines (THY) und die Abfertigungsgesellschaft Havas, die beide von der Arbeitgeberorganisation TÜHIS vertreten werden.

Die Arbeitgeber reagierten auf den Streik mit der Aussperrung von Gewerkschaftsmitgliedern, was in einem Land mit einer jährlichen Inflationsrate von 100 % unverzüglich spürbare finanzielle Härten mit sich brachte. Sie bedienen sich auch in großem Umfang der von anderen Unternehmen angebotenen Streikbrecherdienste.

Der Streik bei Havas wird von Celebi Co und Istanbul Airlines unterlaufen, die den normalerweise von Havas bedienten Fluggesellschaften ihre Dienste bei der Gepäckabfertigung anbieten. Istanbul Airlines betätigt sich darüber hinaus als Streikbrecher für THY, indem sie im Wartungszentrum der THY im Norden Zyperns Wartungsarbeiten an Maschinen der Fluggesellschaft ausführt.

Auch zwei Tochtergesellschaften von THY - North Cyprus Airlines und Sun Express, ein Gemeinschaftsunternehmen mit Lufthansa - werden als Streikbrecher eingesetzt. Vor Beginn des Streiks wurden die meisten THY-Maschinen auf diese beiden Fluggesellschaften sowie auf Sultan Air übertragen. Hava-Is weist die Fluggäste darauf hin, daß diese kleinen Fluggesellschaften nicht für den sicheren Betrieb der THY-Flüge garantieren können, da sie wegen des Streiks nicht auf angemessene Wartungsdienste rechnen dürfen.

Die in der Geschäftsstelle der Fluggesellschaft in Kopenhagen beschäftig-

ten THY-Mitarbeiter, Mitglieder des der ITF angeschlossenen Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark, wurden gezwungen, während des Streiks ihren Jahresurlaub zu nehmen, was praktisch einer Aussperrung gleichkommt. Auch die Leitung der THY-Geschäftsstelle in London versuchte ihre Mitarbeiter zu zwingen, unbezahlten Urlaub zu nehmen. Dies konnte die britische Transport and General Workers' Union jedoch erfolgreich verhindern.

Die ITF bittet die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, während des Streiks den Flugbetrieb von THY mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu behindern. Die der ITF angeschlossene niederländische Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV hat die niederländische Fluggesellschaft KLM bereits aufgefordert, keine Wartungsarbeiten an einem Airbus der THY vorzunehmen. Die bundesdeutsche ITF-Mitgliedsge-

werkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) forderte von der Lufthansa ein Verbot von Streikbrecherdiensten der Sun Express.

Die der ITF angeschlossene VPÖD in der Schweiz appellierte an Swissair, während der Dauer des Streiks keinerlei Dienstleistungen für THY auszuführen. Die Gewerkschaft hat eine starke Basis für diese Forderung: Aufgrund des Kollektivvertrages ist es Swissair nicht gestattet, durch ihre Maßnahmen Streikaktionen von Gewerkschaften in anderen Ländern zu unterlaufen, insbesondere wenn es sich um ITF-Mitgliedsgewerkschaften handelt.

Auf ihrer Sitzung in London am 10. und 11. April verabschiedeten die Mitglieder des ITF-Sektionsausschusses Zivilluftfahrt eine Entschließung, in der sie ihrer vollen Solidarität mit den streikenden Hava-Is-Mitgliedern Ausdruck gaben und die Arbeitgeber zur Aufnahme echter Verhandlungen mit der Gewerkschaft aufforderten.

Biman-Mitarbeiter wiedereingestellt

Gegenwärtig sieht es so aus, als ob die 28 Mitarbeiter der Gepäckabfertigung bei Bangladesh Biman am Flughafen von Kalkutta, die vor zwei Jahren entlassen wurden, demnächst an ihre Arbeitsplätze zurückkehren können (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1990).

Dieser Sinneswandel bei dem Unternehmen ist größtenteils dem neuen Geschäftsführenden Direktor der Fluggesellschaft zu verdanken. Auf Anregung des ITF-Regionalsekretärs für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, flogen die örtlichen Gewerkschaftsvertreter der betroffenen Mitarbeiter in Kalkutta nach Dhaka, wo sie ausführliche Gespräche mit dem neuen Direktor führten, der ihr Anliegen wohlwollend zur Kenntnis nahm.

Die in der der ITF angeschlossenen All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) organisierten Mitarbeiter in der Gepäckabfertigung waren 1989 von Bangladesh Biman freigesetzt und an ihrer Stelle jeweils für einige Tage nicht gewerkschaftlich organisierte Aushilfskräfte eingestellt worden.

Die Betroffenen genossen in diesem Arbeitskonflikt die generelle Unterstützung von Gewerkschaften mit Mitgliedern unter den Beschäftigten auf indischen Flughäfen, die sich der Konsequenzen für die Arbeitsplätze ihrer Mitglieder bewußt waren, falls sich andere ausländische Fluggesellschaften in Indien die Position von Bangladesh Biman zu eigen machen würden.

ITF-Bildungsprogramm für indische Gewerkschafter

Grünes Licht für die dritte Phase des wegweisenden ITF-Programms zur Ausbildung von Führungsqualitäten bei indischen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt gab es auf der Sitzung der für das Programm verantwortlichen Funktionäre am 14. März in Neu-Delhi, an der auch der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, teilnahm. Die Sitzungsteilnehmer sprachen sich nachdrücklich für eine Fortsetzung des Programms aus.

Das Projekt war die erste ITF-Bildungsmaßnahme im asiatischen Raum. Es wurde 1983, zwei Jahre vor dem Beginn des langfristigen Bildungsprogramms für angeschlossene Gewerkschaften in ganz Asien und dem pazifischen Raum, gestartet.

Die 1986 angelaufene zweite Phase ist zwar noch nicht abgeschlossen - offiziell endet sie im Juni dieses Jahres - doch lag dem Projektausschuß, der für die Durchführung des Programms verantwortlich ist, sehr an einer frühzeitigen Entscheidung, um Vorbereitungen für die weitere Arbeit treffen zu können.

Der bisher wichtigste Erfolg des Ausbildungsprogrammes besteht in einer Annäherung der zuvor zersplitterten Gewerkschaften dieses Wirtschaftsbereichs (es gibt etwa 47 eigenständige Gewerkschaften) und der aktiveren Mitarbeit in ihren Gewerkschaften, zu der sich die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt nach ihrer Teilnahme an den Ausbildungsseminaren ermuntert fühlten.

