

FIDSCHI-REGIERUNG VERZICHTET AUF EINSCHRÄNKUNG DER GEWERKSCHAFTSRECHTE

Die angedrohte solidarische Unterstützung eines für den 16. Juli geplanten Generalstreiks durch der ITF angeschlossene und andere Gewerkschaften in Asien und dem Pazifischen Raum veranlaßte die nicht demokratisch gewählte Regierung von Fidschi, ihre Pläne für ein Verbot fast aller gewerkschaftlichen Betätigung in dem Inselstaat unverzüglich aufzugeben.

Mahendra Chaudhry, Präsident der der ITF angeschlossenen Fiji Public Service Association und Generalsekretär des Gewerkschaftsdachverbandes von Fidschi (FTUC), bat auf einer Zusammenkunft mit führenden ITF-Funktionären in London Anfang Juli um Unterstützung der ITF für den geplanten Generalstreik aus Protest gegen zwei im Mai veröffentlichte Gesetzesentwürfe, die die Grundlage für ein scharfes Durchgreifen gegen die Gewerkschaften bilden sollten.

Erlaß Nr. 18 sollte Arbeitskampfmaßnahmen in der Zuckerwirtschaft verbieten, wo ein seit langem schwelender Arbeitskonflikt die Ernte behinderte. Erlaß Nr. 19, mit dem "jede Handlung oder Unterlassungshandlung, die den Betriebsablauf in einem wichtigen Wirtschaftsbereich gefährdet und die Volkswirtschaft von Fidschi bedroht oder behindern könnte" zu einem mit einer Haftstrafe von bis zu sieben Jahren belegten Straftatbestand erklärt wurde, ging noch wesentlich weiter. Laut der in einem Zusammenhang zu dem Erlaß aufgeführten Definition eines "wichtigen Wirtschaftsbereichs" gehörten dazu u. a. die Verkehrswirtschaft, die Zivilluftfahrt, das Fremdenverkehrsgewerbe, die Elektrizitätsversorgung, der Fernmeldebereich, der Bergbau und praktisch der gesamte landwirtschaftliche Bereich.

Aus Protest gegen diese drakonische Maßnahme einer nicht demokratisch ge-

wählten Regierung, die in der Folge eines Militärputsches an die Macht kam, beschloß der FTUC, unterstützt vom ITF-Koordinierungsausschuß, zum Generalstreik aufzurufen und um internationale Solidarität zu bitten.

Auf seiner Sitzung in Genf vom 26. bis zum 28. Juni verabschiedete der IBFG-Vorstand daraufhin eine Dringlichkeitsentschließung. Am 10. Juli unterrichtete ITF-Generalsekretär Harold Lewis alle angeschlossenen Gewerkschaften über den geplanten Generalstreik und bat sie um direkte Solidaritätsmaßnahmen in Unterstützung des Streiks und um persönliche Proteste gegenüber dem Staatspräsidenten von Fidschi, Sir Penaia Ganilau.

Diese geschlossene Reaktion der Gewerkschaftsbewegung half offenbar, die Regierung zur Vernunft zu bringen. Am 12. Juli erklärte sich Präsident Ganilau auf einer Zusammenkunft mit einer FTUC-Delegation bereit, die beiden angedrohten Erlasse auszusetzen und eine Konferenz zur Regelung der von den Zuckeranbauern geführten Beschwerden einzuberufen. Als Zeichen seines guten Willens hob der FTUC daraufhin den Boykott der Zuckerernte auf. In einem Schreiben an alle betroffenen internationalen Gremien dankte FTUC-Generalsekretär Chaudhry für die prompt ergriffenen Maßnahmen in Unterstützung des Streiks.

August 1991

Jugoslawien (S. 2)

China (S. 5)

Bevorstehende Sitzungen (S. 6)

Hafenarbeiter

Ausbildung in den Häfen (S. 7)

Zivilluftfahrt

Liberalisierung in der EG (S. 8)

ECAC (S. 9)

Binnenverkehr

Streik in der Bundesrepublik (S. 12)

Indische Eisenbahnen (S. 13)

Leute (S. 14)

Fremdenverkehrsdienste

Neue Verträge in Holland (S. 15)

Todesfälle (S. 15)

Seeleute

Derbyshire (S. 16)

Scandinavian Star (S. 17)

Seeleutegewerkschaft in der CSFR (S. 21)

Neues von der Billigfluggesellschaft (S. 22)

Slowenische und kroatische Gewerkschaften bitten um internationale Unterstützung

Die politische Krise, die Jugoslawien im Juli erschütterte, wirft eine Reihe schwieriger Fragen für die internationale Gewerkschaftsbewegung auf.

Für internationale Gremien, ob es sich dabei um staatliche oder gewerkschaftliche Einrichtungen handelt, ist eine Stellungnahme zur Gültigkeit bestehender nationalstaatlicher Grenzen bzw. zum Sinn oder Unsinn ihrer Änderung eine äußerst heikle Sache, die nach Möglichkeit vermieden werden sollte. Gleichzeitig ist die Gewerkschaftsbewegung jedoch den Grundsätzen der Achtung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte, von Demokratie und Selbstbestimmung sowie der gewaltfreien Beilegung von Konflikten verpflichtet.

Im Falle Jugoslawiens ist schon seit einiger Zeit ersichtlich, daß die beiden Republiken Slowenien und Kroatien über die ihnen am Ende des ersten Weltkriegs aufgezwungene föderative Struktur Jugoslawiens nicht glücklich waren. Diese einfache politische Tatsache spiegelte sich eindeutig auch in den Strukturen der jugoslawischen Gewerkschaftsbewegung wider.

Wie die IBFG-Mission, die sich im Juli 1990 in dem Land aufhielt, rasch feststellen konnte, besteht eine funktionierende Gewerkschaftsstruktur auf landesweiter Ebene in Jugoslawien nicht mehr. In den einzelnen Republiken gibt es jedoch zahlreiche wirklich demokratische Gewerkschaften, die teilweise ganz neu gegründet wurden, zum Teil aber auch aus einer Reform der ehemals kommunistisch kontrollierten Strukturen hervorgegangen sind.

Im März 1991 gab der ITF-Vorstand den Beitrittsgesuchen von Transportarbeitergewerkschaften aus Slowenien,

Kroatien und Serbien statt. Mit diesem Beschluß bezeugte er seinen Respekt für die Entscheidung der betreffenden Gewerkschaften, sich auf der Ebene der Teilrepubliken zu organisieren, doch war dies keinesfalls als Ausdruck einer Präferenz für die künftige politische Struktur des Landes zu bewerten.

Die Unabhängigkeitserklärung der Republik Slowenien am 25. Juni und der brutale Einmarsch der jugoslawischen Streitkräfte, die außerhalb jeder politischen Kontrolle handelten, führten rasch zu einer Zuspitzung der Krise in Jugoslawien.

In derartigen Situationen übernehmen die Internationalen Berufssekretariate, zu denen auch die ITF gehört, in der Regel die vom IBFG vertretene Position. In diesem Fall wurde die ITF jedoch bereits zu einem früheren Zeitpunkt in die Krise hineingezogen, da sie im Gegensatz zum IBFG über direkt betroffene Mitgliedsgewerkschaften verfügt. Am 1. Juli erklärte der Präsident der der ITF angeschlossenen slowenischen Lokführergewerkschaft Slavko Kmetec gegenüber dem ITF-Generalsekretär, daß sich seine Republik "im Kriegszustand" befinde, und bat die ITF, "alles in ihrer Macht stehende zu tun, die Aggression der jugoslawischen Streitkräfte zu stoppen." Dieser Appell wurde unterstützt durch eine gemeinsame Botschaft der zwei - bislang rivalisierenden - slowenischen Gewerkschaftsdachverbände, die ähnliche Maßnahmen forderten.

ITF-Generalsekretär Harold Lewis äußerte in seinem Antwortschreiben an Kmetec die völlige Ablehnung jeder Form von Gewalt durch die ITF und sagte deren volle Unterstützung für alle Bemühungen um eine friedliche Beile-

gung des Konflikts zwischen Slowenien und Jugoslawien zu. Über diese Position wurde auch der IBFG unterrichtet, der am 3. Juli in einer eigenen Erklärung das gewaltsame Vorgehen der jugoslawischen Bundesarmee verurteilte und sie zu einem sofortigen Rückzug in die Kasernen aufforderte.

Im Anschluß an die Intervention der Europäischen Gemeinschaft und die Annahme der sogenannten "Vereinbarung von Brioni" durch beide Seiten nahmen die Spannungen in Slowenien deutlich ab. In Kroatien allerdings ist die Lage noch immer äußerst schwierig.

Am 15. Juli erhielt die ITF eine Botschaft von einer gemeinsamen Sitzung der verschiedenen Gewerkschaftsdachverbände in Slowenien und Kroatien. Darin sprachen sie dem Zentralrat jugoslawischer Gewerkschaften ausdrücklich das Recht ab, slowenische oder kroatische Arbeitnehmer in internationalen Foren zu vertreten, und riefen nach Verhandlungen über eine "friedliche Aufteilung in unabhängige und souveräne Republiken".

In dieser äußerst schwierigen und gefährlichen Zeit, in der über die künftige Gestalt Jugoslawiens entschieden wird, halten die ITF und die übrigen Teile der internationalen Gewerkschaftsbewegung an den Grundsätzen der uneingeschränkten Achtung demokratischer Rechte einschließlich der Gewerkschaftsrechte fest. Diese Rechte müssen von allen Parteien in Jugoslawien, Politiker und Soldaten eingeschlossen, akzeptiert und angewandt werden, und ganz gleich, welche Form der Staat oder die Staaten haben werden, die aus dem derzeitigen politischen Prozeß hervorgehen, er oder sie müssen fest auf diesen Grundsätzen bauen.

Angriffe auf Streikrecht in Sri Lanka

Nachdem das Land bei der ITF schon seit längerem wegen der Unterdrückung seiner eigenen Seeleute berüchtigt ist, steht Sri Lanka nun dank eines besonders scharfen gewerkschaftsfeindlichen Gesetzes im Mittelpunkt der internationalen Aufmerksamkeit. Bala Tampoe, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Ceylon Mercantile,

Industrial and General Workers' Union (CMU) berichtete Vertretern des ITF-Sekretariats im Juni bei einem Besuch in London über den Mißbrauch der Notstandsverordnungen (Verschiedene Bestimmungen und Vollmachten) aus dem Jahre 1989 durch die Regierung.

Über einen Zeitraum von mehr als

18 Monaten nach ihrer Verabschiedung wurden diese Verordnungen nicht angewandt. Als schließlich im Februar diesen Jahres eine Gruppe von Textilarbeiterinnen in den Streik trat, wurde ihnen gesagt, daß sie damit aufgrund der Verordnung "ihr Beschäftigungs-

Forts. auf Seite 3

IAO verurteilt nigerianische Regierung wegen Verbots der Mitgliedschaft in internationalen Organisationen

Die vier nigerianischen Transportarbeitergewerkschaften, die im April 1990 zum Austritt aus der ITF gezwungen waren, haben allen Anlaß, sich über den jüngsten Beschluß des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation zu freuen.

Der Fall hat seinen Ursprung in einem unglaublichen Erlaß der nigerianischen Regierung (Nr. 35 vom 7. Dezember 1989), der nigerianischen Gewerkschaften die Mitgliedschaft in internationalen Organisationen untersagte (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1990).

Nachdem er von den langjährigen ITF-Mitgliedern aus Nigeria über den Erlaß unterrichtet worden war, bat ITF-Generalsekretär Harold Lewis im April 1990 unverzüglich acht weitere Internationale Berufssekretariate, bei der IAO gemeinsam mit der ITF eine offizielle Beschwerde gegen die Regierung von Nigeria einzureichen. Der IBFG schloß sich der Beschwerde gleichfalls an, die von dem zuständigen Ausschuß auf drei aufeinanderfolgenden Sitzungen - im November 1990 sowie im Februar und Mai 1991 - geprüft wurde.

Im Rahmen der IAO-Verfahren wurde die Regierung von Nigeria eingeladen, ihren Standpunkt in dieser Frage darzulegen.

Diese nahm das Verfahren jedoch offenbar nicht ernst. Am 29. Oktober 1990 erklärte sie, sie erwäge eine Aufhebung des Erlasses und es bestehe

daher keine Notwendigkeit für die IAO, mit der Prüfung der Beschwerde fortzufahren.

Auf der Ausschußsitzung im November wurde die Beratung über den Fall in der Hoffnung vertagt, daß die Regierung vor seiner nächsten Sitzung im Februar eine umfassende Antwort abgeben werde.

Als diese ausblieb, warnte der Ausschuß, ihm werde auf seiner Sitzung im Mai ein abschließender Bericht über den Fall vorliegen.

Eine zweite Botschaft der Regierung, vom 26. April 1991, war gleichermaßen knapp: Sie habe inzwischen die Aufhebung des Erlasses beschlossen, und werde "zum gegebenen Zeitpunkt" ein Änderungsgesetz in Kraft setzen.

Wenn sie geglaubt hatte, diese Antwort, die durch keinerlei konkrete Unterlagen bestätigt wurde, werde ausreichen, um den Ausschuß zur Einstellung seiner Beratungen über den Fall zu bewegen, hatte sie sich jedoch getäuscht.

In den Schlußfolgerungen von seiner Sitzung im Mai 1991 spricht der Ausschuß von der Verpflichtung der Regierungen, "umfassende und detaillierte Antworten" auf die gegen sie erhobenen Beschuldigungen abzugeben.

Es sei bedauerlich, so fügte der Ausschuß hinzu, daß die nigerianische Regierung trotz der seit Einreichen der Beschwerde verflossenen Zeit nicht auf den Inhalt der gegen sie erhobenen Anschuldigungen eingegangen sei.

Wie der Bericht unterstreicht, sind die Unterzeichnerstaaten von IAO-Übereinkommen verpflichtet, die Einhaltung von Gewerkschaftsrechten in Gesetz und Praxis zu gewährleisten.

Dieser Verpflichtung sei Nigeria nicht nachgekommen, da den Gewerkschaften in diesem Land ihr in Artikel 5 und 6 des IAO-Übereinkommens 87 verbrieftes Recht auf Mitgliedschaft in internationalen Organisationen ihrer Wahl und auf Inanspruchnahme der Vorteile einer solchen Mitgliedschaft verwehrt wurde.

Der Bericht weist ferner darauf hin, daß der Expertenausschuß für die Anwendung von Übereinkommen und Empfehlungen den nigerianischen Erlaß als Verletzung von Artikel 5 verurteilt und seine Aufhebung gefordert hatte.

Daher kam der Ausschuß zu dem Schluß, daß der Gewerkschaftserlaß (Mitgliedschaft in internationalen Organisationen) eine Verletzung des den Gewerkschaften unter IAO-Übereinkommen garantierten Rechts auf Mitgliedschaft in internationalen Organisationen darstelle.

Er appellierte an die nigerianische Regierung, unverzüglich Maßnahmen zur Aufhebung des Erlasses zu ergreifen, und der IAO eine Kopie der entsprechenden Texte zuzuschicken. Die Empfehlungen des Ausschusses wurden im Mai vom IAO-Verwaltungsrat bestätigt.

... Protestnoten ausländischer Gewerkschaften erbeten

Forts. von Seite 2

verhältnis beendet" hätten. In der Verordnung heißt es, daß "das Nichterscheinen am Arbeitsplatz bzw. die Verweigerung des Erscheinens am Arbeitsplatz als Beendigung des Beschäftigungsverhältnis durch die betreffende Person angesehen" wird. Grundsätzlich gilt dies lediglich für wesentliche Dienste, doch wie so häufig fallen darunter laut der von der Regierung aufgestellten Liste der wesentlichen Dienstleistungssektoren auch Bereiche wie Verkehr, Banken, zentrale Regierungsstellen und Kommunalverwaltungen, Post-

und Fernmeldedienste, Tee-, Gummi- und Kokosnußplantagen, Elektrizitätsversorgung und alle Bereiche der Exportwirtschaft.

Unter dem Vorwand der Bekämpfung des Terrorismus im Norden und Osten des Landes hob Präsident Premadasa so praktisch das Streikrecht der großen Mehrzahl der ArbeitnehmerInnen in Sri Lanka auf.

Die CMU bittet alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften um die Entsendung von Protestnoten an den Präsidenten von Sri Lanka, in dem sie ihn zur Aufhebung der Notstandsverordnungen und zur Gewährleistung der

vollen Respektierung der gewerkschaftlichen Rechte und Freiheiten auffordern sollen.

Die Botschaften sind an folgende Adresse zu richten:

H. E. Ranasinghe Premadasa
President's House
Colombo
Sri Lanka.

Die CMU wäre für Kopien aller Protestnoten an den Präsidenten dankbar. Diese sollten an Bala Tampoe, Generalsekretär, CMU, 3, 22nd Lane, Colombo 3, Sri Lanka geschickt werden.

ITF kämpft um Einbeziehung der Transportarbeiter in neue EG-Richtlinie

Auf heftigen Widerstand von Seiten der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften treffen die Bemühungen, die Transportarbeiter vom Geltungsbereich einer neuen EG-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung auszuschließen.

Der Richtlinienentwurf (vergl. nebenstehender Kasten) sieht feststehende tägliche und wöchentliche Ruhezeiten für Arbeitnehmer vor und enthält Sonderbestimmungen zum Schutz der Gesundheit von Nacht- und Schichtarbeitern.

Untersuchungen unabhängiger Wissenschaftler weisen immer wieder einen Zusammenhang zwischen Arbeitszeitgestaltung und langfristigen Gesundheitsproblemen bei Transportarbeitern nach, die häufig zum krankheitsbedingten vorzeitigen Ausscheiden der Arbeitnehmer aus dem Wirtschaftsbereich führen. Jede Maßnahme zum Schutze ihrer Gesundheit, die auf Gemeinschaftsebene verabschiedet werden kann, wäre daher äußerst willkommen.

Die Sorge der ITF beruht auf der Tatsache, daß die Kommission in ihren Augen von Arbeitgebern und bestimmten Bereichen ihres eigenen Apparats zunehmend unter Druck gesetzt wird, die Transportarbeiter zu einem Sonderfall zu erklären.

Während der Sitzung des Büros des paritätischen Ausschusses für die Binnenschifffahrt Mitte Juni argumentierten die Arbeitgeber in der Binnenschifffahrt der Gemeinschaftsländer nachdrücklich gegen die Unterstellung der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt unter die geplante Richtlinie, obwohl es in der Gemeinschaft bisher keine gesetzlichen Vorschriften über die Mindestsozialbedingungen für Arbeitnehmer in diesem Bereich gibt.

Zunehmend wird auch auf die Ausnahme der Straßentransportarbeiter von den Vorschriften der Richtlinie gedrängt, die statt dessen weiterhin den Bestimmungen der bereits vorhandenen EG-Verordnung 3820/85 über Arbeits- und Ruhezeiten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr unterlie-

gen sollen, die von den Gewerkschaften schon immer konsequent abgelehnt wurde.

