

Giftmüllschiff von baskischen Hafenarbeitern gestoppt

Baskische Hafenarbeiter boykottierten im Juni in Bilbao ein deutsches Schiff, nachdem ihnen Informationen über die Giftmüllladung an Bord vorenthalten worden waren.

Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft ELA-STV konnte das Löschen der Ladung des unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes *Baltica* erfolgreich verhindern, nachdem die baskische Regierung ihre Zusage nicht eingehalten hatte, eine Überprüfung der verdächtigen Fracht von 1.700 Tonnen Eisenspänen mit giftigen Cadmium-, Arsen- und Zinkrückständen anzuordnen.

Die baskischen Behörden waren von Greenpeace auf die gefährliche Ladung (Industriemüll aus der Bundesrepublik) hingewiesen worden. Entgegen aller Versicherungen von Jon Larrinaga, Umweltberater der autonomen baskischen Regierung, durfte am 28. Juni um 8.00 Uhr morgens mit der Entladetätigkeit begonnen werden, ohne daß die Fracht untersucht worden wäre.

Wegen des großen Polizeiaufgebots kamen die Hafenarbeiter zunächst nicht nahe genug an das Schiff heran, um das Löschen der Ladung zu verhindern, konnten die Arbeiten dann aber doch erfolgreich stoppen.

Es waren keinerlei Sicherheitsvorkehrungen für die Löscharbeiten getroffen worden, und die "eingesetzten Lkw waren noch nicht einmal mit Planen abgedeckt, so daß kleine Mengen des Materials zu Boden oder ins Wasser rieseln konnten," bestätigte ein Gewerkschaftsfunktionär im Hafen.

Ein Greenpeace-Sprecher wies darauf hin, daß den Hafenarbeitern keine Schutzkleidung zur Verfügung gestellt worden sei, und verurteilte das Eingreifen

der Polizei, da die Aktion durchweg den Charakter eines gewaltfreien Dialogs gehabt habe.

Dank der entschlossenen Maßnahmen der ELA-STV und anderer Gewerkschaften im Hafenbereich im Zusammenhang mit diesem Vorfall griff der Gesundheits- und Sicherheitsausschuß des Hafens von Bilbao die Angelegenheit auf und meldete den Fall beim Arbeitsgericht. Dieses verpflichtete das Unternehmen ASER aus Bilbao, für das die Ladung bestimmt war, zur Vorlage einer umfassenden Analyse der an Bord befindlichen Stoffe.

Obwohl es diese Auflage nicht erfüllen konnte, sagte das Unternehmen schließlich zu, ohne Vorlage einer ordnungsgemäßen Analyse keine weiteren Ladungen zu löschen. Anschließend wurde die Löschtätigkeit wiederaufgenommen, diesmal unter Einhaltung angemessener Sicherheitsvorschriften, die von der Gesundheitsbehörde des Hafens erlassen worden waren.

In einem Schreiben an die ITF kritisierte Juan Cruz Lopez von der ELA-STV das "Chaos", das hinsichtlich Fragen der Gesundheit und Sicherheit im Hafen von Bilbao herrsche, und verwies auf die tiefe Beunruhigung über die unzureichende Unterrichtung der Hafenarbeiter.

"Die ELA-STV protestiert schon seit einiger Zeit gegen den Mangel an Informationen und angemessenen Sicherheitsvorkehrungen beim Frachtumschlag im Hafen von Bilbao und hat den Gesundheits- und Sicherheitsausschuß nun aufgefor-

Forts. auf Seite 2

September 1991

Putsch in der UdSSR (S. 2)
Nigerianische Regierung gibt nach (S. 4)

Seeleute
Derbyshire (S. 4)
Flaggenübersicht (S. 6)
Neues von der Billigflaggenkampagne (S. 8)

Bevorstehende Sitzungen (S. 9)

Binnenverkehr
Eisenbahnerstreik in Australien (S. 10)
Zusammenschluß indischer Eisenbahnergewerkschaften (S. 11)

Fischer
Hilfe für gestrandete Bemannung (S. 12)
Japanische Gewerkschaft prüft Klagen wegen schlechter Behandlung (S. 13)

Zivilluftfahrt
Indian Airlines (S. 14)

Leute (S. 15)

Todesfälle (S. 15)

Hafenarbeiter
Gelegenheitsarbeit in der Türkei abgeschafft (S. 16)

UdSSR: Wo waren die Gewerkschaften während des Putsches?

Die internationale Gewerkschaftsbewegung wartete nicht lange mit einer Verurteilung des nach 56 Stunden gescheiterten Putsches konservativer Kräfte in der UdSSR.

Der selbsternannte "Vorsitzende" des kurzlebigen "Staatskomitees für den Ausnahmezustand" - Gennadij Janajev - war früher Vorsitzender der offiziellen Gewerkschaftsbewegung der Sowjetunion. Seine exponierte Stellung und der darauf folgende Fall sind charakteristisch für die alten Gewerkschaftsbosse, die genauso zur Herrscherclique gehörten wie die führenden Funktionäre des KGB und der Armee.

Offen ist weiterhin die Position des offiziellen Gewerkschaftsdachverbandes, aus dem sowohl die Seeleute- als auch die Fischergewerkschaft - deren Beitritts-gesuch an die ITF im März angenommen wurde - ebenso wie die Bergarbeitergewerkschaft ausgetreten sind.

In einer nach dem Scheitern des Putsches veröffentlichten Erklärung erklärte IBFG-Generalsekretär John Vanderveken:

"Soweit wir wissen, haben die bestehenden, von den Behörden anerkannten Gewerkschaften den Putschversuch weder eindeutig verurteilt noch die führenden Befürworter der Demokratie offen unterstützt. Von den Ansichten der Beschäftigten zu dieser Krise scheinen sie weit entfernt gewesen zu sein.

Solange die Arbeitnehmer, die Mitglieder der staatlich anerkannten Gewerkschaften sind, ihre Vertreter nicht frei wählen und die Politik ihrer Organisationen frei festlegen können, müssen deren Glaubwürdigkeit und ihre Fähigkeit, zum Reformprozeß beitragen zu können, in Frage gestellt werden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß es der Führer der Putschisten, Gennadij Janajev, ein ehemaliger Vorsit-

... Giftmüll

Forts. von Seite 1

dert, diesen Fragen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Insbesondere fordern wir, daß die zuständigen Arbeitsbehörden dem Ausschuß angemessene Instrumente zur Lösung dieses ernstzunehmenden Problems an die Hand geben, das Konsequenzen nicht nur für die Arbeitnehmer, sondern für die Umwelt insgesamt hat," erklärte er.

zender des von den Behörden anerkannten Gewerkschaftsdachverbandes war."

Der Internationale Bergarbeiterverband (IBV) appellierte auf einer Dringlichkeitssitzung am 20. August in Budapest (während des Putsches) an die Bergarbeitergewerkschaften, die Forderungen der Konföderation sowjetischer Bergarbeitergewerkschaften zu unterstützen.

Die sowjetische Konföderation for-

derte einen Auftritt Gorbatschows im Fernsehen, den sofortigen Abzug aller Streitkräfte aus zivilen Bereichen und die Einberufung des Obersten Sowjet zur Wiederherstellung der verfassungsmäßigen Ordnung. Die sowjetische Gewerkschaft appellierte an ihre Mitglieder, ihren Forderungen mit allen "angemessenen Maßnahmen einschließlich unbegrenzten Streikaktionen" Nachdruck zu verleihen.

Indonesische Taxifahrer gründen freie Gewerkschaft

Transportarbeiter in Indonesien haben sich zu einer freien Transportarbeitergewerkschaft zusammengeschlossen, allen voran die Taxifahrer, die eine Änderung des augenblicklichen Systems der Bezahlung fordern.

Die Taxifahrer müssen bisher einen feststehenden Betrag an die Besitzer ihrer Fahrzeuge abführen. Nun fordern sie statt dessen die Einführung eines Systems prozentualer Beteiligungen.

Die Gründung einer freien Gewerkschaft in Indonesien stellt eine offene Herausforderung an die Regierung dar, die den indonesischen Arbeitnehmern seit vielen Jahren das Recht auf Vereinigungsfreiheit vorenthält.

Nach dem Willen der Regierung müssen alle Gewerkschaften einen der beiden "Dachverbände" SPSI bzw. KORPRI

angehören, die kritiklos der offiziellen Staatsideologie der indonesischen Regierungspartei Golkar folgen.

Im November vergangenen Jahres gründeten mehrere Arbeitnehmer einen neuen Dachverband namens SBMS (Freie Gewerkschaft Solidarität). Eigenen Angaben zufolge verfügt SBMS über betriebliche bzw. örtliche Organisationen in 13 Provinzen.

Obwohl die Gewerkschaft nicht verboten wurde (vielleicht ein ermutigender Hinweis auf eine mögliche Liberalisierung des Regimes), erklärten mehrere Minister, daß sie nicht die offizielle Anerkennung erhalten würde. Menschenrechtsbeobachter in Indonesien berichten, daß der SBMS-Generalsekretär im Juni von einer Gruppe bewaffneter Männer überfallen wurde.

Zentralafrikanische Gewerkschafter in Haft

Die Militärregierung der Zentralafrikanischen Republik ließ in dem Bemühen, die Gewerkschaftsbewegung ebenso wie die ähnlich wie in vielen anderen Ländern Afrikas von der Arbeiterbewegung angeführte Demokratiebewegung zum Schweigen zu bringen, zwei prominente Führer des Gewerkschaftsdachverbandes des Landes verhaften.

Theophile Sonny Colé, Vorsitzender der USTC, und Ballet Nestor wurden am 31. Juli zu einer einjährigen Haftstrafe verurteilt.

In einer Protestnote an den Militärrherrscher der Zentralafrikanischen Republik, General André Kolingba, erklärte IBFG-Generalsekretär John

Vanderveken, die beiden Gewerkschafter würden wegen ihrer "legitimen Anstrengungen bei der Vertretung der Interessen und Ziele" ihrer Mitglieder sowie wegen ihres Engagements in der Demokratiebewegung des Landes verfolgt.

Vanderveken beschuldigte das Regime, eine Kampagne mit dem eindeutigen Ziel zu führen, "die Gewerkschaft zu zerschlagen und jede gewerkschaftliche Betätigung in dem Land zu unterbinden."

Der IBFG wird bei der Internationalen Arbeitsorganisation eine offizielle Beschwerde gegen die Inhaftierung Colés und Nestors einreichen.

Gewalttätigkeiten in Südafrika von der Regierung unterstützt

Was die Gewerkschaftsbewegung schon seit langem vermutet, wurde nun von offizieller Seite bestätigt: Inkatha - die Organisation, die Sanktionen ebenso bekämpft wie die afrikanische Befreiungsbewegung ANC und den Gewerkschaftsdachverband COSATU - wurde insgeheim von der südafrikanischen Regierung finanziert.

Das Eingeständnis, daß sowohl die politische Organisation Inkatha als auch die ihr verbundene United Workers Union of South Africa (UWUSA) umfangreiche finanzielle Unterstützung von seiten der südafrikanischen Regierung erhielt, weckt erhebliche Zweifel an der neutralen, weckt erhebliche Zweifel an der neutralen und unparteiischen Position, die die Regierung für sich in Anspruch nimmt.

NathiNhleko, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Transport and General Workers' Union (TGWU), sieht in diesem Eingeständnis eine Rechtfertigung für das fehlende Vertrauen in die südafrikanische Regierung.

"Ferner gibt es uns im Gewerkschaftsdachverband COSATU (Congress of South African Trade Unions) mit unserer schon seit langem erhobenen Behauptung recht, daß die Inkatha bei ihren Gewalttätigkeiten in stillschweigendem Einverständnis mit der südafrikanischen Regierung handelte.

Die UWUSA wurde einzig und allein zu dem Zweck gegründet, die progressive Gewerkschaftsbewegung und insbesondere unseren Dachverband COSATU zu schwächen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, griff UWUSA zu gewalttätigen Übergriffen und Einschüchterungsversuchen gegenüber unseren TGWU-Mitgliedern.

