

SÜDAFRIKANISCHE VERKEHRS-

GEWERKSCHAFTEN AUF FUSIONS-KURS

Vom 24. bis zum 26. Mai fand in Johannesburg der alle zwei Jahre zusammen-tretende Gewerkschaftstag der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) statt.

Etwa 480 Delegierte berieten Tag und Nacht über Berichte und Entschlie-ßungen. Die Wahlen der Spitzenfunktionäre der Gewerkschaft fanden in dem Bewußtsein statt, daß die Gewerkschaft bei ihrem nächsten Gewerkschaftstag möglicherweise Teil einer aus dem Zusam-menschluß mit der südafrikanischen Ge-werkschaft der Eisenbahner und Hafen-arbeiter (SARHWU) hervorgegange-nen neuen Organisation sein könnte.

Ernsthafte Gespräche über den Zusam-menschluß haben inzwischen begon-nen, und obwohl noch zahlreiche Einzel-heiten und Verfahrensfragen offen sind, haben sich die Mitglieder beider Ge-werkschaften für die Schaffung einer einheitlichen Gewerkschaft für alle Be-reiche der Verkehrswirtschaft entschie-den.

So wurde z. B. vereinbart, zum bevor-stehenden Kongreß des nationalen Ge-werkschaftsdachverbandes COSATU bereits eine gemeinsame TGWU/SARHWU-Delegation zu entsenden.

Seit ihrem letzten Gewerkschaftstag im Dezember 1989 konnte die TGWU mit heute knapp 40.000 zahlenden Mit-gliedern einen erheblichen Mitglieder-zuwachs verzeichnen. Sie verfügt über eine solide Basis im Straßengüterver-kehr. Im Personenverkehr und der Ha-fenwirtschaft verfügt sie trotz der auf-grund der katastrophalen Entregulie-rungspolitik der Regierung im Bussek-tor und der Rationalisierungsmaßnah-men in den Häfen stark gesunkenen Beschäftigungsniveaus über beachtli-chen Einfluß. Vor kurzem wurde sie durch den Abschluß ihres ersten Kolle-

tivvertrages mit einem Schifffahrtsunter-nehmen auch in diesem Bereich aner-kannt.

Bei den Wahlen wurden Nathie Nhle-ko als Generalsekretär, Randall Howard als Stellvertretender Generalsekretär und Mamusa Chopho als Kassenwart im Amt bestätigt. Neuer Präsident ist Sam Shilowa, der damit die Nachfolge des nicht zur Wiederwahl stehenden Vivian Zungu antrat, und Alfred Ndlovu, der auf dem vorangegangenen Gewerkschafts-tag in haftbedingter Abwesenheit zum ersten Vizepräsidenten gewählt worden war, wurde in seinem Amt bestätigt, diesmal in seinem Beisein und dem Wis-sen, daß er seinen Aufgaben nun uneinge-schränkt nachkommen kann. Vervoll-ständigt wurde das Führungsteam durch die Wahl von Reg Thander zum zweiten Vizepräsidenten.

Bereits seit kurz nach ihrer Gründung ist die TGWU aktives Mitglied der ITF. ITF-Generalsekretär Harold Lewis überbrachte auf der Eröffnungssitzung des Gewerkschaftstages die Grüße der ITF und sagte auch für die Zukunft die Unterstützung der ITF zu. Nach seiner Rückkehr schilderte er gegenüber den **ITF-Nachrichten** seine Eindrücke von dem Besuch:

„Als erstes fällt jedem Besucher auf dem Gewerkschaftstag der TGWU auf, wie jung die meisten Delegierten sind. Als nächstes ist man beeindruckt vom außerordentlichen Durchhaltevermö- gen und der Konzentration, mit der die stundenlangen intensiven Diskussionen

Forts. auf Seite 2

Juni/Juli 1991

Streik in Finnland (S. 3)
Gewerkschaftsrechte (S. 10)

FREMDENERKEHRSDIENSTE
Gewerkschaftstag der TSSA (S. 11)

SEELEUTE
FPC tagt (S. 12)
Zim Lines (S. 13)
ITF-Verträge für Polen
und die UdSSR (S. 15)

BINNENVERKEHR
Türkische Eisenbahner (S. 19)
ITF-Sektionsausschuß
Straßentransport (S. 21)

HAFENARBEITER
ITF-Hafenarbeitersitzung (S. 22)
Streik in Karatschi (S. 23)

ZIVILLUFTFAHRT
Air Niugini gibt nach (S. 24)
Thai Airways (S. 25)

FISCHER
Walfangverbot (S. 27)

TODESFÄLLE (S. 27)

LEUTE (S. 30)

**BEVORSTEHENDE
SITZUNGEN** (S. 31)

... Volle Unterstützung für das Bündnis von COSATU und ANC

Forts. von Seite 1

geführt werden, und schließlich - und das ist für jeden Besucher aus der "westlichen Welt" ungewohnt - gibt das erstaunliche Talent zum Singen und Tanzen der Arbeit des Gewerkschaftstages einen unglaublichen Schwung.

Die Spitzenfunktionäre ebenso wie die Mitglieder legen eine für eine so relativ junge Gewerkschaft ganz außergewöhnliche Reife an den Tag. Sie betonen immer wieder, wieviel sie noch lernen müssen, doch die Qualität ihrer Analyse und ihre Fähigkeiten halten durchaus jedem Vergleich mit den besten ITF-Gewerkschaften in anderen Ländern stand, und mit ihren Organisations- und Verhandlungstechniken erzielen sie Erfolgsraten, die viele andere vor Neid erblassen lassen.

All dies in einem äußerst schwierigen politischen Umfeld und vor dem Hintergrund von Gewalttätigkeiten, die für jeden aktiven Gewerkschafter und jede Gewerkschafterin immerzu Lebensgefahr bedeuten. Dem Besucher erscheint dies als Heldentum (und nichts anderes ist es), doch für die Männer und Frauen, die ihr ganzes Leben in einem System staatlich sanktionierter Gewalt zugebracht haben, sind diese Risiken nichts neues, und die Befriedigung, wenn sie überleben und Erfolge erzielen, ist um so größer.

Politisch steht die TGWU voll und ganz hinter ihrem nationalen Gewerkschaftsdachverband COSATU und dessen Bündnis mit dem ANC. Unmittelbares Ziel dieser Allianz ist die Einberufung einer verfassungsgebenden Versammlung zur Erarbeitung einer Verfassung für ein demokratisches Südafrika, in der auch die Gewerkschafts- und Arbeitnehmerrechte verankert sein sollen. Sowohl die TGWU als auch COSATU treten nachdrücklich für das Recht der Gewerkschaften auf Unabhängigkeit und für eine Rechenschaftspflicht ausschließlich gegenüber ihren Mitgliedern und nicht gegenüber Regierungen oder politischen Parteien ein. Die politische Arbeit ist für beide Organisationen ein wesentlicher Bestandteil ihrer Tätigkeit (und daran kommt keine Gewerkschaft vorbei), doch sie sind fest entschlossen, ihre Autonomie zu verteidigen.

Die Ausgangsposition der Gewerkschaften im Kampf um die Freiheit ist einmalig. Sie haben in einer Zeit, in der schwarzen Südafrikanern jede offizielle politische Betätigung untersagt war, demokratische Strukturen und Verfahren entwickelt. Sie sind die einzigen

Schulen, in denen die demokratischen Fähigkeiten der freien Diskussion und Entscheidungsfindung erlernt und offen praktiziert werden können, in denen die Mehrheitsposition akzeptiert und die Haltung der Minderheiten respektiert wird, wo Meinungsverschiedenheiten heftig, aber diszipliniert ausgefochten werden.

Sie werden daher einen wesentlichen Beitrag zur Zukunft Südafrikas leisten und sie im großen Maße gestaltend beeinflussen. Es bestand niemals auch nur die geringste Aussicht auf einen reibungslosen Übergang Südafrikas von der Apartheid zur echten Demokratie, und nur allzu viele politische Fanatiker sind bereit, für die alte Ordnung des Rassismus und der Privilegien zu kämpfen und zu sterben. Die Gewerkschaften haben tiefe Wurzeln ge-

schlagen. Sie haben gute Aussichten, die derzeitigen Umwälzungen zu überleben, selbst wenn das schlimmste noch nicht ausgestanden ist.

EIN HISTORISCHER ZUSAMMENSCHLUSS

Der Zusammenschluß mit der SARHWU wird von historischer Bedeutung sein. Die beiden Gewerkschaften stehen sich ganz offensichtlich nahe und passen in vielerlei Hinsicht gut zusammen. Das wichtigste ist jedoch, daß ihre Mitglieder den Zusammenschluß wünschen. Die Rede des Generalsekretärs der SARHWU, Martin Sebakwane, vor dem Gewerkschaftstag der TGWU wurde von den Delegierten mit echter und spontaner Begeisterung aufgenommen. Der Anstoß ist da, und der Preis besteht in einer vereinigten Transportarbeitergewerkschaft mit großem und wachsendem Einfluß."

Südafrikanische Transportarbeiter — Opfer der Gewalt

Transportarbeiter sind ein beliebtes Ziel für die brutalen Gewalttätigkeiten, die viele Tausend schwarze Südafrikaner in Angst und Schrecken versetzen. Es gibt vielfältige Ursachen und Motive für diese Gewalttätigkeiten. Jedem objektiven Beobachter ist jedoch klar, daß sie vom Regime unterbunden werden könnten, wenn es nur wollte, und daß die schlimmsten Übergriffe von gesellschaftlichen Kräften geplant, organisiert und ausgeführt werden, die entschlossen sind, die Position des ANC zu destabilisieren und zu schwächen und den Übergang zu echter Demokratie zu verhindern.

Der Gewerkschaftstag der TGWU verabschiedet eine Entschliebung, in der eine Kampagne gegen die "traditionellen Waffen" und die Auflösung bewaffneter paramilitärischer Einheiten wie der berüchtigten "Koevoet" gefordert werden. Die Entschliebung ruft ferner nach Gründung von Selbstverteidigungsgruppen in den Gemeinden und auf Betriebsebene, an der im Sicherheitsgewerbe tätige Mitglieder der Gewerkschaft aktiv beteiligt werden sollen. Gewerkschaftsmitgliedern wird davon abgeraten, von der Inkatha-Bewegung zur Beförderung ihrer Krieger gemietete Busse zu lenken, und andere Transportarbeitergewerkschaften sind aufgefordert, sich an einer Kampagne zu beteiligen, die zur Entwicklung eines Bewußtseins bezüglich der gegen sie gerichteten Gewaltstrategien unter ihren Mitgliedern beitragen soll.

KAMPAGNE FÜR ANGEMESSENE LÖHNE

In einer weiteren Entschliebung verpflichtet sich die Gewerkschaft, sich für den Ausbau und die Stärkung des Systems der "Industrieräte" einzusetzen, mit deren Hilfe Kollektivverhandlungen für ganze Wirtschaftsbereiche eingeführt werden sollen. In der Entschliebung wird außerdem die Einberufung von "Konferenzen für angemessene Löhne" in den Bereichen Personen- und Güterverkehr sowie Reinigungs- und Sicherheitsdienste gefordert.

In einer Entschliebung zu "Freisetzungen" wird die Gewerkschaft aufgefordert, ihre Mitglieder gegen den Abbau von Arbeitsplätzen zu mobilisieren und Seminare zu veranstalten, in deren Rahmen Mitglieder über die Verstaatlichung des Personenverkehrs beraten können, der im Anschluß an die Entregulierung des Bussektors durch die Regierung zum Schauplatz für Massenentlassungen wurde.

Eine weitere Entschliebung bestätigte die Absicht der Gewerkschaft, sich mit der SARHWU zusammenzuschließen und forderte staatliche Subventionen für den Bussektor ebenso wie Änderungen am "Gesetz über Sicherheitsoffiziere", das Gewerkschaftsmitglieder im Sicherheitsgewerbe verpflichtet, von ihren sehr niedrigen Löhnen hohe Registrierungsgebühren zu zahlen.

Erfolgreicher Streik im finnischen Verkehrssektor

Mit Solidaritätsmaßnahmen in den nordischen Ländern und anderswo trugen ITF-Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften zur Beilegung des über drei Wochen lang andauernden Streiks der finnischen Transportarbeiter im Juni bei. Die der ITF angeschlossene finnische Transportarbeitergewerkschaft AKT hatte am 2. Juni nach langen, erfolglosen Verhandlungen über einen neuen Lohnkollektivvertrag zu dem Streik aufgerufen, der den Straßenverkehr und die Hafenerwirtschaft des Landes praktisch völlig lahmlegte.

Im Bewußtsein der Bedeutung internationaler Solidarität hatte die AKT das ITF-Sekretariat ständig über die Fortschritte in den Verhandlungen sowie die Möglichkeit eines bevorstehenden Streiks auf dem laufenden gehalten. So war es, als der Streik begann, ein leichtes, unverzüglich diejenigen der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zu alarmieren, die direkte Hilfsmaßnahmen ergreifen konnten. Bei dieser Gelegenheit ließ sich auch die Bedeutung der Solidarität der Seeleute mit den Hafnarbeitergewerkschaften anschaulich demonstrieren, die eines der zentralen Themen der Beratungen auf der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses am Anfang des Monats gewesen war (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**).

Am 13. Juni appellierte ITF-Generalsekretär Harold Lewis offiziell an alle angeschlossenen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften in der ITF, der AKT für die Dauer ihres Arbeitskonflikts größtmögliche solidarische Unterstützung zu gewähren. Besondere Aufmerksamkeit galt den Schiffsbesmannungen, die beim Streik der Hafnarbeiter als Streikbrecher auftraten, indem sie für bestreikte finnische Häfen bestimmte Frachten bzw. Fahrzeuge be- und entluden.

In Zusammenarbeit mit der nordischen Transportarbeiterföderation (NTF) übernahm die ITF eine zentrale Rolle bei der Übermittlung von Informationen bezüglich der betroffenen Schiffe an die ITF-Gewerkschaften, in denen die Besmannungen organisiert waren. Daraufhin wurden in ihrer jeweiligen Landessprache abgefaßte Botschaften der ITF-Seeleutegewerkschaften an ihre Mitglieder an die AKT gesandt, die sich auf diese Weise in den Häfen direkt an die entsprechenden Besmannungen wenden konnte.

In Schweden nahmen die Delegierten des Gewerkschaftstages des schwe-

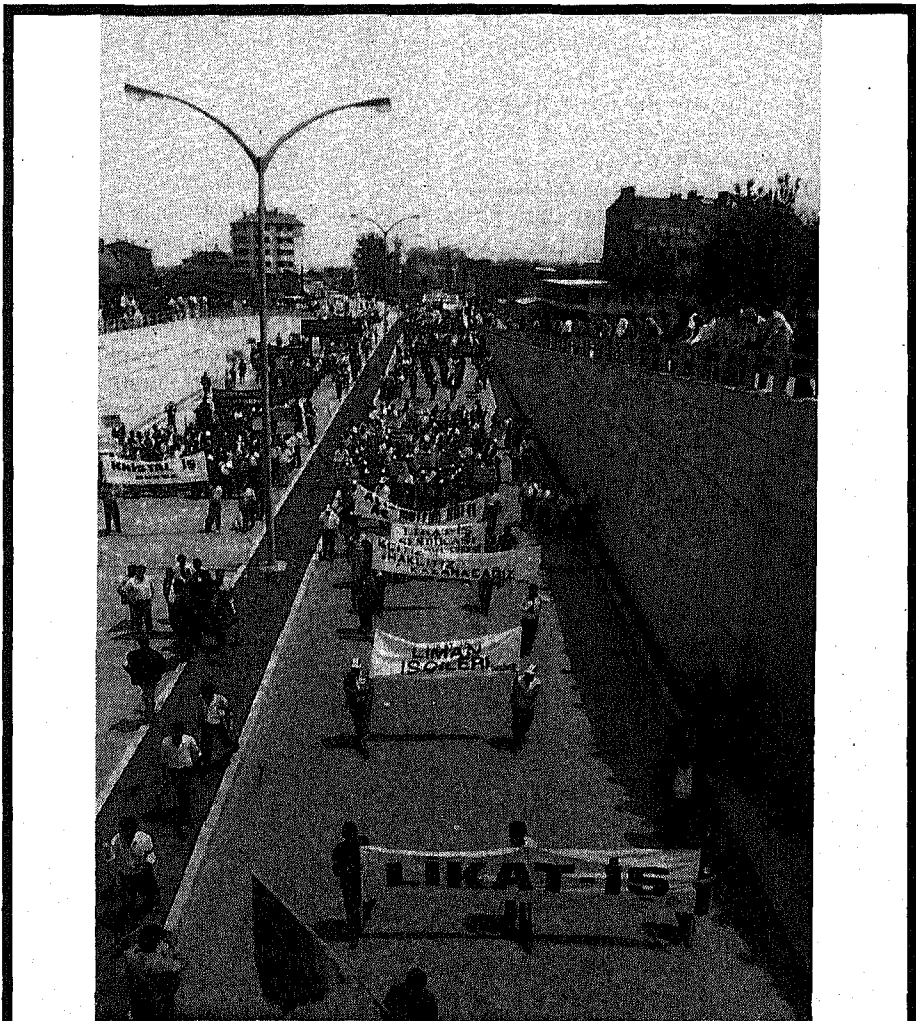
dischen Gewerkschaftsdachverbandes LO mit NTF-Präsident Anders Lindström von der schwedischen Seeleutegewerkschaft an der Spitze an einer Demonstration teil, deren Zielpunkt die Fähnanlegestelle im Stockholmer Hafen war. Dort konnten die Demonstrationsteilnehmer erfolgreich die Verladung von Fahrzeugen an Bord einer Fähre nach Finnland verhindern.

Als weiterer Beweis für die Solidarität zwischen Seeleuten und Hafnarbeitern wurde der in Helsinki ansässige Billigflaggeninspektor Lauri Heinonen von der finnischen Seeleutegewerkschaft zeitweilig an das AKT-Streikkomitee abgestellt, um Solidaritätsmaßnahmen vonseiten der Besmannungen unter ausländischer Flagge fahrender Schiffe zu koordinieren.

Die Seeleutegewerkschaften aus Finnland und Schweden forderten ihre Mitglieder auf, mit Wirkung vom 26.

Juni jede Beteiligung an Frachtbewegungen von oder nach Finnland zu verweigern. Ausgenommen hiervon waren lediglich Öl- und Chemikaliertanker. Der Streik der Straßentransportarbeiter wurde am 24. Juni, der Hafnarbeiterstreik am 27. Juni beendet, nachdem beide Arbeitnehmergruppen für die Annahme des vom Schlichter Jorma Reini vorgelegten Angebots gestimmt hatten.

Sofort nach Bekanntwerden des Ergebnisses der Urabstimmung unter den Hafnarbeitern unterrichteten Gewerkschaftspräsident Risto Kuisma und Sekretär Kauko Lehtikoinen alle ITF-Gewerkschaften per Telefax über das ITF-Sekretariat von der Beendigung des Arbeitskonflikts und dankten ihnen, daß sie "unseren Kampf um bessere und sicherere Arbeitsbedingungen in den finnischen Häfen so uneingeschränkt unterstützt" hatten.



Mehr als 60.000 Arbeitnehmer, darunter auch zahlreiche Mitglieder der der ITF angeschlossenen Hafnarbeitergewerkschaft Likat-İs, protestierten am 2. Juni mit einer vom türkischen Gewerkschaftsdachverband Türk-İs organisierten Demonstration in der nordwesttürkischen Stadt Bursa gegen Massenentlassungen und Eingriffe in die Kollektivverhandlungen im öffentlichen Sektor.

Europas "neue" Gewerkschaftsfeinde

Privatunternehmer in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik (CSFR) beschäftigen Arbeitnehmer als selbständige "Partner", um Einkommenssteuer und Arbeitsschutzgesetz zu umgehen.

Diesem Schritt einer Reihe neugegründeter privatwirtschaftlicher Unternehmen, der u. a. auf die gut organisierte unabhängige Gewerkschaftsbewegung des Landes abzielt, haben sich inzwischen auch verschiedene staatliche Unternehmen angeschlossen.

Es ist ein Maßstab für die in Managementkreisen umgehende Angst vor der organisierten Arbeitnehmerschaft, daß die Unternehmen zu so extremen Schritten bereit sind, um die Rechte der Arbeitnehmer zu unterlaufen. Dabei handeln die Unternehmen in stillschweigendem Einverständnis mit bestimmten Kreisen der Regierung, die dreigliedrige Strukturen (Arbeitgeber/Gewerkschaften/Regierung) in der Wirtschaft ebenso nachdrücklich ablehnen wie Arbeitsgesetze, die die Arbeitnehmer vor gesundheitsgefährdenden Bedingungen und ungerechter Behandlung schützen sollen.

Aber die tschechischen und slowakischen Arbeitnehmer, unter dem alten Regime so lange "unsichtbar", sind entschlossen, sich nicht von jenen Kräften wegmanipulieren zu lassen, die Mittel- und Osteuropa nur allzu gerne in eine gewerkschaftsfreie Zone verwandeln würden. Das Land steht bei den Gewerkschaften, die an der Spitze der demokratischen Revolution des Jahres 1989 standen, in tiefer Schuld, und die Gewerkschaften werden nicht zulassen, daß die Regierung sie vergißt. Roman Kováč, Präsident des Gewerkschaftsdachverbandes in der CSFR (CSKOS) berichtete am 11. Juni auf einer Sitzung des Koordinierungsausschusses des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) für Mittel- und Osteuropa in Genf über die Lage in seinem Land.

Kováč schilderte, wie allein in den tschechischen Landesteilen Tag für Tag 1.000 Arbeitsplätze abgebaut werden. Der CSKOS kämpft erbittert um die Einrichtung von Kollektivverhandlungsverfahren mit einer möglichst großen Zahl von Arbeitgebern. Leider existieren im staatlichen Sektor - wo noch immer die Mehrzahl der Arbeitnehmer beschäftigt ist - kaum irgendwelche angemessen organisierten Strukturen für die Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die Gewerkschaften würden die

Gründung von Arbeitgeberorganisationen in den einzelnen Sektoren begrüßen, da sie damit wenigstens Ansprechpartner für Verhandlungen bekämen.

Unterdessen bemühen sich die Bürokraten der alten staatlich kontrollierten Gewerkschaften verzweifelt um ein Comeback. Funktionäre des früheren "Gewerkschaftsdachverbandes" ROH haben eine neue Organisation gegründet, die Gewerkschaftsvereinigung von Böhmen, Mähren und der Slowakei, die sich offensichtlich um einen Beitritt zu dem in Mißkredit geratenen Weltgewerkschaftsbund (WGB) bemüht.

die nationale Konföderation freier Gewerkschaften (CNSLR) der früheren offiziellen Gewerkschaften tief in ein Lager der Reformer und diejenigen Gruppen gespalten, die ihre vom Ceausescu-Regime übernommenen Positionen retten wollen.

Eine Reihe von Gewerkschaften sind zur Zeit in Konflikte mit der von der Front zur Nationalen Rettung gestellten rumänischen Regierung bezüglich der weiteren Richtung ihrer Reformpolitik verwickelt. Wenn diese Konflikte eskalieren, ist ein Überleben der Regierung unwahrscheinlich.

"... die Bürokraten der alten staatlich kontrollierten Gewerkschaften bemühen sich verzweifelt um ein Comeback ..."

Der IBFG-Koordinierungsausschuß erfuhr von Bogdan Lis (Solidarnosc) über die Rückzugsgefechte der ehemals kommunistischen Bürokraten in Polen gegen die Gewerkschaftsbewegung. Viele ehemalige Funktionäre nutzten ihre politischen Kontakte, um sich den Zugriff auf potentiell gewinnträchtige Staatsunternehmen nach deren Privatisierung zu sichern. Sie hatten sich auch um die Verabschiedung eines gesetzlich verankerten Streikverbots in "wesentlichen Dienstleistungsbereichen", darunter fast alle Verkehrsbereiche, bemüht, doch wurde dieser Plan von Solidarnosc durchkreuzt.