Im vergangenen Monat bat ITF-Generalsekretär Harold Lewis die Kommission um Klärung ihrer Position zum Status der Transportarbeiter generell im Zusammenhang mit der neuen Richtlinie.

Clive Iddon, Sekretär des Brüsseler Ausschusses, brachte darüber hinaus in einem Schreiben an die Generaldirektion für Soziale Angelegenheiten die grundsätzliche Ablehnung des Ausschusses gegenüber den Vorschlägen der Arbeitgeber in der Binnenschifffahrt zum Ausdruck.

Nachdrücklich unterstützt wird diese Position von Eike Eulen, ITF-Vorstandsmitglied und für Verkehr zustän-

diges Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV). Er appellierte an den bundesdeutschen Minister für Verkehr ebenso wie den Minister für Arbeit und Sozialordnung, sich für die Umsetzung der Richtlinie auch für die Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt einzusetzen.

Die ITF wird niemals akzeptieren, daß im Verkehrssektor niedrigere Normen gelten sollen als in anderen Wirtschaftsbereichen, und ist insbesondere beunruhigt über die Möglichkeit, daß den Arbeitnehmern in der Binnenschifffahrt die erste Chance eines verbrieften Schutzes ihrer Gesundheit und Sicherheit, die sich ihnen jemals geboten hat, vorenthalten werden soll.

Was die Richtlinie besagt

Mit der Richtlinie soll die im Rahmen der Sozialcharta der Gemeinschaft - die zur Bewältigung der sich im Zusammenhang mit der Schaffung des einheitlichen Binnenmarktes stellenden Herausforderungen erarbeitet wurde - gegebene Zusage hinsichtlich einer Verbesserung der Arbeitszeitgestaltung und garantierter Wochenruhezeiten sowie bezahlten Jahresurlaub eine konkrete Umsetzung erfahren.

Die Richtlinie sieht eine ununterbrochene tägliche Mindestruhezeit von elf Stunden innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraums, alle 14 Tage mindestens einen Ruhetag und bezahlten Urlaub entsprechend der nationalstaatlichen Praxis vor.

Zur Eindämmung der negativen Folgen von Nacht- und Schichtarbeit auf die Gesundheit sieht die Richtlinie eine Begrenzung der Nachtarbeit auf 8 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum über eine Zeit von zwei Wochen vor und stellt ausdrücklich fest, daß Zeitpunkt und Länge der Pausen den höheren Anforderungen dieser Art von Arbeit gerecht werden sollten.

Sie regt ferner eine Gesundheitsuntersuchung für Arbeitnehmer vor Aufnahme der Nachtarbeit sowie später in regelmäßigen Abständen an, wobei Arbeitnehmer, bei denen Gesundheitsprobleme auftreten, das Recht haben sollen, auf eine angemessene Tätigkeit während des Tages auszuweichen.

Tiananmen zwei Jahre danach: Der Traum von freien Gewerkschaften lebt weiter

Der chinesische Eisenbahner, der zu den Gründern der ersten unabhängigen Gewerkschaft des Landes zählte, wurde nach zwei Jahren Haft ohne Anklageerhebung freigelassen.

Han Dongfang war Anfang 1989 an der Gründung der autonomen Arbeitervereinigung (AAV) von Peking beteiligt, die die Forderungen der Studenten vom Tiananmen-Platz nach Demokratie und Ausrottung der Korruption in staatlichen Stellen unterstützte.

Die Bewegung wurde im Juni 1989 brutal unterdrückt und Dongfang von den Behörden festgenommen.

Berichten von Menschenrechtsbeobachtern zufolge wurde Dongfang in einer überfüllten, dunklen Zelle festgehalten. Obwohl diese Zelle ein einziger Krankheitsherd war, wurde ihm jegliche ärztliche Behandlung verweigert. Dongfang, bei seiner Verhaftung ein gesunder junger Mann von 26 Jahren, leidet heute offensichtlich an einer schweren Lungenkrankheit.

Viele andere aktive Mitglieder der autonomen Arbeitervereinigungen befinden sich weiterhin in Haft.

*Zum Gedenken an den zweiten Jahrestag des Massakers vom Tiananmen-Platz veröffentlichte das in Hongkong ansässige Asia Monitor Resource Centre (AMRC) ein neues Buch mit dem Titel "A Moment of Truth: Workers' Participation in China's 1989 Democracy Movement and the Emergence of Independent Unions".

Es handelt sich hierbei um die Übersetzung eines 1990 veröffentlichten chinesischen Textes (Gongren Qilailiao - Arbeiter, steht auf!).

Dank einer Reihe persönlicher Interviews mit Arbeitern, die sich den autonomen Arbeitervereinigungen angeschlossen und in der Bewegung mitwirkten, gewährt das Buch interessante Einsichten in die häufig unterschätzte Rolle der Arbeiter in der Demokratiebewegung des Jahres 1989.

Es enthält Portraits prominenter Führungspersonlichkeiten der autonomen Arbeitervereinigungen (wie z. B. Dongfang) ebenso wie Abdrucke verschiedener von der AAV herausgegebener



Han Dongfang bei einer Rede in Peking am 30. Mai 1989 (aus: "A Moment of Truth")

Dokumente.

Mit den Worten Han Dongfangs: "In den 40 Jahren seit Gründung der Volksrepublik war China in einem Stadium feudaler Autokratie gefangen. Uns wurden unsere Rechte und unsere Menschenwürde vorenthalten. Die Menschen glauben, Macht und Würde seien das Privileg der Pharaonen. Sie betteln eher als daß sie für ihre Rechte kämpfen. All dies hat zu dem langen Schweigen des chinesischen Volkes beigetragen, das so oft das ihm angetane Unrecht duldet."

In der AAV-Bewegung, zu deren Gründung Dongfang in so großem Maße beigetragen hat, unternahmen chinesische Arbeiter die ersten vorsichtigen Schritte im Kampf um das, was ihnen rechtmäßig zusteht. Eine Botschaft zieht sich wie ein roter Faden durch das gesamte Buch: Die Welt hat noch nicht

das letzte Wort der AAV gehört, und eines Tages werden der Geist und die Entschlossenheit der frühen AAV als Eckpfeiler einer freien und unabhängigen Gewerkschaftsbewegung wieder auferstehen.

Das Buch "A Moment of Truth" (nur in englischer Sprache erhältlich) kann zum Preis von US \$ 15,50 (über Land) oder US \$ 17,50 (Luftpost) bei folgender Adresse bezogen werden:

**AMRC
444-446 Nathan Road
8-B Kowloon
Hongkong
Telefax: (852) 385 5319**

Schecks/Postanweisungen sollten auf den Namen des Asia Monitor Resource Centre Ltd. ausgestellt sein.

EG drängt auf weitere Liberalisierungsmaßnahmen

Kabotage in der Seeschifffahrt sowie der grenzüberschreitende Bus-, Lkw- und Luftverkehr standen auf der Liste der Prioritäten, die die europäischen Verkehrsminister auf ihrer Sitzung in Rotterdam am 6. und 7. Juli 1991 verabschiedeten. Die Minister berieten über Maßnahmen zur Aufhebung der Beschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EG-Ländern. Ferner diskutierten sie über die Möglichkeit, in Zukunft internationale Luftverkehrsabkommen durch die EG-Kommission aushandeln zu lassen.

Die Liberalisierung der Schifffahrtsdienste ist zu einem äußerst umstrittenen Thema geworden, bei dem die liberalen Staaten Nordeuropas in scharfem Widerspruch zu den südlichen Mitgliedstaaten, hier vor allem Griechenland, stehen, die den augenblicklichen Status quo beibehalten wollen.

Die ITF-Seeleutegewerkschaften in der EG lehnen die von der Kommission vorgeschlagenen Liberalisierungsmaßnahmen nachdrücklich ab. Auf Sitzungen des paritätischen Ausschusses für Seeverkehr hoben die Gewerkschaftsvertreter hervor, daß die Gemeinschaft statt dessen eine Strategie praktischer Interventionen zur Rettung der Schiff-

fahrtswirtschaft in der EG entwickeln solle.

Zur Frage der Kabotage (der Freizügigkeit des Angebots von Verkehrsdiensten in den Küstengewässern eines anderen Staates) schlugen die niederländischen Vertreter, die bis zum Jahresende bei allen EG-Sitzungen den Vorsitz führen, vor, bestimmten Ländern zeitlich begrenzte Ausnahmegewilligungen von den Kabotagevorschriften für den Festland- und Inselverkehr zu gewähren. Im Rahmen einer solchen Regelung könnte Griechenland für die nächsten 15 Jahre von allen diesbezüglichen Vorschriften ausgenommen werden. Dieser Vorschlag fand die Unterstützung der Seeleutegewerkschaften, die schon seit langem eine Regelung zum Schutz der Küsten- und Insel-schiffahrtsflotten der Mitgliedstaaten vor unlauterem Wettbewerb von außen fordern.

EUROS

Hinsichtlich der heiß debattierten Euros-Vorschläge für die Schaffung eines europäischen Schiffsregisters vertreten die ITF-Gewerkschaften den Standpunkt, daß das Register, falls es denn eingeführt werden sollte, Arbeitsplätze für europäische Seeleute schaf-

fen muß. Ein Vorschlag der französischen Regierung, wonach die Bemannung aus dem Land stammen sollten, wo die Fracht an Bord genommen bzw. gelöscht wird, wird wohl kaum die Zustimmung der Seeleutegewerkschaften finden, die die Nationalität der Bemannung statt dessen an die des nutznießenden Eigentümers des Schiffes geknüpft sehen möchten.

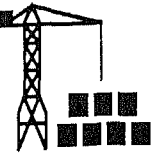
Eine weitere vorrangige Aufgabe ist die Verabschiedung eines dritten Maßnahmenpakets zur Öffnung des Luftverkehrs für den verstärkten Wettbewerb einschließlich der Bereitstellung von Start- und Landezeiten für neue Fluggesellschaften. Solange jedoch keine Anstrengungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Flugsicherung und anderer Aspekte der Infrastruktur in diesem Wirtschaftsbereich unternommen werden, sind derartige Schritte allerdings zum Scheitern verurteilt.

Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Busverkehrs ist ein weiterer Themenbereich, in dem die Minister große Bereitschaft zu einer Einigung zeigten. Auch ein weiteres Vorschlagspaket der Kommission zum Lkw-Verkehr soll auf der Sitzung im Oktober zur Beratung stehen.



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
5.-7. Nov.	Lateinamerikanische Binnenschiffahrts- konferenz	Porto Alegre (Brasilien)
3.-5. Dezember	Lateinamerikanische Straßentransport- arbeiterkonferenz	Mar del Plata (Argentinien)



HAFENARBEITER

Die ITF zur Ausbildung in den Häfen

Manche Arbeitgeber wollen die europäische Hafenvirtschaft mit einem Schlag ins 21. Jahrhundert katapultieren, während sie bei den Arbeitsmarktpolitiken ins 19. Jahrhundert zurückkehren. Diese Warnung sprach der Sekretär der ITF-Hafenarbeitersektion, David Cockroft, am 27. Mai in Lissabon im Rahmen der 11. Internationalen Konferenz über die Ausbildung in den Häfen aus.

Die Organisatoren der Konferenz, an der regelmäßig Fachleute für die Ausbildung in den Häfen aus verschiedenen Ländern teilnehmen, hatten in diesem Jahr erstmals einen Redner eingeladen, der den Standpunkt der Gewerkschaften zur Ausbildung in den Häfen darlegen sollte.

Während gute Arbeitgeber auf eine stabile Beschäftigungslage, hochwertige Ausbildung und Aufstiegsmöglichkeiten für die Hafenarbeiter bedacht seien, versuchten andere vorhandene Hafenarbeiterregister zu zerstören und stellten selbst die Existenz der Gewerkschaften in Frage:

„Ich muß Ihnen sagen, daß unsere Mitgliedsgewerkschaften zunehmend den Eindruck gewinnen, zumindest einige europäische Hafenarbeiter hätten

sich verschworen, um die Gewerkschaften aus den Häfen zu vertreiben und anschließend in beliebigem Umfang Gelegenheitsarbeiter einzusetzen oder gar, wie in einigen britischen Häfen, die Einrichtungen und Geräte einfach auf Vertragsbasis den Reedern zu überlassen, die dann nach eigenem Gutdünken Arbeitskräfte einstellen oder sogar die Schiffsbemannungen im Frachtumschlag einsetzen können,“ erklärte er.

Auf diese Angriffe hätten die betroffenen Gewerkschaften mit der Verabschiedung einer europäischen Hafenarbeitercharta reagiert, in deren Rahmen sich die angeschlossenen Gewerkschaften zu gemeinsamem Vorgehen gegen alle weiteren Versuche der Arbeitgeber, den Hafenarbeitern einseitig Veränderungen aufzuzwingen, verpflichtet hätten.

Diese destruktiven Angriffe auf die Hafenarbeitergewerkschaften, so stellte er fest, stünden in direktem Widerspruch zu der sich in der Europäischen Gemeinschaft verstärkenden Tendenz zum „sozialen Dialog“. Er bedauerte, daß sich die Hafenarbeiter bisher stur geweigert hätten, mit den Gewerkschaften auch nur über gemeinsame

Probleme zu beraten.

Die Verabschiedung hochangesetzter Mindestnormen für die Ausbildung der Hafenarbeiter wäre in den Augen der Gewerkschaften eine vorrangige Aufgabe für einen paritätischen EGAusschuß für die Hafenvirtschaft. Ein solcher Ausschuß könnte, wenn es ihn gäbe, erheblich dazu beitragen, daß die besonderen Bedürfnisse der Hafenvirtschaft bei den Entscheidungsträgern in der EG-Kommission und im Ministerrat größeres Gehör finden.

Die Konferenz selbst fand auf Einladung der portugiesischen Hafenarbeitergewerkschaft statt. Den Vorsitz führte William van Zutphen, ehemaliger Ausbildungsexperte des Rotterdamer Hafens, der sich seit vielen Jahren um diese internationalen Konferenzen verdient macht. Eine große Zahl von Fachleuten sprach vor den Konferenzteilnehmern über die Ausbildung von Hafenarbeitern in den Industrienationen ebenso wie Entwicklungsländern.

Neben dem ITF-Sekretariat waren auch Mitglieder von Hafenarbeitergewerkschaften aus Portugal, Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland auf der Konferenz vertreten.

Tito Campanella: Schwedische Stauer von italienischem Gericht freigesprochen

Zwei schwedische Stauer wurden von einem Gericht in Genua von der Anklage freigesprochen, für den Untergang des italienischen Frachters *Tito Campanella* verantwortlich zu sein.

Eine niedrigere Instanz hatte die beiden in Aufsichtspositionen tätigen Stauer zuvor für schuldig befunden und zu einer 20monatigen Haftstrafe sowie hohen Geldstrafen verurteilt. Darüber hinaus drohten ihnen hohe Schmerzensgeldforderungen der Familienangehörigen der Schiffsbemannung.

Die *Tito Campanella* verschwand im Januar 1984 spurlos im Golf von

Biskaya, nachdem sie zuvor im schwedischen Hafen Oxelösund 20.000 Tonnen Stahl an Bord genommen hatte. Alle 24 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Obwohl das Wrack des Schiffes niemals gefunden wurde, waren die italienischen Behörden offensichtlich entschlossen, die schwedischen Stauer, die das Schiff beladen hatten, zu den Sündenböcken für das Unglück zu machen.

In einer auf dem 36. ITF-Kongreß 1990 in Florenz verabschiedeten Entschließung zu dem Fall wurde gefordert, daß „gegen beim Laden und Entladen von Schiffen beschäftigte Arbeit-

nehmer nur aufgrund der nationalen Gesetzgebung des Landes, in dem die Tätigkeit ausgeführt wird, Anklage wegen Versäumnissen im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit erhoben und Strafen verhängt werden“ sollten.

Die ITF wies ferner darauf hin, daß aufgrund des internationalen Seerechts der Kapitän die Verantwortung für die Seetüchtigkeit seines Schiffes trägt.

Eine nochmalige Berufung vor dem Obersten Gerichtshof ist möglich, doch ist in den Augen der mit dem Fall befaßten Rechtsanwälte die Wahrscheinlichkeit hierfür äußerst gering.



ZIVILLUFTFAHRT

EG stellt drittes Maßnahmenpaket vor

Die EG-Kommission hat vor kurzem das dritte und letzte Maßnahmenpaket zur Liberalisierung des Luftverkehrs verabschiedet, das am 1. Januar 1993 in Kraft treten wird. Wenn der Rat ihm zustimmt, bedeutet dies den Abschluß der mit der Inkraftsetzung des ersten und zweiten Pakets im Dezember 1987 bzw. Juni 1990 begonnenen Tätigkeit.

Das Paket besteht aus drei Verordnungsentwürfen über gemeinsame Kriterien für die Lizenzierung von EG-Fluggesellschaften, neue Regeln für die Freizügigkeit des Zugangs zu innergemeinschaftlichen Strecken für Fluggesellschaften aus der Gemeinschaft und eine Liberalisierung der Preisfestsetzungspolitik.

Der Verordnungsentwurf über die Festsetzung von EG-Kriterien für nationalstaatliche Systeme zur Lizenzierung von Fluggesellschaften berührt ein zentrales Element des Projekts "1992": die Niederlassungsfreiheit. Eine mit dieser Lizenz ausgerüstete Fluggesellschaft kann überall in der EG ihre Tätigkeit aufnehmen.

Flugzeugabsturz: 261 Tote

Alle 261 Menschen an Bord einer Maschine des Typs DC-8 kamen ums Leben, als die mit nigerianischen Moslems auf der Rückreise von einer Pilgerfahrt an die heiligen Stätten des Islam vollbesetzte Maschine am 11. Juli wenige Minuten nach ihrem Start vom Flughafen der saudiarabischen Stadt Dschidda abstürzte und in Flammen aufging.

Als der Pilot, nachdem er einen Brand gemeldet hatte, zur Notlandung ansetzte, stürzte das von Nigerian Airways für kurze Zeit gecharterte Flugzeug, das sich auf dem Weg nach Sokoto in Nigeria befand, in Flammen gehüllt, etwa einen Kilometer vom Flughafen entfernt ab.

Die von der in der kanadischen Provinz Quebec ansässigen Fluggesellschaft Nationair geleaste Maschine hatte 247 nigerianische Passagiere und 14 kanadische Besatzungsmitglieder an Bord. Die Regierung Kanadas, wo die Maschine registriert war, hat fünf Sachverständige nach Dschidda entsandt, um bei der Suche nach der Ursache der Katastrophe zu helfen.