In Natal gehörte die TGWU zu den ersten Opfern der von der UWUSA ausgeübten Gewalt. Der Vorsitzende unseres Vertrauensleiteausschusses bei South African Stevedores (SAS) wurde 1988 im Rahmen eines zwischen UWUSA und TGWU mit allen Mitteln ausgefochtenen Kampfes um neue Mitglieder bei dem Unternehmen von einem UWUSA-Mitglied erstochen. Mehrere Familienmitglieder des Zulu-Königs waren bei SAS beschäftigt, und während die TGWU vor der Gründung der UWUSA 1986 (kurz nachdem 1985 der COSATU geschaffen worden war) eine klare Mehrheit der Mitarbeiter des Unternehmens organisierte, nutzte die UWUSA ihre Beziehungen zur Königsfamilie, um die Position der TGWU zu untergraben. Das Unternehmen hatte überhaupt nichts ge-

gen eine Schwächung der TGWU, also einer echten und militanten Gewerkschaft, einzuwenden und stellte von nun an vorzugsweise UWUSA-Mitglieder und Angehörige der königlichen Familie ein, ohne daraus einen Hehl zu machen. Vier Jahre später haben wir jetzt die Mehrheit bei SAS zurückgewonnen, nachdem die Arbeiter eingesehen haben, daß sie von UWUSA nichts zu erwarten haben.

In der ebenfalls in der Provinz Natal gelegenen Stadt Pietermaritzburg waren unsere Mitglieder bei dem Busunternehmen Kwa Zulu Transport (KZT) ständigen Angriffen von Elementen der UWUSA ausgesetzt. Der Konflikt in diesem Unternehmen wird heute sogar als Auslöser für die Metzelleien angesehen, die bis heute immer wieder einmal in dieser Gegend auftreten. Im Anschluß an eine Mitgliederwerbekampagne der UWUSA und eine von COSATU-Mitgliedern aus Protest gegen die Parlamentswahlen von 1987, bei denen nur weiße Südafrikaner stimmberechtigt waren, veranstaltete landesweite Kampagne des Fernbleibens vom Arbeitsplatz, die unsere Busfahrer bei KZT tatkräftig unterstützt hatten, wurden mehrere in der TGWU organisierte Busfahrer getötet. Die UWUSA machte der TGWU den Erfolg ihrer Aktion des Fernbleibens vom Arbeitsplatz zum Vorwurf, da keine Busse fuhren, um die Leute zu ihrem Arbeitsplatz zu

bringen. Die Busfahrer wurden am Lenkrad erschossen, so daß die Busse von der Straße abkamen und das Leben aller Insassen gefährdet war. Mindestens acht TGWU-Mitglieder unter den KZT-Mitarbeitern wurden im Laufe der nächsten Jahre getötet, und unser Vizepräsident, Alfred Ndlovu, ein KZT-Mitarbeiter, überlebte mehrere Mordanschläge, bevor der Staat beschloß, der UWUSA zu Hilfe zu kommen, und ihn wegen angeblicher terroristischer Aktivitäten zu fünf Jahren Haft verurteilte. Er wurde vor kurzem im Rahmen der Amnestie für politische Gefangene freigelassen.

Niemand wurde jemals wegen dieser Morde verhaftet oder angeklagt, obwohl die Arbeiter in einigen Fällen genau wissen, wer der Mörder ist. Die Polizei zeigte durchweg kein Interesse an einer Untersuchung dieser Fälle. Wir wurden uns zunehmend darüber klar, daß die Polizei UWUSA und Inkatha schützte."

Nachdem die Nachricht bekannt geworden war, beschlossen die TGWU-Delegierten auf dem COSATU-Kongreß (24.-27. Juli) eine Reihe von Aktionen im Zusammenhang mit der Aufdeckung der Finanzierung der UWUSA. Die Arbeitnehmer sind aufgefordert, aus Protest gegen den Mißbrauch von Steuermitteln keine Steuern zu zahlen. Ferner wurde eine Serie von Massendemonstrationen empfohlen, die in einem Generalstreik gipfeln sollen.

Stoppt den Krieg in Jugoslawien!

Eine geeinte Front aller kroatischen Gewerkschaften appelliert an die Welt, die Unabhängigkeit der Republik anzuerkennen.

In einem Schreiben an die ITF bezeichnet die Gruppierung Hrvatska Unija Sindicata (HUS) den derzeit in Jugoslawien herrschenden Bürgerkrieg als eine Situation, der sie sich leider nicht entziehen kann.

"Die Wurzel der sozialen, wirtschaftlichen und gewerkschaftlichen Probleme, mit denen wir uns beschäftigen wollen, liegt in der politischen Situation Jugoslawiens begraben. Diese politische Situation spitzte sich krisenhaft zu, als die Bevölkerung Kroatiens und Sloweniens ihrem freien Willen und ihrem Wunsch, in einer demokratischen Gesellschaft zu leben, Ausdruck gab."

Wegen des Bürgerkriegs, so erklärt HUS, muß sich die Gewerkschaft zur Zeit auf "Überbrückungsmaßnahmen" beschränken.

Der Gewerkschaftsdachverband beschloß, sich vorübergehend "ein stärkeres politisches Profil zuzulegen", und hofft, daß er in "nicht allzu ferner Zukunft" seinen gewerkschaftlichen Aufgaben besser gerecht werden kann.

Mit diesem Ziel fordert HUS internationale Anerkennung für die Unabhängigkeit Kroatiens:

"Politiker auf der ganzen Welt setzen ihre Bemühungen um eine Lösung der Probleme Kroatiens fort. In unseren Augen würde die Anerkennung der Republik Kroatien durch die übrigen Länder der Welt diese Lösung beschleunigen. Im Namen unserer Mitglieder und der Bevölkerung von Kroatien bitten wir Euch um moralische Unterstützung."

Nigeria hebt Verbot der Mitgliedschaft in internationalen Organisationen auf

Die nigerianische Regierung hat das von ihr verhängte Verbot einer Mitgliedschaft von Gewerkschaften in internationalen Organisationen wieder aufgehoben.

Im Anschluß an den Beschluß des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991), in dem die nigerianische Regierung zur Zurücknahme des Erlasses Nr. 35 vom 7. September 1989 aufgefordert wurde, hob die Militärregierung das Verbot auf.

Der Erlaß untersagte nigerianischen

Gewerkschaften die Mitgliedschaft in internationalen Organisationen wie der ITF und wurde von der ITF ebenso wie ihren afrikanischen Mitgliedsgewerkschaften und der nigerianischen Gewerkschaftsbewegung scharf verurteilt.

Noch im Januar übte die in Kenia tagende afrikanische ITF-Straßentransportarbeiterkonferenz heftige Kritik an dem Erlaß.

„Ich habe keinen Zweifel daran gelassen,“ erklärte V. Jack, nationaler Sekretär der nigerianischen Straßentransportarbeitergewerkschaft NURTW, „daß

meine Gewerkschaft sich ungeachtet des Verbots weiterhin als Mitglied der ITF versteht.“

Wie Jack berichtet, wurde die Aufhebung des Verbots am Abend des 6. August in den Rundfunknachrichten bekanntgegeben:

„Die Militärregierung der Republik Nigeria ließ keinen Zweifel daran, daß das Verbot aufgehoben war. Wir wollen daher Gott und auch der Militärregierung von Nigeria für ihr Verständnis und ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit danken.“



SEELEUTE

Marquest Imaging will *Derbyshire* finden

Das US-Unternehmen, das die *Titanic* und die *Bismark* entdeckt hat, teilte einer britischen Seeleutegewerkschaft mit, daß es auch in der Lage sei, die *Derbyshire* zu finden.

Billy Anderson, Funktionär der National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) aus Liverpool, der eng mit den Familien der bei dem Untergang ums Leben gekommenen Besatzung zusammengearbeitet, bat Marquest Marine Imaging in einem Schreiben, das Wrack des 1988 auf einer Fahrt von Kanada nach Japan gesunkenen Massengutfrachters zu suchen und zu fotografieren (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991).

„Schon allein aufgrund ihrer Größe hätte die *Derbyshire*, das größte in Großbritannien registrierte Schiff, das jemals untergegangen ist, den Wirbelsturm 'Orchidee' eigentlich problemlos überstehen müssen. Die sich ausschließlich aus britischen Staatsbürgern zusammensetzende Besatzung und die britischen Offiziere verfügten über alle erforderlichen Qualifikationen,“ erklärte Anderson. „Aus diesem Grund habe ich das weltweit führende Unternehmen zum Auffinden gesunkener Schiffe - die Marquest-Gruppe - um Hilfe gebeten.“

Anderson sprach mit dem Vorsitzenden von Marquest, Michael Stewart, und erhielt ein Schreiben von Jack Maurier Jnr., U-Boot-Offizier i. R.:

„Für eine Strukturanalyse des Designs sind wir natürlich nicht qualifiziert. Genauso wenig wäre es angemessen, wenn wir Spekulationen über den Unfall anstellten. Die Aufnahme einer Reihe detaillierter, qualitativ hochwertiger Fotografien könnte jedoch in unseren Augen erheblich zum Verständnis der möglichen Ursachen des Untergangs beitragen.“

Zunächst einmal, so Marquest, muß das Schiff gefunden werden. Die Beschaffenheit des Meeresbodens in dem Gebiet, in dem das Schiff unterging, ist „außerordentlich schwierig“ und wirft eine Reihe „komplexer logistischer und infrastrukturbedingter Fragen“ auf.

„Aber das Schiff liegt da unten und kann gefunden werden, solange uns nur ausreichend Zeit und Mittel zur Verfügung stehen,“ so Maurier.

Marquest will zunächst einen Plan ausarbeiten, um die Kosten genau berechnen zu können. Dies wird etwa 25.000 US-Dollar kosten.

Die RMT sucht nun nach Möglichkeiten für eine Finanzierung dieser Ein-

gangsprüfung.

„Wir sind zuversichtlich, daß Bilder von der *Derbyshire* erheblich dazu beitragen, das Geheimnis um die letzten Augenblicke ihrer Fahrt zu lüften,“ erklärte Maurier.

*Die Internationale Vereinigung der Klassifizierungsgesellschaften (IACS) hat endlich auf die große Zahl von Schiffsunglücken mit Massengutfrachtern reagiert, indem sie eine Arbeitsgruppe zur Untersuchung dieses Problems einsetzt.

Unter Vorsitz des Managers für technische Planung und Entwicklung beim Lloyd's Register, John Ferguson, wird die Gruppe von Oktober an alle drei Monate zusammentreten.

Die Tätigkeit der Gruppe könnte zur Verabschiedung weltweit einheitlicher Anforderungen für die Überprüfung von Schiffshüllen durch alle Klassifizierungsgesellschaften führen.

Eine Anfang diesen Jahres vom Lloyd's Register unternommene Untersuchung machte Konstruktionsschwächen für den Untergang von 34 Massengutfrachtern seit Anfang 1990 verantwortlich, bei denen mehr als 250 Seeleute ums Leben kamen.

Billigflaggenschiffe weisen die schwersten Mängel auf

Auch 1990 nahm die Zahl der von den Inspektoren der Europäischen Hafenstaatenkontrolle wegen Mängeln beanstandeten Schiffe zu.

Laut dem Jahresbericht an die 14 europäischen Mitglieder der Gemeinsamen Absichtserklärung zur Hafenstaatenkontrolle (GA) wurden 1990 bei 13.955 Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle (1989: 12.459) 22.623 Mängel beanstandet (gegenüber 18.608 im Vorjahr).

Indem sie die Zahl der beanstandeten Mängel zur Zahl der durchgeführten Inspektionen ins Verhältnis setzt, berechnet die GA eine "Beanstandungsquote". Bei einer wachsenden Zahl von Inspektionen ist auch mit einer Zunahme bei der Zahl der Beanstandungen zu rechnen. Allerdings ist auch die "Quote" drastisch angestiegen und bestätigt damit einen langfristigen Trend, der sich seit 1987 abzeichnet.

"Diese Entwicklung ist Anlaß zu großer Sorge," heißt es in dem Bericht.

In den verschiedenen Beanstandungskategorien gab es im Laufe der Jahre wenig Veränderungen. Die meisten Mängel (43 Prozent) werden bei den Rettungs- und Brandschutzgeräten beanstandet:

"Diese Zahl hat sich, obwohl in sich selbst alarmierend genug, seit dem letzten Jahr nicht verändert. Wenn man allerdings die Zahl der Beanstandungen bei Rettungs- und Brandschutzgeräten zu der Zahl der durchgeführten Inspektionen oder der Zahl der inspizierten Schiffe ins Verhältnis setzt, wird das Ergebnis noch besorgniserregender: bei 42 Prozent aller Inspektionen und auf 60 Prozent aller inspizierten Schiffe wurden Mängel bei den Rettungsgeräten beanstandet, während die Beanstandungen am Brandschutzgerät 28 bzw. 39 Prozent ausmachten," stellt der Bericht fest.

