

SINKENDE MASSENGUTFRACHTER SIND EIN SKANDAL

ndlich scheint sich die Schiffahrtswelt bewußt zu werden, daß die große Zahl von
sunkenen Massengutfrachtern eine ernstzunehmende Krise bedeutet.

Zwischen 1975 und 1990 sanken 279
massengut- und Mehrzweckfrachter mit
insgesamt 6 Millionen BRT - das sind
durchschnittlich 17 Schiffe im Jahr.

Allein in der Zeit von Januar 1990 bis
August 1991 gingen 21 Schiffe unter,
weitere 15 erlitten schwere, durch die
Baukonstruktion bedingte Unfälle.
Knapp 300 Seeleute kamen bei diesen
Vorfällen ums Leben.

1990 machten die Massengut- und
Mehrzweckfrachter insgesamt nur 7 Pro-
zent der Weltflotte aus, waren jedoch an
17 Prozent aller Schiffsunglücke betei-
ligt.

Die Massengutfrachter sind außerdem
älter als alle anderen Schiffe. 1990 waren
14 Prozent aller Massengutfrachter welt-
weit älter als 15 Jahre (für den Rest der
Weltflotte beläuft sich dieser Anteil auf
17 Prozent, also genau die Hälfte). Von
den in jüngster Zeit verunglückten Mas-
sengutfrachtern waren nach Angaben
der Versicherungsgruppe Institute of
London Underwriters 86 Prozent älter
als 15 Jahre, 14 Prozent waren zwischen
10 und 15 Jahre alt.

In den Augen der ITF ist diese Zahl
von Schiffsunglücken ein Skandal. Wie
wenig außerhalb der Schiffahrtspresse
über diese Unglücke berichtet wird, un-
terstreicht auf brutale Weise die doppel-
ten Maßstäbe, mit denen bei den Me-
dien gemessen wird: Weil es sich bei den
Opfern um Seeleute handelt, die noch
dazu häufig (wenn auch nicht in allen
Fällen) aus Entwicklungsländern stam-
men, und weil von einem gesunkenen
Massengutfrachter in der Regel keine so
massive Umweltgefährdung ausgeht wie

von einem gesunkenen Tankschiff,
scheint der Tod der Betroffenen kaum
eine Schlagzeile wert zu sein.

Bis die eigentlichen Ursachen für diese
Schiffsunglücke geklärt und entspre-
chende Gegenmaßnahmen ergriffen sind, soll-
ten Seeleute an Bord von Massengut-
frachtern äußerst vorsichtig sein. Es ist
durchaus möglich, daß die in der Bau-
konstruktion begründeten Probleme, die
diese Schiffe sinken lassen, zuerst in der
alternden Massengutflotte zu Tage tre-
ten, später aber auch auf Tanker und
andere Schiffe übergreifen.

Nun hat die Internationale Vereini-
gung von Klassifizierungsgesellschaften
eine Arbeitsgruppe mit der Untersuchung
der Ursachen für den Untergang von
Massengutfrachtern beauftragt (vergl.
ITF-Nachrichten September 1991), die
Vereinigung der Trockenfrachtreeder -
Intercargo - lädt in diesem Monat zu
einem internationalen Expertenseminar
über das Sinken von Massengutfrachtern
nach Hongkong ein, das britische Nauti-
cal Institute wird demnächst ein Buch
über Massengutfrachter veröffentlichen,
ein von den Versicherern bei Lloyd's und
dem Institute of London Underwriters
finanzierter sogenannter Gemeinsamer
Ausschuß für Schiffsrümpfe "berät über
Maßnahmen im Zusammenhang mit dem
Untergang von Massengutfrachtern", und
die australische Regierung kündigte eine
Untersuchung des Untergangs von Mas-
sengutfrachtern an, die zuvor in au-
stralischen Häfen Ladung an Bord ge-
nommen hatten.

Forts. auf Seite 2

Oktober 1991

Krieg in Jugoslawien (S. 3)
Afrika: Demokratie auf
dem Vormarsch (S. 4)

Zivilluftfahrt
Fluggesellschaften im
Überblick (S. 6)
Bangladesh Biman (S. 7)

Binnenverkehr
Grenzblockaden (S. 8)

Leute (S. 9)

Hafenarbeiter
Häfen in Lateinamerika (S. 10)

Seeleute
Chilenischer Seeleutestreik (S. 12)
Erfolg vor US-Gerichten (S. 13)
Flaggenübersicht (S. 14/15)
Neues von der Billigflaggen-
kampagne (S. 18)

Todesfälle (S. 20)

**Bevorstehende
Sitzungen** (S. 20)

... äußerste Vorsicht geboten

Forts. von Seite 1

Die ITF fordert schon seit langem konzertierte internationale Maßnahmen in Hinblick auf diese Schiffs- tragödie. Auf einer Sitzung des Schiff- fahrtssicherheitsausschusses der Zwi- schenstaatlichen Organisation für See- schifffahrt (IMO) im März 1991 forderte die ITF die IMO auf, im Rahmen des zur Diskussion stehenden Arbeitspro- gramms eine Untersuchung der großen Zahl sinkender Massengutfrachter ein- zuziehen:

„Der IBFG [unter dessen Namen die ITF als Beobachter an IMO-Sitzungen teilnimmt] appelliert an die Organisa- tion, eine detaillierte Untersuchung der Gründe für die unannehmbar hohe Zahl von sinkenden Massengutfrachtern vor- zunehmen und hierbei insbesondere nach möglichen Zusammenhängen zwi- schen diesen Schiffsunglücken zu for- schen, die von der Beförderung bestimmter Frachten ausgehenden Risi- ken zu beurteilen, die geltenden Bau- und Gestaltungsvorschriften z. B. für überlange Massengutfrachter auf ihre Angemessenheit zu prüfen und der Fra- ge nachzugehen, ob die Gefährdung wegen des zunehmenden Alters der Massengutflotte weltweit zunimmt.“

Die Sitzung beauftragte den Unter- ausschuß für Gestaltung und Ausrü- stung von Schiffen, sich unter Mitein- beziehung von zwei weiteren IMO- Unterausschüssen mit diesen Fragen zu befassen.

Wie kommt es, daß die Schiffs- welt jetzt plötzlich auf dieses äußerst ernstzunehmende Problem aufmerk- sam wird? Die britische Schiffszeitung *Lloyd's List* nennt in einer „Son- deruntersuchung“, die am 17. Septem- ber unter dem Titel *Massengutfrachter verschwinden* veröffentlicht wurde, bei der Beschreibung der am häufigsten betroffenen Schiffstypen einen wichti- gen Grund:

„Zumeist handelte es sich um ein Schiff in schlechtem Zustand, ja fast schon unternormig, ziemlich herunter- gewirtschaftet und von einem externen Managementunternehmen betrieben... Wen wundert's, daß der Ruf nach Gegenmaßnahmen in diesem Zusam- menhang nur sehr gedämpft laut wurde.“

Nach Angaben von *Lloyd's List* wur- de der Alarm erst durch die zunehmen- de Zahl von Massengutfrachtern in der Größenordnung von 100.000 - 150.000 Tonnen ausgelöst, die ab Anfang 1990 in Schwierigkeiten gerieten:

„Diese Schiffsgiganten galten als unsinkbar - niemand hätte gedacht, daß

Schiffe dieser Größe einfach verschwin- den könnten ...“

Doch sie taten es.

Im März 1990 lief der 1967 gebaute Öl-/Erzfrachter *Alexandre-P* mit 24 Besatzungsmitgliedern und einer Eisen- erzladung an Bord aus dem westaustra- lischen Hafen Dampier aus und ward nicht mehr gesehen. Die australischen Behörden fanden nur noch zwei ver- brannte Leichen, das Wrack eines Ret- tungsfloßes und ein paar treibende Schiffsteile. Die Wetterbedingungen waren gut.

Wenige Monate später verließ die *Algarrobo* (170.000 tdw) den chileni- schen Erzhafen Huasco mit Kurs auf Japan. Trotz günstiger Wetterbedingun- gen ist sie spurlos verschwunden.

Einen Monat später verschwand vor Kagoshima die *Pasitheia* mit 155.000 tdw.

Diese drei Schiffe waren alle schon etwas älter, nicht so jedoch die neun Jahre alte *Mineral Diamond* (145.000 tdw), die im April dieses Jahres ver- schwand. Wie die *Derbyshire* (im Sep- tember 1990 verschwunden) handelte es sich hierbei um ein gut geführtes und ordnungsgemäß gewartetes Schiff.

Besondere Erwähnung verdient der Kapitän der *Manila Transporter*, der im August den 115.000-tdw-Erzfrachter verließ, nachdem mitten im Indischen Ozean Löcher in beiden Seiten des La- derraums Nr. 3 aufgetreten waren. Das Schiff sank.

Diese Schiffe sinken äußerst schnell. Im Oktober 1990 wurde die *Gallant Dragon* (123.000 tdw) vor Tubarao (Bra- silien) mit einer Ladung Eisenerz an Bord in geschützte Gewässer verbracht. Das Schiff sollte versenkt werden. Wie der Kapitän berichtet, dauerte der gan- ze Vorgang genau sieben Sekunden!

Wenn ein Massengutfrachter auf See beschädigt wird, muß das Schiff aufge- geben werden. Eisenerz kann nicht, wie z. B. die Ladung eines VLCC oder eines Tankschiffes, auf See umgeladen wer- den, und daß die Besatzungsmitglieder in Lebensgefahr sind, steht außer Zwei- fel.

Weitere 25 Seeleute kamen im Au- gust beim Untergang der *Melete* (72.000 tdw) ums Leben, die zuvor in Dampier Ladung an Bord genommen hatte. Zwei Besatzungsmitglieder wurden im Indi- schen Ozean von einem französischen Kriegsschiff an Bord genommen. Bei schlechtem Wetter hatte das Schiff einen Notruf ausgesandt.

Es wurden Fragen bezüglich der Verladegeschwindigkeit in Dampier laut (dort gibt es Verladegeräte mit hoher Kapazität), die möglicherweise

für eine Schwächung der Schiffsstruk- turen verantwortlich ist. Viele Beob- achter vermuten die Ursache der Un- tergänge bei Fehlern im Schiffsrumpf, die zum plötzlichen Auseinanderbre- chen der Schiffe mit katastrophalen Folgen führen können.

Wenn dies zutrifft, können vorhan- dene strukturelle Mängel durch hohe Verladegeschwindigkeiten verschärft werden - doch das gleiche kann auch durch andere Umstände ausgelöst wer- den.

Die *Melete* meldete vor dem Auslau- fen aus Dampier einen Riß im Lade- raum Nr. 1 - sie erhielt Anweisung, die notwendigen Reparaturarbeiten in Mauritius ausführen zu lassen, sank je- doch auf dem Weg dorthin. Unter sol- chen Umständen sollte natürlich kei- nem Massengutfrachter die Genehmi- gung zum Auslaufen erteilt werden.

Die große Zahl von Massengutfrach- tern, die sinken, nachdem sie in Austrai- lien Ladung an Bord genommen haben, veranlaßte die australische Bundesre- gierung zu einer dreimonatigen Unter- suchung dieser Vorfälle.

In einem Kommentar stellte *Lloyd's List* fest: „Irgendwie, irgendwo muß diese Notlage erkannt und entsprechen- de Maßnahmen ergriffen werden. Und wenn man schon nicht die Stilllegung aller Massengutschiffe bis zum Ab- schluß einer umfassenden baulichen Inspektion fordern kann, so müssen die- sem Bereich der Schiffsirtschaft doch zumindest gewisse Einschränkun- gen auferlegt werden, wobei der Sicher- heit höchste Priorität einzuräumen ist. Ab einem bestimmten Alter sollten gro- ße Massengutfrachter keine neue schwe- re Erzladung an Bord nehmen dürfen, bis sie vor Ort inspiziert wurden. Es muß sich dabei um gründliche Inspek- tionen handeln mit angemessenem Zu- gang zu den besonders fehlerträchtigen Bereichen. Es reicht nicht, daß ein In- spektor aus 2,40 m Entfernung von oben herab in eine staubbedeckte Ecke des Laderaums lugt.“

Einmal auf See, lautet der Rat eben- falls „langsam fahren“:

„Geschwindigkeit und Bewegung müssen sorgfältig beobachtet werden, um jede Belastung des Schiffsrumpfes zu vermeiden. Das bedeutet vielleicht, daß die Fahrten langsamer werden; viel- leicht müssen die Schiffe auch auf den längeren Gutwetterstrecken bleiben - auf jeden Fall sollten alle Versuche der Charternehmer abgeblockt werden, die Reeder für ihr Sicherheitsbewußtsein zu strafen.“

Konflikt in Jugoslawien: Gewerkschaft hilft Seeleuten und ihren Familien

Vor den Augen einer offenbar machtlosen internationalen Gemeinschaft bewegt sich, was einmal Jugoslawien war, scheinbar unaufhaltsam auf einen tragischen, blutigen und sinnlosen Bürgerkrieg zu.

Verschiedene Waffenstillstandsvereinbarungen, die eine Rückkehr der jugoslawischen Bundesarmee in die Kasernen vorsahen, blieben wirkungslos, und die serbischen und kroatischen Streitkräfte kämpfen in zunehmend erbitterten Schlachten um Geländegewinne.

Nach Angaben der kroatischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft, mit der die ITF seit mehr als einem Jahr freundschaftliche Beziehungen pflegt und deren Beitrittsgesuch der ITF vorliegt, handelt es sich bei diesem Krieg nicht um einen Konflikt zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen:

„Schon seit Hunderten von Jahren leben Serben und Kroaten nebeneinander in diesen Gebieten, und sie werden weiter miteinander leben müssen,“ erklärt der Vorsitzende der Gewerkschaft, Vladimir Svalina, in einer Botschaft an die ITF.

Die Gewerkschaft hat ihren Sitz in der nordkroatischen Hafenstadt Rijeka, ein wenig ab vom Zentrum der Kampfhandlungen, und organisiert gemeinsam mit der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Slowenien Unterkünfte für die inzwischen bereits mehr als 5.000 Flüchtlinge, die aus der Kriegszone nach Rijeka kommen. Wegen der kritischen finanziellen Lage der Gewerkschaften sind sie inzwischen allerdings gezwungen, sich bei ihren Bemühungen auf die Frauen und Kinder von Seeleuten zu konzentrieren.

Die Gewerkschaft betreibt einen besonderen Informationsdienst für ihre Mitglieder und hofft, demnächst in fünf bis zehnmündigen Rundfunkmeldungen jeweils die neuesten Nachrichten senden zu können.

Die Gewerkschaft besichtigt Schiffe im Hafen von Ploce (der von der Bundesmarine angegriffen wurde) und hilft den Seeleuten dort.