Das dritte Paket möchte den Fluggesellschaften zudem den Zugang zu innergemeinschaftlichen Strecken in der EG erleichtern, um den Ausbau von grenzüberschreitenden Fluggesellschaften zu fördern. In diesem Zusammenhang wird unter anderem die Einführung der Kabotage mit Wirkung vom 1. Januar 1993 vorgeschlagen, die Fluggesellschaften aus einem Mitgliedstaat das Angebot von Inlandsflügen in einem anderen Mitgliedstaat erlaubt. Ferner sollen alle Beschränkungen bei der Kapazitätsverteilung aufgehoben werden, d. h. Fluggesellschaften verlieren ihren Anspruch auf einen garantierten Anteil am Verkehrsaufkommen auf den Strecken von oder nach ihrem Land.

Die Liberalisierung der Flugpreise soll in zwei Phasen vor sich gehen. Von 1993 an unterliegen neue Flugpreise dem System der "doppelten Ablehnung", können also nur verhindert werden, wenn die Regierungen sowohl am Ausgangs- als auch am Zielpunkt der Strecke sich dagegen aussprechen. Die volle Liberalisierung wird nicht vor Januar 1996 vollzogen sein. Dann jedoch

haben die Fluggesellschaften bei der Festsetzung ihrer Beförderungstarife völlig freie Hand.

Allerdings werden bestimmte Strecken, auf denen nur begrenzter Wettbewerb möglich ist, langfristig geschützt, z. B. wenn ein überlasteter Flughafen von nur drei oder weniger Fluggesellschaften angefliegen bzw. unrentable Strecken als gemeinwirtschaftlicher Dienst weiterhin bedient werden. Außerdem können die Mitgliedstaaten bei der Kommission Widerspruch gegen die liberalere Flugpreispolitik auf diesen Strecken einlegen.

Bei der Vorstellung des neuen Pakets wies das für Verkehr zuständige Mitglied der EG-Kommission Karel van Miert nachdrücklich darauf hin, daß die neuen Maßnahmen in Zusammenhang mit einer Reihe anderer EG-Vorschläge zur Zivilluftfahrt gesehen werden müßten, unter anderem eines neuen Systems der Slotzuteilung zur Erleichterung des Marktzuganges für neue Fluggesellschaften sowie einer verschärften Wettbewerbspolitik.

JAA zieht nach Holland

Der augenblickliche Leiter des Sekretariats der JAA (Joint Aviation Authorities), Gerard Le Houx, wird am 1. August 1991 von Y. Morier von der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC abgelöst. Das Amt des Wartungsdirektors übernimmt R. C. Williams von der britischen Zivilluftfahrtbehörde CAA, während J. Zeuthen von der dänischen Zivilluftfahrtbehörde DCA als Verwaltungsdirektor tätig wird. Gleichzeitig ziehen die JAA-Zentrale und das Sekretariat von Gatwick in ihre neuen Büroräume in Hoofddorp um. Die neue Adresse lautet:

JAA-Hauptbüro
Saturnusstraat 10
Postfach 3000
2130 KA Hoofddorp
NIEDERLANDE
Tel.: (+31) 2503 24112
Telefax: (+31) 2503 21714

Die JAA, der alle europäischen Zivilluftfahrtbehörden angehören, befindet sich zur Zeit im Prozeß der Umwandlung in eine internationale Organisation. Gegenwärtig ist sie mit allen Aspekten des Flugzeugbetriebs sowie Flugtauglichkeit und Wartung befaßt. Ihre Vorschriften sollen ab 1993 an die Stelle der Vorgaben der einzelstaatlichen Behörden treten.

ECAC berät über den europäischen Luftverkehr der neunziger Jahre

Sichere Gepäckabfertigungsverfahren, atmosphärische Verschmutzung durch Flugzeuge und Geräuschregulierung waren die Themen detaillierter Beratungen während der 14. Sitzungsperiode der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), die alle drei Jahre zusammentritt. Diesmal fand die Sitzung vom 25. bis zum 28. Juni in der französischen Stadt Straßburg statt. Die ECAC setzt sich aus den Regierungsvertretern von 28 europäischen Ländern zusammen (als neue Mitglieder wurden auf der Sitzung in Straßburg Bulgarien, die Tschechische und Slowakische Föderative Republik sowie Rumänien aufgenommen). Die ECAC verfügt über enge Verbindungen zum Europarat ebenso wie zur ICAO und ist das wichtigste Forum für Beratungen über die Luftverkehrspolitik in Europa. Die für die Luftverkehrssicherheit zuständige JAA (Joint Aviation Authorities) ist ein assoziiertes Gremium der ECAC.

Im Bereich der Sicherheit verpflichteten sich alle 28 Mitgliedstaaten dem Ziel eines 100%igen Abgleichs zwischen Fluggästen und ihrem Gepäck sowie der Überprüfung jedes im Laderaum beförderten Gepäckstücks auf jedem internationalen Flug. Zum Thema Umweltverschmutzung beschloß die Konferenz die Durchführung eines Forschungsprojekts zur Beurteilung des möglichen Beitrags des Luftverkehrs zum Treibhauseffekt. Zum Fluglärm vereinbarten die Regierungen, die erheblichen Fluglärm verursachenden Maschinen gemäß "Kapitel 2" bis spätestens 1. April 2002 von ihren Flughäfen zu verbannen. Dieser Beschluß, der an die Diskussionen im Rahmen der ICAO-Versammlung im vergangenen Oktober anknüpft, bedeutet in der Praxis ein Verbot älterer Versionen von Maschinen des Typs B737, B727 und DC9.

Erstmals stand auf der Tagesordnung der Konferenz eine Sonderdebatte über die "Herausforderungen für die Zivilluftfahrt im europäischen Verkehrssystem der 90er Jahre". Zu dieser Debatte, an der Regierungen und internationale Organisationen teilnehmen konnten, waren auch Vertreter der europäischen Konferenz der Verkehrsminister

(CEMT), des zwischenstaatlichen Gremiums, das sich mit politischen Fragen des Binnenverkehrs befaßt, eingeladen. Sie bot eine Gelegenheit zur Diskussion über eine verkehrsträgerübergreifende europäische Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Länder West- und Osteuropas.

In seinem Beitrag zu der Diskussion begrüßte der Sekretär der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft, den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, für den sich die ITF nach seinen Worten schon seit langem einsetze. In den EG-Ländern könne ungeachtet der klaren Aussagen des EG-Gründungsvertrages zu diesem Punkt von einer gemeinsamen Verkehrspolitik noch immer keine Rede sein. Der Luftverkehr müsse Teil einer umfassenden Politik sein, die die sozialen und umweltpolitischen Folgekosten der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtige und sich nicht ausschließlich an den Vorzügen des freien Marktes orientiere. Die Entregulierung in den USA habe sich als Katastrophe für die Arbeitnehmer, für den Wettbewerb und für die Sicherheitsnormen erwiesen, stellte er fest und fügte hinzu, die Liberalisierung in Europa müsse den Regierungen genügend Spielraum für ihre wichtige Aufgabe bei der Sicherung ihrer nationalen Interessen lassen. Er äußerte besondere Besorgnis hinsichtlich der zunehmenden Zahl unterschiedlicher und manchmal scheinbar konkurrierender Gremien, die sich in Europa mit Fragen der Zivilluftfahrt befaßten.

Die ITF hoffe darauf, daß diese Organisationen ihre Kommunikation untereinander wie auch mit den Luftverkehrsgewerkschaften verbessern würden. Die Gewerkschaften hätten nichts gegen einen fairen Wettbewerb, erklärte er, solange die verschiedenen Unternehmen unter harmonisierten Bedingungen tätig seien. Dies bedeute unter anderem einheitliche Lizenzierungsnormen sowie einheitliche Flug- und Dienstzeitvorschriften für das Cockpit ebenso wie das Kabinenpersonal. Der anhaltende Erfolg des Luftverkehrs während der vergangenen 40 Jahre sei zu einem großen Teil der Verdienst des hochqualifizierten und hochmotivier-

ten Personals, das relativ gute Arbeitsbedingungen und Beschäftigungssicherheit genieße. Diese Bedingungen dürften durch die Liberalisierungspolitik nicht gefährdet werden, sagte er abschließend.

Der ITF-Delegation auf der ECAC-Sitzung gehörten auch zwei Vertreter der französischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften an: Patrick Chonez von der SNPNC sowie Roger Barraut von der CFDT. Diese Gewerkschaften haben sich bereit erklärt, das Sekretariat bei der Vertretung der ITF auf der Vielzahl von ECAC-Sitzungen zu unterstützen, die im ECAC-Hauptbüro in Paris stattfinden.

Bolivianische Arbeitnehmer gegen Privatisierung ihrer Fluggesellschaft

Die der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaft **Federación Sindical de Trabajadores del Lloyd Aereo Boliviano in Cochabamba (Bolivien)** beteiligte sich am 9. April an einem von den bolivianischen Arbeitnehmerorganisationen aus Protest gegen die Privatisierungspolitik der Regierung ausgerufenen 24stündigen Streik. Gegen Spitzenfunktionäre der Federación wurden daraufhin Gerichtsverfahren wegen finanzieller Schädigung der **Lloyd Aereo Boliviano** eingeleitet.

Unterdessen beauftragte **Lloyd Aereo Boliviano** Unternehmensberater aus den USA mit einer Bewertung des Unternehmens im Vorfeld der geplanten Privatisierung. In den Augen der Gewerkschaft ist die Regierungspolitik der "Versteigerung staatlicher Wirtschaftsbereiche an den meist- oder manchmal auch den Wenigstbietenden" zur Begleichung ihrer In- und Auslandsschulden allenfalls geeignet, dem Land Schaden zuzufügen.

Iberia auf dem Vormarsch in Lateinamerika

British Airways hält an ihrer Expansionsstrategie in Europa fest, während die EG-Kommission ihre Zustimmung zur Übernahme von Aktienanteilen an Transavia durch KLM gab. British West Indian Airways sucht ausländische Investoren, und eine vierte amerikanische Fluggesellschaft sucht im Rahmen von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung Schutz vor ihren Gläubigern. Iberia hat unterdessen im Rahmen ihrer Expansionspläne für diesen Raum Anteile an einem weiteren lateinamerikanischen Carrier übernommen.

IBERIA KAUFTE VIASA-AKTIE

Und um einen Anteil an noch einer weiteren lateinamerikanischen Fluggesellschaft - diesmal Venezolana Internacional de Aviación (Viasa) - ist Iberia bemüht. Die nationale spanische Fluggesellschaft wetteifert mit der niederländischen Fluggesellschaft KLM um einen 50%igen Anteil an dem staatlichen venezuelanischen Carrier.

Gegen Bargeld und die Übernahme von Schulden hat Iberia bereits einen 30%igen Anteil an der staatlichen argentinischen Fluggesellschaft Aerolíneas Argentinas erworben und versucht zur Zeit, die zur Kontrolle über die Geschäftsleitung erforderliche Anzahl von Aktien an der dominikanischen Fluggesellschaft Dominicana de Aviación zu bekommen.

Des Weiteren möchte der spanische Carrier der skandinavischen Fluggesellschaft SAS ihren 30%igen Anteil an der größten chilenischen Fluggesellschaft, LAN-Chile, abkaufen. Dem könnte allerdings die chilenische Kartellaufsicht im Wege stehen, nachdem Iberia im April bereits 35 Prozent der Aktien am LAN-Chile-Konkurrenten auf dem Inlandsmarkt, Ladeco, übernommen hat.

LAN führt zur Zeit einen verbissenen Preiskrieg mit American Airlines und beschuldigt die US-Fluggesellschaft unlauterer Wettbewerbspraktiken. American's Flugpreise liegen unter den Betriebskosten des Unternehmens und sollen LAN zu einer massiven Reduzierung ihrer Preise zwingen.

Iberia hat im Laufe der vergangenen zehn Jahre etwa 8 Prozent ihres weltweiten Marktanteils eingebüßt. Der augenblickliche Expansionskurs soll die Fluggesellschaft so weit stärken, daß sie sich, sollte die vorhergesagte Fusionswelle unter den großen europäischen Fluggesellschaften tatsächlich ins Rollen kommen, einen Spitzenplatz sichern kann.

Die Internationalisierungsbestrebungen bekamen durch eine jüngst unterzeichnete Vereinbarung mit den Vereinigten Staaten zusätzlichen Aufwind.

Die USA erklärten sich bereit, Iberia in Miami einen "Flugsteigwechsel" - die Möglichkeit des Transfers von Fluggästen auf eine andere Maschine - zu ermöglichen. Dies versetzt Iberia eigenen Angaben zufolge in die Lage, in Miami ein Drehkreuz für die Karibik und Mittelamerika aufzubauen.

Da dieser Expansionsdrang finanziert werden muß, wird die Regierung ihre Hoffnung auf eine Privatisierung von Iberia begraben müssen, denn die Börse in Madrid fordert als Voraussetzung für die Zulassung von Unternehmensaktien zum Börsenhandel, daß das Unternehmen in den drei direkt vorangegangenen Jahren einen Gewinn nachweist.

Auch TAP-Air Portugal möchte mit Hilfe einer kommerziellen und technischen Vereinbarung mit der brasilianischen Inlandsfluggesellschaft VASP tiefer auf den südamerikanischen Markt vordringen. TAP prüft zur Zeit die Möglichkeit der Einrichtung eines neuen Gemeinschaftsunternehmens mit VARIG, der nationalen brasilianischen Fluggesellschaft für den internationalen Flugverkehr. Die neue Fluggesellschaft soll die portugiesischsprachigen Länder Afrikas bedienen.

EXPANSION BEI BRITISH AIRWAYS

British Airways hält an ihren Plänen zur Gründung einer in Moskau ansässigen Fluggesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen mit der nationalen sowjetischen Fluggesellschaft Aeroflot fest. Der neue Carrier, der sich als Air Russia einen Namen machen soll, wird vom Moskauer Domodedovo-Flughafen aus internationale Flüge nach Westeuropa, Nordamerika und in den Fernen Osten anbieten. Voraussichtlich wird BA einen umfangreichen Minderheitsanteil an dem Gemeinschaftsunternehmen übernehmen, während die Aktienmehrheit bei Aeroflot liegen wird.

Das Projekt Air Russia ist Teil der langfristigen Strategie von British Airways, ihr internationales Fluggeschäft durch den Aufbau neuer Drehkreuze zu stärken. BA bemüht sich auch, gemeinsam mit einem deutschen Partner eine deutsche Fluggesellschaft mit Sitz in Berlin zu gründen.

Darüber hinaus steht sie kurz vor dem Abschluß eines Geschäfts mit Sabena, in dessen Rahmen sie im Gegenzug für einen 25%igen Aktienanteil an der belgischen Fluggesellschaft 159 Mio. US-Dollar investieren wird. Dies ist ein zweiter Anlauf, nachdem die ursprünglich geplante Partnerschaft zwischen British Airways, KLM und Sabena in Form eines neu zu gründenden Tochterunternehmens der Sabena, Sabena World Airways, gescheitert ist.

ÜBERNAHME VON TRANSAVIA GENEHMIGT

Die niederländischen Behörden haben sich im Gegenzug zur Zustimmung der EG-Kommission zur Übernahme der niederländischen Charterfluggesellschaft Transavia durch KLM bereit erklärt, auf verschiedenen Flugstrecken stärkeren Wettbewerb zuzulassen. KLM besitzt bereits einen 40%igen Anteil an Transavia und hat sich zur Übernahme eines weiteren Anteils von 40 % von der niederländischen Schifffahrts- und Energieversorgungsgruppe Nedlloyd bereit erklärt.

PRIVATISIERUNG VON BWIA

British West Indian Airways, die staatliche internationale Fluggesellschaft von Trinidad und Tobago, ist im Rahmen ihres Privatisierungsprogrammes auf der Suche nach strategischen Partnern im Ausland. Möglich sind Verhandlungen über eine Partnerschaft sowohl mit einer europäischen als auch einer US-Fluggesellschaft. Ein 10%iger Aktienanteil bleibt den Mitarbeitern der Fluggesellschaft vorbehalten, denen Optionen auf Aktien angeboten werden sollen.

KONKURRENZ FÜR PIA

Die pakistanische Regierung gab dem internationalen Aga Khan Fonds für wirtschaftliche Entwicklung grünes Licht für die Gründung einer privaten Fluggesellschaft in Konkurrenz zu Pakistan International Airlines. Die Lizenz soll voraussichtlich innerhalb der nächsten sechs Monate erteilt werden, sobald ein detaillierter Finanzierungsplan vorliegt.

NOCH EINE US-FLUGGESELLSCHAFT FLIEHT IN DEN SCHUTZ VON KAPITEL 11

Mit America West hat sich im Laufe eines Jahres bereits die vierte große US-Fluggesellschaft auf der Flucht vor ihren Gläubigern dem Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung unterstellt. Die Geschäftsleitung wird sich nun um eine Umstrukturierung des Betriebs bemühen, um der drohenden Liquidierung zu entgehen. Allerdings steht die Fluggesellschaft angesichts eines erheblichen Mangels an Barmitteln und einer klaffenden Finanzlücke vor ernsthaften Problemen.

Continental Airlines, die seit Dezember 1990 unter dem Schutz von Kapitel 11 wirtschaftet, wird eine Finanzspritze in Höhe von 120 Mio. US-Dollar erhalten. Verschiedene Banken haben sich zu diesem Geschäft bereit erklärt, das bereits vom Konkursgericht genehmigt wurde. Etwa 20 Mio. US-Dollar werden der Umschichtung kurzfristiger Verbindlichkeiten dienen.

Forts. auf Seite 11

MWSt treibt Preise nach oben

Die vom paritätischen Ausschuß für Luftverkehr mit der Prüfung der EG-Vorschläge hinsichtlich der Mehrwert- (Verkaufs-) und Verbrauchssteuern beauftragte Arbeitsgruppe kam zu dem Schluß, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der EG-Luftverkehrswirtschaft haben werden.

Die EG-Vorschläge sehen die Einführung von Mehrwert- und Verbrauchssteuern im Flughafeneinzelhandel vor, was weitreichende Konsequenzen für die Einnahmen der Flughäfen ebenso wie der Fluggesellschaften, insbesondere Charterfluggesellschaften, haben wird. 1988 hatte das Geschäft mit dem EG-internen Verkauf zollfreier Waren einen Anteil von 15 Prozent an den von den Flughäfen erwirtschafteten Gewinnen. 20 Prozent der Flughäfen machen 75 Prozent oder mehr ihrer Gewinne mit dem Verkauf zollfreier Waren.

Das zweite wichtige Element ist die Erhebung von Mehrwertsteuer - allerdings zum niedrigeren Satz von 4,9 Prozent - auf den Verkaufspreis von Flugscheinen. Wie sich dies auf die Luftverkehrswirtschaft auswirken wird, hängt zum Teil davon ab, inwieweit Geschäftsreisende dies von der Steuer absetzen können: Die vorliegenden Vorschläge zur Mehrwertsteuer sollen die bisherige Praxis beenden, wonach die auf Reise- und Übernachtungskosten zu zahlende Mehrwertsteuer mit den Betriebskosten verrechnet werden kann. Aller Voraussicht nach wird dieser Richtlinienentwurf zurückgezogen, doch die Urlaubsreisenden, die die Mehrzahl der Fluggäste im EG-internen Verkehr ausmachen, sind von vornherein von dieser Möglichkeit ausgeschlossen.