Es ist ein Skandal, wie der Bericht ganz zu Recht beobachtet, daß die Mängel in ihrer Mehrzahl für die Seeleute lebensbedrohend sind:

"... es ist offensichtlich, daß die beanstandeten Mängel in ihrer Mehrzahl auf den Mangel an ordnungsgemäßer Wartung zurückzuführen sind, was sich direkt auf die Sicherheit der Bemannungen auswirkt. Es sei an dieser Stelle noch

einmal darauf hingewiesen, daß die meisten dieser Beanstandungen hätten vermieden werden können, wenn Wartungsarbeiten ordnungsgemäß ausgeführt worden wären."

Dem Bericht zufolge besteht eine "ganz klare Aufgabe der Hafenstaatenbehörden und der in ihrem Namen auftretenden Klassifizierungsgesellschaften darin, ihrer Verantwortung gerecht zu werden, indem sie sich mit diesem Problem auseinandersetzen ..."

Von ihrer Konzeption her können und wollen Billigflaggenregister nicht "ihrer Verantwortung gerecht werden". Das neue Billigflaggenregister von Mauritius gab dies im vergangenen Monat denn auch bei der Vorstellung seiner neuen "reederfreundlichen" Dienste im Rahmen einer Pressekonferenz in London ganz offen zu (vergl. ITF-Nachrichten August 1991), auf der ein Sprecher des Registers erklärte: "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 einhalten. Unsere Aufgabe ist nicht die eines Polizisten."

Die GA macht keinen Unterschied zwischen Billigflaggen und nationalen Registern - natürlich gibt es auch unter den nationalen Registern solche, die immer wieder Beanstandungen aufwei-

sen, doch kommt keines von ihnen an die Billigflaggen heran.

Insgesamt 441 Schiffe wurden im Jahre 1990 festgehalten. Doch nur sieben Register können sich damit brüsten, daß mehr als 20 ihrer Schiffe festgehalten wurden. Es handelt sich hierbei um Zypern, Honduras, Liberia, Malta, Norwegen, Panama sowie St. Vincent und die Grenadinen - von diesen ist nur Norwegen nicht im ITF-Verzeichnis der Billigflaggenländer aufgeführt, wobei allerdings das norwegische Zweitregister NIS eindeutig nach Billigflaggenstandards arbeitet.

Nach Flaggen geordnet kann Zypern auf die größte Zahl festgehaltener Schiffe verweisen (49), dicht gefolgt von Malta mit 44 und Panama mit 42. Auf dem nächsten Platz steht das Billigflaggenregister mit den, wie es heißt, "besseren" Normen - Liberia - mit 24 festgehaltenen Schiffen. Von den 441 im Jahre 1990 festgehaltenen Schiffen stammten 234 - 53 Prozent - aus den von der ITF als Billigflaggen geführten Registern.

Das GA-Sekretariat und seine Mitgliedsregierungen sind - bisher zumindest - noch nicht zu den gleichen klaren Schlußfolgerungen aus diesen Zahlen gelangt. Wenn man die Zahlen prüft, steht jedoch zweifelsfrei fest, daß die größte Bedrohung für die Schifffahrtssicherheit weiterhin von den Billigflaggen ausgeht.

Mitglied der EG-Kommission fordert europäische Schifffahrtsbehörde

Die europäischen Schifffahrtsminister mögen sich nicht auf eine gemeinsame Schifffahrtspolitik verständigen können, aber - so die Vorstellungen eines führenden Mitglieds der EG-Kommission - zumindest sollen sie über eine hauptamtliche Behörde zur Umsetzung der schließlich beschlossenen Politik verfügen.

Dr. Martin Bangemann, Vizepräsident der EG-Kommission, erarbeitete Pläne für die Einrichtung einer europäischen Schifffahrtsbehörde. Die Mitglieder der EG-Kommission werden im September über diesen Vorschlag beraten, und sollten sie ihm zustimmen, wird er im

November dem Rat der Verkehrsminister vorgelegt.

Die geplante Behörde an sich wäre ein grundlegend neues Instrument bei der Festlegung der gemeinsamen Schifffahrtspolitik, indem sie anstelle des Ministerrates (wo alle Entscheidungen nur einstimmig getroffen werden können) ein System von Mehrheitsbeschlüssen einführen soll. Dies wäre auf jeden Fall ein Ausweg aus der Sackgasse, in der sich zur Zeit eine ganze Reihe von Diskussionen befinden - ob allerdings die europäischen Seeleute die Ergebnisse begrüßen würden, steht auf einem ganz anderen Blatt.

Neues Billigflaggenreger in Belize endlich in Kraft

Die Regierung des kleinen mittelamerikanischen Staates **Belize** hat nun endlich doch das neue Billigflaggenreger ihres Landes eingerichtet. Unsere Leser erinnern sich vielleicht noch an unseren Artikel über Belize (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1991), in dem wir über zwei interessante Aspekte berichteten. Einerseits hatte das Billigflaggenreger von Belize seine Tätigkeit noch nicht aufgenommen, weil an verschiedenen Dokumenten und Bestimmungen noch gearbeitet wurde. Auf der anderen Seite hatten mehrere Unternehmen ihre Schiffe in betrügerischer Absicht unter der Flagge von Belize fahren lassen, ohne die Regierung des Landes auch nur davon zu unterrichten. Diese amüsante Begebenheit wurde noch ergänzt durch die Tatsache, daß unsere guten Freunde bei dem in den USA erscheinenden Blatt *International Ship Register Review* (ISSR) im Dezember 1990 Belize als ihre "Flagge des Monats" präsentiert hatten. In seiner Ausgabe vom Juli 1991, in der berichtet wird, daß das Register inzwischen (im August) seine Tätigkeit aufgenommen hat, verweist ISSR auf die ITF-Meldung (vom Januar), wonach es in Belize kein Schiffsregister gebe, und stellt fest: "Nun, das Register existiert!" - und verschweigt dabei großzügig, daß acht Monate dazwischen lagen. Davon einmal abgesehen, wurde bisher ein Schiff rechtmäßig in Belize registriert, womit sich Belize der von Mauritius und dem portugiesischen Drittregister (oder ist es schon das vierte?) angeführten Liga der Ein-Schiff-Register angeschlossen hat. Die ideale Ergänzung zu den Ein-Schiff-Unternehmen?

Eine vom **finnischen** Verkehrsministerium eingesetzte Arbeitsgruppe legte einen Vorschlag vor, wonach finnische Reeder die Möglichkeit erhalten sollen, ausländische Seeleute auf unter Nationalflagge fahrenden Schiffen zu "Heimatlandheuern" zu beschäftigen. Die Regierung will den Vorschlag während der Haushaltsberatungen 1992 einbringen. Er sieht des weiteren vor, alle in Finnland geltenden gesetzlichen Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeit, über Urlaub und Sozialversicherung im Rahmen von "persönlichen" Beschäftigungsverträgen zwischen den ausländischen Seeleuten und den unter finnischer Flagge tätigen Unternehmen aufzuheben. Die vier der ITF angeschlossenen finnischen Seeleutegewerkschaften lehnen das Gesetzesvorhaben,

das einen offenen Angriff auf die hart erkämpften Löhne und Arbeitsbedingungen der Seeleute auf unter finnischer Nationalflagge fahrenden Schiffen darstellt, auf das schärfste ab. In einem Schreiben an ITF-Generalsekretär Harold Lewis stellen die vier Gewerkschaften fest: "Wenn die geplante Gesetzgebungsmaßnahme vom finnischen Parlament verabschiedet wird, bedeutet dies, daß alle auf im finnischen Register verzeichneten Schiffen beschäftigten Seeleute entlassen und an ihrer Stelle ausländische Seeleute zu niedrigeren Heuern eingestellt werden können. Dies können wir

gung zu ziehen. Vor dem Unterausschuß für die Handelsmarine des Repräsentantenhauses pries Warren Leback die "Vorzüge" des Norwegischen Internationalen Schiffsregisters (NIS), konnte jedoch offensichtlich nur eine äußerst vage Vorstellung davon geben, wie ein solches US-NIS funktionieren soll. MarAd hatte bisher stets eine der US-Flagge unterstellte Flotte befürwortet. Diese jüngsten Bemerkungen deuten jedoch möglicherweise auf eine beunruhigende Wende in der Politik der Verwaltung hin. Während der Großteil des US-Außenhandels bereits mit unter ausländischer Flagge fahrenden

Der monatliche Flaggenüberblick der ITF

nicht zulassen und werden deshalb alles in unserer Macht stehende tun, um es zu verhindern ..." Bis dahin bitten sie entsprechend der ITF-Politik über die ITF alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, sie unverzüglich über alle Annäherungsversuche finnischer Schifffahrtsunternehmen zu unterrichten, die ihnen die Bereitstellung von Bemannungen oder den Abschluß von Verträgen für finnische Schiffe vorschlagen. Auch sollten der ITF angeschlossene Gewerkschaften vor Aufnahme von Gesprächen mit finnischen Unternehmen die ITF und die angeschlossenen Gewerkschaften in Finnland unterrichten.

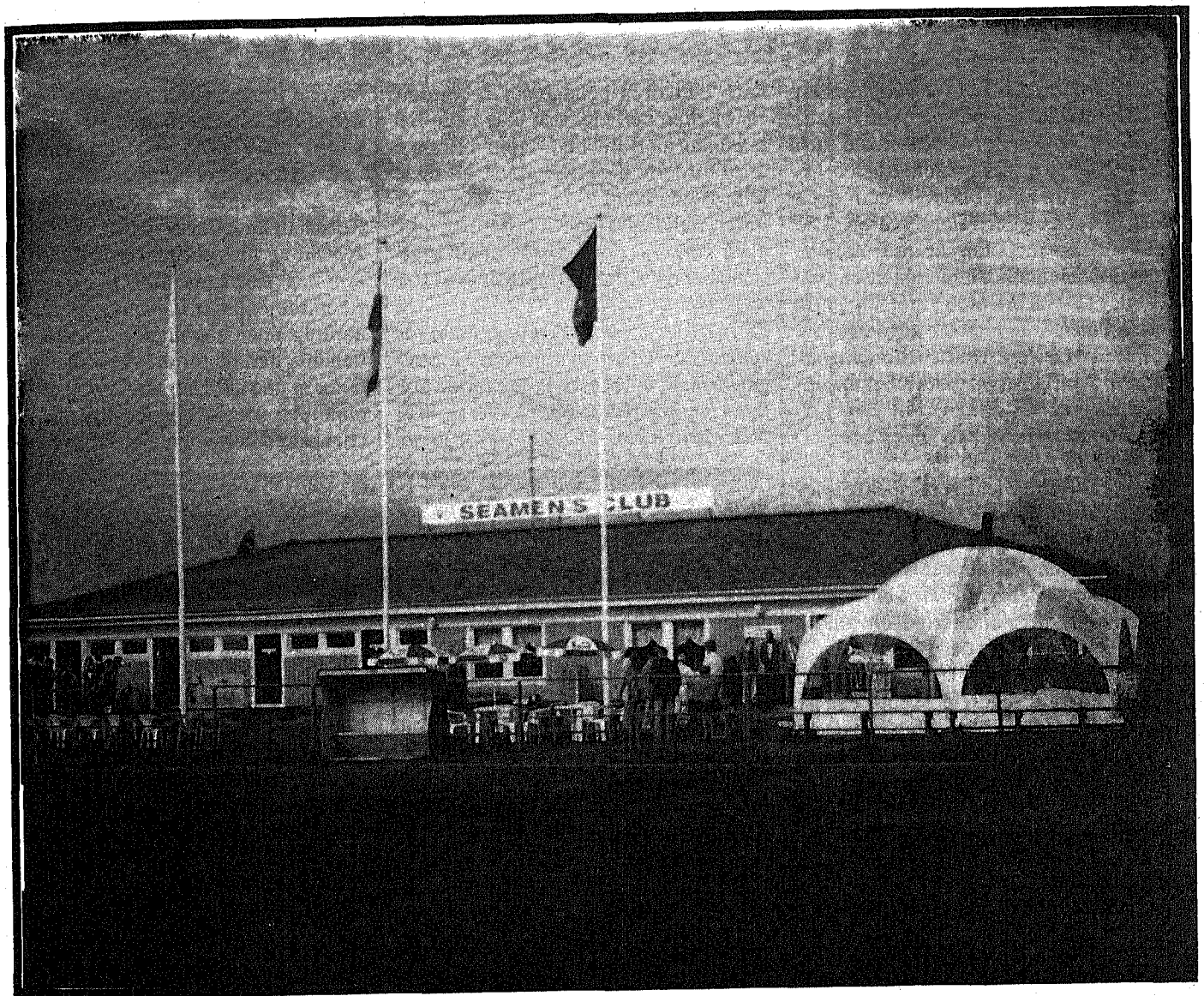
Nachdem sie auf die Einrichtung eines Zweitregisters verzichtet hat, genehmigte die Regierung **Südkoreas** nun per Erlaß die Beschäftigung ausländischer Seeleute auf unter koreanischer Nationalflagge fahrenden Schiffen. Unter Hinweis auf den Mangel an ausgebildeten koreanischen Seeleuten gab die Schifffahrts- und Hafenverwaltung von Korea (KMFA) Ende Juli bekannt, daß bis zu 10.000 Seeleute aus China, Indonesien und von den Philippinen auf der Grundlage von Einjahresverträgen eingestellt werden sollen.