Sie appelliert an alle Seeleute an Bord der Marineschiffe, nicht auf Handelsschiffe zu schießen und die Bemühungen um Friedensgespräche zu unterstützen.

Sie hält den täglichen Kontakt zu Seeleuten in den im Kriegsgebiet gelegenen Häfen aufrecht und tut, was sie kann, um ihnen so gut wie es geht zu helfen, erklärt Svalina.

In Rijeka wird darüber hinaus ein Ärztezentrum für Seeleute eingerichtet, da die Krankenhäuser des Ortes überlastet sind. Die Gewerkschaft organisiert mit Hilfe der Kirche die ärztliche Betreuung der Seeleute.

Nach Angaben eines weiteren kroatischen Gewerkschaftsfunktionärs, der seit über einem Jahr in regelmäßigem Briefkontakt zur ITF steht, handelt es sich bei dem Krieg weder um einen ethnischen noch um einen Gebietskonflikt, sondern um „eine Schlacht um die letzte kommunistische Festung in Europa“:

„Bitte helft meinem Volk in jeder Form,“ heißt es abschließend in seinem Brief, „einem Volk, das 50 Jahre lang in einem unmenschlichen System lebte.“

Helft uns - schlagt nicht die kaum geöffnete Tür der Demokratie vor unseren Nasen wieder zu.“

Eine weitere beunruhigende Wendung nahm die sich verschlechternde Lage Ende September mit dem Beschluß der jugoslawischen Marine, alle Häfen entlang der kroatischen Küste, einschließlich Rijeka, zu blockieren. Diese Maßnahme, durch die der friedliche Verkehr von Handelsschiffen und das Leben von Seeleuten bedroht wird, macht deutlich, daß der zur Zeit in Kroatien tobende Krieg, der sich auch auf die benachbarte Republik Bosnien-Herzegowina auszuweiten droht, weit über die jugoslawischen Grenzen hinausgehende Konsequenzen haben wird.

„Wir hoffen, daß der Dialog beginnen kann. In diesem Dialog sehen wir unsere Chance, Freiheit, Demokratie und Frieden zu gewinnen, die wir zur Fortsetzung unserer Tätigkeit benötigen,“ erklärt die Gewerkschaft.

Paraguay: Schikane gegen führenden Gewerkschafter

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) reagierte in aller Schärfe auf die Verhaftung eines führenden Gewerkschafters Paraguays vor seiner Haustür am 4. September.

Báez wurde aus „disziplinarischen Gründen“ zu 20 Tagen Haft verurteilt, jedoch am 11. September nach einer mustergültigen internationalen Solidaritätsaktion wieder freigelassen.

Der IBFG hatte um Protestnoten an den Präsidenten Paraguays gebeten, in denen die sofortige Freilassung von Víctor Báez Mosqueira, dem Vorsitzenden der Central Unitaria de Trabajadores (CUT), gefordert werden sollte.

Der US-amerikanische Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO sandte kurz nach der Verhaftung von Báez eine Delegation zur paraguayischen Regierung.

Auch die der ITF angeschlossene US-amerikanische Transportation-Communications International Union (TCU) gab ihrem Protest in einem

Schreiben an den Obersten Gerichtshof Ausdruck.

„Die TCU betrachtet diese jeder Grundlage entbehrende Maßnahme als Menschenrechtsverletzung und schließt sich den Protesten der Gewerkschaftsbewegung Paraguays gegen diese Ungerechtigkeit an,“ erklärte sie.

Es handelte sich um den jüngsten Fall in einer Reihe von Verletzungen der Gewerkschaftsrechte. Wenige Tage vor diesem Vorfall hatte die Regierung durch einen gezielten Angriff auf den Gewerkschaftsdachverband CUT versucht, dessen ersten Kongreß zu verhindern. Als ihr dies nicht gelang, versuchte sie, die von den 400 Kongreßdelegierten gefaßten Beschlüsse für ungültig zu erklären; diese wiesen jedoch den Angriff auf die Autonomie ihrer Gewerkschaft zurück. Geleitet wurde die Regierung bei diesen Schritten von dem Wunsch, eine Beteiligung der CUT an den Wahlen zu einer verfassungsgebenden Versammlung zu verhindern.

Freiheitskampf afrikanischer Arbeitnehmer

Konfrontiert mit Massenaktionen und der Opposition breiter Bevölkerungsschichten sehen sich derzeit zahlreiche autoritäre Regime in Afrika in ihrer Position bedroht, wobei den Gewerkschaften mit ihren Forderungen nach Einführung der Mehrparteiendemokratie und voller Respektierung der Menschenrechte häufig eine zentrale Rolle zukommt.

Nach Beendigung des kalten Krieges und mit der Anti-Apartheidbewegung in Südafrika als Beispiel dafür vor Augen, was mit Massenaktionen erreicht werden kann, gehen immer mehr Afrikaner auf die Straße, um die alten und korrupten Diktaturen zu stürzen.

Gewerkschaften sind häufig neben der Regierungspartei die einzigen handlungsfähigen Massenorganisationen: Die Arbeitnehmer in Afrika leiden unter den vom Internationalen Währungsfonds verfügbaren und den herrschenden Eliten unterstützten wirtschaftlichen "Anpassungsprogrammen". Das Argument, das Einparteiensystem sei in Afrika wegen der dort herrschenden besonderen Bedingungen die einzig sinnvolle Staatsform, verliert an Glaubwürdigkeit, wenn der Staat seine Unterdrückungsmaschinerie dazu benutzt, jedwede Diskussion über eine wirtschaftliche Umstrukturierung zu unterbinden.

In Benin, Kongo, Niger und Sambia konnte die Demokratiebewegung bereits Erfolge erzielen. Simbabwe gab Pläne für die Einführung eines Einparteiensystems auf, während der Staatspräsident von Ghana, Jerry Rawlings, für nächsten Februar ein Referendum über eine neue Verfassung auf der Grundlage eines Mehrparteiensystems und die Legalisierung der Oppositionsparteien ankündigte.

Ein in zahlreichen westafrikanischen Staaten verbreitetes Modell ist die Nationalversammlung - ähnlich der französischen Nationalversammlung von 1789 -, die die Macht der Regierung in Frage stellen und eine neue Verfassung verabschieden kann.

Eine solche Versammlung, an der mehr als 1.000 Delegierte von Bürgerrechtsorganisationen sowie religiösen und politischen Vereinigungen teilnehmen, findet zur Zeit in Togo statt.

Seit Aufnahme ihrer Tätigkeit Anfang Juli hat die Versammlung bereits eine Verkürzung der Amtszeit des togolesischen Militärherrschers General Eyadema um zwei Jahre beschlossen und mit den Vorbereitungen für die Einsetzung einer Übergangsregierung

begonnen, die das Land im Vorfeld der im nächsten Jahr geplanten Wahlen lenken soll.

Eyadema mußte die Versammlung zulassen, nachdem bei einer Welle von Massendemonstrationen im April 20 Menschen getötet worden waren.

Ende August jedoch überlegte es sich Eyadema anders. Er ordnete die Auflösung der Versammlung an und umzingelte sie mit Streitkräften. Doch die Versammlung ließ sich nicht auflösen und wählte Eyadema zum Trotz Kokou Koffigou, ein prominentes Mitglied der Menschenrechtsbewegung, zum Ministerpräsidenten.

Koffigou, von Haus aus Rechtsanwalt, ist Vorsitzender der Anwaltsvereinigung von Togo und Präsident der togolesischen Menschenrechtsliga.

Die Armee ging nicht gegen die Versammlung vor. Nach 24 Stunden höchster Spannung, während denen die Telefonleitungen unterbrochen und To-

gos Grenzen geschlossen wurden, war die Ruhe im großen und ganzen wiederhergestellt.

*Ein Vertreter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) wurde am 29. August am Flughafen von Libreville (Gabun) ohne Angaben von Gründen von den Behörden des Landes festgenommen. Jean Oulatar, der für die Bildungsabteilung des IBFG tätig ist, war zu einem Treffen mit führenden Mitgliedern des Gewerkschaftsdachverbandes von Gabun (CGSL), der sich vor kurzem vom offiziellen Dachverband COSGYA (dem einzigen nach dem Recht des Landes zugelassenen Gewerkschaftsdachverband) abgespalten hatte, nach Gabun gereist. IBFG-Generalsekretär John Vanderveken protestierte gegenüber dem Staatspräsidenten von Gabun, Omar Bongo, gegen die willkürliche und ungerechtfertigte Verhaftung von Oulatar.

USA stoppt Kredite für Korea ...

Angesichts der Unterdrückung der Gewerkschaftsrechte in Südkorea hob die US-Regierung alle US-Unternehmen für Investitionen in dem Land gewährten Finanz-, Versicherungs- und Kreditbürgschaften auf.

Nachdem die südkoreanische Regierung mehr als 500 Gewerkschafter inhaftiert hatte und gewaltsam gegen Streiks vorgegangen war, wandte sich die US-amerikanische Gewerkschaft United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America (UAW) mit der Bitte um Einstellung ihrer Aktivitäten in Südkorea an die zuständige Regierungsstelle der USA, die Overseas Private Investment Corporation (OPIC).

"Mit diesem Beschluß wird der Regierung Roh Tae Woo deutlich zu verstehen gegeben, daß ihre skandalösen Angriffe auf die Gewerkschaften sich negativ auf Handel und Investitionen in Korea auswirken können," erklärte UAW-Präsident Owen Bieber im Anschluß an die Bekanntgabe der OPIC-Maßnahmen.

"Ich hoffe, Präsident Roh wird jetzt seine Gefängnisse öffnen und den Hunderten inhaftierten Gewerkschaftern die Rückkehr zu ihren Familien und ihren Arbeitskollegen gestatten," fügte Bieber hinzu.

Nach dem Auslandshilfegesetz von 1961 ist es OPIC untersagt, Programme in Ländern zu betreiben, die sich nicht

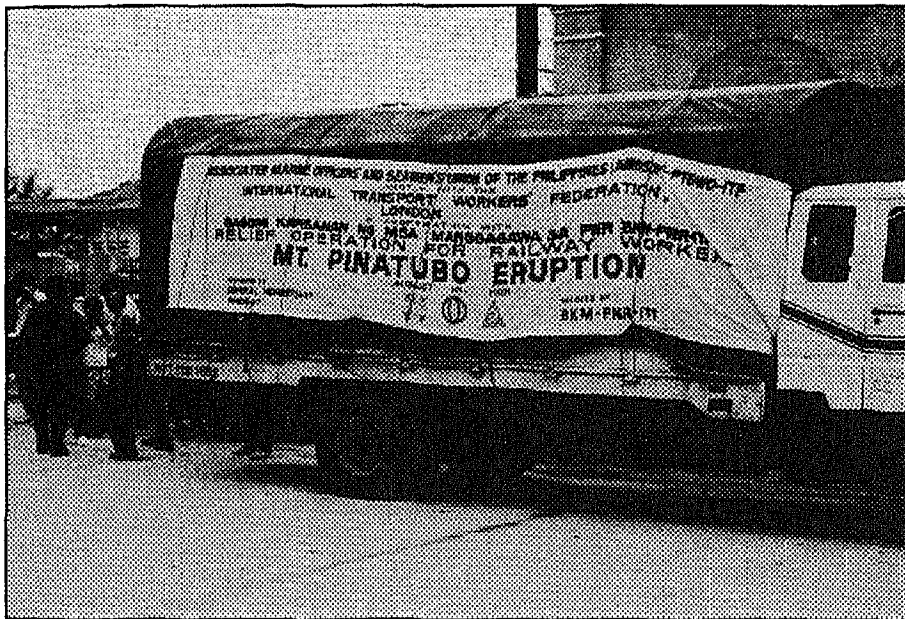
um die Umsetzung international anerkannter Arbeitnehmerrechte durch entsprechende Maßnahmen bemühen.

Zuletzt hatte OPIC den Status der Arbeitnehmerrechte in Südkorea 1989 geprüft, als die Regierung über weitgehende Verbesserungen des Arbeitsrechts beriet. Die Agentur kam dabei zu der Auffassung, daß die neuen Gesetze nach ihrer Inkraftsetzung gegenüber der Vergangenheit eine erhebliche Verbesserung der Rechte der südkoreanischen Arbeitnehmer im Bezug auf Vereinigungsfreiheit, Mitgliedschaft in Gewerkschaften und Kollektivverhandlungen bedeuten würden. Sie befand daher, daß angesichts der von koreanischer Seite unternommenen aktiven Schritte in Richtung auf die Erfüllung des im Recht der Vereinigten Staaten festgelegten Kriteriums der Arbeitnehmerrechte ihrerseits keine weiteren Maßnahmen erforderlich seien.

Bis zur Überprüfung im Jahre 1990/91 hatte sich die Lage allerdings grundlegend geändert. Auf einer Anhörung im November 1990 sprach sich die UAW unter Hinweis auf schwerwiegende Verletzungen der Gewerkschaftsrechte, die vermuten ließen, daß die Regierung den Anforderungen der US-Gesetzgebung nicht gerecht werde, für eine Beendigung aller US-Investitionen in Südkorea aus.

Forts. auf Seite 5

Hilfe für die Opfer des Vulkanausbruchs auf den Philippinen



... wegen Verletzung der Arbeitnehmerrechte

FortS. von Seite 4

Die Gewerkschaft bezog sich dabei unter anderem auf

- *Interventionen der Regierung bei Streiks in Zusammenhang mit Kollektivverhandlungen einschließlich des Einsatzes der Streitkräfte gegen Arbeitnehmer

- *die Verletzung des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit durch Nichtzulassung neuer Gewerkschaften und Gewerkschaftsföderationen sowie Verhaftung von Arbeitnehmern, die diesen Organisationen angehörten

- *das Veto des Präsidenten Roh Tae Woo gegen die vom koreanischen Parlament verabschiedeten Reformen des Arbeitsrechtes, die eine Abschwächung des Verbots der sogenannten "Intervention dritter Parteien" bei Arbeitskonflikten, die Aufhebung des Verbots wahlpolitischer Betätigung der Gewerkschaften sowie die Legalisierung einer Reihe von Gewerkschaften im öffentlichen Sektor vorsahen;

- *die Weigerung der koreanischen Regierung, die anhaltenden Störungen der gewerkschaftlichen Tätigkeit durch Überfälle privater Schlägertrupps auf Arbeitnehmer zu untersuchen und ihnen Einhalt zu gebieten

- *die Verweigerung des Streikrechts für Arbeitnehmer in den freien Exportzonen

- *die Nichteinhaltung der Normen bezüglich "annehmbarer Arbeitsbedingungen" angesichts der rasant anstei-

genden Zahl von tödlichen Unfällen am Arbeitsplatz.

Zwei prominente Menschenrechtsgruppen in den USA schlossen sich der Forderung der UAW nach einem Verzicht auf neue Investitionen in Südkorea an.