Darüber hinaus wird sich die Aufhebung der Binnengrenzen in der EG auf die Flughafenengebühren auswirken, da

die Flughäfen die Passagiere in Zukunft nach EG- und Nicht-EG-Reisenden trennen müssen. Schätzungen zufolge müßten die Flughafenengebühren um durchschnittlich 5-10 % angehoben werden, wenn sie zur vollständigen Deckung aller dadurch entstehenden Kosten herangezogen würden.

Die durch die Steuerharmonisierung verursachten Kosten müssen durch eine Anhebung der Flugpreise wieder heringebracht werden. Für Linienflüge wird eine Preissteigerung von 12 bis 20 Prozent, für Charterflüge von 20 bis 29 Prozent erwartet. Preiserhöhungen dieser Größenordnung werden unweigerlich zu einem Rückgang des Luftverkehrsaufkommens innerhalb der EG führen: Es wird geschätzt, daß dieser sich auf durchschnittlich elf Prozent belaufen wird, was den Abbau von bis zu 50.000 Arbeitsplätzen bei den Fluggesellschaften zur Folge haben kann. Auch in den nachgeordneten Diensten, z. B. im Verpflegungs- und Reinigungsbereich, sind Entlassungen zu erwarten, und gleiches gilt für das Fremdenverkehrsgewerbe.

In seiner Stellungnahme empfiehlt der paritätische Ausschuß, daß sich Kommission und Mitgliedstaaten für eine Übergangszeit bis zur vollständigen Harmonisierung von Mehrwert- und Verbrauchssteuern in der EG auf eine Beibehaltung des zollfreien Warenimports und einen Mehrwertsteuersatz von 0 Prozent auf Flugscheine im EG-internen Reiseverkehr einigen sollten. Die Stellungnahme fordert außerdem, alle neuen Mehrwertsteuerregelungen einfach und praktikabel zu halten und appelliert an die Kommission und die Regierungen der Mitgliedstaaten, die durch die erforderlichen Änderungen bei der Grenzabfertigung auf Flughäfen verursachten Schwierigkeiten zu berücksichtigen.

... vierter US-Carrier sucht Schutz vor Gläubigern

Forts. von Seite 10

UMSTRUKTURIERUNG BEI PANAM

Delta Airlines, die drittgrößte US-Fluggesellschaft, hat einen Vertrag im Werte von 310 Mio. US-Dollar über den Kauf der europäischen Vermögenswerte, des Flugtaxidienstes an der Ostküste der Vereinigten Staaten und einer Ersatzteilkollektion von PanAm, einer weiteren in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen US-Fluggesellschaft, die sich vor ihren Gläubigern in den Schutz von Kapitel 11 geflüchtet

hat, geschlossen. Die Genehmigung des Konkursgerichtes für das Geschäft steht allerdings noch aus.

Über Deltas Angebot, im Rahmen eines Umstrukturierungsprogramms einen Aktienanteil am aktuellen PanAm-Geschäft zu übernehmen, wird noch verhandelt. Im Rahmen des Programms soll PanAm seine gewinnträchtigen Lateinamerika-Strecken weiterhin bedienen, unterstützt möglicherweise durch ein Marketing-Abkommen mit Delta.

CAA-Personal fliegt mit Rauchmasken!

Ungeachtet der von der für die Sicherheit des Luftverkehrs in Großbritannien zuständigen Zivilluftfahrtbehörde CAA an die britischen Fluggesellschaften ausgesprochenen Empfehlung, auf das Mitführen von Rauchmasken für die Passagiere an Bord ihrer Maschinen zu verzichten, tragen die Mitarbeiter der Behörde bei jedem Flug ihre eigene Rauchmaske im Handgepäck.

Wie eine britische Zeitung berichtete, sind auch viele britische Regierungsinspektoren mit den Rauchmasken ausgerüstet, die die Fluggäste bei Flugzeugbränden vor dem Einatmen giftiger Rauchgase schützen sollen.

Erst vor kurzem hatte es die CAA abgelehnt, den Einsatz von Rauchmasken auf Flugzeugen verbindlich vorzuschreiben (vergl. ITF-Nachrichten Mai 1991).

Die Forderung nach einer solchen Vorschrift war vor allem im Anschluß an die Brandkatastrophe auf dem Flughafen von Manchester im Jahre 1985 laut geworden, bei der 55 Passagiere in einer Maschine des Typs Boeing 737 auf der Startbahn verbrannten. Mehr als 40 Todesopfer starben in Folge des Einatmens von Rauchgasen.

Nach Angaben der CAA hatten ihre Untersuchungen ergeben, daß durch Einsatz der Rauchmasken zwar ein Menschenleben pro Jahr gerettet werden könne, wegen der durch das Anlegen der Rauchmasken verursachten Verzögerungen bei der Evakuierung der Maschinen jedoch bis zu 8 Menschen pro Jahr zusätzlich ums Leben können. Die CAA stellte ausdrücklich fest, daß sie gegen das Mitführen von Rauchmasken durch ihre eigenen Mitarbeiter keine Einwände habe, da diese mit den Masken vertraut seien und beim Anlegen der Masken keine Verzögerungen verursachen würden.

Auch konnten die Hersteller der Rauchmasken die Vorgaben der CAA nicht befriedigen. Der Verkehrsausschuß des britischen Parlaments forderte im Januar 1991 die sofortige Einführung der Masken (vergl. ITF-Nachrichten Januar 1991). Seiner Auffassung nach waren die Anforderungen der CAA übertrieben hoch angesetzt.

Rauchmasken gibt es in zwei Grundausführungen. Die erste ist mit einem Filter zur Reinigung der Atemluft von giftigen Gasen ausgestattet, während das zweite Modell über eine unabhängige Luftzufuhr verfügt. Die Masken sollen den Zeitraum, während dem das Atmen noch möglich ist, und damit die für die Evakuierung des Flugzeugs zur Verfügung stehende Zeit um 5 bis 10 Minuten verlängern.



BINNENVERKEHR

Erfolgreicher Streik im sächsischen Straßentransport

Ein fünftägiger Streik der in der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) organisierten Bus- und Lkw-Fahrer im östlichen Bundesland Sachsen - der längste Streik im deutschen Straßenverkehr seit Ende des zweiten Weltkriegs - endete mit einem uneingeschränkten Sieg für die Gewerkschaft.

Das Verhandlungsteam der Gewerkschaft unter Führung des ITF-Vorstandsmitglieds und Mitglieds des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV, Eike Eulen, und Wolfgang Baars, dem zuständigen Abteilungsgeschäftsführer in der Hauptverwaltung, führte einen 32stündigen ununterbrochenen Verhandlungsmarathon, bevor die Arbeitgeber schließlich nachgaben und den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in fünf verschiedenen Tarifbereichen ihren ersten Tarifvertrag anboten.

Die harten Verhandlungen waren gleichzeitig eine Art Feuerprobe für Manfred Kranzleiter, der erst seit weni-

gen Tagen Vorsitzender des Bezirks Sachsen der Gewerkschaft ÖTV war.

Die Gewerkschaft hatte sich seit Ende letzten Jahres um den Abschluß von Verträgen für ihre Mitglieder in Sachsen bemüht. Doch die Arbeitgeber stellten sich stur und verweigerten jedes Verhandlungsangebot.

Die über den schleppenden Fortgang der Verhandlungen verärgerten Gewerkschaftsmitglieder veranstalteten am 7. Juni einen Warnstreik.

Schließlich hatten sie die Nase voll und stimmten am 17. Juni - passenderweise dem früheren Tag der deutschen Einheit - in einer Urabstimmung mit überwältigender Mehrheit für den Streik.

Während der gesamten Dauer des Streiks bewegte sich in Sachsen kein Bus und kein Lkw. Am 19. Juni versammelten sich die Streikenden vor dem Gewerkschaftshaus in Dresden und erklärten unter Applaus ihre Bereitschaft durchzuhalten, bis ein positives Ergebnis gesichert war.

Dies bekamen sie dann in den frühen Morgenstunden des 22. Juni, als Arbeitgeber und die Verhandlungskommission der Gewerkschaft die fünf mühselig ausgehandelten Verträge unterzeichneten.

Wichtigstes Ergebnis war die Einführung einer 40-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich.

Ferner wurde ein garantierter Grundstundenlohn von je nach Qualifikation zwischen 7,40 D-Mark und 8,04 D-Mark vereinbart.

Direkte Auswirkungen hatte der Streik der sächsischen Straßentransportarbeiter und -arbeiterinnen in Brandenburg, wo die Arbeitgeber sich plötzlich äußerst handlungsbereit zeigten. Sie stimmten einer Verkürzung der Wochenarbeitszeit der Lkw-Fahrer auf 42 Stunden zu und werden ihnen rückwirkend zum 1. Mai 60 Prozent des Lohns in West-Berlin zahlen. Dies erhöht sich Anfang nächsten Jahres auf 72 Prozent des West-Berliner Niveaus.

Hilfe bei europäischen Grenzblockaden

Grenzblockaden auf den wichtigsten Transitstrecken Europas haben sich in den letzten Jahren zu einem äußerst unerfreulichen Aspekt im Leben eines Fahrers im internationalen Fernverkehr entwickelt.

Nach Meinung der Fahrer und ihrer Gewerkschaftsvertreter werden die im Vorfeld der geplanten Abschaffung der nationalen Zollabfertigungsstellen im Rahmen des einheitlichen europäischen Binnenmarktes nach 1993 zu erwartenden Störungen eine noch größere Zahl von Grenzblockaden in Europa nach sich ziehen.

Die ITF hat bereits erste Schritte unternommen, um dieser wachsenden Bedrohung zu begegnen. Gewerkschaftlich organisierte Lkw-Fahrer in Europa, und später hoffentlich auch in anderen Regionen, erhalten eine Liste mit Namen, Adressen und Telefonnummern von Gewerkschaftsfunktionären in Grenzregionen, an die sie sich wenden können, falls sie an einem Grenzübergang festsitzen.

Damit reagiert die ITF auf eine Forderung der vor kurzem abgehaltenen Sitzung des ITF-Sektionsausschusses

Straßentransport (vergl. ITF-Nachrichten Juni/Juli 1989) nach größtmöglicher gegenseitiger Unterstützung von Gewerkschaftern für Gewerkschafter.

Die Sitzungsteilnehmer hoben jedoch nicht nur die vielfältigen Möglichkeiten hervor, die sich Gewerkschaften mit Büros in Grenzregionen bieten, um den festsetzenden Fahrern ihr Los zu erleichtern, sondern appellierten auch an die Regierungen, ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen.

Dementsprechend richtete die ITF einen Appell an die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), Notprogramme zur Unterstützung von Fernfahrern im grenzüberschreitenden Verkehr zu erarbeiten, die durch Grenzblockaden an der Weiterfahrt gehindert werden.

Daraufhin wurde die ITF eingeladen, der ECE-Hauptarbeitsgruppe Straßentransport Vorschläge zur Beratung auf ihrer nächsten Sitzung im November vorzulegen. Die der ITF angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften in Europa sind nun um Anregungen gebeten, mit welchen Maßnahmen die staatlichen Behörden im Falle

künftiger Blockaden den Fahrern das Leben erleichtern und Härtefälle verhindern können. Diese Anregungen werden dann die Grundlage der ITF-Eingabe an die ECE bilden, die im Laufe dieses Monats eingereicht werden soll.

Die ITF/ÖD-Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr verabschiedete auf ihrer Sitzung in Nantes (Frankreich) am 11. und 12. Juni den Text einer Charta, in der sie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs fordert. Die Charta trägt den Titel "Öffentlicher Personennahverkehr - notwendiger denn je" und liefert Argumente für die Bereitstellung attraktiver und benutzerfreundlicher öffentlicher Verkehrsdienste. Der Text der Charta ist auf der herausnehmbaren Doppelseite in der Mitte dieser Ausgabe der ITF-Nachrichten wiedergegeben.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR — NOTWENDIGER DENN JE



ERKLÄRUNG DER ITF/IÖD-ARBEITSGRUPPE ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR



Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe und zählt zu den Grundbedürfnissen der Bürger und Gesellschaft. Seine politische Bedeutung muß eindeutig Vorrang vor betriebswirtschaftlichen Aspekten haben.

Bei der sozial- und umweltverträglichen Umweltgestaltung unserer Gesellschaft müssen die Bürgerinteressen erstrangig berücksichtigt werden, wobei die Erhaltung und Fortentwicklung der Lebensqualität im Vordergrund stehen muß.

Durch Nutzung und Ausweitung der Ressourcen des öffentlichen Personennahverkehrs könnte dem durch den Individualverkehr verursachten Verkehrsinfarkt in den Städten und Ballungsräumen entgegengewirkt und zugleich eine größtmögliche Vermeidung von Umweltschäden erreicht werden.

Der öffentliche Personennahverkehr muß sich den veränderten Bevölkerungsstrukturen sowie der erzwungenen Abwanderung vieler Menschen in Stadtrandgebiete und ins Umland anpassen. Er muß sich auf die augenblickliche und künftige Nachfrage nach Dienstleistungen einstellen und dem erhöhten Mobilitätsbedarf gerecht werden, der sich aus der Trennung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ergibt.

Der öffentliche Personennahverkehr bietet die Gewähr, Lärm und Abgase zu vermindern sowie Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit zu fördern.

Der Anziehungskraft des eigenen Autos, die subjektiv durch Zeitersparnis, uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten, Komfort und negatives Image der öffentlichen Verkehrsmittel beeinflusst wird, muß durch kundenfreundliche Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs entgegengewirkt werden.

Eine radikale Umkehr in der Verkehrspolitik ist notwendig mit neuen konkreten Verkehrskonzepten und politischen Entscheidungen für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr.

- Städtebauliche Planung unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs;
- Neugestaltung des öffentlichen Straßenraums durch flächendeckende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen;
- Förderung der Abkehr vom motorisierten Individualverkehr durch Einschränkung des Parkraums in den Innenstädten;
- volle Deckung der tatsächlichen sozialen Kosten durch entsprechend festgesetzte Parkgebühren;
- Vorrang für Bus und Bahn durch unabhängige Fahrwege und geeignete Ampelsteuerung.

2. Steigerung der Attraktivität von Bussen und Bahnen

- Modernisierung des Fahrzeugparks mit ausreichendem Sitzplatz- und Fahrkomfort;
- fahrgastgerechte Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe;
- Verbesserung der Einstiegsmöglichkeiten in Busse und Bahnen unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse Behinderter;
- witterungsunabhängige Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln;
- Optimierung der Zubringerfunktion durch weiträumige Park & Ride-Systeme;
- Verbesserung der Serviceleistungen für die Fahrgäste;
- erschwingliche Fahrpreise unter Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte;
- Kombinationsfahrkarten für Einkauf, Freizeitangebote, kulturelle und sportliche Veranstaltungen, Messebesuche usw.;
- verstärktes Fahrplanangebot unter Berücksichtigung der Arbeitszeiten, Schulzeiten, Einkauf, Freizeit- und Kulturangebote;
- bürgernahe Imagekampagne für den öffentlichen Personennahverkehr zur Erschließung neuer Fahrgastpotentiale;
- kostenlose Verteilung wohnortbezogener und übersichtlicher Fahrpläne;
- finanzielle Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen aus öffentlichen Mitteln.

3. Einführung neuer Technologien im öffentlichen Personennahverkehr

Die Anwendung neuer Technologien im Personennahverkehr ist in Zusammenhang mit der Forderung nach Erhöhung der Attraktivität grundsätzlich positiv zu bewerten. Neue Technologien dürfen aber keinen Selbstzweck darstellen und nicht zu einem Rückgang des Beschäftigungsniveaus führen. Sie müssen ebenso für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Nahverkehrsunternehmen genutzt werden.

Eine Ablehnung neuer Technologien im öffentlichen Personennahverkehr wäre eine defensive Reaktion darauf, wie und was andere planen und gestalten. Deshalb muß auf Planung, Konzeption und Gestaltung von gewerkschaftlicher Seite Einfluß genommen werden, um den Umgang mit den neuen Technologien zu bestimmen.

Ein moderner öffentlicher Personennahverkehr wird ohne moderne Technik nicht auskommen. Moderne Technik allein aber macht den öffentlichen Personennahverkehr noch nicht modern. Hinzu kommen muß eine moderne Verkehrs- und Betriebspolitik.

Preiserhöhungen bei indischen Eisenbahnen

Die Beförderungstarife im Güter- und Personenverkehr auf den indischen Eisenbahnen - mit seinem 60.000 km langen Streckennetz das umfangreichste Eisenbahnsystem der Welt - sollen noch in diesem Monat steigen.

Die neue Minderheitsregierung der indischen Kongreßpartei hat eine Anhebung der Beförderungstarife im Personenverkehr um 15 bis 20 Prozent beilligt, während die Tarife im Güterverkehr (Treibstoff und Grundnahrungsmittel ausgenommen) um 10 Prozent ansteigen werden.

Dank dieser willkommenen Finanzspritze wird aus dem für das laufende Finanzjahr vorhergesagten Defizit von 3,5 Mrd. Rupien voraussichtlich ein Überschuß in Höhe von 2,35 Mrd. Rupien werden.

Damit werden die indischen Eisenbahnen zum zweiten Mal in Folge einen Gewinn erwirtschaften - auch im letzten Jahr konnten sie einen Betriebsüberschuß melden. Ebenso bedeutend war die Ankündigung des Eisenbahnministers Jaffar Sharief im Rahmen der Parlamentsdebatte über den Eisenbahnhaushalt 1991/92 im vergangenen Monat, daß für das ehrgeizige Modernisierungsprogramm der Bahnen einen Betrag in Höhe von 53 Mio. Rupien bereitgestellt werden soll.

Die indischen Eisenbahnen haben

bereits mit der schrittweisen Ersetzung ihrer Dampflokomotiven durch Dieselloks begonnen und auch ein umfangreiches Gleisenerneuerungsprogramm in Angriff genommen. Eine wachsende Zahl von Bahnhöfen werden darüber hinaus an ein äußerst leistungsfähiges computergestütztes Buchungssystem im Personenreiseverkehr angeschlossen.

Mit Hilfe der im diesjährigen Haushalt bereitgestellten großzügigen Mittel können die Eisenbahnen nicht nur neues Rollmaterial anschaffen und alternde Gleisstrecken ersetzen, sondern darüber hinaus ihr Elektrifizierungsprogramm verstärkt vorantreiben.