Der Leiter der Schifffahrtsverwaltung der **Vereinigten Staaten** (MarAd) schockierte die Schifffahrtswirtschaft mit seiner Empfehlung an den US-Kongreß, die Einrichtung eines Zweitregisters in Erwä-

Schiffen abgewickelt wird, gilt ein US Zweitregister in dem Wirtschaftsbereich als geeigneter Weg zur Umgehung gesetzlicher Bestimmungen, die die Beförderung von Frachten im Staatsauftrag sowie im inländischen Schiffsverkehr (Kabotage) ausschließlich auf unter US-Flagge fahrenden und mit Seeleuten aus den Vereinigten Staaten bemannten Schiffen vorschreiben.

Der stellvertretende sowjetische Schifffahrtsminister Gennadij Gerasimchuk erklärte gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* (noch vor dem 56stündigen Staatsstreik), daß sein Ministerium bei der Regierung die Aufhebung der Beschränkungen beim Ausflaggen von unter der Flagge der **UdSSR** fahrenden Schiffen beantragt habe. Das Ausflaggen, so stellte er fest, würde es dem Ministerium ermöglichen, mit Hilfe ausländischer Banken Schiffsneubauten sowie die Anschaffung gebrauchter Tonnage zu finanzieren. Wenn der Antrag genehmigt würde, sollten die Vorschriften bis Ende des Jahres gelockert werden. Gemäß dem mit der Unabhängigen Vereinigung der Arbeitnehmer in der See- und Flußschifffahrt geschlossenen ITF-Vertrag für sowjetische Seeleute (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1991) müssen alle solcherart ausgeflaggte Schiffe sowjetischer Reeder weiterhin mit Seeleuten aus der UdSSR bemannt sein und die im Acomarit-Vertrag vorgesehenen Heuern und Bedingungen einhalten.

Seeleutecub Johannisborg eröffnet



Am 28. Mai wurde der Seeleutecub Johannisborg, benannt nach einer alten Schloßruine des gleichen Namens, vom schwedischen Kommunikationsminister Georg Andersson offiziell eröffnet.

Der neue Club, Ersatz für den alten Seeleutecub in einem heute größtenteils brachliegenden Bereich des geschäftigen Hafens von Norrköping an der Ostküste Schwedens, konnte dank der Großzügigkeit der Gemeinde Norrköping und mit Hilfe der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute verwirklicht werden.

Die Gemeinde leistete einen Beitrag in Höhe von zwei Millionen schwedischen Kronen zu den Baukosten und den Betriebskosten der im freien befindlichen Sportanlagen des Zentrums, während die Wohltä-

tigkeitsstiftung für Seeleute 2,8 Mio. schwedische Kronen zur Finanzierung der im Inneren des Gebäudes befindlichen Sport- und Freizeiteinrichtungen spendete.

Der Club wird vom staatlichen schwedischen Seeleutedienst HKF betrieben, der für die Koordinierung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen für Seeleute verantwortlich ist, und steht Seeleuten aller Nationalitäten sowie ihren Familien offen.

Der neben dem bereits von den Seeleuten des alten Clubs benutzten Fußballplatz der Sportanlage Saltängen errichtete neue Club offeriert ein breites Angebot an sportlichen Aktivitäten: Fußball, Tischtennis und Billard. Außerdem verfügt er über Swimming-pool, Sauna und Cafeteria.

Der neue Club ist größer als der alte und günstiger gelegen - nur einen Spaziergang vom Stadtzentrum entfernt und näher am Hafen. Im Gegensatz zum alten Club vereinigt er Sportmöglichkeiten drinnen und draußen auf einem Gelände.

An den Eröffnungsfeierlichkeiten nahmen Mitglieder des HKF-Vorstands ebenso wie führende Kommunalpolitiker und Vertreter der Schifffahrtswirtschaft teil.

Die ITF war durch den Stellvertretenden Vorsitzenden der schwedischen Seeleutegewerkschaft, Börje Persson, vertreten, der in seiner Ansprache auf den besonderen Bedarf an hochwertigen Freizeit- und Erholungseinrichtungen für Seeleute hinwies.

Kroatische Gewerkschaft hilft koreanischen Seeleuten

Die Ausweitung der ITF-Mitgliedschaft auf Mittel- und Osteuropa hatte bereits spürbare Folgen für Reeder, die sich einen Pool nicht gewerkschaftlich organisierter, gut ausgebildeter und doch billiger Seeleute erträumt hatten. Die ITF-Verträge für polnische und russische Bemannungen auf Billigflaggschiffen (vergl. **ITF-Nachrichten** Juni/Juli 1991) setzen einen Standard für angemessene Löhne und Gewerkschaftsbedingungen- und die Schifffahrtswirtschaft hat akzeptiert, daß es besser ist, mit der ITF zusammenzuarbeiten als gegen uns.

Und ein weiterer wichtiger Aspekt dieser Vergrößerung der ITF trägt erste Früchte: Die Bemannungen von Billigflaggschiffen können heute weltweit in einer weit größeren Zahl von Häfen und vielen neuen Schifffahrtsnationen auf die solidarische Unterstützung der ITF zählen.

Ein vor kurzem abgeschlossener Fall ist in diesem Zusammenhang besonders zu erwähnen, da es sich bei der betreffenden Gewerkschaft nicht um eine ITF-Mitgliedsgewerkschaft handelt (wenn gleich der Vorstand auf seiner nächsten Sitzung im Oktober über ihr Beitrittsgesuch beraten wird) und wegen der besonderen politischen Gegebenheiten, unter denen sie zur Zeit arbeiten muß. Es handelt sich dabei um die kroatische Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft, die vom ITF-Sekretariat um Unterstützung der Bemannung auf der unter der liberianischen Billigflagge registrierten, griechischen Reedern gehörenden *Champion* gebeten wurde, die sich zur Zeit in einer Reparaturwerft in **Rijeka (Kroatien)** befindet. Der koreanischen Bemannung dieses Schiffes, die allerdings nicht über einen Kollektivvertrag verfügte, standen Heuernachzahlungen in Höhe von 90.000 US-Dollar zu. Die Gewerkschaft beauftragte Kapitän Predrag Brazzoduro mit der Betreuung der Bemannung. Vor allem der Hartnäckigkeit und Entschlossenheit Brazzoduros, der die Bemannung fast täglich aufsuchte, sie mit dringend benötigten Lebensmitteln versorgte und bei den Reedern auf die Auszahlung der Heuern an die Seeleute drängte, ist es zu verdanken, daß sie inzwischen fast den gesamten Betrag von 90.000 US-Dollar erhalten haben und

nach Südkorea heimgeschafft wurden. Inzwischen befindet sich eine neue Bemannung an Bord, und Kapitän Brazzoduro forderte die Reeder auf, für diese neue Bemannung einen ITF-Vertrag zu unterzeichnen. Diese Forderung wird auch von den der Gewerkschaft angeschlossenen Hafentarbeitern unterstützt.

Der Fall des in **Walvis Bay (Namibia)** von seinen schwedischen Reedern im Stich gelassenen, in Zypern registrierten Billigflaggschiffes *Carolina* (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991) wurde inzwi-

jetzt im Bummelstreik. Die ITF wandte sich an die Reeder-Rodson Shipping Inc. aus Florida (USA) - erfuhr jedoch nur, daß das Unternehmen kein Geld habe. Am 23. Juli sandte die ITF eine dringende Botschaft an J. Caravajal, den Leiter der Abteilung für Schifffahrtsangelegenheiten des Registers von Panama. Die Rechtsabteilung in Panama teilte der ITF am folgenden Tag in einem Fernschreiben mit, daß sie für die Auszahlung der Heuern und die Heimerschaffung der Bemannung sorgen werde. Mit der üblichen, atemberaubenden Effizienz von

Neues von der Kampagne

schen gelöst. Das Kapstadter Anwaltsbüro Bisset, Boehmke und McBlain hatte sich der Forderungen der 15köpfigen Bemannung angenommen. Die Hypothekengläubiger hatte das Schiff bereits arrestieren lassen, und die Rechtsanwälte konnten sie dazu bewegen, die Forderungen der Besatzung sofort zu begleichen und die Kosten später auf den durch die Arrestierung erlösten Betrag anzurechnen. Damit wurde den Besatzungsmitgliedern eine lange Wartezeit erspart, und sie wurden inzwischen nach Auszahlung eines Betrages von insgesamt 70.000 US-Dollar in ihre Heimat zurückgeschafft.

Anfang August nahm die lateinamerikanische Bemannung der unter der Billigflagge Panamas fahrenden *Red Deer* Kontakt zur ITF auf. Ihr Schiff hatte seit April in **Chittagong (Bangladesch)** seine Zementladung gelöscht. Die Bemannung wartete auf Heuernachzahlungen in Höhe von mehr als 100.000 US-Dollar und hatte nichts zu essen. Das Schiff gehört einem US-amerikanischen Unternehmen, das eigenen Angaben zufolge kein Geld hat und das Schiff zur Verschrottung an eine Werft in Bangladesch verkauft hat. Die Bemannung allerdings bevollmächtigte einen Rechtsanwalt, das Schiff zu arrestieren, und ist bereit zu streiken, wenn die Reeder versuchen sollten, das Schiff zu bewegen. Weil sie außerdem seit April nicht mehr bezahlt wurde, befindet sie sich schon

Billigflaggenregistern geschah erst einmal gar nichts. Die Bemannung stand kurz vor dem Hungertod, so daß die ITF beschloß, den Seeleuten 1.000 US-Dollar für den Einkauf von dringend benötigten Lebensmitteln zur Verfügung zu stellen. Die Internationale Reederorganisation ISF bot für die Überweisung bereitwilligst ihren Agenten in Chittagong an, und das Geld erreichte die Seeleute im August. ITF und ISF fordern weiterhin ein Eingreifen der Behörden Panamas in diesem Fall - ein gutes Beispiel internationaler Zusammenarbeit, die der ISF ein wenig die Augen für die weniger erfreulichen Seiten des Wirtschaftsberichts geöffnet hat.