Eine genaue Prüfung der von der Gewerkschaft und anderen Gruppen vorgelegten Dokumentationen, die in Konsultationen mit dem US-Arbeits- und Außenministerium sowie durch eigene Nachforschungen bestätigt wurden, veranlaßte OPIC zu dem Schluß, daß seit 1989 keine wesentlichen Fortschritte erzielt worden seien.

Ein wesentlicher Faktor, der die Entscheidung der OPIC beeinflusste, war die Außerkraftsetzung des progressiven Arbeitsrechts durch die Regierung nach seiner Verabschiedung durch die koreanische Nationalversammlung im Jahre 1989, durch die rechtlichen Garantien für die Vereinigungsfreiheit, das Recht auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft und auf Kollektivverhandlungen wieder abgeschafft wurden. Außerdem nannte OPIC als weitere Gründe für ihre Entscheidung die 1989 in Kraft gesetzten neuen Regierungserlasse, die die bereits eingeschränkten Gewerkschaftsrechte weiter beschnitten, sowie die auf zweifelhafter Rechtsgrundlage basierenden Verhaftungen von Gewerkschaftsfunktionären und Streikführern.

In einem leuchtenden Beispiel gewerkschaftlicher Solidarität bemühen sich zwei der ITF angeschlossene Gewerkschaften auf den Philippinen gemeinsam um die Auslieferung lebenswichtiger Hilfsgüter an Eisenbahner in der Region um Pampanga, deren Häuser und Lebensunterhalt im Juni durch den Ausbruch des Vulkans Mount Pinatubo zerstört wurden.

Unser Bild zeigt den Lastwagen, mit dem die Hilfsgüter aus der philippinischen Hauptstadt Manila zum Verteilerzentrum San Fernando befördert wurden, wo am 10. August Kleidung und Lebensmittel an die überglücklichen Eisenbahner ausgegeben wurden.

Koordiniert wurde die Hilfsaktion von Greg Oca, Präsident der Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), einer langjährigen ITF-Mitgliedsgewerkschaft, und führenden Funktionären der Gewerkschaft der Arbeitnehmer bei den philippinischen Staatsbahnen (Bagong Kapisanan ng mga Manggagawa sa Philippine National Railways BKM-PNR), die erst im letzten Jahr der ITF beiträt.

Die betroffenen Eisenbahner versammelten sich mit Frauen und Kindern im Hilfszentrum, wo Gewerkschaftsfunktionäre beim Abladen des Lkw behilflich waren. Spitzenfunktionäre beider Gewerkschaften waren zahlreich vertreten, u. a. Oca selbst sowie der Vizepräsident der AMOSUP, Leonilo Mansueto, und der BKM-Präsident Edgar Bilaygor, Generalsekretär Ernesto Capuz, Frau Lucy Calixto (Schatzmeisterin der BKM) und der Vorsitzende der örtlichen Gewerkschaftsorganisation, Narciso Hebula, der natürlich zu den ganz unmittelbar von der Katastrophe Betroffenen zählt.



Tansania, Uganda und Sambia gründen gemeinsame Fluggesellschaft

Mit dem Abschluß einer Grundsatzvereinbarung über die Einrichtung einer gemeinsamen Fluggesellschaft unternahmen die Regierungen Tansanias, Ugandas und Sambias den ersten Schritt in Richtung auf die praktische Umsetzung der Erklärung von Yamoussoukro über die **afrikanische** Zivilluftfahrt aus dem Jahre 1988. Wenn die von den Luftverkehrsministern der drei Länder im April dieses Jahres beschlossenen Pläne Wirklichkeit werden, soll Africa Joint Air Services (AJAS) Mitte 1992 den Betrieb aufnehmen. Die nationalen Fluggesellschaften der betroffenen Länder werden mit geleasten Maschinen und Bemannungen von AJAS entweder eigene Flugdienste oder gemeinsame Dienste zwischen zwei der drei Länder anbieten.

Die Präsidenten der fünf **Andenstaaten** Bolivien, Kolumbien, Ecuador, Peru und Venezuela unterzeichneten im Mai eine Vereinbarung über die Liberalisierung des Luftverkehrs bis zum Jahre 1993. Die neun betroffenen nationalen Fluggesellschaften werden die Gründung von Konsortien betreiben, um im Wettbewerb mit ausländischen Fluggesellschaften bestehen zu können. Der spanische Carrier Iberia setzt unterdessen seine Bestrebungen fort, einen möglichst großen Teil der lateinamerikanischen Luftverkehrswirtschaft aufzukaufen. Iberias jüngster Schachzug war ein Angebot im Werte von 145 Mio. US-Dollar für die Übernahme eines 60%igen Aktienanteils an der venezuelanischen Fluggesellschaft Viasa. Das Angebot, für das die größte Bank Venezuelas als Partner gewonnen werden konnte, hatte Berichten zufolge Erfolg. Die Regierung wird einen 20%igen Aktienanteil an der Fluggesellschaft behalten, die verbleibenden Aktien sollen in den Besitz

der Mitarbeiter der Fluggesellschaft übergehen.

Der von der **australischen** Regierung geplante Verkauf von 49 Prozent der Aktienanteile an der internationalen Fluggesellschaft Qantas ebenso wie an der staatlichen Inlandsfluggesellschaft Australian hat eine lange Reihe möglicher Kaufinteressenten auf den Plan gerufen. Interesse an Qantas bezeugten bisher die US-Fluggesellschaft Northwest Airlines (selbst zu 20 Prozent im Besitz von KLM) und Singapore Airlines. Die neue private Fluggesellschaft Compass Airlines ist ebenso wie Air New Zealand an der Übernahme eines Anteils an Australian interessiert.

Die **griechische** Regierung, die in Europa sicherlich nicht zu den überzeugtesten Anhängern einer Liberalisierung des Luftverkehrs zählt, gab ihre Zustimmung zur Zulassung unabhängiger Charterfluggesellschaften im Wettbewerb mit der staatlichen nationalen Fluggesellschaft Olympic Airlines. Berichten zufolge äußerten mehr als 20 private Unternehmen Interesse am Angebot von Linienflügen.

Eine deutlich härtere Linie als viele andere europäische Länder im Hinblick auf die Liberalisierung verfolgt die **italienische** Regierung, die soeben das fast vollständige Monopol Alitalias auf Inlands- ebenso wie Auslandsstrecken bestätigte. Ein neuer Zehnjahresvertrag gewährt der Fluggesellschaft Zugang zu 272 Strecken und Optionen auf weitere 200 neue Strecken, die bis 1995 erschlossen werden sollen. Berichten zufolge verhandelt Alitalia darüber hinaus über die Übernahme eines 27%igen Aktienanteils an Air Europe SpA, einer Tochter

der in Konkurs gegangenen britischen International Leisure Group.

Die **spanische** Regierung gab Pläne für die Aufhebung des Monopols der spanischen Fluggesellschaft Iberia auf dem Inlandsmarkt bekannt. Damit soll ganz offensichtlich ausländischen Fluggesellschaften der Zugang zum lukrativen spanischen Inlandsmarkt nach Inkraftsetzung der Liberalisierungsvorschriften in der EG erschwert werden. Nähere Einzelheiten wurden noch nicht veröffentlicht, doch sollen bis zu 75 Prozent der Inlandsstrecken mit einem Verkehrsaufkommen insgesamt 12,3 Mio. Fluggästen im Jahr für eine Mehrfachbenennung freigegeben werden.

Thai Airways International macht ernst mit der geplanten Teilprivatisierung ebenso wie einem Programm zur Erneuerung und Ausweitung der Flugzeugflotte. Die Regierung genehmigte den Verkauf von 15 Prozent der Fluggesellschaftsaktien, die erstmals an der thailändischen Börse eingeführt wurden. Eine Entscheidung über den zulässigen Anteil ausländischer Interessen steht noch aus.

Die noch immer unter dem Schutz der US-Konkurrenztätigkeit amerikanische Fluggesellschaft **PanAm** hat inzwischen ihre verbleibenden Europastrecken und den Lufttaxidienst an der Ostküste der Vereinigten Staaten an Delta verkauft. Delta hat sich zur Zahlung von 416 Mio. US-Dollar für die Strecken Detroit bzw. Miami-Gatwick und das PanAm-Drehkreuz in Frankfurt verpflichtet und wird der dahinsiechenden Fluggesellschaft mit der Übernahme von 45 Prozent ihrer Aktien eine weitere Kapitalspritze im Wert von 305 Mio. Dollar verabreichen. Die verbleibenden Aktien befinden sich im Besitz der Gläubiger.

Streikende Bangladesh-Biman-Mitarbeiter eröffnen Imbißstand



Seit nunmehr 500 Tagen befinden sich die Mitarbeiter der Gepäckabfertigung von Bangladesh Biman am Flughafen von Kalkutta, die vor mehr als zwei Jahren nach Einstellung nicht gewerkschaftlich organisierter Gelegenheitsarbeiter entlassen worden waren (vgl. **ITF-Nachrichten** September 1990 und April 1991) in einem ununterbrochenen Sitzstreik, ohne daß sich ein Erfolg ihrer Aktion abzeichnet.

Sie hatten hatten Hoffnung ge-

schöpft, als der neue Geschäftsführende Direktor der Fluggesellschaft im März dieses Jahres mit dem ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, und den örtlichen Gewerkschaftsvertretern der 28 Betroffenen zu Gesprächen über das Schicksal der entlassenen Arbeitnehmer zusammentraf. Doch trotz des Wohlwollens, das er bei dieser Sitzung zum Ausdruck gab, hat er bisher nichts weiter unternommen, um ihnen ihre Arbeitsplätze zurückzugeben.

Mit Unterstützung ihrer örtlichen Gewerkschaftsorganisation haben die Männer inzwischen einen Imbißstand vor dem Abfertigungsgebäude am Flughafen von Kalkutta eröffnet. Mit diesem Imbißstand, der sich bei den Flugreisenden großer Beliebtheit erfreut, kann die Gewerkschaft das zur Unterstützung der Familien der betroffenen Arbeitnehmer dringend benötigte Geld verdienen und dabei gleichzeitig den Fall an die Öffentlichkeit bringen.

Gewerkschaftskampagne gegen Thai International

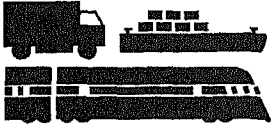
Mehr und mehr indische Luftverkehrsgewerkschaften geben ihrer Unterstützung für die von Thai International entlassenen Mitarbeiter in Delhi Ausdruck, deren Kampf gegen die gewerkschaftsfeindliche Politik der Fluggesellschaft (vergl. **ITF-Nachrichten** Januar und Juni/Juli 1991) sich im Juli und August verschärfte.

Jagdish Lal, Vorsitzender des Koor-

dinierungsausschusses der Luftverkehrsgewerkschaften in Indien (AIC-CATU), legte einer Sitzung des Ausschusses im Juli in Neu-Delhi einen ausführlichen Bericht über die weltweit von ITF-Mitgliedsgewerkschaften zur Unterstützung der Arbeitnehmer in Thailand ergriffenen Maßnahmen vor.

Ungeachtet scharfer Proteste aus al-

ler Welt wich die Geschäftsleitung von Thai International bisher jedoch keinen Zentimeter von ihrer harten Linie ab. Die Sitzungsteilnehmer beschloßen daraufhin, eine Kampagne direkter Arbeitskampfmaßnahmen gegen den Flugbetrieb von Thai International zu unterstützen, um die Wiedereinstellung der 22 von dem Unternehmen entlassenen Arbeitnehmer durchzusetzen.



BINNENVERKEHR

Hilfe für Fahrer bei Grenzblockaden

Frühwarnschilder an der Straße und Durchsagen im Radio sind nur zwei von vielen Maßnahmen, die von der ITF gefordert werden, um zu verhindern, daß Fahrer im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit ihrem Fahrzeug in Grenzblockaden steckenbleiben.

An den großen Grenzübergängen sollten darüber hinaus feste Einrichtungen zur Befriedigung der grundlegendsten Bedürfnisse von Fahrern angeboten werden, die dennoch durch Arbeitskämpfmaßnahmen anderer Arbeitnehmergruppen an der Weiterfahrt über die Grenze gehindert werden.

Diese Vorschläge unterbreitete die ITF der Hauptarbeitsgruppe Straßentransport der UN-Wirtschaftskommission für Europa im Rahmen eines 11-Punkte-Plans zur Beratung auf ihrer Sitzung Mitte November.

Gewerkschaftsfunktionäre in Grenzregionen bieten festsitzenden Fahrern bereits praktische Unterstützung an, doch sind ihre Mittel begrenzt. Aus diesem Grund verweisen die ITF und die ihr angeschlossenen Straßentransportarbeitergewerkschaften auf die wichtige Rolle, die den Regierungen in diesem Zusammenhang zukommt.

Das ITF-Papier fordert, bei Grenzblockaden eine möglichst große Zahl von Fahrzeugen an andere Grenzübergänge umzuleiten.

Dies könnte durch Aufstellen mehrsprachiger Frühwarnschilder an der Straße, in kurzen Abständen auf besonderen Wellenlängen (z. B. Verkehrsfunk) gesandte Radiodurchsagen sowie über den bei Berufsfahrern sehr beliebten CB-Funk geschehen. Bei rechtzeitiger Warnung vor möglichen Schwierigkeiten bliebe den Fahrern vielleicht sogar ausreichend Zeit, sich für eine alternative Fahrtstrecke zu entscheiden.

Ein solches Frühwarnsystem kann natürlich nicht hundertprozentig funktionieren. Das ITF-Papier fordert die zuständigen staatlichen Stellen daher auf, auf bestimmten Notfallparkplätzen Einrichtungen anzubieten, die wenigstens ein Mindestmaß an Komfort und menschenwürdigen Bedingungen für steckengebliebene Fahrer gewährleisten würden.

Zu diesen Grundeinrichtungen gehören nach Auffassung der ITF die Ver-

sorgung mit Lebensmitteln und Trinkwasser, Toiletten und Waschgelegenheiten (einschließlich Duschen) sowie im Winter Bereitstellung beheizter Unterkünfte, da von den Fahrern nicht erwartet werden kann, daß sie sich während der gesamten Wartezeit bei laufendem Motor in ihren Fahrerhäusern aufhalten, um sich zu wärmen.

Auch sollten Telefone bereitgestellt werden, damit die Fahrer ihr Unternehmen und ihre Familien anrufen können. (Dabei sollte es sich vorzugsweise nicht um Münztelefone handeln, da den Fahrern bald das Kleingeld ausgehen würde, wenn sie über längere Zeit an der Weiterfahrt gehindert wären.) Auch sollten die Fahrer die Möglichkeit zum

Geldumtausch haben und Bargeldvorschüsse erhalten, wenn ihnen das Geld ausgeht.

Die ITF regt an, diese Notfallparkplätze an Orten einzurichten, an denen Fernmeldeeinrichtungen sowie Toiletten und Waschgelegenheiten bereits vorhanden sind.