Allerdings bedeuten die höheren Beförderungstarife spürbare Härten für die indische Bevölkerung, die im Berufsverkehr ebenso wie für ihre Urlaubsreisen in erheblichem Umfang auf die Bahn angewiesen sind. Auch die erhöhten Beförderungstarife im Güterverkehr werden aller Voraussicht nach in Form höherer Verbraucherpreise weitergereicht werden.

Wenig erfreut werden die im Verpflegungs- und Reinigungsdienst beschäftigten ArbeitnehmerInnen über die Nachricht sein, daß diese beiden Nebengebiete in näherer Zukunft privatisiert werden sollen.

Umfangreiche Streckenstilllegungen in Argentinien geplant

Die Stilllegung von Bahnhöfen, eine Reduzierung der Zahl von Zügen und der Abbau des Personalbestands sind Teil der Pläne der argentinischen Regierung für eine Umstrukturierung des staatlichen nationalen Eisenbahnunternehmens Ferrocarriles Argentinos.

Diese weitreichenden Pläne, die erhebliche Härten für die Eisenbahner mit sich bringen, sollen ohne vorherige Konsultation umgesetzt werden, wie die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft La Fraternidad mitteilt. Die Gewerkschaft klagt, daß sie wegen der kurzfristigen Unterrichtung über

die Absichten der Regierung nicht in der Lage war, auf die ihrer Meinung nach katastrophale Pläne zu reagieren.

Berichten zufolge hat die Regierung zur Finanzierung der Abfindungszahlungen an die laut Angaben der Presse anfänglich 12.500 Eisenbahner, die ihren Arbeitsplatz verlieren werden, bereits ein Darlehen bei einer internationalen Bank aufgenommen.

Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit in Argentinien ist es unwahrscheinlich, daß die entlassenen Eisenbahner eine neue Beschäftigung finden werden.

Hochgeschwindigkeitsnetz in den USA?

Die Hochgeschwindigkeitstechnologie der Bahnen soll auf dem größten inländischen Personenverkehrsmarkt der Welt - den USA - den Wettbewerb mit dem Reiseflugverkehr aufnehmen.

Angesichts fehlender staatlich finanzierter Entwicklungspläne für ein Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen prüfen eine Reihe privater Konsortien die Möglichkeiten für den Aufbau von Hochgeschwindigkeitsbahn- bzw. -magnetbahn- (MagLev) Strecken in einer Reihe wichtiger Verkehrskorridore.

Die Größe des Personenbeförderungsmarktes der USA allein eröffnet den privaten Finanziers beim Ausbau bestimmter Strecken gute Aussichten auf Gewinne. Mehr als 60 Mio. US-Dollar wurden bereits für die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit verschiedener Projekte aufgewandt, von denen eine ganze Reihe nun in Angriff genommen werden soll.

Neuer Kollektivvertrag für französische Eisenbahner

Im Rahmen eines am 25. Juni unterzeichneten neuen Lohnkollektivvertrages für das staatliche französische Eisenbahnunternehmen SNCF, über dessen Einzelheiten die der ITF angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft im französischen Gewerkschaftsdachverband FO berichtet, konnten erhebliche Verbesserungen für aktive und im Ruhestand befindliche Eisenbahner durchgesetzt werden.

Die Löhne bei den Bahnen werden in diesem Jahr in drei Schritten um 2,8 Prozent angehoben werden: zwei Anhebungen um je ein Prozent (im Januar und Juni) wurden bereits ausgezahlt (bei der Anhebung im Januar handelt es sich um die zuvor für 1. April ausgehandelte Lohnerhöhung, die nun auf den Jahresanfang rückdatiert wurde). Eine weitere Erhöhung um 0,8 Prozent tritt am 1. Oktober in Kraft. Die Zulagen für Nachtarbeit sowie die Arbeit an Sonntagen und Feiertagen wurden ebenfalls angehoben, und die Renten der im Ruhestand befindlichen Eisenbahner werden, wiederum im Oktober, um mindestens 1,2 Prozent steigen.



TCU wählt neues Führungsteam

Ende Juli wählte der 29. alle vier Jahre stattfindende Kongreß der der ITF angeschlossenen US-amerikanischen Transportation-Communications International Union (TCU) in San Francisco die neue Führungsmannschaft der Gewerkschaft.

Richard Kilroy, der in den vergangenen zehn Jahren an der Spitze der Gewerkschaft stand, tritt vom Amt des internationalen Präsidenten zurück, nachdem er bei der Wahl, für die er in drei Kandidaten hatten nominieren lassen, gegen den bisherigen internationalen Vizepräsidenten **Robert Scardelletti** verloren hatte. Mit 64 Jahren wird sich Kilroy nun aus der Gewerkschaftsbewegung zurückziehen, für die er in den vergangenen 35 Jahren tätig war. Als Mitarbeiter der Pennsylvania Railroad schloß sich Kilroy im Jahre 1951 der Order of Railroad Telegraphers an und wurde erster Generalvorsitzender ihrer Abteilung für die Pennsylvania Railroad und später Vizepräsident der Organisation. Nach dem Zusammenschluß der Gewerkschaft (die sich inzwischen Transportation Communication Employees' Union nannte) mit der BRAC (wie die TCU früher hieß) übernahm Kilroy zunächst das Amt eines Abteilungs- und später Vizepräsident der Organisation. Nach dem Zusammenschluß der Gewerkschaft (die sich inzwischen Transportation Communication Employees' Union nannte) mit der BRAC (wie die TCU früher hieß) übernahm Kilroy zunächst das Amt eines Abteilungs- und später Vizepräsident der Organisation. Nach dem Zusammenschluß der Gewerkschaft (die sich inzwischen Transportation Communication Employees' Union nannte) mit der BRAC (wie die TCU früher hieß) übernahm Kilroy zunächst das Amt eines Abteilungs- und später Vizepräsident der Organisation. Diesen Posten besetzte er bis zu seiner Wahl zum internationalen Präsidenten im Jahre 1981, die wegen des vorzeitigen Todes von Fred Kroll notwendig geworden war.

Wie Kilroy begann auch der nach 16 Jahren aus dem Amt ausscheidende Sekretär/Kassenwart der TCU, **Don Bobo**, seine Gewerkschaftskarriere während seiner Beschäftigung als Telegraphist für die Santa Fe Railway in Galveston bei der Order of Railroad Telegraphers. Nach dem Zusammenschluß der Gewerkschaft mit der BRAC behielt er bis zu seiner Wahl zum internationalen Vizepräsidenten im Jahre 1972 das Amt eines Abteilungs- und später Vizepräsidenten. Nach dem Tod von D. J. Sullivan wurde er im Januar 1975 zum internationalen Sekretär/Kassenwart ernannt.

Neben dem neuen internationalen Präsidenten Scardelletti wurde **Frank Ferlin** ins Amt des internationalen Sekretärs/Kassenwarts gewählt.

Für die Positionen der internationalen

Vizepräsidenten der TCU, deren Zahl auf 8 reduziert wurde, standen ebenfalls viele Kandidaten zur Wahl. Nur vier der bisherigen internationalen Vizepräsidenten wurden in ihrem Amt bestätigt, darunter auch ITF-Vorstandsmitglied **Jack Otero** sowie **Jack Campbell**, der bei der Wahl zum Präsidenten gescheitert war.

Auch in der Führungsstruktur der Gewerkschaft in Kanada hat sich einiges geändert. Dort wurde **Jack Boyce** anstelle von ITF-Vorstandsmitglied **Frank Mazur** zum neuen internationalen Vizepräsidenten der kanadischen Abteilung der TCU gewählt.

Ben Sharman legte Anfang August das Amt des Vertreters für internationale Angelegenheiten der US-amerikanischen International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) nieder. Im Laufe seiner 21 Jahre an der Spitze der internationalen Abteilung der IAM ist Sharman weit herumgekommen, hat auf der ganzen Welt mit zahlreichen Gewerkschaftern zusammengearbeitet und viele feste und dauerhafte Freundschaften geschlossen. Er hat einen unschätzbaren Beitrag zur Bildungstätigkeit der ITF in den Regionen geleistet. Insbesondere in Afrika gibt es wohl nur wenige Funktionäre und Mitglieder von Transportarbeitergewerkschaften, die an Regionalkonferenzen oder Seminaren der ITF teilgenommen haben und nicht irgendwann einmal in ihrer gewerkschaftlichen Laufbahn mit Sharman in Kontakt gekommen sind. Er ist ein hervorragender Redner und Referent, und viele führende Funktionäre von Transportarbeitergewerkschaften verdanken ihm ihr Wissen und zahlreiche Erfahrungen, die ihnen bei der Ausübung ihrer Führungsrolle behilflich sind. In einem Schreiben an Sharman dankte ihm ITF-Generalsekretär Harold Lewis für seine Unterstützung und würdigte die langjährige Freundschaft und das echte Engagement, das er der ITF immer wieder bewiesen hat. Nachfolger von Sharman ist **Alex Bay**.

Nach den Wahlen für die Spitzenämter der Gewerkschaft im Jahre 1991 verfügt die US-amerikanische Association of Flight Attendants (AFA) über ein neues Führungsteam. Zur nationalen

Präsidentin, Spitzenamt der Gewerkschaft, wurde **Dee Maki** gewählt, die als Flugbegleiterin bei USAir arbeitet und Vorsitzende des Master Executive Council der FlugbegleiterInnen bei USAir war. Ihr zur Seite steht der nationale Vizepräsident, **Frederick Casey**, ehemaliger Sekretär/Kassenwart der Gewerkschaft. Die neue Frau im Amt des nationalen Sekretärs/Kassenwarts ist **Sharon Madigan**, bisher Sekretärin/Kassenwartin für den Master Executive Council der FlugbegleiterInnen bei United Airlines.

Oystein Aslaksen wurde Ende Mai auf dem Kongreß der norwegischen Lokomotivführergewerkschaft zum Nachfolger des ausscheidenden Präsidenten **Oddvar Skaar** gewählt. Neuer Vizepräsident der Gewerkschaft ist **Roald Nyheim**, der das Amt von **Thorbjorn Naess** übernimmt.

Yoshitsugu Katsumata ist aus dem Amt des Leiters der Abteilung für internationale Angelegenheiten der japanischen Seeleutegewerkschaft JSU ausgeschieden.

Yvon Chotard wurde im Juni zum neuen Vorsitzenden des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamtes gewählt. Chotard war seit 1987 französischer Regierungsvertreter im Verwaltungsrat. Er leitet seit mehr als 45 Jahren seinen eigenen Verlag, der zu den Marktführern in Frankreich zählt, und war früher stellvertretender Vorsitzender des französischen nationalen Arbeitgeberrates. Am Ende seiner Sitzung würdigte der Verwaltungsrat die Verdienste des ausscheidenden Vorsitzenden **Gerd Muhr**, Vorstandsmitglied der mächtigen deutschen Metallarbeitergewerkschaft IG Metall, der nach mehr als 20 Jahren im Dienst des leitenden Gremiums der IAO in den Ruhestand tritt. 1970 zum Mitglied der Arbeitnehmerseite gewählt, wurde er zunächst von der Arbeitnehmerseite gestellter stellvertretender Vorsitzender und dann im Jahre 1990 Vorsitzender des Verwaltungsrats. Muhr war auch der von der Arbeitnehmerseite gestellte Vizepräsident der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1979.

Forts. auf Seite 15

... personelle Veränderungen bei der IAO

Forts. von Seite 14

Wiedergewählt wurde auf der Sitzung **Jean-Jacques Oechslin** (ebenfalls Frankreich) als von der Arbeitgeberseite gestellter stellvertretender Vorsitzender. Zum von der Arbeitnehmerseite gestellten stellvertretenden Vorsitzenden wurde **John Morton** von der

britischen Musicians' Union gewählt.

John Simonds (Kanada) wurde als Nachfolger von **José Aguiriano** (Spanien) zum neuen Leiter des Büros für Arbeitnehmerprogramme der IAO gewählt. Aguiriano schied aus den Dien-

sten der IAO aus, um ein Regierungsamt in seiner Heimat zu übernehmen. Simonds war im Oktober vergangenen Jahres zum Leiter der Abteilung für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen ernannt worden und wird diese Aufgabe mit seinem neuen Posten verbinden.



FREMDENVÉRKEHRSDIENSTE

Branchenweite Verhandlungen in Holland

Eine Vielzahl von Reiseunternehmen in den Niederlanden haben sich bereit erklärt, mit dem Dienstenbond FNV einen Kollektivvertrag für die Beschäftigten im Reisesektor auszuhandeln.

Dieser Schritt in Richtung auf einen branchenweiten Kollektivvertrag ist das

Ergebnis einer erfolgreichen Kampagne der MitarbeiterInnen des größten niederländischen Reiseunternehmens, Holland International, für den Abschluß eines Kollektivvertrages.

Die Verhandlungen über einen neuen Vertrag, der Anfang 1994 in Kraft

treten wird, sollen 1992 beginnen. Bisher verweigerten die meisten Arbeitgeber im Reisesektor die Aufnahme von Verhandlungen mit den Gewerkschaften, und viele ArbeitnehmerInnen in diesem Wirtschaftsbereich verdienen heute kaum mehr als den Mindestlohn.

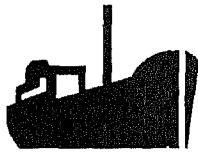
TODESFÄLLE

Patrick "Paddy" Murphy, ehemaliger Stellvertretender Generalsekretär der Federated Workers' Union of Ireland (FWUI), verstarb am 22. April. Murphy war einer der Gründerväter der Irish Federation of Rural Workers, einer landesweiten Gewerkschaft der Landarbeiter ebenso wie der Beschäftigten bei Kommunalverwaltungen und anderer Arbeitnehmer in ländlichen Gebieten. Vor dem Zusammenschluß seiner Föderation mit der Workers' Union of Ireland hatte er auch die Ämter des Präsidenten und des Generalsekretärs der Federation bekleidet. Als einer der führenden Gewerkschafter in Irland war er darüber hinaus Vorstandsmitglied des alten ITUC und war auch an der Gründung des heutigen Irish Congress of Trade Unions beteiligt, dessen Vorstand er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand angehört hatte. Er war im eigentlichsten Sinn des Wortes ein "großer Ire", dessen Einfluß noch

lange fortwirken wird. Er war die treibende Kraft hinter den erheblichen Verbesserungen der Bedingungen der Landarbeiter in diesem Jahrhundert, ein respekt einflößender Gegner am Verhandlungstisch, der hartnäckig und zäh für die Interessen derer, die er vertrat, focht, und dabei gleichzeitig ein Mann, dessen ausgeprägtes Rechtsverständnis und Fähigkeit zur Auslegung selbst äußerst komplexer Gesetzestexte dafür sorgten, daß er häufig zu Rate gezogen wurde, wenn sich Staatsbeamte mit komplexen Gesetzgebungsfragen auseinandersetzen hatten. Kurz vor der Verschmelzung der beiden größten irischen Gewerkschaften, der Irish Transport and General Workers' Union und der FWUI, zur neuen Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU), mit der ein 65 Jahre alter Bruch zwischen den beiden Gewerkschaften überwunden wurde, schied er aus den Diensten der FWUI

aus. Doch war von vorneherein klar, daß eine Persönlichkeit von so hohem Ansehen in der irischen Gewerkschaftsbewegung im Rahmen der schwierigen Verhandlungen über den Zusammenschluß konsultiert werden würde. So kommt es also, daß man Paddy Murphy, wenngleich er sich aus dem aktiven Gewerkschaftsleben bereits zurückgezogen hatte, zu Recht als einen der Geburtshelfer dieser neuen Gewerkschaft bezeichnen kann.

Franco Robbiani, während der vergangenen 22 Jahre Chefredakteur der italienischen Ausgabe der Gewerkschaftszeitung des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (SEV), verstarb nach langer Krankheit am 29. Juni im Alter von 60 Jahren. Robbiani war seit 1971 Leiter des Sekretariats des SEV in Ticino (der italienischsprachigen Region der Schweiz).



SEELEUTE

Gewerkschaft auf der Suche nach der Derbyshire

Die anhaltende Kontroverse über den Untergang des unter britischer Flagge fahrenden Massengutfrachters *Derbyshire* im Jahre 1980 kann möglicherweise bald geklärt werden.

Die der ITF angeschlossene National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) prüft zur Zeit die Möglichkeit, das Wrack zu finden und zu fotografieren.

Bill Anderson, RMT-Funktionär in Liverpool, setzte sich im Juni mit dem US-amerikanischen Unternehmen Marquest Marine Imaging Systems in Verbindung, das 1985 die *Titanic* entdeckte. Vor kurzem gelang es dem gleichen Unternehmen, die *Bismarck* zu lokalisieren.

Marquest erbat nun zunächst nähere Informationen über die letzte Fahrt der *Derbyshire*.

Beim Untergang der *Derbyshire* im September 1980 während eines Taifuns im chinesischen Meer kamen 44 Menschen ums Leben. Sie hatte keinen Notruf abgesetzt. Die Reeder, Bibby Line, gehen davon aus, daß sie am 9. September sank.

Obwohl es sich hierbei um den äußerst mysteriösen Untergang eines in Großbritannien registrierten Schiffes handelte und die fünf Schwesterschiffe der *Derbyshire* noch im Einsatz waren, weigerte sich die britische Regierung, unverzüglich eine offizielle Untersuchung einzuleiten.

Weitere Vorfälle in den folgenden Jahren, u. a. der Untergang von zwei der Schwesterschiffe, weckten bei zahlreichen Schiffahrtsexperten, bei den Gewerkschaften und den Angehörigen der Besatzungsmitglieder auf der *Derbyshire* den Verdacht, daß Fehler im Design der Schiffe den Untergang der *Derbyshire* verursacht haben könnten.

Ein 1985 erstellter vorläufiger Bericht stützte diesen Verdacht, doch die offizielle Untersuchung, die schließlich 1986 durchgeführt wurde, blieb ohne schlussiges Ergebnis. Sie wurde von den Gewerkschaften und den Familienangehörigen verurteilt, in deren Augen sie ausschließlich als Alibi dienen sollte. Zwar lagen Expertenaussagen zum Design der Schiffe vor, doch wurden sie nicht angefordert.

Die Familien der verunglückten Seeleute halten an ihrer Forderung nach einer ordnungsgemäßen Prüfung der Ursachen des Unglücks fest. Die hart-

näckige Weigerung der Regierung, sich dieser Angelegenheit anzunehmen, kann sie nur in ihrer Überzeugung bestärken, daß hier eine groß angelegte Verschleiерungsaktion stattfindet. Wie Paul Lambert, dessen Bruder Peter auf der *Derbyshire* ums Leben kam, in der Juli/August-Ausgabe der RMT-Zeitung "The Seaman" schreibt:

"Ich, und viele andere mit mir, werden diese Kampagne erst dann aufgeben, wenn der dreckige Schleier des Betrugs, den die staatlichen Stellen um die sterblichen Überreste meines Bruders Peter und der übrigen Männer und

Frauen gewickelt haben, die sein Grab in der *Derbyshire* mit ihm teilen, von der Wahrheit reingewaschen wurde."