Auch konnte der indische Koordinierungsausschuß für Luftfahrtgewerk-

schaften (AICCATU) rasch auf Solidaritätsappelle von ITF-Mitgliedsgewerkschaften, die in anderen Teilen der Region in Arbeitskonflikte verwickelt waren, an ihre Gewerkschaftskollegen reagieren.

Bis der von den angeschlossenen indischen Luftfahrtgewerkschaften eingerichtete Treuhandfonds für Bildungsarbeit und soziale Wohlfahrtsmaßnahmen eingetragen ist und die zur Finanzierung des Programms erforderlichen Mittel von Arbeitnehmern und Öffentlichkeit eingegangen sind, bittet der Projektausschuß um Bereitstellung von Geldern für die Fortführung des Programms.

Die ITF-Gewerkschaften leisten auf örtlicher Ebene bereits einen erheblichen Beitrag zu dem Programm, indem sie für die Freistellung ihrer Mitglieder zur Teilnahme an den Ausbildungskursen sorgen, die Reisekosten der Teilnehmer übernehmen und die für die Maßnahmen benötigten Sitzungsräume und Konferenzeinrichtungen großzügig zur Verfügung stellen.

Letztendlich soll sich das Programm selbst tragen. Bis dahin werden jedoch noch einige Jahre vergehen.

Die Verantwortlichen wollen das Programm im großen und ganzen in seiner derzeitigen Form mit Seminaren, Workshops und Studienkreisen sowie einer "Ausbildung für Ausbilder" fortführen. Darüber hinaus sollen Sonderprogramme für Arbeitnehmerinnen erarbeitet werden, da bisher nur eine sehr geringe Anzahl von Frauen miteinbezogen werden konnte. Eine weitere Berufsgruppe, für die sie die Einrichtung von Sonderlehrgängen be-

grüßen würden, sind die Arbeitnehmer auf kleineren Flughäfen.

*Äußerst erfolgreich waren auch die kurzen Ausbildungslehrgänge für Transportarbeiter, die in den vergangenen Jahren von der ITF gemeinsam mit örtlichen Vertretern angeschlossener Gewerkschaften in Ostindien veranstaltet wurden und die zu einem erheblichen Anstieg der Zahl der Mitglieder der Transportarbeitergewerkschaften und einem besseren Verständnis an der Gewerkschaftsbasis für die Notwendigkeit einer Mitarbeit in ihrer Gewerkschaft, vor allem in schwierigen Zeiten, führten.

Zu dieser Schlußfolgerung kamen Bildungsbeauftragte und regionale Gewerkschaftsfunktionäre auf einer am 3. Mai unter der Schirmherrschaft des Koordinierungsausschusses von ITF-Mitgliedsgewerkschaften in Ostindien veranstalteten Sitzung. Durch den bisherigen Erfolg des Programms ermutigt, baten sie den ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, um weitere Unterstützung der ITF für ein Programm von eintägigen Ausbildungslehrgängen, die sie ohne finanzielle Zuschüsse von der ITF durchführen könnten.

Die übergeordneten Ziele des Bildungsprogramms in der Region wurden am 2. April auf einem eintägigen Ausbildungsseminar für Spitzenfunktionäre der ITF-Mitgliedsgewerkschaften hervorgehoben, auf dem über verschiedene Themen beraten wurde, unter anderem den Beitrag der ITF zur Tätigkeit der IAO, Führungsqualitäten und Ausbildungsbedarf.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

21. Mai	Lizenzierung von Flugzeugwartungsingenieuren	London
29. und 30. Mai	Unterausschuß für Meeresverschmutzung der Sektion Fischer	Reykjavik (Island)
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

Air Niugini mißachtet Schlichtungsergebnis

Trotz einer Entscheidung des einschalteten Schlichtungsgremiums zu ihren Gunsten (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1991) konnten die von Air Niugini wegen ihres Protests gegen überlange Dienstzeiten entlassenen neun FlugbegleiterInnen bisher noch nicht an ihren Arbeitsplatz zurückkehren.

Das Schlichtungsgremium verfügte die Wiedereinstellung der Betroffenen - alle Neun Mitglieder der der ITF angeschlossenen Vereinigung der Flugbegleiter in Papua-Neuguinea - ohne Einkommenseinbußen. Die Geschäftsleitung von Air Niugini versicherte der ITF in einem Schreiben, die Fluggesellschaft werde die Entscheidung des Ausschusses akzeptieren.

Obwohl die Entscheidung auch vom Arbeitsministerium bestätigt wurde, hielt sich das Unternehmen nicht an sein Wort und legte beim Obersten Gerichtshof Berufung ein. Offensichtlich war die Geschäftsleitung von Air

Niugini nur dann bereit, der Entscheidung des Ausschusses zu folgen, wenn sie zugunsten der Fluggesellschaft ausfiel.

Nach Bekanntgabe des Ergebnisses der Schlichtungsverhandlungen erklärte die Geschäftsleitung der Fluggesellschaft in einem Brief an die ITF, die FlugbegleiterInnen seien wieder eingestellt worden, und forderte die ITF auf, die Angelegenheit damit als erledigt zu betrachten. In der Zwischenzeit hat die ITF jedoch erfahren, daß die FlugbegleiterInnen bisher noch nicht wieder auf die Gehaltsliste gesetzt oder zum Dienst eingeteilt wurden.

Der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft, machte gegenüber dem Leiter der Personalabteilung bei Air Niugini, Paul Aisa, schriftlich deutlich, daß die fortgesetzte Schikanierung der FlugbegleiterInnen und ihrer Gewerkschaft auf keinen Fall hingenommen werden könne. Er forderte

die Fluggesellschaft nachdrücklich auf, von einer gerichtlichen Klage abzusehen und unverzüglich für die Umsetzung der Entscheidung des Schlichtungsausschusses zu sorgen. Anderenfalls, so warnte er, riskiere die Geschäftsleitung verstärkte Maßnahmen gegen das Unternehmen von seiten der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften.

Auf seiner Sitzung am 10. und 11. April in London verabschiedete der ITF-Sektionsausschuß Zivilluftfahrt eine Entschließung, in der er seiner vollen Unterstützung für die Papua-Neuguinea Flight Attendants' Association Ausdruck gab und den australischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften für ihre Solidaritätsmaßnahmen in Unterstützung der Gewerkschaft in Papua-Neuguinea dankte. Darüber hinaus verurteilte die Entschließung die Geschäftsleitung von Air Niugini für ihr unredliches und arglistiges Verhalten.