Nach Meinung der ITF sollten diese Anlagen an allen größeren Grenzübergängen ständig zur Verfügung stehen. Sie begrüßt daher den Beschluß der italienischen Regierung, für die Bereitstellung von Serviceeinrichtungen an den Grenzübergängen Brenner, Tarvisio und Mont Blanc 300 Mio. Lire (250.000 US-Dollar) zur Verfügung zu stellen.

Dänische Eisenbahngewerkschaft feiert 100. Geburtstag

Herzliche Glückwünsche der ITF gehen an die dänische Eisenbahngewerkschaft Dansk Jernbaneforeningen, die am 1. September ihr 100jähriges Bestehen feiern konnte. Die Organisation ist mit Recht stolz auf den hohen Grad der gewerkschaftlichen Organisation bei all den zahlreichen Berufsgruppen der Eisenbahner, die sie vertritt.

Aus Anlaß des Jubiläums erhielt der Historiker Steen Ousager den Auftrag, die Geschichte der Gewerkschaft aufzuschreiben. Das am Jahrestag der Gründung erschienene Buch mit dem Titel "Goldborte auf den Schienen" (*Guld-snorepasportet*) beschäftigt sich

mit der 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen in Dänemark seit ihrer Entstehung und der Übernahme durch den dänischen Staat in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Es ist mehr als nur eine chronologische Aufzählung, sondern befaßt sich ausführlicher mit einer Reihe von Themen vor dem Hintergrund der Entwicklungen bei den Bahnen und in der dänischen Gesellschaft. Tiefgreifend setzt sich das Buch mit den Veränderungen der Arbeitsbedingungen der Mitglieder der Organisation während der vergangenen 100 Jahre sowie den Beziehungen zwischen der Jernbaneforeningen und anderen dänischen Eisenbahngewerkschaften und den Eisenbahnunternehmen auseinander. Jedes Mitglied hat ein kostenloses Exemplar des Buches erhalten.



Ungarn plant private Mautstraßen

Wenn ausländische Unternehmen positiv auf die im September bekanntgegebene Ausschreibung von Konzessionen für Finanzierung, Bau und Betrieb der ersten gebührenpflichtigen Straßen des Landes reagieren, könnte Ungarn noch vor Ende des Jahrhunderts über ein erstklassiges modernes Autobahnnetz verfügen.

Von Seiten der Unternehmen, die die ungarische Regierung bisher schon beraten, wird lebhaftes Interesse an den im Amtsblatt der EG-Kommission veröffentlichten Anzeigen erwartet. Als Interessenten gelten vor allem Italsat, der größte Betreiber mautpflichtiger Straßen in Italien und Europa; Transroute, hinter dem eine Reihe französischer Unternehmen stehen; sowie der US-amerikanische Unternehmensgigant im Hoch-Tiefbau, Bechtel.

Zunächst einmal wird um Angebote für die Autobahn M1 gebeten, die Budapest mit der österreichischen und der tschechoslowakischen Grenze verbinden soll. Die Baukosten werden auf 11,8 Mrd. Forint (160 Mio. US-Dollar) bzw. das doppelte dieses Betrages nach Berücksichtigung von Zins-

gebühren und Inflation geschätzt. Erfolgreiche Bewerber sollen die Konzession für den Betrieb der Autobahn während einer Dauer von 20 bis 50 Jahren erhalten. Anschließend sollen die Straßen in Staatseigentum übergehen.

Weitere Autobahnen im ungarischen Straßenbauprogramm, die mit privater Finanzierung erstellt werden könnten, sind u. a. die M7, die in südwestlicher Richtung von Budapest bis zur Nordgrenze Jugoslawiens verlaufen soll; die M5 in südöstlicher Richtung zur Grenze mit Jugoslawien und Rumänien; sowie die M3, die die östlichen Landesteile in Richtung Sowjetunion erschließen soll. Die M7 soll an den hübschen Dörfern am Südufer des Plattensees - Europas größtem Binnensee - vorbeiführen, wo Schwerlaster heute schon mit dem hohen Reiseverkehrsaufkommen konkurrieren.

Durch das neue Straßennetz wird Ungarns Stellung als wichtiges Transitland im Herzen Europas noch wesentlich an Bedeutung zunehmen.

Die Autobahn M5 soll einen Abschnitt der geplanten 10.000 km langen transeuropäischen Nord-Süd-Au-

tobahn (TEM) vom polnischen Ostseehafen Danzig durch die früheren Ostblockländer bis zum Schwarzen Meer und von dort in Richtung Osten weiter in die Sowjetunion bilden. Die neue Autobahn M7 soll die Querverbindung in westlicher Richtung über Jugoslawien nach Italien sowie nach Griechenland und in die Türkei herstellen.

Die ungarische Regierung wird allerdings jede Entscheidung sorgfältig überlegen müssen, wenn ihre Pläne den ihnen gebührenden Erfolg haben sollen.

Das größte Problem wird sein, die Mautgebühren hoch genug anzusetzen, um sowohl Investoren als auch Kreditgeber zufriedenzustellen, ohne aber andererseits die neu gegründeten Unternehmen und die Volkswirtschaft des Landes zu stark zu belasten.

Die übrigen früheren Ostblockländer werden sorgfältig beobachten, wie Ungarn dieses heikle Problem löst, bevor sie sich selbst mit ähnlichen Maßnahmen die Finanzmittel beschaffen, die auch sie für die Erneuerung ihrer vom Verfall bedrohten Straßennetze benötigen.



LEUTE

Max Baehring wurde im September auf dem 47. Gewerkschaftstag der dänischen Metallarbeitergewerkschaft ("Metal") zum Vorsitzenden dieser zu den einflußreichsten Gewerkschaften Dänemarks zählenden Organisation gewählt. Baehring, früherer Bildungssekretär und seit 1980 Stellvertretender Vorsitzender von Metal tritt damit die Nachfolge von **Georg Poulsen** an, der auf dem Gewerkschaftstag nach 13 Jahren an der Gewerkschaftsspitze in den Ruhestand trat.

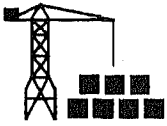
Im August trat **Andy Dodds**, einer der Stellvertretenden Generalsekretäre der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) in den Ruhestand. Der Schotte Dodds, der nach drei Jahren Tätigkeit als Bergarbeiter zur Bahn ging, war in den letz-

ten 30 Jahren im "Unity House", dem Hauptsitz der ehemaligen NUR in London, tätig. Während dieser Zeit konnte er sein Talent als Verhandlungsführer und in der Verwaltung auf den unterschiedlichsten Posten unter Beweis stellen, darunter auch das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs.

Philip J. Jennings wurde im August auf dem 22. FIET-Weltkongreß in San Francisco zum Generalsekretär des Internationalen Bundes der Privatangestellten (FIET) gewählt. Jennings war seit Mitte 1989 amtierender Generalsekretär der FIET, nachdem der gewählte Generalsekretär Heribert Maier zum Stellvertretenden Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes berufen worden war. Zum neuen FIET-Präsidenten wählte der Kongreß **Jochen Ri-**

chert vom Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), der das Amt von **Bengt Lloyd** aus Schweden übernimmt. Besonders erwähnt sei, daß mit der Wahl von **Maj-Len Remahl** (Finnland) zur zweiten Vizepräsidentin erstmals in der Geschichte der FIET eine Frau in ein so hohes Amt gewählt wurde.

K. Ramamurthy hat nach seiner Ernennung zum Staatsminister für Arbeit in der indischen Regierung sein Amt als Vizepräsident der Internationalen Föderation der Plantagen- und Landarbeiter und verwandter Berufsgruppen (IFPAAW) niedergelegt. Bis zum nächsten IFPAAW-Kongreß fungiert der erste stellvertretende Vizepräsident, **Rajah Seneviratne** aus Sri Lanka, als amtierender Vizepräsident.



HAFENARBEITER

Lateinamerikanische Hafenwirtschaft in der Krise

Überall in Lateinamerika haben durchgreifende Regierungsmaßnahmen zur Privatisierung der Verkehrswirtschaft spürbare Folgen für die Hafentarbeiter der Region.

Nach der ITF vorliegenden Berichten von angeschlossenen Gewerkschaften in Argentinien, Brasilien, Mexiko, Peru und Uruguay werden Privatisierungsvorhaben dort mit halbbrecherischem Tempo vorangetrieben.

Mit diesen Maßnahmen wollen die Regierungen den Internationalen Währungsfonds (IWF) und die Weltbank zufriedenstellen. Der IWF macht die Gewährung dringend benötigter Kredite von der Umsetzung der seiner Meinung nach zur Wiederherstellung der Stabilität der Zahlungsbilanz erforderlichen Politik abhängig.

In Entwicklungsländern auf der ganzen Welt werden Strukturprogramm durchgeföhrt.

Die Programme sind von Land zu Land unterschiedlich, doch weisen sie zahlreiche gemeinsame Merkmale auf: Abwertung der Landeswährung, Lohnkürzungen, Abschaffung von Preissubventionen und Aufhebung von Preiskontrollen (insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten) sowie Kürzungen der öffentlichen Ausgaben.

Sozialpolitik und große staatliche Unternehmen finden in diesen Plänen keine Berücksichtigung. Nach Problemen wie Armut, Arbeitslosigkeit und Gerechtigkeit fragt niemand.

Angesehene Wirtschaftswissenschaftler stellen zunehmend die Legitimität einer Politik in Frage, die lediglich kurzfristige Lösungen für tiefstehende Entwicklungsprobleme zu bieten hat und menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen den Interessen der internationalen Bankenwirtschaft opfert.

PERUANISCHE GEWERKSCHAFTEN GEHEN VOR RICHTER

Welche Folgen hat diese Politik nun für die Hafentarbeiter in Lateinamerika?

In Peru liegen die Gewerkschaften seit dem ersten Versuch einer Privatisierung der Häfen im September 1990 im Rechtsstreit mit der Regierung. Durch eine Reihe von Regierungserlassen wurde eine "Umstrukturierungsphase" für die Hafenwirtschaft erklärt, deren wichtigstes Element die Einführung der Gelegenheitsarbeit in den Häfen war. Angeblich wurden die Reformen im Namen der "Wirtschaftlichkeit" durchgeföhrt, das eigentliche Motiv bestand jedoch in der Zerschlagung der Hafentarbeitergewerkschaften. Über 4.500 gewerkschaftlich organisierte Hafentarbeiter verloren ihren Arbeitsplatz, während den an ihrer Stelle eingestellten Gelegenheitsarbeitern ohne Berufserfahrung und Qualifikationen nur ein Drittel des regulären Lohnes ausgezahlt wurde.

Arbeitslosigkeit und Hunger in den ärmsten Bevölkerungsschichten haben zur Folge, daß kein Mangel an billigen Arbeitskräften besteht. Im Februar 1991 verschlechterte sich die Lage weiter. Die der ITF angeschlossene Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Peru (FEMAPOR) hatte die Regierung mit Unterstützung einer weiteren ITF-Gewerkschaft, der Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios y Afines del Puerto de Chimbote (FEMAPOA), wegen Verletzung der peruanischen Verfassung, der IAO-Übereinkommen 87 und 98 bezüglich Vereinigungsfreiheit und rechtlich anerkannter Kollektivverträge erfolgreich verklagt. Die Regierung legte allerdings Berufung gegen das Urteil ein.

Am 15. Februar rächte sie sich an den Hafentarbeitern. Mit Erlaß Nr. 045 PCM wurde für den Bezirk Lima der Ausnahmezustand verhängt und die Häfen der Kontrolle durch die Streitkräfte unterstellt.

Polizei und Armee gingen gegen Arbeitnehmer vor, die versuchten, ihre Arbeitsplätze zu verteidigen. Es kam zu Verhaftungen, zwei Personen wurden erschossen.

Die Presseberichterstattung über die Ereignisse wurde Beschränkungen unterworfen, während die Regierung ihre eigene Propaganda gegen die Hafentarbeiter ungehindert verbreiten konnte. Sie erklärte, die Hafentarbeiter behinderten das Programm zur wirtschaftlichen Stabilisierung - die peruanische Version der Strukturanpassung.

In Briefen an die ITF unterstrich der Vorsitzende von FEMAPOR, Luis Negreiros, die Verzweiflung der Lage:

"Angesichts der unmittelbar drohenden Unterdrückung der Gewerkschaften und der Gefahr für einzelne führende Gewerkschafter ebenso wie die Existenz von Gewerkschaften in unserem Sektor überhaupt bitten wir Euch um Verschärfung des von den Gewerkschaften ausgeübten internationalen Drucks in der Hoffnung, die sofortige Entmilitarisierung der Häfen und die Aufhebung der ... Erlasse (vom September) ... zu erreichen."

INTERNATIONALE PROTESTE GEGEN REGIERUNGSMASSNAHMEN

Die ITF unterrichtete den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und die Abteilung für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und protestierte gegenüber dem peruanischen Staatspräsidenten Alberto Fujimori.

Im Mai begann sich die Lage für die Hafentarbeiter zum Positiven zu wenden, nachdem die von FEMAPOR selbst beim IAO-Ausschuß für Vereinigungsfreiheit eingereichte Beschwerde wegen Verletzung von IAO-Übereinkommen 87 und 98 die IAO veranlaßt hatte, von der peruanischen Regierung eine Erklärung zu fordern. Gleichzeitig konnte die Gewerkschaft ihren Rechtsstreit vor dem Obersten Gericht von Callao erfolgreich zum Abschluß bringen. Das Gericht ordnete die Aufhebung der September-Erlasse durch die Regierung an.

Am 20. Juli trafen der Arbeits- und der Verkehrsminister mit dem Präsi-

... überall werden Gewerkschaftsrechte verletzt

Forts. von Seite 10

denen der Gewerkschaft zusammen und erklärten ihre Bereitschaft, die Entscheidung des Gerichts zu akzeptieren.

Ironischerweise waren die Hoffnungen der Hafentarbeiter auf eine friedliche Einigung zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits zerstört.

Am 6. Juli hatte die Regierung eine Gesetzesverordnung erlassen, die sich auf eine sehr weitreichende Auslegung eines bestehenden Gesetzes stützte, mit dem die Beschäftigung im privaten Sektor gefördert werden soll (das jedoch auch Beschäftigungsstabilität und Arbeitnehmerrechte garantiert), und im wesentlichen den Inhalt der Erlasse vom September des Vorjahres bestätigte.

Im August wurden zwei weitere Erlasse veröffentlicht, die die Einführung der Gelegenheitsarbeit in den Häfen und die ersatzlose Auflösung der vorhandenen Hafenbehörden zum Ziel hatten.

FEMAPOR verurteilt diese jüngste Entwicklung als "schlechten Witz" und eklatanten Mißbrauch des Rechtssystems.