Die Sitzung hörte Berichte über gewalttätige Übergriffe von den Geschäftsleitungen gedungener Schlägertrupps auf aktive Gewerkschafter in Rumänien, die sich um die Aushandlung einer gerechten Verteilung der von den Funktionären des alten Regimes angehäuften beträchtlichen Reichtümer bemühen. In dem politischen und wirtschaftlichen Chaos, das das Leben in Rumänien bestimmt, streben die Gewerkschaften nach Eigenständigkeit gegenüber den politischen Parteien. Allerdings gibt es tiefe politische Zerwürfnisse zwischen den einzelnen Gruppierungen in den Gewerkschaften. Der Gewerkschaftsdachverband Fratia, zu dessen Stützen die der ITF angeschlossene freie Berufsfahrergewerkschaft zählt, bemüht sich über den IBFG und die Internationalen Berufsekretariate um internationale Kontakte. Das rivalisierende Alpha Cartel wird von "christlichen" Gewerkschaftsorganisationen unterstützt. Unterdessen ist

Die bulgarischen Gewerkschaften, so erfuhr die Sitzungsteilnehmer, sind entlang anderer Linien gespalten. Der demokratische Gewerkschaftsdachverband Podkrepa, eine der Speerspitzen des Reformprozesses in dem Land, zieht sich aus der Parteipolitik zurück und zeigt starkes Interesse an einem Beitritt zum IBFG. Die Führungsspitze der früheren offiziellen Gewerkschaft, Konföderation unabhängiger Gewerkschaften in Bulgarien, bemüht sich nach Kräften, wenn auch mit unterschiedlichem Erfolg, um demokratische Reformen. Ende vergangenen Jahres gründete eine Splittergruppe nostalgisch verklärter Stalinisten einen dritten rivalisierenden Gewerkschaftsdachverband, ironischerweise unter dem Namen "Edinstvo" (Einheit), der eine Mitgliedschaft von 227.000 für sich in Anspruch nimmt. Eine Reihe Anhänger einer harten Linie unter den ehemaligen offiziellen Gewerkschaften, darunter auch verschiedene Transportarbeitergewerkschaften, haben sich inzwischen Edinstvo angeschlossen.

Im März vergangenen Jahres hielt sich eine hochrangige IBFG-Mission in Bulgarien auf. Ihr Bericht lag der Sitzung vor. Auch über die Lage in Albanien wurden die Sitzungsteilnehmer unterrichtet (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Als Vertreter der ITF nahm Chris Pate von der Presse- und Forschungsabteilung an der Sitzung des Koordinierungsausschusses teil.

IAO: Beschwerde gegen Thailand eingereicht

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) hat bei der Internationalen Arbeitsorganisation offiziell Beschwerde gegen die vor kurzem in Thailand an die Macht gekommene Militärregierung eingelegt, die mit gesetzgeberischen Maßnahmen grundlegende Gewerkschaftsrechte und -normen untergräbt.

Die von der Militärjunta, die mit einem Putsch im Februar die demokratisch gewählte Regierung von Ministerpräsident Chatchai Choonhavan stürzte, verabschiedeten neuen Gesetze sehen eine Einschränkung des Streikrechts sowie ein völliges Verbot der gewerkschaftlichen Betätigung in staatlichen Unternehmen vor (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991).

In den Augen der Junta war die Machtübernahme wegen der unter der zivilen Regierung weitverbreiteten Korruption notwendig geworden. Die thailändische Verfassung wurde durch das Kriegsrecht außer Kraft gesetzt und ein von den Streitkräften eingesetzter nationaler Friedensrat (NPKC) hat die Kontrolle über Verwaltung und Regierung übernommen.

STREIKRECHT

Mit seiner Bekanntmachung Nr. 54 über die Einschränkung des Streikrechts schreibt der NPKC vor, daß ein Streik nur ausgerufen werden darf, wenn bei einer geheimen Urabstimmung unter allen anwesenden Mitgliedern mehr als die Hälfte für einen Streik gestimmt haben. Die Bekanntmachung verbietet darüber hinaus die direkte Betätigung "außenstehender Personen" für die Gewerkschaften. Viele Gewerkschaften hatten bisher gerne die Dienste außenstehender Berater sowie die Unterstützung von Spitzenfunktionären der besser organisierten Gewerkschaften bei staatlichen Unternehmen in Anspruch genommen.

Zu den wichtigsten Zielen der Militärregierung gehören die Auflösung der Gewerkschaften im staatlichen Sektor und die Privatisierung ausgewählter Unternehmen. Der staatliche Sektor war von jeher die Machtbasis der thailändischen Gewerkschaftsbewegung. Die gut organisierten Gewerkschaften der Arbeitnehmer in den Bereichen Strom, Wasser und Kommunikation sowie bei anderen staatlichen Einrichtungen und im öffentlichen Verkehr konnten bei Verhandlungen wichtige Erfolge erzielen, die wiederum zur Anhebung der Standards für die Arbeitnehmer in der Privatwirtschaft beitrugen. Seit 1977 konnten sie darüber

hinaus sogenannte "außerordentliche Versammlungen" - mit anderen Worten Streiks - abhalten und Arbeitskampfmaßnahmen ergreifen.

Aufgrund der neuen Bestimmungen wurden die bestehenden Gewerkschaften im öffentlichen Sektor aufgelöst. Die Gewerkschaftsführer und -mitglieder haben keine andere Wahl, als ihre Organisationen in "Arbeitnehmervereinigungen" umzuwandeln, anderenfalls werden ihre Gelder und Vermögenwerte beschlagnahmt. Diese neuen Vereinigungen unterliegen strikten Bedingungen im Hinblick auf Kollektivverhandlungen, das Abhalten von Sitzungen, das Streikrecht und den Beitritt zu bestehenden nationalen Gewerkschaftsdachverbänden.

BESCHWERDE DES IBFG

Wie eine Delegation des IBFG unter Leitung von Takashi Izumi, dem Generalsekretär der IBFG-Regionalorganisation für Asien und den pazifischen Raum, Apro, der thailändischen Regierung am 17. Mai anlässlich eines Aufenthalts in Bangkok mitteilte, war der IBFG bereit, mit der geplanten Beschwerde bei der IAO zu warten und der Regierung die Gelegenheit zu geben, ihre gewerkschaftsfeindlichen Maßnahmen noch einmal zu überdenken. Die offizielle Reaktion der Regierung auf diese Warnung war jedoch nicht befriedigend, und der IBFG entschloß sich endgültig, Beschwerde einzulegen.

Die auch von der ITF unterstützte Beschwerde unterstreicht, daß den Arbeitnehmern im öffentlichen Sektor aufgrund des Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in staatlichen Unternehmen die in der IAO-Satzung ebenso wie in den Übereinkommen 87 und 98 verankerten grundlegenden Gewerkschaftsrechte vorenthalten werden.

Gegenüber dem thailändischen Ministerpräsidenten Panyarachun protestierte der IBFG darüber hinaus auch gegen das Verbot der Teilnahme des Präsidenten des dem IBFG angeschlossenen nationalen Gewerkschaftsdachverbandes LCT, Thanong Podhiarn, an der thailändischen Arbeitnehmerdelegation bei der alljährlich stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz im Juni.

*Thanong Podhiarn gilt unterdessen als vermißt. Seit er sich am 19. Juni auf den Weg zur Arbeit machte, wurde er nicht mehr gesehen. Sein Auto wurde am nächsten Abend unverriegelt auf dem Parkplatz der Gewerkschaft aufgefunden. Aus seiner Aktentasche fehlte

die Pistole, die er stets bei sich trug, und das Autotelefon war funktionsuntüchtig gemacht worden. Sein Verschwinden ist Anlaß zu großer Sorge. Wenige Tage zuvor hatte der Generaldirektor des Arbeitsministeriums ihm gegenüber vor aggressiven Maßnahmen von Seiten des LCT gegen die Arbeitspolitik der Regierung gewarnt.

Frauenstreiktag in der Schweiz

Insgesamt mehr als 100.000 Arbeitnehmerinnen gingen am 14. Juni im Rahmen eines landesweiten Frauenstreiktags in der Schweizer Hauptstadt Bern ebenso wie in anderen Städten der Schweiz auf die Straße. Mit der vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) organisierten und von allen ITF-Mitgliedergewerkschaften im Land unterstützten organisierten Protestaktion wollten die Arbeitnehmerinnen auf die mangelnde Gleichbehandlung der Frauen in der Schweiz am Arbeitsplatz und zu Hause aufmerksam machen.

Die Gewerkschaften forderten ihre weiblichen Mitglieder auf, an dem Aktionstag keine "niedrigen" Arbeiten im Büro auszuführen und schlugen vor, die Hausarbeit einmal den Ehemännern zu überlassen. Die Proteste gingen von den schlecht bezahlten Arbeitnehmerinnen in der schweizerischen Uhrenindustrie aus. Die Medien in der Schweiz zeigten sich überrascht von der massiven Unterstützung für den Aktionstag, mit der die Unzufriedenheit der arbeitenden Frauen über die fortwährende Ungleichheit deutlich zum Ausdruck gebracht wurde.

Der 14. Juni wurde als Termin für den Aktionstag gewählt, weil an diesem Tag vor zehn Jahren ein neuer Artikel der schweizerischen Verfassung angenommen wurde, der die Gleichstellung von Männern und Frauen gewährleisten sollte. In Wirklichkeit hat sich allerdings nicht viel geändert. Frauen verdienen noch immer ein Drittel weniger als Männer und tragen noch immer wesentlich größere Verantwortung für Hausarbeit und Kinderbetreuung. Ihre Arbeit als Hausfrau und Mutter wird in der Sozialversicherung noch immer nicht anerkannt. Auch in einflußreichen Positionen in Politik und Wirtschaft sind Frauen bei weitem unterrepräsentiert.

ITF-Bildungsprogramm für Asien/Pazifik (Phase II)

Mit Hochdruck arbeitet die ITF zur Zeit an den Vorbereitungen für die nächste Phase ihres langfristigen Bildungsprogramms für Asien und den pazifischen Raum, die Anfang nächsten Jahres beginnen soll.

Der Rahmen für diese letzte und entscheidende Phase des Programms wurde Ende Mai auf einer Sitzung zwischen dem ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, Vertretern der Geberorganisationen LO Norwegen und Vervoersbond FNV aus den Niederlanden, die diese bedeutende bildungspolitische Initiative bisher unterstützt haben, sowie dem IBFG als Projektkoordinator abgesteckt.

Die Sitzungsteilnehmer beschloßen, einmal im Jahr die in den 13 an dem Programm beteiligten Ländern erzielten Fortschritte zu beurteilen. Darüber hinaus soll auf Auswertungsemi-

naren nach Abschluß der ersten Hälfte sowie am Ende der Laufzeit des Programms geprüft werden, inwieweit die gesteckten Ziele insgesamt erreicht werden konnten.

Eine Reihe möglicher Zielgruppen wurden bereits identifiziert, z. B. Frauen und junge Arbeitnehmer. Besondere Anstrengungen sollen unternommen werden, um das Programm den besonderen Bedürfnissen von des Lesens und Schreibens unkundigen Arbeitnehmern anzupassen, u. a. durch den verstärkten Einsatz audio-visueller Lernhilfen.

Die im Rahmen des Programms abgehaltenen Lehrgänge sollen sorgfältig auf die Gegebenheiten in den einzelnen Ländern abgestimmt werden und insbesondere die Führungsspitzen der Gewerkschaft als Unterstützer des Programms gewonnen werden.

Zunehmend soll außerdem darauf geachtet werden, daß das Programm sich im Hinblick auf Mitarbeiter ebenso wie die benötigten Mittel selbst tragen kann.

Das Team von Bildungsbeauftragten der ITF wurde um Vorlage detaillierter Vorschläge für die zweite Phase gebeten. Die endgültige Form des Programms soll auf dem für Mitte November geplanten Seminar in Tokio verabschiedet werden, an dem die Bildungsbeauftragten und Mitglieder des ITF-Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum ebenso wie Vertreter der Geberorganisationen und des IBFG teilnehmen werden.

Die auf fünf Jahre angelegte erste Phase des Programmes war im Jahre 1990 abgelaufen. Zur Weiterführung des Programms im Jahre 1991 stellt die ITF Übergangsmittel zur Verfügung.

CEMT berät über Verkehrspolitik im vereinigten Europa

Politische Leitlinien für den Verkehr in einem integrierten Europa waren ein zentrales Thema auf der 73. Sitzung des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), die am 22. und 23. Mai 1991 in Antalya (Türkei) stattfand.

Drei der jungen Demokratien in Mitteleuropa - Ungarn, Polen sowie die Tschechische und Slowakische Föderative Republik - wurden auf der Sitzung offiziell als Vollmitglieder in die CEMT aufgenommen. Die Beteiligung der Verkehrsminister dieser Länder an den künftigen Beratungen der CEMT wird die Gestaltung des Verkehrssystems des neuen Europa wesentlich beeinflussen. Die Sowjetunion nahm erstmals als Beobachter an der Sitzung teil.

Die verkehrspolitische Debatte befaßte sich mit den Prioritäten bei der Infrastruktur, Methoden der Finanzierung und Kostenerstattung, der Rolle der Privatwirtschaft, dem Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ebenso wie sozialen Aspekten.

Die Verkehrsminister beschloßen, die von der Europäischen Gemeinschaft verabschiedeten einheitlichen Normen für Maße, Gewichte und bestimmte an-

dere technische Merkmale der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit Wirkung vom 1. Januar 1993 für alle Mitgliedstaaten der CEMT zu übernehmen. Sie unterstrichen die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Vorschriften, um einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen EG-Mitgliedstaaten und Nicht-EG-Ländern vorzubeugen.

Österreich und die Schweiz, die als wichtigste Transitländer Europas mit besonderen Problemen konfrontiert sind, lehnten allerdings eine Reihe der Vorschriften, nicht zuletzt die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen, ab.

Ungeachtet des Widerspruchs verschiedener Mitgliedstaaten beschloßen die Sitzungsteilnehmer auch eine Erhöhung der CEMT-Quoten für die Vergabe von Lizenzen für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr um 70 Prozent mit Wirkung vom 1. Januar 1992.

Frühere Versuche einer Quotenerhöhung waren aus umweltpolitischen Gründen abgelehnt worden. Mit der Erarbeitung detaillierter Lärmschutz- und Abgasvorschriften für den "grünen Lkw" sowie einheitlicher Regelungen

zur Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften wurde ein Ausweg gefunden, der die Vergabe von Lizenzen für eine größere Zahl von Lkws ermöglicht.

Nicht einigen konnten sich die Minister über die Zulassung von größeren Containern und Wechselaufbauten. Diese Frage wird nun auf der nächsten Sitzung erneut zur Sprache kommen.

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsfunk genehmigten die Minister ein Kodierungssystem, das von Fachleuten im Rahmen eines in Zusammenarbeit mit der EG, der CEMT und der Europäischen Rundfunkunion erarbeiteten Protokolls als experimentelle Norm zur Erprobung in bestimmten Versuchsgebieten vorgeschlagen wurde. Dieses unter der Bezeichnung Radiodatensystem (RDS) bekannte System sendet Verkehrsinformationen in Form digital kodierter Botschaften, diesprachunabhängig für jeden Fahrer verständlich sind.

Ebenfalls zur Diskussion standen Möglichkeiten zur Verringerung der Zahl von Verkehrsunfällen mit älteren Menschen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Informationen über Beförderungsdienste für in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkte Personen.

Einheitsbestrebungen bei indischen Gewerkschaften

Zwei indische Gewerkschaftsdachverbände - Hind Mazdoor Sabha (HMS) und All India Trade Union Congress (AITUC) - haben erste positive Schritte in Richtung auf einen möglichen Zusammenschluß unternommen. Sollte der Zusammenschluß vollzogen werden, wird der neue vereinigte Gewerkschaftsdachverband fast 7 Mio. indische Arbeitnehmer vertreten.

Die Möglichkeit eines Zusammenschlusses zeichnete sich erstmals auf dem HMS-Gewerkschaftstag im Mai 1990 in Faridabad ab, auf dem der Ruf nach größerer Gewerkschaftseinheit laut wurde.

Dieser Ruf stieß bei AITUC auf offene Ohren. Im Anschluß an informelle Gespräche zwischen den Generalsekretären der beiden Organisatio-

nengab die landesweiten Arbeitsausschüsse beider Gewerkschaften ihre offizielle Zustimmung zu einem Zusammenschluß. Ein gemeinsamer Ausschuß auf nationaler Ebene erhielt den Auftrag, gemeinsame Aktionen an der Gewerkschaftsbasis zu fördern und mögliche Konflikte aus dem Weg zu räumen.

In diesem Einheitsstreben spiegeln sich die neuen Realitäten der internationalen Gewerkschaftsszene im Zeichen des Niedergangs des Weltgewerkschaftsbundes (WGB), mit dem der AITUC verbunden war, wider.

Im Gegensatz hierzu handelt es sich bei HMS um eine politisch unabhängige Organisation, die dem IBFG angeschlossen ist, der bei den neuen unabhängigen Gewerkschaftsdachverbänden Mittel- und Osteuropa die Beliebt-

heitsskala internationaler Gewerkschaftsorganisationen anführt.

Parallel zu den Einigungsbestrebungen der indischen Gewerkschaftsdachverbände gibt es auch eine Annäherung unter den Eisenbahnergewerkschaften. Der Arbeitsausschuß der indischen Eisenbahnerföderation (einer Mitgliedsorganisation des AITUC) erkannte in einer vor kurzem verabschiedeten Entschließung die dem HMS und der ITF angeschlossene All India Railwaymen's Federation (AIRF) als älteste, größte und repräsentativste Organisation an - ein möglicher Hinweis auf ihre Bereitschaft, die AIRF unter dem Vorsitz von HMS-Präsident Umraomal Purohit als Kernstück einer vereinten Eisenbahnergewerkschaft zu akzeptieren.

Neuseeländische Gewerkschaften gegen neues Gesetz

Trotz verbreiteter Ablehnung und heftiger Proteste verabschiedete die neuseeländische Regierung das Gesetz zur Regelung von Beschäftigungsverträgen. Laut einer Erklärung des neuseeländischen Gewerkschaftsdachverbandes NZCTU zielt dieses Gesetz auf die "Beseitigung der Gewerkschaftsrechte am Arbeitsplatz, die Schwächung des gewerkschaftlichen Einflusses und eine radikale Abkehr von den bisher üblichen Verfahren zur Festlegung der Löhne, Beschäftigungsbedingungen und Arbeitnehmerrechte" ab.

Das neue Gesetz ist in den Augen des NZCTU ein "Werkzeug zur Aufhebung der gewerkschaftlichen Vertretungsrechte, zur Einführung niedrigerer Löhne und schlechterer Arbeitsbedingungen sowie zur Untergrabung des Arbeitnehmerschutzes."

Unter dem Vorwand, den Arbeitnehmern die Möglichkeit zur freien Wahl ihrer Vertretung bei Verhandlungen zu geben - natürlich immer nur solange wie die Arbeitgeber zustimmen -, greift das Gesetz die Kollektivverhandlungsrechte ebenso wie grundlegende Gewerkschaftsrechte an (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991).

Die wirkliche "Freiheit" erhalten in

der Praxis jedoch die Bosse, die einer Gewerkschaft entgegen der Wünsche der Mehrheit der Beschäftigten die Anerkennung entziehen können. Selbst wenn sie eine Gewerkschaft anerkennen, sind sie nicht verpflichtet, in Kollektivverhandlungen mit ihr einzutreten. Statt dessen können sie ihren Mitarbeitern individuelle Beschäftigungsverträge aufzwingen. Und diese Verträge sind noch nicht einmal einklagbar.

In diesem Gesetz wird praktisch die weltweite Tendenz der Arbeitgeber zum Rückzug aus den Kollektivverhandlungen und zum erzwungenen Abschluß von individuellen Beschäftigungsverträgen in Zement gegossen. Mit ihrem Angriff auf die Gewerkschaftsrechte geht die neuseeländische Regierung weiter als jede andere demokratisch gewählte Regierung vor ihr.

Die Gewerkschaftsbewegung in Neuseeland setzt ihre Proteste gegen das neue Gesetz fort. In ihrer Kampagne wird sie von der ITF und anderen internationalen Gewerkschaftsorganisationen unterstützt. Obwohl die Regierung ganz offensichtlich nicht zum Einlenken bereit ist, hoffen die Gewerkschaften darauf, daß sie durch die

enormen praktischen Schwierigkeiten, die eine Umsetzung dieses Systems bereiten würde, und den damit verbundenen Schaden für die neuseeländische Volkswirtschaft letztendlich zur Vernunft gebracht wird.

*In einer erfolgreichen Aktion gegen das neue Gesetz konnten die neuseeländischen Seeleute durch Arbeitskampfmaßnahmen die Zustimmung der Reeder zur fortgesetzten Anerkennung der Gewerkschaft und Beibehaltung der bestehenden Beschäftigungsstrukturen in dem Wirtschaftsbereich erzwingen - Dave Morgan, Präsident der der ITF angeschlossenen neuseeländischen Seeleutegewerkschaft NZSU gab diesen Sieg seiner Gewerkschaft auf der Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses im Juni bekannt. Das Rotationssystem bei der Einstellung von Seeleuten und ihr derzeit geltender Kollektivvertrag werden ein weiteres Jahr fortbestehen. In der Frage der Küstenschifffahrt mit Australien (dem Tasmansee-Verkehr) konnte keine Einigung erzielt werden, und die NZSU wird ihren Kampf für die Beibehaltung der geltenden Regeln auch in diesem Bereich fortsetzen.

Gründungsgeschichte der britischen TGWU veröffentlicht

Die erste ausführliche Geschichte der größten britischen Gewerkschaft, der Transport and General Workers' Union, wurde soeben veröffentlicht.

Die von den Europaparlamentsabgeordneten Ken Coates und Tony Totham in Gemeinschaftsarbeit erstellte Geschichte umfaßt die Zeit von den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts bis zum Zusammenschluß von 22 Gewerkschaften im Jahre 1922, aus dem die TGWU hervorging.

Bei ihren Recherchen stießen die Autoren auf umfangreiches neues Quellenmaterial, so daß aus dem ursprünglich geplanten dünnen Büchlein ein zweibändiges Werk von ca. 900 Seiten wurde.

In den Augen der Verfasser waren die Jahre vor der Gründung der TGWU für den Aufbau der britischen Gewerkschaftsbewegung von so grundlegender Bedeutung, daß sie ausführlichster Behandlung bedurften.

Der jetzt vorliegende erste Band - ein zweiter ist in Planung - ist eigentlich die "Vor-Geschichte" der TGWU: der Arbeitnehmerorganisationen der frühen Jahre und ihrer Maßnahmen zur Verbesserung der Löhne und Bedingungen ihrer Mitglieder. Er beschreibt die Entwicklung der sich zunehmend durchsetzenden Erkenntnis von der Notwendigkeit größerer organisatorischer Einheit, die insbesondere mit der Wieder-

belebung der industriellen Tätigkeit im Anschluß an den ersten Weltkrieg akut wurde.

Für Leser aus anderen ITF-Gewerkschaften werden insbesondere die Seiten über die Gründung der nationalen Transportarbeiterföderation im Jahre 1910 - ein Meilenstein auf dem Weg zur Vereinigung - von Interesse sein. Die Ausbreitung gewerkschaftlicher Ideale unter den Hafenarbeitern kann als exemplarisch für die frühen Jahre angesehen werden, und der Band geht daher ausführlich auf die Kämpfe der Hafenarbeiter in London, Liverpool und Bristol um die Jahrhundertwende ein.

Diese Kämpfe waren von größter Bedeutung für die Durchsetzung des "neuen Gewerkschaftsgedankens" und bereiteten den Weg für die enge Zusammenarbeit der Gewerkschaften mit der britischen Labour-Partei - der Massenpartei der Arbeiter in Großbritannien.

Die Bedeutung der internationalen Gewerkschaftsbewegung zieht sich als roter Faden durch die Geschichte. Besondere Erwähnung findet die aus dem Ausland gewährte Unterstützung für die britischen Hafenarbeiter während ihres berühmten Streiks für den "Dokkers' Tanner" im Jahre 1889 ("Tanner" war der umgangssprachliche Ausdruck für die alte Sechs-Pence-Münze).

Ebenfalls von besonderem Interesse für Leser aus dem Mitgliederkreis der

ITF sind die Abschnitte über Tom Mann und Ben Tillett, die charismatischen Führer der Hafenarbeiter aus den Anfangsjahren und Gründer der ITF (Tom Mann war der erste ITF-Präsident).

Wollte man die dem Buch zugrundeliegende Botschaft zusammenfassen, so lautete sie: Fortschritt für die Arbeiter kann nur mit Kampf und Engagement, mit politischen und Arbeitskämpfungsmitteln und nicht zuletzt durch Solidarität und Einheit und, vor allem, Unabhängigkeit erzielt werden. Das Buch trägt den Titel "The Making of the Transport and General Workers: The Emergence of the Labour Movement 1870 - 1922".

Gewerkschaftsmitglieder können Band 1, Teil 1 und 2 zum großzügigen Sonderpreis von nur 20 Pfund Sterling (ein Viertel des Preises im Buchhandel) von der TGWU beziehen.

Dieses leicht lesbare, umfassende Werk über die Entstehungsgeschichte der TGWU wird in einer attraktiven Geschenkkassette verkauft.