ITF-Sektionsausschuß tagt in London

Große Sorge bereitete den am 10. und 11. April anläßlich der Sitzung des ITF-Sektionsausschusses Zivilluftfahrt in London versammelten Delegierten die Übernahme von Tätigkeiten der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt durch Subunternehmer. Die 76 Delegierten von 42 Gewerkschaften aus 25 Ländern verabschiedeten eine Entschließung, in der sie ihrer grundsätzlichen Ablehnung der Praxis der Vertragsvergabe auf nationaler ebenso wie internationaler Ebene für Arbeiten im Auftrag von Fluggesellschaften und Flughäfen sowie des Einsatzes von Zeitarbeitsagenturen und jeder anderen Form von Gelegenheitsarbeit in dem Wirtschaftsreich Ausdruck gaben.

Die Vertragsunternehmen setzen Arbeitnehmer ein, deren Löhne, Beschäftigungsbedingungen und gewerkschaftlicher Organisationsgrad weit unter den in der Luftverkehrswirtschaft herrschenden Normen liegen. Die am schwersten betroffenen Bereiche sind die Verpflegungs- und Reinigungsdienste, die Flugzeugwartung und die Sicherheitsdienste. In einigen Fällen wurden von den Fluggesellschaften sogar für das Flugdeck- und das Kabinenpersonal Leiharbeiter eingesetzt.

Ein Vorschlag lautete, zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern in der Luftverkehrswirtschaft bindende Kollektivverträge auszuhandeln, die die Praxis der Vertragsvergabe verhindern

könnten. Die Delegierten unterstrichen ferner die Notwendigkeit, Arbeitnehmer, die derzeit Vertragsarbeiten für Fluggesellschaften oder Flughäfen ausführen, in den Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt zu organisieren und für eine Angleichung ihrer Arbeitsbedingungen an die der Arbeitnehmer in der Luftverkehrswirtschaft zu sorgen.

Die Sitzungsteilnehmer hielten auch eine Annäherung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer in verschiedenen Ländern für dringend erforderlich. Die Arbeitgeber setzen für Tätigkeiten auf Vertragsbasis in den Bereichen Flugzeugwartung, Flugscheinverkauf und Buchung zunehmend Subunternehmen aus anderen Ländern ein, deren Löhne und Bedingungen unter dem im Stammland der Fluggesellschaften üblichen Niveau liegen.

Die Delegierten baten das ITF-Sekretariat, den angeschlossenen Gewerkschaften als Orientierungshilfe für ihre Verhandlungsführer regelmäßig genaue Informationen über Löhne und Produktivität zur Verfügung zu stellen. Außerdem wurde die ITF aufgefordert, bei der Herstellung engerer Kontakte zwischen den Gewerkschaften der Arbeitnehmer ein und derselben Fluggesellschaft in unterschiedlichen Ländern ebenso wie zwischen den Gewerkschaften der bei den verschiedenen, in einer zunehmenden Zahl weltweiter Allian-

zen zusammengeschlossenen Fluggesellschaften beschäftigten Arbeitnehmer behilflich zu sein.

LIZENZIERUNG

In einigen Ländern hat die Praxis der Vertragsvergabe bereits zu einem erheblichen Rückgang der Zahl qualifizierter und erfahrener Arbeitnehmer in wichtigen, sicherheitsrelevanten Bereichen, unter anderem der Flugzeugwartung und dem Sicherheitsbereich, geführt. Nach Meinung der Sitzungsteilnehmer besteht die einzige Chance, die von dieser Entwicklung ausgehenden Gefahren abzuwenden, in der Gewährleistung eines möglichst hohen Ausbildungsniveaus beim Personal.

Eine Möglichkeit zur Gewährleistung der Sicherheit besteht in der Vergabe staatlicher Lizenzen an Arbeitnehmer in sicherheitsrelevanten Bereichen, die eine angemessene Qualifikation dieser Mitarbeiter garantieren. Schon seit einigen Jahren setzt sich die ITF im Rahmen internationaler Ordnungsbehörden wie z. B. der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation für den Grundsatz der staatlichen Lizenzierung ein, und auch die Teilnehmer an dieser Sitzung wiederholten die Forderung nach Einführung internationaler Lizenzierungsnormen für das Kabinenpersonal.

Daneben gaben die Delegierten in Entschließungen ihrer Unterstützung

Forts. auf Seite 14

... ITF-Politik zu Flug- und Dienstzeiten verabschiedet

Forts. von Seite 13

für den Streik der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt in der Türkei (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) und den Kampf der Mitarbeiter von Thai Airways International in Neu-Delhi Ausdruck, die nach Übertragung ihrer Aufgaben auf ein Subunternehmen durch die Fluggesellschaft summarisch entlassen worden waren (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991). In einer weiteren Entschließung erklärten sich die Sitzungsteilnehmer mit den neun von Air Niugini wegen ihres Protests gegen überlange Dienstzeiten entlassenen FlugbegleiterInnen (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) solidarisch.

NEUE ITF-POLITIK ZUR DIENSTZEITBEGRENZUNG

Eine auf der Sitzung verabschiedete gewerkschaftspolitische Erklärung befaßt sich mit der komplexen Frage der Flug- und Dienstzeitbeschränkungen für das Flugdeck- und das Kabinenpersonal. Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Rahmen der JAA (Joint Aviation Authorities) und der Europäischen Gemeinschaft war eine klare gewerkschaftspolitische Position dringend erforderlich geworden. Auch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation hat Beratungen über weltweite Dienstzeitbegrenzungen aufgenommen. Die neue Politik ist das Ergebnis einer Reihe von Sitzungen während der vergangenen zwei Jahre, an denen sowohl die Gewerkschaften des Flugdeck- als auch des Kabinenpersonals teilgenommen hatten. Sie tritt an die Stelle der 1980 auf dem ITF-Kongreß in Miami verabschiedeten Politik und wurde bereits von den zuständigen technischen Ausschüssen bestätigt.

KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN IN DEM WIRTSCHAFTSBEREICH

Die anwesenden Delegierten berieten darüber hinaus über die Auswirkungen der sich verschärfenden Rezession in Europa und Nordamerika und die Folgen des Golfkrieges. Eine große Zahl von Fluggesellschaften haben mit der Durchführung von Sparmaßnahmen begonnen, die häufig umfangreiche Entlassungen bedeuten. In den meisten Fällen wurden die Arbeitnehmervertreter nicht ausreichend konsultiert. Viele Delegierte stellten fest, daß die Fluggesellschaften die Auswirkungen des Golfkrieges als Vorwand für die Massenentlassungen benutzten.