Die Gewerkschaften werden ihren Kampf fortführen, indem sie peruanische Parlamentarier zur Unterstützung eines Gesetzesentwurfes zur Wiederherstellung der Beschäftigung im Schifffahrtssektor drängen werden.

MEXIKANISCHE GEWERKSCHAFTEN AUFGELÖST

In Mexiko wurden die Hafentargewerkschaften mit Hilfe ähnlicher Taktiken aufgelöst. Unter Einsatz von 300 bewaffneten Polizisten übernahm die mexikanische Regierung in den frühen Morgenstunden des 1. Juni 1991 die Kontrolle über den Hafen von Veracruz.

Es wurde ein Zwangsverwalter ernannt und die Hafentargewerkschaften zur Rückgabe ihrer Beglaubigung gezwungen. Gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern wurde der Zugang zum Hafenbereich verwehrt. Alle vier im Hafen von Veracruz tätigen Gewerkschaften wurden zur Aufgabe ihrer Positionen im Hafen und zur Selbstauflösung gezwungen.

Gewerkschaftliches Eigentum wurde beschlagnahmt, mehrere führende Gewerkschafter zu Hause von der Polizei belästigt. Gewerkschaftlich organisierte Hafentarbeiter wurden willkürlich entlassen.

Angeblich wollte die Regierung durch Übernahme der Kontrolle über den Hafen die Produktivität steigern. Die der ITF angeschlossene Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz wurde beschuldigt, Fracht im Hafen entwendet zu haben (diese Anschuldigung mußte die Regierung allerdings mangels Beweisen zurücknehmen).

Der Hafen befand sich 45 Tage lang unter Regierungskontrolle. In dieser Zeit wurden drei neue, "gelbe" Gewerkschaften gegründet. Jede dieser "Gewerkschaften" sollte der Kontrolle eines der neu gegründeten Privatunternehmens unterstehen.

In Stellenanzeigen wurden Hafentarbeiter gesucht. In einer absurden, jedoch äußerst publikumswirksamen "Lotterie" zogen Schulmädchen unter den Namen der Bewerber sowie bereits vorhandener Gelegenheitsarbeiter die "Gewinner" eines Arbeitsplatzes. Ein einseitig verabschiedetes neues Lohnsystem ließ die Dauer der Betriebszugehörigkeit bzw. Berufserfahrung völlig unbeachtet.

Bedauerlicherweise für die Regierung scheint bei der neuen Belegschaft trotz der mit riesigem Aufwand betriebenen Propaganda für die Änderungen bereits erhebliche Unzufriedenheit zu herrschen.

Für jedes neue Unternehmen wurden knapp 800 Mitarbeiter eingestellt - weit mehr als benötigt, so daß nicht jeder täglich Arbeit bekommt.

Einen Monat nach Einführung des neuen Systems zeichnen sich keine spürbaren Änderungen bei der Produktivität ab, und auch die Frachtdiebstähle gehen weiter.

Die ITF protestierte in einem Schreiben an den mexikanischen Präsidenten Carlos Alinas de Gortari gegen diese Maßnahmen, die eine Verletzung von IAO-Übereinkommen 87, 137 und 145 darstellen.

BRASILIANEN PLANT PRIVATISIERUNG

Am 17. September 1991 gab die brasilianische Regierung eine Reihe von "Dringlichkeitsmaßnahmen" bekannt, darunter verschiedene Verfassungsänderungen, die Privatisierung aller staatlicher Unternehmen (unabhängig von ihrer Finanzlage), eine Anhebung des Rentenalters, die Kürzung der Altersrenten und die Bereitstellung sozialer Dienste durch den Privatsektor.

Das brasilianische Parlament berät zur Zeit über einen Gesetzesentwurf

zur Privatisierung und Entregulierung der Hafenwirtschaft. Obwohl das geplante Gesetz von einem parlamentarischen Ausschuß als verfassungswidrig bezeichnet wurde, versucht die Regierung, es im Eilverfahren durchzubringen und noch vor Ende des Jahres in Kraft zu setzen. Die brasilianischen Hafentarbeiter legten im vergangenen Monat aus Protest gegen das geplante Gesetz sowie gegen den Versuch, gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern die Beschäftigung in privaten Terminals zu verweigern, drei Tage lang die Arbeit nieder.

ARGENTINIEN UND URUGUAY EBENFALLS BETROFFEN

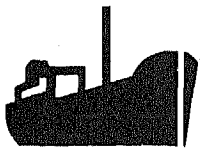
Die brasilianischen Gewerkschaften stehen mit Hafentargewerkschaften in Argentinien in Verbindung, die sich einer ähnlichen Situation gegenübersehen. Eine bilaterale Zusammenarbeit ist geplant.

Auch die Hafentarbeiter in Uruguay protestieren gegen die geplante Umstrukturierung und Privatisierung der Hafenwirtschaft ihres Landes (vergl. ITF-Nachrichten September 1991).

Solange das internationale Währungssystem diese Art extremer Politik fördert, werden sich die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer in Lateinamerika nicht verbessern. Und dennoch gewährte der IWF Peru und Brasilien aufgrund ihrer "Stabilisierungsprogramme" erst vor kurzem neue Kredite und Umschuldungsprogramme.

Zweifellos sind bestimmte Elemente der vom IWF verfolgten Politik unerlässlich, wenn die Volkswirtschaften Lateinamerikas irgendwann einmal ohne Hilfe von außen überlebensfähig sein sollen. Die internationale Gewerkschaftsbewegung hat jedoch erhebliche Vorbehalte gegenüber Strukturanpassungsprogrammen in ihrer augenblicklichen Form. Die darin verankerte Ungleichheit und Ungerechtigkeit steht der breiten nationalen Unterstützung im Weg, die für den Erfolg der Programme unerlässlich ist.

Auf die Beteiligung freier, unabhängiger und demokratischer Gewerkschaften kann nicht verzichtet werden, wenn es um den nationalen Konsens geht. Diese Grundvoraussetzung ist jedoch überall dort nicht gegeben, wo Gewerkschaftsrechte wie Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft und auf Kollektivverhandlung nicht geschützt sind.



Chile: Erster Seeleutestreik seit 23 Jahren führt zum Erfolg

Eine historische Streikaktion chilenischer Seeleute in Häfen auf der ganzen Welt hatte den gewünschten Erfolg.

Der Konflikt zwischen Southern Shipmanagement (Chile) Ltd. und der Offiziersgewerkschaft Sindicato Oficiales Southship in Valparaíso brach Ende August aus, als sich das Unternehmen weigerte, der Forderung der Gewerkschaft nach einer Reihe von Nebenleistungen nachzugeben.

Southern Shipmanagement beschäftigt Seeleute auf zehn Schiffen der chilenischen Unternehmen Sociedad Anonima de Navegación Petrolera (SONAP) und Compania Sud-Americana de Vapores (CSAV).

In einer Urabstimmung über den ersten Streik chilenischer Schiffsoffiziere seit 23 Jahren sprachen sich 96 Prozent der Gewerkschaftsmitglieder für die Arbeitsniederlegung aus.

Sie forderten Gehaltserhöhungen, eine Verkürzung der Dienst- und Verlängerung der Ruhezeiten, eine Kriegsgefahrenversicherung sowie andere Grundleistungen, z. B. kostenlose Überführung verstorbener Seeleute.

In einem Schreiben an die ITF bat der Präsident des Sindicato Oficiales Southship, Hector Azua Almeida, um die solidarische Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften. Auch die Federación de Tripulantes de Chile (FETRICH), deren Beitritts-gesuch der ITF vorliegt, äußerte in einem Schreiben an die ITF ihre Unterstützung für die Position der Offiziere.

Der Streikaufruf erfolgte am 3. September. Der ITF angeschlossene Gewerkschaften in Portugal, Spanien, Brasilien und den Vereinigten Staaten unterstützten chilenische Bemannungen, und als Southern Shipmanagement nach sechs Tagen versuchte, die chilenischen Offiziere durch Streikbrecher aus Indien und Pakistan zu ersetzen, wurden die Gewerkschaften in diesen Ländern rasch alarmiert und gebeten, ihre Mitglieder auf die Situation hinzuweisen. Die ITF unterrichtete auch das Unternehmen, das die Bemannungen bereitstellte, Wallem Shipmanagement in

Hongkong, daß der Streik von ihr unterstützt werde.

Nach zwei Wochen unterbreitete das Unternehmen einen Einigungsvorschlag in Form eines Pakets, das bessere Arbeitsbedingungen und die Einführung gewisser Sozialleistungen vorsah und damit 80 Prozent der Gewerkschaftsforderungen erfüllte. Am 17. September wurde das Angebot auf einer Sitzung der Gewerkschaft akzeptiert. Almeida war mit dem Ergebnis zufrieden:

“164 Gewerkschaftsmitglieder nah-

men an dieser Aktion teil. Wir sind der ITF zu Dank verpflichtet - sie hat ihren Teil beigetragen,” erklärte er.

Die getroffene Vereinbarung sieht neben einer Anhebung der Dollarzulagen für Seeleute auf internationaler Fahrt, einem Urlaubsgeld in Höhe eines Monatsgehalts sowie einer einmaligen Zahlung in Höhe von 500 US-Dollar an alle an dem Streik beteiligten Seeleute den Abschluß einer Kriegsgefahrenversicherung und die Übernahme der Transportkosten im Todesfall vor.

ITF fordert offizielle Untersuchung des Untergangs von DB 29

Die ITF fordert von der Regierung Panamas eine umfassende öffentliche Untersuchung des Untergangs der Taucherplattform 29 (DB29) während eines Taifuns im südchinesischen Meer am 15. August.

Mehr als 30 Besatzungsmitglieder kamen bei der Tragödie ums Leben, darunter vier Taucher, die sich zum Zeitpunkt des Unglücks in einer Druckausgleichskammer befanden. 162 Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär Ake Selander verweist in einem Schreiben an das Register Panamas auf eine Reihe von Fragen, die im Zusammenhang mit dem Vorfall beantwortet werden müssen:

“Warum begab sich der Kapitän mit dem Schiff nach Empfang der Sturmwarnung nicht zu dem vorgegebenen sicheren Ankerplatz? Und warum wurden keine Maßnahmen ergriffen oder entsprechende Einrichtungen bereitgehalten, um im Notfall eine Evakuierung der in der Druckausgleichskammer befindlichen Taucher zu ermöglichen? In Anbetracht des Einsatzgebiets der DB29 und der Jahreszeit hätten die Betreiber doch sicherlich mit schweren

Wetterbedingungen rechnen müssen?”

Mit seinem Schreiben an die zuständigen Stellen in Panama handelte Selander im Auftrag der kleinen ITF-Arbeitsgruppe für den Offshore-Sektor, die am 16. und 17. September 1991 im niederländischen Europoort tagte.

Die 6köpfige Arbeitsgruppe befaßte sich außerdem mit einer Überarbeitung des ITF-Musterkollektivvertrages für mobile Offshore-Schiffeinheiten. Die Sitzungsteilnehmer regten an, die im Vertrag vorgesehene Bemannung der Bereitschaftsschiffe der Empfehlungen des mit der Untersuchung der Piper-Alpha-Katastrophe beauftragten britischen Untersuchungsausschusses entsprechend anzuheben.

Bei einer erneuten Prüfung des ITF-Sicherheits- und Ausbildungsprogramms für den Offshore-Sektor empfahlen die Mitglieder der Arbeitsgruppe eine Reihe von Änderungen.

Schließlich diskutierten die Sitzungsteilnehmer über die Billigflaggenkampagne im Offshore-Sektor: Angesichts der zunehmenden Zahl von Billigflaggen auch in diesem Wirtschaftsbereich forderten sie eine Intensivierung der ITF-Kampagne.

US-Berufungsgericht gibt Seeleuten von der *Spiliada* Recht

Mit einem Urteil im August schaffte das US-Berufungsgericht einen Präzedenzfall, der für Seeleute auf Billigflaggenschiffen von erheblicher Bedeutung sein könnte.

Mit Unterstützung der ITF hatten ehemalige Besatzungsmitglieder der unter liberianischer Flagge fahrenden *Spiliada* Berufung gegen die Entscheidung eines Gerichts in Louisiana eingeleitet, das die Klage der Seeleute wegen Zahlung einer niedrigeren als der festgesetzten Heuer sowie auf Auszahlung eines Strafelements abgewiesen hatte, weil sie mit ihrer auf den Philippinen gegen Auszahlung eines bescheidenen Betrags geleisteten Unterschrift unter ein Dokument auf alle weiteren Ansprüche gegen die Reeder "verzichtet" hatten.

Die Besatzungsmitglieder hatten erklärt, sie hätten die Verzichtserklärung unter starkem Druck von Seiten der Reeder und ohne sachkundige Beratung durch die Anwälte in den USA bzw. auf den Philippinen, Jerry Dodson und Pompeyo Nolasco, die sie nun vertraten, unterzeichnet. Als Teil des "Einigungsvorschlages" hatten die Reeder sich bereiterklärt, den in den Heuerbüchern der Seeleute angegebenen Kündigungsgrund "wegen ITF" zu tilgen.

Obwohl die Besatzungsmitglieder darauf hingewiesen hatten, daß sie mit der Drohung, auf eine schwarze Liste gesetzt zu werden, zur Unterschrift genötigt worden seien und ihnen der Inhalt des Dokuments nicht ausreichend erklärt worden sei, war der Richter zu dem Schluß gekommen, daß ihre Klage auf falschen Voraussetzungen beruhe und ein Verfahren daher nicht eingeleitet werden könne.

Diese Begründung wurde vom zuständigen Berufungsgericht verworfen, das auch die Entscheidung der niedrigeren Instanz aufhob und damit den Weg für ein ordnungsgemäßes Verfahren bezüglich der von den Seeleuten erhobenen Forderungen nach Heuernachzahlungen und einer zusätzlichen Entschädigung freimachte.

Dieses Urteil ist keineswegs nur für die fünf direkt betroffenen philippinischen Seeleute von Bedeutung. Das Gericht machte vielmehr deutlich, daß sich jeder Zweifel in der Frage, ob die Unterschrift eines Seemanns unter einen Vertrag freiwillig oder unter Druck erfolgte, zugunsten des Seemanns auswirken sollte. Die Gründe hierfür sind

im Urteil ganz klar dargelegt. Darin heißt es:

"Historisch gesehen genießen Seeleute in unserem Rechtssystem einen Sonderstatus, weil sie sich in einer einmaligen Lage befinden. Ein auf hoher See isoliert auf einem Schiff tätiger Seemann ist häufig hilflos der Ausbeutung durch seinen Arbeitgeber ausgesetzt. Hinzu kommt das große Ungleichgewicht in den Verhandlungspositionen zwischen großen Reedereien und unerfahrenen Seeleuten. Die Reeder kontrollieren im allgemeinen die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen ebenso wie die Beschäftigungsbedingungen."