Bestellungen bitte schicken an die:

**Transport and General Workers' Union
Transport House
Smith Square
London SW1P 3JB
Großbritannien**

Generalstreik in Albanien führt zum Sturz der Regierung

Der Generalstreik der neuen unabhängigen Gewerkschaften Albanien im Mai (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991) endete mit dem Rücktritt der Regierung und einer vom neuen Ministerpräsidenten verfügten Lohnerhöhung um 25 Prozent.

Die erst im April im Anschluß an die ersten freien Wahlen in dem Land gebildete Regierung trat am 4. Juni unter dem Druck der erfolgreichen landesweiten Aktion zurück.

Die Union unabhängiger Gewerkschaften Albanien (BSPH) - nicht zu verwechseln mit der jetzt unter neuem Namen auftretenden staatlich kontrollierten Konföderation freier Gewerkschaften (KSL) - organisiert eigenen Angaben zufolge inzwischen

250.000 der insgesamt 810.000 Arbeitnehmer in Albanien.

Trotz der von der BSPH bereits durchgesetzten Lohnerhöhungen bleiben die Durchschnittseinkommen, die in etwa dem Gegenwert von 40 bis 50 US-Dollar im Monat entsprechen, niedrig, und in fast allen Wirtschaftsbereichen sind die Arbeitsbedingungen erschreckend.

Eine gemeinsame Delegation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und des Internationalen Bergarbeiterverbandes (IBV) traf Ende Mai/Anfang Juni in Albanien mit der BSPH und Vertretern der ihr angeschlossenen Gewerkschaften zusammen. Auch Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Verkehrs- und

Fischereiwirtschaft gehören der BSPH an. Eine unabhängige Seeleutegewerkschaft wurde ebenfalls gegründet.

Die neuen Gewerkschaften bedürfen angesichts des aus den Zeiten der fast völligen Isolation Albanien herrührenden riesigen Informationsdefizits und einer kaum existenten Kommunikationsinfrastruktur im Land dringend der Unterstützung. Der IBFG spendete bereits einen Betrag für den Streikfonds der BSPH und koordiniert weitere Unterstützung von Gewerkschaften aus anderen Ländern.

Die ITF hat dem neuen unabhängigen Gewerkschaftsdachverband schriftlich ihre Hilfe und Unterstützung für die in ihm organisierten Transportarbeiter angeboten.

1993: Verkehrsgewerkschaften müssen Anstrengungen verstärken

Angesichts des bedrohlich näherrückenden Termins für die Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenmarktes im Jahre 1993 müssen größere Anstrengungen unternommen werden, die Vertretung der Transportarbeiter in der Europäischen Gemeinschaft zu straffen und wirkungsvoller zu gestalten.

Mit dieser Erkenntnis gingen die Mitglieder des Koordinierungsausschusses des gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der EG ("Brüsseler Ausschuss") nach ihrer Sitzung am 21. Mai in Brüssel - wo auch sonst - auseinander.

Der Ausschuss war 1958 eingerichtet worden, um die Tätigkeit der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der EG zu koordinieren und wurde in der Folge um eine Reihe nicht der ITF angeschlossener, sogenannter "christlicher" Gewerkschaften erweitert. Um die Verwirrung vollständig zu machen, ist auch die ITF selbst Mitglied des Ausschusses.

Auch wenn sie außenstehenden Beobachtern etwas seltsam erscheinen mag, hat sich diese Struktur bislang durchaus bewährt, indem sie den Gewerkschaften die Bewältigung der nicht abreißen wollenden Flut von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen der Generaldirektion für Verkehr der EG-Kommission ermöglicht und der Gewerkschaftsseite der wachsenden Zahl von der Generaldirektion für Sozialfragen im Verkehrsbereich eingerichteter paritätischer Ausschüsse zuarbeitet. In jüngerer Zeit allerdings war der Ausschuss schon allein wegen des Arbeitsaufkommens, das sich aus der zentralen Bedeutung der Liberalisierung des Verkehrs bei Prozeß der Schaffung des einheitlichen Binnenmarktes ergibt, zunehmenden Belastungen ausgesetzt.

Mit ersten Schritten zur Wiederbelebung des 1975 eingerichteten Europäischen Ausschusses der ITF hat der ITF-Vorstand kurzfristig auf die vom Kongreß in Florenz erhobenen Forderungen reagiert. Über eine Reaktion auf spezifische Initiativen der Kommission hinaus erwarten die ITF-Gewerkschaften in Europa (die mehr als 80 Prozent der Mitglieder des Brüsseler Ausschusses stellen) zusätzliche Gelegenheiten zur Beratung über all-

gemeine Fragen der Verkehrs- und Sozialpolitik.

Unter Hinweis auf diese Entwicklung stellte der Ausschußvorsitzende Rudi Schäfer von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) fest, die Gewerkschaften im Verkehrssektor müßten langfristig über einen Verzicht auf Teile ihrer Eigenständigkeit zugunsten einer wirklich echten Europäischen Transportarbeitergewerkschaft nachdenken. Bis dahin müsse die Rolle des Ausschusses gestärkt und bei der Tätigkeit in Europa auf der bereits heute stark ausgeprägten Zusammenarbeit zwischen dem Ausschuss und der ITF aufgebaut werden. Der Ausschuss beauftragte sein Präsidium, Möglichkeiten für eine Verbesserung der Struktur und Arbeitsmethoden zu prüfen und der für Dezember 1991 geplanten nächsten Sitzung des Koordinierungsausschusses Bericht zu erstatten.

Als neues Mitglied wurde die spanische Gewerkschaft Fetcomar-CC.OO in den Ausschuss aufgenommen. Darüber hinaus gewährte der Ausschuss denjenigen nordischen Transportarbeitergewerkschaften, die noch nicht der Gemeinschaft angehören, Beobachterstatus. Die nordischen Gewerkschaften waren äußerst zahlreich zu der Sitzung erschienen, allen voran Anders Lindström, Präsident der nordischen Transportarbeiterföderation (NTF), der unterstrich, daß die Ge-

meinschaft heute das Entwicklungstempo für alle Staaten in Europa bestimme. Er kündigte für die nächste Zukunft einen Antrag Schwedens auf Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft an, dem seiner Meinung nach sicherlich bald weitere Anträge aus anderen Ländern folgen würden. Der Ausschuss genehmigte die von seinem Sekretär Clive Iddon vorgelegten Finanzberichte und Abrechnungen und beriet vor dem Hintergrund seines ausführlichen Berichts über die jüngsten Entwicklungen in diesem Bereich über die gemeinschaftliche Verkehrspolitik.

Angesichts der wachsenden Notwendigkeit, die in der Sozialcharta der Gemeinschaft enthaltenen Vorschläge unter multimodalen Gesichtspunkten zu prüfen, beschlossen die Sitzungsteilnehmer die Einrichtung einer "multimodalen" Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Gewerkschaftsseite der verschiedenen paritätischen Ausschüsse zusammensetzt. Auf Wunsch der ITF wird auch die Hafenwirtschaft in der Arbeitsgruppe vertreten sein, für die bisher wegen der unnachgiebigen Haltung der europäischen Hafenarbeitgeber noch kein paritätischer Ausschuss eingerichtet wurde. Die ITF war auf der Sitzung durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander und den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung, David Cockroft, vertreten.

ITF-Nachrichten: Was passiert?

Regelmäßige Leser der **ITF-Nachrichten** (ebenso wie Bibliotheken und ähnliche Einrichtungen, die auch die älteren Nummern sammeln) werden sicherlich bemerkt haben, daß wir diesmal eine kombinierte Ausgabe für Juni/Juli herausgegeben haben. Dies liegt nicht daran, daß unser Redaktionsteam sich einen Monat freigenommen hat. Vielmehr hat der nicht abreißen Strom von Informationen, die das ITF-Sekretariat erreichen, dazu geführt, daß sich das Erscheinungsdatum im Laufe der vergangenen Monate langsam aber sicher immer weiter in Richtung Monatsende verschoben hat. Dies hatte zur Folge, daß im Gegensatz zu den meisten anderen Veröffentlichungen z. B. in der Mai-Ausgabe noch über Entwicklungen berichtet wurde, die sich erst am Ende des Monats ergaben. Dadurch gewannen einige Leser den Eindruck, daß sie die ITF-Nachrichten mit ziemlicher Verspätung erhielten, ein Eindruck, der sich bei den Empfängern der nicht-englischsprachigen Fassungen noch verstärkte (die Originalfassung der ITF-Nachrichten wird in englischer Sprache verfaßt). Die Ausgaben in anderen Sprachen werden zwangsläufig später verschickt, da für die Übersetzung und das Layout zusätzliche Zeit benötigt wird. Um dieses Problem in Griff zu bekommen, haben wir die Ausgaben für Juni und Juli "kombiniert". Von August an soll die englische Fassung jeweils zu Anfang des Monats erscheinen. Wir hoffen, dieses neue Schema während der verbleibenden Monate dieses Jahres und noch darüber hinaus einhalten zu können.

Weltweite Verletzungen der Gewerkschaftsrechte

Polizei und Armeeeinheiten, Todeschwadronen und bezahlten Killer waren in den vergangenen 15 Monaten verantwortlich für den Tod von etwa 264 aktiven Gewerkschaftern auf der ganzen Welt. Weitere 2.422 Gewerkschafter wurden festgenommen oder inhaftiert.

Diese erschreckenden Zahlen veröffentlichte der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) im Juni in seiner alljährlichen Übersicht über Verletzungen der Gewerkschaftsrechte.

In dem Bericht für den Zeitraum von Januar 1990 bis März 1991 waren 72 Länder namentlich aufgeführt.

LATEINAMERIKA — TODESDROHUNGEN GEGEN LANDARBEITER

Am weitesten verbreitet ist die systematische Mißachtung der Arbeitnehmerrechte in Mittel- und Südamerika. Vor allem Landarbeiter zählen zu den Opfern staatlich unterstützter Mordkommandos und sehen sich ständiger Schikane und Einschüchterungsversuchen ausgesetzt, die bis hin zu Todesdrohungen reichen. Viele der 138 in Kolumbien registrierten Morde an Gewerkschaftern gingen auf das Konto von Berufskillern, die im Auftrag von Drogenbossen und Großgrundbesitzern tätig waren.

Im mittelamerikanischen Staat Guatemala wurden 33 führende Gewerkschaftsfunktionäre, darunter viele aus dem ländlichen Sektor, von den Streitkräften oder Todesschwadronen getötet. Unter anderem dienen Arbeitskonflikte als "Vorwand" für die Ermordung, z. B. im Fall eines gewerkschaftlich aktiven Zuckerarbeiters, der bei einem vorgetäuschten "Autounfall" ums Leben kam.

Trotz der offiziellen Beendigung des Bürgerkrieges und der Demobilisierung der oppositionellen Contra-Streitkräfte kommt es in Nicaragua weiterhin zu ernstzunehmenden Mißbräuchen. Unter den Todesopfern befanden sich sieben Landarbeiter, die bei der gewaltsamen Räumung reprivatisierten Grund und Bodens getötet wurden, ebenso wie drei Beschäftigte einer Zuckerfabrik, die an einem Arbeitskonflikt im Zusammenhang mit der Anerkennung ihrer Gewerkschaft beteiligt waren.

In der mittelamerikanischen Diktatur El Salvador gelten Gewerkschafter als Verbündete der linksgerichteten Befreiungsbewegung FMLN. Dies macht sie zur beliebten Zielscheibe von Übergriffen rechtsgerichteter Todes-

schwadronen. Staatliche Repressalien kosteten 18 aktive Gewerkschafter das Leben, während andere zu Hunderten in Lagern festgehalten werden oder im Gefängnis sitzen. Die Großgrundbesitzer starteten darüber hinaus eine "Einschüchterungskampagne" gegen Landarbeiter.

AFRIKA — ANGRIFFE AUF DIE DEMOKRATIEBEWEGUNGEN

Im Zusammenhang mit Afrika verweist der Bericht auf schwere Repressalien gegen die Gewerkschaften, die sich mit den Demokratiebewegungen gegen Ein-Parteien-Systeme verbündet haben.

In Mali, wo der nationale Gewerkschaftsdachverband UNTM an der Spitze der Demokratiebewegung stand, die das Regime von Präsident Moussa Traoré zu Fall brachte, wurden bei der ersten Protestwelle im Januar 1991 fünf Arbeiter getötet. Die Unterdrückung der demokratischen Opposition resultierte in 200 Todesopfern.

Die von Laouli Moutari, dem Generalsekretär des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes von Niger (USTN) erhobene Forderung nach einer Koalitionsregierung veranlaßte die Polizeikräfte, während eines Generalstreiks das Hauptbüro der USTN zu stürmen, sechs führende Gewerkschaftsmitglieder festzunehmen und drei Funktionäre zu inhaftieren.

An der Elfenbeinküste wurden bei Protesten der Demokratiebewegung 156 Gewerkschafter in Haft genommen, während die Regierung von Sambia den Druck auf den nationalen Gewerkschaftsdachverband ZCTU wegen seiner führenden Rolle in der Kampagne für mehr Demokratie "erheblich verschärfte". Der Vorsitzende des ZCTU, Frederick Chiluba, wurde im Oktober 1990 kurzfristig inhaftiert.

In einer Reihe von afrikanischen Ländern kam es zu gewaltsamem Vorgehen gegen Arbeitskämpfmaßnahmen, insbesondere in Lesotho, wo sieben Arbeiter verwundet und getötet wurden, als die Polizei bei einem Streik gegen ein multinationales Unternehmen aus Frankreich einschritt, sowie in der Zentralafrikanischen Republik, wo das Hauptbüro des nationalen Gewerkschaftsdachverbandes im Anschluß an einen Aufruf zum Generalstreik von den Streitkräften besetzt wurde.

In Südafrika verzeichnet der Bericht eine Reihe "positiver Entwicklungen", u. a. die Aufhebung der dem Gewerkschaftsdachverband COSATU aufer-

legten Beschränkungen. Dem stehen jedoch "schwere und weitreichende Verletzungen der Rechte" der unabhängigen Gewerkschaftsbewegung gegenüber, die durch die Zahl von 25 getöteten und 778 festgenommenen Gewerkschaftern und mehr als 6.000 wegen ihrer gewerkschaftlichen Betätigung entlassenen Arbeitnehmer illustriert werden.

Das Gesetz zum Schutze der Inneren Sicherheit wird noch immer genutzt, um aktive Gegner der Apartheid ohne Gerichtsverfahren festzuhalten, und die Polizei setzt weiterhin Tränengas und Schlagstöcke zur Einschüchterung von Demonstranten und Streikenden ein (z. B. im August 1990 gegen 1.000 streikende Arbeiter auf einer Teeplantage in der Transkei).

Hingegen griff die Polizei nicht ein, als sechs an einem Streik beim afrikanischen Verkehrsunternehmen South African Transport Services (SATS) beteiligte Arbeitnehmer totgeschlagen wurden. Insgesamt kamen bei dem Streik 35 Menschen ums Leben.

Die unabhängigen Gewerkschaften werden polizeilich überwacht, und über einige ihrer Spitzenfunktionäre wurden Akten angelegt.

ASIEN — UNABHÄNGIGE GEWERKSCHAFTEN IN CHINA UNTERDRÜCKT

Die Übersicht erwähnt 20 Länder in Asien und dem pazifischen Raum, z. B. China, Iran und Irak, in denen die Regierungen nur den Machthabern gefügige Gewerkschaften zulassen. In einer Reihe von Ländern, u. a. Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten, sind Gewerkschaften gesetzlich verboten, während der neuen freien Gewerkschaft Setia Kawan in Indonesien die Anerkennung verweigert wird.

Die Lage der unabhängigen Gewerkschaften in der Volksrepublik China ist nach wie vor immer äußerst bedrohlich. Zahlreiche Mitglieder der autonomen Arbeitervereinigungen befinden sich weiterhin in Haft. Viele werden mißhandelt, während Hunderte oder sogar Tausende in Zwangsarbeitslagern für Strafgefangene festgehalten werden.

Die Übersicht spricht von "unterschiedsloser Unterdrückung" und der Verhängung langjähriger Haftstrafen in geheimen Gerichtsverfahren. Mehr als 80 Gewerkschafter warten zur Zeit auf ihre Verfahren, die mit der Todesstrafe enden könnten.

Der neu geschaffene unabhängige
Forts. auf Seite 11

... 264 Gewerkschafter ermordet

Forts. von Seite 10

Gewerkschaftsdachverband in Hongkong (CTU) ist Zielscheibe von Schikanen und Einschüchterungsversuchen von seiten einer Regierung, die im Vorfeld der Rückgabe der britischen Kronkolonie an Peking im Jahre 1997 ihre Beziehungen zur Volksrepublik China nicht beeinträchtigt sehen möchte.

Fidschi ist ein weiteres schwarzes Schaf in der Region. Hier wird die Militärregierung wegen ihrer nicht eingehaltenen Zusage an den IBFG bezüglich der Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte verurteilt. Der Bericht erwähnt Rassendiskriminierung im öffentlichen Dienst, die Nichtanerkennung des Gewerkschaftsdachverbandes von Fidschi (FTUC) und die versuchte Einschüchterung streikender Bergarbeiter.

Nach der militärischen Intervention sehen sich die Gewerkschaften in Thailand Unterdrückungsmaßnahmen ausgesetzt (im öffentlichen Sektor sind die

Gewerkschaften seit dem Putsch im Februar 1991 verboten).

In Südkorea dient das Gesetz zum Schutze der nationalen Sicherheit als Vorwand für die Festnahme zahlreicher Gewerkschafter. Ein neuer nationaler Gewerkschaftsdachverband, Chonnohyop, wurde zwei Tage vor seiner Gründung für illegal erklärt und mehr als 250 seiner Spitzenfunktionäre später inhaftiert.

Beim irakischen Einmarsch in Kuwait kamen auch zwei Gewerkschafter ums Leben, viele andere aktive Gewerkschaftsmitglieder waren "brutaler Mißhandlung" und Folter ausgesetzt, wurden des Landes verwiesen oder "verschwanden".

EUROPA — GEWERKSCHAFTEN IN MITTEL- UND OSTEUROPA BEDROHT

Der Bericht stellt fest, daß heute in fast allen Ländern Mittel- und Osteuropas gewerkschaftlicher Pluralismus herrscht, wenngleich die neuen unabhängigen Gewerkschaften in verschie-

denen Ländern mit Repressalien rechnen müssen.

In Bulgarien sehen sich Spitzenfunktionäre und aktive Mitglieder der unabhängigen Gewerkschaft Podkrepa verbreiteten Schikanen und Diskriminierung gegenüber. Auch die unabhängige rumänische Gewerkschaft Fratia ist Ziel gewerkschaftsfeindlicher Diskriminierungsmaßnahmen. Von schwerwiegenden Repressalien betroffen sind Mitglieder unabhängiger Gewerkschaften in der autonomen jugoslawischen Region Kosovo.

Besonders hart wurde im Anschluß an umfangreiche regierungsfeindliche Proteste in Albanien gegen Gewerkschafter durchgegriffen.

Ebenfalls erwähnt werden in der Übersicht ein Bombenanschlag auf das Hauptbüro des türkischen Gewerkschaftsdachverbandes Türk-Is sowie Massenverhaftungen streikender Bergarbeiter und das in dem Land während des Golfkrieges verhängte Streikverbot.



FREMDENVERKEHRSDIENSTE

TSSA: Mitgliederwerbung im Fremdenverkehrssektor erfolgreich

Das Fremdenverkehrsgewerbe - inzwischen weltweit der größte Wirtschaftsbereich - bietet den Gewerkschaften ein weites Betätigungsfeld für die Mitgliederwerbung. Mit dieser Botschaft trat der Sekretär der ITF-Sektionen Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste, David Cockroft, am 20. Mai vor die in Llandudno (Nordwales) versammelten Delegierten des 94. Gewerkschaftstages der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA).

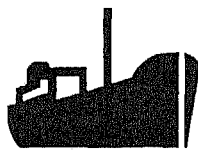
Die TSSA organisiert nicht-gewerbliche Arbeitnehmer bei British Rail ebenso wie bei Busunternehmen, anderen Verkehrsunternehmen und in den Häfen. Der Großteil aller neu gewonnenen Mitglieder kommt heute allerdings aus dem Reisesektor. Noch vor ihrer Tagung hatte die Gewerkschaft eine umfassende Mitgliederwerbekampagne bei Thomas Cook gestartet, einem ursprünglich auf dem Pau-

schalreisemarkt tätigen Unternehmen, das auch heute noch zu den größten Arbeitgebern im Fremdenverkehr zählt. Die Ergebnisse, die auf der Konferenz bekanntgegeben wurden, sprechen für sich. Trotz des anhaltenden Beschäftigungsrückgangs bei den Bahnen war die Gesamtzahl der Mitglieder der Gewerkschaft im Laufe des Jahres seit einiger Zeit erstmals wieder gestiegen. Sie beläuft sich nun auf etwas mehr als 39.000. Der Mitgliederzuwachs ist fast ausschließlich dem Reisegewerbe zuzuschreiben.

Cockroft verwies auch auf die ITF-Kampagne, mit der sie sich bei den europäischen Regierungen für die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Bahnen einsetzt. Nach langen Jahren, so erklärte er, bestehe Anlaß zu der Hoffnung, daß die Botschaft endlich angekommen sei. Eine Ausnahme bilde jedoch noch immer die britische Regierung.

Er bezog sich auch auf den massiven Umschichtungsprozeß der jüngsten Zeit bei der ITF-Mitgliedschaft infolge des Beitritts der ersten neuen demokratischen Gewerkschaften aus Mittel- und Osteuropa.

TSSA-Generalsekretär Richard Rosser, Vorsitzender der ITF-Sektion Fremdenverkehrsdienste, warnte die Delegierten des Gewerkschaftstages vor den Auswirkungen der Rezession, die sich nun auch im Reisesektor bemerkbar mache. Der Golfkrieg, so stellte er fest, habe dem Gewerbe den letzten Stoß versetzt. Beim größten Arbeitgeber, Thomas Cook, seien umfangreiche Sparmaßnahmen inzwischen unvermeidlich geworden, doch habe sich die Gewerkschaft Zwangsentlassungen nachdrücklich widersetzt. Dies habe sich in der erheblich gestiegenen Zahl von neuen Beitritten zu der Gewerkschaft niedergeschlagen.



Internationaler Versicherungsschutz für Billigflaggenbemannungen

Ein neues, verständlicheres Verfahren für die Genehmigung von ITF-Gesamtbemannungskostenverträgen ist eines der Ergebnisse der Beratungen auf der diesjährigen Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses am 5. und 6. Juni in London, an der 104 Delegierte und Berater von 68 Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften aus 47 Ländern teilnahmen.

Die Sitzungsteilnehmer bestätigten den im Rahmen dieser TCC-Verträge geltenden "Grenzwert" für Heuern einschließlich Nebenleistungen eines Vollmatrosen in Höhe von 1.000 US-Dollar im Monat und setzten darüber hinaus eine Mindeststeuer für niedrigere Dienstgrade in Höhe von 750 US-Dollar fest. Ebenso einigten sie sich über einheitliche Methoden zur Berechnung der Überstunden. Die Frage der Übertragung dieses Pakets auf Schiffe mit reduzierter Bemannung wurde zwecks eingehenderer Prüfung an den FPC-Unterausschuß verwiesen.

Die Sitzungsteilnehmer gaben darüber hinaus ihre Zustimmung zu den überarbeiteten ITF-Bemannungsnormen. Sie spiegeln die vorherrschenden Bemannungsnormen in den Nationalflotten wider und dienen nicht nur als Grundlage für ITF-Verträge auf Billigflaggenschiffen, sondern sind gleichzeitig auch ein zentrales Element für die Berechnung der Heuern im Rahmen der Gesamtbemannungskostenverträge. Um die Bedeutung einer Mindestbemannung stärker hervorzuheben, verabschiedete der FPC eine Empfehlung, wonach alle künftig unterzeichneten neuen ITF-Verträge Angaben über das Bemannungsniveau enthalten sollten.

Mit seiner Zustimmung zu einem umfassenden Versicherungsprogramm mit Lebens- und Arbeitsunfähigkeitsversicherung für ITF-Verträgen unterstehende Seeleute unternahm der FPC einen Schritt, der für Tausende von Seeleuten auf der ganzen Welt weitreichende und unmittelbare Vorteile mit sich bringen sollte.

Dieses Programm ist die Antwort der ITF auf den von zahlreichen ange-

schlossenen Gewerkschaften, den Seeleuten selbst und sogar von einigen Reedern zum Ausdruck gebrachten Wunsch nach einer Gruppenversicherung für Seeleute auf Billigflaggenschiffen.

