

STREIKERFOLG BEI TURKISH AIRLINES DURCH NEUE REPRESSALIEN GETRÜBT

Internationale Solidarität vonseiten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt hatte wesentlichen Anteil am Erfolg des fünfwöchigen Streiks der der ITF angeschlossenen türkischen Zivilluftfahrtgewerkschaft Hava-Is gegen Turkish Airlines (THY).

Der Streik, an dem sich fast alle Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt beteiligten, brachte das gesamte Land zum Stillstand, und die staatliche Fluggesellschaft sah sich angesichts des bevorstehenden Beginns der Urlaubssaison offensichtlich gezwungen, auf dem Verhandlungswege eine Einigung mit der Gewerkschaft zu erreichen. Unmittelbar nach dem Streik wurde eine bedeutende Anzahl von Arbeitnehmern, vor allem aktive Gewerkschaftsmitglieder, entlassen.

Die Streiks bei Turkish Airlines (THY) und dem Abfertigungsunternehmen Havas (vergl. **ITF-Nachrichten** März und April 1991) wurden am 8. bzw. 10. Mai beendet, nachdem die Gewerkschaft eine Lohnerhöhung um 154 % aushandeln konnte (diese Zahl ist jedoch vor dem Hintergrund einer jährlichen Inflationsrate in der Türkei von 100 % zu sehen). Während der vergangenen zehn Jahre mußten die Arbeitnehmer in der Türkei eine fortschreitende Aushöhlung ihrer Reallöhne hinnehmen. Gleichzeitig waren die jüngsten Streiks die ersten in der Zivilluftfahrt seit zehn Jahren. Während der Militärdiktatur in den 80er Jahren waren alle Gewerkschaften schweren Repressalien ausgesetzt.

Auch die demokratischen Rechte am Arbeitsplatz wurden während der Diktatur untergraben. Die nach Beendigung des Arbeitskonflikts unterzeichnete Vereinbarung sieht nun jedoch die paritätische Besetzung der Disziplinausschüsse sowie der Ausschüsse für berufliche Gesundheit und Sicherheit in beiden Unternehmen vor. Damit hat die Geschäftsleitung ihre frühere absolute

Kontrolle über diese Ausschüsse verloren.

In einer Erklärung gab die Gewerkschaft Hava-Is ihrem Dank für die Solidaritätsbotschaften Ausdruck, die sie während des Arbeitskonflikts von Transportarbeitergewerkschaften aus der ganzen Welt erreicht hatten. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften in der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden übten besonders starken Druck auf ihre nationalen Fluggesellschaften aus, sich nicht an der Bereitstellung von Streikbrecherdiensten zu beteiligen.

Nur wenige Tage nach Beendigung des Streiks rächte sich die Geschäftsleitung von THY für ihre Niederlage, indem sie die Entlassung von 33 Mitarbeitern, angeblich aus "wirtschaftlichen Gründen" bekanntgab. Da es in der Türkei keine Arbeitslosenversicherung gibt, bedienen sich die Arbeitgeber häufig der Drohung mit Entlassungen, um die Arbeitnehmer einzuschüchtern und die gewerkschaftliche Solidarität zu untergraben. Nachdem sich die jüngsten Streikmaßnahmen als so wirkungsvoll erwiesen haben, scheint der Geschäftsleitung von THY nun genau daran sehr viel gelegen zu sein. Unter den Entlassenen sind zahlreiche aktive Gewerkschaftsmitglieder, u. a. Zerrin Güner, die die Hava-Is im August 1990 auf dem ITF-Kongreß in Florenz vertrat.

Aktiven Gewerkschaftern stehen begrenzte Rechtsmittel gegen eine Entlassung zur Verfügung, doch sind ihre Aussichten auf eine Wiedereinstellung relativ gering. Anderen Arbeitnehmern steht der Rechtsweg im Falle einer Entlassung nicht offen.

Mai 1991

EGB fordert soziales Europa (S. 2)
Bamako-Giftmüll-
übereinkommen (S. 4)

TODESFÄLLE (S. 4)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN** (S. 5)

BINNENVERKEHR

UIC und IRU befürworten
kombinierten Verkehr (S. 6)
Vertrag mit TransNamib (S. 7)

ZIVILLUFTFAHRT

ITF-AMEL-Sitzung (S. 8)
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 9)
Keine Rauchmasken in
Großbritannien (S. 10)

HAFENARBEITER

Gefahrgutkonferenz in
Antwerpen (S. 10)
Hafenarbeiter an der Nordsee ver-
urteilen "soziales Dumping" (S. 11)

SEELEUTE

Neues von der Billig-
flaggenkampagne (S. 12)
Flaggenübersicht (S. 15)
Angehörige der Opfer von der
Scandinavian Star klagen (S. 16)

LEUTE (S. 16)

EGB fordert Stärkung der sozialen Dimension Europas

Die europäische Gewerkschaftsbewegung muß eine wirksame und geeinte Kraft werden, wenn sie verhindern will, daß der einheitliche europäische Binnenmarkt ab 1993 von der Philosophie des freien Marktes beherrscht wird. Dies war die wichtigste Botschaft des 7. ordentlichen Kongresses des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB), der vom 13. bis zum 17. Mai in Luxemburg stattfand. Die ersten Schritte in diese Richtung unternahm der Kongreß mit der Verabschiedung einer neuen Satzung, die unter anderem die Position der sektoriellen "Branchenausschüsse" formalisiert. Emilio Gabaglio von der CISL (Italien) wurde als Nachfolger von Mathias Hinterscheid (Luxemburg) zum neuen Generalsekretär gewählt. Neuer Präsident des EGB wurde nach dem Ausscheiden des Deutschen Ernst Breit aus diesem Amt Norman Willis vom britischen TUC.

Zentrales Thema des Kongresses war die Notwendigkeit der Verwirklichung der sogenannten sozialen Dimension Europas. Zu diesem Thema sprachen sowohl der Präsident der EG-Kommission, Jacques Delors, als auch das für Sozialangelegenheiten zuständige Kommissionsmitglied Vasso Papandreou, die beide dem fortgesetzten Veto der britischen Regierung bei allen Entscheidungen in sozialen Fragen die Schuld am unterschiedlichen Tempo der Entwicklung in Richtung auf den

einheitlichen europäischen Binnenmarkt zuwies. Die Möglichkeit von Mehrheitsbeschlüssen würde auch Fortschritte in Bereichen wie Arbeitsbedingungen, Berufsausbildung sowie Information und Konsultation der Arbeitnehmer ermöglichen, erklärte Delors. Frau Papandreou konzentrierte sich in ihrem Beitrag auf die Notwendigkeit des Ausbaus des sozialen Dialogs auch auf sektorieller Ebene und unterstrich, daß dies auch die Aushandlung von Rahmenkollektivverträgen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften auf europäischer Ebene umfassen könne.

Der Ruf nach einem stärkeren sozialen Europa wurde noch bekräftigt durch eine Dringlichkeitsentschließung des Kongresses, in der die Staats- und Regierungschefs der EG zur Aufnahme der Charta über grundlegende Sozialrechte in den Gründungsvertrag, zur Einführung qualifizierter Mehrheitsbeschlüsse in Sozialfragen und zur Anerkennung der Aufgaben und Stellung von Arbeitgebern und Gewerkschaften bei der Vollendung der sozialen Dimension des Binnenmarktes aufgefordert wurden. Weitere vom Kongreß verabschiedete Entschlüsse riefen nach verstärkten Anstrengungen auf europäischer Ebene zur Verringerung der Arbeitslosigkeit, befürworteten die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraumes und lehnten die

Diskriminierung und Behandlung von Wanderarbeitnehmern als Menschen zweiter Klasse ab. Eine Entschließung zur Organisation der gewerkschaftlichen Tätigkeit innerhalb transnationaler Unternehmen appellierte an die Gewerkschaften, mit Hilfe ihrer "Branchenausschüsse" auf eine bessere Vertretung der Arbeitnehmer gegenüber den Geschäftsleitungen von Unternehmen hinzuwirken, die in verschiedenen EG-Ländern tätig sind.

Die ITF war auf dem Kongreß durch ihren europäischen Vizepräsidenten Eike Eulen von der Gewerkschaft ÖTV (Bundesrepublik Deutschland), Generalsekretär Harold Lewis und den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten. ITF-Mitgliedsgewerkschaften nahmen im Rahmen der Delegation des anerkannten "Branchenausschusses" für den Verkehrssektor, dem europäischen Verbindungsausschuß Verkehr, an dem Kongreß teil. Ebenfalls vertreten war Clive Iddon, Sekretär des Brüsseler Ausschusses. Im Laufe der Woche wurde vor dem Hintergrund des im März vom ITF-Vorstand gefaßten Beschlusses zur Wiederbelebung des europäischen ITF-Ausschusses in ausführlichen und konstruktiven Diskussionen über die Möglichkeiten zur Verbesserung der Effizienz der Transportarbeitergewerkschaften in Europa beraten.

Last but not least: Albanien

Als jüngstes Glied in der Reihe neu entstehender demokratischer Gewerkschaften in Osteuropa legten die in der Union unabhängiger Gewerkschaften Albaniens (UITUA) organisierten Arbeitnehmer die Wirtschaft des Landes lahm, um ihren wirtschaftlichen und politischen Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Am 16. Mai riefen die Gewerkschaften einen Generalstreik aus, mit dem sie Lohnerhöhungen in Höhe von 50 bis 100 Prozent sowie die Untersuchung der Ermordung von vier Mitgliedern der Opposition am 2. April in Skutari durchsetzen wollten.

Öffentlicher Verkehr, Zeitungsverlage und Großunternehmen im ganzen Land standen still, selbst in den Hochburgen der regierenden Partei der Arbeit.

Vor dem Hintergrund der Beteiligung von 300.000 Arbeitnehmern an den Arbeitskampfmaßnahmen erklärte sich der albanische Staatspräsident Ramiz Alia zu einer Zusammenkunft mit den Gewerkschaftsführern bereit, um über eine Beilegung des Streiks zu beraten. Dies wäre in Albanien noch vor kurzem völlig undenkbar gewesen wäre. Die UITUA war erst am 11. Februar offiziell anerkannt worden.

*Eine gemeinsame Mission des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und des Internationalen Bergarbeiterverbandes (IBV) hielt sich vom 29. April bis zum 2. Mai zu Gesprächen mit der Union unabhängiger Gewerkschaften und der albanischen Bergarbeitergewerkschaft, deren Beitrittsgesuch der IBV am 4. Mai stattgegeben hatte, in Albanien auf.

**Kurz bevor diese Ausgabe der ITF-Nachrichten in Druck ging, erreichten uns Meldungen über einen Hungerstreik albanischer Bergarbeiter in Unterstützung der gewerkschaftlichen Forderungen.

Arbeitnehmer in Hongkong fordern mehr Demokratie

Ein besseres Verständnis für die Wünsche und Ziele der blühenden unabhängigen Gewerkschaftsbewegung in Hongkong war das wichtigste Ergebnis eines zehntägigen Aufenthalts von Spitzenfunktionären des Gewerkschaftsdachverbandes Hong Kong Confederation of Trade Unions (CTU) im Mai in Großbritannien.

In dem im August vergangenen Jahres gegründeten CTU, dem einzigen unabhängigen Gewerkschaftsdachverband der in den freien und autonomen Gewerkschaften von Hongkong organisierten Arbeitnehmer, sind vier Gewerkschaftsföderationen und 22 Einzelgewerkschaften zusammengeschlossen (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1990).

Seit seiner Gründung hat sich eine weitere Gewerkschaft mit 7.000 Mitgliedern dem CTU angeschlossen. Dies, sowie ein genereller Anstieg bei der Zahl der Gewerkschaftsmitglieder, ließ die Gesamtzahl der im CTU organisierten Arbeitnehmer auf 104.000 anschwellen.