Aus diesem Grund, so das Gericht, habe der US-Kongreß besondere Schutzbestimmungen für die Heuern der Seeleute erlassen und deren Geltungsbereich auch auf Seeleute an Bord von unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen erstreckt. Sowohl der Kongreß als auch das Oberste Gericht hätten in der Vergangenheit bereits er-

kannt, daß Seeleute sich durch ihre besondere Position in einer Situation wiederfinden könnten, in der sie ihren Interessen zuwiderlaufende Verzichtserklärungen unterschrieben. In seinen Schlußfolgerungen erklärt das Berufungsgericht:

"Bundesgerichte müssen weiterhin aufmerksam über die Rechte ausländischer ebenso wie US-amerikanischer Seeleute in ihren Beziehungen zum Arbeitgeber wachen ... Wo der Reeder wie hier ganz offen die Vertreter der Seeleute umgeht, um mit ihnen persönlich zu verhandeln und darüber hinaus einen Anwalt eigener Wahl bereitstellt, vorgeblich um den Seeleuten zu helfen, braucht sich das Gericht nicht lange mit der Frage nach der Gültigkeit der Vereinbarung zu befassen."

Reeder, die versuchen, Seeleute durch Erpressung zur Aufgabe ihrer berechtigten Heuerforderungen zu zwingen, sollten vorsichtig sein. Die US-Gerichte lassen sich von solchen Taktiken nicht beeindrucken.

Australischer Minister verurteilt ausländische Schiffe als "Todesfallen"

Ein Großteil der von den australischen Behörden während eines Hafenaufenthalts inspizierten Schiffe unter ausländischer Flagge werden wegen schwerwiegender Mängel festgehalten.

Dies erklärte der australische Schifffahrtsminister Bob Collins Anfang September in seiner Ansprache auf einer Konferenz der Wirtschaftsvereinigung der Metallindustrie.

Die australische Schifffahrtssicherheitsbehörde (AMSA) ist für Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle verantwortlich. Im vergangenen Jahr, so Collins, wurden 60 Prozent aller von AMSA inspizierten Schiffe unter ausländischer Flagge wegen unzureichender Sicherheitsausrüstungen oder baulicher Mängel festgehalten. Während des gleichen Zeitraums kamen mehr als 100 Seeleute bei Schiffsunglücken in australischen Gewässern ums Leben.

"Ich bin entsetzt über die Berichte, die mir von AMSA vorgelegt werden," erklärte Collins.

Viele dieser Schiffe, stellt Collins fest, seien "Todesfallen", deren Bemannungen "wie Sklaven" gehalten würden.

"Wir haben in Australien Schiffe festgehalten, die nicht eine einzige Person

an Bord hatten, die sich mit der Handhabung der Geräte auskannte," berichtete er, "und in einem Fall wußte niemand, wie man die Schiffsmotoren abstellt; jemand hatte die Maschinen im Heimathafen angeworfen, und als das Schiff hier ankam, liefen sie immer noch."

In einem anderen Fall hatte ein Kapitän das Kommando über drei Erzfrachter. Collins:

"Die Schiffe fahren immer hintereinander her, und wenn sie einen Hafen erreichen, gehen sie außerhalb des Hafens vor Anker. Der Kapitän bringt dann jedes Schiff einzeln in den Hafen und anschließend fahren sie alle zusammen wieder heim."

Diese "unglaublichen Skandale" ereigneten sich "tagtäglich", stellte Collins fest.

Diese Fälle belegten die Notwendigkeit, an der Frachtreservierung in der australischen Küstenschifffahrt für unter australischer Flagge fahrende Schiffe festzuhalten, erklärte Collins - und steht damit in offenem Widerspruch zu den Plänen der rechten Oppositionsparteien, die Kabotage in der Schifffahrt aufzuheben.

Estland bekommt eigenes Register

Durch eine Lockerung ihrer Flaggenvorschriften erleichtert die **argentinische** Regierung den Reedern die Registrierung unter **Billigflaggen**. Präsident Carlos Menem veröffentlichte Mitte September eine Reihe von Schiffahrtserlassen, die zusammen eine weitreichende Entregulierung des Wirtschaftsbereichs zur Folge haben. Auch die Pflicht, unter argentinischer Flagge fahrende Schiffe in Argentinien zu versichern, wurde aufgehoben. Die Erlasse scheinen in direktem Zusammenhang mit Menems Wunsch zu stehen, das staatliche Schiffahrtsunternehmen ELMA zu verkaufen - die Maßnahmen sollen den Konzern offensichtlich für ausländische Interessenten attraktiver machen. ELMA betreibt 30 Mehrzweckfrachter, die alle mit argentinischen Seeleuten bemannt sind. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe der **ITF-Nachrichten** deuteten Berichte der uns angeschlossenen Gewerkschaften in Argentinien darauf hin, daß die gesamte ELMA-Flotte nach Panama ausgeflaggt werden soll.

Die **zypriotische** Regierung versucht, offenbar unter dem Eindruck der nicht abreißen wollenden Kritik an ihrer schäbigen Billigflagge, ihr Image aufzubessern. Dies könnte sie am ehesten durch die Schließung des Registers und die Einrichtung einer echten zypriotischen Flagge ausschließlich für echte zypriotische Reeder erreichen. Statt dessen will sie offenbar die Zahl der Bürokraten von derzeit 50 auf 100 oder 150 anheben, die sich mit Hilfe der Billigflaggenschiffahrt ein schönes Leben machen. Andere Pläne sehen angeblich die Gründung einer eigenständigen Gesellschaft für das Register vor, die sich zu 100 Prozent in staatlichem Besitz befinden soll. Wegen ihres eigenständigen Charakters wird sie allerdings von gewissen, für Regierungsstellen geltenden Beschränkungen ausgenommen sein und auch nicht der Kontrolle des zypriotischen Parlaments unterliegen, in dem in jüngster Zeit peinliche Fragen hinsichtlich der Aktivitäten des Registers mit den weltweit höchsten Unfallzahlen gestellt werden.

Die baltische Republik **Estland** hat das estnische Schiffahrtsunternehmen verstaatlicht, zahlreiche Schiffe umbenannt und ein estnisches Schiffsregister eingerichtet. Die 46 Schiffe mit Standort in Tallinn erhielten neue Namen, die an Persönlichkeiten des öffentlichen Le-

hinein mit den Seeleutegewerkschaften abgesprochen werden. Die Mehrzahl der Einwohner der Faröer-Inseln - ein selbstverwalteter Teil Dänemarks, der wie Grönland nicht der Europäischen Gemeinschaft angehört - sind in der Fischereiwirtschaft beschäftigt und in der ITF angeschlossenen Gewerkschaften organisiert. Von allen Ländern der Welt ist der Anteil der Bevölkerung, der der ITF angehört, auf den Faröer-Inseln am höchsten. Die 233 **Fischereifahrzeuge der Faröer-Inseln** sind von den FAS-Plänen nicht betroffen.

Die **griechische** Regierung gab Pläne bekannt, ihre nationale Flagge für die Reeder "attraktiver" zu machen. Das Maßnahmenpaket umfaßt eine Änderung des Gesellschaftsrechts in der griechischen Schiffahrt, Nachlässe bei Tonnagesteuern und Registrierungsgebühren sowie die Modernisierung des nationalen Ausbildungsprogramms für Seeleute. Vor 12 Monaten war ein erstes Maßnahmenpaket mit kleineren Bemannungen und einer Steuersenkung um 75 Prozent verabschiedet worden, das dem Niedergang der griechischen Flotte offensichtlich Einhalt gebieten konnte.

Die **indische** Regierung will die Zahl indischer Seeleute auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen verringern. Der indische Minister für den landgebundenen Verkehr, Jagdish Tytler, erklärte im September vor dem Parlament, die Ausgabe von Bescheinigungen über die ständige Dienstbefreiung (Continuous Discharge Certificates oder CDC) beschränke sich nun auf Offiziere, die zuvor auf einem unter indischer Flagge fahrenden Schiff gedient hätten. Gleichzeitig wurden Steuersenkungen für Seeleute auf unter indischer Flagge fahrenden Schiffen bekanntgegeben. Anfang dieses Jahres stiegen die Heuern an Bord von unter indischer Flagge fahrenden Schiffen um knapp 50 Prozent, und die der ITF angeschlossene indische Gewerkschaft der Mannschaftsdienstgrade NUSI konnte mit Wirkung von Juli eine monatliche Zulage in Höhe von 225 Rupien für Seeleute auf Fahrten in ausländischen Gewässern durchsetzen.



bens und Ortsnamen in Estland erinnern. Das erste Schiff, das nach 50 Jahren wieder unter der Flagge Estlands fährt, ist die *Transestonia*, eine RoRo-Fähre, die am Samstag, dem 31. August erstmals im Rahmen eines neuen regelmäßigen Frachtdienstes von Tallinn nach Helsinki und Rostock auslief. Der Leiter des estnischen Schiffahrtsamtes, Nathan Tonnisson, erklärte gegenüber der estnischen Nachrichtenagentur: "Das war ein historischer Augenblick - ich sah Tränen in den Augen einer Reihe alter Seebären."

Die **Faröer-Inseln** erwägen die Einrichtung eines Zweitregisters ähnlich dem dänischen DIS und dem norwegischen NIS. Unter dem Namen Føroya altjoda skipaskraseting (FAS) soll das Register den Reedern steuerliche Vorteile bieten. Die Reedervereinigung - Reidarafelagid fyrri farmaskip (deren acht Mitglieder 300 Seeleute auf 12 Schiffen beschäftigen) - erklärte, die Vorschriften des neuen Registers sollten im vor-

Forts. auf Seite 15

... Massenflucht vom jugoslawischen Register

Forts. von Seite 14

Die unabhängige baltische Republik **Lettland** hat das lettische Schifffahrtsunternehmen verstaatlicht. Laut Erlass des Obersten Nationalrats der Republik ist das Unternehmen "jetzt Eigentum der Republik Lettland und völlig unabhängig vom sowjetischen Ministerium für die Handelsmarine (Morflot)". Ironischerweise wurde damit der sowjetische Plan einer Privatisierung des lettischen Schifffahrtsunternehmens zunichte gemacht. Nach dem Plan, der von der Regierung Lettlands zurückgewiesen worden war, sollte die Mehrheit der Aktien an die Mitarbeiter des Unternehmens vergeben werden, wobei Morflot und die Republik Lettland jeweils einen Minderheitsanteil halten sollten. Die 90 Schiffe mit insgesamt 1,1 Mio. t.d.w. werden demnächst unter der Flagge eines neuen lettischen Registers fahren. Bei der ITF ging eine Telefaxbotschaft des Präsidenten der Gewerkschaften der Arbeitnehmer in der Fluß- und Seeschifffahrt Lettlands ein, die sich von der ehemaligen sowjetischen Seeleuteföderation (im März vorbehaltlich der befriedigenden Erfüllung aller noch ausstehenden Formalitäten als Mitglied in die ITF aufgenommen) abgespalten hat. Die lettischen Seeleute äußerten ebenso wie die im Juli gegründete Konföderation der Transportarbeiter Lettlands, die alle Verkehrsbereiche umfaßt, den Wunsch nach eigenständiger Mitgliedschaft in der ITF.

Eigenen Angaben zufolge konnte die Billigflagge **Panamas** mit 184 neuen Schiffen mit insgesamt 3,1 Mio. BRT während der ersten sieben Monate des Jahres 1991 einen Rekordzuwachs verzeichnen. Bei 127 dieser Schiffe (knapp 35 Prozent der Bruttotonnage) handelt es sich um Schiffsneubauten.

Es ist schwierig, mit den Veränderungen in der **Union Souveräner Republiken** (wie sich der verbleibende Rest der UdSSR inzwischen nennt) Schritt zu halten. Die unabhängigen baltischen Länder verstaatlichen ihre Schifffahrtswirtschaft und ihre Häfen, Estland hat

bereits ein Schiffsregister eingerichtet, Lettland und Litauen werden demnächst folgen. Im September kündigte der amtierende Schifffahrtsminister der **USR**, Gennadij Gerasimchuk, die Auflösung des unionsweiten Schifffahrtsministeriums (Morflot) und die Einrichtung zweier neuer Organisationen an dessen Stelle an. Dabei handelt es sich zum einen um eine Schifffahrtsabteilung im Verkehrsministerium der russischen Republik (mit Ausnahme der baltischen Schifffahrtsunternehmen und der großen Schwarzmeerschifffahrtsgesellschaft in der Ukraine sind alle anderen Schifffahrtsunternehmen der **USR** in der russischen Föderation ansässig). Das zweite Gremium soll ein unionsweiter Koordinierungsausschuß für die Schifffahrtswirtschaft - eine Art Schifffahrtsverwaltung - sein. An dieses Koordinierungsgremium werden die Republiken die Verantwortung in Fragen von gemeinsamem Interesse, z. B. Sicherheit, Ausbildung, Umweltschutz und Bergungsarbeiten, delegieren. Nach Angaben Gerasimchuks wird die Einrichtung dieses Gremiums sechs Monate in Anspruch nehmen. Auch die baltischen Staaten haben sich angeblich zur Mitarbeit bereit erklärt. Wegen der bisher stark zentralisierten Strukturen der Schifffahrtswirtschaft waren alle dem Morflot unterstehenden Schiffe stark am Bedarf der Union insgesamt ausgerichtet. Zum Beispiel machen für Lettland bestimmte Frachten lediglich ein Prozent am Frachtaufkommen der lettischen Flotte aus. Da die Flotte mit Hilfe von Finanzmitteln aller Republiken aufgebaut wurde, meint Gerasimchuk, sollte sich dies auch in den neuen Strukturen widerspiegeln - ob die seit kurzem unabhängigen Republiken ihm darin beipflichten werden, bleibt abzuwarten.