Die Delegierten waren sich darüber einig, daß die Schätzungen der vergan-

genen Jahre, wonach eine Verdoppelung des Aufkommens im Luftfracht- und Reiseflugverkehr zu erwarten sei, nicht länger zutreffen. Allerdings dürfen die Gewerkschaften die Zukunft des Wirtschaftsbereichs ihrer Meinung nach nicht zu pessimistisch beurteilen. Seit Beendigung des Golfkrieges gibt es bereits eindeutige Anzeichen für einen Wiederaufschwung, so daß die Perspektiven für die Luftverkehrswirtschaft durchaus nicht nur düster sind. Positiv wurde gewertet, daß auf der jüngsten Sitzung des paritätischen EG-Ausschusses für Luftverkehr von Arbeitgeber- und Gewerkschaftsvertretern gemeinsam ein Appell an die Kommission gerichtet worden sei, die Liberalisierungsmaßnahmen so lange auszusetzen, bis sich der Wirtschaftsbereich von den Folgen der jüngsten Krise erholt habe (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991).

MITTEL- UND OSTEUROPA

Attila Losonczy, Vertreter der unabhängigen Gewerkschaft der Flugzeugtechniker aus Ungarn - der ersten der ITF angeschlossenen Luftverkehrsgewerkschaft aus Osteuropa - berichtete von den besonders ernstzunehmenden Problemen, denen sich die Luftverkehrsgewerkschaften in Mittel- und Osteuropa wegen der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit ihrer Fluggesellschaften gegenübersehen.

Er unterrichtete die Sitzungsteilnehmer über die für Mai geplante Privatisierung bestimmter Unternehmensbereiche der nationalen ungarischen Fluggesellschaft Malev. Betroffen sei unter anderem der Wartungsbereich, wo der derzeitige Personalbestand von 1.500 Mitarbeitern auf 500 reduziert werden solle. Auch die Vereinigung tschechischer und slowakischer Transportarbeiter, die ebenfalls über Mitglieder in der Zivilluftfahrt verfügt, ist inzwischen Mitglied der ITF.

TECHNISCHE AUSSCHÜSSE

Der Sitzung des Sektionsausschusses vorausgegangen war am 9. April eine Sitzung des technischen Ausschusses des Bodenpersonals, auf der Claus Lindegaard von der SiD (Dänemark) als Nachfolger von Vittorio Toso von der CISL (Italien) zum Ausschußvorsitzenden gewählt wurde. Der Ausschuß würdigte Tosos Beitrag zur Tätigkeit der Sektion. Angesichts des hohen Grades an Spezialisierung bei den Berufsgruppen des Bodenpersonals beschloß der Ausschuß die Einrichtung von Arbeitsgruppen zur Beratung über die besonderen Probleme der lizenzier-

ten Flugzeugwartungsingenieure und der Fluglotsen.

Claude Beaub von der USPNT (Frankreich), neugewählter Vorsitzender des technischen Ausschusses des Flugdeckpersonals, unterstrich die Notwendigkeit einer Wiederbelebung des Ausschusses und der Fortsetzung der ITF-Kampagne für eine dreiköpfige Flugdeckbemanning. Es sei wichtig, die Tätigkeit des Ausschusses fortzusetzen, um zu demonstrieren, daß die ITF alle Berufsgruppen der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt vertritt.

Olympic ändert Kurzarbeitspläne

Nachdem sich die Luftfahrtgewerkschaften mit dem Einfrieren der Löhne für die Dauer von zwei Jahren einverstanden erklärten, verzichtete die staatliche griechische Fluggesellschaft Olympic Airways auf die geplante Kurzarbeit beim Bodenpersonal.

Für 1.800 Mitarbeiter wollte die Fluggesellschaft im Rahmen eines Sparprogramms, durch das die Lohnkosten in diesem Jahr um 19 Mio. Pfund Sterling (31,4 Mio. US-Dollar) gesenkt werden sollen, für die Dauer von drei Monaten Kurzarbeit bei halber Bezahlung einführen. Die verbleibenden 6.000 Mitglieder des Bodenpersonals sollten nach Ende der Sommerreisesaison phasenweise für jeweils ein bis drei Monate kurzarbeiten.

Aufgrund der neuen Vereinbarung wird das Bodenpersonal während der Sommerreisesaison ebenfalls mehrere Tage als unbezahlte Überstunden arbeiten und zusätzliche Einschränkungen bei den verbilligten Flügen für ihre Familien akzeptieren. Die Gewerkschaften der Piloten und des Kabinenpersonals hatten zuvor bereits ähnliche Zugeständnisse gemacht.

Vor kurzem gab Olympic den Verkauf eines 49%igen Aktienanteils an seiner Tochtergesellschaft Olympic Catering, die die während des Fluges servierten Mahlzeiten liefert, an eine Niederlassung der Abela-Gruppe - einem auf Vertragsbasis tätigen internationalen Verpflegungsunternehmen für Werkkantinen und Fluggesellschaften - bekannt. Auf Proteste der Arbeitnehmer gegen den Verkauf reagierte die Regierung im November 1990 mit scharfen Repressalien (vergl. **ITF-Nachrichten** November 1990).

Nordamerikanische Zivilluftfahrt in Schwierigkeiten

Die finanziellen Schwierigkeiten der US-Fluggesellschaften halten an: Inzwischen haben sich vier Fluggesellschaften dem Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetze unterstellt. Gewerkschaften bei Trans World Airways (TWA) haben sich einem Übernahmeangebot für die hochverschuldete Fluggesellschaft angeschlossen. Iberia konnte seine Position in Lateinamerika durch den Kauf eines Anteils an Ladeo stärken, während in Afrika die Privatisierung von Nigerian Airways vorbereitet wird und in Australien möglicherweise die Entlassung von einem Drittel der Mitarbeiter bei Qantas bevorsteht.

Die Flugpilotenvereinigung ALPA, die Gewerkschaft der Flugzeugmechaniker (IAM) und die Gewerkschaft der Flugbegleiter bei TWA wollen gemeinsam mit dem Investor Kirk Kerkorian von der US-Westküste ein Übernahmeangebot für TWA erarbeiten. Sollte das Angebot erfolgreich sein, wird Kirk Kerkorian 50 Prozent der Aktien besitzen, die Gewerkschaften 23 Prozent. Voraussetzung für die Übernahme ist der Verzicht auf den Verkauf der TWA-Strecken nach London an American Airlines, der vom US-Verkehrsministerium noch nicht genehmigt wurde.

United erwartet für das erste Quartal 1991 ähnliche Verluste wie im letzten Quartal 1990 (296 Mio. US-Dollar). Auch American Airlines muß für das erste Quartal voraussichtlich einen Verlust melden.