Der rasche Mitgliederzuwachs dieses neuen Gewerkschaftsdachverbandes in so kurzem Zeitraum ist ein eindeutiger Beweis für den zunehmenden Wunsch der Arbeitnehmer in Hongkong, sich unabhängig von der traditionellen politischen Ausrichtung der beiden bestehenden nationalen Gewerkschaftsdachverbände (nach Taipeh bzw. Peking) zu organisieren und ihre Rechte zu verteidigen.

Die siebenköpfige Delegation unter Führung des CTU-Vorsitzenden Lau Chin Shek wurde am 16. Mai im ITF-Hauptbüro von Generalsekretär Harold Lewis und dem Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, zu umfassenden Gesprächen über

die politische und gewerkschaftliche Lage in der britischen Kronkolonie empfangen. Auch der Stellvertretende Vorsitzende des CTU und Vorsitzende der Föderation von Transportarbeiterorganisationen, Lam Hong Lun, gehörte der Delegation an.

Während ihres Aufenthalts in Großbritannien trafen die Besucher auch mit dem Gewerkschaftsdachverband TUC und verschiedenen Gewerkschaften sowie der Labour-Partei zusammen.

Ihren Gesprächen erläuterten die Delegationsmitglieder die Anstrengungen des CTU beim Aufbau einer starken Gewerkschaftsbasis, die die eigentlichen Interessen der arbeitenden Menschen angesichts der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Vorfeld der Übernahme Hongkongs durch China im Jahre 1997 vertreten kann.

Insbesondere bat die Delegation um Unterstützung der ITF und der britischen Gewerkschaften für die Bemühungen des CTU um volle Anerkennung der IAO-Übereinkommen über Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Gewerkschaftsmitgliedschaft und Kollektivverhandlungen durch Hongkong sowie um eine Ausdehnung der Beschäftigungsrechte der Arbeitnehmer und verbesserten Zugang zu gewerkschaftlichen Bildungsmaßnahmen.

In Diskussionen mit den Gewerkschaften und der Labour-Partei erläuterte die Delegation die Strategie des CTU für die Wahlen zum Gesetzgebenden Rat im September 1991. Der CTU fordert grundlegende Änderungen am Wahlverfahren um zu gewährleisten, daß der Gesetzgebende Rat eine vollwertige demokratische Vertretung der Bevölkerung Hongkongs und ihr gegenüber re-

chenschaftspflichtig ist, anstatt wie bisher lediglich die Interessen der Wirtschaft zu vertreten.

Als ersten Schritt werden sich die unabhängigen Gewerkschaften in diesem Jahr dafür einsetzen, daß Gewerkschaften und Arbeitgeber mit einer gleichen Anzahl von in indirekter Wahl besetzten Sitzen im Gesetzgebenden Rat vertreten sind (zur Zeit halten die Gewerkschaften zwei, die Arbeitgeber sechs Sitze).

Ein Ergebnis des Besuches war der Aufbau enger Arbeitsbeziehungen zwischen der zunehmend an Einfluß gewinnenden unabhängigen Gewerkschaftsbewegung in Hongkong und Gewerkschaftern in Großbritannien. Es konnten Kanäle für eine wirksame Kommunikation geschaffen werden, die sich angesichts der wachsenden Herausforderungen, die sich den Gewerkschaften in den 90er Jahren stellen, als besonders wichtig erweisen werden.

Glückwünsche an Faröer Gewerkschaft

Seine herzlichsten Glückwünsche über sandte ITF-Generalsekretär Harold Lewis der Schiffsingenieursgewerkschaft der Faröer-Inseln, die im April ihr 50jähriges Bestehen feierte. Die Gewerkschaft des Maschinenraumpersonals auf Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen der Faröer-Inseln ist seit Juli vergangenen Jahres Mitglied der ITF und damit eine der jüngsten angeschlossenen Gewerkschaften.

Neues Arbeitsgesetz in Bangladesch

Ein geplanter neuer Ordnungsrahmen für die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Bangladesch bereitet einigen Gewerkschaften des Landes Schwierigkeiten. Ursache des Problems ist eine Änderung der Verordnung zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen Nr. 69 (IRO 69), aufgrund derer nur eine Gewerkschaft in jedem Wirtschaftsbereich als offizieller Verhandlungspartner anerkannt werden soll. Ferner wird keine Gewerkschaft zugelassen, die nicht die Unterstützung von mindestens 30 Prozent der

Arbeitnehmer in dem entsprechenden Wirtschaftsbereich genießt.

Während vielen Gewerkschaften die neue Verordnung (IRO 89) als Beitrag zur Schaffung starker Branchengewerkschaften begrüßen, sind andere, vor allem Gewerkschaften einzelner Berufsgruppen in der Zivilluftfahrt, verständlicherweise skeptisch.

Die der ITF angeschlossene Bangladesh Biman Flying Services Association of Cabin Crew würde zwei Berufsgruppengewerkschaften in der Luftverkehrswirtschaft vorziehen. Die der ITF ange-

schlossene Bangladesh Biman Sramik Union (BBSU) hingegen, die sowohl Boden- als auch fliegendes Personal organisiert, unterstützt den Vorschlag der Regierung. Die BBSU klagt außerdem vor Gericht gegen die Entscheidung der Geschäftsleitung bei Bangladesh Biman, das Unternehmen in zwei Teilbereiche zu spalten.

Kleinere Gewerkschaften in anderen Sektoren lehnen die Änderung ebenfalls ab, da sie befürchten, ihre Eigenständigkeit und damit ihren Einfluß zu verlieren.

Afrika will "Müllterrorismus" unterbinden

Die Staaten Afrikas ergreifen einschneidende Maßnahmen, um den Mißbrauch des Kontinents als Giftmülldeponie durch die Industrienationen zu unterbinden.

Im Januar unterzeichneten zwölf Mitgliedstaaten der Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) das Bamako-Übereinkommen über das Verbot des Imports gesundheitsgefährdender Abfallstoffe nach Afrika und die Kontrolle ihrer grenzüberschreitenden Bewegung und Verwaltung in Afrika.

Vor zwei Jahren übten eine Reihe afrikanischer Staaten heftige Kritik an den ihrer Meinung nach weiterhin

bestehenden Schlupflöchern des Basler Übereinkommens, das die Umwelt vor den Auswirkungen gesundheitsgefährdender Abfallstoffe schützen sollte (vergl. **ITF-Nachrichten** Oktober 1989).

Das Bamako-Übereinkommen geht noch weiter und sieht ein völliges Verbot vor für

- den Import gesundheitsgefährdender Abfallstoffe, einschließlich radioaktiver Abfälle;

- den Import gesundheitsgefährdender Stoffe, die im Herstellungsland aus gesundheitlichen oder umweltpolitischen Gründen verboten

sind oder nicht mehr eingesetzt werden;

- die Ablagerung und Verbrennung von Abfallstoffen auf See.

Das Übereinkommen sieht ferner eine strikte und unbegrenzte Haftungspflicht der Hersteller gesundheitsgefährdender Abfallstoffe vor und verpflichtet die Regierungen, Umweltproblemen mit "präventiven Vorsichtsmaßnahmen" zu begegnen.

Zwölf Mitgliedstaaten der OAU haben das Übereinkommen unterzeichnet: Es muß nun von zehn Ländern ratifiziert werden, bevor es in Kraft treten kann.

TODESFÄLLE

Axel Christian Hansen, von 1967 bis 1987 Vorsitzender der dänischen Schiffsingenieursgewerkschaft, verstarb am 17. April nach langer Krankheit im Alter von 69 Jahren. Hansen stammte aus einer Ingenieursfamilie und machte selbst eine Ausbildung als Ingenieur, der er eine Stellung als Chefingenieur auf den von den dänischen Eisenbahnen (DSB) betriebenen Fähren verdankte. Mit Anfang 30 hatte er erste Kontakte zur dänischen Gewerkschaftsbewegung, zunächst mit der Ingenieursoffiziersvereinigung der DSB, deren Vorsitzender er später wurde, und dann als Spitzenfunktionär der Eisenbahnvereinigung (Jernbaneforeningen) auf Bezirksebene. In der Ingenieursoffiziersgewerkschaft übernahm er zuerst 1959 eine Aufgabe als Gewerkschaftsvertreter in Soro und wurde bald darauf Mitglied des Vorstands der Gewerkschaft. Schon wenige Jahre nach seiner Wahl in das Spitzenamt der Gewerkschaft 1967 hatte Hansen im ganzen Land hohes Ansehen erlangt. Er verband seine gewerkschaftliche Tätigkeit mit den Aufgaben des Vorsitzenden eines gemeinsamen Gewerkschaftsgremiums, das das Überwachungs- und das leitende technische Personal in Dänemark vertritt. Über die Jahre war er auch Mitglied

verschiedener nationaler Gremien für Ausbildung, Schiffsfragen und den Arbeitsmarkt.

Jef Houthuys, ehemaliger Präsident der Christlichen Gewerkschaftskonföderation in Belgien und Vizepräsident des Weltverbandes der Arbeitnehmer (WVA), ist vor kurzem verstorben. In einem Nachruf gab IBFG-Generalsekretär John Vanderveken seiner tiefen Bestürzung über die Nachricht vom Tode eines von hohen Grundsätzen geleiteten Mannes Ausdruck, der seinen politischen und gewerkschaftlichen Überzeugungen stets treu geblieben sei. "Auch wenn wir nicht immer gleicher Meinung waren," so Vanderveken, "war Houthuys kein Mann der Konfrontation, sondern zog stets den Dialog vor." Viele Jahre lang war Houthuys Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe im IAO-Ausschuß für die Anwendung der Übereinkommen, der die Maßnahmen der Regierungen auf ihre Vereinbarkeit mit den internationalen Arbeitsnormen überprüft. Er hatte viele Freunde in der internationalen Gewerkschaftsbewegung, die ihn schmerzlich vermissen werden.

Ivar Norén, von 1969 bis 1974 Generalsekretär des Internationalen Me-

tallgewerkschaftsbundes (IMB), ist im Alter von 80 Jahren verstorben. Der in Schweden geborene Norén arbeitete vor Beginn seiner Laufbahn als hauptamtlicher Funktionär der schwedischen Metallarbeitergewerkschaft, der er 1940 beitrug, als Metallarbeiter in der Industrie. Bei der Gewerkschaft hatte er eine interessante und vielseitige Karriere: mehrere Jahre arbeitete er als Chefredakteur der Gewerkschaftszeitung, später als Leiter der internationalen Abteilung, ein Posten, der zusammen mit seiner Tätigkeit Anfang der 60er Jahre als Lehrer am IBFG-Kolleg in Kampala (Uganda) und Mitglied verschiedener IBFG-Missionen in Afrika die Grundlage für seine künftige Tätigkeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung bildete. In einem Nachruf auf Norén erklärt IMB-Generalsekretär Marcello Malentacchi: "(Er) verfügte über ein tiefgehendes Einfühlungsvermögen für die Wünsche und Bedürfnisse der Metallarbeiter in allen Teilen der Welt. Er war durch und durch Demokrat und hatte großes Verständnis für das Streben der Arbeitnehmer nach Gerechtigkeit und dem Recht auf Gründung unabhängiger Gewerkschaften selbst unter schwierigsten oder ärmlichsten Verhältnissen."

Spanische Gewerkschaften stellen Lohnbegrenzung in Frage

Mit einer Welle von Arbeitskampfmaßnahmen protestieren die Arbeitnehmer des öffentlichen Sektors in Spanien gegen eine 5-Prozent-Grenze bei den Lohnerhöhungen.