Zwar sehen ITF-Verträge bereits heute Schmerzensgeldzahlungen vor, doch sahen sich angeschlossene Gewerkschaften und Inspektoren immer wieder mit tragischen Unfällen oder Todesfällen konfrontiert, bei denen die Reeder (z. B. wegen Konkurses) zahlungsunfähig waren. Das neue Programm soll gewährleisten, daß kein Seemann auf einem unter ITF-Vertrag fahrenden Schiff auf Schmerzensgeld oder Schadensersatz verzichten muß.

Die Prämien sind von den Reedern zu zahlen, die ITF-Verträge abschließen. Verwaltet wird das Programm von zwei gemeinnützig arbeitenden nordischen Versicherungsgruppen mit starken Verbindungen zur Gewerkschaftsbewegung. Weder die Versicherer noch die ITF werden mit dem Programm Gewinne erwirtschaften.

Die Zahlungen für arbeitsunfähige Seeleute belaufen sich auf zwischen 40.000 und 80.000 US-Dollar (je nach Dienstgrad), Familienangehörige erhalten einen Betrag von 40.000 US-Dollar sowie 10.000 Dollar für jedes Kind unter 21 Jahren. Die Versicherung tritt unabhängig von der Ursache oder der Schuldfrage bei Arbeitsunfähigkeit oder Tod nach Unfall oder Krankheit ein. Das Recht des Seemanns auf Einleitung von rechtlichen Schritten wegen Fahrlässigkeit wird durch die Versicherungsleistung nicht berührt.

Das Programm wurde zunächst für eine dreijährige Erprobungsphase genehmigt. Ein neu geschaffener Ausschuß der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften wird die während dieser Zeit gesammelten Erfahrungen überprüfen.

Gegenstand heftiger Kritik auf der Sitzung waren das Norwegische Internationale Schiffsregister (NIS) ebenso wie andere Zweitregister.

Die schwedische Seeleutegewerkschaft sprach die Frage von unter der

Flagge des norwegischen Zweitregisters fahrenden Schiffen an, deren nutznießende Eigentümerschaft in Schweden angesiedelt ist. Im Widerspruch zur geltenden ITF-Politik werden den schwedischen Gewerkschaften die Verhandlungsrechte für diese Schiffe vorenthalten, da der norwegische Kollektivvertrag für NIS-Schiffe alle im Eigentum nordischer Bürger befindlichen Schiffe umfaßt. Einige Schiffe mit nutznießendem Eigentum in Dänemark befinden sich in der gleichen Lage.

Der FPC verabschiedete eine Entschließung, die alle Bemannungen bereitstellenden ITF-Gewerkschaften in Zweitregisterländern zur Einhaltung der ITF-Politik und zur Kündigung aller bestehenden Verträge mit dem Ziel der Neuverhandlung auffordert, wo diese Verträge entweder nicht den von der ITF vorgegebenen Grenzwerten für TCC-Verträge entsprechen oder die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft an der Ausübung ihrer Verhandlungsrechte hindern.

Die Entschließung appelliert außerdem an das ITF-Sekretariat, die Entwicklungen in Zweitregisterländern sorgfältig zu beobachten und dem FPC auf seiner Sitzung im nächsten Jahr Empfehlungen bezüglich der Aufnahme aller gegen diese Vorgaben verstößenden Register in das Billigflaggenverzeichnis der ITF vorzulegen.

Der FPC bestätigte erneut seine Ablehnung des Einsatzes von Schiffsbemannungen bei Tätigkeiten im Frachtumschlag und äußerte seine Entschlossenheit, die Hafentarbeitergewerkschaften durch Verweigerung der Ausführung von traditionell durch Hafentarbeiter ausgeübten Tätigkeiten zu unterstützen.

Schließlich äußerte der FPC seine Unterstützung für den Kampf der neuseeländischen Gewerkschaftsbewegung gegen das drakonische und gewerkschaftsfeindliche Gesetz über Beschäftigungsverträge (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten).

Israelische Seeleute bestreiken Zim Lines

Im Rahmen der Kampagne der der ITF angeschlossenen israelischen Schiffsoffiziersgewerkschaft ISOU gegen den vom Schiffsverkehrsunternehmen Zim Lines geplanten Transfer seiner Flotte auf eine andere Flagge und die Einstellung ausländischer Seeleute anstelle der israelischen Bemannungen kommt es zu durchgreifenden Arbeitskämpfmaßnahmen der Offiziere auf Schiffen in Israel, Griechenland und den Vereinigten Staaten, die von Solidaritätsmaßnahmen der ITF angeschlossener Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften unterstützt werden.

Zur Zeit wird das Unternehmen, an dem die israelische Regierung einen umfangreichen Aktienanteil hält, auf seine Privatisierung vorbereitet, und der geplante Flaggentransfer ist offensichtlich Teil der Bemühungen, es für potentielle Investoren attraktiver zu machen. Nach Angaben des Sekretärs der ISOU, Ephraim Marcovitz, hat sich die Geschäftsleitung der Zim Lines nicht nur verschiedene Vertragsbrüche zuschulden kommen lassen, sondern auch gegen das Gesetz verstoßen.

Am 21. und 22. Juni führte die Offiziersgewerkschaft einen 48stündigen Streik gegen Zim-Schiffe in Israel ebenso wie in ausländischen Häfen durch. In Israel waren davon insgesamt 10 Schiffe in Ashdod, Haifa und Eilat betroffen. In Griechenland lag die *Zim Italia* 48 Stunden lang im Hafen von Piräus fest, und in den Vereinigten Staaten trugen Solidaritätsmaßnahmen der der ITF angeschlossenen US-Gewerkschaften ILA, ILWU und SIUNA wesentlich dazu bei, daß auf der *Zim America* in Los Angeles und der *Zim Canada* in New York während des Streiks keine Frachturnschlagstätigkeiten ausgeführt wurden.

Auf Wunsch der Gewerkschaft erklärte das ITF-Sekretariat gegenüber allen betroffenen Mitgliedergewerkschaften seine uneingeschränkte Unterstützung für die Kampagne der Gewerkschaft gegen die Ausflaggungen. Unterdessen versuchte das Unternehmen mit Unterstützung der israelischen Regierung, der etwa 40 Prozent der Unternehmensaktien gehören, die ISOU durch rechtlichen und politischen Druck zum Nachgeben zu zwingen. Der israelischen Gewerkschaft und den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den USA wurden gerichtliche Schritte angedroht, und die diplomatischen Vertretungen Israels bemühen sich, die der Gewerkschaft bisher so großzügig erwiesene interna-

tionale Unterstützung zu untergraben, indem sie behaupten, die Maßnahmen würden von den übrigen Teilen der israelischen Gewerkschaftsbewegung nicht unterstützt.

Die Position der ITF in Konflikten dieser Art ist klar. Sie unterstützt legitime Maßnahmen ihrer angeschlossenen Gewerkschaften zur Verteidigung der Arbeitsplätze und Bedingungen ihrer Mitglieder und tut dies um so nachdrücklicher, wenn die betreffende Gewerkschaft um den Verbleib von Schiffen unter ihrer Nationalflagge kämpft.

Wie Marcovitz berichtet, wurde die öffentliche Meinung in Israel von der weltweiten Unterstützung und den

Presseberichten über den Arbeitskonflikt sehr positiv beeinflusst, und am 26. Juni konnte die Gewerkschaft im Zusammenhang mit einem der Streitpunkte eine gerichtliche Verfügung gegen die Geschäftsleitung von Zim Lines erwirken. "Zur Zeit scheinen sich die Dinge in unserem Sinne zu entwickeln und wir hoffen, daß wir uns bald zu ernsthaften Gesprächen mit der Geschäftsleitung von Zim Lines an einen Tisch setzen können," stellt Marcovitz fest. Abschließend dankt er den amerikanischen Gewerkschaften im Namen der ISOU für ihre Unterstützung, die "wirklich alle unsere Erwartungen übertraf."

Streiks gegen spanische Billigflagge

Die geplante Ausflaggung spanischer Schiffe und Einstellung billiger Seeleute aus der Dritten Welt verärgerte die spanischen Seeleutegewerkschaften so sehr, daß sie ihre Mitglieder zu einer Reihe von über einen Monat verteilten 4tägigen Streiks aufriefen.

Die von der Abteilung Handels-schiffahrt der der ITF angeschlossenen FETT-UGT sowie der nicht der ITF angeschlossenen SLMM-CC.OO. organisierte Streikaktion begann am 12. Juni und richtete sich gegen zehn staatliche Schiffverkehrsunternehmen.

Ausgelöst wurde sie durch Einrichtung von Tochtergesellschaften in Billigflaggenländern durch drei dieser Unternehmen in Vorbereitung eines schrittweisen Transfers aller ihrer Schiffe auf Billigflaggen wie z. B. Panama und die Bahamas und ihrer Bemannung mit ausländischen Seeleuten.

Die Streikaktion hatte weitreichende Störungen der auf dem Seeweg abgewickelten Exporte Spaniens zur Folge und wurde erst am 26. Juni beendet, nachdem eine Einigung zwischen den Parteien zustande gekommen war.

Unter dem Druck der Gewerkschaften stimmte das Verkehrsministerium unverzüglich Gesprächen mit dem Ziel der Vereinbarung neuer Wettbewerbsbedingungen für im internationalen Seeverkehr eingesetzte Schiffe zu. Diese Gespräche sollen bis Ende Oktober abgeschlossen sein.

Neben Beamten des Verkehrsministeriums werden auch Mitarbeiter des Wirtschafts-, Finanz- und Handelsministeriums, die Arbeitgeber und natürlich die beiden Gewerkschaften an den Ge-

sprächen teilnehmen. Die Pläne für eine Ausflaggung der Schiffe wurden unterdessen von den staatlichen Schiffverkehrsunternehmen zunächst einmal bis auf weiteres verschoben.

Schiffverkehrsunternehmen des Steuerbetrugs verdächtigt

Eine von den zuständigen Finanzämtern in den USA (IRS) gestartete umfassende Untersuchung von Steuerhinterziehungen in der Seeschiffahrt könnte Aufklärung über das zwielichtige Gebaren von "Offshore-Schiffverkehrsunternehmen" bringen.

Nach Meinung der IRS bedienen sich im Seehandel mit den Vereinigten Staaten tätige internationale Unternehmensgruppen Schiffahrtsgesellschaften, die über nur ein Schiff verfügen, um keine Steuern in den USA zahlen zu müssen.

Die Entschlossenheit der US-Regierung, sich angesichts des umfangreichen Haushaltsdefizits größtmögliche Steuereinnahmen zu sichern, rief bei bestimmten Reedern, die die Aufdeckung zahlreicher verdeckter Eigentumsstrukturen in dem Wirtschaftsbereich befürchten, Panik hervor. In der Vergangenheit gab es bereits lautstarke Proteste von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, die ähnlichen Überprüfungen unterzogen wurden.

Irische Gewerkschaft gegen Privatisierung von B&I

Die der ITF angeschlossene irische Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) droht mit Arbeitskampfmaßnahmen in Protest gegen den geplanten Verkauf des staatlichen Fährunternehmens B&I an die private Irish Continental Group. Die Gewerkschaft fordert von der Regierung, sich die Kontrolle über das Unternehmen zu sichern, um eine mögliche künftige Übernahme durch ausländische Interessen zu verhindern. Die Gewerkschaft besteht auch auf der Beibehaltung der geltenden Beschäftigungsbedingungen für die Fährbesatzungen und umfassenden Beschäftigungsgarantien für die Zeit nach der Übernahme durch die neuen Eigentümer.

Mit der Verabschiedung eines Gesetzes, das die Übernahme von Schiffen unter Bareboat-Charter in das Register ermöglicht, ist der Zeitpunkt wieder ein Stückchen näher gerückt, die Isle of Man ohne Wenn und Aber zur Billigflagge zu erklären. Reeder bedienen sich schon seit langem des Bareboat-Charter-Systems, das ihnen praktisch eine Doppelregistrierung und die Wahl zwischen den jeweils vorteilhaftesten Aspekten der beiden Flaggen ermöglicht, um sich Steuervorteile zu Nutzen zu machen und manchmal auch, um die ITF-Billigflaggenkampagne zu umgehen. In diesem Fall zielt die Maßnahme ganz offensichtlich darauf ab, ausländische (d. h. nicht-britische) Reeder dazu zu bewegen, ihre Schiffe dem Register der Isle of Man zu unterstellen. Um ihnen die Entscheidung noch weiter zu erleichtern, hat die Inselregierung vor, die (bereits heute minimalen) Vorschriften bezüglich britischer Offiziere an Bord weiter zu lockern. Von nun an wird nur noch von den ranghöheren Offizieren auf den Schiffen der Nachweis eines in Großbritannien erworbenen Patents gefordert. Bisher wird die Isle of Man von der ITF als britisches Zweitregister behandelt und ist daher nicht auf der schwarzen Liste der Billigflaggenländer zu finden. Dabei wird es jedoch wahrscheinlich nicht bleiben, wenn sich die Registerverwaltung die nun eingeschlagene Richtung weiter verfolgt. Gertichte, wonach Shell Tan-

kers bis zu vier Schiffe seiner Tankerflotte vom Register der Isle of Man auf ein anderes Register übertragen lassen will, wurden von dem Unternehmen bisher zurückgewiesen.

Vertreter der Regierung von Mauritius



nahmen im vergangenen Monat Kontakt zum ITF-Sekretariat auf, um über die Einrichtung eines "offenen Registers" auf der Insel zu beraten. Am 9. Juli ist in London ein Empfang geplant, auf dem der Schifffahrtskommissar der Insel die besonderen Attraktionen dieser jüngsten Billigflagge für den Welt-schiffahrtsmarkt erläutern wird. Wie schon viele andere Regierungen zuvor sucht auch die Regierung von Mauritius nach einer Zauberformel, die ihr den Betrieb eines Billigflaggenregisters ohne das damit verbundene Stigma und die Unannehmlichkeiten ermöglicht, die eine Klassifizierung als Billigflaggenland durch die ITF mit sich bringt. Die Reaktion der ITF war eindeutig: Schon heute gibt es viel zu viele Billigflaggen auf der Welt, und eine weitere unerfahrene und unfähige Schifffahrtsverwaltung wird nichts zur Schifffahrts-sicherheit oder zur Verbesserung der Bedingungen der Seeleute beitragen. Wenn die Regierung von Mauritius Beschäftigungsmöglichkeiten für die Seeleute ihres Landes schaffen möchte,

sollte sie sich um echte Gemeinschaftsunternehmen unter umfangreicher Beteiligung einheimischer Interessen bemühen, anstatt sich auf einem bereits heute mit den Flaggen winziger Inselstaaten zweifelhaften Ansehens, die niemals auch nur von einem "ihrer" Schiffe angelaufen werden, überfüllten Markt zu prostituieren.

Und noch ein weiteres Land - die Türkei - droht sich in die lange Reihe der an der Einrichtung eines Billigflaggenregisters interessierten Länder einzureihen. Offensichtlich drängen türkische Reeder seit kurzem bei der Regierung auf die Einrichtung eines im Wettbewerb zu Zypern stehenden offenen Registers. Damit sollen wohl Schiffsbetreiber aus benachbarten Anrainerstaaten des schwarzen Meers, wie z. B. der Sowjetunion, Rumänien und Bulgarien, angelockt werden. Die Reeder hoffen darüber hinaus auf weitere Gemeinschaftsunternehmen mit griechischen Schifffahrtsunternehmen. Presseberichten zufolge wird sich die neue türkische Flagge, wenn sie denn tatsächlich geschaffen werden sollte, an den Beispielen der internationalen Schiffsregister Norwegens und Dänemarks orientieren. Wenn das zutrifft, sollten die türkischen Reeder und die türkische Regierung zuerst noch einige Nachforschung betreiben. Die Register in Norwegen und Schweden wurden in der Absicht eingerichtet, norwegischen bzw. dänischen Reedern billigere Besatzungen und weniger strikte Vorschriften anbieten zu können. Zwar wird insbesondere das norwegische Register inzwischen durch eine Minderheit ausländischer Reeder mißbraucht, doch bleiben seine Ziele unverändert, und nur dies verhindert seine Aufnahme in das Billigflaggenverzeichnis der ITF. Jeder Versuch, die türkische Flagge zu einem "offenen Register" zu machen, wird unter Garantie zur Folge haben, daß sie ein ebenso geringes Ansehen genießen wird wie heute schon das zypriotische Register. Wenn das der angestrebte Wettbewerb sein soll, kann man der türkischen

Forts. auf Seite 15

ITF-Verträge für Polen und UdSSR

Mit der Erarbeitung von für die ITF annehmbaren provisorischen Gesamtbemannungskostenverträgen in Absprache mit den neuen ITF-Mitgliedsgegewerkschaften in der UdSSR und Polen konnte die ITF einen wesentlichen Fortschritt bei der Verteidigung der Interessen der Seeleute aus Mittel- und Osteuropa verbuchen.

Die Verträge, die noch der offiziellen Genehmigung durch den zuständigen ITF-Unterausschuß bedürfen, sehen weit über dem geltenden "Grenzwert" zur Bewertung derartiger TCC-Verträge liegende Heuern und Bedingungen vor, was sicherlich eine große Enttäuschung für die Reeder darstellt, die sich in der Hoffnung auf Superbilligbemannungen bei der Anheuerung von Seeleuten aus Mittel- und Osteuropa förmlich überschlugen.

Der sowjetische Vertrag, der seinen letzten Schliff im Anschluß an einen Aufenthalt des Stellvertretenden Generalsekretärs Ake Selander im Mai in Moskau erhielt, kam vor dem Hintergrund einer langen und verworrenen Saga zustande, die mit der aus finanziellen Überlegungen heraus vorgenommenen Ausflagung einer Reihe von Schiffen sowjetischer Reeder nach Zypern bei gleichzeitiger Beibehaltung einer vollständig aus sowjetischen Seeleuten bestehenden Bemannung begann.

An die Stelle eines Übergangsvertrages, der im vergangenen Jahr unter Mitwirkung einer der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Schweiz mit dem in Genf ansässigen Verwaltungsunternehmen Acomarit ausgehandelt worden war, ist inzwischen ein direkt von der vor kurzem der ITF beigetretenen sowjetischen Föderation

unabhängiger Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der See- und Flußschiffahrt unterzeichneter Vertrag getreten. Die Gesamtkosten des neuen Vertrages, bei dessen Erarbeitung gewissenhaft auf die in der sowjetischen Gesetzgebung vorgegebenen Beschränkungen der Deviseneinnahmen sowjetischer Staatsbürger geachtet werden mußte, belaufen sich für einen Vollmatrosen aufknapp 1.300 US-Dollar gegenüber dem ITF-Grenzwert von mindestens 1.000 Dollar.

Vierzig Prozent der Vertragsheuern werden den Seeleuten an Bord direkt in Dollar ausgezahlt. Der verbleibende Rest der Heuern wird in einen in Genf eingerichteten und von der sowjetischen Gewerkschaft kontrollierten Fonds eingezahlt, aus dem Unterstützungszahlungen an arbeitslose Seeleute und Seeleute auf unter Nationalflagge der UdSSR fahrenden Schiffen finanziert werden. Auf diese Weise soll ein Ausgleich für die finanziellen Vorteile geschaffen werden, die die Bezahlung in harter Währung für diejenigen sowjetischen Seeleute mit sich bringt, die einen Arbeitsplatz auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen bekommen.

Einen bedeutsamen Durchbruch stellt die Bereitschaft der Gewerkschaft dar, sich dieses Vertrages als Grundlage für weitere Angebote zur Bereitstellung sowjetischer Seeleute als Bemannungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen sowjetischer ebenso wie ausländischer Reeder zu bedienen.

Der zweite Durchbruch in Osteuropa konnte im Juni mit dem erfolgreichen Abschluß der Verhandlungen zwischen Vertretern der Schiffssektion der polnischen Gewerkschaft Solidarnosc,

dem ITF-Sekretariat und der Columbia Shipmanagement über einen TCC-Vertrag für fast ein Dutzend Schiffe der Columbia erzielt werden.

Es ist zu erwarten, daß weitere Verträge folgen werden. Der neue Vertrag sieht für einen Vollmatrosen eine Monatsheuer von insgesamt etwa 1.100 US-Dollar vor und liegt damit weit über den erschreckenden Hungerlöhnen, die einige polnische Seeleute zur Zeit erhalten.

Nach Angaben der angesehenen Londoner Schiffszeitung *Lloyd's List* spiegeln die hohen Heuersätze, die osteuropäische Gewerkschaften mit Hilfe der ITF erzielen konnten, den Arbeitskräftemangel auf dem internationalen Schiffsmarkt ebenso wie den Erfolg der ITF bei ihren Bemühungen wider, eine Gefährdung des Marktgleichgewichts durch die neuen demokratischen Gewerkschaften in Osteuropa abzuwenden.

All dies ist sicherlich eine äußerst unangenehme Überraschung für alle Reeder, die mit der Öffnung des osteuropäischen Arbeitsmarktes die Hoffnung auf den Todesstoß für die ITF-Billigflaggenkampagne verbunden hatten.

Seeleutezentrum in Island eröffnet

Die Seeleutemission der Faröer-Inseln eröffnete am 2. Juni ihr eigenes Seeleutezentrum in der isländischen Hauptstadt Reykjavik.

In zehn Doppelsuiten und zehn Familienzimmern auf jeweils zwei Stockwerken (alle mit Fernsehgeräten ausgestattet) können bis zu 60 Seeleute im "Seeleuteheim Ørkin" Unterkunft finden.

Das Zentrum verfügt außerdem über Restaurant, Fernsehzimmer und Hobbyraum.

Seine Lage im Herzen des Stadtzentrums macht es zum attraktiven Ausgangspunkt für Einkaufsbummel und Stadtbesichtigungen.

Seeleute können zum Sonderpreis übernachten. Der Preis pro Übernachtung beträgt 600 dänische Kronen für zwei Personen in einem Doppelzimmer bzw. 400 dänische Kronen für ein Einzelzimmer (500 Dkr bzw. 350 Dkr für aktive Seeleute).

Die Adresse des Zentrums lautet:
Seamen's Centre
Brautarholt 29
Reykjavik
Telefon: (009-354-1) 680777
Telefax: (009-354-1) 689747

... Gespräche mit kroatischen Seeleuten

Forts. von Seite 14
Regierung nur davon abraten.

Die durch die sich verschärfende politische Krise angesichts des drohenden Zerfalls des Landes in seine Einzelrepubliken bereits stark gefährdete Nationalflotte Jugoslawiens erlebte in der ersten Jahreshälfte 1991 den schärfsten Rückgang ihrer Geschichte. Bis Ende Mai hatten 29 Schiffe das Register zugunsten einer anderen Flagge verlassen oder sollten verschrottet werden. Neuzugänge waren nicht zu verzeichnen. Elf Schiffe wurden auf Billigflaggenregister übertragen, u. a. Panama, Liberia, St. Vincent und die Bahamas.

Wie auch in anderen osteuropäischen Ländern lag einer der Hauptgründe für die Flaggentransfers in der Suche nach Kapital auf den internationalen Finanzmärkten. Die politische Instabilität des Landes bedeutet, daß Hypotheken nur unter ausländischer Flagge zu bekommen sind. Unterdessen führte die ITF ausführliche Gespräche mit der kroatischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaft, die die überwiegende Mehrzahl der gewerkschaftlich organisierten jugoslawischen Seeleute vertritt. Ein formelles Beitrittsgesuch der Gewerkschaft, an die ITF wird dem Vorstand auf seiner Sitzung im Oktober vorliegen.

Vorbereitung auf Zusammenkunft mit Reedern

Die anlässlich der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses (vergl. Artikel an anderer Stelle dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) in London versammelten ITF-Seeleutegewerkschaften trafen am 4. Juni zu einer vorläufigen Beratung über die bevorstehende Sitzung der paritätischen Schifffahrtskommission der Internationalen Arbeitsorganisation zusammen.

Bei der 26. Sitzung der JMC, die vom 17. bis zum 25. Oktober dieses Jahres in Genf stattfinden wird, handelt es sich um eine wichtige Zusammenkunft der Seeleutegewerkschaften und der Reeder unter Schirmherrschaft der IAO.

Sicherheitsrisiko Holzfrachter

In Schifffahrtskreisen macht sich wachsende Beunruhigung über die Sicherheit von Holzfrachtern breit, insbesondere wenn es sich um ältere Schiffe handelt.

Laut den von der Salvage Association, einer Vereinigung von Bergungsunternehmen, veröffentlichten Statistiken sanken zwischen 1978 und 1990 43 Holzfrachter, 20 weitere Schiffe liefen auf Grund oder erlitten Schiffbruch.