Der Oberste Gerichtshof hat einen Antrag der PanAm auf Aussetzung von Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 33 Mio. US-Dollar an die Unternehmen abgelehnt, von denen die Fluggesellschaft 34 Maschinen least. PanAm, ebenfalls im Rahmen von Kapitel 11 des Konkursgesetzes tätig, hatte gehofft, auf diese Weise die Folgen eines Konkursgerichtsurteils hinauszögern zu können, wonach die Leasing-Unternehmen die Maschinen beschlagnahmen können, wenn PanAm die Zahlungen nicht leisten kann. Es ist fraglich, ob PanAm die Leasingraten für die Maschinen aufbringen kann, die sie benötigt, um den Flugbetrieb auf wichtigen Strecken aufrechtzuerhalten. Continental, ebenfalls unter dem Schutz von Kapitel 11 tätig, ist mit einem ähnlichen Gerichtsurteil konfrontiert.

Zwei weitere Fluggesellschaften sind inzwischen dem Beispiel von PanAm und Continental gefolgt und haben den Schutz von Kapitel 11 beantragt: Midway Airlines mit Geschäftssitz in Chi-

cago und die kleine Regionalfluggesellschaft Metro Airlines.

Die USA und Kanada haben Gespräche über ein neues bilaterales Luftverkehrsabkommen aufgenommen, das den beiden größten kanadischen Fluggesellschaften - Air Canada und Canadian Airlines International - Zugang zum US-Markt geben könnte, sie jedoch gleichzeitig verstärkten Wettbewerb von seiten der US-Carrier aussetzen würde.

Die kanadischen Fluggesellschaften beklagen, daß amerikanische Carrier 60 Prozent des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den beiden Ländern kontrollieren, obwohl nur 40 Prozent dieser Flüge ihren Ausgangspunkt in den USA haben. Der wichtigste Grund hierfür liegt darin, daß die kanadischen Fluggesellschaften keine Inlandsstrecken in den USA bedienen dürfen. Die US-Fluggesellschaften werden sich bei den Gesprächen um die Anknüpfung einer größeren Zahl kanadischer Flughäfen an ihre Drehkreuzsysteme bemühen.

Die in staatlichem Besitz befindliche australische nationale Fluggesellschaft Qantas verhandelt mit American Airlines über die Übernahme eines 7,5%igen Aktienanteils an Air New Zealand, durch die sie zum zweitgrößten Aktionär nach Brierley Investments, einer neuseeländischen Investmentgruppe, würde.

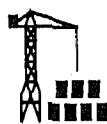
Air New Zealand wurde 1988 an ein Konsortium unter Führung von Brierley verkauft, nachdem die neuseeländi-

sche Regierung eine frühere Entscheidung, die Fluggesellschaft an eine von British Airways angeführte Gruppe zu verkaufen, rückgängig gemacht hatte.

Qantas konnte ihre Betriebsverluste 1990 nur durch den Verkauf von neun Boeing-Maschinen ausgleichen. Im Rahmen eines Sparprogramms plant die Gesellschaft die Entlassung von bis zu 5.000 ihrer 17.000 Mitarbeiter. Wegen der finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaft wird die australische Regierung ihre Pläne für den Verkauf von bis zu 49 Prozent der Aktienanteile an der Fluggesellschaft vertagen müssen.

Die spanische nationale Fluggesellschaft Iberia wird dank der Übernahme eines 35%igen Aktienanteils an der chilenischen Fluggesellschaft Ladeo ihr Streckennetz in Lateinamerika ausweiten. Vor kurzem hatte Iberia bereits einen 30%igen Anteil an der nationalen argentinischen Fluggesellschaft Aerolíneas Argentinas übernommen (vergl. ITF-Nachrichten März 1991).

Die Verantwortung für die Leitung von Nigerian Airways soll im Vorfeld ihrer Privatisierung auf das Luftfahrtministerium übertragen werden. Die nigerianische Regierung plant den Verkauf von 60 Prozent der Aktien an der Fluggesellschaft mit Hilfe des technischen Ausschusses für Privatisierung und Kommerzialisierung. Ein neuer Vorstand, dessen Vorsitz voraussichtlich ein ehemaliger Minister übernehmen wird, soll die Fluggesellschaft kontrollieren.



HAFENARBEITER

Hafenarbeiterstreik in der Türkei

Bei der privaten Hafenbetriebsgesellschaft Limas Co. beschäftigte türkische Hafenarbeiter protestieren mit Streikmaßnahmen gegen die Entlassung von 58 Arbeitnehmern sowie die Weigerung des Unternehmens, einen neuen Kollektivvertrag zu unterzeichnen.

Die der ITF angeschlossene Hafenarbeitergewerkschaft Likat-Is rief am 1. April zum Streik auf, nachdem das Unternehmen die Arbeitnehmer entlassen hatte, obwohl der Bericht des Beilegung des Konflikts über den Kollektivvertrag eingeschalteten Schlichters bereits vorlag. Damit verstieß das Unternehmen gegen türkisches Recht, und die Gewerkschaft hat beim Arbeitsgericht Klage gegen das Unternehmen eingereicht.

In einer Protestnote an Limas Co. und die Muttergesellschaft Metas Holding unterstützte ITF-Generalsekretär Harold Lewis die Haltung der Gewerkschaft und forderte die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter sowie die Unterzeichnung eines neuen Kollektivvertrages.

Die der ITF angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften sind gebeten, ähnliche Protestnoten an die Unternehmen zu schicken.



BINNENVERKEHR

US-Eisenbahnerstreik per Gesetz beendet

Nachdem in zwei Marathonsitzungen bei den Verhandlungen vor Ablauf der Friedenspflicht keine Einigung in dem drei Jahre alten Arbeitskonflikt mit den US-Eisenbahngesellschaften (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991) erzielt werden konnte, legte die Mehrzahl der 250.000 Eisenbahner im ganzen Land am 17. April um 7.00 Uhr morgens die Arbeit nieder.

Der Kongreß reagierte auf den Streik mit der Verabschiedung eines Sondergesetzes, durch das die Streikenden zur Rückkehr an den Arbeitsplatz gezwungen wurden. Mit seiner Unterzeichnung durch Präsident Bush in den frühen Morgenstunden des 18. April trat das Gesetz in Kraft.

Es sieht die Einrichtung eines dreiköpfigen Sondergremiums vor, das sich

mit den von der Geschäftsleitung oder den Gewerkschaften angefochtenen bzw. den von ihrer Absicht her unklaren Abschnitten des im Januar vom Sonderausschuß des Präsidenten vorgelegten Berichts befassen soll. Beide Seiten können dieses Gremium um eine Entscheidung über die in dem Bericht vorgelegten Empfehlungen bitten.