Die in den der ITF angeschlossenen Verkehrssektionen der Gewerkschaftsdachverbände CC.OO. und UGT organisierten Eisenbahner und Beschäftigten in der Zivilluftfahrt führten die Aktionen an, die zeitlich auf den Wahlkampf für die Regional- und Kommunalwahlen am 26. Mai abgestimmt waren.

Am 14. Mai mußte die Fluggesellschaft Iberia wegen eines Streiks des Boden- und des Kabinenpersonals 167 Flüge, etwa 40 Prozent aller für diesen Tag geplanten Flüge, absagen. Aviaco, eine Tochtergesellschaft von Iberia, konnte ähnliche Störungen des Flugbetriebs abwenden, indem sie ihre Zustimmung zu einer 7,5%igen Lohnerhöhung gab.

Iberia, die sich einer über die vorgesehene Obergrenze hinausgehenden Lohnerhöhung widersetzt, wurde durch die Arbeitskampfmaßnahmen des Gepäckabfertigungspersonals so stark unter Druck gesetzt, daß sie den Fluggästen inzwischen die Auslieferung ihres Reisegepäckes durch nicht gewerkschaftliche Arbeitnehmer direkt an die Haustür anbietet.

Die Mitarbeiter des staatlichen Eisenbahnunternehmens Renfe veranstalteten eine Reihe einstündiger bzw. eintägiger Arbeitsniederlegungen. Weitere Maßnahmen sind geplant. Auch der Streik der Angestellten der staatlichen Mineralölgesellschaft Campsa hat inzwischen Auswirkungen für Autofahrer und Speditionen im Land.



Iberia-Mitarbeiter bei einer Kundgebung am Flughafen Barajas

Das Lohnniveau im öffentlichen Sektor ist zurückgefallen, während sich die Abschlüsse in der Privatwirtschaft, die nicht den Sparbeschlüssen der Regierung unterworfen ist, im Durchschnitt um die 8-Prozent-Marke bewegen.

*Höhepunkt der gewerkschaftlichen Aktionen war ein eintägiger Streik am 24. Mai, an dem sich 250.000 Beschäftigte

des öffentlichen Sektors beteiligten. UGT und CC.OO. veranstalteten Masendemonstrationen in zwölf Städten des Landes, während 177 Iberia-Flüge abgesagt wurden und der Bahnverkehr praktisch völlig zum Erliegen kam. Die Iberia-Mitarbeiter planen weitere ein- und zweitägige Arbeitsniederlegungen im Juni und Juli.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

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
25. und 26. Sept.	Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau	Regensburg



BINNENVERKEHR

Grünes Licht für kombinierten Verkehr in Europa

Unterstützung findet die ITF-Politik einer stärkeren Förderung des kombinierten Straßen-/Schienenverkehrs bei den Dachorganisationen der Unternehmer in diesen beiden Verkehrsreichen - dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und der Internationalen Straßentransport-Union (IRU).

In einer gemeinsamen Erklärung mit dem Titel "Die Bedingungen für den Ausbau des kombinierten Verkehrs in Europa", die die Generalsekretäre des UIC und der IRU, Michel Walrave und Arend-Jan Westerink am 25. April dem für Verkehr zuständigen Mitglied der EG-Kommission Karel van Miert überreichten, ist der Standpunkt der beiden Organisationen dargelegt.

Die Erklärung ist der Beweis für die feste Absicht beider Organisationen, sich auf partnerschaftlicher Basis für die zunehmende Nutzung eines relativ neuen, als Ergänzung zum traditionellen Schienen- bzw. Straßenverkehr fungierenden Beförderungsweges einzusetzen, indem sie sich um die Schaffung der für seinen Erfolg notwendigen Voraussetzungen stark machen.

Das Papier verweist auf die Tatsache, daß im kombinierten Verkehr die Vorzüge beider Verkehrsträger voll zum Tragen kommen und damit ein Beitrag zur Lösung der durch die ausschließliche Nutzung entweder der Schiene oder der Straße verursachten Probleme geleistet wird. Auf der einen Seite überwindet der kombinierte Verkehr die Probleme der Bahn bei der Bereitstellung kundengerechter Transporte von Tür zu Tür, andererseits ermöglicht er

eine Entlastung des Straßennetzes und insbesondere der Verkehrsengepässe auf den wichtigsten europäischen Fernstraßen und Transitstrecken.

Um den kombinierten Verkehr für die Transportunternehmen attraktiv zu gestalten, muß er nach Auffassung der beiden Organisationen den derzeitigen und zu erwartenden künftigen Bedürfnissen und allgemein bekannten Wünschen der Verkehrsunternehmen in vollem Umfang gerecht werden. Durch entsprechende Maßnahmen ist außerdem der Zugang kleinerer Transportunternehmen zu den vom kombinierten Verkehr angebotenen Dienstleistungen zu verbessern, da diese einen erheblichen Teil seiner potentiellen Kundschaft ausmachen, bisher jedoch nicht ausreichend bedient werden.

Der technische Standard der Grundausrüstungen, z. B. die bei Verladern und Transportunternehmen gleichermaßen beliebten Wechselaufbauten und Container, die die Zahl unwirtschaftlicher Fahrten mit nur halber Ladung bzw. Leerfahrten verringern helfen, sollte angehoben und dringend mit der Erarbeitung von einheitlichen europäischen Normen bei Gewichten und Abmessungen von Geräten ebenso wie Fahrzeugen begonnen werden. Allerdings wird die in dem Papier vorgeschlagene Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr auf 44 Tonnen in allen europäischen Ländern auf den heftigen Widerstand wichtiger Transitländer wie z. B. Österreich und die Schweiz stoßen.

Auch einer Verbesserung der Umladetechniken sowie einer Anpassung der Bahninfrastruktur und dem Ausbau und der Anpassung der Umschlagskapazitäten in den Terminals an die Einheiten des kombinierten Verkehrs ist hoher Stellenwert einzuräumen. Außerdem werden ausdrücklich die Erstellung benutzerfreundlicher Fahrpläne und eine genauere Einhaltung der Fahrpläne gefordert.

Das Dokument spricht sich nachdrücklich für eine Harmonisierung der Tarifstrukturen sowie der Haftungsbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene aus und appelliert an die Regierungen, ordnungspolitische Hindernisse, die einem Ausbau des kombinierten Verkehrs im Wege stehen, zu beseitigen.

Das Papier spricht von der Notwendigkeit staatlicher Unterstützung und Förderung für ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz für den kombinierten Verkehr und fordert die staatlichen Stellen auf, sich finanziell an der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur zu beteiligen.

Abschließend fordern UIC und IRU die Wirtschaftskommission für Europa und die Europäische Gemeinschaft auf, im Interesse der Benutzer, der Verkehrsunternehmen und letztendlich der Gesellschaft als ganzer durch entsprechende Maßnahmen eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität im kombinierten Verkehr zu gewährleisten und ihm seinen gebührenden Platz im europäischen Verkehrsmarkt einzuräumen.

Unterstützung für ausländische Fahrer in Finnland

Großzügige kostenlose Unterstützung bietet die finnische Transportarbeitergewerkschaft AKT ausländischen Fahrern in Finnland im Rahmen eines neuen Programms.

Unterstützt werden Mitglieder europäischer Gewerkschaften, die der AKT entsprechen, wenn sie während eines arbeitsbedingten Aufenthalts in Finnland in rechtliche oder andersartige Problemsituationen geraten.

Die AKT greift ein und hilft Fahrern bei allen Schwierigkeiten, auf die sie im Zusammenhang mit ihrer Arbeit stoßen, z. B. Verkehrsunfälle, Krankheit oder Konflikte bzw. Unklarheiten mit Zollbehörden oder finnischen Unternehmen.

Der finnische Zoll hat sich bereit erklärt, der Gewerkschaft bei der Verteilung der Broschüren an die Fahrer behilflich zu sein, in denen sie in englischer, deutscher und schwedischer ebenso wie

in finnischer Sprache über die angebotenen Hilfeleistungen informiert werden.

Im Rahmen der angebotenen Rechtsilfe wird Fahrern juristischer Beistand bei polizeilichen Ermittlungen und Gerichtsverhandlungen gewährt. Dabei wird entweder ein eigener Mitarbeiter der AKT oder ein von der AKT beauftragter Jurist bzw. ein entsprechender

Forts. auf Seite 7

Durchbruch für NATAU bei TransNamib

Wichtige Resultate für die namibischen Transportarbeiter erbrachte eine Anfang dieses Monats geschlossene historische Vereinbarung über die Anerkennung ihrer Gewerkschaft.

Die Vereinbarung, die für die Mitarbeiter des staatlichen Transportunternehmens TransNamib gilt, ist das Ergebnis zwölf Monate langer schwieriger Verhandlungen zwischen der vor kurzem der ITF beigetretenen Namibia Transport and Allied Workers' Union (NATAU) und dem halbstaatlichen Transportunternehmen. Die Verhandlungen dauerten bis zur offiziellen Unterzeichnung der Vereinbarung an, die sich noch in letzter Minute wegen eines kurzfristig aufgetauchten Problems verzögerte.

Die Verhandlungsführer auf gewerkschaftlicher Seite waren der Generalsekretär der NATAU, Willie Matsi, sowie Alfa Iyambo, NATAU-Vorsitzender und Mitarbeiter der Finanzabteilung bei TransNamib.

Da es sich bei TransNamib um den größten Arbeitgeber der NATAU-Mitglieder handelt, kommt der Vereinbarung besondere Bedeutung zu. Nur etwas mehr als ein Viertel der 4.000 Beschäftigten bei TransNamib sind gewerkschaftlich organisiert. Nach Inkraftsetzung der neuen Vereinbarung wird sich diese Zahl allerdings voraussichtlich wesentlich erhöhen.

In einem Kommentar für die angesehene überregionale Zeitung *The Namibian* sprach Alfa Iyambo von den "ungezählten Schwierigkeiten", die die Ge-

werkschaft überwinden mußte, bevor sie das Unternehmen davon überzeugen konnten, daß auch Transportarbeiter bestimmte Grundrechte genießen. Er äußerte die Hoffnung, daß Arbeitgeber und Gewerkschafter nun, da diese Hürde aus dem Weg geräumt sei, gemeinsam darauf hinarbeiten könnten, die Arbeitnehmer über ihre Rechte und Privilegien im Rahmen der neuen Vereinbarung zu unterrichten.

Kernstück der Vereinbarung ist eine Klausel, die den TransNamib-Mitarbeitern das Recht auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft garantiert. Weitere wichtige Klauseln regeln das Verfahren für künftige Lohnverhandlungen und bei Entlassungen, den Umgang mit Beschwerdeverfahren sowie die Mechanismen zur Beilegung von Konflikten.

Die Arbeitnehmer haben außerdem Anspruch auf eine Woche bezahlten Urlaubs im Jahr zur Teilnahme an Ausbildungslehrgängen für gewerkschaftliche Vertrauensleute. TransNamib erklärte sich darüber hinaus bereit, Zeit und Einrichtungen (z. B. Telefaxgeräte) für gewerkschaftliche Betätigung zur Verfügung zu stellen.

Die Gewerkschaft konzentriert sich nun darauf, ihre Mitglieder über die ihnen im Rahmen der neuen Vereinbarung gewährten Rechte aufzuklären und ihnen bei der Inanspruchnahme dieser Rechte behilflich zu sein.

TransNamib steht der neuen Vereinbarung gleichermaßen positiv gegenüber. Der Geschäftsführende Direktor des Unternehmens erklärte gegenüber

The Namibian: "TransNamib schließt keine Vereinbarung, wenn es sich nicht an die Bestimmungen halten will." NATAU wird zweifellos dafür sorgen, daß das Unternehmen seine Zusagen einhält.