Holzfrachter sind besonders hohen Risiken ausgesetzt, da ihre Fracht, wenn sie nicht äußerst sorgfältig verstaut wurde, verrutschen und damit die Stabilität des Schiffes beeinträchtigen kann. Außerdem können die Stämme beim Verladen sehr leicht Schäden an der Hülle oder den Ladelukenabdeckungen verursachen. Einige Beulen, die das Schiff im Laufe der Zeit abbekommen hat, können letztendlich dazu führen, daß Wasser in den Laderaum eindringt, wenn das Schiff bei schwerer See zu rollen beginnt. Dies wird vor allem dann gefährlich, wenn es sich um speziell für den Holztransport gebaute, langegezogene Laderäume handelt.

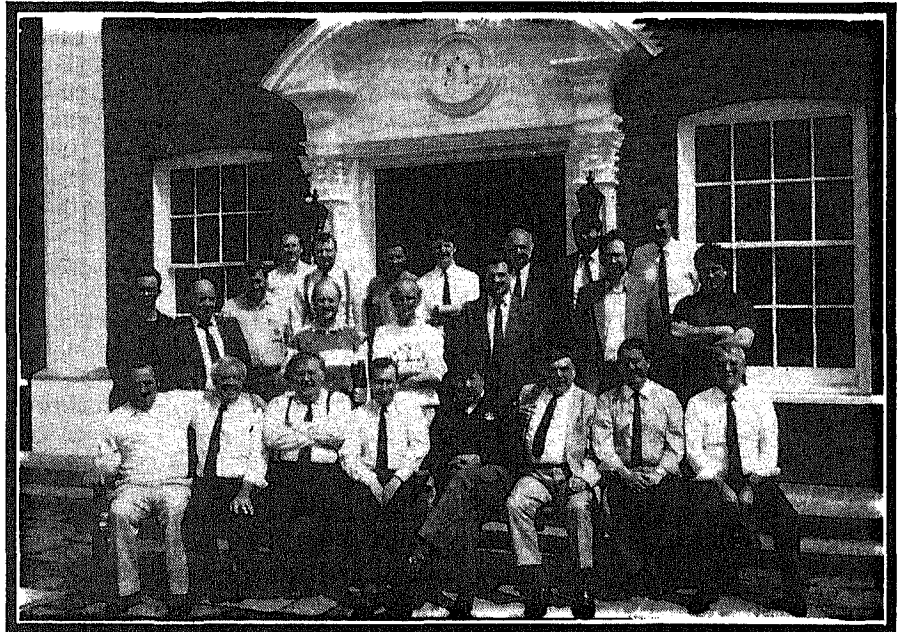
Besonders groß ist das Risiko auf kleineren Schiffen mit schlecht ausgebildeter Besatzung ohne die notwendige Erfahrung im Holztransport: Hier sind praxisbezogene, leicht verständliche Richtlinien für das Verladen und Stauen von Holz dringend erforderlich.

Die Zwischenstaatliche Organisation für Seeschifffahrt (IMO) reagiert auf die wachsende Beunruhigung wegen der hohen Unfallzahlen bei den Holzfrachtern mit der Überarbeitung ihres erstmals 1978 veröffentlichten Sicherheitskodexes für die Beförderung von Holz an Deck von Schiffen.

Diese bilaterale Zusammenkunft von einzigartiger Bedeutung ist für die Seeleute in vielerlei Hinsicht von Nutzen. Unter anderem wird von diesem Gremium die IAO-Mindestheuer festgelegt, die von der ITF als absolutes Minimum für Seeleute auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen angesehen wird. Die ITF wird sich für eine Anhebung der augenblicklichen Heuer von 286 US-Dollar einsetzen, während die Reeder zweifellos einer Absenkung der Heuer das Wort reden werden.

Auf ihrer Sitzung in London befaßten sich die ITF-Seeleutegewerkschaften mit

der Tagesordnung der JMC-Sitzung und berieten über verschiedene Fragen. Von einiger historischer Bedeutung war der Hinweis des Stellvertretenden ITF-Generalsekretärs Ake Selander, das erstmals in der Geschichte der paritätischen Schifffahrtskommission eine getrennte Zusammenkunft der ITF-Gewerkschaften vor der Sitzung der Arbeitnehmergruppe nicht erforderlich sei: Mit Ausnahme des Delegierten der chinesischen "Gewerkschaft" seien alle übrigen Mitglieder der ITF, so daß damit die Arbeitnehmergruppe praktisch mit der ITF identisch ist.



Billigflaggenseminar in Großbritannien

Das erste Billigflaggenseminar der ITF in Großbritannien fand am 13. und 14. Juni im Zentrum der National Union of Rail, Maritime and Transport Workers' (RMT) im südenglischen Städtchen Frant statt. Billigflaggeninspektoren, örtliche Funktionäre der RMT (der aus dem Zusammenschluß zwischen den beiden der ITF angeschlossenen Gewerkschaften National Union of Railwaymen und National Union of Seamen hervorgegangenen neuen Gewerkschaft), Vertreter der Offiziersgewerkschaft NUMAST und der Seeleutemissionen - alles in allem 25 Personen nahmen an dem Seminar teil, das sich mit praktischen Aspekten der Umsetzung der Billigflaggenkampagne in britischen Häfen sowie der ITF-Politik und den Verfahren beschäftigte. Die Seminarteilnehmer

sahen auch eine erste, ungeschnittene Fassung des Ausbildungsfilms für Billigflaggeninspektoren. Die Teilnehmer dankten der ITF überschwänglich für die Durchführung des Seminars, mit dem dem wachsenden Engagement der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Großbritannien bei der Durchsetzung der Ziele der ITF-Billigflaggenkampagne Rechnung getragen wurde. Für ähnliche Veranstaltungen in der Zukunft wünschten sie sich allerdings einen großzügiger bemessenen Zeiträumen. Die ITF war auf dem Seminar durch Brian Laughton, Sekretär der Sonderabteilung der Seeleute, Billigflaggeninspektor Bryan Allen sowie Geoff Ablett, Mark Dickinson, Richard Flint und Jon Whitlow vom Sekretariat vertreten.

Mit gezogenem Messer gegen streikende Seeleute

Die aus indonesischen und philippinischen Seeleuten bestehende Bemannung des in Malta registrierten Billigflaggenschiffes *Esther Reefer* wartet seit Monaten auf die Auszahlung ihrer Heuern. Auch wurde für das Schiff kein ITF-Vertrag abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund trat die Bemannung am 1. Juni im spanischen Hafen **Algeciras** in Streik und bat die ITF um Unterstützung. Sie fordert den Abschluß eines vollwertigen ITF-Vertrages. Gewerkschaftsfunktionär **Paco Fernandez** von der der ITF angeschlossenen spanischen Gewerkschaft **FETT-UGT** kam den Streikenden zu Hilfe, die mit gezücktem Messer zum Verlassen des Schiffes gezwungen worden waren! Sie hatten einen kleinen Spaziergang im Hafen unternommen. Als sie zum Schiff zurückkehrten, bedrohte der Kapitän die Seeleute mit einem großen Messer und hinderte sie an ihrer Rückkehr auf das Schiff. Auch **Fernandez** ließ er nicht an Bord. Die ITF hat inzwischen für die Unterbringung der Streikenden in einer Pension gesorgt. Der Bemannung stehen Heuern in Höhe von 58.000 US-Dollar zu. Ein ortsansässiger Rechtsanwalt betreibt zur Zeit in ihrem Namen vor dem örtlichen Gericht die Arrestierung des Schiffes.

Die unter maltesischer Flagge fahrende *Al Taif*, deren ägyptische und sudanesishe Bemannung am 17. Mai mit einem Streik im italienischen Hafen **Ravenna** ihrer Forderung nach besseren Heuern Nachdruck verlieh (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991), wurde inzwischen vom örtlichen Gericht **arrestiert**. Die Bemannung fordert die Auszahlung von einer Million US-Dollar. Die Reeder haben beim Gericht eine Genehmigung für die Verlegung des Schiffes in einen anderen Hafen beantragt, doch der Richter setzte das Verfahren bis zum 1. Oktober aus.

Es wird häufig vergessen, daß sich die ITF-Kampagne nicht nur gegen die Ausbeutung der Seeleute auf Billigflaggenschiffen wendet, sondern auch erreichen will, daß Billigflaggenschiffe wieder zu ihrem heimatlichen Schiffsregister zurückkehren. Im Falle der in Besitz nigerianischer Reeder befindlichen *Sea Friends* (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991) konnte dieses Ziel erreicht werden. Das Schiff war unter der Billigflagge von **St. Vincent** registriert, und die Bemannung hatte seit Monaten weder Heuern noch Lebensmittel erhalten. Sie mußte sich aus **Rot-Kreuz-Paketen** ernähren.

Als die **ITF-Nachrichten** im vergangenen Monat in Druck gingen, hatte sich im Zusammenhang mit den Heuerforderungen der Bemannung noch nichts bewegt - inzwischen wurden sie erfüllt. Am 6. Juni wurden acht Besatzungsmitgliedern insgesamt fast 94.000 US-Dollar ausgezahlt, und sie wurden in ihre Heimat zurückgeschafft. Darüber hinaus erklärten sich die Reeder bereit, das Schiff wieder der nigerianischen Flagge zu unterstellen.

NEUES VON DER KAMPAGNE

Nachdem es seit sieben Monaten keine Heuern ausgezahlt bekommen hatte, wandte sich eines der Besatzungsmitglieder an Bord der unter maltesischer Flagge fahrenden *Marina* an die ITF. Eine ähnliche Beschwerde eines weiteren Besatzungsmitgliedes erhielt Billigflaggeninspektor **Ruud Touden** von der der ITF angeschlossenen niederländischen Seeleutegewerkschaft **FWZ** per Telefon, als das Schiff Anfang Mai im Hafen von **Amsterdam** festmachte. Es gab keinen ITF-Vertrag für das Schiff. **Touden** ging an Bord und sprach mit vier Besatzungsmitgliedern, die ihm ihre Beschäftigungsverträge zeigten. Darin hieß es ausdrücklich, daß sie im Zusammenhang mit ihrer Bezahlung weder zur ITF noch zu irgendeiner anderen Gewerkschaft Kontakt aufnehmen dürften. Im Namen der Besatzungsmitglieder stellte **Touden** eine Heuerforderung zusammen, und schließlich wurde ihnen ein Betrag von insgesamt 26.905,52 US-Dollar als Heuern und Überstundenbezahlung für ihre siebenmonatige Tätigkeit an Bord ausgezahlt. Darüber hinaus erhielten sie kostenlose Tickets für die Rückkehr in ihre Heimat.

Der indonesischen Besatzung an Bord der unter honduranischer Flagge fahrenden *Puk* wurden trotz des für das Schiff abgeschlossenen ITF-Vertrages unternormige Heuern ausgezahlt. Als das Schiff im Hafen von **Rotterdam** einlief, setzte sich die Bemannung mit Billigflaggeninspektor **Ruud Touden** in Verbindung, der ein Anwaltsbüro mit der Überprüfung des Falles beauftragte, da er selbst das Schiff zu diesem Zeitpunkt nicht besuchen konnte. Es stellte sich

heraus, daß sechs indonesischen Besatzungsmitgliedern Heuern in Höhe von insgesamt 74.090,56 US-Dollar zustanden, das Unternehmen jedoch aufgrund erheblicher finanzieller Schwierigkeiten nicht in der Lage war, dieser Zahlungsverpflichtung in vollem Umfang nachzukommen. Mit Zustimmung der Besatzungsmitglieder akzeptierte **Touden** ein Angebot in Höhe von 50 Prozent der von der Besatzung erhobenen Forderung sowie ihre kostenlose Heimschaffung nach Indonesien. Insgesamt wurden den betroffenen Besatzungsmitgliedern 36.545 US-Dollar ausgezahlt. Darüber hinaus zahlte das Unternehmen 3.000 US-Dollar für die Rechtskosten. Mehrere Besatzungsmitglieder haben inzwischen bei einem Unternehmen in **Rotterdam** Arbeit gefunden. Nachdem die Forderung dieser Seeleute so erfolgreich durchgesetzt werden konnte, meldete sich ein weiteres Besatzungsmitglied bei der ITF und erklärte, daß auch ihm erhebliche Heuernachzahlungen (knapp 26.000 US-Dollar) zustünden. Der mit dem Fall befaßte Rechtsanwalt wandte sich an die deutschen Reeder, die jedoch die Antwort verweigerten. Am 20. Juni erkundigte sich **Bob Maskey**, Funktionär der britischen Gewerkschaft **RMT** im nordirischen **Belfast** auf dem Schiff, weshalb die Anfragen des Anwalts ignoriert würden. Obwohl ein unter ITF-Vertrag fahrendes Schiff vertraglich verpflichtet ist, einem Inspektor Zugang zu Schiff und Bemannung zu gewähren, hinderte der Kapitän des Schiffes **Maskey** in beleidigender und aggressiver Weise daran, an Bord zu kommen. Dann jagte er die landgestützten Arbeitnehmer vom Schiff und verließ den Hafen. Das Unternehmen hat sich inzwischen für sein Fehlverhalten entschuldigt und sich zur Auszahlung von 15.000 US-Dollar in drei Monatsraten von je 5.000 US-Dollar an den betroffenen Seemann bereiterklärt.

Im **Hamburger** Hafen (Bundesrepublik Deutschland) konnte die Forderung von fünf Seeleuten aus **Tansania** an Bord der unter zypriotischer Flagge fahrenden *Maria M* durchgesetzt werden. Die Besatzung der *Maria M* war im vergangenen Dezember an Bord gegangen, hatte jedoch außer einem Vorschuß von 100 US-Dollar keine Heuern erhalten. Billigflaggeninspektor **Ali Memon** von der Gewerkschaft **Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)** konnte die Auszahlung von 30.000 US-Dollar an die fünf Seeleute durchsetzen.

Das ITF-Seeleutebulletin ist da!

Seit Anfang Juni liegt die sechste Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins in englischer Sprache vor.

Das ITF-Seeleutebulletin ist eine in ihrer Form einzigartige, weltweite Veröffentlichung für Seeleute auf Billigflaggschiffen.

Mehr als 100.000 Exemplare werden weltweit von Billigflaggeninspektoren, Hafenarbeitern, Seeleutezentren und ITF-Mitgliedsgewerkschaften verteilt. Darüber hinaus sorgt eine immer größere Zahl einzelner Seeleute selbst für die Weitergabe an Schiffsbesatzungen.

Wie die Reaktionen der Seeleute beweisen, stellt das Bulletin, das die Bemannungen über die ITF und ihre Tätigkeit sowie die praktische Seite der Kampagne gegen die Billigflaggschiffahrt informieren will, ganz offensichtlich eine wertvolle Ergänzung jeder Schiffsbibliothek dar. Allein vier Seiten der vorliegenden Ausgabe sind Leserbriefen von Seeleuten aus allen Teilen der Welt (und von jedem Weltmeer) gewidmet.

DEUTSCHE AUSGABE

Im Laufe der kommenden drei Monate wird das Bulletin auch in den Sprachen Tagalog (Filipino), Koreanisch, Chinesisch, Russisch, Polnisch, Spanisch, Französisch, Deutsch und Schwedisch veröffentlicht werden.

Die Auslieferung an unsere regelmäßigen Abnehmer hat bereits begonnen. Dank des Mitgliederzuwachses in Mittel- und Osteuropa und der UdSSR werden diesmal See-



leute von Vancouver bis Wladiwostok und von Archangelsk bis Kapstadt und Buenos Aires das Bulletin lesen können. Wenn Ihr der ITF bei der Verteilung helfen oder auch nur Euer eigenes Exemplar bestellen wollt, schreibt bitte an die ITF-Presse- und Forschungsabteilung (133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD, Großbritannien).

Das 48 Seiten starke, in Vier-

farbdruck hergestellte Bulletin berichtet u. a. über Neuigkeiten von der ITF-Kampagne, die Lage in Burma, Seemannskunst von "Mellis" Melander, die Arbeitszeiten der Seeleute, die skandalöse Zahl von sinkenden Massengutfrachtern, das weltweite Notruf- und Sicherheitssystem auf See, die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute, Aids und Leserbriefe.



BINNENVERKEHR

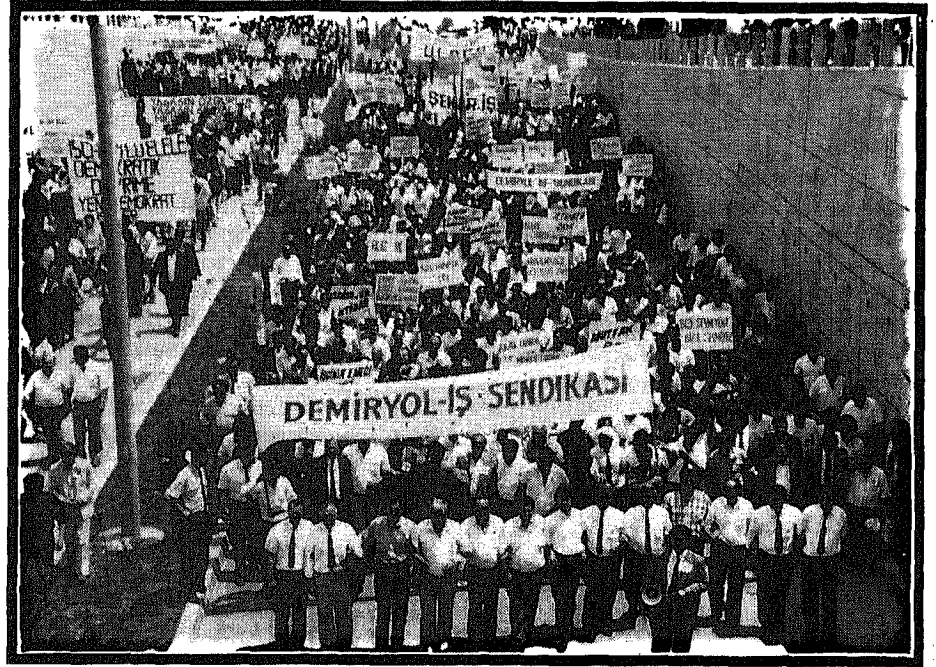
Türkische Eisenbahner protestieren mit Massenkrankmeldung

Eisenbahner aus der ganzen Türkei beteiligten sich am 20. Juni einer "Akti-on Massenkrankmeldung", um ihrer Forderung nach einem neuen Kollektivvertrag Nachdruck zu verleihen.

Mehr als 20.000 Eisenbahner marschierten um 9.00 Uhr morgens zu den nächstgelegenen Krankenhäusern, meldeten sich krank und marschierten anschließend an ihre Arbeitsplätze zurück, wobei sie in Sprechchören ihren Forderungen Ausdruck gaben.

In einigen Regionen wurden örtliche Gewerkschaftsfunktionäre und gewerkschaftliche Vertrauensleute der der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaft Demiryol-Is verhaftet, wenig später jedoch wieder freigelassen.

Die Gewerkschaft steht seit April mit den türkischen Eisenbahnen (TCDD) in Verhandlungen über einen neuen Vertrag. Die außerordentlich unnachgiebige Haltung der TCDD ließ die Verhandlungen am 18. Juni scheitern. Inzwischen wurde ein Schlichter ernannt, der den Arbeitskonflikt entspre-



chend den Regelungen des türkischen Arbeitsrechts beilegen soll.

Demiryol-Is ist entschlossen, durch

eine entsprechende Anhebung der Löhne den 50%igen Reallohnverlust seit 1980 wettzumachen.

Eine Gleisstrecke, verschiedene Betreiber, große Gefahr: Zugunglück in Japan

Die mit der Zulassung staatlicher und privater Unternehmen zum Verkehr auf ein und derselben Gleisstrecke verbundenen Gefahren - besonders wenn die privatwirtschaftlichen Unternehmen mit niedrigeren Sicherheitsstandards arbeiten - wurden im vergangenen Monat in Japan auf tragische Weise bestätigt, als beim schwersten Zugunglück des Landes seit fast 30 Jahren 42 Menschen getötet und mehr als 400 verletzt wurden.

Das Unglück ereignete sich am 14. Mai in einem ländlichen Bezirk in Westjapan, als zwei Züge - der eine ein D-Zug, der andere ein langsamerer Nahverkehrszug - in einer Kurve auf der eingeleigten Bahnstrecke der Shigaraki Highlands Railway frontal aufeinanderprallten.

Der erste Waggon eines der beiden Züge - ein aus drei Waggons bestehen-

der, mit 600 Touristen vollbesetzter Sonderzug auf dem Weg zu einem Festival in Shigaraki, 65 km östlich der alten japanischen Hauptstadt Kyoto - stellte sich senkrecht. Der erste Waggon des anderen Zuges - ein aus vier Waggons bestehender, mit etwa 100 Reisenden besetzter Nahverkehrszug nach Kibukawa - wurde durch den Zusammenstoß zusammengedrückt und ebenfalls schwer beschädigt. Bei der Mehrzahl der Toten handelte es sich um Insassen des Sonderzuges.

Der Lokführer des Nahverkehrszuges kam bei dem Unfall ums Leben, der Lokführer des Sonderzuges erlitt schwere Gesichtsverletzungen.

Beide Züge sollten eigentlich an einer wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens anlässlich des Festivals speziell eingerichteten Ausweichstelle aneinander vorbeifahren, doch der Nah-

verkehrszug hatte wegen eines fehlerhaften Signals Verspätung und den letzten Bahnhof verlassen, obwohl das Signal auf Rot stand.

Ohne den Ergebnissen der Unfalluntersuchung vorgehen zu wollen, sieht es so aus, als ob die geteilte Verantwortung für die Sicherheit auf der Bahnstrecke, auf der sich das Unglück ereignete, Ursache der Tragödie war.

Die Strecke selbst gehörte früher zum staatlichen japanischen Eisenbahnunternehmen JNR, wurde aber 1987 für den privaten Betrieb umgewidmet und befindet sich heute im Besitz der Shigaraki Highlands Railway, einem Eisenbahnunternehmen mit privatwirtschaftlicher Beteiligung. Der Sonderzug fuhr im Auftrag der West Japan Railway, einer Abteilung der Japan Railway Corporation (der Nach-

Forts. auf Seite 20

Neue Regeln für europäische Bahnen

Ein Beschluß des Ministerrats der Europäischen Gemeinschaft vom 20. Mai sieht die Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb vor und soll die europäischen Eisenbahnunternehmen verpflichten, ausländischen Betreibern Zugang zu ihren nationalen Schienennetzen zu gewähren.

Der vom Rat im Grundsatz verabschiedete Entwurf einer Richtlinie über den Ausbau der Bahnen in der Gemeinschaft wird in den Worten des für Verkehr zuständigen Mitglieds der EG-Kommission, Karel van Miert, den Weg für ein von allen Behinderungen befreites Eisenbahnsystem in der EG bereiten. Kernstück des neuen Pakets, in dem der in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr bereits fest verankerte Grundsatz der "Freizügigkeit des Angebots von Verkehrsdiensten" erstmals auch auf die Bahn Anwendung findet, ist das automatische Recht von Gemeinschaftsunternehmen zwischen Gesellschaften in mehr als einem EG-Mitgliedland, je nach Bedarf die für den Betrieb erforderlichen Gleisstrecken in anderen EG-Ländern zu benutzen.

Damit ermöglicht die Richtlinie privaten Unternehmen in der Praxis den Einsatz ihres eigenen Rollmaterials, wengleich sie es sorgfältig vermeidet, eine Präferenz für privates bzw. staatliches Eigentum zum Ausdruck zu bringen. Auch Eisenbahnunternehmen aus Nicht-EG-Ländern (z. B. der Schweiz, Österreich oder Jugoslawien) können den geplanten Gemeinschaftsunternehmen angehören, solange sie nicht die Kontrolle über das Unternehmen ausüben. Darüber hinaus gibt das Paket jedem Unternehmen im "kombinierten Verkehr" - damit sind Beförderungsdienste per Schiene und Straße (sowie gegebenenfalls Binnenschifffahrt) vom eigenen Land zu einem Bestimmungsort in einem anderen EG-Land gemeint - das Recht auf Zugang zum gesamten Eisenbahnnetz im EG-Raum. Um diese Vorschläge in die Praxis umzusetzen und sie mit der EG-Wettbewerbspolitik in Einklang zu bringen, müssen sie mit weitreichenden Veränderungen im Rechnungswesen und bei der Gebührenordnung der Bahnsowie größerer "Transparenz" bei den staatlichen Subventionen für den

Betrieb unwirtschaftlicher, jedoch sozial notwendiger Dienste einhergehen. Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb ruft bei den Eisenbahnergewerkschaften gemischte Gefühle hervor. Einerseits könnte diese Maßnahme den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße auf eine ausgeglichene Grundlage stellen (zur Zeit wird die Straßeninfrastruktur zum größten Teil staatlich finanziert, während die Bahnen selbst für Bau und Instandhaltung ihrer Gleisstrecken sorgen müssen). Andererseits besteht jedoch die Gefahr, daß die neuen Vorschläge einer Privatisierung der Bahnen Vorschub leisten können, was im Zusammenhang mit der den Staaten auferlegten Pflicht zur Offenlegung von Subventionen die Stilllegung weiterer Strecken in ländlichen Gebieten und im Vorortverkehr zur Folge haben könnte. Wie das jüngste Zugunglück in Japan (vergl. Artikel an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**) beweist, wirft die Benutzung einer Gleisstrecke durch mehrere Betreiber darüber hinaus auch ernstzunehmende Fragen bezüglich der Sicherheit auf.