Die Probleme der in Pakistan ansässigen Schifffahrtsgruppe Gokal (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991), deren Tochterfirma Gulf East Shipmanagement als Empfänger eines umfangreichen ungesicherten Darlehens in den Bankenskandal um BCCI verwickelt war, sind noch nicht zu Ende. Aus aller Welt gehen ständig neue Berichte über Gokal/Gulf East-Schiffe in finanziellen Schwierigkeiten ein, die ihre Bemannungen nicht auszahlen. Ein britisches Tochterunternehmen von Gokal beantragte Ende August die eigene Liquidierung und läßt damit noch größere Probleme für die Seeleute auf diesen Schiffen erahnen. In vielen Fällen gelingt es Gulf East jedoch offenbar, nach Beschwerden der Besat-

Fort. auf Seite 8

... Gokal/Gulf East weiter mit Heuerzahlungen in Verzug

Forts. von Seite 8

zungsmitglieder und Intervention von Gewerkschaften und/oder rechtlichen Schritten das nötige Geld aufzutreiben und die verärgerten Seeleute auszuzahlen. Die polnischen und britischen Seeleute auf der vor Singapur vor Anker liegenden, in Liberia registrierten *Java* wurden nach einiger Wartezeit ausgezahlt und heimgeschafft und gegen eine neue Besatzung ausgetauscht. Die unter liberianischer Flagge fahrende *Sana* (vor Dubai) kam den Forderungen ihrer Besatzung ebenfalls nach, während die gleichfalls in Liberia registrierte *Carnival*, die 50 Meilen vor Hongkong in chinesischen Hoheitsgewässern vor Anker liegt, ihrer Besatzung noch immer eine Menge Geld schuldet - die dringend benötigten Lebensmittel und andere Vorräte wurden allerdings inzwischen geliefert. Die unter Panama-Flagge fahrende *Garcia De Resende* liegt vor der pakistanischen Küste vor Anker, wo die Besatzung auf ihre Heuern wartet (zumindest wird die Heimreise für die pakistanischen Seeleute dann nicht mehr so lang). Den ungeschlagenen Rekord im Warten auf ihre Bezahlung durch Gokal hält jedoch unglücklicherweise die unglaublich geduldige Besatzung der unter Liberia-Flagge fahrenden *New Era*, die seit September 1990 in Pusan (Südkorea) festliegt. Die an Bord befindlichen Seeleute aus Pakistan und von den Male-

diven haben seit 14 Monaten keine Heuern erhalten. Die Reedern überhören alle ihre Bitten um Bezahlung, während das Schiff von anderen Gläubigern arretiert wurde. Keines der Besatzungsmitglieder hat jemals die vertraglich festgelegten Heuern ausgezahlt bekommen, und die Lebensbedingungen an Bord sind nach Angaben der Seeleute "äußerst schlecht". Der Lebensmittelvorrat ist fast aufgebraucht, und zum Trinken und Waschen nehmen die Leute Regenwasser. Die ITF versucht nun, den Seeleuten zu helfen. Der Fall der unter liberianischer Flagge fahrenden *Eastray* (vergl. ITF-Nachrichten August 1991) in Rotterdam wurde inzwischen geregelt. Billigflaggeninspektor Gert-Jan Harmen konnte das Unternehmen zur Auszahlung der Heuern an die 15 Besatzungsmitglieder aus Pakistan und von den Malediven sowie der Arztrechnungen in Höhe von 15.000 US-Dollar bewegen. Die Seeleute erhalten ihre Heuern bis zum 23. September. Bis dahin sollten ihnen insgesamt etwa 150.000 US-Dollar ausgezahlt worden sein. Ihre Heimtschaffung ist für den 28. September geplant.

Im August wandten sich die griechischen und russischen Offiziere (alle Mitglieder von ITF-Gewerkschaften in ihrem Land) der unter maltesischer Flagge fahrenden, griechischen Reedern gehörenden *Borabora 1* mit einem verzweifelten Hilfe-

ruf an die ITF. Der Zustand des Schiffes, so die Offiziere, sei erschreckend: Der Hauptantriebsmotor sei defekt, ein Schleppboot bringe sie nach Fidschi. Weil die Toilettenlüftung beschädigt sei, "ist es unmöglich, sich in unserer Kabine aufzuhalten." Die Wasservorräte seien erschöpft, und sie müßten sich mit "Regenwasser von schmutzigen Decks" behelfen. Die Besatzung klagte über Hauterkrankungen und Magenbeschwerden - so etwas sei "vor 50 Jahren" üblich gewesen, erklärten die Offiziere, doch wie regelmäßige Leser dieser Spalte nur zu gut wissen, ist es auch heute noch leider durchaus keine Seltenheit. Das Schiff war nach Angaben der Offiziere mit Kakerlaken und Mäusen verseucht. Ihre Verträge waren ausgelaufen und die Heuern in Verzug, so daß die Besatzung zu allem Übel befürchtete, daß sie in Fidschi ohne Bezahlung im Stich gelassen werden würde. Die ITF unterrichtete die maltesischen Behörden, erhielt jedoch keine Antwort. Später ging bei der ITF die Kopie eines Fernschreibens des Kapitäns an das maltesische Billigflaggenregister ein. Darin erklärt er, einer der Offiziere habe durch Vernachlässigung den Maschinenschaden verschuldet. Das Schiff ist inzwischen in Fidschi angekommen, und die Reparaturarbeiten haben begonnen. Der Kapitän bezeichnet die gegenüber der ITF erhobenen Klagen als "Übertreibung".



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

9. und 10. Sept.	FPC-Unterausschuß	London
11. Sept.	Planungsausschuß des Regionalausschusses 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 Binnenschiffahrtskonferenz	Porto Alegre (Brasilien)
3.-5. Dezember	Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz	Mar del Plata (Argentinien)



BINNENVERKEHR

Australische Eisenbahner streiken für landesweite Normen

Aus Protest gegen Pläne der australischen Zentralregierung für die Frachtdienste der Bahn brachten die Gewerkschaften im Juli den gesamten Schienengüterverkehr Australiens für 24 Stunden zum Erliegen.

Organisiert worden war der Streik - der erste seit 15 Jahren - von der der ITF angeschlossenen Australian Railways Union (ARU), die damit ihrer Ablehnung gegenüber den Vorschlägen der Zentralregierung für eine neue Vereinbarung zur Gründung einer Bahngesellschaft für den Güterverkehr (NRFC) Nachdruck verlieh. Der Personenreiseverkehr war von der Aktion nicht betroffen.

„Auslöser für die landesweite Arbeitsniederlegung im Schienengüterverkehr war die Weigerung der Zentralregierung, verschiedene nationale Normen für die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in das wohl bedeutendste landesweite Reformprojekt dieses Jahrhunderts für einen einzelnen Wirtschaftsbereich - der Gründung der NRFC - miteinzubeziehen“, erklärte der nationale Sekretär der ARU, Roger Jowett.

Das NRFC-Projekt ist Teil eines „mikroökonomischen“ Integrationsprogramms der Zentralregierung für die dezentralisierte australische Volkswirtschaft. Tatsächlich bestehen zwischen den australischen Bundesstaaten größere Handelshindernisse als zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

Dies gilt vor allem für die Bahnen. Es gibt fünf eigenständige Bahnunternehmen: New South Wales, Victoria, West Australia, Queensland und Australia National (trotz seines Namens auf Süd-Australien beschränkt). Selbst Spurbreiten und Ladeabmessungen sind nicht einheitlich geregelt!

Am 31. Oktober 1990 unterzeichneten der australische Premierminister sowie die Ministerpräsidenten der Bundesstaaten eine „Absichtserklärung“ über die Schaffung der NRFC bis spätestens Juli 1991. Seither wurden im „Schnellverfahren“ unter Schirmherrschaft der Sonderarbeitsgruppe der Initiative für den landesweiten Schienengüterverkehr Unternehmensstrukturen und praktische Normen erarbeitet.

Die der Gründung der NRFC zugrundeliegenden Konzepte genießen die volle

Unterstützung der ARU:

„Die Gewerkschaft und ihre Mitglieder sind sich schon seit Jahrzehnten der erheblichen Vorzüge eines integrierten Schienengüter- (und Personen-)verkehrssystems für ganz Australien bewußt.“

Die ARU leistete einen konstruktiven Beitrag zur Tätigkeit der Sonderarbeitsgruppe.

Allerdings werfen die Gewerkschaften der Regierung vor, grundlegende Fragen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in ihren Plänen unberücksichtigt zu lassen. In Übereinstimmung mit der Haltung vieler europäischer Gewerkschaften zur wirtschaftlichen Integration erklären sie:

„Selbstverständlich muß eine mikroökonomische Reform der Bahnen auch landesweit einheitliche Arbeitsnormen umfassen, wenn ein Konzept wie die NRFC in die Praxis umgesetzt werden soll.“

Die derzeit vorliegenden Vorschläge werden auch in den Medien und von neutralen Beobachtern wegen der geringen zur Verfügung stehenden Mittel als unzureichend bezeichnet. Für das NRFC-Projekt sollen im Laufe von zehn Jahren insgesamt 1,6 Mrd. australische Dollar (1,25 Mrd. US-Dollar) für die Modernisierung von Terminals, das Nachrichten der Gleise und neues Rollmaterial aufgewandt werden. Dies bedeutet einen realen Zuwachs von nicht mehr als 523 Mio. australischen Dollar (411 Mio. US-Dollar) in Form neuer Ausgaben.

Die Zentralregierung erwartet von der ARU eine Unterschrift unter einen Arbeitsvertrag für die NRFC, der in vielen Bereichen erhebliche Mängel aufweist ...

ARBEITSPLATZSICHERHEIT

Die Frage der Arbeitsplatzsicherheit ließ die Regierung völlig unbeachtet. Das völlige Fehlen jeder Arbeitskräfteplanung in den Vorschlägen bedeutet, daß niemand die Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation kennt. Je nachdem, welchen den Medien von der Regierung heimlich zugesteckten Informationen man glauben will, sollen zwischen 1.500 und 6.000 Arbeitsplätze abgebaut werden.

Auch bezüglich der nachgeordneten Dienste für die NRFC (Werkstätten und Wartung des Fahrwegs) besteht Anlaß zur Sorge. Die Zentralregierung schlägt vor,

diese Arbeiten an die jeweils billigsten Vertragsunternehmen zu vergeben - auch dies eine erhebliche Bedrohung für die Arbeitsplätze von Tausenden von Eisenbahnern.

LANDESWEITE AUSBILDUNGSNORMEN

Gute Fortschritte machen unterdessen die Verhandlungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Gewerkschaften über eine Vereinheitlichung der unterschiedlichen Ausbildungsnormen bei den verschiedenen Bahnsystemen. Die Zentralregierung weigert sich jedoch, die Ausbildungsnormen bei NRFC einem landesweiten System für die Ausbildung und die Anerkennung von Berufsabschlüssen zu unterstellen.

UMSCHULUNG, UMSETZUNG UND ENTLASSUNGEN

Im Gegensatz zu vielen anderen Wirtschaftsbereichen ist die Tätigkeit bei der Bahn durch ein hohes Maß an bahnspezifischen Fertigkeiten gekennzeichnet, die nicht problemlos auf andere Betriebe übertragen werden können. Umschulungsprogramme gibt es bei kaum einem australischen Eisenbahnunternehmen. Umsetzungen haben häufig Einkommeneinbußen, den Verlust von Fertigkeiten und große Umstellungen für die Familien zur Folge.

Die Entlassung von Eisenbahnern führt in sehr vielen Fällen zu finanziellen Härten und Langzeitarbeitslosigkeit, insbesondere bei älteren Arbeitnehmern. Diese Tatsachen wurden durch die Ergebnisse einer vom Bundesamt für die Verkehrs- und Kommunikationswirtschaft durchgeführten Befragung unter umgesetzten bzw. entlassenen Eisenbahnern belegt (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1991).

Gestützt auf diese Untersuchung empfahl der Rat für die Eisenbahnwirtschaft den Abschluß einer „landesweit einheitlichen Vereinbarung über Transfer, Umsetzung und Umschulung sowie die Auszahlung eines einheitlichen Leistungspakets bei Pensionierung/Entlassung aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen im Bahnsektor, die einen über den natürlichen Schwund hinausgehenden Abbau des Personalbestands erforderlich machen.“

Mit Blick auf die NRFC haben die Gewerkschaften einen ausführlichen Ka-

Forts. auf Seite 11

Indische Eisenbahner vereinigen sich in der AIRF

Die indischen Eisenbahner sind dabei, ihre historischen Gegensätze zu überwinden und sich unter dem Banner der All India Railwaymen's Federation zu vereinigen.

Die 1914 gegründete AIRF kann auf eine lange und ehrbare Tradition als Speerspitze der indischen Gewerkschaftsbewegung zurückblicken - Vorläuferorganisationen der Föderation waren schon unter den ersten Gewerkschaften Indiens, und die AIRF selbst war führend am Kampf um die Unabhängigkeit beteiligt. Im Jahre 1930 rief die AIRF parallel zu Mahatma Gandhis Kampagne des gewaltlosen Widerstands zu einem landesweiten Streik auf, der noch Monate nach Einstellung der übrigen Proteste weitergeführt wurde.