Wegen der politischen Krise in **Jugoslawien** und der Weigerung der Staatengemeinschaft, die Unabhängigkeit von **Kroatien** und **Slowenien** anzuerkennen, sehen sich die Reeder gezwungen, ihre früher unter jugoslawischer Flagge fahrenden Schiffe Billigflaggen zu unterstellen. Nach Angaben der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* steht der

Transfer von 28 Schiffen slowenischer Reeder auf die Flagge Panamas bevor. Die Trockengutfrachter der Größenordnung von 5.600 bis 27.000 BRT, werden dem Register Panamas einen Zuwachs um 400.000 Tonnen beschieren. Auch die kroatische Schifffahrtswirtschaft - bei weitem der größte Teil der jugoslawischen Flotte - flaggt aus. Wie der Vorsitzende der Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaft von Kroatien, Vladimir Svalina, erklärt, ist es "unannehmbar, daß Schiffe Billigflaggen unterstellt werden. Wir hoffen für die Zukunft auf ein kroatisches Schiffsregister." Wie die Gewerkschaft berichtet, wurden Mitte September neun Schiffe der Reederei Splitska Plovidba, zehn Schiffe der Reederei Losinjska Plovidba sowie elf Schiffe der Reederei Jadranska Slobodna unter der Billigflagge von St. Vincent und den Grenadinen registriert. Weitere drei Schiffe von Jadranska Slobodna wurden auf die maltesische Billigflagge übertragen. Die Gewerkschaft erwartet, daß sich fünf weitere Reedereien demnächst der Fluchtbewegung anschließen werden. Voraussichtlich werden innerhalb der nächsten Monate mehr als 160 Schiffe das jugoslawische Register verlassen. Die kroatische Gewerkschaft legte den Reedern und der Regierung bestimmte Bedingungen vor, unter denen sie dem zeitweiligen Transfer kroatischer Schiffe zustimmen kann. Diese Bedingungen lauten: 1. Es handelt sich beim Ausflaggen um eine vorläufige Maßnahme; alle Schiffe werden sofort nach dessen Einrichtung einem nationalen kroatischen Register unterstellt. 2. Die nutznießende Eigentümerschaft der Schiffe verbleibt in Kroatien; kein Schiff darf ohne Zustimmung der kroatischen Regierung verkauft werden. 3. Alle Schiffe werden weiterhin mit kroatischen Seeleuten bemannt und unterliegen den Bedingungen des kroatischen Schifffahrtsrechts. 4. Die Heuern werden zwischen der Gewerkschaft und den Reedern auf der Grundlage geltender Kollektivverträge festgelegt. Eine Reihe von Reedern stimmten diesen Bedingungen der Gewerkschaft inzwischen mündlich zu. Das ITF-Sekretariat berät derweil darüber, wie diese Schiffe im Rahmen der ITF-Billigflaggenpolitik zu behandeln sind.

Hafenkaplan kritisiert kanadische Küstenwache

Ein Hafenkaplan wirft der kanadischen Küstenwache unprofessionelles Verhalten und eine Verletzung ihrer Dienstpflicht bei der ordnungsgemäßen Durchführung von Schiffssicherheitsinspektionen vor.

Rev. David Craig von der Seelute-mission in Halifax erhielt im Juni einen Brief von der Besatzung des unter der Flagge Panamas fahrenden Billigflaggschiffes *Gortene*.

Das Schiff war auf der Fahrt von Neufundland nach Chile durch eine Verschiebung seiner Ladung beschädigt worden und mußte nach Halifax geschleppt werden.

Craig setzte sich mit dem Schiffssicherheitsinspektor bei der kanadischen Küstenwache, Peter Lim, in Verbindung. Die kanadische Küstenwache ist für die Kontrolle der Einhaltung von IAO-Übereinkommen 147 verantwortlich, das die Unterzeichnerstaaten zur Durchsetzung eines Mindestmaßes von Sicherheitsmaßnahmen an Bord von Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, verpflichtet. Die kanadische Regierung hat darüber hinaus eine offizielle Vereinbarung über Zusammenarbeit mit den Behörden der europäischen Hafenstaatenkontrolle geschlossen.

Die Besatzung führte eine große Zahl schwerwiegender Mängel auf: Die Rettungsboote ließen sich nicht zu Wasser lassen, die Löschschläuche an Bord seien kaputt, die Notversorgung mit Trinkwasser funktioniere nicht, die Isolierung der Stromkabel sei defekt, die Belüftung des Treibstofftanks sei kaputt, die Ersatzteile für die Maschinen reichten nicht aus (außerdem gebe es nicht genug Werkzeuge), die Maschine selbst arbeite nicht ordnungsgemäß, das Funkgerät sei funktionsuntüchtig, Radar und Satellitennavigationsausrüstung defekt, die Lebensmittelvorräte unzureichend und von schlechter Qualität.

Craig bat Lim, das Schiff zu inspizieren und "dafür zu sorgen, daß es vor dem Auslaufen aus dem Hafen von Halifax allen internationalen Schifffahrtsvorschriften entspricht."

Einige Reparaturarbeiten wurden während des Hafenaufenthalts des Schiffes ausgeführt. Allerdings wurde es von der Küstenwache nicht arrestiert. Am 6. Juli lief es aus Halifax aus.

Viele der von der Besatzung gemeldeten Probleme waren nicht behoben worden.

Das Schiff verfügte noch immer nicht über ausreichende Werkzeuge, um Pannen zu beheben.

Ersatzteile gab es fast gar keine. Das Schiff verließ den Hafen mit einem undichten Abgasrohr im Maschinenraum, das bei den Seeleuten, die in dieser ungesunden Umgebung arbeiten mußten, "Übelkeit, brennende Augen, Halsentzündungen und Atembeschwerden hervorriefen," berichtet Craig.

Wäre das Schiff offiziell festgehalten worden, hätte die Besatzung das Recht gehabt, abzumustern und sich in ihre Heimat zurückschaffen zu lassen. Die Maschinenraumbesatzung musterte trotzdem in Halifax ab (mußte deswegen jedoch Nachteile in Kauf nehmen) und die Beschäftigungsverträge der übrigen Besatzung wurden nach ihrer Ankunft in Chile vorzeitig aufgelöst.

"Für mich ist es erschreckend und unannehmbar, daß diese Besatzung aufgrund der offensichtlich unprofessionellen Haltung und der Entscheidungen des Schiffssicherheitsinspektors einer solchen Behandlung ausgesetzt war. Die Besatzung fühlt sich von der

kanadischen Küstenwache diskriminiert," erklärt Craig.

Andere Schiffe wurden in Halifax schon wegen weniger schwerer Mängel festgehalten, unterstreicht Craig. Oftmals wurde der Grund für diese Maßnahme als "Staatsgeheimnis" behandelt - die Besatzungen erfuhren nicht, weshalb ihr Schiff nicht weiterfahren durfte.

In einem Protestschreiben an die kanadische Regierung stellt Craig fest: "Ich bedauere, diesen Brief schreiben zu müssen, doch es ist an der Zeit, daß kanadische Regierungsbeamte Seeleuten auf Billigflaggschiffen in kanadischen Häfen eine faire Chance geben. Ich hoffe, daß Sie diese äußerst schwerwiegende Angelegenheit prüfen werden, um eine Wiederholung zu verhindern."

Die *Gortene* brauchte für die Fahrt zum Panama-Kanal 21 Tage. Sie passierte ihn am 28. Juli. In Valparaíso kam sie am 13. August an. Dort wurden "Probleme mit dem Generator" gemeldet. Von Valparaíso lief sie anschließend mit unbekanntem Ziel aus.

Unbemannte Geisterschiffe - Seeleute bald nur noch als Museumsstücke?

Mit Unterstützung der europäischen Wirtschaft baute Dr. Roland Burns, Maschinenbauingenieur am Polytechnikum in Plymouth (Großbritannien), ein vier Meter langes computergesteuertes Modell einer Autofähre, das schließlich aus eigener Kraft und ohne jeden Eingriff von außen an der Küste von Süd-Devon entlangfuhr. Sehr beeindruckend, hören wir unsere Leser sagen, doch was will Dr. Burns damit bezwecken?

Leider ist das alles nicht so harmlos wie es klingt. Die Modellfähre hat einen großen Bruder, den unbemannten 10.000-Tonnen-Erzfrachter *Shiva Merchant* aus Japan. Das Geisterschiff hat soeben eine zweitägige Erprobungsfahrt in den gefährlichen Gewässern südwestlich von Japan absolviert und die Prüfung offensichtlich mit Bravour bestanden.

Man braucht kein großer Kenner der

Schifffahrtswirtschaft zu sein, um das hinter diesem und anderen Projekten stehende Motiv zu erraten. Wenn keine Besatzung mehr zu bezahlen ist, so stellen sich die Reeder vor, wird der Sprung ins 21. Jahrhundert billig und problemlos vonstatten gehen.

Überraschung mag hingegen Dr. Burns Hinweis auf die Sicherheit als zweitem Beweggrund für die eifrige Forschungstätigkeit auslösen. Er verweist dabei darauf, daß 80 Prozent aller Kollisionen und Unfälle auf See auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Ob er wohl noch nie etwas von Computerfehlern gehört hat?

Aber Scherz beiseite, hat sich irgendjemand Gedanken über die Sicherheit von Schiff und Ladung gemacht? Das Schiff ohne Besatzung - ein gefundenes Fressen für Hochseepiraten! P&I-Clubs und Versicherungsmaklern kann man nur zur Vorsicht raten ...

US-Recht gilt auch für Kreuzfahrtschiffe unter ausländischer Flagge

Zwei Kreuzfahrtunternehmen haben in den USA in ihrem Rechtsstreit bezüglich der Frage, welches Recht für sie zur Anwendung kommt, eine Niederlage hinnehmen müssen.

Bermuda Star Lines, eine Gesellschaft von den Cayman-Inseln, die das unter der Flagge Panamas fahrende Schiff *Veracruz I* betreibt, wurde 1985 von der US-Kommission für Gleichberechtigung am Arbeitsplatz (EEOC) wegen Geschlechterdiskriminierung verklagt, nachdem einer Frau aus Tampa die Anstellung als Hilfskraft im Maschinenraum oder beim Deckspersonal mit der Begründung verweigert worden war, daß auf diesen Arbeitsplätzen nur Männer eingesetzt würden.

Die Rechtsanwälte des Unternehmens vertraten die Auffassung, daß das Recht des Flaggenstaates gelte. Inzwischen wurde allerdings das Argument

der EEOC bestätigt, wonach die US-Gesetze zur Anwendung kommen müssen, da das Unternehmen in den USA tätig ist.

Das US-Bezirksgericht in Tampa bestätigte das Urteil einer früheren Instanz und verpflichtete Bermuda Star Lines zum Verzicht auf alle diskriminierenden Praktiken bei Auswahl, Einstellung und Beförderung von Mitarbeitern sowie in allen anderen Personalangelegenheiten.

Auch Kloster Cruise Ltd. hatte die Zuständigkeit der EEOC in zwei Fällen bestritten, bei denen es ebenfalls um Diskriminierung ging.

Eine stellvertretende Kreuzfahrtleiterin auf der auf den Bahamas registrierten *Norway* war während ihrer Schwangerschaft entlassen worden, während ein Barmanager auf dem gleichen Schiff behauptete, er habe sich

aufgrund von Rassendiskriminierung zur Kündigung seines Arbeitsverhältnisses gezwungen gewesen.

Kloster weigerte sich, zwei Vorladungen der EEOC nachzukommen, in denen sie unter Strafandrohung die Vorlage der Bücher des Unternehmens zur Einsichtnahme gefordert hatte. Das Unternehmen begründete seine Weigerung damit, daß es sich um ein auf den Bermudas ansässiges Unternehmen und ein auf den Bahamas registriertes Schiff handle.

Das US-Bezirksgericht in Miami folgte dieser Auffassung, doch wurde seine Entscheidung nun vom US-Berufungsgericht aufgehoben.

Wenn die Rechtsstaatlichkeit des Flaggenstaates in solcher Weise in Frage gestellt wird, könnte dies weitreichende Konsequenzen für die Billigflaggenschifffahrt haben.

Costa Cruise Lines flaggen aus

Das italienische Kreuzfahrtunternehmen Costa Cruise Lines will sechs seiner Schiffe ausflaggen, möglicherweise nach Liberia.

Costa beschäftigt bereits seit 1978 ausländisches Verpflegungspersonal an Bord seiner Schiffe und will mit diesem jüngsten Schritt den Anteil von Italienern an Bord um weitere 20 Prozent senken. Paolo Cavanna, Unternehmenssprecher in Genua, erklärt, daß dies "erhebliche Einsparungen" für das Unternehmen bedeuten würde.

Bereits heute betreibt Costa zwei

Schiffe unter Panama-Flagge, die *Daphne* und die *Danae*, die demnächst auf ein neues sowjetisch-italienisches Gemeinschaftsunternehmen, Prestige Cruises, übertragen werden sollen. Von den jüngst beschlossenen Ausflaggungen sollen die *Costa-Riviera*, *Carla-Costa* und die *Costa-Marina* sowie drei noch in Bau befindliche Schiffe, die *Costa-Classica*, *Costa-Romantica* und *Costa-Allegria* betroffen sein.

Führende Mitarbeiter des Unternehmens in Miami wollten sich nicht dazu äußern, inwieweit der Dienst am Kun-

den durch den Flaggentransfer berührt wird.

Eine Reihe von Katastrophen, die sich in jüngerer Zeit an Bord solcher Schiffe ereignet haben, machen deutlich, wie wichtig die Ausbildung der Besatzung und ihre Fähigkeit, sich in einer Notsituation mit den Passagieren zu verständigen, sind.

Costa wartet noch auf die Zustimmung der italienischen Regierung zum Flaggentransfer, erwartet aber keine Schwierigkeiten.

Koreanische Seeleute von brasilianischen Piraten überfallen

Schockierende Berichte über Piratenüberfälle erreichten die ITF im Juli dieses Jahres aus Rio de Janeiro.

Die Kapitäne der unter liberianischer Flagge fahrenden *Good Faith* und der unter Panama-Flagge fahrenden *London Pride* berichteten ITF-Billigflaggeninspektoren in Rio, wie ihre vor Anker liegenden Schiffe von Piraten überfallen und geplündert wurden.

Am 1. Juli um 03.50 Uhr kletterten elf bewaffnete Männer an Bord der *London Pride* und griffen die koreanische Besatzung an.

"Sie nahmen drei Seeleute gefangen

und begaben sich dann in die Kabinen des Kapitäns, des Chefingenieurs und des Bootsmannes und auf die Brücke. Dem Chefingenieur stahlen sie 200 US-Dollar, aus der Schiffskasse nahmen sie 5.953,- US-Dollar mit. Außerdem stahlen sie fünf Walkie-Talkies und eine Uhr," erklärte der Kapitän. Ferner verwendeten die bewaffneten Räuber, nachdem sie alle Besatzungsmitglieder in einem Raum eingesperrt hatten, eine elektrische Rechenmaschine, ein Fernglas und verschiedene Kleidungsstücke der Besatzung. Anschließend entkamen sie mit einem kleinen Boot.

Die wachsende Zahl von Vorfällen dieser Art ist äußerst beunruhigend. Wie auch in diesem Fall ist häufig das Leben der Besatzung bedroht, und im allgemeinen ist es ihre Habe, die die Piraten stehlen.

Sinnvolle Projekte wie das von der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt eingerichtete Meldesystem für derartige Vorfälle verdienen Unterstützung, doch sind dringend weitere Maßnahmen der internationalen Gemeinschaft erforderlich, wenn sie diesem Problem wirklich beikommen will.