Trotz aller verständlichen Begeisterung über die gelungene Unterzeichnung einer wichtigen Vereinbarung mit einem führenden Arbeitgeber in Namibia ruht sie sich aber nicht auf ihren Lorbeeren aus. Die Arbeit an Anerkennungsvereinbarungen mit vier weiteren Verkehrsunternehmen hat bereits begonnen.

Frankreich plant Ausbau der Bahnen

Die französische Regierung will das Streckennetz für den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV im Laufe der kommenden 20 Jahre mehr als verdoppeln.

Das Projekt, das voraussichtlich 210 Mrd. französische Francs (36,2 Mrd. US-Dollar) kosten wird, umfaßt den Bau von 16 neuen Gleisstrecken, womit das TGV-Netz einen Gesamtumfang von 4.700 Streckenkilometern erreicht.

Der Vorstand des französischen Eisenbahnunternehmens SNCF hat angesichts der großen Nachfrage auf den vorhandenen TGV-Strecken wie z. B. Paris-Brüssel bereits neues doppelstöckiges Rollmaterial im Werte von 10 Mrd. Francs (1,7 Mrd. US-Dollar) bestellt.

... finnische Gewerkschaft hilft ausländischen Kollegen

Forts. von Seite 6

Experte bereitgestellt. Für die vom Gericht oder im Rahmen eines Straffestsetzungsverfahrens verhängten Geldstrafen, Entschädigungen oder Schadensersatzforderungen muß der Fahrer natürlich weiterhin selbst aufkommen.

Im Krankheitsfall wird dem Fahrer bei der Inanspruchnahme des finnischen Gesundheitswesens geholfen. Auch bei Fahrzeugpannen oder Streitigkeiten im Zusammenhang mit der zu transportierenden Fracht kann der Fahrer auf die Unterstützung der Gewerkschaft zurückgreifen.

Vertreter der AKT helfen dem Fahrer bei der Kontaktaufnahme mit seinem Vertreter oder seiner Gewerkschaft in seinem Heimatland, wenn ihre Hilfe bei Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Tätigkeit des Fahrers in Finnland erforderlich ist.

Die AKT hilft bei der Rückführung des Fahrers in sein Heimatland, wenn sein Arbeitgeber oder dessen Vertreter in Finnland keine Vorkehrungen für die Heimschaffung eines Fahrers auf Kosten des Arbeitgebers bei medizinischen oder anderen Notfällen getroffen haben.

Die Broschüre enthält eine Liste der Namen und Telefonnummern (am Ar-

beitsplatz ebenso wie privat) von AKT-Mitarbeitern in Helsinki, an die sich der Fahrer im Bedarfsfall wenden kann. Die Liste gibt auch an, welche Sprachen diese Mitarbeiter beherrschen. Weitere Kontaktpersonen für dieses Hilfsprogramm stehen in den Gewerkschaftsbüros in Kouvola und Vaasa zur Verfügung.

Mit dem Programm reagiert die AKT auf Probleme, denen sich ihre eigenen Mitglieder bei grenzüberschreitenden Fahrten gegenübersehen. Sie hofft, daß Gewerkschaften in anderen Ländern sich erkenntlich zeigen und ähnliche Schritte ergreifen werden, um ausländischen Fahrern in ihrem Land zu helfen.



ITF fordert Lizenzen für Flugzeugwartungsingenieure

Vertreter von Gewerkschaften der lizenzierten Flugzeugwartungsingenieure trafen am 21. Mai in London zu Beratungen über Fragen im Zusammenhang mit der Personallizenzierung zusammen. Ziel der Sitzung war die Formulierung einer Antwort der ITF auf Entwicklungen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der JAA (Joint Aviation Authorities), in der die Zivilluftfahrtbehörden der EG- und anderer europäischer Länder zusammengeschlossen sind.

Im Juni 1988 richtete der Flugnavigationsausschuß (ANC) der ICAO eine Studiengruppe zur Erarbeitung von Änderungsvorschlägen zu den Lizenzierungsbestimmungen für Flugzeugwartungsingenieure in Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens ein (vergl. ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990). Im September 1990 beriet der ANC über den Bericht der Studiengruppe und entschied sich gegen die Verabschiedung der darin ausgesprochenen Empfehlungen zu damaligen Zeitpunkt, da die Personallizenzierungsbestimmungen in seinen Augen parallel zu den Normen und empfohlenen Praktiken in Anhang 6 (Flugzeugbetrieb) bezüglich der zugelassenen Wartungsorganisationen erarbeitet werden sollten. Die ITF wird den ANC nun zur

unverzüglichen Umsetzung der von der Studiengruppe empfohlenen, dringend erforderlichen Änderungen drängen.

Darüber hinaus gaben die Delegierten ihre Zustimmung zu den Vorschlägen der ICAO für eine Vereinfachung der Struktur des Lizenzierungssystems. Zur Zeit sieht Anhang 1 zwei Typen von Lizenzen für Flugzeugwartungsingenieure vor. Der Inhaber einer Lizenz des Typs I kann nach umfassenden Reparaturen die Flugtauglichkeitsbescheinigung für eine Maschine abzeichnen, während der Inhaber einer Lizenz des Typs II eine Flugtauglichkeitsbescheinigung nur nach kleineren Reparaturen an einer Maschine ausstellen kann. Der Vorschlag sieht die Verschmelzung der beiden Typen und die Schaffung einer einheitlichen Lizenz auf der Grundlage der derzeitigen Lizenz des Typs II vor.

Einstimmig bekräftigten die Delegierten erneut die Ablehnung der ITF gegenüber der "Übertragung von Privilegien" auf zugelassene Wartungsorganisationen, die nach dem derzeitigen Wortlaut von Anhang 1 zum Chicagoer Übereinkommen möglich ist. Laut ITF-Politik sollte die Kontrolle über die Festlegung und Einhaltung der Normen und die Überprüfung der fachlichen Kompetenz von Lizenzbewerbern ausschließlich bei

den Ordnungsbehörden liegen. Angesichts von Entregulierung und ruinösem Wettbewerb ist die Aufgabe der staatlichen Ordnungsbehörden, die Fluggesellschaften zur Einhaltung der Sicherheitsnormen zu zwingen, heute wichtiger als jemals zuvor.

Die Sitzung befaßte sich ferner mit der Frage der im Rahmen von JAA-Vorschrift JAR 65 zu stellenden Anforderungen an Wissen und Berufserfahrung. Ein Textentwurf des gemeinsamen Wartungsausschusses der JAA mit einer Liste der Anforderungen an Wissen und Erfahrung fand in fast allen Punkten die Zustimmung der Sitzungsteilnehmer. Abweichend vom Entwurf beschlossen sie allerdings, daß die siebenjährige Berufserfahrung, die ein Bewerber vor Ausstellung der Lizenz nachweisen muß, mindestens drei Jahre praktische Erfahrung am Flugzeug umfassen sollte.

Schließlich berieten die Delegierten über die Frage, ob alle Arbeitnehmer, die Arbeiten an der Maschine ausführen, über eine Lizenz verfügen sollten, oder nur die für die Abzeichnung der Bescheinigung für die Freigabe zum Betrieb Verantwortlichen. In diesem Punkt gehen die Auffassungen weit auseinander, da die augenblickliche Praxis von Land zu Land äußerst unterschiedlich ist.

Regierung ändert Position zur Privatisierung von Olympic

Nicht mehr als eine Feuerpause scheint die jüngste Einigung zwischen der Geschäftsleitung der staatlichen griechischen Fluggesellschaft Olympic Airways und der Gewerkschaftsföderation der Mitarbeiter der Fluggesellschaft (OSPA) zu bedeuten (vergl. ITF-Nachrichten April 1991). Noch am gleichen Tage, an dem die Einigung erzielt wurde, bekräftigte der Vorstandsvorsitzende des Unternehmens in einem Fernsehinterview die unveränderten Privatisierungsabsichten der Geschäftsleitung.

Wesentlicher Bestandteil der Privatisierungsstrategie der Geschäftsleitung

ist die Schwächung der Gewerkschaft durch Einschüchterung der Arbeitnehmer. Die Geschäftsleitung versucht ferner, die von der Gewerkschaft in langen Jahren harter Kollektivverhandlungen durchgesetzten Errungenschaften auszuhöhlen. Die gewerkschaftsfeindliche Politik der Geschäftsleitung hat die volle Unterstützung der griechischen Regierung, die damit eine weitreichende politische Wende vollzieht. Den Wahlkampf zu den Parlamentswahlen im April 1990 hatte sie noch auf der Grundlage der Weiterführung der Fluggesellschaft in staatlichem Eigentum ausgefochten.

66 Prozent der Aktienanteile an Olympic Catering - einer Tochtergesellschaft, die die Mahlzeiten während des Fluges bereitstellt - wurden von der Regierung bereits an den Privatsektor abgegeben. 950 der 2.000 Mitarbeiter des Unternehmens wurden unrechtmäßig entlassen, die Proteste der Beschäftigten von Anti-Terror-Einheiten der Polizei brutal unterdrückt (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991).

Nach Meinung der OSPA stellt die Privatisierung nicht die beste Lösung für

Forts. auf Seite 9

Begrenzter Aufschwung im Luftverkehr?

In der Folge der Golfkrise geben eine Reihe von Fluggesellschaften in Europa und den Vereinigten Staaten noch immer enttäuschende Ergebnisse bekannt, wenngleich es Anzeichen für eine leichte Verbesserung der Lage gibt. Die EG-Kommission setzt sich mit den Plänen der belgischen Regierung für umfangreiche Investitionen in Sabena auseinander, während sich British Airways nach der Öffnung von Heathrow für internationale Fluggesellschaften verstärktem Wettbewerb ausgesetzt sieht. Unterdessen wurden zwei staatliche venezuelanische Fluggesellschaften die jüngsten Privatisierungskandidaten unter den lateinamerikanischen Fluggesellschaften, während der Verkauf von Philippine Airlines an den Privatsektor nun beschlossene Sache ist.

SANIERUNGSPÄNE FÜR SABENA

Die EG-Kommission beginnt eine offizielle Untersuchung der Investitionspläne der belgischen Regierung für ihre verlustbringende nationale Fluggesellschaft Sabena in Höhe von fast einer Milliarde US-Dollar. Die Kommission will die Subventionen nicht verbieten, doch würde sie eine Umstrukturierung der Fluggesellschaft, die mehr als eine kurze Verschnaufpause garantiert, begrüßen. Die belgische Regierung beabsichtigt, die Schulden der Fluggesellschaft abzuschreiben und in erheblichem Umfang in das Unternehmen zu investieren (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991).

Die Gespräche zwischen British Airways und Sabena über eine neue Partnerschaft, in deren Rahmen BA einen großen Aktienanteil an der belgischen Fluggesellschaft direkt übernehmen würde, sind inzwischen weit fortgeschritten. Ähnliche Gespräche mit Air France befinden sich in einem weniger fortgeschrittenen Stadium. Der neue Partner soll einen 25%igen Aktienanteil an Sabena übernehmen.

HEATHROW FREIGEGEREN

Im Anschluß an den Beschluß der britischen Regierung, den Zugang zu Londons größtem Flughafen für alle Fluggesellschaften freizugeben (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991) beabsichtigt Cathay Pacific, täglich einen Non-Stopp-Flug zwischen Heathrow und Hongkong anzubieten. Dies bedeutet zusätzliche Konkurrenz für British Airways, die auf ihren Transatlantikstrecken bereits im Wettbewerb zu United steht.

Insgesamt zehn internationale Fluggesellschaften, darunter Virgin Atlantic, Korean Airlines und All Nippon Airways hatten mit ihren Anträgen auf die Zulassung zum Betrieb von Flugdiensten nach Heathrow Erfolg. Es ist zu erwarten, daß zwischen den um die Gunst der Flugreisenden werbenden Fluggesellschaften ein heftiger Krieg ausbricht, der mit Flugpreisen und Sonderangeboten ausgefochten wird.