... landesweite Regelungen abgelehnt

Forts. von Seite 10

atalog diesbezüglicher Forderungen erarbeitet. Die Zentralregierung weigert sich jedoch, sich überhaupt damit zu befassen.

LANDESWEITE KOLLEKTIVVERHANDLUNGEN

Im September vergangenen Jahres schlossen sich die Zentralregierung und die Regierungen der Bundesstaaten der Empfehlung des Rates für die Eisenbahnwirtschaft an, wonach "landesweite kollektivvertragliche Strukturen angestrebt und Überschneidungen bezüglich der Zuständigkeiten für einzelne Wirtschaftsbereiche beseitigt werden sollten".

Heute weigert sich die Zentralregierung jedoch, die Möglichkeit des Abschlusses eines neuen Kollektivvertrags für die NRFC als ersten Schritt in Richtung auf ein solches System auch nur in Betracht zu ziehen.

"Dieser Rückfall der Zentralregierung in die Zeiten der Kirchturmpolitik sind ein schlechtes Omen für die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen bei der NRFC und für die ganze Nation, denn er bedeutet, daß Eisenbahner, die im gleichen Depot die gleiche Art von Tätigkeiten, allerdings für unterschiedliche Arbeitgeber und unter unterschiedlichen Kollektivverträgen, ausüben, unterschiedliche Löhne und Arbeitsbedingungen haben könnten. Und daß ist der sicherste Weg ins Chaos für die australischen Eisenbahnen," erklärt die ARU.

Die Kontakte zwischen der ITF und der AIRF gehen ebenfalls bis in die 30er Jahre zurück, und die Gewerkschaft ist und bleibt eine der größten Mitgliedsge- werkschaften der ITF.

"Bis Mai 1948 war die AIRF der einzige branchenweite Zusammenschluß indischer Eisenbahner. Sie hat eine stolze Vergangenheit und konnte sehr weitreichende Verbesserungen für die Eisenbahner durchsetzen." (AIRF über AIRF)

Die Spaltung im Jahre 1948 hatte zwei Ursachen, intern ebenso wie extern. Nach der Unabhängigkeit Indiens zersplitterten sich die verschiedenen Parteien des indischen Nationalkongresses, die bis dahin ein breites Bündnis gebildet hatten, in ideologische Fraktionen. Kommunisten und andere gründeten eigenständige Gewerkschaften und Gewerkschaftsdachverbände. Die gleiche Entwicklung vollzogen sich auf internationaler Ebene mit der Auflösung des Weltgewerkschaftsbundes (WGB), einer unglücklichen Allianz unter Beteiligung der demokratischen Gewerkschaften der Welt, der kommunistisch geführten Gewerkschaften sowie der staatlich kontrollierten "offiziellen Gewerkschaften" der UdSSR. Der WGB existierte von 1945 bis zu seiner Spaltung 1948, nach der ein kleines Häufchen "offizieller Gewerkschaften" sowie einige wenige echte, von Kommunisten geführte oder prosovietisch eingestellte Gewerkschaften den Namen beibehielten.

Auf nationaler Ebene spaltete sich die indische Gewerkschaftsbewegung in die drei Organisationen INTUC (pro-Kongreß), AITUC (pro-kommunistisch) und HMS (blockfrei-demokratisch-sozialistisch).

Die AIRF bewahrte sich ihre Unabhängigkeit und schloß sich keinem der nationalen Gewerkschaftsdachverbände an. Viele ihrer Mitgliedsgewerkschaften gehören dem Gewerkschaftsdachverband HMS an, und der derzeitige Präsident des HMS, Umraol Purohit, ist gleichzeitig auch Generalsekretär der AIRF.

Vor allem aber war die AIRF auf ihre langjährige und stolze Tradition bedacht, die wesentlich weiter zurückreicht als alle nationalen Gewerkschaftsdachverbände. Jeder Eisenbahner oder jede Gewerkschaft, die mit ihr zusammenarbeiten möchten, wurden von der AIRF stets mit offenen Armen aufgenommen. Dies er-

klärt, weshalb im Laufe der Jahre die große Mehrzahl der indischen Eisenbahner Mitglied der AIRF wurden. Nach dem Zusammenbruch des WGB und seiner Marionettenorganisationen, der "Internationalen Gewerkschaften", im vergangenen Jahr sehen sich die echten Gewerkschaften, die ihm angeschlossen waren, nun vor die Wahl gestellt, entweder völlig isoliert dazustehen oder sich wieder der Hauptströmung der Gewerkschaftsbewegung anzuschließen.

Im Gegensatz zu der vom alten WGB zu Zeiten des kalten Krieges verbreiteten Propaganda schauen die übrigen Teile der weltweiten Gewerkschaftsbewegung bei der Auswahl ihrer Partner nicht auf die politischen Überzeugungen der Spitzenfunktionäre oder Mitglieder der betreffenden Gewerkschaft. Vielmehr gilt als einziges Kriterium die Kontrolle der Gewerkschaft durch ihre Mitglieder. Die Tür stand immer offen, so die AIRF, und die heute zurückkehrenden Gewerkschaften sind herzlich willkommen.

Der Zusammenschluß zwischen HMS und AITUC ist inzwischen eine beschlossene Sache. Eine Arbeitsgruppe der beiden Dachverbände beriet über die damit in Zusammenhang stehenden Fragen (vergl. **ITF-Nachrichten Juni/Juli 1991**). Sie einigten sich inzwischen auf die Gründung eines neuen Gewerkschaftsdachverbandes mit neuem Namen, neuem Logo und neuer Satzung. Der neue Dachverband, dem mehr als 5 Mio. Arbeitnehmer angehören werden, appelliert an alle Gewerkschaften in Indien, sich in einer einzigen Organisation zusammenzuschließen.

Unterdessen beschloß die Arbeitsgruppe der bisher dem AITUC angeschlossenen Indian Railway Workers' Federation (IRWF) in Reaktion auf den Einheitsappell der AIRF, sich aufzulösen und alle angeschlossenen Gewerkschaften zur Stärkung der AIRF durch ihren Beitritt aufzufordern.

Die AIRF begrüßte diesen Beschluß: "Die IRWF hat die richtige Entscheidung getroffen, und wir begrüßen das. Wir hoffen von Herzen, daß andere Gewerkschaften bei Indian Railways diesem Beispiel folgen werden und sich der Hauptströmung der Gewerkschaftsbewegung der indischen Eisenbahner unter dem Banner der AIRF anschließen werden. Die Türen der AIRF stehen allen Eisenbahnern stets offen."

ITF hilft gestrandeten Fischern

Die ITF kam der Besatzung eines Fischereifahrzeugs zu Hilfe, die in Schottland von ihrem nigerianischen Reeder - einem alten Bekannten der ITF-Gewerkschaften - in Stich gelassen worden war.

Der nigerianische Geschäftsmann S. Oteju hatte die *Peace* im Juli 1990 gekauft. Das Kühlschiff war in Nigeria registriert und mit Seeleuten aus Westafrika und Bulgarien bemannt.

Auf der ersten Fahrt versagte vor Las Palmas das Radargerät, und die Seekarten waren, wie der Kapitän feststellen mußte, veraltet.

Die *Peace* setzte ihre Fahrt fort und kam im September 1990 im schottischen Ullapool an, wo zwei von Otejus Gläubigern mit Zahlungsbefehlen auf sie warteten (ohne sie allerdings offiziell arrestieren zu lassen). Seit fast einem Jahr liegt das Schiff nun dort vor Anker. Die letzten Heuern erhielt die Besatzung im Januar. Die Heuernachforderungen der vier nigerianischen, drei ghanaischen und sechs bulgarischen Seeleute an Bord belaufen sich inzwischen auf etwa 90.000 US-Dollar.

Im Mai gingen die Lebensmittelvorräte zur Neige und die Treibstoffversorgung wurde unregelmäßig.

Gegenüber der britischen Tageszeitung *Independent* erklärte Kapitän Vselin Varbanov:

„Dieses Unternehmen verstieß gegen alle Regeln. Natürlich machen Geschäfte immer mal wieder Pleite, aber das heißt doch nicht, daß sie die Menschenrechte einfach mißachten können. Niemand darf heutzutage noch Menschen wie Sklaven behandeln. Wir leben im 20. Jahrhundert, aber wir werden immer noch behandelt wie Tiere, auch wenn die Übeltäter in vornehmen Anzügen daherkommen.“

Schließlich war die Besatzung auf die Wohltätigkeit der ortsansässigen Bevölkerung angewiesen, bis die ITF ihnen im Mai Lebensmittel besorgte. Inzwischen füllte die ITF die Lebensmittel- und anderen Vorräte der Besatzung mehrmals auf.

Eine ungewöhnliche positive Wendung nahm die schreckliche Geschichte

für ein Mitglied der Besatzung: In dem Laden, der die Lebensmittel lieferte, traf Harrison Megbagandhu Audrey Canning - und inzwischen haben sie geheiratet! Er hat das Schiff verlassen und sich in Ullapool niedergelassen.

Die übrigen Besatzungsmitglieder hatten weniger Glück. Die Frau eines Seemanns reichte die Scheidung ein, weil sie seit einem Jahr kein Geld mehr erhalten hat. Der Sohn eines anderen mußte sein Fachhochschulstudium abbrechen, weil er die Studiengebühren nicht mehr bezahlen kann.

Oteju ist der ITF nicht unbekannt. Ihm gehören auch die *Glory* und die *Sea Friends*, Billigflaggenschiffe, deren Besatzungen ebenfalls in diesem Jahr ihrem Schicksal überlassen wurden - eine Besatzung ernährte sich aus Lebensmittelpaketen des Roten Kreuzes (doch konnte die Gewerkschaft in diesem Fall erfolgreich eingreifen; vergl. **ITF-Nachrichten** Mai 1991). Auch die *Glory* lag in Ullapool fest.

Anfang August schließlich reiste Oteju nach Ullapool und nahm Verhandlungen mit der Besatzung und einem von der ITF beauftragten Rechtsanwalt auf.

Der Reeder bot den Seeleuten die sofortige Auszahlung von 50 % der von ihnen geforderten Heuern (50.000 US-Dollar) an. Den Bulgaren wurde gesagt, sie würden in ihre Heimat geflogen und erhielten die andere Hälfte des Geldes in Sofia. Die Seeleute aus Nigeria und Ghana sollten so lange bei dem Schiff auf ihre restlichen Heuern warten, bis es verkauft sei.

Die erste Rate wollte Oteju am 14. August zahlen, doch die Seeleute warteten vergeblich. Er versprach, am Freitag, den 23. August wiederzukommen, doch er erschien nicht.

Er brachte etwas Öl für das Schiff, doch das war auch schon alles. Die Besatzung sitzt unterdessen weiter in Ullapool fest.

Island beschneidet Quoten

Die isländische Regierung gab eine 10%ige Kürzung der Fangquoten in einem der fischreichsten Fanggründe der Welt bekannt.

Die von September an geltende, auf zwölf Monate befristete Maßnahme soll helfen, die schwindenden Fischbestände in der isländischen 200-Meilen-Zone zu erhalten.

Dieses Seegebiet gehört zu den saubersten und fischreichsten Fanggründen des Planeten. Der Rückgang der Fischbestände in diesen Gewässern - von denen sich 10.000 Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft ernähren, die zusammen 80 % des isländischen Bruttosozialprodukts erwirtschaften - verdeutlicht auf dramatische Weise die weltweite Krise bei den Fischbeständen. Er ist außerdem ein Beweis für die große gegenseitige Abhängigkeit zwischen den verschiedenen Ökosystemen der Weltmeere. Überfischung in einigen Teilen der Welt, verbunden mit der immer weiter zunehmenden Verschmutzung der Meere, bedroht die Meereslebewesen überall auf der Welt. Die ITF-Sektion der Fischer sieht in dieser Umweltkatastrophe eine der größten Herausforderungen für die Arbeitnehmer in der Fischereiwirtschaft und fordert von den Regierungen Sofortmaßnahmen zur Beseitigung der Schäden an der Meeresumwelt.

Japanische Gewerkschaft prüft Vorwürfe wegen Mißhandlungen

Die japanische Seeleutegewerkschaft JSU prüft in einer auf höchster Ebene durchgeführten Untersuchung die von philippinischen Fischern auf zwei Schiffen japanischer Reeder erhobenen Klagen wegen angeblicher grober Mißhandlung.