... schwerstes Zugunglück seit 30 Jahren

Forts. von Seite 19

folgeorganisation der ehemaligen staatlichen JNR), während der Nahverkehrszug der Shigaraki Highlands Railway Company gehörte.

Shigaraki Highlands Railway haben bereits zugegeben, dem Nahverkehrszug trotz eines roten Signals die Ausfahrt aus dem Bahnhof erlaubt zu haben, ohne sich zuvor zu vergewissern, daß die Strecke frei sei. Darüber hinaus verstießen Bahnbedienstete offensichtlich gegen die Vorschriften, indem sie das eingebaute Zwangsbremssystem im Zug außer Kraft setzten. Das Eisenbahnunternehmen führte zu seiner Verteidigung an, daß durch Auslösen des Zwangsbremssystems alle Streckensignale automatisch auf Rot gesprungen wären und die Gefahr eines Zusammenstoßes gering war, da aufeinander zufahrende Züge in einer solchen Situation normalerweise anhielten.

Nicht ganz geklärt ist die Frage, ob der nächste Bahnhof von dem defekten Signal und der dadurch verursachten Verspätung des Nahverkehrszuges unterrichtet wurde, um diese Informationen an den JR-Zug weiterzuleiten, doch wie auch immer die Wahrheit aussehen mag: Die Nachricht von der Verspätung

des Nahverkehrszuges erreichte den JR-Zug nicht (direkte Kommunikation von Zug zu Zug war nicht möglich, da die Funktelefone auf unterschiedlicher Frequenz arbeiteten) und dieser mußte daher davon ausgehen, daß die Strecke frei war.

In einer Presseerklärung bezeichnete die der ITF angeschlossene Japanische Konföderation von Eisenbahnergewerkschaften (JRU) den Unfall als tragische Konsequenz des Profitstrebens auf Kosten der Eisenbahnsicherheit.

Dieses tragische Unglück, scheinbar verursacht durch die Vernachlässigung lebenswichtiger Sicherheitsverfahren bei einem unbedeutenden privaten Ei-

senbahnunternehmen, sollte andere Staaten veranlassen, noch einmal darüber nachzudenken, inwieweit die Sicherheit gewährleistet sein kann, wenn sie privaten Eisenbahnunternehmen Zugang zu ihrem staatlichen Streckennetz gewähren - eine Frage, die angesichts der Pläne der EG hinsichtlich einer Öffnung der Streckennetze in der Gemeinschaft für außenstehende Unternehmen (vergl. oben stehender Artikel) zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Unterdessen fordert die JRU eine umfassende Untersuchung der Unfallursachen und die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen, die ähnliche Unfälle in Zukunft verhindern können.

Lohnabschluß für deutsche Binnenschiffer

Die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) unterzeichnete einen neuen Kollektivvertrag mit einjähriger Laufzeit, der den Arbeitnehmern in der deutschen Binnenschifffahrt eine Erhöhung ihrer Löhne und Gehälter um 5,8 Prozent garantiert.

Der mit Wirkung vom 1. Mai 1991 in Kraft getretene Vertrag kam nach zwei schwierigen Verhandlungsrunden unter Leitung der Verhandlungsführer der Gewerkschaft, Manfred Rosenberg und Hans-Werner Kayßer, zustande.

In den Genuß der neu festgesetzten Löhne und Gehälter kommen die in der Güterschifffahrt und der Continuefahrt ebenso wie die auf Fahrgastschiffen beschäftigten Mitglieder der Gewerkschaft ÖTV.

ITF-Gewerkschaften planen Unterstützung für Fahrer bei Grenzblockaden

Die als Ergebnis von Entregulierung und Liberalisierung in allen Teilen der Welt drohenden Grenzblockaden waren Gegenstand der Diskussionen des ITF-Sektionsausschusses Straßenverkehr auf seiner von Ricardo Pérez von der argentinischen Föderation der Arbeitnehmer im Straßengüterverkehr geleiteten Sitzung am 15. und 16. Mai 1991 in Kopenhagen.

Da in Zukunft aller Voraussicht nach häufiger mit Aktionen dieser Art zu rechnen ist, regten die Sitzungsteilnehmer die Aufstellung einer Liste von Namen, Adressen und Telefonnummern örtlicher Gewerkschaftsfunktionäre in Grenzregionen durch das Sekretariat an, an die sich Mitglieder von ITF-Gewerkschaften unter den in den Blockaden feststehenden Fahrern wenden können.

In einer auf der Sitzung verabschiedeten Entschließung wurde dem ITF-Sekretariat eine koordinierende Rolle zugewiesen und die UNO-Wirtschaftskommission für Europa aufgefordert, sich bei den Regierungen der von den Aktionen betroffenen Länder für Maßnahmen einzusetzen, die die Lage der betroffenen Fahrer erträglicher machen.

ARBEITSBEDINGUNGEN

Der Stellvertretende Generalsekretär Graham Brothers stellte den Entwurf einer Modellverordnung zur Regelung der Dienst- und Ruhezeiten für Fahrer im gewerblichen Straßentransport vor, die Gewerkschaften in Ländern, in denen derartige Verordnungen entweder überhaupt nicht existieren oder

lediglich technische Fragen regeln, ein Hilfsmittel an die Hand geben soll.

Die in ihren wesentlichen Teilen mit IAO-Übereinkommen 153 über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport in Einklang stehende Verordnung wurde vom Ausschuß als Empfehlung verabschiedet.

Auch die Frage eines möglichen europäischen Kollektivvertrages wurde kurz angesprochen und an die nächste Sektionskonferenz verwiesen.

FAHRZEUGBAU

Die Sitzungsteilnehmer prüften einen Entwurf für ITF-Normen bezüglich des Baus und der Gestaltung von Lkws, der vom Sekretariat mit dem Ziel erarbeitet worden war, Fahrzeughersteller zur Übernahme dieser Normen zu bewegen. Als Erfolg wurde gewertet, daß Scania bereits seine Bereitschaft angedeutet hatte, mit der ITF eine Vereinbarung über den Bau von Fahrzeugen nach ITF-Normen zu unterzeichnen.

Die Sitzungsteilnehmer beschloßen, daß die Normen für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen und darüber gelten und in der Frage des Aufprallwiderstandes der Fahrerhäuser ein Kraftfahrzeugingenieur als Sachverständiger hinzugezogen werden sollte.

Eine kleine Arbeitsgruppe unter Vorsitz von Anders Westin von der schwedischen Kommunalarbeitergewerkschaft wurde mit der Erarbeitung von Vorschlägen bezüglich entsprechender Normen für den Bau von Bussen und Reisebussen beauftragt.

Als Ausgangspunkt für ihre Beratungen wird sich die Gruppe der Ergebnisse eines in Schweden durchgeführten umfassenden Forschungsprojekts über die optimalen Lenkbedingungen bedienen.

UNTERSTÜTZUNG BEI AUSLANDSFAHRTEN

Die Sitzungsteilnehmer prüften die Möglichkeit der Einrichtung eines internationalen Hilfsprogramms für Fahrer ähnlich der von EUROP ASSI-STANCE für belgische Berufsfahrer angebotenen Dienste.

Viele angeschlossene Gewerkschaften gewähren Fahrern anderer angeschlossener Gewerkschaften bereits Unterstützung auf der Basis der Gegenseitigkeit und es wurde angeregt, die bestehenden bilateralen Vereinbarungen zwischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften zu einem späteren Zeitpunkt zu einem europaweiten Netz zusammenzufassen.

Das Sekretariat erklärte sich bereit, eine Liste gewerkschaftlicher Kontaktadressen, Namen und Telefonnummern zur Verteilung an in ITF-Mitgliedsgewerkschaften organisierte Fahrer zusammenzustellen, damit die Fahrer wissen, an wen sie sich im Bedarfsfall wenden können, wenn sie auf internationalen Fahrten in Schwierigkeiten geraten und Hilfe benötigen.

Im Bereich der Gesundheit und Sicherheit wurde der Ausschuß über die Fortschritte des von Prof. Akerstedt in Schweden durchgeführten Forschungsprojekts über die Übermüdung von Berufsfahrern unterrichtet. Darüber hinaus erfuhren die Sitzungsteilnehmer, daß Forscher in den Niederlanden Vorschläge für Forschungsarbeiten in Zusammenhang mit Fahrern im Fernreiseverkehr erarbeiteten.

BESICHTIGUNG BEI SCANIA

Am 17. Mai besichtigten die Delegierten das Scania-Werk in Södertälje nahe Stockholm, wo sie an einer Jubiläumsfeier zum 100jährigen Bestehen von Scania teilnahmen und das Scania-Museum, -Informationszentrum, ein Montageband und die Teststrecke besichtigten.

Die nächste Sektionskonferenz Straßentransport wird auf Einladung der japanischen Mitglieder des Sektionsausschusses im September/Okttober 1992 in Japan stattfinden.

EuroCity Wien-Prag

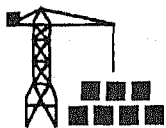
Die jüngsten politischen Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa ziehen positive Entwicklungen im europaweiten Eisenbahnnetz nach sich.

Engere Zusammenarbeit zwischen den nationalen Bahnverwaltungen hat zu einer Ausweitung des EuroCity-Systems im Bahnreiseverkehr geführt.

Am 2. Juni absolvierte der neue EuroCity-Service "Anton Dvorak" seine Jungfernfahrt auf der Strecke Wien-Prag. Darüber hinaus wurde das EuroCity-Netz in jüngster Zeit um die Strecken München-Zagreb, München-Budapest, Zürich-Berlin, Leipzig-Luxemburg-Paris und Dresden-Paris ergänzt.

EuroCity wurde 1987 als Bahnreisedienst für hohe Ansprüche eingeführt. Heute verbindet er 200 europäische Städte. Die Züge müssen strengen Qualitätsnormen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit, Restauration, Komfort und generellem Dienstleistungsniveau erfüllen.

Auch im EuroCargo-System des Schienengüterverkehrs werden ähnliche Schritte in Richtung auf eine stärkere Integration unternommen.



HAFENARBEITER

Gewerkschaften fordern Ausbildung in den Häfen

Der Einsatz von Seeleuten im Frachtumschlag, Berufsausbildungsnormen für Hafentarbeiter und die Beförderung nuklearer Abfallstoffe waren einige Punkte auf der Tagesordnung der alljährlich stattfindenden Sitzung der ITF-Hafentarbeitersektion, die am 3. und 4. Juni in London abgehalten wurde.

45 Delegierte von 27 angeschlossenen Gewerkschaften aus 25 Ländern nahmen an der Sitzung teil. Den Vorsitz führte der Vorsitzende der Hafentarbeitersektion, John Connolly von der Transport and General Workers' Union (Großbritannien).

Den Delegierten lagen die Ergebnisse einer von der ITF unter den angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften durchgeführten Umfrage über die nationalen Vorschriften und Praktiken beim Einsatz von Seeleuten im Frachtumschlag vor. Die Umfrage war auf Wunsch der US-amerikanischen International Longshoremen's Association (ILA) im Zusammenhang mit einem neuen Gesetz zur Beschränkung der Frachtumschlagstätigkeiten auf Hafentarbeiter in den USA durchgeführt worden. Das neue Gesetz (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991) läßt den Einsatz ausländischer Seeleute im Frachtumschlag nur dann zu, wenn das Land der nutznießenden Eigentümerschaft des betreffenden Schiffes seinerseits amerikanischen Seeleuten Tätigkeiten im Frachtumschlag in diesem Land erlaubt. Die Umfrage ergab, daß in fast allen Ländern in der Regel die Ausführung von Tätigkeiten im Frachtumschlag auf registrierte Hafentarbeiter beschränkt ist. Weitere Informationen gehen noch immer ein.

Die Frage einer Berufsausbildung für Hafentarbeiter hat mit der sich in mehreren Wellen vollziehenden Einführung neuer Technologien und den in vielen Ländern unternommenen Bemühungen um eine Entregulierung der Hafentarbeiter an Bedeutung gewonnen. Besonders Dringlichkeit erhält sie in der Europäischen Gemeinschaft angesichts der Harmonisierung der beruflichen Qualifikationen und Berufsgruppen, die mit der Schaffung des einheitlichen Binnenmarktes einhergeht. Die Delegierten beschlossen, eine ausführlichere Beratung über diese Frage auf die Tagesordnung

der nächsten Sektionssitzung zu setzen und auf die Erarbeitung einer ITF-Politik zur Ausbildung der Hafentarbeiter hinzuwirken.

In der Frage der Beförderung nuklearer Abfallstoffe diskutierten die Delegierten über die geeignetsten Methoden zur Umsetzung der ITF-Politik, wie sie in einer auf dem Kongreß in Florenz im vergangenen Jahr verabschiedeten Entscheidung zum Ausdruck kommt. Es herrschte Übereinstimmung darüber, daß wirksame Maßnahmen gegen derartige Frachten am besten im Rahmen einer gemeinsamen Kampagne der angeschlossenen Gewerkschaften aus allen betroffenen ITF-Sektionen ergriffen werden könnten. Dabei sollten sich die Anstrengungen im Rahmen der Kampagne darauf konzentrieren, bei der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) auf die Verabschiedung eines Verbots der Beförderung ausgebrannter Kernbrennstoffe auf nicht speziell zu diesem Zweck gebauten Schiffen zu drängen.

Die Sitzung verabschiedete Protestnoten an die türkischen Hafentarbeitgeber, die den Hafentarbeitern weiterhin den Abschluß neuer Kollektivverträge verweigern, ebenso wie an den Staatspräsi-

denten von Mexiko, dessen Regierung den Hafen von Veracruz im Vorfeld der geplanten Privatisierung unter Polizeikontrolle gestellt hat.

Kees Marges, Hafentarbeitersekretär von der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeitergewerkschaft Vervoersbond FNV in Rotterdam wird auf Wunsch der ITF angeschlossenen brasilianischen Schifffahrtsgewerkschaft CNTTMAF im Auftrag der ITF nach Brasilien reisen, um die dortigen Häfen zu besuchen und mit den Gewerkschaften über die Erfahrungen der europäischen Hafentarbeiter mit Entregulierung und Umstrukturierung zu beraten.

Entsprechend einer Empfehlung des ITF-Vorstands im Hinblick auf die Einrichtung von europäischen Regionalausschüssen in den einzelnen Fachsektionen stimmten die Sitzungsteilnehmer dem Vorschlag der Einrichtung eines Regionalausschusses für europäische Hafentarbeiter zu. Darüber hinaus forderten sie den Vorstand und den Regionalausschuß für Asien und den pazifischen Raum auf über die Schaffung eines Forums zu beraten, in dessen Rahmen die Hafentarbeiter aus Asien und dem pazifischen Raum ihre spezifischen Probleme diskutieren können.

Schwedischer Simulator mißt Frachtverschiebungen beim Transport

Dank eines von einem schwedischen Versicherungsunternehmen gebauten neuen Simulators erhält jeder, der für Verkehrssicherheit verantwortlich ist, die Möglichkeit, ein besseres Verständnis der Ursachen für die Verschiebung von Containerladungen beim Transit zu erwerben.

Der von einem für die Regulierung von Versicherungsansprüchen zuständigen Mitarbeiter der Trygg Hansa gebaute Simulator besteht aus einem lebensgroßen Container mit durchsichtigen Türen, der auf einer zur Simulierung des Wellengangs beim Seetransport nach oben und unten sowie nach beiden Seiten beweglichen Plattform montiert ist. Eine ähnliche Plattform wird zur Simulierung der Beförderung per Straße mit realistischer Beschleunigung und Bremswirkung benutzt.

Was mit der Fracht im Inneren des Containers geschieht, ist durch die Türen zu beobachten und wird zusätzlich mit einer im Innenraum des Containers angebrachten Kamera überwacht. Ein mit 16 verschiedenen Punkten des Containers verbundener Computer kann zur Messung der Krafteinwirkung und Belastung der Fracht und ihrer Befestigungen herangezogen werden.

Der Simulator hat sich bereits als äußerst wertvolle Entscheidungshilfe hinsichtlich der sichersten Verpackungs- und Verstaumethoden bei der Beförderung auf dem See- bzw. Landweg erwiesen.

Streik in Karatschi: Erfolg der Gewerkschaften

Schikanen und Verhaftungen zu Trotz konnten die Hafentarbeiter in Karatschi (Pakistan) durch entschlossenes Handeln eine 20% ige Lohnerhöhung sowie auch eine Anhebung der anderen Leistungen durchsetzen.

Mehr als 6.000 in der der ITF angeschlossenen Karachi Harbour and Dock Workers' Union organisierte Hafentarbeiter traten am 22. Mai in einen elftägigen Streik, um ihren Forderungen nach höheren Löhnen und größerer Arbeitsplatzsicherheit Nachdruck zu verleihen. Augenblicklich gibt es keinen garantierten Monatslohn für die Hafentarbeiter.

Regierung und Hafenbehörde reagierten verängstigt auf die Aktion, die den Hafenbetrieb rasch und wirksam lahmlegte und weitreichende Konsequenzen für die Volkswirtschaft des

Landes zu haben drohte. Private Stauerunternehmen wurden ermutigt, unter schwerem Polizeischutz ungelernete Gelegenheitsarbeiter in den Häfen einzusetzen.

Als es den gut organisierten Streikposten der Gewerkschaft gelang, die Gelegenheitsarbeiter zum Verzicht auf ihre Streikbrechertätigkeiten zu bewegen, ließ die erboste Polizeiführung 29 Streikaktivisten verhaften und entsandte Suchtrupps zur Jagd auf die Spitzenfunktionäre der Gewerkschaft.

Als nächstes versuchten es die Behörden damit, den Seeleuten Anweisung zur Bedienung der Hafenkranen zu geben, doch dies wurde rasch von der der ITF angeschlossenen pakistanischen Seeleutengewerkschaft PSU unterbunden.

Als die Verwaltung des Hafentarbei-

terregisters im Hafen von Karatschi androhte, Tausende ungelerner Arbeitnehmer in ein "zeitweiliges" Register einzutragen, drohte der Regierung die Kontrolle über den eskalierenden Arbeitskonflikt zu entgleiten. Daraufhin rief der Bundesminister für Kommunikation, Ghulam Murtaza Jatoi, die Konfliktparteien zu einer Sitzung zusammen, und bald lag ein für die Gewerkschaften annehmbares Angebot auf dem Tisch. Die Gelegenheitsarbeiter wurden aus dem Hafen abgezogen.

Neben der 20%igen Anhebung der Tageslöhne wurden auch die Zulagen erhöht. Die Forderung der Gewerkschaft nach Festangestellten-Status für registrierte Hafentarbeiter wurde zur weiteren Prüfung an die nationale Kommission für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen verwiesen.

Weitere Arbeitskonflikte in türkischen Häfen

Verunsichert durch den Streik der der ITF angeschlossenen türkischen Hafentarbeitergewerkschaft Likat-Is und eine Welle äußerst wirksamer Proteste vonseiten der ITF-Mitgliedsgewerkschaften (vergl. ITF-Nachrichten April 1991) versuchte sich das Hafenunternehmen Limas mit einer äußerst bizarren Rechtfertigung für seine Maßnahmen zu wehren.

In einem Schreiben an ITF-Generalsekretär Harold Lewis behauptet die Geschäftsleitung, wegen der Schließung ihrer Muttergesellschaft Metas im vergangenen Jahr, aufgrund derer der Hafen stillgelegt werden mußte, zur Entlassung ihrer Mitarbeiter und Zurückweisung aller Verhandlungsangebote der Gewerkschaft gezwungen gewesen zu sein.

Wenn dies zutrifft, bestand die einzige Aufgabe der Geschäftsleitung von Limas während der vergangenen drei Monate offensichtlich darin, neben dem Telefaxgerät zu sitzen und die Protestnoten der ITF-Hafentarbeitergewerkschaften entgegenzunehmen.

Nach Angaben von Likat-Is hat Metas allerdings seine Tätigkeit nach einer Phase finanzieller Schwierigkeiten wieder aufgenommen und vor kurzem sein Kapital auf 450 Mrd. türkische Pfund aufgestockt. Außerdem erhielt das Unternehmen vor kurzem einen staatlichen Kredit in Höhe von 100 Mrd. türkischen Pfund,

der einem angeblich aus dem Geschäftsleben ausgeschiedenen Unternehmen wohl kaum gewährt worden wäre. Darüber hinaus unterzeichnete die Geschäftsleitung von Metas vor kurzem einen Kollektivvertrag mit der Metallarbeitergewerkschaft für die Arbeitnehmer in ihren Werften.

Die Erklärung der Likat-Is für die Entlassungen bei Limas klingt wesentlich glaubwürdiger: In den Augen der Gewerkschaft handelt es sich um den Versuch des Unternehmens, sich um die Zahlung von Trennungsgeldern zu drücken.

"Die Geschäftsleitung will sich unserer Mitglieder entledigen und neue, nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmer zu minimalen Löhnen einstellen," erklärt die Gewerkschaft und fügt hinzu, daß das Berufungsgericht zur Zeit die Rechtmäßigkeit der Entlassungen prüft.

* Durch rasches Handeln konnten die Mitglieder der Likat-Is im staatlichen Mittelmeerhafen Mersin die Einstellung von Arbeitnehmern, die keine Hafentarbeiter waren, auf der Grundlage von Zeitarbeitsverträgen verhindern. Am 16. Mai reagierten 1.500 Hafentarbeiter mit einem Sitzstreik auf die Einstellung von dreineuen Mitarbeitern auf der Grundlage von 7-Monats-Verträgen durch das

türkische Eisenbahnunternehmen TCDD, Eigentümer des Hafens. In der Regel bedient sich das Unternehmen bei der Einstellung von Gelegenheitsarbeitern einer von der Gewerkschaft zusammengestellten Liste. In diesem Fall setzte es sich jedoch über das übliche Verfahren hinweg. In einem Anfall von Panik angesichts des Sitzstreiks wurden die drei fraglichen Arbeitnehmer wieder entlassen. Bevor die Aktion abgebrochen werden konnte, waren jedoch bereits sieben örtliche Gewerkschaftsfunktionäre der Likat-Is wegen ihrer Beteiligung an dem angeblich illegalen Sitzstreik von den Sicherheitskräften verhaftet worden. Aus Protest hielten die Hafentarbeiter den Hafen weiterhin besetzt. 14 Stunden später wurden ihre Kollegen ohne Anklageerhebung freigelassen.

** In einer Reihe von Häfen führten Likat-Is-Mitglieder Massenproteste gegen Angriffe auf die Kollektivverhandlungsrechte im öffentlichen Sektor an. Mehrere Tage lang veranstalteten Hafentarbeiter Mitte Juni Protestmärsche und schlossen sich den Massenkrankmeldungen ihrer Kollegen aus anderen staatlichen Wirtschaftsbereichen an, um der türkischen Regierung zu verstehen zu geben, daß sich die Probleme des öffentlichen Sektors nicht durch Angriffe auf die Belegschaften lösen lassen.



ZIVILLUFTFAHRT

Solidaritätsmaßnahmen und Eingreifen der Regierung zwingen Air Niugini zum Nachgeben

Die von Air Niugini wegen begrenzter Protestaktionen gegen überlange Dienstzeiten entlassenen neun FlugbegleiterInnen wurden inzwischen endgültig wiedereingestellt. Dieser Erfolg beendet einen langwierigen Arbeitskonflikt, in dessen Verlauf sich die Fluggesellschaft in ihrem Verhalten gegenüber der der ITF angeschlossenen Papua New Guinea Flight Attendants' Association und der ITF selbst nicht nur äußerst unnachgiebig zeigte, sondern die beiden Organisationen auch wiederholt hinterging (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991).