Im März sank das Fluggastaufkommen bei BA um 13,2 Prozent gegenüber März 1990 - die Fluggesellschaft geht davon aus, daß sie erst im September oder Oktober wieder das Niveau von vor dem Golfkrieg erreichen wird. Auch Air France gab für 1990, dem ersten Jahr nach dem Zusammenschluß mit ihren beiden wichtigsten Konkurrenten auf dem französischen Binnenflugmarkt, UTA und Air Inter, einen Nettoverlust in Höhe von 71,22 Mio. Pfund Sterling (114 Mio. US-Dollar) bekannt.

STRECKENVERKAUF BEI TWA

Das US-Verkehrsministerium genehmigte den Kauf der drei Hauptstrecken der TWA nach London durch American Airlines, verbot jedoch den Verkauf von drei weniger wichtigen Strecken. American zahlt für die drei Strecken 445 Mio. US-Dollar - der ursprünglich für alle sechs Strecken zusammen gebotene Preis. Der Verkauf bedeutet, daß ein Angebot des an der US-Westküste angesiedelten Investors Kirk Kerkorian

und der Gewerkschaften bei TWA zurückgezogen wurde: Es war an den Verzicht auf den Verkauf der Strecken nach London geknüpft (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991).

LANGSAME ERHOLUNG BEI US-CARRIERN

United Airlines und Delta Air Lines, die zu den größten US-Fluggesellschaften gehören, gaben für das erste Quartal 1991 hohe Verluste bekannt. Zuvor hatte bereits American Airlines wenig zuversichtlich stimmende Zahlen vorgelegt. Insgesamt machte die US-Luftverkehrswirtschaft während der letzten vier Monate des Jahres 1990 und der ersten drei Monate dieses Jahres Verluste in Höhe von 4 Mrd. US-Dollar. Nach Beendigung der Golfkrise und angesichts von Hinweisen auf eine Erholung der Volkswirtschaft erwarten viele Fluggesellschaften nun allerdings einen Aufschwung.

PanAm, die zu Beginn des Jahres den Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetze vor ihren Gläubigern in Anspruch nahm, gab für 1990 Verluste in Höhe von 662,9 Mio. US-Dollar bekannt. Während des ersten Quartals 1991 betrug das Netto-Defizit 249,2 Mio. Dollar gegenüber 190,7 Mio. Dollar im gleichen Vorjahreszeitraum. PanAm wurde von den Auswirkungen der Golfkrise, sowohl in Form steigender Treibstoffpreise im Jahre 1990 als auch des sinkenden Verkehrsaufkommens 1991, schwer getroffen. Seit Einstellung der Feindseligkeiten nimmt das Verkehrsaufkommen auf den Atlantik- und Lateinamerika-Strecken wieder zu. Im Inlandsflugverkehr der USA schreitet die Erholung allerdings wesentlich langsamer voran.

Continental Airlines, die ebenfalls unter Berufung auf Kapitel 11 des US-Konkursgesetzes vor den Forderungen ihrer Gläubiger Schutz suchen, bemü-

Forts. auf Seite 10

... Gewerkschaft legt Alternativplan vor

Forts. von Seite 8

die finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaft dar. Sie erarbeitete eine alternative Strategie, die sie der Geschäftsleitung der Fluggesellschaft vorlegte und in der sie eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch eine weitreichende Umstrukturierung des Betriebs sowie die Stilllegung verlustbringender

Strecken vorschlägt.

Darüber hinaus forderte sie die Miteinbeziehung der gewählten Arbeitnehmervertreter bei wichtigen Entscheidungen.

Die Gewerkschaften sind der Überzeugung, daß die Probleme bei Olympic größtenteils auf Management-Fehler zurückzuführen sind. Die im Juli 1989

ernannten hauptamtlichen Vorstandsmitglieder sind zur Zeit Gegenstand einer Untersuchung durch einen parlamentarischen Untersuchungsausschuß. Obwohl das Unternehmen alljährlich einen Betriebsüberschuß erwirtschaftet, weist die Bilanz ein erhebliches Defizit aus, das durch hohe Zinszahlungen auf die im Laufe der Jahre aufgenommenen Kredite zurückzuführen ist.

Keine Rauchmasken auf britischen Maschinen

Die britische Zivilluftfahrtbehörde CAA hat sich gegen den Einsatz von Rauchmasken für Fluggäste in Flugzeugen ausgesprochen. Sie begründet diese Entscheidung mit der Gefahr einer Verzögerung der Evakuierung der Kabine bei einem Brand.

Ein Bericht der CAA über Maßnahmen zur Verbesserung der Überlebenschancen der Fluggäste bei Flugzeugbränden gibt der Installation von Sprinkleranlagen in Flugzeugkabinen

den Vorzug. Tests haben gezeigt, daß diese Systeme den Anstieg der Kabinentemperatur verzögern können und damit den für eine sichere Evakuierung zur Verfügung stehenden Zeitraum verlängern.

Nach dem Unglück auf dem Flughafen von Manchester, bei dem 55 Menschen ums Leben kamen, davon 48 durch Einatmen von Rauch- und Giftgasen, war die CAA aufgefordert worden, die Einführung von Rauchmasken

auf allen in Großbritannien registrierten Flugzeugen zu prüfen.

Auch der technische Ausschuß des Kabinenpersonals der ITF befaßte sich auf seiner Sitzung vom 12. bis zum 14. März 1991 in Buenos Aires mit der Frage des Einsatzes von Rauchmasken. Der Ausschuß beschloß, diese Frage an ein Expertengremium für Gesundheit und Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu verweisen, dessen Einrichtung die ITF plant.

... Venezuela plant Privatisierungen

Forts. von Seite 9

hen sich um eine Finanzspritze in Höhe von 3 Mrd. US-Dollar in Form von Kapital und Bargeldmitteln, um ihre schuldenüberlastete Bilanz zurechtzurücken und den Konkurs abzuwenden. Durch diese finanzielle Umstrukturierung werden sich die Aktienanteile der derzeitigen Aktionäre, darunter auch SAS, verringern. Es wird jedoch erwartet, daß SAS zusätzliche Mittel in Continental investiert.

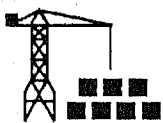
PRIVATISIERUNGEN IN VENEZUELA

Im Jahre 1990 erwirtschafteten die beiden in diesem Jahr zur Privatisierung anstehenden staatlichen venezuelanischen Fluggesellschaften ein Defizit.

Viasa, die im staatlichen Eigentum befindliche nationale Fluggesellschaft für den internationalen Verkehr machte 34 Mio. US-Dollar Verlust. 1989 hatte sie noch mit einem Gewinn in Höhe von 4,6 Mio. US-Dollar abgeschlossen. Aeropostal, die im inländischen und im internationalen Flugverkehr tätig ist, verzeichnete 1990 einen Verlust in Höhe von 7,3 Mio. US-Dollar gegenüber Einnahmen von 2,8 Mio. Dollar im Jahre 1989. Dessen ungeachtet will die Regierung die Privatisierung weiter vorantreiben. Das von Iberia angeführte Konsortium hat inzwischen 2,6 Mrd. US-Dollar gesammelt, um den Kauf von Aerolineas Argentinas zum Abschluß zu bringen.

Für den 60%igen Aktienanteil an

Philippine Airlines (PAL), der von der Regierung zum Verkauf angeboten wird, gibt es eine Reihe von Kaufinteressenten, unter anderem die US-Fluggesellschaften Northwest Airlines, Japan Air Lines, ein von einem Unternehmen aus Hongkong angeführtes Konsortium und eine Gruppe unter Führung der PAL-Piloten (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1991). PAL erwirtschaftete im vergangenen Jahr einen Nettoverlust in Höhe von 54,6 Mio. US-Dollar, doch sind ausländische Fluggesellschaften mehr an den Transpazifikstrecken der Fluggesellschaft als an ihrer Bilanz interessiert. Die Fluggesellschaft plant zur Zeit die Zahl ihrer Flüge von Manila in die USA auf 26 Flüge in der Woche zu verdoppeln.



HAFENARBEITER

Häfen rüsten sich für Gefahrgutumschlag

Unternehmer, denen ihr Gewinn mehr am Herzen liegt als der Schutz menschlichen Lebens, setzen sich häufig über die Vorschriften für den Gefahrguttransport hinweg. Mit dieser Botschaft trat der Sekretär der ITF-Press- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vor eine internationale Konferenz über den Gefahrguttransport, die am 25. und 26. April in Antwerpen stattfand. Im Rahmen der von der Fachzeitschrift "Europäisches Transportrecht" organisierten Konferenz diskutierten Vertreter der Verkehrswirtschaft und Experten für Probleme

im Zusammenhang mit dem Gefahrguttransport bei den einzelnen Verkehrsträgern über jüngste Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene.

Unter Hinweis auf die 1989 von der ITF zu diesem Thema veranstaltete Konferenz stellte Cockroft fest, daß es zwar gute internationale Vorschriften gäbe, diese jedoch selbst in Europa häufig nicht angemessen kontrolliert würden. In vielen Entwicklungsländern sei der inländische Transport von Gefahrgütern praktisch überhaupt keinen Vorschriften unterworfen und

die Transportarbeiter häufig unzumutbaren Risiken ausgesetzt. Alle Arbeitnehmer hätten unabhängig davon, ob es sich um einen internationalen oder einen inländischen Transport handle, das Recht zu wissen, welche Stoffe sie beförderten, erklärte Cockroft und verwies auf die erfolgreichen Bemühungen der ITF, den Verkehr in den Geltungsbereich des vor kurzem verabschiedeten IAO-Übereinkommens über den sicheren Umgang mit Chemikalien aufzunehmen. In Europa

Forts. auf Seite 11

Hafenarbeiter in den Nordseehäfen verurteilen "soziales Dumping"

Auf einer Sitzung in Antwerpen am 23. und 24. April 1991 verabschiedeten die Hafenarbeitergewerkschaften der Nordseehäfen eine EntschlieÙung, in der sie ihrer vollen Unterstützung für die europäische Hafenarbeitercharta der ITF Ausdruck gaben und die Einrichtung eines Paritätischen Ausschusses für die Hafenwirtschaft in der Europäischen Gemeinschaft forderten.

An der Sitzung unter Vorsitz von Martin Devolder von der der ITF angeschlossenen belgischen Transportarbeitergewerkschaft BTB nahmen Delegierte von anderen ITF-Hafenarbeitergewerkschaften - der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU), des Vervoersbond FNV aus den Niederlan-

den und der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) teil. Ebenfalls anwesend waren der Vorsitzende der ITF-Hafenarbeitersektion, John Connolly von der TGWU, und Sektionssekretär David Cockroft.

In der EntschlieÙung wurden die Bemühungen der Hafenarbeitgeber in zahlreichen Ländern verurteilt, die aufgrund von Gesetzen oder langjähriger Praxis als Sozialschutzmaßnahme für Hafenarbeiter gemäß den IAO-Übereinkommen geschaffenen Hafenarbeiterregister zu untergraben oder zu zerstören.

Die Hafenarbeitgeber nutzen den härteren Wettbewerb zwischen den Seehäfen der EG zunehmend als

Vorwand für die Einführung von Maßnahmen zur Entregulierung der Hafenarbeit und völliger Arbeitsflexibilität. In Wirklichkeit haben diese Maßnahmen eine Absenkung der Löhne und Verlängerung der Arbeitszeiten zur Folge.

Die Delegierten hoben hervor, daß dem sozialen Dumping nach Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes nur mit einer Harmonisierung der Arbeitsbedingungen auf höchstem Niveau begegnet werden könne. Die Einrichtung eines Paritätischen Ausschusses ist im Interesse einer Förderung des sozialen Dialogs in der Hafenwirtschaft und der Kollektivverhandlungen zwischen Arbeitgebern und Hafenarbeitern unverzichtbar.