Für die Dauer der Tätigkeit des Gremiums sind den Eisenbahnern weitere Arbeitskampfmaßnahmen untersagt. Desgleichen dürfen die Eisenbahnunternehmen keine Änderungen an den bestehenden Arbeitsbedingungen vornehmen. Ausnahmen sind nur für die drei Eisenbahnergewerkschaften möglich, die schon vor Beginn des Streiks eine vorläufige Einigung erzielt hatte.

Das Gremium muß innerhalb von 55 Tagen einen Bericht über die geforder-

ten Änderungen an den Empfehlungen des Sonderausschusses vorlegen. Arbeitnehmer und Arbeitgeber haben danach zehn Tage Zeit, um für beide Seiten annehmbare Änderungen an dem Bericht oder den Beschlüssen des Gremiums auszuhandeln, bevor die Empfehlungen Gesetzeskraft erlangen. Selbst danach bleibt eine letzte Einspruchsmöglichkeit offen, da das Gremium bis Ende dieses Jahres jederzeit wieder einberufen werden kann, um seine Entscheidungen zu erläutern.

Die Gewerkschaften sind über diese Lösung, die weitere Streiks praktisch ausschließt und unweigerlich die Umsetzung eines Großteils der vom ursprünglichen Sonderausschuß ausgesprochenen Empfehlungen bedeutet, enttäuscht.

Streckenstilllegungen in Togo verschoben

Sechs Monate später als ursprünglich vorgesehen, in der ersten Jahreshälfte 1991, sollen Pläne für eine Umstrukturierung der Eisenbahnen in Togo in die Praxis umgesetzt werden, die unter anderem die Stilllegung von zwei der drei Bahnstrecken des Landes und den Abbau von mehr als 800 Arbeitsplätzen bei den Bahnen vorsehen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991).

Dies teilte der Generalsekretär der togolesischen Eisenbahnergewerkschaft SYNCHETO, E. K. Kpoyi, in einem Schreiben an ITF-Generalsekretär Harold Lewis mit, in dem er sich für die prompte Intervention der ITF beim Gewerkschaftsdachverband Togos, CNTT, bedankte.

Sowie sie von den Plänen erfuhr, hatte sich die ITF mit der Bitte an die CNTT gewandt, sich mit ihrem Einfluß beim Minister und dem togolesischen Präsidenten für eine Lösung einzusetzen, durch die ein möglichst großer Teil des Eisenbahnnetzes erhalten bliebe.

Wie Kpoyi berichtet, wurde der Artikel in den **ITF-Nachrichten** auf einer speziell einberufenen Konferenz der Eisenbahnergewerkschaft verlesen, auf der die Mitglieder über die jüngsten Pläne der Regierung unterrichtet wurden. Daß eine breite Öffentlichkeit von den Problemen der Eisenbahnen in

Togo Kenntnis habe, sei den Beschäftigten ein großer Tröst gewesen.

Angesichts der bevorstehenden drastischen Stellenkürzungen bat Kpoyi die ITF, erneut ihren Einfluß zu nutzen, um sich für eine Lösung der Schuldenprobleme des Landes einzusetzen, die auch die Interessen der Eisenbahner in angemessener Weise berücksichtigen würde.

Unterdessen befindet sich das Land in Aufruhr: Oppositionelle Gruppen fordern den Rücktritt des Präsidenten Gnassingbe Eyadéma und die Ausschreibung von Direktwahlen zum Amt des Präsidenten. Am 5. April erklärte der nationale Gewerkschaftsdachverband des Landes, CNTT, seine Unabhängigkeit von der Regierungspartei RPT.

Abgasgrenzwerte für europäische Lkws

Nach der Inkraftsetzung neuer EG-Vorschriften zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes dürfen Lkws nicht länger zur Luftverschmutzung in Europa beitragen.

Ungeachtet des Zahlenverhältnisses sind die Lkws zur Zeit wesentlich größere Umweltsünder als Personenkraftwagen: Sie sind für 90 Prozent der schädlichen Abgase im europäischen Straßenverkehr verantwortlich. Eine von den EG-Umweltministern am 18. März unterzeichnete Vereinbarung sieht im Rahmen eines Stufenplans eine drastische Verringerung der Lkw-Schadstoffwerte bis 1996 vor.

Von Juli 1992 an müssen alle neuen Lastkraftwagen-Modelle mit einer Technik ausgestattet sein, die eine Halbierung des Schadstoffausstoßes ermöglicht. Ab Oktober 1993 gilt diese Regelung für alle neu zugelassenen Lkws. Eine weitere, bisher nicht genau spezifizierte Verschärfung ist ab 1995 geplant.

Diese neuen Vorschriften werden insbesondere den Alpentransitländern Österreich und Schweiz zugute kommen, durch die ein unverhältnismäßig hoher Anteil des Schwerlastverkehrs auf europäischen Fernstraßen rollt.

Europäischen Bahnen droht Entregulierung

Die europäischen Eisenbahnen könnten sich in Zukunft einer Fülle privater Bahnunternehmen gegenübersehen, die mit den staatlichen Eisenbahnbetrieben um Fahrgäste und Fracht konkurrieren.

Diese Aussicht wurde durch die Vorschläge der EG-Kommission eröffnet, die neben den bestehenden staatlichen Betrieben auch neuen Eisenbahnunternehmen gleichberechtigten Zugang zu den staatlichen Eisenbahnnetzen gewähren sollen. Die Vorschläge

wurden erstmals im März auf der Sitzung der Verkehrsminister der Gemeinschaft diskutiert.

Sie stießen auf gemischte Reaktionen: Befürworter der Privatisierungspolitik, darunter auch Großbritannien, deuteten an, daß die Kommission mit ihren Plänen noch nicht weit genug gegangen sei und Eisenbahnunternehmen auch das Angebot von Dienstleistungen in Drittländern gestattet werden sollte. Der britische Verkehrsminister Malcolm Rifkind begrüßte die Tatsa-

che, daß die Kommission hinter diesem Änderungsvorschlag stehe. Diese Haltung kann wohl niemanden überraschen, nachdem die britische Regierung vor kurzem mit neuerlichem Interesse Möglichkeiten einer Privatisierung von British Rail geprüft hat.

Andere Länder, allen voran Italien, Spanien und Frankreich, forderten ein behutsameres Vorgehen.

Wie auf der Sitzung ebenfalls deutlich wurde, könnten die niederländischen Eisenbahnen (NS) als nächste der Privatisierung zum Opfer fallen.

Portugal plant Ausbau von Schienenstrecken

Leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen zwischen Porto und der portugiesischen Hauptstadt Lissabon sollen am Ende des derzeitigen massiven Investitionsprogramms für die portugiesischen Eisenbahnen (CP) stehen, für das im Laufe von sechs Jahren insgesamt 225 Mrd. Escudos (1,55 Mrd. US-Dollar) bereitgestellt werden.