Aufgrund eines Appells von Rev. David Craig, Kaplan der Seeleutemission in Halifax (Kanada), forderte die ITF die Gewerkschaft auf, diesen Klagen nachzugehen.

Am 18. Juli liefen drei japanische Tintenfischfänger in Halifax ein. Die philippinischen Besatzungsmitglieder an Bord der *Yuko Maru 10* und der *Yuko Maru 11*, die der Internationalen Fischereientwicklungsgesellschaft in Tokio gehören, erhobenswerwiegende Vorwürfe gegen das Verhalten der japanischen Offiziere auf ihren Schiffen.

Die Besatzung stand einen Monat vor der Erfüllung ihres 12monatigen Dienstvertrags. Drei Tage vor der Ankunft in Halifax wurde ihr jedoch mitgeteilt, daß sie bei ihrer Ankunft in Kanada in ihre Heimat zurückgeschafft werden solle.

Als die *Yuko Maru II* ankam, wurde den philippinischen Seeleuten der Landurlaub verwehrt. Drei Besatzungsmitglieder schlichen sich mitten in der Nacht vom Schiff und legten zu Fuß die 20 km bis zur Seeleutemission zurück, um Hilfe zu holen.

Sie brachten eine lange Liste von Beschwerden mit und waren, wenn man ihnen glauben darf, Opfer beschämender Mißhandlungen und Unterdrückung.

Sie klagten über die um einen Monat vorgezogene Beendigung ihrer Verträge. Ihren Angaben zufolge hatten sie regelmäßig und ohne Bezahlung 120 Überstunden im Monat geleistet und selten mehr als drei oder vier Stunden pro Nacht geschlafen. Häufig mußten sie sich in ihren Arbeitskleidern, die manchmal noch naß waren, schlafenlegen. Sie hatten noch nicht einmal in jedem Monat die ihnen zugesagten Heuern erhalten. Statt dessen wurde ihnen allmonatlich ein Bargeldvorschuß in Höhe von 50 US-Dollar ausbezahlt.

Die Grundheuer war niedriger als ihnen versprochen worden war. Die Bemannungsagentur in Manila hatte den Fischern Blankoverträge zur Unterschrift vorgelegt. Die später darin eingefügten Zahlen waren niedriger als ursprünglich vereinbart (ein altbekannter Trick zweifelhafter Bemannungsagenturen).

Die Lebensbedingungen an Bord waren erschreckend. Ihren Schilderungen zufolge erhielt jedes Besatzungsmitglied nicht mehr als ein halbes Stück Seife im Monat. Die schwerwiegendste von der philippinischen Besatzung erhobene Anschuldigung lautet jedoch, daß sie von den japanischen Offizieren beschimpft und körperlich mißhandelt worden seien, und die Diskriminierung gegen sie auch in den im Vergleich zu den japanischen Besatzungsmitgliedern weit schlechteren Einrichtungen zum Ausdruck kam, die ihnen zur Verfügung standen.

Ein philippinischer Fischer wurde vom Chefsteward vor Zeugen brutal zusammengeschlagen. Diesem Vorfall ging die kanadische Polizei nach, die auch eine Verhaftung vorgenommen hätte, wenn sich der Vorfall nicht in internationalen Gewässern ereignet hätte.

Alle philippinischen Besatzungsmitglieder klagten über fortgesetzte körperliche Mißhandlung und Beschimpfungen. Sie seien ständigen rassistischen Bemerkungen der Japaner über Filipinos ausgesetzt gewesen.

Es war die gleiche Geschichte auf beiden Schiffen. Die philippinischen Besatzungsmitglieder versuchten die in ihren Beschäftigungsverträgen vorgesehenen Beschwerdeverfahren einzuleiten, fanden jedoch kein Gehör.

"Ich unterstütze die von den philippinischen Besatzungsmitgliedern ergriffenen Maßnahmen aus humanitären Gründen," erklärte Craig.

Nach seinen Worten handelt es sich hierbei nicht um einen Einzelfall:

"In den vergangenen zwei Jahren habe ich Aussagen zahlreicher ausländischer Seeleute an Bord dieser japanischen Fischereifahrzeuge gehört und zwar aus unterschiedlichen Ländern ...

Es gibt deutliche Hinweise auf brutale körperliche und geistige Mißhandlung auf diesen Schiffen und jeder, der in irgendeiner Weise etwas mit diesem Wirtschaftsbereich zu tun hat, sollte sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzen, daß diese nicht zunehmende Behandlung von Mitmenschen, dieses ungebührliche Verhalten auf den Weltmeeren ausgemerzt wird."

Die ITF war der Besatzung bei der Arrestierung des Schiffes behilflich. Die Seeleute haben inzwischen die ihnen vertraglich zustehenden Heuern erhalten und wurden in ihre Heimat zurückgeschafft.

Alle Besatzungsmitglieder wurden von einem Arzt untersucht, der langfristige ärztliche Betreuung empfahl, um ihnen zu helfen, mit ihren schrecklichen Erlebnissen fertigzuwerden. Ein ehemaliges Besatzungsmitglied hat einen lebenslangen Körperschaden davongetragen, da sein gebrochener Finger nie richtig behandelt wurde. Nach Angaben des Arztes kann der Finger nicht mehr gerichtet werden, da der Vorfall schon zu lange zurückliegt.

Die kanadische Hafenpolizei, die den Fall untersuchte, leitete die Ergebnisse ihrer Untersuchung an die japanischen Behörden weiter.

Die der ITF angeschlossene JSU reagierte umgehend auf den Bericht und veranlaßte eine eigene Untersuchung der Angelegenheit.

Taiwan geht ITF-Beschwerden nach

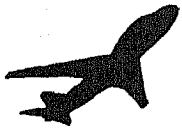
Die ITF fordert von der Regierung Taiwan eine Prüfung der zunehmenden Zahl von Beschwerden, die von ausländischen Seeleuten auf in Taiwan registrierten Fischereifahrzeugen erhoben werden.

In einem Schreiben an einen hochgestellten Berater des Staatspräsidenten von Taiwan und ehemaligen Funktionär der ITF angeschlossenen Nationalchinesischen Seeleutegewerkschaft (NCSU), Jason Ho, erklärt der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander:

"Während der vergangenen 18 Monate hat uns eine zunehmende Anzahl von Beschwerden von Seeleuten erreicht, die auf Fischereifahrzeugen aus Taiwan tätig sind. Diese Beschwerden reichen von Problemen im Zusammenhang mit der Nichtauszahlung der Heuern bis zu ernsterer Mißhandlung und in einigen Fällen schweren Schlägen für ausländische Besatzungsmitglieder."

Selander schickte Ho Kopien der Berichte über die erschreckende Behandlung ausländischer Besatzungsmitglieder an Bord von drei Schiffen aus Taiwan zu, die Ende 1990 in Südafrika aufgedeckt wurde (vergl. *ITF-Nachrichten* November/Dezember 1990).

In seiner Antwort stellt Ho fest: "Ihr Brief spricht eine ernstzunehmende Frage an, die nicht übersehen werden darf." Er habe die Abteilung für Fischereiangelenheiten der Regierung auf die Fälle aufmerksam gemacht, die sie nun einer Prüfung unterziehe.



Indian Airlines B737 abgestürzt

Alle 69 Insassen kamen beim Absturz einer Boeing 737 der Indian Airlines am 16. Juli 1991 in Indien ums Leben. Das Flugzeug befand sich auf einem Linienflug von Kalkutta nach Imphal im Bundesstaat Assam. Etwa 8 km vom Flugha-

fen Imphal entfernt raste es in einen Berg und fing Feuer.

Die staatliche Fluggesellschaft Indian Airlines, die hauptsächlich Inlandstrecken bedient, hatte das Flugzeug im Dezember 1977 gekauft. Madhavrao

Scindia, der indische Luftverkehrsminister, äußerte sich vor kurzem besorgt über das Alter der Maschinen und kündigte die schrittweise Außerdienststellung eines Teils der B737-Flotte der Fluggesellschaft an.

Von den 20 Maschinen dieses Typs, über die die Fluggesellschaft verfügte, wurden vier in letzter Zeit ausgemustert. Die abgestürzte Maschine sollte allerdings weiterhin im Einsatz bleiben.

Das Unglück ereignete sich 18 Monate nach dem Absturz eines Airbus 320 der Indian Airlines während des Landeanflugs auf den Flughafen Bangalore in Südindien, nachdem ein Feuer an Bord ausgebrochen war. Dabei kamen 90 Menschen ums Leben, 56 Personen wurden verletzt.

Die 18 Maschinen des Typs Airbus 320 der Fluggesellschaft werden nach und nach wieder in Dienst genommen, nachdem der mit dem Unfall befaßte Untersuchungsausschuß sie für flugtauglich erklärt hat. Während sich der Airbus 320 am Boden befand, wurde Indian Airlines wegen des verstärkten Einsatzes ihrer verbleibenden Flotte von Boeing 737 und Airbus 300 kritisiert.

Lauda-Absturz: FAA verbietet Schubumkehrer bei B767

Nach Abschluß der von Boeing durchgeführten Voruntersuchung des Absturzes einer Maschine der Lauda-Airlines in Thailand, bei dem im März 1991 222 Menschen ums Leben kamen, wies die US-Zivilluftfahrtbehörde FAA amerikanische Fluggesellschaften an, die elektronisch gesteuerten Schubumkehrer in Maschinen des Typs Boeing 767 stillzulegen.

Diese Umkehrer können während des Fluges aktiviert werden und zum Absturz der Maschine führen. Wie Versuche ergaben, kann ein Bauteil des Schubumkehrers, ein sogenanntes Wegeventil, das System einschalten, wenn es mit fremdem Material in Berührung kommt. Dies könnte die Ursache für den Absturz der Lauda-Air-Maschine gewesen sein.

175 von insgesamt 382 Flugzeugen des Typs Boeing 767 sind mit elektronisch gesteuerten Schubumkehrern ausgerüstet und daher von der Maßnahme betroffen, der inzwischen auch die britische Zivilluftfahrtbehörde gefolgt ist.

Schubumkehrer dienen zur Verlangsamung des Flugzeuges am Boden, insbesondere auf nasser oder schlüpfriger Oberfläche. Eine Konsequenz des Beschlusses ist, daß Piloten zu einem früheren Zeitpunkt entscheiden müssen, ob sie einen Start fortsetzen oder abbrechen, wenn sie nicht wie gewohnt auf die Schubumkehrer zurückgreifen können.

Weitere Konkurse in den USA

Das Chaos in der US-Luftverkehrswirtschaft geht weiter. Noch eine Fluggesellschaft hat sich inzwischen dem Schutz von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung vor ihren Gläubigern unterstellt, während America West Airlines Sparpläne bekanntgab. Der Auflösungsprozeß bei Pan Am schreitet weiter voran, während Carl Icahn einer Lockerung seiner Kontrolle über Trans World Airlines (TWA) zugestimmt hat. British Airways unterzeichnete eine Vereinbarung mit Aeroflot über die Schaffung von Air Russia, und die EG-Kommission gab grünes Licht für die von der belgischen Regierung geplanten umfangreichen Subventionen für Sabena.

America West Airlines, eine Regionalfluggesellschaft mit Sitz in Phoenix, die sich im Juni dem Schutz der Bestimmungen von Kapitel 11 der US-Konkursgesetzgebung unterstellte, kündigte ein

100-Millionen-Dollar-Sparprogramm an, das neben Entlassungen auch eine Verkleinerung ihrer Flugzeugflotte sowie ihres Streckennetzes vorsieht.

Pan Am, ebenfalls im Schutz von Kapitel 11 der Konkursgesetzgebung tätig, schickte im Sommer 5.000 Mitarbeiter in unbezahlten Urlaub, nachdem sie im zweiten Quartal dieses Jahres Betriebsverluste in Höhe von 129,28 Mio. US-Dollar zu verzeichnen hatte.

Die Gläubiger von Pan Am lehnten ein Angebot von Delta Airlines ab, die sich erboten hatten, gegen die Zahlung von 310 Mio. US-Dollar ein ganzes Paket von Vermögenswerten der Pan Am zu übernehmen, darunter den Flugtaxidienst an der Ostküste der Vereinigten Staaten sowie verschiedene Strecken nach Europa und das Frankfurter Drehkreuz der Fluggesellschaft (vergl. ITF-Nachrichten August 1991). In den Augen

der Gläubiger könnte dieses Paket einen höheren Preis erzielen. Die endgültige Entscheidung über den Verkauf von Vermögenswerten der Pan Am liegt beim Konkursgericht.