Erfolgreicher Streik in Japan

Mit einer Serie von Arbeitskampfmaßnahmen in neun großen japanischen Häfen konnten japanische Hafenarbeiter im April Arbeitszeitverkürzungen und eine Anhebung der Löhne und Renten durchsetzen.

Mitglieder des nationalen Rates der Hafenarbeitergewerkschaft (Zenkoku Kowan) blockierten vom 8. April an die Hafentore und riefen am 13. April einen 72stündigen Streik

aus. Bereits seit Ende März leisteten sie keine Überstundenarbeit mehr.

Angesichts der Blockaden und des Streiks kamen die Arbeitgeber rasch zur Vernunft, und nachdem die wichtigsten Forderungen der Gewerkschaft erfüllt waren, wurde der Arbeitskonflikt am 17. April beendet.

Die Einigung sieht die Einführung eines 8-Stunden-Tages mit einstündiger Mittagspause und die 5-Tage-

Woche vor. Die Löhne wurden um 12 Prozent angehoben, die Renten werden von 250.000 Yen (1.860 US-Dollar) auf 270.000 Yen erhöht. Innerhalb von zwei Jahren soll eine weitere Anhebung auf 300.000 Yen erfolgen.

Hafen- und Stauereigebühren werden von den neugeschaffenen, aus Vertretern der Geschäftsleitung und der Gewerkschaften bestehenden Betriebsausschüssen festgesetzt.

... wirksame Sicherheitsnormen nur durch Kontrollen

Forts. von Seite 10

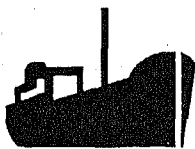
werde mit der Abschaffung der Binnengrenzen in der EG im Jahre 1993 eine Kontrollebene für Gefahrgüter vollständig beseitigt, was die strikte Durchsetzung der Vorschriften ebenso wie eine verbesserte Ausbildung für Transportarbeiter unverzichtbar mache. Im Gegensatz zu einigen Experten der EG-Kommission sei die ITF der Auffassung, daß Schiene und Binnenschiffahrt bei der Beförderung be-

stimmter Kategorien von Gefahrgütern Vorrang vor der Straße eingeräumt und die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs in größtmöglichem Umfang genutzt werden sollten.

Cockroft sprach auch den Handel mit giftigen Abfallstoffen insbesondere in Afrika an, der zur Verabschiedung sowohl des Basler als auch des Bamako-Übereinkommens geführt habe (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**)

und verteidigte nachdrücklich die Politik der ITF, den Transport ausgebrannter Kernbrennstoffe auf dem Seeweg ausschließlich auf speziell zu diesem Zweck gebaute Schiffe zu beschränken.

Organisiert und geleitet wurde die mit Unterstützung des Hafens von Antwerpen veranstaltete Konferenz von Rechtsanwalt Robert Wijffels, Herausgeber der Zeitschrift "Europäisches Transportrecht".



SEELEUTE

Dioscouri — das Geheimnis des schrumpfenden Schiffes

Auf dem letzten Teil ihrer zweieinhalbmonatigen ersten Fahrt an Bord der unter zypriotischer Flagge fahrenden *MS Oceanid* von New Orleans nach Visakhapatnam in Indien, wo sie am 13. Februar ankamen, ging der gemischten Besatzung aus philippinischen, südamerikanischen und indischen Seeleuten das Trinkwasser aus. Der Trinkwasservorrat auf dem Schiff war aufgebraucht, als sie die Höhe von Kapstadt erreichten, doch Kapitän und Reeder waren nicht bereit, die Fahrt zu unterbrechen, um neue Vorräte an Bord zu nehmen. Der Besatzung blieb nichts weiter übrig, als das verunreinigte Wasser vom Boden des Tanks zu trinken. Auslauter Verzweiflung schöpften sie das Regenwasser vom Deck, obwohl sie wußten, daß es durch die an Bord befindliche Bleikonzentration mit Blei, Staub und Kohle verunreinigt war. Mehrere Besatzungsmitglieder erkrankten

nach dem Genuß des verunreinigten Wassers. Als ob der Trinkwassermangel nicht schon schlimm genug war, ließ auch die Qualität des Essens an Bord erheblich zu wünschen übrig. Nach Angaben der Besatzung bestand ihre Ernährung aus Kartoffeln, Reis, kleinen Fleischstückchen und minderwertigem Obst. Es gab weder Fruchtsaft noch frische Milch. Der äußere Zustand des Schiffes war Anlaß zu zahlreichen Klagen, doch der Kapitän lehnte es ab, irgendetwas zu unternehmen. Genausowenig reagierte er auf die Fragen der Besatzung, wann ihre Heuern ausgezahlt würden. Die stereotype Antwort lautete, die Seeleute würden ihr Geld im nächsten Anlaufhafen erhalten - was natürlich nicht stimmte. Das einzige Geld, das die Besatzung sah, waren kleine Vorschüsse auf ihre bereits verdienten Heuern. Ihre Familien zu Hause mußten ebenfalls den Gürtel enger schnallen, da auch sie keine Zahlungen erhielten. Brie-

fe aus der Heimat wurden zwar auf das Schiff nachgeschickt, allerdings mit dreibis viermonatiger Verzögerung. Als das Schiff am 22. Mai in Immingham (Großbritannien) ankam, wurde es von den Billigflaggeninspektoren Bryan Allen und Harry Shaw von der britischen Gewerkschaft RMT besichtigt. Sie stellten fest, daß die der ITF angeschlossene zypriotische Föderation der Transport-, Mineralöl- und Landarbeiter einen bis 31. Januar 1992 gültigen zypriotischen Vertrag für das Schiff unterschrieben hatte. Für Forderungen im Zusammenhang mit Heuernachzahlungen und Heimschaffung konnten die Inspektoren im Namen der 19köpfigen Besatzung schließlich einen Betrag in Höhe von insgesamt etwa

drohte dem Kapitän in diesem Zusammenhang Strafverfolgungsmaßnahmen an; sowie die veralteten Schiffskarten. Die Hafenstaatenkontrolle und die Hafengesundheitsbehörde fanden ebenfalls Mängel an dem Schiff. Insgesamt sieht es so aus, als ob das Schiff eine Weile im Hafen festliegen wird, bevor ihm die Genehmigung zum Auslaufen erteilt wird.

Unregelmäßigkeiten und Mängel an Bord der 25 Jahre alten, unter honduranischer Flagge fahrenden *Dioscouri* sorgten dafür, daß das Schiff, als es am 15. April in Antwerpen festmachte, arrestiert wurde und erst eine Woche später, am 24. April, die Genehmigung zur Weiterfahrt nach

Syrien erhielt. Das einzige Schiff der griechischen Reederei Dioscour Maritime Co. war ein Paradebeispiel für die schlechten Bedingungen, über die sich dieser Reeder typ in dem Streben nach Er-



80.000 US-Dollar eintreiben. Unterdessen wurden die Berichte der Besatzung über die Mängel des Schiffes mehr als bestätigt. Die *Oceanid* wird vom Verkehrsministerium so lange festgehalten, bis alle in einer 19 Punkte umfassenden Liste aufgeführten Mängel behoben sind. Beanstandet wurden unter anderem die nicht ausreichende Besatzung (es fehlen ein Decksoffizier und ein Vollmatrose), die unzureichende Ausrüstung der Rettungsboote (sie hatten weder Leuchtkugeln noch Kompaß noch angemessene Lebensmittelvorräte an Bord); die unzureichenden Duscheinrichtungen (es wurde zur Auflage gemacht, die Duschen zu säubern und zu streichen); nicht den Vorschriften entsprechende Medikamentenvorräte an Bord; fehlende Lichter oder Streifen an den Rettungsbojen; die Tatsache, daß während fünf Monaten keine Brandschutz- bzw. Seenotübungen stattgefunden hatten (die Verkehrsbehörde

wirtschaftung größtmöglicher Gewinne mit einem einzigen Schiff hinwegsetzt, und veranschaulichte die schweren Mängel unter der Flagge von Honduras, einer der gefürchtetsten Billigflaggen der Welt. An Bord gab es fast nichts zu essen, und auch mit dem Trinkwasser gab es Probleme. Der zehnköpfigen syrischen Besatzung war bei der Anmusterung eine Vollmatrosenheuer in Höhe von insgesamt 400 US-Dollar im Monat versprochen worden, doch nachdem sie die Fahrt angetreten hatte, schrumpfte dieser Betrag auf die Hälfte: 200 US-Dollar im Monat. Auch weigerte sich der Kapitän (demein Anteil an dem Schiff gehörte) bei ihrer Ankunft an Bord des Schiffes am 1. April in Polen, den Besatzungsmitgliedern die Kosten für ihre Flugscheine zurückzuerstatten. Keiner der Seeleute hatte einen Beschäftigungsvertrag. Billigflaggeninspektor Bob Dielis besuchte das Schiff, nachdem ihm eine Beschwerde

... Besatzung ernährt sich aus Rot-Kreuz-Paketen

eines der Besatzungsmitglieder erreichte. Seine Untersuchungen ergaben unter anderem, daß der Kapitän sein Patent in Honduras käuflich erworben und das Schiff bei einem Flaggentransfer von Polen nach Honduras auf geheimnisvolle Weise an Gewicht verloren hatte. Ein im Auftrag der honduranischen Schifffahrtsinspektion tätiger Gutachter aus Piräus hatte das Schiff neu vermessen, woraufhin seine Tonnage von ursprünglich 2.500 auf 1.599 BRT zurückging - ein Vorteil für die Reeder, da das Schiff so nur eine kleinere Besatzung benötigte und weniger Hafengebühren zu zahlen hatte. Die belgischen Behörden wurden unterrichtet und ließen das Schiff umgehend arrestieren. Dielis setzte sich wegen der Unterzeichnung eines ITF-Musterkollektivvertrages sofort mit den Reedern in Verbindung und konnte nach fünf Tagen einen Besatzungsvertrag auf der Grundlage der ITF-Vollmatrosenheuer von 821 US-Dollar, allerdings ohne Überstundenbezahlung, aushandeln. Der Besatzung wurden insgesamt 18.470 US-Dollar (als Heuernachzahlung für die Zeit seit der Aufnahme ihrer Tätigkeit auf dem Schiff) sowie ihre Flugkosten ausgezahlt, der Kapitän entlassen und ein neuer Kapitän aus Griechenland eingeflogen. Das Beschäftigungsverhältnis des syrischen ersten Offiziers wurde auf dessen eigenen Wunsch nach Zahlung einer Abfindung aufgelöst. Drei Tage nach Dielis' erstem Besuch an Bord wurden außerdem frische Lebensmittelvorräte geliefert. Das Schiff wurde noch einmal vermessen und die honduranischen Behörden aufgefordert, eine neue Tonnagebescheinigung über 2.547 BRT sowie eine neue Ladelinienbescheinigung auszustellen. Wegen der höheren Tonnage mußten außerdem ein lizenziertes griechisches erstes Offizier und ein erster Ingenieur eingestellt werden. Auch die Hafengebühren wurden neu berechnet.