Aufgrund der geographischen Lage der Hauptstadt befindet sich die nächstgelegene Eisenbahnbrücke in etwa 55 km Entfernung von Lissabon, ein wesentliches Handicap für wirtschaftliche Bahnverbindungen. Die Regierung gab daher ihre Zustimmung zu einer Modifizierung der Straßenbrücke über den Tejo in Lissabon, um sowohl den Straßen- als auch den Bahnverkehr über diese Brücke leiten zu können.

Am nördlichen Ende der Bahnstrecke in Porto wird die bisherige Verbindungsstrecke über die 100 Jahre alte, einspurige Brücke über den Douro stillgelegt, wenn im nächsten Jahr die wohl größte zweispurige Spannbeton-Eisenbahnbrücke der Welt eröffnet wird.

Das wirtschaftliche Potential der Strecke Lissabon-Porto - auf ihr erwirtschaftet die CP alljährlich die Hälfte ihrer Einnahmen - wird sich durch den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen (160 km/h), die vor allem Geschäftsreisende anlocken sollen, auf einer neuen Gleisstrecke weiter verbessern.

Auch die Bahnverbindungen zu den portugiesischen Häfen werden von dieser willkommenen Finanzspritze für die CP profitieren.

Ein wichtiges Projekt ist der Bau einer weitgehend elektrifizierten Zubringerstrecke zwischen der Hauptstrecke Lissabon-Algarve und dem Hafen von Sines, auf der Kohleimporte

vom Hafen per Schiene zu einem neuen Kraftwerk in Pego befördert werden können. Das Bauprojekt wurde bereits ausgeschrieben. Das staatliche Elektrizitätsversorgungsunternehmen plant die Beschaffung einer Reihe von 65-Tonnen-Kohletrichterwaggons für die Strecke.

Dieser unerwartete Investitionschub - das fünffache der Investitionen

während der vergangenen zehn Jahre, ergänzt durch einen Kredit der Europäischen Investitionsbank in Höhe von 6 Mrd. Escudos (41,38 Mio. US-Dollar) - ermöglicht darüber hinaus die Anschaffung hochmoderner Lokomotiven und Güterwaggons sowie die Durchführung eines umfassenden Elektrifizierungsprogramms auf allen Hauptverbindungsstrecken in Portugal.

Gewerkschaft kämpft gegen Privatisierung der DDSG

Pläne für eine Zerschlagung und Privatisierung der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG), so eine Warnung an die österreichische Regierung, könnten dem Unternehmen den Todesstoß versetzen.

Die der ITF angeschlossene österreichische Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV) bemüht sich in einer breit angelegten öffentlichen Rettungsaktion, die Trennung der DDSG in die Bereiche Passagier- und Frachtschiffahrt und ihren anschließenden Verkauf zu verhindern.

Die Ende letzten Jahres bekanntgegebenen Pläne würden die Aufhebung aller sich aus der Unternehmensgröße ergebenden Vorteile bedeuten und Einrichtungen wie das Schulschiff in Korneuburg, die einzige Ausbildungsstätte für den Lehrberuf Binnenschiffer in Österreich, und die schwimmende Werkstatt in Linz, die einzige Reparaturwerkstätte an der österreichischen Donau außer den Werften, in ihrer Existenz gefährden.

Diesen Schritt der Regierung war jahrelanges Mißmanagement bei der DDSG vorausgegangen, das von der HTV scharf kritisiert wird. Nach Meinung der Gewerkschaft sollte das Unternehmen in Zukunft nicht mehr der Aufsicht des Finanzministeriums, sondern dem Verkehrsministerium unterstellt werden, von dem sie mehr Verständnis für die Bedürfnisse einer modernen, wettbewerbsfähigen Flußschiffahrt erwartet. In den Augen der Gewerkschaft sollte die Binnenschiffahrt Teil eines nationalen Gesamtverkehrskonzeptes sein.

Neben einer Modernisierung der Flotte wären auch umfassende Investitionen in das Unternehmen erforderlich. Die HTV vertritt die Auffassung, daß der Staat die Mittel für diese Investitionen in ein so wichtiges staatliches Unternehmen bereitstellen sollte, das ein umweltfreundliches Beförderungsmittel für den Güter- ebenso wie den Personenverkehr darstellt.

Angesichts der sich aus den Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa ergebenden neuen wettbewerbspolitischen Herausforderungen an den Binnenverkehr und der Erschließung vielversprechender neuer Geschäftsbereiche durch die bevorstehende Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals ist dies nach Meinung der Gewerkschaft ein denkbar ungünstiger Augenblick, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in Frage zu stellen.

Neues ITF-Sicherheitshandbuch für die Bahnen

Welche Vorsichtsmaßnahmen sind bei Wartungsarbeiten in Tunnels zu beachten?

Wie kann man einen Bandscheibenschaden verhindern?

Welche Art von Handschuhen sollte man beim Umgang mit Perchloräthylen tragen?

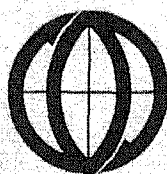
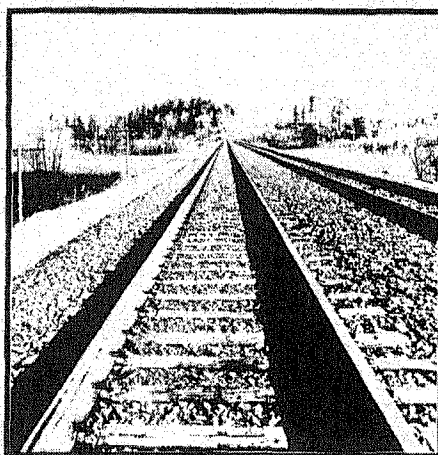
- Die Antworten auf diese und viele andere Fragen im Zusammenhang mit der Gesundheit und Sicherheit von Eisenbahnern sind in der Veröffentlichung "Making Railway Work Safer" nachzulesen, die vom ITF-Sekretariat auf Wunsch der vierten afrikanischen Eisenbahnerkonferenz 1990 in Harare herausgegeben wurde. Die Veröffentlichung orientiert Gewerkschafter über die wichtigsten Gesundheitsgefahren für die Arbeitnehmer in den Werkstätten und auf den Rangierbahnhöfen, Gleisarbeiter und Zugpersonal. Sie informiert über internationale Si-

cherheitsnormen und die Aufgabe von Arbeitsschutzbeauftragten und gibt Denkanstöße, über die aufgewerkschaftlichen Lehrgängen diskutiert werden kann.