Fotos von dem Wrack könnten einen klaren Nachweis erbringen, ob fehlerhaftes Design die Ursache für die Katastrophe gewesen sein kann.

Nähere Informationen über die *Derbyshire* und die Kampagne für eine neuere Untersuchung ihres Untergangs sind Kapitän Dave Ramwells Artikel in der letzten Ausgabe des ITF-Seeleutebulletins (Nr. 6) zu entnehmen, das auf Anfrage bei der ITF erhältlich ist.

Unterstützung für den Zim-Lines-Streik



Im Anschluß an die internationalen Solidaritätsmaßnahmen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den USA (vergl. ITF-Nachrichten Juni/Juli 1991) kam es am 2. Juli schließlich zu einer Einigung zwischen der Geschäftsleitung von Zim Lines und der israelischen Schiffsoffiziersgewerkschaft ISOU. Neben ihrer Zustimmung zu Verhandlungen mit der Gewerkschaft über die grundsätzliche Frage der Ausflagung von Zim-Lines-Schiffen erklärte sich die Geschäftsleitung außerdem bereit, den Besatzungsmitgliedern als "Geste des guten Willens" die ihnen infolge ihrer Teilnahme an dem von der ISOU ausgerufenen Streik entgangenen Heuern in vollem Umfang auszuzahlen. Das Foto oben zeigt Mitglieder der der ITF angeschlossenen Seafarers' International Union als Streikposten in Port Elisabeth/New Jersey, während sie die Ankunft der *Zim Canada* erwarten.

Scandinavian Star: 3 Personen angeklagt

Die dänische Staatsanwaltschaft reichte im Juli im Zusammenhang mit dem Brand an Bord der *Scandinavian Star* am 7. April 1990 gegen drei Männer Klage ein. Das auf den Bahamas registrierte Billigflaggenschiff dänischer Reeder befand sich auf der Fahrt von Dänemark nach Oslo, als an Bord ein Feuer ausbrach, das 158 Menschen das Leben kostete (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1990).

Angeklagt sind nun der dänische Geschäftsführende Direktor der DaNo-Gruppe, Ole Hansen, Reeder Henrik Johansen sowie der norwegische Kapi-

tän des Schiffes, Hugo Larsen.

Johansen und Hansen werden beschuldigt, um eines kommerziellen Vorteils Willens gegen die Vorschriften des dänischen Strafrechts bezüglich der Fahrgastsicherheit verstoßen zu haben. Nach dem Gesetz sind die Reeder verpflichtet, alle ihnen zur Kenntnis gelangenden Mängel zu beseitigen.

Kapitän Larsen ist aufgrund desselben Gesetzes eines kriminellen Verstoßes gegen die Verpflichtung des Kapitäns beschuldigt, sich vor dem Auslaufen von der Seetüchtigkeit des Schiffes zu überzeugen.

In den Augen von Staatsanwalt Karsten Hjorth wurde in drei Punkten gegen das Gesetz verstoßen.

Erstens war die Besatzung nicht ausreichend mit den Sicherheitsvorschriften vertraut - viele Besatzungsmitglieder, so der Staatsanwalt, wußten noch nicht einmal, wo sich die Feuerlöschgeräte an Bord befanden.

Auch die Passagiere waren nicht in angemessener Weise über die Sicherheitsverfahren an Bord des Schiffes unterrichtet worden, und schließlich entsprachen die Rettungsboote nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Die Wahrheit über Novocentrol II

Während sich die Schifffahrtswirtschaft ihres Landes den Weltmärkten öffnet, sammeln sowjetische Seeleute erste Erfahrungen mit den faulen Tricks und Schlichen der westlichen Reeder.

Das erste Mal hörte die ITF von der Besatzung des unter sowjetischer Flagge fahrenden Tankschiffs *Novocentrol II* am 7. Mai durch einen Anruf im ITF-Hauptbüro aus den Geschäftsräumen der Petroleum Workers' Federation of Curaçao (Niederländische Antillen), wo das Schiff im Hafen lag.

Die Besatzungsmitglieder erklärten, sie seien seit zwei Monaten nicht bezahlt worden und hätten keine Nachrichten von ihren Arbeitgebern, der Novorossiisk Shipping Company. Die *Novocentrol II*, eines von vier Schiffen, werde zur Zeit von einem ecuadorianisch-sowjetischen Gemeinschaftsunternehmen betrieben. Die Ecuadorianer waren in das Geschäft eingestiegen, als das sowjetische Unternehmen den Anfang 1991 in Portugal durchgeführten Umbau des Schiffes nicht bezahlen konnte.

Allerdings zahlte Novorossiisk auch nicht den mit den Ecuadorianern vereinbarten Anteil an den Umbaukosten, woraufhin sich die Ecuadorianer weigerten, das Geld für die Heuern der Besatzung in die Sowjetunion zu überweisen.

Die Besatzung, die weder über einen Kollektivvertrag noch über Beschäftigungsverträge verfügte, stand auch hinsichtlich der Bezahlung für die Reinigung der Tanks des Schiffes sowie die Bezahlung der vier Reparaturleute, die

in Mittelamerika an Bord gekommen waren, im Konflikt mit den Arbeitgebern.

Als sie bei der ITF anriefen, waren die Besatzungsmitglieder verzweifelt, denn sie hatten weder Geld, um Lebensmittel und Vorräte zu kaufen, noch konnten sie bei Novorossiisk irgendwelche Informationen über ihre Situation bekommen. Sie bestätigten das, was sie am Telefon berichtet hatten, am 13. Mai in einem Telefax an die ITF.

Die ITF unterrichtete die Gewerkschaft der Besatzung, die unabhängige Föderation von Arbeitnehmern in der Fluß- und Seeschifffahrt (IFWTW, deren Beitrittsgesuch zur ITF der Vorstand auf seiner Sitzung im März stattgegeben hatte), und forderte das Unternehmen Novorossiisk in einer Botschaft auf, sich mit der Besatzung in Verbindung zu setzen, einen Vertrag für das Schiff zu unterzeichnen und zu gewährleisten, daß den Besatzungsmitgliedern die ihnen zustehenden Heuern ausgezahlt würden.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander nutzte einen Aufenthalt in Moskau Ende Mai zu einem persönlichen Gespräch mit Vertretern der Novorossiisk. Ihm wurde versichert, daß bereits Schritte unternommen worden seien, um die Angelegenheit zu regeln.

Am 23. Mai erreichte die ITF eine weitere Botschaft von der *Novocentrol II*, wonach der Besatzung noch immer keine Heuern ausgezahlt worden waren, keine Verträge unterschrieben wurden und der Kapitän damit drohte,

alle diejenigen, die sich beschwerten, ohne jede Bezahlung in die Sowjetunion zurückzuschicken.

Unterdessen hatte die ITF allerdings die sowjetische Gewerkschaftszeitung *Trud* auf die Geschichte aufmerksam gemacht. Korrespondenten der *Trud* in London und der Sowjetunion unternahmen detaillierte Nachforschungen und veröffentlichten eine Artikelserie über die Vorkommnisse, die bestimmten Kreisen in der sowjetischen Schifffahrtswirtschaft äußerst peinlich war.

Nun ging das Gemeinschaftsunternehmen in die Offensive und erklärte, daß es sich mit der Besatzung in Verbindung gesetzt habe und keiner der Seeleute auf der *Novocentrol II* jemals Kontakte zur ITF hatte.

Trud antwortete mit einem weiteren Artikel, in dem die Zeitung das von der Besatzung an die ITF geschickte Telefax zitierte. Daraufhin verfiel das Unternehmen, dem das Scheitern seines Versuchs der Fehlinformation offensichtlich unangenehm war, auf die interessante Behauptung, daß die bei der ITF eingegangenen Mitteilungen von einem konkurrierenden Unternehmen geschickt worden sein mußte, das sich als Besatzung von der *Novocentrol II* ausgab, um dem Gemeinschaftsunternehmen Unannehmlichkeiten mit der ITF zu bereiten.

Verantwortlich für diesen kreativen Einfall war ein Unternehmenssprecher namens Chestnayshii, was frei übersetzt "Herr Ehrlich" heißt.

Forts. auf Seite 18

Sea Rover: Es gibt auch anständige Reeder!

Am 8. Dezember 1987 stattete ein auf der unter zypriotischer Flagge fahrenden *Sea Rover* beschäftigter 42 Jahre alter polnischer Elektriker im britischen Hafen von Immingham dem ebenfalls dort vor Anker liegenden, unter polnischer Flagge fahrenden Schiff *Kopalnia Moszczencja* einen Besuch ab.

Als der Elektriker S. in den frühen Morgenstunden von Bord des polnischen Schiffes ging, erlitt er einen tragischen Unfall: Er stürzte aus 7,5 m Höhe von der Lotsenleiter auf den Kai. Die Gangway war eingezogen worden, als das Schiff seine Position ändern mußte, weil im Laufe der Nacht noch ein weiteres Schiff am gleichen Kai festmachen sollte.

S. wurde unverzüglich im Zustand tiefer Bewußtlosigkeit in ein örtliches Krankenhaus eingeliefert, wo ein Schädelbruch sowie mehrere Rippenbrüche festgestellt wurden. Er wurde auf der Stelle in die neurologische Abteilung eines nahegelegenen Krankenhauses verlegt, wo die auf "Gehirnquetschung" lautende Diagnose bestätigt wurde.

Eine polnische Bezirksärztekommision für Behinderungen und Beschäftigung entschied später, daß S. einen unheilbaren Gehirnschaden erlitten hatte und ihm nicht nur eine bleibende Behinderung und 100%ige Arbeitsunfähigkeit bescheinigt werden müsse, sondern er auch der Hilfe und Pflege durch eine andere Person bedürfe. Damit wurde er in die "erste Behinderten-

gruppe" (100 Prozent) eingestuft. Der Unfall bedeutete nicht nur das Ende seiner beruflichen Laufbahn als Seemann sondern auch, daß seine Frau und ihre beiden Kinder nun mit den Folgen der tragischen Unglücks leben müssen.

Die Schifffahrtskammer des Landgerichts von Szczecin wurde mit der Untersuchung des Unfalls befaßt. Sie stellte fest, daß die Gangway des unter polnischer Flagge fahrenden Schiffes zum Zeitpunkt des Unfalls eingezogen war und der Zugang zum Schiff über die Lotsenleiter erfolgte. Sie stellte ferner fest, daß sich das zur Lotsenleiter gehörende Sicherheitsgeschirr in der Schreibschublade des diensthabenden Offiziers befand und damit nicht verfügbar war. Das polnische Untersuchungsgericht stellte des weiteren fest, daß sich der diensthabende Offizier in seiner Kabine aufhielt und der diensthabende Mannschaftsdienstgrad an Deck den Befehl erhalten hatte, den Spind des Bootsmanns zu säubern. Zum Zeitpunkt des Unglücks befand sich daher niemand an Deck. In seinem Bericht kritisierte das polnische Untersuchungsgericht die zum betreffenden Zeitpunkt getroffenen Vorkehrungen und wies auf Verstöße gegen geltende polnische Bestimmungen hin.

Die ITF und ihre Rechtsanwälte nahmen sich der Angelegenheit an und konnten eine freiwillige Zahlung in Höhe von 6.500 US-Dollar von seiten der Reeder der unter zypriotischer Flag-

ge fahrenden *Sea Rover* erwirken.

Daneben ging die ITF in England gegen die Reeder der unter polnischer Flagge fahrenden *Kopalnia Moszczencja* vor. Dabei stützte sie sich auf die Tatsache, daß die fahrlässigen Handlungen und Unterlassungen sich im Zuständigkeitsbereich der britischen Gerichtsbarkeit ereignet hatten und daher ausschließlich englischem Recht unterlagen.

Die Rechtsanwälte der polnischen Reeder und ihrer britischen P&I-Club-Versicherung bestätigten schließlich mit einiger Verspätung, als die ITF gerade ein Arrestierungsverfahren einleiten wollte, daß sie bereit wären, eine Anklageschrift nach englischem Recht zu akzeptieren. Sie bekundeten jedoch ihre Absicht, auf alle ihnen zu ihrer Verteidigung zur Verfügung stehenden Strategien zurückzugreifen. Außerdem sollte die Verhandlung ihrer Auffassung nach in Polen stattfinden (wo in der Regel verhältnismäßig niedrigere Schmerzensgelder zu zahlen sind). Nach einer weiteren erheblichen Verzögerung wurde schließlich die Hinterlegung einer Sicherheit in Höhe von 500.000 Pfund vereinbart.

Nach und nach nahmen die Reeder jedoch eine nachgiebigere Haltung ein und entsandten schließlich einen Rechtsanwalt mit einem Kompromißangebot zu Frau S., die ihn direkt an die ITF verwies. Damit steht die Haltung dieser Reeder in krassem Gegensatz zu der der Tembo Shipping und des Standard P&I Club im Falle der *Paola* (vgl. Bericht an anderer Stelle in dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten**). Obwohl auch diesmal wieder einige Zeit verging, bevor das Angebot gegenüber den ITF-Rechtsanwälten bestätigt wurde, wurde es von den Rechtsanwälten der Reeder schließlich doch, nach erheblichem Aufwand an Zeit und Mühen, als Grundlage für Diskussionen mit der ITF über eine Regelung der Ansprüche anerkannt. Hierbei war auch die vor kurzem der ITF beigetretene polnische Gewerkschaft *Solidarnosc* behilflich.

Darüber, was der P&I Club von dem vorgelegten Angebot dachte, kann man nur spekulieren.

Der schließlich ausgehandelte Betrag von 150.000 US-Dollar (darin enthalten auch ein wesentlicher Anteil der der ITF entstandenen umfangreichen Rechtskosten) wurde mit Zustimmung beider Rechtsanwälte durch den Beschluß eines englischen Gerichts bestätigt und im Juni diesen Jahres ausgezahlt.

... ITF hilft sowjetischer Crew

Forts. von Seite 17

Es bleibt abzuwarten, ob das Unternehmen inzwischen seine Schulden bei der Bemannung der *Novocentrol II* beglichen und ihnen Beschäftigungsverträge gegeben hat.

Das Aufsehen, das dieser Fall in der sowjetischen Öffentlichkeit erregte, dient den Seeleuten des Landes jedenfalls als Warnung vor den Gefahren, die mit der Aufnahme einer Beschäftigung ohne angemessene Beschäftigungs- und Kollektivverträge verbunden sind, insbesondere zu einer Zeit, in der sich sowjetische Schifffahrtsunternehmen in einer schwierigen finanziellen Lage befinden und wegen nicht bezahlter Rechnungen mit ihren ausländischen Geschäftsinteressen in Schwierigkeiten geraten können.

Der Spitzenfunktionär der sowjetischen Reedervereinigung, Viktor Pili-

penko, schrieb vor kurzem in einem Artikel der sowjetischen Zeitung *Sovietskaya Rossiya*, die Handelsschifffahrt der Sowjetunion befinde sich "am Rande des Konkurses und des völligen Zusammenbruchs. Diese Situation ist auf das Fehlen einer vernünftigen Regierungspolitik im Hinblick auf die Handelsflotte zurückzuführen." Eine zunehmende Zahl sowjetischer Schiffe werden im Ausland wegen nicht bezahlter Rechnungen arretiert.

Ganz gleich, mit welchen Geschichten und Ausreden sich bestimmte Unternehmen herausreden wollen, die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften werden auch weiterhin dafür Sorge tragen, daß nicht die Seeleute den Preis für eine gescheiterte Wirtschaftspolitik und die Fehler des Management zu zahlen haben.

Unsaubere Formulierung im Vertrag: Kein Schmerzensgeld für behinderten Seemann

Viele Seeleute müssen ihren Beruf nach einem schweren Unfall aufgeben.

Kollektivverträge und Beschäftigungsverträge sehen in der Regel eine Entschädigung für den Fall der Berufsunfähigkeit vor. Vor kurzem allerdings wurde die ITF auf einen Fall aufmerksam gemacht, der verdeutlicht, daß Seeleute und ihre Gewerkschaften sehr genau auf den Wortlaut derartiger Klauseln achten müssen.

So unglaublich dies auch scheinen mag, hat zumindest eine P&I-Club-Versicherung versucht, aufgrund einer sehr engen Auslegung des Kleingedruckten im Beschäftigungsvertrag eines Seemanns die Auszahlung einer Berufsunfähigkeitsentschädigung an diesen Seemann zu verweigern.

Der vom 18. Juni bis zum 26. November 1988 an Bord des in Liberia registrierten Billigflaggenschiffes *Paola* beschäftigte polnische erste Steuermann P. (48) überwachte bei einem Hafenaufenthalt in Antwerpen das Verladen der Fracht auf Eisenbahnwaggons, als er stürzte und sich beide Beine brach. Es waren komplizierte Brüche, also eine schwere Verletzung, die eine längere ärztliche Behandlung erforderlich machte. Zu diesem Zweck verbrachte P. einen Monat in einem Antwerpener Krankenhaus. Nach seiner Rückkehr nach Polen mußte die Behandlung fortgesetzt werden.

Am 21. Februar 1990 stufte die Bezirksärztekommision von Gydnia P. wegen dieser Verletzung in die dritte Behindertengruppe ein und bescheinigte ihm einen Behinderungsgrad von 35 Prozent. Er kann nur leichte Tätigkeiten verrichten und nicht über längere Zeit im Stehen arbeiten. Auf keinen Fall kann er weiter zur See fahren.

P. hatte einen Beschäftigungsvertrag mit der Londoner Tembo Shipping und war über das Büro der polnischen Bemannungsagentur Morska angeheuert worden. Das Schiff war bei der Standard Steamship Owners P&I Association versichert, die von Charles Taylor & Co. verwaltet wird.

Nach Informationen der ITF diskutierten Morska und ihre britische Agentur, PSA Transport Ltd., die Angelegenheit mit Tembo Shipping. Darauf-

hin bot N. Saplamides von Tembo Shipping P. sechs Wochenheuern (2.625 US-Dollar) als Zahlung zur Begleichung aller Ansprüche an.