Weil ihnen weniger als die IAO-Mindestheuer von 286 US-Dollar im Monat ausgezahlt wurde, traten 16 Mitglieder der aus sudanesischen und ägyptischen Seeleuten bestehenden gemischten Besatzung der unter maltesischer Flagge fahrenden *Al Taif*, die zur Zeit im italienischen Hafen Ravenna liegt, am 17. Mai in den Streik. Billigflaggeninspektor Bruno de Bonis wollte sich mit dem Reeder zu einem Gespräch über die Klagen der Männer bezüglich ihrer Heuern treffen, doch der Reeder erschien nicht. Wenige Stunden

später erhielt de Bonis jedoch einen Anruf von einem Hafearbeiter, daß der Reeder sich nun in Begleitung von vier Griechen an Bord der *Al Taif* befinde. Er hatte den Kapitän entlassen, den dritten Steuermann zum Kapitän ernannt und dem dritten Ingenieur mitgeteilt, er sei nun der Chefingenieur auf dem Schiff. Denjenigen Besatzungsmitgliedern, die sich dem Besatzungsstreik nicht angeschlossen hatten, befahl er, sich mit Brandäxten zu bewaffnen und sie gegen die Streikenden einzusetzen. Als die Situation ganz offensichtlich völlig außer Kontrolle geraten war, rief de Bonis die Polizei hinzu. Sie entfernten den Reeder und die vier Griechen vom Schiff und durchsuchten die Kabinen der nicht an dem Streik beteiligten Besatzungsmitglieder nach den Brandäxten. Auch der Kapitän wurde wieder in seine Funktion eingesetzt. Das Schiff wurde am 18. Mai von der Hafenbehörde in Ravenna inspiziert und durfte wegen eines Problems mit den Ladeluken seine Fracht bisher nicht löschen. Auch die Hafearbeiter weigern sich, das Schiff anzufassen.

Überhaupt keine Lebensmittel befanden sich an Bord der in St. Vincent registrierten *Sea Friends*, als der örtliche RMT-Funktionär Bill Anderson das Schiff erstmals im britischen Hafen Liverpool besichtigte. Darüber hinaus waren der Besatzung seit vier bis fünf Monaten keine Heuern ausgezahlt worden. Mit einiger Anstrengung konnte er das Unternehmen dazu bewegen, Lebensmittel zu liefern und der Besatzung Bargeldvorschüsse auszuzahlen, doch nach etwa zwei Wochen blieben die Rechnungen der Schiffslieferanten offen, die daraufhin alle Lieferungen an das Schiff einstellten. Die Besatzung ist nun auf Lebensmittelpakete des Roten Kreuzes angewiesen, die sie zwar gerne annimmt, die aber kein Ersatz für Grundnahrungsmittel darstellen können. Bryan Allen, ebenfalls Billigflaggeninspektor der britischen Gewerkschaft RMT, wurde zur Unterstützung Andersons in diesem Fall hinzugezogen und steht in Kontakt mit den örtlichen Agenten der Reeder. Er hofft, daß sie die Reeder zur Begleichung der Rechnungen für die Lebensmittellieferungen bewegen können. Wenn nicht, wird die ITF dafür sorgen, daß der Grundbedarf der Besatzung gedeckt ist. Unterdessen widersetzt sich das Unternehmen jeder Forderung nach Auszahlung der den Besatzungsmitgliedern zustehenden Heuern. Trotz

wiederholter Zusagen, einen Vertreter nach Liverpool zu senden, ist dort bisher niemand erschienen. Die *Sea Friends* wird vom Verkehrsministerium seit dem 24. April im Hafen von Liverpool festgehalten. Bei einer Inspektion wurden 15 Punkte beanstandet und das Schiff als nicht seetüchtig eingestuft. Inzwischen wurde auch seine Registrierung aufgehoben. Als diese Ausgabe der **ITF-Nachrichten** in Druck gehen sollte, erklärte ein gerade in Liverpool eingetroffener Vertreter der Schiffsagentur, daß er die offenen Rechnungen für die Lebensmittellieferungen begleichen werde. Jemand, der zu Verhandlungen über die Forderungen der Besatzung bevollmächtigt wäre, ist jedoch noch nicht aufgetaucht!

Im Anschluß an den Besuch von Billigflaggeninspektor Bryan Allen von der britischen Gewerkschaft RMT, der der Klage eines Besatzungsmitglieds nachgehen wollte, an Bord der unter maltesischer Flagge fahrenden *MS Yannis* während ihres Hafenaufenthalts in **Silvertown (London)** erhielt die Besatzung des Schiffes ausstehende Heuern in Höhe von insgesamt 131.598 US-Dollar ausgezahlt. Weitere Überprüfungen ergaben, daß die aus ägyptischen und philippinischen Seeleuten bestehende Besatzung niedrigere als die im PNO-Vertrag vorgesehenen Heuern erhielten, zypriotische Verträge unterzeichnen mußten und daß die Besatzungsmitglieder, die in Dschidda (Saudi-Arabien) bzw. Kuala Lumpur (Malaysia) an Bord gekommen waren, die Kosten für ihre Flugreisen selber tragen mußten und eine Rückerstattung der Reisekosten verweigert worden war. Nach langwierigen Diskussionen mit dem Kapitän und den Reedern wurde die Auszahlung der ausstehenden Heuern vereinbart, wenn gleich ein Besatzungsmitglied einen wesentlich geringeren Betrag erhielt als ihm zustand und für die Auszahlung auch dieses Restbetrages gesorgt werden mußte. Allerdings sind die Reeder noch immer nicht bereit, die Kosten für die Flugscheine zu erstatten, da hierfür ihren Angaben zufolge ihre ägyptischen Agenten zuständig sind. Zwölf der achtzehn Besatzungsmitglieder haben das Schiff inzwischen verlassen. Eine neue Besatzung wurde an Bord genommen. Der Seemann, dem nicht der volle ihm zustehende Betrag ausgezahlt wurde, erhielt außerdem 422 US-Dollar Krankengeld, nachdem er sich bei einem Sturz auf Deck einen Knochen seines linken Fußes gebrochen hatte.

P&O erwägt Abzug seiner Schiffe aus Großbritannien

Das große britische Schiffsverkehrsunternehmen P&O droht mit der Ausflagung eines Großteils seiner in Großbritannien registrierten Flotte, wenn die Regierung im Rahmen des Finanzgesetzes, das nächsten Monat in Kraft treten soll, keine Steueranreize einführen sollte.

Der P&O-Vorsitzende, Lord Sterling, ein unerschütterlicher Anhänger der konservativen britischen Regierung, erklärte in diesem Monat auf der Jahresgeneralversammlung des Unternehmens, man denke aktiv über ein mögliches Ausflaggen nach und einzelne Schiffsabteilungen der Unternehmensgruppe arbeiteten bereits an konkreten Plänen.

Als erstes werden voraussichtlich die 15 Containerschiffe der Gruppe einer neuen Flagge unterstellt, aller Wahrscheinlichkeit nach der Flagge von Hongkong. P&O hat bereits Massengutschiffe in der Kronkolonie registriert und ist zur Zeit dabei, das Containerschiff *Tor Bay* auf das Register von Hongkong zu übertragen. Ein weiteres

Indiz für seine Absichten ist die Tatsache, daß das Unternehmen sich um die Einführung seiner Aktien an der Börse von Hongkong bemüht.

Sollten die von P&O an die Regierung gerichteten Erwartungen enttäuscht werden und das Unternehmen seine Schiffe tatsächlich einer anderen Flagge unterstellen, könnte dies durchaus den Todesstoß für die unter britischer Flagge fahrende Flotte darstellen.

Britische Schiffsverkehrsgewerkschaften vermuten, daß viele andere Schiffsverkehrsunternehmen nur noch abwarten, welchen Weg P&O einschlagen wird, bevor sie selbst den Beschluß zum Ausflaggen fassen. Obgleich Unternehmen wie Shell Tankers (UK) Behauptungen der Gewerkschaften, sie wollten ihre Schiffe einem anderen Register unterstellen, auf das Schärfste zurückwiesen, sind die in dem Wirtschaftsbereich umlaufenden Gerüchte über geplante Flaggentransfers kaum noch zu kontrollieren.

Ein größerer Run auf ausländische Flaggen zu einem Zeitpunkt, an dem eine Verringerung der Besatzungsstär-

ken bereits zu umfangreichen Freisetzungsführungen führt, hätte äußerst ernstzunehmende Folgen für die Arbeitsplätze in der britischen Seeschifffahrt. Die britischen Schiffsverkehrsgewerkschaften haben vor kurzem ihre langfristige Kampagne für die Erhaltung einer starken Handelsflotte unter britischer Flagge verstärkt, die einen angemessenen Beitrag zur britischen Volkswirtschaft ebenso wie gegebenenfalls zu Verteidigungsanstrengungen leisten kann. Doch mit ihren Appellen stoßen sie bei einer Regierung, die dogmatisch an dem Glauben an das freie Spiel der Kräfte des Marktes festhält und offenbar bereit ist, hierfür auch die unter britischer Flagge fahrende Flotte zu opfern, auf taube Ohren. Die Gewerkschaften befürchten, daß eine Ausflagung zumindest der Containerschiffe von P&O kaum noch zu verhindern ist, weisen jedoch darauf hin, daß P&O mit einer Registrierung in Hongkong auf wichtige Vorteile, z. B. Zuschüsse zu den Kosten der Ausbildung und der Heimschaffung der Besatzungen, verzichten müßte.

Seeleute lehnen Polizeiaufgaben ab

Spanische Seeleutegewerkschaften widersetzen sich einer Anordnung der Fährunternehmen, daß ihre auf den zwischen Tanger (Marokko) und Algeciras (Spanien) verkehrenden Fähren tätigen Mitglieder die Pässe der mitreisenden Nordafrikaner auf gültige Visa überprüfen sollen.

Die Seeleuteabteilung der ITF angeschlossenen Gewerkschaftsföderation Comisiones Obreras (CC.OO) und die Verkehrsgewerkschaften in der der ITF angeschlossenen UGT verurteilten die

am 15. Mai in Kraft getretene Verordnung als "unverantwortlich" und bar jeder Rechtsgrundlage. Die Beschäftigungsverträge der Seeleute enthalten keinerlei Bestimmungen, aufgrund derer sie rechtmäßig zur Ausübung der Tätigkeit von Grenzkontrollbeamten gezwungen werden können.

Für den Fall, daß die Anordnung nicht zurückgenommen wird, drohen die Gewerkschaften für diese Woche mit einem Boykottaufruf an ihre Mitglieder.

*Der Sekretär des Bezirks Gibraltar

der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU), José Netto, appellierte an die spanischen Behörden, in Gibraltar tätigen nordafrikanischen Arbeitnehmern Transitvisa für die Heimreise über Algeciras zu gewähren. Die Strecke Algeciras-Tanger ist die einfachste Reiseroute für die 2.500 auf dem Felsen beschäftigten Marokkaner. Der Appell der TGWU wird von den spanischen Gewerkschaften in der Region unterstützt.

Vom Wirbelsturm in den Marine-Arrest

Im Anschluß an die Sturmkatastrophe in Bangladesch wurden ein unter zyprischer Flagge fahrendes Handelsschiff und seine Besatzung von Marinestreitkräften des Landes verhaftet.

Der Getreidefrachter *Fanis* wurde durch den Wirbelsturm am Auslaufen aus dem Hafen von Chittagong gehindert und kollidierte mit einem anderen Schiff, der *Pentas Fortune*, die daraufhin sank. Die *Fanis* lief später auf Grund und mußte von der Besatzung wieder flott gemacht werden.

Zehn Tage, nachdem das Schiff wieder flott gemacht war, schickten die

Streitkräfte von Bangladesch eine bewaffnete Marineeinheit an Bord der *Fanis* mit der Begründung, daß diese mit einer Reihe von Marineschiffen kollidiert sei und sie beschädigt habe. Als die an Bord befindlichen Offiziere nicht zugeben wollten, den Schaden verursacht zu haben, wurden sie verhaftet. Dem Kapitän wurde mit Inhaftierung gedroht, falls er sich weiterhin weigere, eine Schulderklärung zu unterzeichnen. Das Marinepersonal beschlagnahmte die Schiffsdokumente und die Offizierspatente.

Die Besatzung bestreitet, daß die

Schäden an den Marineschiffen durch die *Fanis* verursacht worden seien.