Heuernachzahlung für burmesische Seeleute

Die burmesische Besatzung der unter Panama-Flagge fahrenden MS *Tama Star* war seit zwei Monaten nicht bezahlt worden. Dies stellte ITF-Billigflaggeninspektor Ulf Christiansen fest, als er das Schiff im Juni im Hamburger Hafen (**Bundesrepublik Deutschland**) besuchte. Zwar hatten die japanischen Reeder des Schiffes im April 1990 einen ITF-Vertrag mit der Alljapanischen Seeleutegewerkschaft (JSU) abgeschlossen und diesen ein Jahr später verlängert, doch sie hielten sich nicht an die darin getroffenen Abmachungen. Die letzte Heuerabrechnung an Bord war für den Monat März erstellt worden - die Abrechnungen für die Monate April und Mai fehlten - und selbst diese war fehlerhaft, da kein Nachweis über die geleisteten Überstunden geführt worden war. Noch weitere Unregelmäßigkeiten wurden aufgedeckt: Obwohl sich 16 burmesische Seeleute an Bord befanden, lagen lediglich acht ITF-Arbeitsverträge vor. Christiansen stellte eine Heuernachforderung in Höhe von 25.905,63 US-Dollar auf, die zwei Wochen später erfüllt wurde. Allerdings fochten die Reeder die von der ITF angesichts des Fehlens von Überstundennachweisen benutzte Formel zur Errechnung der Überstundenbezahlung an. Erst nachdem die JSU auf Bitten der ITF eingegriffen hatte, erklärten sich die Reeder zur Auszahlung des vollen Betrags bereit. Christiansen stellte dann eine zweite Forderung in Höhe von 37.245,59 US-Dollar für ehemalige Besatzungsmitglieder auf, die sich seit April 1990 an Bord befunden hatten. Auch diese Forderung wurde in vollem Umfang beglichen, womit für ehemalige und derzeitige Besatzungsmitglieder der *Tama Star* insgesamt ein Betrag in Höhe von 63.151,22 US-Dollar erstritten werden konnte.

Die aus Sri Lanka stammenden Seeleute an Bord der griechischen Reeder gehörenden, unter zypriotischer Flagge fahrenden *Pace* wurden nicht nach dem nationalen griechischen Kollektivvertrag bezahlt. Nachdem sie Kontakt zur ITF aufgenommen hatten, besuchte ITF-Billigflaggeninspektor Hans Kreitlow das Schiff Anfang August nach seiner Ankunft in Bremen (**Bundesrepublik Deutschland**). Kreitlow traf sich mit dem Kapitän des Schiffes, der eine Zusammenkunft mit einem Vertreter der Reeder arrangierte. In den Verhandlungen boten die Reeder den neun Seeleuten aus Sri Lanka einen Betrag in Höhe von 43.000,- US-Dollar an. Dieses Angebot wurde akzeptiert. Das Geld wurde am Montag, den 12. August ausbezahlt. Die Reeder behaupteten, daß

diese Zahlung alle der Besatzung zustehenden Gelder ebenso wie die Heuern für den gesamten Monat August umfaßte. Dies traf jedoch nicht zu, und Kreitlow konnte die Auszahlung eines weiteren Betrags von 7.297,- US-Dollar an die Besatzung durchsetzen. Die neun Seeleute wurden dann auf Kosten der Reeder nach Colombo (Sri Lanka) zurückgeschafft und eine neue Besatzung aus Ägypten angeheuert. Das Schiff verließ Bremen am 15. August mit Kurs auf Frankreich.

NEUES VON DER KAMPAGNE

Die lange 'Saga des wirtschaftlichen Zusammenbruchs der in **Pakistan** ansässigen Gokal/Gulf East Shipmanagement im Anschluß an das BCCI-Fiasko (vergl. **ITF-Nachrichten** August und September 1991) geht weiter. Die Besatzung der vor Singapur vor Anker liegenden, unter liberianischer Flagge fahrenden *Java* wurde inzwischen ausgezahlt und heimgeschafft. Zur Ehrenrettung des verbleibenden Rests von Gulf East muß gesagt werden, daß das Unternehmen nach sehr viel Druck, zahlreichen Telefaxbotschaften und verzweifelten Appellen seine Besatzungen im allgemeinen schließlich doch auszahlt. Allerdings scheinen jedesmal, wenn ein Fall gelöst werden konnte, eine ganze Reihe weiterer Schiffe mit dem gleichen Problem aufzutauchen. In einigen Fällen stehen die Besatzungen selbst kurz vor dem Zusammenbruch. Die Besatzung an Bord der unter liberianischer Flagge fahrenden *Carnival*, die inzwischen in den chinesischen Hafen Chiwan eingelaufen ist (vergl. **ITF-Nachrichten** September 1991), erhielt schließlich einen Betrag in Höhe von 3.000,- US-Dollar zum Kauf von dringend benötigten Lebensmitteln zur Verfügung gestellt. Der Kapitän des Schiffes beschrieb die Situation an Bord in einer Botschaft an die ITF als "hochexplosiv ... In 19 Jahren als Schiffsführer bin ich niemals in dieser Weise gedemütigt und erniedrigt worden." Zuerst befürchtete der Kapitän, von der Besatzung ermordet zu werden, doch später beruhigte sich die Situation ein wenig. Dann erhielt die ITF den Anruf eines Besatzungsmitgliedes, das mit dem kollektiven Selbstmord der Besatzung drohte. Dieses Besatzungsmitglied wurde inzwischen bezahlt und heimgeschafft und die ITF drängte die Besatzung, so gut es geht die Ruhe zu

bewahren. Außerdem bat die ITF das Unternehmen, den Familien der Besatzungsmitglieder so rasch wie möglich einen Zuschuß zum Lebensunterhalt auszuzahlen. Auch zur Besatzung der unter liberianischer Flagge fahrenden *Confidence Sea*, die sich zur Zeit in Abidjan (Elfenbeinküste) befindet, nahm die ITF Kontakt auf. Ihre Heuern wurden nicht gezahlt, die Lebensmittel gehen zur Neige, das Schiff ist nicht ausreichend bemannt - aber es untersteht einem geltenden ITF-Vertrag. Auf die Beschwerde der ITF reagierte das Unternehmen mit der Lieferung von Notvorräten an Bord. Laut einem Telex der liberianischen Behörden an die ITF vom 18. September wurde die *Confidence Sea* inzwischen verkauft. Der neue Eigentümer soll die Heuernachforderungen begleichen. Die Besatzung der unter der Flagge der Bahamas fahrenden *Medstar* (Seeleute aus Pakistan und von den Malediven, wie fast alle Gokal-Bemannungen) war im Juli in Karatschi an Bord gegangen. Seit Beendigung ihrer ersten Fahrt liegt das Schiff nun in Madras Roads (Indien) fest. Die Besatzung hat bisher noch keine Heuern erhalten. Das Schiff wurde von den örtlichen Agenten arrestiert. Das Unternehmen hatte der Besatzung die Bezahlung in Form von BCCI-Reiseschecks angeboten, die sie jedoch klugerweise ablehnten! Und schließlich, um die Liste für diesen Monat abzuschließen, ist da noch die unter liberianischer Flagge fahrende *Halron*, die in Douala (Kamerun) festliegt. Das Schiff kam am 3. August in Douala an und hatte seine Reisladung am 19. August gelöscht. Dann ließ der örtliche Agent das Schiff wegen nicht gezahlter Gebühren arrestieren. Den Seeleuten wurden keine Heuern gezahlt - und wie in allen diesen Fällen haben ihre Familien zu Hause am meisten darunter zu leiden, weil sie keine Unterhaltszahlungen erhalten. "Unsere Familien haben jetzt den kritischen Punkt erreicht, d. h. sie stehen kurz vor dem Hungertod," erklärte die Besatzung gegenüber der ITF. Den Reedern teilten die Besatzungsmitglieder mit, daß sie bis zur Auszahlung ihrer Heuern in den Streik getreten seien. Die Lebensmittel werden knapp und die Zulassungen für die Sicherheitsausrüstungen sind nach Angaben der Besatzung inzwischen ungültig geworden. Laut Aussagen der liberianischen Behörden "bemühen sich die Betreiber verzweifelt um eine Ladung, um ihre Situation zu verbessern und die Auszahlung der ausstehenden Heuern sowie die Versorgung der Besatzung zu gewährleisten." Mehr - zweifellos - nächsten Monat.

ITF-Seminar für Billigflaggeninspektoren

Vom 2. bis zum 6. September fand in Eastbourne (Großbritannien) das alljährliche Seminar für ITF-Billigflaggeninspektoren statt.

Neben 47 Inspektoren und Gewerkschaftsfunktionären von 31 Gewerkschaften aus 23 Ländern nahmen auch Anwälte und zwei von den Seeleute-missionen entsandte Beobachter an dem Seminar teil.

Als lebendes Zeugnis für die jüngste Ausweitung der ITF-Billigflaggenkampagne wurden Delegierte aus Polen und Kroatien herzlich begrüßt.

Das ITF-Sekretariat war durch den Stellvertretenden Generalsekretär Ake Selander, den Sekretär der Sonderabteilung für Seeleute, Brian Laughton, den Sekretär der Presse- und Forschungsabteilung sowie der Hafnarbeitersektion, David Cockroft, und eine Reihe von Mitarbeitern der Seeleute-sektion, der Finanz- und der Presse- und Forschungsabteilung vertreten.

Im Gegensatz zur Mehrzahl der ITF-Sitzungen, auf denen die Politik der Föderation beschlossen wird, handelt es sich bei dem alljährlichen ITF-Seminar für Billigflaggeninspektoren um eine Bildungsmaßnahme, in deren Rahmen sich die Billigflaggeninspektoren über die ITF-Politik informieren können. Es bietet den Männern und Frauen an der vordersten Front der ITF-Billigflaggenkampagne darüber hinaus eine Gelegenheit zum Austausch von Erfahrungen und Ratschlägen untereinander und mit dem ITF-Sekretariat.

Es gab Informationsveranstaltungen zur ITF-Politik, zur Finanzierung der Kampagne und zur damit in Zusammenhang stehenden Öffentlichkeitsarbeit, doch der Schwerpunkt des Seminars lag auf Arbeitsgruppensitzungen, die sich ausführlich mit verschiedenen Fragen befaßten.

Viel Zeit widmeten die Arbeitsgruppen der detaillierten Prüfung des kurz vor seiner Fertigstellung befindlichen Entwurfs eines ITF-Handbuchs für Billigflaggeninspektoren. Nach Abschluß dieser sorgfältigen Redaktionsarbeiten wird das endgültige Produkt nun bald vorliegen. Darüber hinaus wurde den Seminarteilnehmern der ebenfalls kurz vor der Fertigstellung stehende Videofilm zur Inspektorenausbildung vorgeführt, der den Inspektoren parallel zum Handbuch als Lehrmaterial dienen soll.



Kapitän der Zulfikar unter Anklage

Die zypriotische Regierung hat ein Strafverfahren gegen den Kapitän des Schiffes eingeleitet, das im April ein britisches Fischereifahrzeug rammte und versenkte.

Die in Zypern registrierte *Zulfikar* stieß am 10. April 1991 im Ärmelkanal mit der *Wilhelmina J* zusammen (vergl. **ITF-Nachrichten** April 1991). Dabei kamen alle sechs an Bord befindlichen Fischer ums Leben. Die *Zulfikar* hielt es noch nicht einmal für nötig, ihre Fahrt zu unterbrechen und Hilfe anzubieten.

Die britische Presse berichtete in ungewöhnlich ausführlicher Weise über den Vorfall, wobei vor allem der in der Tat erschreckende Sicherheitsstandard der zypriotischen Billigflagge sowie die Tatsache verurteilt wurden, daß das Register derartige Vorfälle kaum jemals einer offiziellen Untersuchung unterzieht.

Die zypriotische Regierung vertritt die - etwas ungewöhnliche - Auffassung, daß Kapitän und Besatzung der *Zulfikar* keinerlei Verantwortung für die Kollision tragen, hat jedoch gegen den indischen Kapitän Vishwas Yeshwant Patwardhan Klage wegen Fahrerflucht und unterlassener Hilfeleistung für die *Wilhelmina J* und ihre Besatzung erhoben. Diese Vergehen werden mit maximal zwei Jahren Haft bestraft.

TODESFÄLLE

Gunnar Kragballe, ehemaliger Vorsitzender der dänischen Jernbaneforeningen, ist im Alter von 68 Jahren gestorben. Nach seiner Zeit als Leiter des Sekretariats und Redakteur der Gewerkschaftszeitung während der 60er Jahre wurde Kragballe 1969 in das Spitzenamt der Gewerkschaft gewählt. Ein Jahr später kehrte er in den aktiven Eisenbahndienst zurück und wurde 1982 zum Personaldirektor befördert. 1986 wurde er zum stellvertretenden Generaldirektor der DSB ernannt. Dieses Amt hatte er bis zum vergangenen Jahr inne.

Morris Paladino, verdienter Gewerkschaftsführer in den USA und über-

zeugter Verfechter der Ideale der internationalen Gewerkschaftsbewegung, starb am 2. Juli im Alter von 71 Jahren. Während seiner bemerkenswerten mehr als 50jährigen Laufbahn in der Gewerkschaft leistete Paladino der Gewerkschaftsbewegung in seinem Geburtsland USA wertvolle Dienste. Am besten in Erinnerung bleiben wird jedoch die Energie und die Begeisterung, mit der er sich für die Entstehung starker Gewerkschaften in den Entwicklungsländern einsetzte. An seine Zeit bei der interamerikanischen Regionalorganisation des IBFG (ORIT) Anfang der 60er Jahre, während der er beim Aufbau der Gewerkschaften in Lateinamerika half, schlossen sich knapp vier

Jahre als stellvertretender Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften an, in denen er seine Tätigkeit auf ein wesentlich breiteres Gebiet ausweiten konnte. Sein Amt beim IBFG legte er 1970 nieder, um als Executive Director des Asian-American Free Labour Institute (AAFLI) in die Vereinigten Staaten zurückzukehren. Dieses Amt füllte er während der folgenden 15 Jahre aus. Unter seiner Leitung konnte das AAFLI seine Programme auf 30 Länder im asiatischen Raum ausdehnen. Paladino hatte viele Freunde in der internationalen Gewerkschaftsbewegung, die die Nachricht von seinem Tod mit großer Trauer aufnahmen.



BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

8. und 9. Okt.	Ärmelkanaltunnel	Paris
9. und 10. Okt.	Verkehrspolitischer Unterausschuß der Sektion Eisenbahn	Paris
15. Oktober	Geschäftsführender Ausschuß	London
15. und 16. Okt.	Vorstand	London
5.-7. Nov.	Lateinamerikanische Binnenschiffahrtskonferenz	Porto Alegre (Brasilien)
20. November	Regionalausschuß für europäische Hafentarbeiter	London
3.-5. Dezember	Lateinamerikanische Straßentransportarbeiterkonferenz	Mar del Plata (Argentinien)

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