Unterdessen zog United Airlines ihr Angebot für Pan Ams Lateinamerikastrecken zurück. Ursprünglich hatte sie 190 Mio. US-Dollar für diese Strecken sowie verschiedene weitere Vermögenswerte geboten, ihr Angebot später jedoch auf 235 Mio. US-Dollar erhöht.

Ein weiteres Angebot bleibt auf dem Tisch: TWA möchte Pan Ams Vermögenswerte zum Preis von 240 Mio. US-Dollar kaufen und anschließend einen Teil davon an American Airlines weiterverkaufen.

Carl Icahn, Vorsitzender von TWA, erklärte sich nach Abschluß einer komp-

Forts. auf Seite 15

... BA gründet Gemeinschaftsunternehmen mit Aeroflot

Forts. von Seite 14

lexen Vereinbarung mit Obligationsinhabern zum Verzicht auf die Kontrolle über die Fluggesellschaft bereit. Icahn, dem heute 90 Prozent der Fluggesellschaft gehören, wird am Ende 20 - 45 Prozent der Unternehmensaktien besitzen.

Die Absprache, die TWA Anfang nächsten Jahres in Kraft zu setzen hofft, soll die Unternehmensbilanz von Schulden in Höhe von etwa 1 Mrd. US-Dollar befreien, was zu einer erheblichen Reduzierung der Zinszahlungen führen und der Fluggesellschaft etwa 400 Mio. Dollar flüssiges Kapital einbringen würde.

Es gibt Hinweise auf eine mögliche Zustimmung der kanadischen Regierung zu einem Zusammenschluß von Air Canada und Canadian Airlines International, wenn dies zu einer Lösung der finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften beitragen könnte. Beide Carrier weisen weiter große Verluste auf, doch bemühen sich weder Air Canada noch Canadian Airlines International im Augenblick aktiv um einen Zusammenschluß.

British Airways hat derweil mit der sowjetischen Fluggesellschaft Aeroflot einen Vertrag im Wert von 20 Mio. Pfund Sterling über die Einrichtung einer inter-

nationalen Fluggesellschaft namens Air Russia abgeschlossen (vergl. **ITF-Nachrichten** August 1991). Der neue Carrier soll 1994 mit einer Flotte von sieben Langstreckenflugzeugen von einem eigenen, noch zu bauenden Terminal auf dem größten Inlandsflughafen Moskaus, Domodedovo, aus den Flugdienst auf internationalen Strecken aufnehmen.

BA wird einen Anteil von 31 Prozent der Aktien an dem Unternehmen halten, während sich die verbleibenden Aktien im Besitz von Aeroflot, des Ministeriums für Luftfahrt der UdSSR sowie des Innovationsfonds der russischen Republik befinden.



LEUTE

Remi van Kant legte das Amt des Vorsitzenden der belgischen Transportarbeitergewerkschaft BTB sowie seinen Sitz im ITF-Vorstand nieder. Van Kant wurde im Mai 1926 in Antwerpen geboren und studierte am Königlichen Atheneum in Antwerpen Wirtschaftswissenschaften und Buchführung. Von 1945 bis 1948 war er für die alliierten Behörden in Belgien tätig. 1948 ging er zur BTB, wo er unter Omer Becu (einem späteren Generalsekretär der ITF) arbeitete. Wenig später übernahm er die Leitung der Seeleutesektion. Sein Tätigkeitsbereich in dieser Sektion erweiterte sich zusehends und brachte ihn mit der ITF in Berührung, bei der er aktiv an der Arbeit der Seeleutesektion sowie des Fair-Practices-Ausschusses mitwirkte. Auch dem Paritätischen Schifffahrtsausschuß der IAO gehörte er an. Im Oktober 1969 wurde er zum Stellvertretenden Sekretär der Seeleutesektion ernannt. 1977 übernahm er das Amt des hauptamtlichen Nationalen Sekretärs der Sektion. 1983 kam das Amt des Nationalen Sekretärs der Abteilung der Fischerei im BTB hinzu. Auf dem ITF-Kongreß in Madrid 1983 wurde Remi van Kant in den ITF-Vorstand gewählt. Am 1. November 1987 übernahm van Kant die Nachfolge von Egide Baudet als Vorsitzender des BTB. Auf der Vorstandssitzung im März 1991 legte van Kant seinen Sitz in dem Gremium nieder. Aus der Tätigkeit für den BTB zog er sich am 1. Juni zurück. Sein

Nachfolger im Amt des Vorsitzenden ist **Martin Devolder**.

Am 4. August wurde Flugkapitän **Celso Domínguez** für eine dreijährige Amtsperiode zum Präsidenten der der ITF angeschlossenen mexikanischen Pilotenvereinigung (ASPA) gewählt. Neben Domínguez wurden Flugkapitän **Eugenio Guadarrama** zum Sekretär für Internationale Angelegenheiten sowie Flugkapitän **Eugenio Alarcón** zum Sekretär für Soziales gewählt.

In den **ITF-Nachrichten** vom August 1991 berichteten wir vom altersbedingten Rücktritt **Yoshitsugu Katsumatas** vom Amt des Leiters der Internationalen Abteilung der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU). Kollege Nakamura - der tatsächliche Leiter der Internationalen Abteilung der JSU - wies uns darauf hin, daß

“Katsumata ein guter Freund von mir bei der Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei Japan Railway (JR Soren)” sei. Wir entschuldigen uns für diesen Irrtum und wünschen Yoshitsugu Katsumata alles Gute für seinen wohlverdienten Ruhestand.

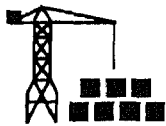
Tetsuya Akita, Vorsitzender der Japanischen Föderation von Transportarbeitergewerkschaften (Unyu Roren) hat sich aus dem Berufsleben und von seiner Position in der Föderation zurückgezogen. Sein Nachfolger ist **Tadahiko Kohama**.

Michel Dumont, Generalsekretär der französischen Eisenbahnergewerkschaft FMC, trat Ende Juni in den Ruhestand. Der Vorstand der Gewerkschaft wählte **Paul Roche**, bisher Bundessekretär für Kommunikation und Information, zu seinem Nachfolger.

TODESFÄLLE

Mark Young, Generalsekretär der britischen Flugpilotenvereinigung BALPA, verstarb am 15. August im Alter von 62 Jahren. Young, der seine gewerkschaftliche Laufbahn als Funktionär bei der Elektrikergewerkschaft begann, übernahm das Amt des Generalsekretärs der BALPA 1974, ein Jahr nach Aufnahme seiner Tätigkeiten für die Ge-

werkschaft. Er trug wesentlich zur Verbesserung der Beziehungen zwischen der Pilotengewerkschaft und den übrigen Luftverkehrsgewerkschaften in Großbritannien bei und war viele Jahre lang Vorsitzender der Gewerkschaftsseite im landesweiten Verhandlungsausschuß für die Luftverkehrswirtschaft.



HAFENARBEITER

Gelegenheitsarbeit in türkischen Häfen abgeschafft

Durch Androhung von Streikmaßnahmen und mit Hilfe internationaler Unterstützung von Seiten der ITF konnten die türkischen Hafentarbeiter einen bedeutenden Sieg im Kampf gegen die Gelegenheitsarbeit in den Häfen erzielen.

Nach den Worten des Präsidenten der der ITF angeschlossenen türkischen Hafentarbeitergewerkschaft Likat-Is, Melih Yilmaz, und ihres Generalsekretärs Ekber Firat hatten die Solidaritätsbotschaften der ITF "sicherlich einen Anteil an unserem Erfolg" während des jüngsten Arbeitskonflikts.

Landesweite Verhandlungen zwischen der türkischen Regierung und den Präsidenten der Gewerkschaften der 500.000 Arbeitnehmer im staatlichen Sektor konnten in diesem Jahr erfolgreich abgeschlossen werden, doch standen die Beratungen in einzelnen Bereichen über branchenspezifische Fragen noch aus.

Für Likat-Is bestand die vorrangige Aufgabe in der Abschaffung der Gelegenheitsarbeit in den den türkischen Schifffahrtsunternehmen (TDI) und den türkischen Staatsbahnen (TCDD) gehörenden staatlichen Häfen. Die Gewerkschaft, die angesichts des herrschenden finanziellen Klimas der Arbeitsplatzsicherheit größere Bedeutung beimaß als dem Lohnniveau, forderte die Übernahme der Gelegenheitsarbeiter in ein festes Arbeitsverhältnis: 2.800 von insgesamt 7.000 Arbeitskräften sind Gelegenheitsarbeiter.

Die Gewerkschaft war zu Streikmaßnahmen entschlossen, falls die Arbeitgeber sich weigern sollten, den Status des Gelegenheitsarbeiters für Hafentarbeiter aufzuheben. Alle Formalitäten für die Ankündigung eines Streiks waren erfüllt, und als Termin für den Streikbeginn wurden der 29. bzw. der

31. Juli angesetzt.

Auf Bitten der Gewerkschaft sandte der Sekretär der ITF-Hafentarbeitersektion, David Cockroft, Botschaften an den türkischen Minister für Arbeit und Sozialversicherung, den Verkehrsminister sowie die Vereinigung der Arbeitgeber im staatlichen Sektor (TÜHIS), in denen er die Forderungen der Gewerkschaft unterstützte und erklärte, die ITF werde die ihr angeschlossenen Gewerkschaften auffordern,

Frachten aus bestreikten türkischen Häfen nicht abzufertigen.

Die Gewerkschaft sorgte dafür, daß die landesweite Presse ausführlich über die Unterstützung durch die ITF berichtete.

"Noch vor den Terminen für den Beginn des Streiks konnten wir eine Einigung mit beiden Unternehmen erzielen. Es ist uns gelungen, das Problem der Gelegenheitsarbeit weitgehend zu lösen," stellten Yilmaz und Firat fest.

Gericht urteilt zugunsten britischer Hafentarbeiter

Aktive Gewerkschaftsmitglieder im britischen Hafen Tilbury, die wegen ihrer gewerkschaftlichen Betätigung schikaniert und entlassen wurden, haben ihr Verfahren vor dem Arbeitsgericht gewonnen.

Seit fast zwei Jahren schon focht die britische Transport and General Workers' Union (TGWU) für die Interessen der 19 entlassenen Hafentarbeiter.

Die gewerkschaftlichen Vertrauensleute wurden im Anschluß an den Hafentarbeiterstreik 1989 von der Londoner Hafenbehörde (PLA) entlassen. Die Arbeitgeber entzogen der Gewerkschaft die Anerkennung als Verhandlungspartner (obwohl sich 99 Prozent der Arbeitnehmer in einer Abstimmung für die Gewerkschaft ausgesprochen hatten) und wollten mit der Entlassung der gewerkschaftlichen Vertrauensleute ein Exempel statuieren.

Mit Hunderten von Protestnoten an die PLA gaben die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ihrer Unterstützung für die TGWU Ausdruck (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar 1990).

In einer einstimmigen Entscheidung

kam das Arbeitsgericht zu dem Schluß, daß die Entlassungen der 19 Hafentarbeiter unrechtmäßig waren.

TGWU-Generalsekretär Ron Todd begrüßte das Urteil als "Sieg der Anständigkeit und des gesunden Menschenverstandes und als Abfuhr für das Arbeitsrecht im von der Konservativen Partei kontrollierten Großbritannien."

Die PLA hat jedoch gegenüber der TGWU bereits angedeutet, daß sie sich einer Wiedereinstellung der Hafentarbeiter widersetzen wird. Im Rahmen der Verfahrensvorschriften der britischen Arbeitsgerichte kann ein Arbeitgeber nicht zur Wiedereinstellung eines unrechtmäßig entlassenen Arbeitnehmers gezwungen werden. Das Gericht kann lediglich Geldstrafen gegen widerpenstige Arbeitgeber verhängen.

Bei einer weiteren Verhandlung im September soll über die "Zwangsmittel" zur Durchsetzung des Urteils beraten werden. Aufgrund dieses Urteils wird erwartet, daß weitere 102 Hafentarbeiter aus Tilbury, die 1989 entlassen wurden, mit ihren Klagen ebenfalls Erfolg haben werden.

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