Das Internationale Schiffsbürotro (IMB) verurteilte die "willkürlichen" Maßnahmen der Behörden von Bangladesch.

Es ist sicherlich verwunderlich, daß die Marine des Landes trotz des gerade in der Umgebung von Chittagong so dringenden Bedarfs an Hilfsmaßnahmen offensichtlich nichts Besseres zu tun hat, als Seeleute zu bedrohen, die sich unglücklicherweise zur falschen Zeit am falschen Ort befanden.

Spanien wählt Kanarische Inseln als Zweitregisterstandort

Der Generalsekretär der der ITF angeschlossenen britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST, John Newman, übt scharfe Kritik an der **britischen** Regierung, die die nationale Handelsflotte im Stich lasse. Auf dem Gewerkschaftstag der NUMAST Anfang Mai beschuldigte Newman die Regierung angesichts des Rückgangs der Flotte auf 300 Schiffe mit insgesamt 3,9 Mio. Tonnen - dem niedrigsten Stand in diesem Jahrhundert - "sträflicher Nachlässigkeit". Finanzminister Norman Lamont weigert sich, Steuererleichterungen für die britische Schifffahrt einzuführen und hält an seiner harten ideologischen Linie der Ablehnung jeglicher Unterstützung für den Wirtschaftsbereich fest. Die bisher beste Idee der Regierung, um das Register für Billigreeders attraktiv zu machen, ist ein Verzicht auf die Anforderungen bezüglich der Nationalität der Offiziere. Dies bezeichnete Newman als "Augenwischerei und Kapitulation vor dem Drängen britischer Reeder auf größtmögliche Flexibilität bei der Besatzung."

Das staatliche **pakistanische** Schifffahrtsunternehmen PNSC soll privatisiert werden. Interessenten wurden aufgefordert, Übernahmeangebote für das staatliche Unternehmen vorzulegen. Eine vor kurzem erlassene Verordnung soll der Privatisierung den Weg bereiten. Die Regierung deutete ihre Absicht an, auch die Öltankerdienste zu privatisieren.

Ungeachtet des heftigen Widerstands der Seeleutegewerkschaften gab die **spanische** Regierung dem anhaltenden Drängen der spanischen Reeder auf Einrichtung eines Zweitregisters nach. Das auf den Kanarischen Inseln angesiedelte Register soll am 1. Januar nächsten Jahres zeitgleich mit der Einführung eines neuen Wirtschafts- und Steuersystems in der Region seine Tätigkeit aufnehmen. Die der ITF angeschlossene Transportarbeiterföderation in der UGT sowie die nicht angeschlossene Seeleutegewerkschaft SLMM appellierten an die sozialistische Regierung des Ministerpräsidenten Felipe González, die Pläne aufzugeben - offenbar jedoch erfolglos. Der Zustand

der unter spanischer Flagge fahrenden Flotte (augenblicklicher Stand: 3,1 Millionen BRT bei fallender Tendenz) ist eine mögliche Erklärung für die offensichtlich fehlende Bereitschaft der Regierung, auf die spanischen Seeleute zu hören.

Schwedische Reeder schlagen die baldige Einrichtung einer neuen internationalen Billigsektion innerhalb des bestehenden schwedischen Registers vor, durch die gewährleistet werden soll, daß die Mehrzahl der derzeit bestellten 100 Schiffsneu-

beitsplätze eingestuft würden, und je nachdem, ob die Seeleute über eine Arbeitserlaubnis in Schweden verfügen, unterschiedlichen Sozialversicherungsschutz gewähren. Durch entsprechende Schutzklauseln soll allerdings gewährleistet sein, daß alle Seeleute ungeachtet des Status ihrer Arbeitserlaubnis in den Genuss der schwedischen Schutzbestimmungen bei Arbeitsunfällen kommen. Schweden ist eines der wenigen westeuropäischen Länder ohne eigenes Zweitregister. Im Jahre 1988 forderten die Reeder ein schwedisches internationales Schiffsregister entsprechend dem NIS im benachbarten Norwegen, doch lehnte die sozialdemokratische Regierung ihre Forderungen zugunsten fortgesetzter Subventionen für die Schifffahrtswirtschaft ab. Zwar liegen die Besatzungskosten dank staatlicher Unterstützung weit niedriger als dies anderenfalls möglich wäre (teilweise um bis zu 40 Prozent), doch übersteigen sie noch immer bei weitem die Kosten zahlreicher im NIS registrierter Schiffe. Dieser Kostennachteil weckte bei den schwedischen Reedern den Wunsch nach einer Lockerung der Registervorschriften. Zweifellos würden die neuen Schiffe einen wertvollen und willkommenen Tonnagezuwachs darstellen: Augenblicklich sind 220 Schiffe mit mehr als 2 Mio. tdw im nationalen Register verzeichnet. Der springende Punkt ist allerdings wohl die Frage, inwieweit die bestehenden Vorschriften gelockert werden sollten, um den Reedern dieser neuen Schiffe entgegenzukommen.

Die vor kurzem erfolgte Aufhebung der Beschränkungen für gewerbliche Fracht- und Personenschiffe aus Albanien, Bulgarien, der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Ungarn, Polen und Rumänien, die zwölf zuvor Beschränkungen unterliegende US-Häfen, darunter einige der größten Massengut- und Containerhäfen Amerikas, anlaufen, durch die **Vereinigten Staaten** könnte einen erheblichen Beitrag zur Belebung des Handels zwischen den USA und den Ländern Osteuropas leisten.

bauten in Schweden und nicht unter anderen Billigregistern registriert werden. Die Reeder hoffen angesichts der in der schwedischen Geschichte beispiellos hohen Tonnagebestellungen - insgesamt befinden sich 6 Mio. Tonnen in Auftrag - auf rasche Maßnahmen von Seiten der Regierung. Das der Regierung und den Schifffahrtsgewerkschaften am 8. Mai 1991 in Göteborg vorgestellte Paket von Vorschlägen sieht eine Einkommenssteuerbefreiung für Seeleute, eine Absenkung der Sozialversicherungsbeiträge, neue Nettoheuerverträge und "Flexibilität" bei der Einstellung ausländischer Seeleute vor. Die neue Sektion soll ausschließlich Schiffen schwedischer Reeder offenstehen, die als internationale Ar-



Schweden: Britannia-Gesetz verabschiedet

Das schwedische Parlament hat den Gesetzentwurf zur Aufhebung des berühmten *JSS-Britannia-Urteils* aus dem Jahre 1989 (vergl. *ITF-Nachrichten* März 1991) verabschiedet. Das neue Gesetz, das am 1. Juli in Kraft tritt, stellt einen wesentlichen Erfolg für die der ITF angeschlossene schwedische Seelengewerkschaft SSU und den Gewerkschaftsdachverband LO bei ihren Anstrengungen im Rahmen der ITF-Billigflaggenkampagne dar.

Mit seiner jüngsten Intervention in die öffentliche Diskussion über den Gesetzentwurf könnte der norwegische Botschafter in Stockholm selbst wesentlich zu seiner Verabschiedung durch das Parlament beigetragen haben.

In einer an die schwedischen Parlamentarier gerichteten Erklärung gab

der Botschafter der "Beunruhigung" der norwegischen Behörden Ausdruck, durch das neue Gesetz würden norwegische Schiffsinteressen und andere in Norwegen tätige Unternehmen Boykottmaßnahmen durch schwedische Gewerkschaften ausgesetzt.

Er beschrieb die Schifffahrt als "liberalisierten internationalen Wirtschaftsbereich", der auf dem "allgemein anerkannten Grundsatz der Souveränität des Flaggenstaates" basiere.

Der Botschafter beklagte ferner, daß in Schweden tätige norwegische Bauunternehmen von schwedischen Gewerkschaften unter Druck gesetzt würden, ihren dortigen Mitarbeitern schwedische Tariflöhne zu zahlen, um die örtlichen Arbeitnehmer nicht zu unterbieten.

Star-Angehörige verklagen Lloyd's

Zu Hunderten wollen norwegische Familienangehörige der im vergangenen Jahr bei dem Brand auf der unter der Flagge der Bahamas fahrenden Fähre *Scandinavian Star* (vergl. *ITF-Nachrichten* April 1990) ums lebende gekommenen Fahrgäste sowie Überlebende des Unglücks versuchen, Schiffsinspektoren des Lloyd's Register in den USA auf Schmerzensgeld zu verklagen.

Unmittelbar bevor es zu seiner schicksalhaften letzten Fahrt auslief, war das Schiff von Lloyd's-Inspektoren in Florida für seetüchtig befunden worden.

Die für die Koordinierung der Gerichtsverfahren zuständige Gruppe wartet noch auf eine Entscheidung der amerikanischen Gerichte, ob dort über den Fall verhandelt werden kann.



LEUTE

Piet Kloosterman wird nach 32jähriger Tätigkeit für die niederländische Transportarbeitergewerkschaft FNV Ende Juni in den vorzeitigen Ruhestand treten. In seiner langjährigen Laufbahn war Kloosterman auf regionaler und nationaler Ebene in den Abteilungen Häfen, Binnenschifffahrt und Straßentransport der Gewerkschaft tätig. Wegen seines reichen Erfahrungsschatzes, den er über viele Jahre angesammelt hatte, wurde er häufig als Mitglied in Gremien berufen, die sich mit verkehrs- oder arbeitsbezogenen Fragen befaßten. Kloosterman leistete im Laufe der Jahre einen wertvollen Beitrag zur Arbeit der ITF, insbesondere im Rahmen der Sektion Binnenschifffahrt, wo er Mitglied des Sektionsausschusses ebenso wie der Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau war.

Rudi Kobilke wird in Kürze nach vierjähriger Amtszeit aus dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn (DB) ausscheiden. Vor Übernahme dieses Postens bei der DB war Kobilke Stellvertretender

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED).

Roger Lyons wurde zum designierten Generalsekretär der britischen Gewerkschaft Manufacturing Science Finance (MSF) gewählt. Er wird im August 1992 die Nachfolge von **Ken Gill** antreten, der dann in den Ruhestand tritt.

Franco Marini, während der vergangenen sechs Jahre Generalsekretär des italienischen Gewerkschaftsdachverbandes CISL, schied nach mehr als 30jähriger Tätigkeit in der Gewerkschaftsbewegung aus der CISL aus, um sich aktiver seinen politischen Interessen widmen zu können. Wenige Tage nach seinem Ausscheiden aus der Gewerkschaft wurde Marini von Staatspräsident Andreotti zum Arbeitsminister der neuen italienischen Regierung berufen. **Sergio D'Antoni** wurde auf einer Sitzung des Generalrats der CISL am 30. April zum neuen Generalsekretär gewählt. Sein Stellvertreter ist **Raffaele**

Morese.

Rudolf Pöder hat den Vorsitz der österreichischen Gewerkschaft der Gemeindebediensteten (GdG) niedergelegt. Zu seinem Nachfolger wurde auf dem 12. Gewerkschaftstag der GdG im April **Günter Weninger** gewählt.

Georg Poulsen wird im Sommer sein Amt als Vorsitzender der dänischen Metallarbeitergewerkschaft ("Metal") niederlegen. Der Vorstand der Gewerkschaft hat **Max Behring**, zur Zeit Stellvertretender Vorsitzender der Metal, als seinen Nachfolger vorgeschlagen. Die Wahl findet während des Gewerkschaftstages im Sommer statt.

Yang Li-Seng wurde im März auf dem 7. Gewerkschaftstag der chinesischen Föderation von Eisenbahnergewerkschaften in Taipeh zum Vorsitzenden der Gewerkschaft gewählt. Er tritt damit die Nachfolge des langjährigen Gewerkschaftsvorsitzenden **Kuo Yueh-I** an.

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