Im Anschluß an die Entscheidung eines Schlichtungsausschusses zugunsten der Gewerkschaft teilte die Fluggesellschaft der ITF schriftlich mit, daß die FlugbegleiterInnen wiedereingestellt

worden seien - eine Erklärung, die, wie die ITF später erfuhr, keinen Funken Wahrheit enthielt. Vielmehr hatte die Fluggesellschaft die FlugbegleiterInnen trotz ihrer Zusage, die Entscheidung des Ausschusses zu respektieren, nicht wieder auf die Gehaltsliste gesetzt. Wegen dieser unehrlichen Haltung der Fluggesellschaft bat die ITF ihre Mitgliedsgewerkschaften um weitere Maßnahmen zur Unterstützung der Papua New Guinea Flight Attendants' Association.

Nach einer längeren Phase erfolgloser Bemühungen, das Unternehmen zur Einhaltung seiner Zusage zu bewegen, weigerten sich die Mitglieder der der ITF angeschlossenen australischen Transport Workers' Union am 29. Mai erneut, die Maschine der Air Niugini

nach ihrer Ankunft in Sydney abzufertigen. Fast den ganzen Tag lang blieb das Flugzeug ohne Treibstoff oder Verpflegung. Die Australian Flight Attendants' Association verweigerte den Dienst auf zusätzlichen Qantas-Flügen nach Papua-Neuguinea. Dieser Aktion schloß sich auch die Australian International Cabin Crew Association an.

Diesmal zeigten die prompten und durchschlagenden Solidaritätsmaßnahmen der australischen Gewerkschaften auf höchster Ebene Wirkung. Im Anschluß an eine Beratung im Kabinett intervenierte der Ministerpräsident von Papua-Neuguinea persönlich mit einer Anweisung an die Fluggesellschaft, die FlugbegleiterInnen wieder einzustellen.

Massenentlassungen nach Turkish Airlines-Streik

Aus Protest gegen die im Anschluß an den erfolgreichen Streik im Mai (vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991) als Vergeltungsmaßnahme gegen Gewerkschaftsmitglieder vom 19. Juni an ausgesprochenen Kündigungen von 400 Arbeitnehmern bei Turkish Airlines (THY) wollten Mitglieder der ITF angeschlossenen türkischen Luftverkehrsgewerkschaft Hava-Is in einen dreitägigen Hungerstreik treten.

Die Kündigungen waren keinesfalls mit schlechten Arbeitsleistungen zu rechtfertigen: einer der Betroffenen hatte im Jahre 1990 eine Auszeichnung für seine Arbeit als Techniker erhalten. THY wollte offenbar an denjenigen Mitarbeitern ein Exempel statuieren, die den Streik, der mit einer 154%igen Lohnerhöhung für die Beschäftigten endete, unterstützt hatten.

Die Geschäftsleitung der Fluggesellschaft strebt nach einer Schwächung der Gewerkschaft, um die Durchsetzung umfangreicher Entlassungen im Vorfeld der Privatisierung zu erleichtern. Berichten zufolge plant das Unternehmen den Abbau von 3.000 Arbeitsplätzen - mehr als ein Drittel der vorhandenen Mitarbeiter.

Nach türkischem Recht ist es für die

Arbeitgeber ein leichtes, Arbeitnehmer unter Hinweis auf einen angeblichen Personalüberhang ohne Entschädigung zu entlassen. Kündigungen werden von den Arbeitgebern häufig eingesetzt, um die Arbeitnehmer einzuschüchtern und die Position der Gewerkschaften zu schwächen.

Angesichts strikter gewerkschafts-

feindlicher Gesetze steht die Hava-Is in ihrem Kampf gegen die Auswirkungen des Privatisierungsprogramms der THY vor großen Schwierigkeiten. Wie jedoch schon bei ihrem Streik kann die Gewerkschaft in diesem Kampf auf die volle Unterstützung der der ITF angeschlossenen Luftverkehrsgewerkschaften aus aller Welt zählen.

TGWU unterstützt BA-Personal am Golf

Die Unterstützung der Mitglieder der der ITF angeschlossenen britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) für das Personal der British Airways in Bahrain hat sich ausgezahlt. Die in der Golfregion tätigen Mitarbeiter, die im Rahmen des Sparprogramms bei British Airways entlassen worden waren, wurden inzwischen wiedereingestellt.

Die von der TGWU für die britischen Beschäftigten bei British Airways ausgehandelten Regelungen im Falle einer Freisetzung gelten nicht für die zu einem großen Teil palästinensischen Bemannungen in der Golfregion. In den Augen der TGWU-Mitglieder sollten jedoch unabhängig von der Staatsangehörigkeit für Bemannungen aus Großbritannien und dem Ausland gleiche Bedingungen gelten.

Anfänglich verweigerte die TGWU wegen der Diskriminierung der Mitarbeiter in der Golfregion durch BA ihre Zustimmung zu den Sparplänen des Unternehmens. Ein Gericht in Bahrain befand vor kurzem die Entlassungen für unzulässig und ordnete die Wiedereinstellung der betroffenen Arbeitnehmer bei voller Entschädigung für die seit dem Kündigungsdatum entgangenen Löhne an.

Kampf gegen Entlassungen bei Thai Airways geht weiter

Die der ITF angeschlossene All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) setzt ihren Kampf gegen den Beschluß der Thai Airways International, 22 ihrer "Zeitarbeitnehmer" in Neu-Delhi zu entlassen und ihre Tätigkeiten von außenstehenden Unternehmen auf Vertragsbasis ausführen zu lassen (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991), unverdrossen fort.

Jüngsten Berichten zufolge beabsichtigt die örtliche Geschäftsleitung in Delhi, den gesamten Flughafenbetrieb der Thai Airways auf private Vertragsunternehmen zu übertragen, darunter möglicherweise auch Air India. Wenn diese Pläne in die Praxis umgesetzt werden, droht auch den verbleibenden Mitarbeitern in Delhi die Entlassung.

Während der gesamten Dauer des Arbeitskonfliktes bedienen sich die örtlichen Manager gegen die Thai Airways

Employees' Association, einem Mitglied der AIFFAEU, gerichteter Methoden zur massiven Einschüchterung, z. B. rechtlich unzulässiger Versetzungen von aktiven Gewerkschaftern und der Zahlung von außertariflichen Zulagen für nicht gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter.

Auf seiner Sitzung in London verabschiedete der ITF-Sektionsausschuß Zivilluftfahrt eine Entschliebung, in der er seiner Unterstützung für die entlassenen Arbeitnehmer Ausdruck gab (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991). Der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, forderte den Geschäftsführenden Direktor der Thai Airways inzwischen schriftlich auf, durch persönliches Eingreifen eine Lösung des Konfliktes herbeizuführen. Der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaften in Ländern, die von Thai Airways bedient werden, wurden aufgefordert, ähnliche

Schreiben an die Geschäftsleitung zu richten.

Der ITF-Koordinierungsausschuß in Japan plant eine Sondersitzung für den 2. Juli, auf der über die Lage in der Geschäftsstelle der Thai Airways in Delhi beraten werden soll. Die Unterstützung der japanischen Gewerkschaft könnte sich als besonders schlagkräftig erweisen, da Thai Airways eine ganze Reihe von Destinationen in Japan bedient.

Das Verhalten von Thai Airways ist typisch für den mangelnden Respekt vieler ausländischer Fluggesellschaften in Indien für ihre einheimischen Mitarbeiter. Diese Unternehmen bemühen sich zunehmend um Einsparungen durch Übertragung ihrer Tätigkeiten auf Vertragsunternehmen und eine Schwächung der Gewerkschaften. Auch zur Praxis der Vertragsvergabe verabschiedete der Sektionsausschuß eine scharf formulierte Entschliebung.

ITF warnt American vor Zerschlagung der Gewerkschaften

Die ITF warnte die Geschäftsleitung von American Airlines (AA) vor möglichen Solidaritätsmaßnahmen der der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaften, falls sie ihre Pläne umsetzt, nach Übernahme der Flugdienste der TWA vom Flughafen London-Heathrow am 1. Juli der Gewerkschaft ihrer Mitarbeiter die Anerkennung zu entziehen.

Das bei TWA beschäftigte Bodenpersonal ist seit vielen Jahren in einer Reihe von Gewerkschaften organisiert, darunter die der ITF angeschlossene TGWU und die MSF. Die britischen Gewerkschaften baten die ITF zu intervenieren, nachdem sie von den Plänen der örtlichen Geschäftsführung von American Airlines erfahren hatten, die geltenden kollektivvertraglichen Vereinbarungen für die zusammen mit den Strecken übernommenen Mitarbeiter aufzuheben und die Beschäftigten zur Unterzeichnung von individuellen Beschäftigungsverträgen mit weit schlechteren Bedingungen zu zwingen.

Im Zusammenhang mit diesem Schritt wurde bereits eine Streikurabstimmung unter den Mitarbeitern bei TWA durchgeführt. Allerdings sehen sich die Gewerkschaften in ihrer Handlungsfähigkeit möglicherweise durch eine bizarre Bestimmung in den britischen Gesetzen zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen beschränkt. Dank Margaret Thatcher können Arbeitnehmer in einer Urabstimmung nur über Streikmaßnahmen gegen ihren Arbeitgeber abstim-

men - d. h. bis zum Inkrafttreten der Übernahme können sie nur gegen TWA streiken (die mit dem Problem nichts zu tun hat). Unter denjenigen TWA-Mitarbeitern, die dann das Glück haben, einen neuen Arbeitsplatz bei American Airlines zu bekommen, müßte also erneut eine Urabstimmung durchgeführt werden.

In einem Schreiben an den AA-Vorsitzenden Bob Crandall vom 24. Mai äußerte ITF-Generalsekretär Harold Lewis seine uneingeschränkte Unterstützung für die Kampagne der britischen Gewerkschaften um die Erhaltung der Gewerkschafts- und Kollektivverhandlungsrechte und warnte, daß ITF-Mitgliedsgewerkschaften in anderen Ländern gegebenenfalls um Solidaritätsmaßnahmen gebeten würden, falls der Konflikt nicht beigelegt werde. Um dieser Warnung Nachdruck zu verleihen, war dem Schreiben eine Solidaritätserklärung der der ITF angeschlossenen Transport Workers' Union of America (TWU) an die britischen Gewerkschaften beigelegt, die in den Vereinigten Staaten mehr als 32.000 Beschäftigte bei American Airlines organisiert.

Am 31. Mai reagierte der für Europa zuständige Vizepräsident der American Airlines auf den Protest der ITF. In einer Erklärung, die den weltweit mit gewerkschaftsfeindlichen Arbeitgebern konfrontierten Gewerkschaften nur allzu bekannt vorkommen wird, stritt Conrad Jacoby ab, daß die den ehemaligen TWA-

Mitarbeitern angebotenen Verträge "schlechter" seien, wie von der ITF behauptet, und begründete dies mit der Tatsache, daß die große Mehrzahl der Beschäftigten bei TWA die neuen Verträge "prompt und aus freien Stücken" unterzeichnet hätten, obwohl man ihnen angeboten habe, zunächst mit ihren Familien darüber zu sprechen.

Was Jacoby nicht erwähnte war, daß alle Arbeitnehmer, die die neuen Verträge nicht unterzeichnen wollten, am ersten Juli ihren Arbeitsplatz verlieren sollten! "Wir sind nicht gegen die Gewerkschaften," stellte Jacoby abschließend fest, "wir sind einfach ein arbeitnehmerfreundlicher Arbeitgeber."

Die Suche nach einer Lösung des Problems auf dem Verhandlungswege geht weiter, doch eines steht fest: Diese Art von Maßnahmen von seiten ausländischer Unternehmen zur Zerschlagung der Gewerkschaften kann nicht hingenommen werden. Wenn American Airlines damit in Heathrow durchkommt, wird die Gesellschaft den gleichen Trick an anderem Ort erneut ausprobieren, und andere Fluggesellschaften werden beweisen wollen, daß sie das auch können. Die ITF-Luftverkehrsgewerkschaften haben daher ein starkes Interesse daran, Americans Bestrebungen mit entsprechenden internationalen Maßnahmen zu begegnen. Wie genau diese Maßnahmen aussehen könnten, wird sich in den kommenden Monaten herausstellen.

Erholung nach dem Golfkrieg geht langsam voran

Die Erholung von den Auswirkungen der Golfkrise in der Luftverkehrswirtschaft setzt sich fort - wenn auch wesentlich langsamer als erwartet. Zahlreiche Fluggesellschaften haben Sparprogramme in Kraft gesetzt und bei KLM, SAS und Qantas stehen umfangreiche Entlassungen bevor. Die schier endlose Serie von Privatisierungen in allen Teilen der Welt reißt nicht ab, während Trans-European Airlines die Zulassung zur Bedienung der Strecke London-Gatwick-Brüssel erhielt.

ICAO-SCHÄTZUNGEN

Nach Schätzungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mußten die Linienfluggesellschaften weltweit bei Betriebseinnahmen im Jahre 1990 in Höhe von 198 Mrd. US-Dollar erstmals seit 1982 einen Verlust von 1,3 Prozent hinnehmen. Dieses Geschäftsergebnis wird hauptsächlich auf das schlechte Wirtschaftsklima im Jahre 1990 zurückgeführt, das sich durch die Golfkrise und steigende Treibstoffpreise noch verschärfte.

Die Organisation der Fluggesellschaften, IATA, schätzt die Verluste ihrer Mitglieder während der ersten beiden Monate dieses Jahres auf 2 Mrd. US-Dollar und erwartet weitere negative Auswirkungen wegen des allgemeinen Rückgangs im internationalen Flugreiseverkehr. Das führende Flugzeugleasingunternehmen GPA hält einige Voraussagen jedoch für zu pessimistisch und sagt für dieses Jahr eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um 3 Prozent voraus, etwa 50 Prozent weniger als vor der Krise erwartet.

SPARPROGRAMME

Vom Rückgang im weltweiten Flugreiseverkehr ist u. a. die nationale niederländische Fluggesellschaft KLM betroffen, die vor kurzem für das Finanzjahr 1990/91 einen Nettoverlust in Höhe von 315 Mio. US-Dollar bekanntgab - noch 1989/90 konnte KLM unter dem Strich einen Gewinn aufweisen. Die Fluggesellschaft plant den Abbau von 1.000 Arbeitsplätzen und die Übertragung von Tätigkeiten außerhalb des Kernbereichs des Unternehmens, z. B. im Verpflegungsbereich, auf Vertragsunternehmen, wodurch weitere 2.000 Arbeitsplätze eingespart werden sollen.

Die skandinavische Fluggesellschaft SAS will ihre Tätigkeit ebenfalls umstrukturieren und plant den Abbau von 3.900 Arbeitsplätzen. Zur Hälfte soll dies in Form von Umsetzungen und Vorruhestandsregelungen erreicht werden, für den Abbau der übrigen Arbeitsplätze werden jedoch auch Zwangsentlassungen erforderlich sein.

ENTLASSUNGEN BEI QANTAS

Die staatliche internationale australische Fluggesellschaft Qantas will im Rahmen der Vorbereitungen für ihre Privatisierung bis Dezember 3.600 Mitarbeiter entlassen. Die Management-Beratungsfirma Coopers and Lybrand empfiehlt in einem Bericht einen Abbau des technischen Personals um 14 Prozent sowie Kürzungen beim Personalbestand in den Bereichen Verkauf und Marketing um 18 Prozent. Wenn die Empfehlungen des Berichtes befolgt werden, verlieren auch 700 Mitglieder des Kabinenpersonals ihren Arbeitsplatz. Ferner sieht der Bericht Entlassungen von 200 Top-Managern der Fluggesellschaft (das entspricht einem Drittel des leitenden Personals) vor.

Die australische Regierung plant den Verkauf eines 49%igen Anteils an der Fluggesellschaft. Als mögliche Kaufinteressenten gelten Northwest Airlines sowie Japan Airlines und Singapore Airlines. Die Regierung ist bereit, bis zu 25 % der Fluggesellschaft an ausländische Investoren zu verkaufen.

UMSTRUKTURIERUNG BEI MAS

Die malaysische Regierung gab ihre Pläne bekannt, die regionalen und inländischen Flugdienste der nationalen Fluggesellschaft Malaysia Airlines (MAS) in einem eigenständigen Unternehmen zusammenzufassen. Dieser Schritt stünde in Einklang mit der von der Regierung verfolgten Politik der Privatisierung des gesamten Verkehrssektors, einschließlich Flughäfen, Eisenbahnen und Häfen.

Es ist zu erwarten, daß das Regional- und Inlandsfluggeschäft der MAS mit zwei anderen staatlich kontrollierten Luftverkehrsunternehmen verschmolzen wird. MAS wäre dann ausschließlich im Langstreckenverkehr tätig. Auch wird erwartet, daß sich die Fluggesellschaft von ihrem Verpflegungsbereich trennen wird.

PRIVATISIERUNG BEI PHILIPPINE AIRLINES

Die an einer möglichst raschen Privatisierung von Philippine Airlines interessierte philippinische Regierung will die Auslandsschulden der nationalen Fluggesellschaft in Höhe von mehr als 400 Mio. US-Dollar abschreiben. Darüber hinaus hob sie die Obergrenze des Anteils ausländischer Interessen an einer privatisierten Philippine Airlines von 35 auf 40 Prozent an. Northwest Airlines zeigte sich an einer Beteiligung an dem von einer philippinischen Großbank organisierten Konsortium interessiert. Ein weiterer Kaufinteressent ist ein in Manila ansässiges Konsortium, das die Unterstützung einer Gruppe von Piloten der Philippine Airlines hat.

NEUE MASCHINEN FÜR LOT

Die schwedische Fluggesellschaft Linjeflyg unterzeichnete eine Vereinbarung mit der staatlichen polnischen Fluggesellschaft LOT über den Aufbau einer als Gemeinschaftsunternehmen betriebenen europäischen regionalen Fluggesellschaft. LOT, deren Privatisierung sich in Vorbereitung befindet, soll neun Mittelstreckenmaschinen des Typs MD-80 leasen. Bereits heute setzt sie drei geleaste Maschinen des Typs Boeing 767 ein.

TRANS-EUROPEAN AIRWAYS

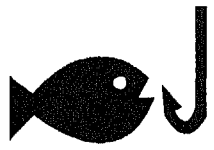
Trans-European Airways (TEA) konnte sich im Zusammenhang mit dem Angebot von Liniendiensten zwischen Brüssel und London-Gatwick gegen die belgische Regierung durchsetzen. Die Fluggesellschaft, die in der nächsten Woche den Flugbetrieb aufnehmen wird, tritt an die Stelle von Air Europe, die im März nach dem Zusammenbruch der International Leisure Group Konkurs anmelden mußte. Bisher hatte die belgische Regierung der TEA die Genehmigung zum Wettbewerb mit Sabena auf stark frequentierten Strecken verweigert.

Argentinische FlugbegleiterInnen wiedereingestellt

Aufgrund eines Ministererlasses wurden elf am 24. Januar 1991 von Aerolíneas Argentinas entlassene, in der der ITF angeschlossenen Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA) organisierte Mitglieder des Kabinenpersonals wiedereingestellt.

Die FlugbegleiterInnen waren wegen der von den neuseeländischen Zollbehörden gegen sie erhobenen Beschuldigung des Imports von Waren ohne dazugehörige Quittungen entlassen worden. Die AAA hatte sich nachdrücklich für die Zurücknahme der Entlassungen eingesetzt.

Auf ihrer Sitzung in Buenos Aires im März dieses Jahres hatten die Mitglieder des technischen Ausschusses des Kabinenpersonals der ITF eine Entschließung verabschiedet, in der sie ihrer Unterstützung für die entlassenen FlugbegleiterInnen Ausdruck gaben. Diese Entschließung war der AAA bei ihren Bemühungen um die Aufhebung der Entlassungen behilflich, und die Gewerkschaft dankt allen Delegierten, die an der Sitzung teilnahmen.



Gefühl gegen Wissenschaft im Streit um Walfangverbot

Sind Wale besonders privilegierte Geschöpfe, die auf alle Zeiten unter Schutz gestellt sein sollten, oder sollten sie wie große Fische behandelt werden? Können die schrumpfenden Fischbestände der Welt gegen ein unkontrolliertes Wachstum der Walpopulation bestehen? Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit einer weltweiten Einigung über die internationale Regulierung des Walfangs, solange die zuständige internationale Ordnungsbehörde offenbar von Mitgliedstaaten dominiert wird, die den gewerblich betriebenen Walfang schon vom Grundsatz her ablehnen?

Die diesjährige (43.) Jahrestagung der Internationalen Walfangkommission (IWC) Ende Mai in Reykjavik (Island) ließ diese und andere grundlegenden Fragen unbeantwortet.

Ursache der Krise in der IWC ist das Spannungsverhältnis zwischen zwei immer weniger miteinander zu vereinbarenden Positionen. Auf der einen Seite stehen die traditionellen Walfängernationen, die dem Walfangmoratorium 1986 aus der begründeten wissenschaftlichen Erkenntnis heraus zustimmten, daß die schwindenden Walbestände geschützt werden mußten, um eine weitere rationale Nutzung auch in Zukunft zu ermöglichen. Auf der anderen Seite stehen die Umweltschützer und ihre Verbündeten in der IWC, die den Walfang grundsätzlich und völlig unabhängig von der Größe der Walbestände aus moralischen Gründen verurteilen. Ironischerweise waren viele Staaten, die heute so nachdrücklich die Position der "Umweltschützer" vertreten, dafür verantwortlich, daß die Walbestände während der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts weltweit kurz vor der Vernichtung standen.

Ob es nun Schuldgefühle sind, die Länder wie die USA und Großbritannien in die Armee der Anti-Walfanglobby treiben, oder einfach nur die Tatsache, daß sie kein wirtschaftliches Interesse an dem Gewerbe mehr haben - eines ist klar: Sie lassen sich in ihrer Politik von Gefühlen, nicht von wissenschaftlichen Erkenntnissen leiten.

Wissenschaftler stimmen heute darin überein, daß sich die Bestände von

Zwerg- und Finnwalen in den arktischen und antarktischen Gewässern ausreichend erholt haben (die Finnwalbestände waren übrigens niemals ernsthaft gefährdet).

Solange die Bestände klein waren, argumentierte die Anti-Walfanglobby mit dem Artenschutz. Nachdem die Zahlen nun wieder angestiegen sind, ist sie auf moralische Argumente umgestiegen. Die Weltöffentlichkeit stimmt ihr - bisher zumindest - in weiten Teilen zu, doch sollte man sich einmal genauer ansehen, was die radikaleren (und ehrlicheren) Mitglieder der Umweltbewegung zu sagen haben. Wale ernähren sich von Fisch (vorzugsweise Kabeljau), und das in großen Mengen. Wenn sich die Walbestände weiterhin unkontrolliert vermehren können, wird sich der Mensch mit einem immer weiter schrumpfenden Fangertrag in der Fischerei abfinden müssen.

Als Alternative zu einer rein vegetarischen Ernährung bleibt nur zu akzeptieren, daß der Mensch Teil der Nahrungskette ist und Walfang lange Zeit als Teil einer kontrollierten und ausgewogenen Nutzung der Meeresressourcen betrieben wurde.

AUS GEWERKSCHAFTLICHER SICHT

Die der ITF angeschlossenen isländischen Seeleutegewerkschaften SSI und FFSI, die die große Mehrzahl der Fischer des Landes vertreten, gaben auf der diesjährigen IWC-Tagung eine gemeinsame Erklärung ab. Darin heißt es:

"Von alters her lebt Island von der Nutzung der Meeresressourcen, die das Land umgeben. Um diese Ressourcen langfristig nutzen zu können, muß eine Fischfang betreibende Nation wie Island sorgfältig darauf bedacht sein, sie nicht zu erschöpfen.

Bei ihrer Fangtätigkeit haben sich isländische Seeleute und Schiffsbetreiber stets an den Empfehlungen der Wissenschaftler hinsichtlich einer Ausnutzung der Bestände ohne Gefahr für deren Fähigkeit, sich zu erneuern, orientiert," erklären die Gewerkschaften.

Sie erinnern daran, daß das IWC-Moratorium ursprünglich für die Zeit von 1986 bis 1990 gelten sollte.

"Die Entschließung forderte die

IWC auf, während dieses Zeitraums eine umfassende wissenschaftliche Erforschung der Walbestände in die Wege zu leiten, um nach Ablauf dieses Zeitraums den Umfang der verschiedenen Bestände beurteilen zu können und auf dieser Grundlage eine Entscheidung über die Fortsetzung des Walfangs zu treffen.

Inzwischen hat eine umfassende Erforschung der Walbestände im Nordatlantik stattgefunden, an der Island führend beteiligt war. Die Ergebnisse dieser Forschungsarbeiten zeigen eindeutig, daß die Jagd auf Zwerg- und Finnwale in den Gewässern um Island nun gefahrlos wiederaufgenommen werden kann."