"Making Railway Work Safer" kann vom ITF-Sekretariat in englischer Sprache bezogen werden. Eine französische Übersetzung befindet sich in Arbeit.

MAKING RAILWAY WORK SAFER

SOME PROBLEMS AND GUIDELINES FOR TRADE UNIONISTS ON HEALTH AND SAFETY QUESTIONS



International
Transport Workers'
Federation

TODESFÄLLE

Harry R. Hasselgren, von 1949 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1983 Sekretär/Kassenwart und Mitglied des Exekutivrats der US-Hafenarbeitergewerkschaft International Longshoremen's Association (ILA), verstarb vor kurzem im Alter von 99 Jahren. Seine erste Arbeitsstelle trat er 1905 auf den West Side Piers in New York an. Er arbeitete sich langsam nach oben, wobei er seine große Erfahrung in der Hafendarbeit mit Gewerkschaftsämtern auf betrieblicher, bezirks- und landesweiter Ebene verband. Er war nicht nur Sekretär/Kassenwart der ILA, sondern auch des Schiffsahrtsrates des US-Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO und konnte sich rühmen, allen Verhandlungsdelegationen der ILA seit 1915 angehört zu haben. Der derzeitige ILA-Präsident John Bowers erinnert sich an Hasselgren als einen "engagierten ILA-Funktionär" mit großer Begabung auf unterschiedlichsten Gebieten und "treuen Freund".

Leo Keltov, von 1963 bis 1979 Präsident der dänischen Taxifahrergewerkschaft, verstarb am 1. Februar im Alter von 79 Jahren. Gegen Ende seiner Laufbahn war er kurzfristig Kassenwart des Bezirks Kopenhagen der Berufsfahrergewerkschaft in der der ITF angeschlossenen dänischen Transportarbeitergewerkschaft SiD.

Mit großer Bestürzung mußten wir den tragischen Tod von **Manfred Spanner** im Alter von nur 45 Jahren zur Kenntnis nehmen. Der in Österreich geborene Spanner machte eine Ausbildung als Journalist und zog dann nach Schweden, wo er bald durch seinen Beitrag zu verschiedenen gewerkschaftlichen Veröffentlichungen - insbesondere bei der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Aufsichtspersonals SALF - auf sich aufmerksam machte, bevor er eine Tätigkeit bei der Nautisk Tidskrift, der Zeitschrift der der ITF angeschlossenen Schiffschiffsoffiziersvereinigung SFBF aufnahm. Dort war er auch Leiter der Informationsabteilung. Spanner hinterläßt einen großen Freundeskreis in der eng geknüpften Schiffschiffsgemeinschaft und wird seinen Gewerkschaftskollegen als ein lebhafter "Mann der




Manfred Spanner

Ideen" in Erinnerung bleiben. Im Juni 1988 nahm er an der ersten von der ITF veranstalteten Sitzung für Redakteure von Gewerkschaftszeitungen und Leiter gewerkschaftlicher Forschungsabteilungen teil.

Erik Svendsen, ehemaliger Präsident der dänischen Eisenbahnergewerkschaft (Jernbaneforening), ist im Alter von 68 Jahren gestorben. Svendsen stammte aus einer Eisenbahnerfamilie - sein Vater war Lokführer und Gewerkschaftsfunktionär - und es überraschte niemanden, als er nach der Schule eine Ausbildung bei der Bahn antrat. Er wurde 1957 zum Vorsitzenden der Gewerkschaft gewählt und hatte dieses Amt zwölf Jahre lang inne. Anschließend wechselte er zu den dänischen Staatsbahnen (DSB), wo er für die Ausbildung zuständig war. Dort stieg er zunächst zum Betriebsdirektor und später zum Leiter der Abteilung Personenverkehr auf. Bis zu seinem Tod war er als Berater für die DSB tätig.

L. M. van Waasdijk, ehemaliger Generalsekretär der Internationalen Föderation von Industrie- und Fabrikarbeitergewerkschaften, ist vor kurzem verstorben. Van Waasdijk stieß 1929 zu dieser Organisation, der Vorläuferin der heutigen Internationalen Föderation von Chemie-, Energie- und Fabrikarbeiterverbänden (ICEF), die damals ihren Hauptsitz in Amsterdam hatte. Seine berufliche Laufbahn als Verwaltungsfunktionär wurde durch die Besetzung der Niederlande während des Krieges unterbrochen. Ihm und dem damaligen Generalsekretär Klaas de Jonge fiel nach Ende des Krieges die schwierige Aufgabe zu, der Internationale neues Leben einzuhauchen. Auf dem 8. Kongreß der Internationale im Jahre 1950 trat er die Nachfolge de Jonges als Generalsekretär an. Während seiner Amtszeit legte er durch die Wiedereinführung eigenständiger Sektionen für die Arbeitnehmer in der Chemie-, Glas-, Keramik- und Papierindustrie den Grundstein für die heutige Branchenstruktur der ICEF.

70 JAHRE ITF-NACHRICHTEN



MITTEILUNGSBLATT
DER
**INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION**

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM SITZ: AMSTERDAM, HOLLAND, VONDELSTRAAT 61 FERNSPRECHER: 20186

NEWS LETTER
OF THE
**INTERNATIONAL
TRANSPORTWORKERS' FEDERATION**

PUBLISHED MONTHLY, IN
ENGLISH, FRENCH, GERMAN AND SPANISH

TELEGRAMS: INTRANSFE-AMSTERDAM HEADQUARTERS: 61 VONDELSTRAAT, AMSTERDAM, HOLLAND TELEPHONE: 20186

BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM SIÈGE: AMSTERDAM (PAYS-BAS), 61 VONDELSTRAAT TÉLÉPHONE: 20186

BOLETÍN INFORMATIVO
DE LA
**FEDERACION INTERNACIONAL
DE LOS OBREROS DEL TRANSPORTE**

APARECE MENSUALMENTE EN LOS IDIOMAS
ESPAÑOL, FRANCÉS, ALEMÁN E INGLÉS

TELEGRAMAS: INTRANSFE-AMSTERDAM OFICINA: AMSTERDAM, PAISES BAJOS, 61 VONDELSTRAAT. TELÉFONO: 20186

Die ITF wurde 1896 gegründet, aber erst während des Wiederaufbaus nach dem 1. Weltkrieg begannen ITF-Generalsekretär Edo Fimmen und der Stellvertretende Generalsekretär Nathan Nathans im Jahre 1921 mit der Veröffentlichung des Mitteilungsblattes der ITF. Oben abgebildet ist der von Hand gezeichnete Kopf der umgestalteten Ausgabe von 1924 in vier Sprachen, der das Mitteilungsblatt bis 1929 zierte.

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKROFT

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

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