Der ITF vorliegenden Unterlagen zufolge erklärte Barbara Jennings, eine Angestellte von Charles Taylor & Co., als Agentin für die Manager des Standard P&I Club in einem Fernschreiben:

„Wir stellen fest, daß wir bei unserer Auffassung bleiben, wonach der Bemannungsvertrag in der vorliegenden Form eine Entschädigung im Falle einer bleibenden partiellen Behinderung nicht vorsieht, sondern nur im Falle einer bleibenden 100%igen Körperbehinderung. Wir möchten Sie darauf hinweisen, daß Bemannungsverträge, die auch bleibende partielle Körperbehinderung abdecken, in der Regel ausdrücklich erklären, daß in Fällen bleibender partieller Körperbehinderung ein entsprechender Prozentsatz der bei bleibender 100%iger Körperbehinderung zu zahlenden Entschädigung auszu zahlen ist.“

Weiter unten in dem Telex heißt es, daß es „nach Rücksprache mit [und es ist davon auszugehen, auch mit Zustimmung von] Herrn John Whiting, einem Direktor von Charles Taylor, sowie dem Vertreter des Standard P&I Club im Internationalen Unterausschuß für Gruppenunfallversicherungen formuliert wurde.“

In einem weiteren Fernschreiben wiederholt Barbara Jennings diese Position:

„... wir bleiben bei unserer Auffassung, daß Herr P. in diesem Zusammenhang über das Krankengeld in Höhe von 2.625,00 US-Dollar keine weitere Entschädigung zusteht.“

Diese engstirnige Auslegung von P.s Beschäftigungsvertrag durch den P&I Club bedeutet, daß P., wäre er zu 100 Prozent körperbehindert gewesen, über das Krankengeld für sechs Wochen hinaus weitere 90.000 US-Dollar erhalten hätte, da er jedoch nur zu 35 Prozent behindert war (und wohl auch, wenn er zu 90 % behindert gewesen wäre), hatte er nur Anspruch auf das Krankengeld für sechs Wochen!

Diese Interpretation erscheint äußerst ungerecht. Was auch immer im

Kleingedruckten des Vertrages steht, der Mann leidet und kann nicht in seinem gewählten Beruf zurückkehren. Der Standard P&I Club ist ein angesehenes Unternehmen und es erscheint seltsam, daß es einer streng legalistischen Analyse höhere Bedeutung beimißt als den grundlegenden Bedürfnissen eines behinderten Menschen.

ITF-Nachrichten setzten sich mit Charles Taylor in Verbindung und sprachen mit John Whiting. Er gab zu, daß die Auslegung „vom menschlichen Standpunkt aus gesehen“ ungerecht erscheine, wies jedoch nachdrücklich darauf hin, daß das Problem beim Beschäftigungsvertrag und den Reedern zu suchen sei. Whiting erklärte, P&I-Prämien würden aufgrund einer Risikoanalyse festgesetzt. In der Regel werde den Versicherern vor Festsetzung der Prämien Einblick in die Verträge gewährt. In diesem Fall sei dies jedoch nicht gesehen.

Nach Angaben Whittings hatte die polnische Bemannungsagentur die Reeder unterrichtet, daß auf eine Klausel bezüglich partieller Behinderung bewußt verzichtet worden sei. Der Standardvertrag werde allerdings zur Zeit modifiziert, um auch für den Fall einer partiellen Behinderung Vorsorge zu treffen.

Whiting wies darauf hin, daß es den Reedern frei stehe, eine freiwillige Zahlung zu leisten, und der P&I-Club eine Bitte um Finanzierung der Hälfte des Betrages wohlwollend prüfen werde, unterstrich jedoch, daß darauf nicht automatisch Anspruch bestehe.

All dies macht noch einmal deutlich, daß Seeleute und verantwortungsbewußte Bemannungsagenturen alle Bestimmungen des Beschäftigungsvertrages sorgfältig prüfen sollten, auch wenn er nicht in ihrer Muttersprache abgefaßt ist. Sie sollten immer daran denken, daß gewisse Arbeitgeber und gewisse P&I-Clubs sich ihrer Verantwortung zur Auszahlung von Schmerzensgeldern im Falle eines Unfalls gerne mit Hilfe jedes rechtlichen Tricks oder jeder Auslassung entziehen, die sie in dem Vertrag entdecken können, wie in diesem Fall das Fehlen einer Klausel über partielle Körperbehinderung.

Das "Infopak", das verschwand

Der in den USA herausgegebene *International Ship Register Review* (ISSR), ein sehr teures Nachrichtenblatt/Fanmagazin für "offene Register", zitiert in seinen Berichten häufig und gerne aus dieser und anderen ITF-Veröffentlichungen (und da haben wir auch gar nichts dagegen, solange dies unter Angabe der Quelle geschieht). In den Augen von ISSR handelt es sich bei der ITF-Kampagne um "Erpressung", während die viel offeneren illegalen Praktiken bestimmter Reeder (wie z. B. doppelte Buchführung) als unglückliche Ausrutscher angesehen werden (unglücklich aber auch nur, wenn sie dabei erwischt werden). Na gut. In der Ausgabe vom Dezember 1990 brachte ISSR auf der ersten Seite einen Artikel mit der Überschrift "Zypern warnt Reeder vor gewissen Arbeitspraktiken", dem zufolge sich Zypern angesichts der Erfolge der ITF mit ihren in den USA eingeleiteten Gerichtsverfahren wegen doppelter Buchführung "veranlaßt (sieht), sein Arbeitsrecht von Grund auf zu überarbeiten, und vor kurzem ein detailliertes Informationspaket für zypriotische Reeder, Manager und Schiffsbetreiber herausgegeben (hat)." Selbstverständlich war der ITF daran gelegen, sich dieses Paket zu beschaffen. Trotz intensiver und erschöpfender Nachforschungen ist es uns jedoch nicht nur nicht gelungen, ein Exemplar dieses Pakets in die Hand zu bekommen, wir haben auch niemanden gefunden, der zugibt, es jemals gesehen zu haben. In der Schifffahrtswirtschaft gibt es keine großen Geheimnisse, das wissen die Reeder genauso gut wie die ITF, und unsere "üblichen Quellen" sind in der Regel äußerst zuverlässig - was also ist geschehen? Dem ersten Reeder, Manager oder Schiffsbetreiber, der nachweisen kann, dieses Paket zu Gesicht bekommen zu haben, versprechen wir als Belohnung ein kostenloses ITF-T-Shirt.

Der jüngste Neuzugang auf dem Billigflaggenmarkt, **Mauritius**, wirbt eifrig für sein "reederfreundliches" Register. Kein Billigflaggenregister ist nicht "reederfreundlich" - zumindest nicht für lang. Es wäre einmal interessant, den Versuch der Einrichtung eines "sicherheitsfreundlichen" oder "gewerkschaftsfreundlichen" oder gar eines "umweltfreundlichen" Billigflaggenregisters zu beobachten. Ein solcher Irrgänger wäre voraussichtlich für die gleiche Anzahl von Schiffen attraktiv wie sie sich das neue Register von Mauritius zum Ziel gesetzt hat, um Arbeitsplätze für arbeitslose Seeleute aus Mauritius zu schaffen. Das Register schreibt eine

Bemannung vor, die zu 25 % aus Seeleuten aus Mauritius bestehen muß, die Behörden haben allerdings bereits erklärt, sie wollten sich "flexibel zeigen", wenn die augenblickliche Zahl von 300 arbeitslosen Seeleuten und 60 "oder so" alljährlich neu ausgebildeten Mannschaftsdiensgraden eine Stelle finden. Sie werden wohl noch wesentlich mehr "Flexibilität" an den Tag legen müssen. Auf einer in London abgehaltenen Pres-

Der Flaggen- überblick der ITF

sekonzferenz, auf der für die neue Flagge geworben werden sollte, erklärten anwesende Beamte, so berichtet *Lloyd's List*, es sollten keine Schiffsinspektoren ernannt werden, da man "keine Polizeifunktion übernehmen" wolle. Die Verantwortung liege schließlich bei den Reedern! Welch ein ehrliches Eingeständnis des wahren Charakters aller Billigflaggenregister. Wie Kapitän George Veres erläuterte: "Wir bieten den Reedern Nichteinmischung in die Art und Weise, wie sie ihre Schiffe und ihre Geschäfte betreiben ... Wir erwarten

von den Reedern, daß sie alle geltenden Übereinkommen und Vorschriften erhalten. Unsere Aufgabe ist nicht die eines Polizisten. Mit anderen Worten - die Verantwortung liegt beim Reeder." Möglicherweise ist das Register ja nur äußerst naiv, vielleicht will es aber auch "verantwortliche-Reeder-freundlich" sein. Unterdessen gibt es gute Nachrichten für Mauritius: das Register kann bereits ein Schiff verzeichnen. Die 23 Jahre alte *Tsounsa* wurde am 6. Juni von der maltesischen Flagge nach Mauritius übertragen. Kapitän Veres gab stolz bekannt, daß er und seine sechs Mitarbeiter alle Formalitäten an einem einzigen Tagen erledigen konnten.

Die peruanische Regierung hat ihre Schifffahrtsvorschriften erheblich gelockert. Zwei im Juli veröffentlichte Regierungserlasse sollen die Beschränkungen, die "den freien Zugang zu Strecken und zum internationalen Verkehr behinderten", aufheben. Der Kauf eines Schiffes wurde ebenso erleichtert wie der Abschluß von Leasing-/Mietverträgen. Der Importzoll auf Schiffe mit mehr als 2.000 Tonnen wurde aufgehoben. Ebenfalls außer Kraft gesetzt wurden Vorschriften, die Importunternehmen bisher verpflichteten, 50 Prozent ihrer Frachten mit staatlichen Schifffahrtsunternehmen befördern zu lassen.

Schiffsmanager organisieren sich — mit Sitz in Zypern!

In einer Rede auf der Gründungskonferenz der Internationalen Vereinigung der Schiffsverwalter Anfang Mai in London versprach der Vorsitzende des Organisationsausschusses, Kapitän Joachim Meyer, Chief Executive bei Hanseatic Shipping, die neue Organisation werde "einen Keil zwischen qualitativ minderwertige und qualitativ hochwertige Schifffahrtssdienste treiben".

Die neue Organisation hat sich eine Verbesserung des Ansehens der Schiffsverwalter in dem Wirtschaftsbereich zum Ziel gesetzt. Zu diesem Zweck sind ihre 35 Gründungsmitglieder verpflichtet, einen Qualitätskodex in Hinblick auf kommerzielle Angelegenheiten, Geschäftsgebahren, Sicherheit und Umweltschutz zu respektieren.

Wie Meyer erklärte, ist die Anerkennung des Kodex die "Eintrittskarte" zu der Vereinigung. Die Mitglieder haben 18 Monate Zeit, die Anforderungen ein-

ner Qualitätsüberprüfung zu erfüllen. Wenn sie diese nicht bestehen, erhalten sie eine weitere Schonfrist von drei Monaten, um die Anerkennung ihres Betriebs zu erlangen. Sollten sie den Anforderungen dann immer noch nicht entsprechen, werden sie zum Austritt aus der Organisation aufgefordert.

Mindestens ein P&I Club ließ inzwischen bereits verlauten, daß er erfolgreichen Absolventen der Überprüfung Sonderkonditionen anbieten wird. Andere werden sich zweifellos diesem Beispiel anschließen und damit den Verwaltungen Unternehmen einen finanziellen Anreiz für eine Mitgliedschaft in der neuen Organisation bieten.

Interessanterweise ist die Vereinigung in Zypern registriert - ein Land, das sich nicht unbedingt durch den hohen Qualitätsstandard seiner eigenen Schiffsverwaltungsunternehmen auszeichnet!

Die tschechische und slowakische Seeleutegewerkschaft

Die jüngste der ITF angeschlossene Seeleutegewerkschaft grüßt aus der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik (CSFR), einem mitteleuropäischen Binnenland ohne jeden Zugang zum Meer.

Die Cesko-Slovensky Odborovy Svaz Namorniku (CSOSN) gehört der der ITF angeschlossenen Vereinigung von tschechischen und slowakischen Transportarbeitergewerkschaften an (vergl. **ITF-Nachrichten** März 1991).

Im Gegensatz zu vielen Gewerkschaften im tschechisch-slowakischen Gewerkschaftsdachverband CSKOS, die während der "samtenen" Revolution 1989 durch die Basismitglieder gewendet wurden, dabei aber ihre früheren Strukturen beibehielten, handelt es sich bei der CSOSN um eine völlig neu gegründete Gewerkschaft des fahrenden Personals der über 18 Schiffe verfügenden staatlichen tschechoslowakischen Ozeanschiffahrtsgesellschaft CNP. In der alten "Gewerkschaft" waren die Seeleute gemeinsam mit dem Personal der Unternehmenszentrale organisiert.

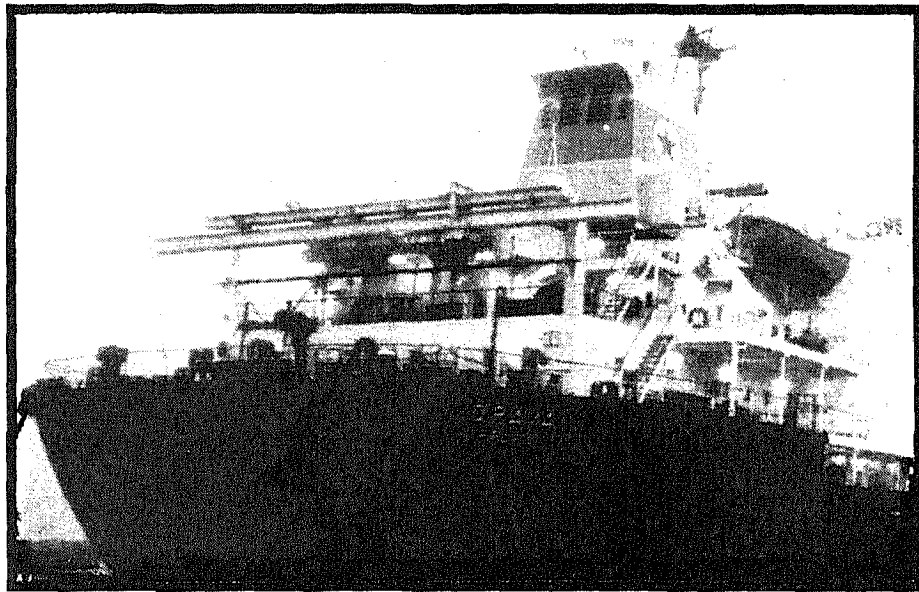
In Wirklichkeit handelte es sich bei diesem Büropersonal um die Manager der Flotte, die, da sie stets in ihrem Prager Büro anwesend waren, auch die Gewerkschaft kontrollierten. Die neue Gewerkschaft sieht in den Worten ihres Vizepräsidenten Jan Zavesky, der im Juni anlässlich seiner Teilnahme an der Sitzung des ITF-Fair-Practices-Ausschusses in London mit den **ITF-Nachrichten** sprach, eine wichtige Aufgabe darin, die besonderen Interessen des zur See fahrenden Personals zu vertreten.

Mit der Beteiligung mittel- und osteuropäischer Seeleutegewerkschaften aus Ungarn, Polen, Kroatien und der CSFR machte die diesjährige FPC-Sitzung ITF-Geschichte. Die Vertreter der rumänischen und der sowjetischen Gewerkschaften konnten wegen Schwierigkeiten mit ihren Visa nicht an der Sitzung teilnehmen.

BILLIGFLAGGENSEMINAR GEPLANT

Vordem Hintergrund dieses beträchtlichen Mitgliederzuwachses ist noch in diesem Jahr ein ITF-Seminar über die Billigflaggenkampagne in Budapest geplant. Ironisch mutet es an, daß die FPC-Sitzung in London für viele dieser Gewerkschaften die erste Gelegenheit zu einer gemeinsamen Zusammenkunft war.

Die Flotte der CSFR umfaßt 18 auf weltweiter Fahrt eingesetzte Schiffe. Das seefahrende Personal umfaßt 1.300 Personen, zu denen 180 Mitarbeiter am Firmensitz in Prag hinzukommen. In



Die unter CSFR-Flagge fahrende *Orava* in Schanghai

der 1989 gegründeten neuen Gewerkschaft sind 800 zur See fahrende Personalmitglieder organisiert.

Seeleute zu organisieren, ist immer eine schwierige Aufgabe, und die Mittel der CSOSN sind begrenzt. Sie hat allerdings über Computer Zugang zu Informationen über den Aufenthalt des Personals und kann über ein Satelliten/Computer-E-Mail-System Kontakt zu ihren Mitgliedern aufnehmen. Die Gewerkschaftsfunktionäre sind selbst aktive Seeleute. Zavesky z. B. arbeitet im Gewerkschaftsbüro in Prag, wenn er sich nicht gerade auf See aufhält.

Die neue Gewerkschaft und ihre Mitglieder hatten niemals an der Notwendigkeit eines Beitritts zur ITF gezweifelt.

"Jedermann auf See kennt die ITF und wir wissen, daß wir nur als Teil der ITF eine Zukunft haben. Wir haben noch einiges zu tun, bevor wir internationales Niveau erreichen, und wir müssen eine Menge von der ITF lernen," erklärt Zavesky.

NEUER KOLLEKTIVVERTRAG

Die erste Aufgabe der Gewerkschaft, inzwischen erfolgreich abgehakt, bestand in der Aushandlung eines neuen Kollektivvertrages für 1991. Zum ersten Mal saß eine echte unabhängige Gewerkschaft der Seeleute mit den Managern am Verhandlungstisch - in der Vergangenheit "verhandelten" die Manager (das Personal der Firmenzentrale) mit sich selbst!

Die Gespräche über den neuen Vertrag begannen im November 1990, und am 4. Dezember wurde der Vertrag unterzeichnet.

Die Heuerfrage wurde durch ein landesweit gültiges Gesetz kompliziert, das

Lohnerhöhungen für 1991 auf fünf Prozent begrenzt.

Löhne, Preise und Lohngruppen des kollektiven Systems der alten Bürokratie werden im Rahmen der von der Regierung der CSFR erarbeiteten Pläne für den Übergang zur "Marktwirtschaft" einer radikalen Prüfung unterzogen.

Die tschechoslowakische Landeswährung ist inzwischen in begrenztem Umfang konvertibel (zu einem Wechselkurs von etwa 30 Kronen für einen US-Dollar), doch kann jeder Bürger nur einen festgesetzten Betrag ausländischer Devisen erwerben. Der Durchschnittslohn für Arbeiter und Freiberufler beträgt 3.000 Kronen im Monat.

Die Heuern der Seeleute in der CSFR sind im nationalen Vergleich nicht schlecht: Die Heuer des niedrigsten Mannschaftsdienstgrades liegt weit über dem landesweiten Lohndurchschnitt. Darüber hinaus werden Devisenzulagen von 6 bis 27 Dollar am Tag gezahlt.

"Die Einkommen der Mannschaftsdienstgrade entsprechen in etwa europäischem Niveau," erklärte Zavesky, "die Offiziere hingegen verdienen lediglich die Hälfte bis Zweidrittel des in Europa üblichen Gehalts."

HEUERN AUF WELTNEIVAU

Nach Meinung der Gewerkschaft sollten die auf Schiffen der Flotte gezahlten Heuern nicht an den landesüblichen Einkommen gemessen werden, sondern an den "gängigen Heuern weltweit".

Das Schiffahrtsunternehmen verfügt über Deviseneinnahmen und ist auf dem Weltfrachtmarkt tätig. Es war schon immer in der Lage, seinen Besatzungen vergleichsweise höhere Heuern zu zahlen.