Obwohl Island diese Forschungsarbeiten im Auftrag der IWC durchführte, wurde es deswegen von verschiedenen Umweltgruppen verurteilt, die den Walfang zu Forschungszwecken sogar zum Anlaß nahmen, zu einem Boykott isländischer Waren aufzurufen - ein eindeutiger Hinweis darauf, wie sehr es von der jeweiligen Situation abhängt, ob die Autorität der IWC anerkannt wird oder nicht.

"Die Seeleute, die in den Gewässern um Island Walfang betreiben," erklären die Gewerkschaften, "und deren ganzer Lebensunterhalt davon abhängt, daß eine solche Nutzung wieder zugelassen wird, vertrauen darauf, daß im Lichte der vorliegenden Daten ... eine Genehmigung zur Aufnahme der Jagd auf Zwerg- und Finnwale noch in diesem Sommer erteilt wird. Der Lebensunterhalt der Seeleute und ihrer Familien steht auf dem Spiel."

Die Seeleutegewerkschaften stellen ferner fest, daß nicht nur der Lebensunterhalt all derer, die in den das Land umgebenden Gewässern Fischfang betreiben, sondern der ganzen Nation in Zukunft wegen der übermäßigen Zunahme der Meeressäuger in Gefahr sei, wenn die IWC das Walfangverbot aufrechterhalte. "Wie schon in der Vergangenheit wird Island den Walfang auch weiterhin in enger Absprache mit den auf diesem Gebiet tätigen Wissen-

Forts. auf Seite 28

Gewerkschaftskampagne zum Schutz der Meeresumwelt geplant

Die ITF-Sektion der Fischer setzt sich für eine weltweite Kampagne gegen die zunehmende Zerstörung der Weltmeere durch Umweltverschmutzung ein.

Am 29. und 30. Mai überprüfte der Unterausschuß für Meeresschutz der Sektion auf seiner Sitzung in Reykjavik das im Juni 1990 von der ITF-Sektionskonferenz der Fischer verabschiedete "ITF-Aktionsprogramm zum Meeresschutz" sowie den "Aktionsplan für die Meeresumwelt", der im September 1990 auf der internationalen Gewerkschaftskonferenz über die Meeresumwelt in Leningrad verabschiedet worden war, auf Möglichkeiten zur Erarbeitung einer umfassenden Politik zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung.

Die Sitzungsteilnehmer stimmten darin überein, daß diese Politik in Form einer Broschüre für die Kampagnetätigkeit veröffentlicht werden sollte. Die Politik wurde in groben Umrissen verabschiedet und das Sekretariat beauftragt, einen detaillierten Entwurf zu erarbeiten, der anschließend zur Stellungnahme an die angeschlossenen Fischergewerkschaften verschickt werden soll.

Nachdem sie sich der auf der Konferenz in Leningrad verabschiedeten Empfehlung bezüglich der Organisation einer internationalen Umweltkonferenz durch ITF und IUL (der Internationale der Lebensmittelarbeiter-Gewerkschaften) angeschlossen hatten, sprachen sich die Anwesenden dafür aus, daß die ITF bei der Vorbereitung dieser Veranstaltung eine führende Rolle übernehmen sollte.

Unter dem Tagesordnungspunkt "Verschiedenes" forderten die Mitglieder des Unterausschusses das Sekretariat auf, gegenüber der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) schriftlich der Enttäuschung der ITF darüber Ausdruck zu geben, daß die IAO noch immer keinen ständigen Ausschuß für die Fischereiwirtschaft eingerichtet habe.



Die Sitzungsteilnehmer baten das Sekretariat außerdem um Weiterleitung des von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft erarbeiteten Papiers zu den Probleme bezüglich der gemeinsamen Fischereipolitik zur Stellungnahme an die der ITF angeschlossenen Fischergewerkschaften in der EG.

Abschließend beriet der Unterausschuß über die von der Ablagerung radioaktiver und anderer giftiger Abfallstoffe unter dem Meeresboden - z. B. den britischen Plänen für eine Atomwülfdeponie unter den Meeresboden nördlich von Dounreay (Schottland) - ausgehenden erheblichen Gefahren.

In einer EntschlieÙung verurteilten die Ausschußmitglieder alle Schritte in Richtung auf die Ablagerung von Abfällen

unter dem Meeresboden. Darin wird auch auf das Pariser Übereinkommen von 1974 verwiesen, in dem sich die Unterzeichnerstaaten verpflichten, eine Verschmutzung der Meere aus Quellen an Land durch radioaktive Substanzen und andere Abfallstoffe mit Hilfe entsprechender Maßnahmen zu verhindern oder zu beseitigen. Dieses Übereinkommen stelle ein bereits vorhandenes Instrument für den Bereich des Nordatlantik dar, das in seinem Geltungsbereich auch auf die Bedrohung durch Ablagerungen unter dem Meeresboden ausgedehnt werden solle. Die EntschlieÙung fordert die Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens auf, die Ablagerung unter dem Meeresboden in den Geltungsbereich des Übereinkommens aufzunehmen.

... Gewerkschaften fordern Islands Austritt aus der IWC

Forts. von Seite 27

schaftlern unseres Landes betreiben und dafür Sorge tragen, daß die Walbestände durch den Walfang nicht bedroht werden, um so die Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts zu gewährleisten."

Dieser Appell stieß allerdings auf taube Ohren. Zwar stimmte die IWC einer möglichen Aufhebung des Fangverbots für Zwergwale in der Antarktis

zu. Wissenschaftlichen Schätzungen zufolge gibt es dort 760.000 Zwergwale; es ist eine vorläufige Fangquote von 7.000 Zwergwalen im Gespräch.

Ähnlichen Schätzungen zum Trotz, wonach der Bestand im Nordatlantik 100.000 Zwergwale zählt, wird es hier keine Fangquote geben. Island hatte lediglich um eine sofortige Genehmigung für die Jagd weniger hundert Wale gebeten, doch wurde diese Bitte igno-

riert.

Die Gewerkschaften drängen die isländische Regierung, trotz des IWC-Beschlusses den Walfang wieder aufzunehmen. Der isländische Walfangbeauftragte Gudmundor Erikson empfahl öffentlich den Austritt seines Landes aus der IWC.

Die ITF war auf der Sitzung durch Mark Dickinson, Sektionsassistent Senior, vertreten.

TODESFÄLLE

Norman Docker, ehemaliger Generalsekretär der Waterside Workers' Federation of Australia (WWF) und dienstältester Funktionär seiner Gewerkschaft, verstarb im Mai im Alter von 68 Jahren.

Docker schloß sich im Jahre 1950 als Hafearbeiter in Sydney der WWF an. Die Gewerkschaft wurde rasch auf seine Talente aufmerksam, und innerhalb eines Jahres wurde er zum Leiter der nationalen Abteilung für industrielle Fragen und Forschung ernannt.

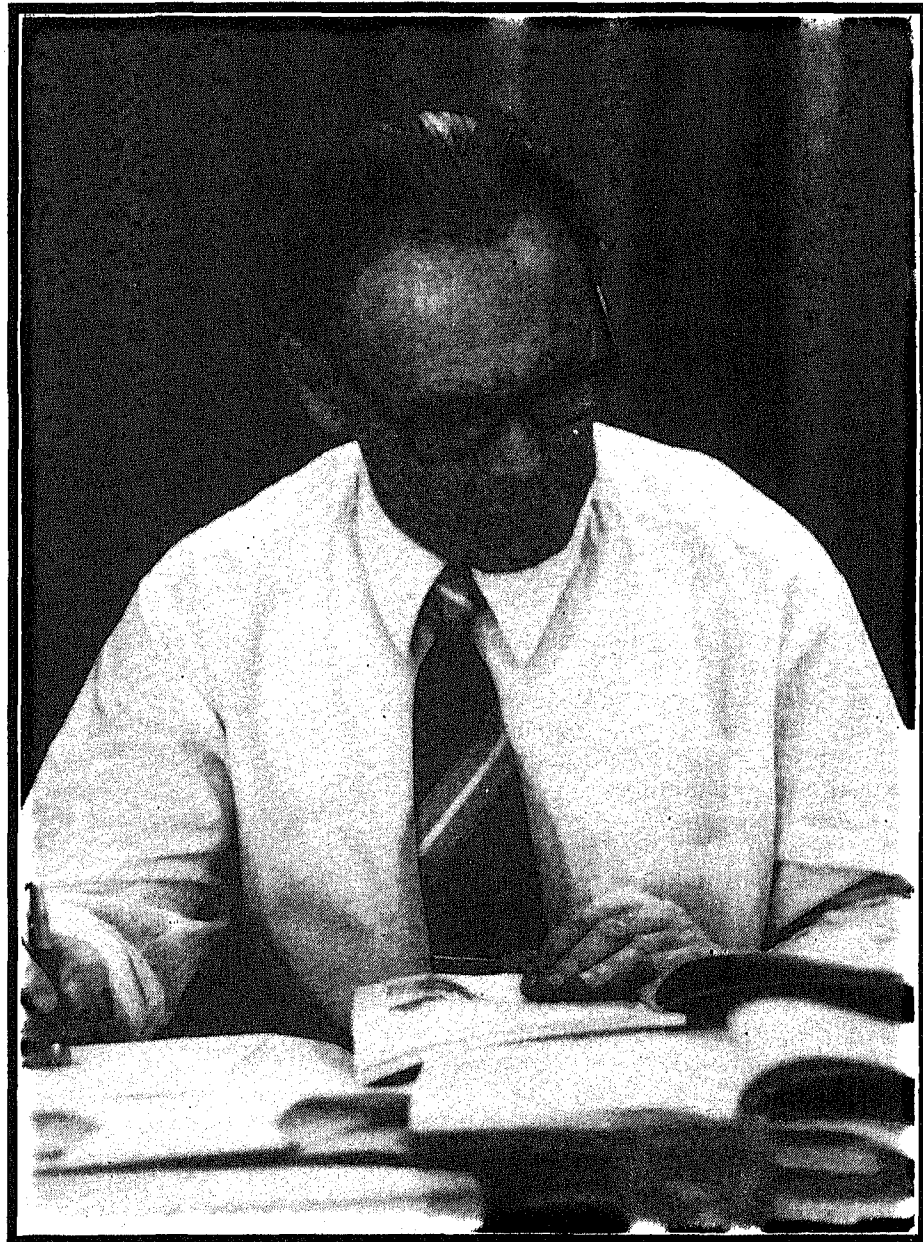
Im Rahmen seiner herausragenden gewerkschaftlichen Laufbahn hatte er verschiedene Ämter inne, u. a. als gewählter Leiter der Abteilung für industrielle Fragen, Stellvertretender Generalsekretär/Kassenwart und Stellvertretender Generalsekretär.

Als der amtierende Generalsekretär Charlie Fitzgibbon 1983 in den Ruhestand trat, wurde Docker in das Spitzenamt der Gewerkschaft gewählt, mußte es jedoch im Jahr darauf aus gesundheitlichen Gründen niederlegen. In der für ihn typischen Weise hatte er die ernstzunehmenden Beschwerden, die ihn zu diesem schweren Entschluß zwangen und erst nach seinem Rücktritt voll zu Tage traten, immer heruntergespielt.

Während seiner Zeit bei der WWF erlebte die Gewerkschaft ihren Höhepunkt sowohl was ihren Mitgliederstand als auch ihren politischen und wirtschaftlichen Einfluß anging. Er selbst galt auf nationaler ebenso wie internationaler Ebene als einflußreiche Persönlichkeit. Er war Mitglied des Ausschusses für Arbeitsgesetzgebung des australischen Gewerkschaftsdachverbandes ACTU und vertrat die WWF mehrere Jahre lang im Konsultationsrat für die Hafenwirtschaft.

Mit seinen sorgfältig erarbeiteten und gut dokumentierten Eingaben an die verschiedenen von der jeweils amtierenden Regierung eingesetzten Untersuchungskommissionen trug Docker erheblich dazu bei, daß das verhaßte System der Gelegenheitsarbeit abgeschafft wurde und eine moderne Hafenwirtschaft entstand, in der die Arbeitnehmer in den Genuß von Arbeitsplatzsicherheit, einem garantierten Mindestlohn und besseren Beschäftigungsbedingungen als in den meisten anderen Wirtschaftsbereichen gelangten.

Er war auch maßgeblich an der Verwandlung der WWF in eine Industriegewerkschaft beteiligt, indem er die Organisierung der Handwerker, Büro-



angestellten und Schiffsbauer vorantrieb. Dabei bedurfte es seiner nicht unerheblichen Fähigkeiten als gelernter Rechtsanwalt, um die rechtlichen Angriffe all derjenigen abzuweisen, die das Entstehen einer Industriegewerkschaft in den Häfen zu verhindern suchten.

Er war aktives Mitglied der ITF-Hafenarbeitersektion und gewährte auf Wunsch der ITF einer Reihe von Hafenarbeitergewerkschaften im pazifischen Raum seinen Beistand.

Avraham Alon, Leiter der internationalen Abteilung des israelischen Gewerkschaftsdachverbandes Histadrut, verstarb am 24. Juni im Alter von 59 Jahren.

Alon war über 20 Jahre lang für den israelischen Gewerkschaftsbund tätig und der internationalen Gewerkschaftsbewegung tief verbunden.

Joseph P. Selly, knapp 30 Jahre lang Präsident der American Radio Association und ihrer Vorgängerorganisation, verstarb am 13. März im Alter von 85 Jahren. Im Jahre 1935 stand Selly an der Spitze eines Streiks der American Radio and Telegraphists' Association in New York und San Francisco, in dessen Folge der oberste Gerichtshof den Arbeitgebern das Recht zur Entlassung von streikenden Arbeitnehmern zusprach.



Bill Morris — designierter Generalsekretär der britischen Transportarbeitergewerkschaft

ITF-Vorstandsmitglied **Bill Morris** wurde zum designierten neuen Generalsekretär der britischen Transport and General Workers' Union gewählt. Damit steigt Morris (52) vom zweithöchsten Gewerkschaftsamt in der TGWU, das er während der vergangenen fünf Jahre bekleidete, an die Spitze der Gewerkschaft auf. Morris übernimmt das Amt des Generalsekretärs von Ron Todd, wenn dieser im März 1992 in den Ruhestand geht.

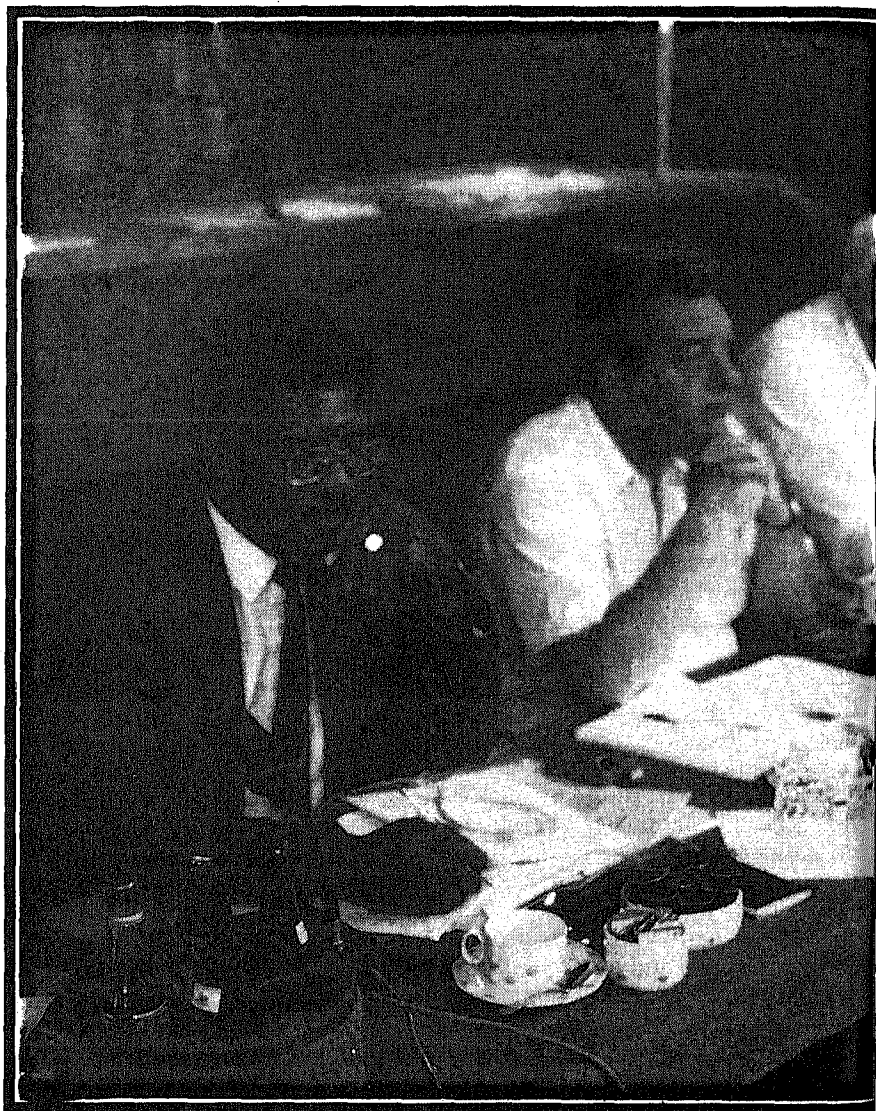
Der in Jamaica geborene Morris kam 1954 nach Großbritannien, wo er in der Metallindustrie im Nordwesten Englands Beschäftigung fand und als gewerkschaftlicher Vertrauensmann Erfahrungen sammelte.

Seine hauptamtliche Tätigkeit für die TGWU nahm er im Jahre 1973 als Organisationsfunktionär auf Bezirksebene und später als Bezirkssekretär auf. Es folgte ein rascher Aufstieg in der Gewerkschaft. 1979 war er bereits nationaler Sekretär für den Bereich Personenverkehr und für landesweite Verhandlungen im Bus- und Reisebussektor zuständig. Sechs Jahre später wurde er zum Stellvertretenden Generalsekretär ernannt.

Er ist Mitglied des Generalrats sowie des Finanzausschusses des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC, bei dem er auch den Vorsitz im Verkehrsausschuß innehat.

Auf dem ITF-Kongreß 1986 in Luxemburg wurde Morris in den ITF-Vorstand gewählt.

ITF-Vorstandsmitglied **Victoriano Sánchez** wurde auf dem außerordentlichen Gewerkschaftstag der spanischen Transportarbeitergewerkschaft FETT-UGT am 10. und 11. Mai im Amt des Generalsekretärs der Gewerkschaft bestätigt. **Miguel de Julian** wurde als internationaler Sekretär der Gewerkschaft wiedergewählt.



Bill Morris (links) während des ITF-Kongresses

Andreas C. Savvides legte nach 17 Jahren als Generalsekretär der Föderation der Beschäftigten im halbstaatlichen Sektor Zyperns sein Amt nieder, um beim Gewerkschaftsdachverband Cyprus Workers' Confederation den Posten des Leiters der Finanzabteilung zu übernehmen. Zum Nachfolger Savvides im Amt des Generalsekretärs wurde auf einem außerordentlichen Gewerk-

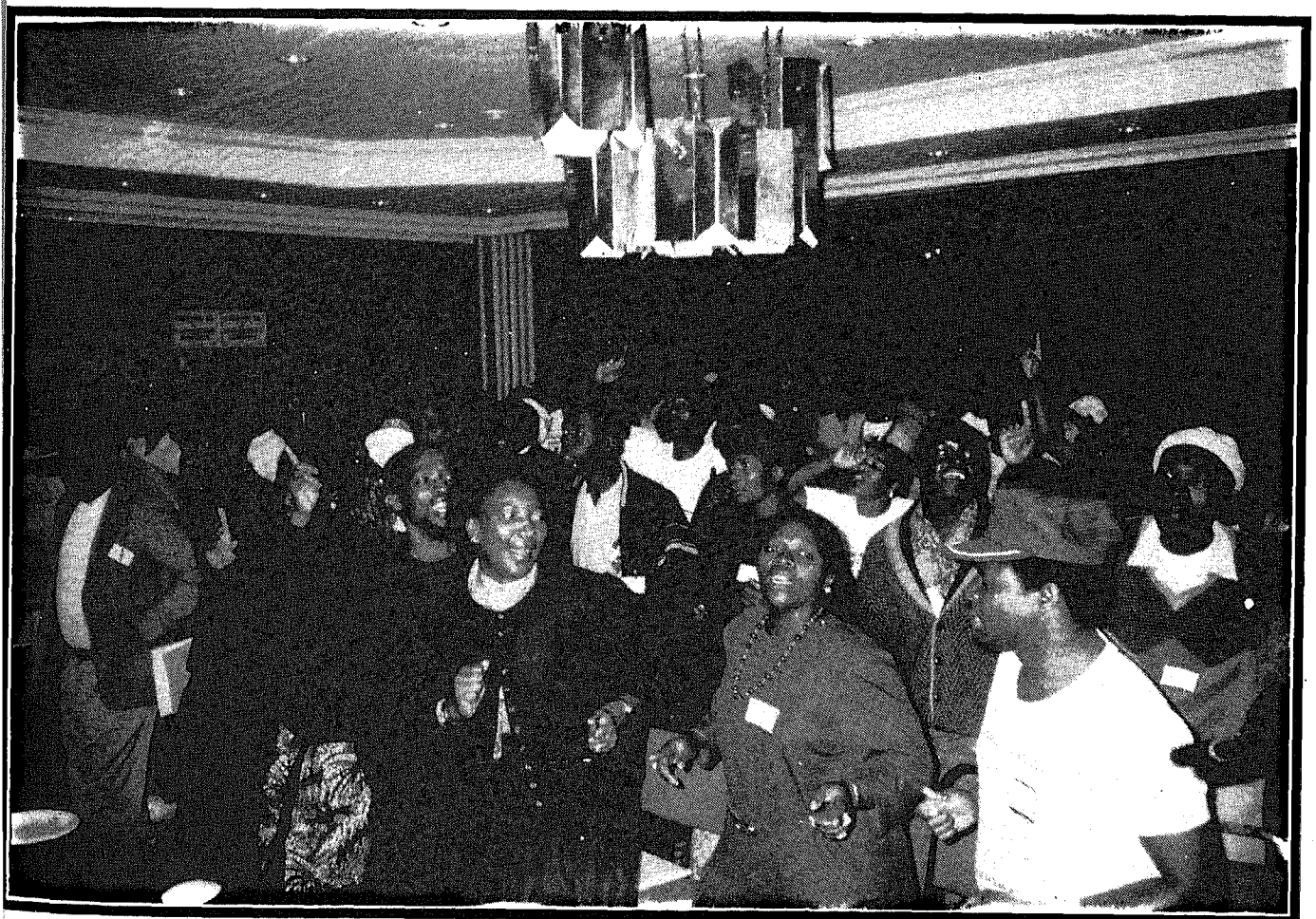
schaftstag Ende Mai **Panayiotis Karavas** gewählt.

Karl Casserini, Stellvertretender Generalsekretär des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB) ist nach 34 Jahren Tätigkeit für den IMB in den Ruhestand getreten. Zuvor war er Generalsekretär des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) bei der OECD.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

2.-6. Sept.	Billigflaggeninspektorenseminar	Eastbourne (England)
9. und 10. Sept.	FPC-Unterausschuß	London
11. Sept.	Planungsausschuß des Regionalaus- schusses für europäische Seeleute	London
25. und 26. Sept.	Rhein-Main-Donau	Regensburg
8. und 9. Okt.	Ärmelkanaltunnel	Paris
9. und 10. Okt.	Verkehrspolitischer Unterausschuß der Sektion Eisenbahn	Paris
15. und 16. Okt.	Vorstand	London



Ein etwas ungewohntes Bild auf einer ITF-Tagung, aber sicherlich nachahmenswert — der Gewerkschaftstag der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (vergl. Bericht auf S. 1)

ITF-NACHRICHTEN

Die ITF-Nachrichten erscheinen in englischer, französischer, spanischer, schwedischer und deutscher Sprache und können von allen angeschlossenen Gewerkschaften, befreundeten Organisationen und den Medien bezogen werden. Nachdruck mit Quellenangabe ("ITF-Nachrichten") erwünscht. Wenn Ihr die ITF-Nachrichten regelmäßig beziehen möchtet, schreibt bitte an die ITF-Press- und Forschungsabteilung unter der unten angegebenen Adresse. Angeschlossene Gewerkschaften erhalten automatisch mindestens ein Exemplar zugesandt. Wir würden uns allerdings freuen, wenn Ihr eine größere Anzahl zur Weitergabe an die Mitglieder Eurer leitenden Gremien, Funktionäre und Eure örtlichen Gewerkschaftsbüros bestellen würdet.

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKRO

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

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