Forts. auf Seite 22

Schiff und Crew in Namibia gestrandet

Die schwedischen Reedern gehörende, unter zypriotischer Billigflagge fahrende und in der afrikanischen Küstenschiffahrt eingesetzte *Carolina* beschäftigte Seeleute, ohne sie jemals zu bezahlen. Schließlich überließen die Reeder das Schiff im Juni im namibischen Hafen **Walvis Bay** seinem Schicksal. Walvis Bay - der größte Tiefseehafen Namibias - wird noch immer von der südafrikanischen Regierung verwaltet, die sich dieses wertvolle Besitztum auch

nach der Entlassung Namibias in die Unabhängigkeit sicherte. Den 15 aus Indien, Pakistan, Ghana und Tansania stammenden Besatzungsmitgliedern schuldeten die Reeder Heuern in Höhe von insgesamt knapp 70.000 US-Dollar. Wegen des Kolonialstatus des Hafens nahm sich ein Rechtsanwaltsbüro aus Kapstadt (Bisset, Boehmke & McBlain) der Forderungen der Besatzung an, deren Durchsetzung sie in Zusammenarbeit mit der ITF betreiben. Die

Hypothekengläubiger des Schiffes haben es bereits arrestieren lassen. Die Forderung der Bemannung wird entweder zu deren Forderungen hinzugeschlagen oder getrennt behandelt werden.

Die streikende Bemannung der unter maltesischer Billigflagge fahrenden *Esther Reefer* (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1991), der der Kapitän nach
Forts. auf Seite 23

... ITF-Vertragsklauseln zum Vorbild genommen

Forts. von Seite 21

len (und dabei gleichzeitig die Staatskasse mit wertvollen Devisen zu versorgen). Die Gewerkschaft setzte sich daher für eine Zusage des Unternehmens ein, daß die Heuern auf Weltniveau angehoben werden sollen.

In diesem Jahr mußten die Lohnerhöhungen jedoch wegen des Lohngesetzes auf 5 Prozent beschränkt bleiben. Nach einigem Hin und Her (das Unternehmen wollte die Erhöhung vor allem dem Personal in der Firmenzentrale zukommen lassen), wurde eine anteilmäßige Erhöhung für alle Arbeitnehmer vereinbart.

In Klausel 4.9 des neuen Kollektivvertrages verpflichtet sich das Unternehmen jedoch, bis 30. September 1991 einen Plan für die "weitere Lohnentwicklung der Arbeitnehmer bei CNP zu erarbeiten, dessen Ziel es ist, sie für ihre Tätigkeit entsprechend dem weltweit üblichen Niveau zu entlohnen."

In diesem Plan sollen Vorschläge bezüglich des angestrebten Lohnniveaus, eines Zeitplans und der erforderlichen Änderungen an geltenden Gesetzen vorgelegt werden.

Damit konnte die Gewerkschaft einen beachtlichen Erfolg erzielen.

Darüber hinaus konnte sie im Rahmen des Vertrages ein breites Spektrum von Sozialleistungen erhalten und ausbauen. Zum Beispiel bietet der Vertrag den Familien aktiver Seeleute die Möglichkeit, sie auf ihren Fahrten zu besuchen. Kostenlose Gesundheitsvorsorge, Kinderbetreuung und Ausbildung sind ebenfalls vorgesehen. Ein Sozialfonds, der mit 2 Prozent der Einnahmen finanziert wird, gewährt Seeleuten Sonderdarlehen zur Anschaffung von Wohneigentum (Kauf von Genos-

schaftsaktien) bzw. zur Renovierung ihrer derzeitigen Wohnung. Ein Familienurlaub wird vom Unternehmen zu 50 Prozent subventioniert.

ITF-KLAUSELN

Obwohl erst seit kurzem Mitglied der ITF, demonstrierte die Gewerkschaft ihre Unterstützung für die geltende Politik im Bereich des Gefahrguttransports und des Dienstes in Kriegsgefahrenzonen.

Die Gewerkschaft konnte eine neue Klausel (8.7c) über die Beförderung gefährlicher Frachten durchsetzen, in der sich das Unternehmen verpflichtet, "nur solche Arten von gefährlichen Frachten an Bord zu nehmen, die von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) zur Beförderung auf See genehmigt wurden, und die vorgeschriebenen Beförderungstechnik für diese Frachten zu beachten, einschließlich eventuell erforderlicher zusätzlicher Ausrüstungen mit Meßgeräten und schützenden Hilfsgeräten für den Umgang mit diesen Frachten ..."

Die Gewerkschaft bemühte sich außerdem um die Aufnahme der Klausel des ITF-Musterkollektivvertrages über den Dienst in Kriegsgefahrenzonen in ihren eigenen Vertrag. Sie konnte auch eine Einigung über die Grundprinzipien herbeiführen (das Recht des Seemanns, den Dienst in einer solchen Zone zu verweigern, und Heimschaffung auf Kosten der Reeder sowie Zahlung einer Zulage bei Fahrten in einem solchen Gebiet), doch bestand das Unternehmen darauf, die Definition der Kriegsgefahrenzonen den Behördern der CSFR zu überlassen anstatt, wie in der ITF-Klausel vorgesehen, Lloyd's of London.

Die Gewerkschaft ist mit der augen-

blicklichen Deckungssumme bei der Unfall- und Arbeitsunfähigkeits-/Sterbegeldversicherung (15.000 bzw. 30.000 Kronen) unzufrieden und will eine spürbare Anhebung dieser Beträge erreichen (wenn es sich bei diesen Beträgen nicht um Kronen, sondern um US-Dollar handeln würde, wäre die Gewerkschaft schon wesentlich zufriedener).

Aber auch nach Abschluß des Vertrages hat die Gewerkschaft noch genug zu tun. Neben der Frage nach der endgültigen Höhe der Heuern möchte die Gewerkschaft auch die Inkraftsetzung aller entsprechenden internationalen Normen für die Flotte durchsetzen.

Die Regierung der CSFR hat bereits erklärt, daß alle Gesetze mit den internationalen Normen wie z. B. der Uno-Menschenrechtserklärung in Einklang gebracht werden müssen.

Allerdings hatte die Gewerkschaft einige Probleme bei dem Versuch, von der Regierung in Erfahrung zu bringen, was genau dies bedeutet. Informationen darüber, welche Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation von der CSFR ratifiziert wurden, sind schwer zu bekommen (schließlich besorgte die ITF der Gewerkschaft die gewünschten Informationen).

Die Regierung der CSFR muß noch einiges über die Miteinbeziehung der Gewerkschaften in internationalen Angelegenheiten lernen. Der von der IAO in diesem Jahr an alle Regierungen mit der Bitte um gemeinsame Verantwortung durch Reeder und Gewerkschaften versandte Fragebogen über Bemannungsagenturen und Bemannungsvorschriften wurde in der CSFR nur von den Reedern ausgefüllt - manche alten Gewohnheiten sind doch sehr hartnäckig.

... BCCI-Zusammenbruch trifft Gokal-Schiffe

Forts. von Seite 22

einem Spaziergang im spanischen Hafen **Algeciras** mit dem Messer die Rückkehr an Bord verwehrt hatte, ließ das Schiff inzwischen arrestieren. Zuvor wollten die Reeder das Schiff nach Gibraltar verlegen. Die ITF forderte die Hinterlegung einer Sicherheit in Höhe der Forderungen der Besatzung, was die Reeder jedoch ablehnten. Druck von seiten der örtlichen Bevölkerung verhinderte schließlich das Auslaufen des Schiffes. Priester und Nonnen aus der naheliegenden Herberge, in der die Seeleute untergekommen waren, demon-

strierten auf den Kaimauern - diese geistliche Solidarität war, gemeinsam mit anderen Öffentlichkeitsaktionen, ausschlaggebend: Am 17. Juli wurde das Schiff offiziell arrestiert. Es gehörte einem Ein-Schiff-Unternehmer aus Taiwan, der in Konkurs gegangen war, und wurde inzwischen von der Hypothekenbank übernommen. Dabei handelte es sich ausgerechnet um die inzwischen zu zweifelhaftem Ruhm gelangte Bank of Credit and Commerce International (Hongkong). Trotz des Zusammenbruchs der BCCI stehen die Chancen aber nicht schlecht, daß die Bemannung doch noch zu ihrem Geld kommt.

Die BCCI war offensichtlich keine Unbekannte in der Schifffahrtswelt. Unter ihren vielen seltsamen und zweifelhaften Geschäften machte die britische Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* auch einen umfangreichen ungesicherten Kredit der BCCI an die pakistanische Gulf East (Gokal)-Gruppe aus, die eine Flotte von Billigflaggenschiffen betreibt. Viele Gokal-Schiffe fuhren bisher unter ITF-Verträgen. Nachdem das Unternehmen jedoch vor etwa einem Jahr in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurden diese größtenteils nicht verlängert. Auch ihre Bemannungen erhielten nicht immer die ihnen zustehenden Heuern (regelmäßige Leser dieser Spalte erinnern sich sicherlich an andere Gulf East-Schiffe, z. B. die *Darien*, über die wir im vergange-

nen Jahr berichteten). Wirtschaftsbeobachter gehen davon aus, daß das BCCI-Darlehen durchaus das Ende für Gulf East bedeuten könnte und die meisten Schiffe dieser Gruppe letztendlich arrestiert werden. Am 16. Juni meldete sich das **Rotterdam**er Hafenkrankenhaus beim dortigen Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen mit der Nachricht, daß ein Besatzungsmitglied des unter liberianischer Flagge fahrenden Billigflaggenschiffes *Eastray* der Gulf East-Gruppe zur Behandlung bei

die unter Billigflagge der Bahamas fahrende *Adele R.* im Juli im Hafen von **Haifa** festmachte.

Im Januar beschlagnahmten die **niederländischen** Behörden die in St. Vincent registrierte *Don*, die eine illegale Ladung von etwa 400 Kilogramm Marihuana an Bord hatte (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1981). Das Schiff, das sich zur Zeit in Rotterdam befindet, verkehrte regelmäßig auf der (zweifellos äußerst gewinnträchtigen) Strecke

zwischen Marokko, Großbritannien und den Niederlanden. Dessen ungeachtet

NEUES VON DER KAMPAGNE

ihnen eingeliefert worden sei, der Agent sich jedoch weigere, die Kosten zu übernehmen. Harmsen vermittelte und besuchte anschließend das Schiff. Die aus Seeleuten aus Pakistan, Indien und von den Malediven bestehende Bemannung hatte sich zunächst geweigert, das Schiff von Hook van Holland nach Rotterdam zu bringen, da sie seit Monaten keine Heuern erhalten hatte. Schließlich kam das Geld, und das Schiff lief am 5. Juni in Rotterdam ein. Anschließend wurde es auf Betreiben der Charternehmer, des Stauereiunternehmens und einer Mineralölgesellschaft arrestiert, die Forderungen in Höhe von 400.000 US-Dollar gegen Gulf East erheben. Die Bemannung musterte am 22. und 23. Juli ab, erhielt ihre Heuern und wurde in ihre Heimatländer zurückgeschafft. Die neue Bemannung wird zwar bezahlt, doch liegen die Vollmatrosenheuern unter dem Mindestheuersatz der IAO, und Harmsen teilte dem Kapitän unmißverständlich mit, daß sie angehoben werden müssen. Auch die Hypothek für dieses Schiff wurde von der BCCI gewährt. Das Unternehmen muß sich wirklich in großen finanziellen Schwierigkeiten befinden.

Billigflaggeninspektor Shaik Groman von der israelischen Schiffsoffiziersgewerkschaft konnte im Namen eines griechischen ersten Offiziers eine Forderung in Höhe von 28.809,37 US-Dollar durchsetzen, als dessen früheres Schiff,

wardie Bemannung, für die kein Kollektivvertrag bestand, seit zwei Monaten nicht bezahlt worden. Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmsen kam dem tunesischen Steuermann, dem indischen Ingenieur und dem griechischen Koch zu Hilfe. Auch einer Reparaturwerft schuldete das Schiff Geld. Ende Juni konnte der Fall geregelt werden. Der belgische Reeder und der niederländische Kapitän werden sich vor den niederländischen Gerichten verantworten müssen. Die verbleibenden vier Besatzungsmitglieder wurden entlassen. Mit ihren Forderungen war der niederländische Rechtsanwalt Andre Beker befaßt, der sich bereiterklärte, auch die Interessen der Reparaturwerft zu vertreten, wenn sich die Werft im Gegenzug verpflichtet, im Falle eines öffentlichen Verkaufs des Schiffes die Heuern der Bemannung zu garantieren. Das Schiff wurde arrestiert, und nur Bekers Forderungen blieben offen. Der Bemannung standen 22.207,50 niederländische Gulden (11.270 US-Dollar), der Werft 1.125.000 niederländische Gulden (570.000 US-Dollar) zu. Eine Begutachtung des Schiffes ergab, daß sein Wert niedriger lag als die Höhe der Forderungen. Daraufhin wurde die *Don* der Reparaturwerft unter der Bedingung übereignet, die Forderungen der Bemannung zu begleichen. Die drei Seeleute haben inzwischen die ihnen zustehenden Heuern in vollem Umfang erhalten.

Forts. auf Seite 24

... Argo Carrier schlüpft durch das Netz: französische Hafenstaatenkontrolle zu flexibel?

Forts. von Seite 23

Überschwere Mängel des europäischen Systems der Hafenstaatenkontrolle in Großbritannien haben wir in dieser Spalte bereits anhand des Falles der *Polly Anna* berichtet, die ungeachtet ihres keinesfalls seetüchtigen Zustands aus einem britischen Hafen auslaufen konnte. Ähnliche Zweifel an der Wirksamkeit der Hafenstaatenkontrolle, diesmal in **Frankreich**, drängen sich im Fall eines weiteren Billigflaggenschiffes, der unter maltesischer Flagge fahrenden *Argo Carrier* auf. Die ITF hörte erstmals im Dezember vergangenen Jahres von dem Schiff, als bei ihr Berichte eingingen, wonach die philippinische Besatzung an Lebensmittelvergiftung erkrankt sei, nachdem sie verdorbene Lebensmittel zu sich genommen hatte. Die Gesundheitsbehörden im Hafen hatten die Anlieferung neuer Lebensmittel angeordnet, und bevor sich jemand um sie kümmern konnte, war die Besatzung durch pakistanische Seeleute ersetzt worden. Das Schiff fuhr anschließend nach Calais, wo es von den Behörden besichtigt wurde. Es hatte eine Ladung raffinierten Zuckers sowie eine 21köpfige Besatzung (mit einem griechischen Kapitän, polnischen Offizieren und pakistanischen Mannschaftsdienstgraden) an Bord. Das Kühlelement war kaputt und ein Großteil der Lebensmittel nicht mehr zum Verzehr geeignet. Auch eine Reihe weiterer Mängel wurden festgestellt, obwohl das Schiff bereits zuvor in einem anderen französischen Hafen festgehalten worden war. Trotzdem wurde der Ladevorgang ohne Unterbrechung fortgesetzt, und die Klassifizierungsgesell-

schaft Veritas stellte dem Schiff nach einer Inspektion eine bis Ende Februar 1991 gültige Bescheinigung aus. Auch Anker und Anlegegerät befanden sich in beklagenswertem Zustand. Der Besatzung waren noch nicht einmal ihre Hungerlöhne (370 US-Dollar im Monat für die Mannschaftsdienstgrade) ausgezahlt worden. Trotzdem ließen die Behörden der Hafenstaatenkontrolle das Schiff im Januar nach nur kleineren Reparaturarbeiten mit Kurs auf Jemen auslaufen. Alle, die das Schiff gesehen hatten, waren über die Nachricht schockiert, daß dem Schiff die Erlaubnis zur Weiterfahrt gegeben worden war. Die Ballastkontrolle war defekt, die Stromversorgung funktionierte nicht richtig. Das Schiff kam niemals in Jemen an. Noch im Januar lief es in Piräus ein, wo der polnische Offizier abmusterete und vom Schiff ging. Die Besatzung teilte der der ITF angeschlossenen französischen Transportarbeitergewerkschaft CFDT-FGTE mit, daß Reeder und Kapitän das Schiff in Griechenland im Stich gelassen hatten. Irgendwann wurde die Besatzung ausgezahlt und heimgeschafft. Das Schiff lag zu Reparaturarbeiten vor Piräus auf Anker, als es am 23. April vor der Insel Psittalia (nahe Piräus) auf Grund lief und halb unterging. Offensichtlich war die angeschlagene Ankerkette in schlechtem Wetter gebrochen. Glücklicherweise kam niemand bei dem Vorfall ums Leben, doch die Tatsache, daß die französischen Behörden sich nicht von der Seetüchtigkeit des Schiffes überzeugten, ist äußerst bedenklich. Die CFDT-FGTE verwies in einer speziellen Stellungnahme zu dem Untergang auf die von Billigflaggenschiffen für die auf ihnen be-

schäftigten Seeleute und die Bevölkerung an der Küste ausgehenden Gefahren, die durch diesen Fall erneut belegt worden waren. In der Erklärung heißt es, daß die CFDT das Schiff im Januar "im Rahmen der ITF-Kampagne gegen die Billigflaggenschiffahrt" besucht, aber niemand auf die von der Gewerkschaft angemeldeten Bedenken gehört habe. "Der Untergang der *Argo Carrier* sollte die französische Schifffahrtswirtschaft zur Beantwortung vor allem einer Frage zwingen: Wird die gemeinsame Absichtserklärung (über die Hafenstaatenkontrolle) in Frankreich flexibel gehandhabt?"

Der britische Billigflaggeninspektor Bryan Allen von der RMT ging den Beschwerden der ägyptischen Besatzung an Bord der unter maltesischer Flagge fahrenden *Castella* nach, als sich das Schiff Ende Mai in **Liverpool** (England) aufhielt. Die acht Seeleute waren, seit sie an Bord gekommen waren, nicht bezahlt worden. Allen besuchte das Schiff und nahm Verhandlungen mit den Reedern auf. Daraufhin drohte der Kapitän, nur mit einem ersten Ingenieur an Bord auslaufen zu wollen (angeblich war er bereits früher ohne Besatzung gefahren). Die Hafenbehörden wurden unterrichtet und verhinderten die Ausführung dieses Plans. Schließlich, nach langwierigem Hin und Her, konnte Allen die Forderungen der Besatzung in vollem Umfang durchsetzen. Acht Besatzungsmitglieder erhielten zusammen 18.604,89 US-Dollar, weiteren drei Besatzungsmitgliedern wurden 1.711,24 US-Dollar sowie die Heimtschaffungskosten ausgezahlt.

GENERAL SECRETARY : HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER : DAVID COCKROFT

International Transport Workers' Federation

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport

Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD

Telephone: +44-71-403 2733

Telex: (051) 8811397 ITF LDN G

Fax: +44-71-357 7871

Cables: Intransfe, London SE1

E-mail: Geonet - GEO2:ITF